

se trata, y daré mi voto por la aprobación de todas las demás reformas propuestas por el Ejecutivo.

El señor Franco Echeandía.

—Cuando se inició el debate de este proyecto, pensé plantear una cuestión previa; pero no lo hice, deseoso de escuchar el interesante discurso del señor Senador por Ancash. Después de lo que ha manifestado el señor Fernández, queda demostrada la gran importancia de este proyecto, y, por lo mismo, aún cuando tiene dictamen favorable, habiéndose producido algunas objeciones, considero oportuno proponer esa cuestión previa, porque creo que sería conveniente la presencia del señor Ministro de Hacienda para que ilustre la discusión y pueda exponer la opinión del Gobierno respecto de las modificaciones que pudieran proponerse.

El señor Presidente. — En debate la cuestión previa.

—No habiendo hecho uso de la palabra ningún señor Senador, se dió el punto por discutido, y puesto al voto la cuestión previa planteada por el señor Franco Echeandía, fué aprobada.

—Después de lo cual el señor Presidente levantó la sesión.

—Eran las 7 y 35 p. m.

Por la Redacción.—

Gmo. J. Amésquita.

55a. sesión del martes 19 de Octubre de 1926.

Presidencia del señor Enrique de la Piedra

Abierta la sesión a las 5 y 35 p. m., con asistencia de los señores Senadores Alvarez, Arana, Cáceres, Casanave, Castro, Cornejo, Chueca, Ego Aguirre, Fernández, Fernández Dávila, Franco Echeandía, Gonzales Orbegoso, La Torre, Luna Iglesias, Noriega, Palacio, Pardo Figueroa, Piérola, Pizarro, Seminario, Velarde, y Gonzales y Revoredo, Secretarios, fué leída y aprobada el acta de la anterior.

En seguida se dió cuenta de los siguientes documentos:

OFICIOS

Del señor Ministro de Gobierno, avisando recibo del que se le dirigió comunicándole que esta Cámara, ha declarado vacante una Senaduría por el departamento de Arequipa, en razón de que el señor Coronel don César Landázuri, que la servía, ha sido ascendido a la clase de General de Brigada.

Con conocimiento del Senado, al archivo.

Del señor Ministro de Hacienda, dando respuesta al pedido formulado por el señor Franco Echeandía, para que los pesquisadores de la Compañía de Fósforos del Perú cumplan con las funciones que les corresponden.

Con conocimiento del señor Franco Echeandía, al archivo.

Del mismo, contestando el

pedido formulado por el señor Castro, para que se adopten las disposiciones convenientes en relación con las leyes números 4647 y 5421, y para que el impuesto al whisky en Trujillo se aplique también a los licores similares.

Con conocimiento del señor Castro, al archivo.

Del señor Ministro de Fomento, informando en el pedido formulado por el señor Curletti, para que se construya un puente metálico en Rancho, que facilitará la comunicación de la capital del departamento de Huánuco con Acomayo.

Con conocimiento del señor Curletti, al archivo.

Del mismo, manifestando en respuesta a un pedido del señor Alvarez, que por resolución suprema de 10. del presente mente Médico Titular de Tumbes el doctor César Gonzales bes el doctor César Gonzáles Aguinaga, que anteriormente ha desempeñado ese cargo; y que se remitirá a dicha ciudad los medicamentos que solicita el Director de Beneficencia, tan pronto como sea posible.

Con conocimiento del señor Alvarez, al archivo.

Del mismo, invitando a los señores Senadores a la inauguración del ferrocarril de Huancayo a Huancavelica, y a la del camino carretero que une a las provincias de Jauja y Tarma, ceremonias que tendrán lugar el domingo 24 del presente.

Con conocimiento del Senado avísese recibo y archívese.

Del mismo, contestando el pedido formulado por el señor Fernández, acerca de la exis-

tencia de casos de viruela en los pueblos de Huailapampa, Pira, Cajamarquilla y Pampas de la provincia de Huarás; respecto a las dificultades que encuentran los vacunadores para constituirse en esos lugares y a la conveniencia de que se acuda con los auxilios indispensables y con el pago puntual de sueldos a los vacunadores.

Con conocimiento del señor Fernández, al archivo.

Del mismo, enviando en respuesta a un pedido del señor Castro, copia del telegrama dirigido por el Prefecto de La Libertad a ese Despacho, respecto a la situación por la que atraviesan los colonos de la hacienda Julcán, ubicada en la provincia de Otuzco.

Con conocimiento del señor Castro, al archivo.

Del mismo, expresando en contestación a un pedido del antedicho señor Senador por La Libertad, que por resolución suprema de 24 de setiembre último se ha nombrado la Comisión que debe tener a su cargo la conservación y embellecimiento de la Avenida de La Magdalena o Brasil.

Con conocimiento del señor Castro, al archivo.

Del señor Presidente de la Cámara de Diputados, comunicando haberse aprobado los siguientes proyectos que le fueron enviados en revisión:

El que manda consignar en el Presupuesto General de la República, la suma de tres mil libras, para la erección de un mausoleo en el Cementerio de la ciudad de Trujillo, en que se depositarán los restos del que

fué doctor don Agustín G. Ganoza.

El que asciende a la clase de Contralmirante al Capitán de Navío de la Armada Nacional don Augusto Loayza.

El que reconoce de abono en la libreta del Teniente Coronel don Mariano M. Ponce, siete años, ocho meses y quince días de servicios que ha prestado a la Nación, en el período comprendido entre los años de 1886 y 1909.

El que declara comprendido en la resolución legislativa No. 1442, a don Modesto Molina, en vista de los importantes servicios que ha prestado en Tacna y Arica.

Los anteriores oficios pasaron a sus antecedentes.

De los señores Secretarios de la misma Cámara, comunicando que ha sido transcrito a la Comisión del Ramo, el pedido formulado por el señor Franco Echeandía, para que se consigne en el Presupuesto General una partida destinada al pago de un Canciller en el Consulado del Perú en Colón.

Con conocimiento del señor Franco Echeandía, al archivo.

De los mismos, avisando recibo del que se les dirigió a pedido del señor Castro, para que se aumenten los haberes de los miembros de la Corte Superior del Cuzco.

Con conocimiento del señor Castro, al archivo.

De los mismos, participando que ha sido transcrito a la Comisión Principal de Presupuesto, el pedido formulado por el

señor Gonzales, acerca de la necesidad que hay de atender al servicio de camas del hospital de la ciudad del Cuzco.

Con conocimiento del señor Gonzales, al archivo.

DICTAMENES

De la Comisión Auxiliar de Presupuesto, que en la sesión de ayer quedó en Mesa, para completarse las firmas, en el proyecto venido en revisión, por el cual se crea la plaza de Agente Fiscal en la provincia de Calca.

De las Comisiones de Premios y Gobierno, que también quedaron en Mesa, en el proyecto de igual origen, en virtud del cual se concede a doña Carolina Medina, un premio pecuniario de doscientas libras peruanas.

De la Comisión de Demarcación Territorial, que igualmente quedó en Mesa, en el proyecto enviado por la Colegisladora, por el cual se crea en la provincia de Huanta, el distrito de Iguain.

De las Comisiones de Justicia y Principal de Presupuesto, en el proyecto venido en revisión por el que se crea la plaza de Agente Fiscal en la provincia de Otuzco.

De la Comisión de Hacienda, que también quedó en Mesa, en el proyecto enviado por la Cámara de Diputados, en virtud del cual se autoriza al Poder Ejecutivo para gravar con derechos especiales y prohibir aún la importación de los artículos que a su juicio no sean de in-

mediata necesidad, o cuyos similares se produzcan en el país.

De la Comisión de Hacienda, que así mismo quedó en Mesa, en el proyecto sobre reforma del Tribunal Mayor de Cuentas.

De las Comisiones de Obras Públicas y Principal de Presupuesto, en el proyecto presentado por el señor Castro, para que se consigne en el Presupuesto General de la República, anualmente, la suma de veinticinco mil libras peruanas, que se dedicarán proporcionalmente a la ejecución de las obras públicas de mayor urgencia en las siete provincias del departamento de La Libertad.

Los anteriores dictámenes pasaron a la Orden del Día.

De las Comisiones de Premios y de Hacienda, este último con solo dos firmas, en el proyecto enviado por la Colegisladora, en virtud del cual se reconoce de abono al Guarda-Almacén de la Aduana del Calla, don Nicanor Espinoza, los veintiseis años y veinte días de servicios que ha prestado a la Nación, hasta el 25 de agosto de 1923.

De las Comisiones de Premios y de Hacienda, con firmas incompletas, en el expediente organizado por don M. Ricardo Ureña, Auxiliar del Archivo del Ministerio de Hacienda, sobre reconocimiento de servicios.

Los anteriores dictámenes quedaron en Mesa, para completarse las firmas.

PEDIDOS

El señor La Torre. — Pido la palabra.

El señor Presidente. — La tiene Su Señoría.

El señor La Torre. — Señor Presidente. Tengo a la mano la Orden General del Ejército de 15 de este mes, y veo que en uno de los decretos que publica, se dice que ha pasado al retiro, por límite de edad, el General de Infantería don Gerardo Alvarez.

Me ha llamado la atención esto de General de Infantería, porque no existe tal grado en el Escalafón Militar. Se supone que un militar llega a la alta clase de General porque ha comandado las tres armas y está expedito para comandar una división. Por esto es General del Ejército. Como el calificativo a que me refiero afecta a la personalidad de nuestro distinguido compañero, el señor General Alvarez, me permito solicitar del señor Presidente, que se sirva disponer se pase oficio al señor Ministro de la Guerra, a fin de que se digne hacer rectificar el concepto en la Orden General del Ejército, suprimiendo la palabra "infantería" porque no hay Generales de Infantería sino de la República, del Ejército.

El señor Presidente. — Se pasará el oficio.

El señor Castro. — Con mi adhesión, señor Presidente.

El señor Pizarro. — Y con la mía también.

El señor Castro. — Efectivamente, el razonamiento del señor Senador por el Cuzco es exacto y preciso. Cuando un Coronel asciende a la alta clase de General no pertenece ni

a la Infantería ni a la Caballería, ni a la Artillería. Puede mandar una división, compuesta por las tres armas.

El señor Presidente. — Se tendrá por adheridos a los señores Senadores Pizarro y Castro.

El señor Fernández. — A inmediaciones de la ciudad de Corongo, hay una laguna cuyas filtraciones comprometen la salubridad de los sitios vecinos. En las épocas de sequía se forma un pantano de aguas infectas que producen epidemias casi todos los años.

Suplico al señor Presidente se sirva ordenar se pase oficio al señor Ministro de Fomento, a fin de que mande practicar los estudios del caso, con el objeto de que, en conformidad con lo dispuesto en el Código de Aguas, se lleve a cabo la desecación de aquella laguna por cuenta del Estado o por las instituciones oficiales del lugar..

El señor Presidente. — Se atenderá el pedido.

El señor Chueca. — Señor Presidente: No obstante los patrióticos esfuerzos del Gobierno en orden al mejoramiento de la policía de seguridad, que el Senador que habla se complace en reconocer, y no obstante la actividad desplegada por el señor Ministro del Ramo, el hecho es que el bandolerismo grasa en forma alarmante en la provincia de Yauyos. En el distrito de Huañec los vecinos son, continuamente, víctimas de asaltos frecuentes por grandes partidas de bandoleros. Teodoro Huamán fué victimado en dicho pueblo, y su cadáver encontrado

mes y medio después, atrozmente mutilado. Están sindicados como autores de ese crimen, dos individuos apellidados Rivera y Reyes, que fueron apresados; pero como el Gobernador carece de fuerza pública, en la noche del día del apresamiento una partida de bandoleros asaltó la prisión y libertó a los delincuentes. Alarmados los vecinos se dirigen al señor Ministro de Gobierno solicitando la creación de una Comisaría Rural, elevándole un memorial en que encarecen la necesidad de deferir a su solicitud, toda vez que ellos se comprometen a sostener a los Gendarmes y a sufragar los gastos que ocasionen las acémilas. Ruego, pues, se oficie al Ministro de Gobierno adjuntando el memorial a que me refiero.

Voy a hacer otro pedido, señor Presidente. En el pueblo de Chosica se está estableciendo el servicio de desagüe, independientemente del de agua potable, que es de gran necesidad. Como una vez terminados aquellos trabajos se intentarán los relativos a la implantación del servicio de agua potable, se romperán las aceras, se abrirán zanjas, etc., por lo que creo necesario pedir que se oficie al señor Ministro de Fomento con el objeto de que disponga que la misma Empresa que lleva a cabo los trabajos de desagüe haga los estudios referentes al agua potable, a fin de instalar ambos servicios a la vez, contribuyendo, así al mejoramiento de tan importante localidad.

El señor Presidente. — Serán atendidos los pedidos del señor Senador.

El señor Cáceres. — Señor

Presidente: Algunos indígenas del distrito de Huancané del departamento de Puno, han presentado una solicitud a la Secretaría del Senado, formulando cargos concretos contra algunos funcionarios públicos de esa localidad. Se refieren a mistificaciones de documentos, con los que se les despoja de sus propiedades. Como quiera que se trata de un abuso que debe corregirse por las autoridades judiciales respectivas, haciéndome eco de las quejas, pido a la Mesa que se sirva oficiar al Sr. Ministro de Justicia, remitiéndole el documento presentado, con el objeto de que lo envíe a la Corte Superior de Justicia de Puno para que investigue lo que hay al respecto y se puedan evitar las arbitrariedades que se denuncian.

Otro pedido, señor Presidente. El Alcalde del Concejo Provincial de Huancané me ha dirigido un oficio, en el que manifiesta que en esa provincia los trabajos de la conscripción vial están paralizados por falta de materiales y herramientas. Pide, este señor Alcalde, que se le faciliten los elementos necesarios para realizar el ideal de la Municipalidad, esto es, construir en la región las carreteras que son absolutamente necesarias para la comunicación rápida entre las distintas poblaciones de la provincia.

Solicito que se remita, este oficio, al señor Ministro de Fomento, para que se sirva tomar en consideración su contenido y, si es posible, acceda a la solicitud del señor Alcalde de Huancané.

Por publicaciones hechas en los periódicos de la ciudad de Puno, y por comunicación que he recibido, tengo conocimien-

to de que los empleados de la Compañía encargada del Estanco de los fósforos han llegado en el ejercicio de sus funciones, a extremos inconcebibles, pues imponen multas por aparentes infracciones de la reglamentación del Estanco. Así, sucede que por una caja de fósforos que encuentran a un pasajero le imponen una multa de cinco libras, la que se hace efectiva por las autoridades respectivas. En esos lugares, limítrofes con Bolivia, no es posible evitar que los viajeros usen, aunque sea por descuido, fósforos extranjeros.

Las pesquisas han degenerado en abusos a los que es necesario poner término, porque lo que la ley persigue es el contrabando. Es a los contrabandistas a los que hay que perseguir y castigar, y no a las personas que por descuido usen fósforos extranjeros. Por ese motivo, pido que se dirija oficio al señor Ministro, bajo cuya dependencia corre el Estanco, para que recomiende a la Compañía que ejerce su acción sin excederse, sin violentar el radio de sus atribuciones.

El señor Presidente. — Se atenderán los pedidos del señor Senador por Puno.

El señor Gonzales Orbegoso. — Acabo de recibir un telegrama circunstanciado del señor Wenceslao Gálvez, de Santiago de Chuco, quejándose del bandolerismo. — Dice que sus propiedades han sido atacadas y que solicita garantías del Gobierno, por mi conducto. Pido que se remita el despacho que he recibido al señor Ministro de Gobierno, para que disponga lo conveniente.

El señor Presidente. — Se atenderá el pedido del señor Senador.

El señor Gonzales. — He recibido un telegrama del Alcalde de Quispicanchi, en el que me expresa que los trabajos de la carretera de Marcapata se encuentran paralizados a consecuencia de la falta de fondos, y que el Ingeniero encargado de la construcción de la misma, se halla impago de sus haberes desde hace cuatro meses, condición en la que también se encuentran casi todos los Ingenieros encargados de la construcción de los caminos en el Cuzco. Solicito se oficie al señor Ministro de Fomento, con el objeto de que se sirva disponer se envíen los elementos necesarios para continuar la construcción de dichos caminos, y se paguen los haberes de los Ingenieros encargados de dirigirla.

Otro pedido. En la ciudad del Cuzco se sigue un juicio contra el ex-Director de la Escuela de Artes y Oficios de esa localidad, con motivo de la desaparición de varias piezas de maquinaria y diversos aparatos. Pido que se oficie al señor Ministro de Justicia, adjuntándole el telegrama que he recibido del Director de dicho plantel, a efecto de que se sirva recomendar a la Corte de Justicia de esas localidades de preferencia al despacho de este asunto.

El señor Presidente. — Se atenderán los pedidos del señor Senador.

—En seguida y con los mismos señores Senadores, se pasó a la segunda hora, o sea la estación de

ORDEN DEL DIA

Creación de un Agencia Fiscal en la provincia de Calca.

El señor Relator leyó:

El Congreso, etc.

Ha dado la ley siguiente:

Artículo único. — Créase en la provincia de Calca el cargo de Agente Fiscal con el mismo haber que goza el Juez de Primera Instancia de la referida provincia, consignándose la partida correspondiente en el Presupuesto General de la República.

Dada, etc.

Es copia del proyecto aprobado por la Cámara de Diputados.

SENADO

COMISION DE JUSTICIA

Señor:

Ya la Comisión de Justicia ha expuesto reiteradamente su concepto acerca del rol importante que desempeñan, en la administración judicial, los Agentes Fiscales, que como auxiliares necesarios de los Juzgados de Instrucción, regulan la tramitación de los procesos, procurando que se desenvuelva con sujeción estricta a la ley. En esta virtud, vuestra Comisión dictaminadora es de opinión que sancionéis el proyecto de ley que crea la plaza de Agente Fiscal en la provincia de Calca.

Dése cuenta.

Sala de la Comisión.

El Congreso, etc.

Lima, octubre 15 de 1926.

Ha dado la ley siguiente:

**Juan Manuel de La Torre.—
G. A. Fernández. — E. Pardo
Figueroa.**

SENADO
COMISION AUXILIAR DE
PRESUPUESTO

Señor:

Viene en revisión el proyecto de ley en virtud del cual se crea, en la provincia de Calca, la plaza de Agente Fiscal, con el mismo haber del Juez de Primera Instancia de la misma.

Demostrada la necesidad de la creación de la mencionada Agencia Fiscal en el dictamen de la Comisión de Justicia, vuestra Comisión Auxiliar de Presupuesto no tiene observación alguna que hacer y os propone que, si el estado de las rentas fiscales lo permite, mandéis consignar en el Presupuesto General la partida que demande la creación y sostenimiento de la referida plaza judicial.

Dése cuenta.

Sala de la Comisión.

Lima, octubre 15 de 1926..

**Edmundo Seminario y Arám-
buru. — Pablo R. Chueca.**

—Sin debate fué aprobado el proyecto a que se refieren los anteriores dictámenes.

**Creación del distrito de Iguain
en la provincia de Huanta.**

El señor Relator leyó:

Artículo 1o. — Créase en la provincia de Huanta, del departamento de Ayacucho, el distrito de Macachacra, el cual desde la dación de la presente ley se denominará "Distrito de Iguain", en homenaje a la memoria del ilustre General don José Félix Iguain, natural de Huanta.

Artículo 2o. — La Capital del distrito será el pueblo de Macachacra, y su territorio estará constituido por los siguientes anexos: Huayhuas, Chihua, Pantacc, Allpa-Orconna, Orcco-Huasi, Paracay y Uchu-racay. Sus límites serán los de los anexos que lo constituyan.

Dada, etc.

Es copia del proyecto aprobado por la Cámara de Diputados.

SENADO
COMISION DE DEMARCACION
TERRITORIAL

Señor:

La Cámara de Diputados envía para su revisión, el adjunto proyecto de ley, en virtud del cual se crea el distrito de "Iguain" en la provincia de Huanta del departamento de Ayacucho.

La Comisión de Demarcación Territorial, siguiendo la norma que tiene establecida, y para mejor estudiar el expediente de la materia, solicitó oportunamente informe de la Sociedad Geográfica, la que emite opinión favorable, demostrando que el proyecto de que se trata

no altera los límites de la provincia en manera alguna, y que por el contrario dividiendo el muy extenso distrito de Huamanguilla, facilita el desarrollo comercial e industrial de esa región, y hace más eficiente la acción de las autoridades locales.

Por estas consideraciones, y las expuestas por la Comisión correspondiente de la Colegisladora, los suscritos creen que podéis prestar vuestra aprobación al proyecto que la ocupa.

Dése cuenta.

Sala de la Comisión.

Lima, 13 de octubre de 1926,

E. Palacio. — A. Castro.

—Sin debate fué aprobado el proyecto materia del dictamen que antecede.

Concediendo a la marina mercante nacional el tráfico exclusivo del comercio de cabotaje.

(Ingresa a la Sala el señor Manuel G. Masías, Ministro de Hacienda).'

El señor Presidente. — Presente el señor Ministro de Hacienda, continúa el debate del proyecto que concede la exclusiva del comercio de cabotaje a las naves de bandera nacional.

El señor Palacio. — Pido la palabra.

El señor Presidente. — El señor Senador por Amazonas.

El señor Palacio.

complejo el importante debate de que nos estamos ocupando, que se necesita un estudio profundo de él, y multitud de datos estadísticos, para abarcarlo en toda su amplitud. Sin embargo, voy a formular algunas observaciones que me sugiere el conocimiento que tengo del asunto, a pesar de que no he estudiado debidamente el caso, ni tengo los datos estadísticos que me serían necesarios para lograr que mis honorables compañeros lleguen a opinar como yo. He estado indispuerto por algunos días; y sólo el sábado he recibido, en mi domicilio, copia del proyecto de ley venido en revisión de la Colegisladora, y del ilustrado dictamen de la Comisión de Hacienda del Senado, que conceptúo el más conveniente, y que he leído con la atención que se merece.

Es casi imposible que un pueblo consiga tener marina mercante nacional sin que esté desarrollado, en sus hombres, ampliamente, el espíritu comercial y marítimo, que es el que ha hecho nacer y desarrollarse las principales marinas del mundo. Una prueba característica de la falta de este espíritu en el Perú, es la falta de Consejos compuestos de armadores, marinos e ingenieros navales mercantes, que en Inglaterra, Estados Unidos y Alemania se forman, constituidos por hombres tan honorables, como importantes y capacitados técnicamente en las profesiones y artes diversas que se desarrollan y prosperan en el mar, consiguiéndose así, que, la dirección que recibe la industria sea tan benéfica como propicia. Si logramos formar y dar vida a un Consejo como a-

indudable que estarán bien defendidos los intereses marítimos peruanos y salvaguardados el porvenir y bienestar de esa gran familia marinera que hoy tenemos para tripular, con toda eficiencia, en todos sus departamentos, las naves nacionales. Los intereses comerciales también estarán defendidos y los agricultores e industriales no sufrirán con la reserva del cabotaje, que se presenta hoy como un peligro para sus intereses, por el abuso que todo monopolio lleva consigo. La célebre acta de Navegación Inglesa, que inauguró el régimen proteccionista marítimo, obligó a cada país a reservarse el comercio marítimo de sus costas y colonias para el pabellón nacional, abrumando con sobretasas al pabellón extranjero que se presenta en algún puerto nacional. El resultado de este régimen exclusivista fué el encarecimiento de multitud de artículos de primera necesidad, que se recibían de puertos extranjeros. Hubo necesidad de suspender estas gravosas restricciones, pues se llegó a comprender que la mejor manera de prosperar en el trabajo y de fecundizarlo es el tomar por base la libertad eliminando el monopolio. En el Perú, con nuestra extensa costa, por cuyos puertos y caletas se efectúa la exportación de los productos de los valles y se internan todos los elementos necesarios para labrar la tierra, fecundizarla y conducir los hombres, maquinarias y herramientas para el trabajo, así como los útiles y víveres necesarios para la vida de los habitantes, no es posible poner a contribución a todos los peruanos para enriquecer a unos pocos hombres, due-

ños de unas pocas embarcaciones, muchas de ellas inadecuadas para transportar pasajeros y cierta clase de carga.

Los vapores extranjeros de alta mar tocan en nuestros puertos y caletas para dejar en ellos la carga que traen del exterior, y llevar en sus bodegas los productos nacionales a un tipo de flete reducido; pues la competencia los obliga a eso por ahora. Elimínese esta competencia y tendremos la más odiosa situación para todos, con el aditamento de la carestía de la vida, que traería consigo el más alto flete. Protejamos, sí, el pabellón nacional, pero con sabiduría y sin ocasionar daños innecesarios y graves. No nos expongamos a recibir golpes de rechazo; pues si principiamos a sobretasar a los buques extranjeros y a los productos y mercaderías que conduzcan, tanto de exportación como de importación, las represalias no se harán esperar. Tendremos que el remedio resultará peor que la enfermedad.

Uno de los elementos necesarios para tener marina mercante de verdad es el establecimiento de un astillero, que es uno de los deseos del Jefe del Estado, lo que, indudablemente se realizará en cuanto sea llegada la oportunidad, a pesar de la falta de espíritu comercial marítimo, que impide que el capital nacional desarrolle esa industria. Para entonces, es necesario que los poderes públicos den toda clase de facilidades a la navegación mercante nacional, protegiendo a quienes van a realizar la obra estu- penda de lograr la verdadera independencia económica del comercio del Perú, pues sin marina mercante propia no puede

considerarse libre ningún pueblo, comercialmente hablando. Imitemos a Inglaterra, Estados Unidos, Alemania y a otros países progresistas, y avanzaremos enormemente en los negocios que se desenvuelven y progresan en el mar. Es necesario que la acción privada de los ciudadanos colabore con los poderes públicos para conseguir esto; pues con sólo leyes no es posible conseguir los beneficios que debemos y deseamos obtener. Por ahora, la competencia es necesaria. Un país como el nuestro, que se encuentra, actualmente, en plena labor constructiva, sufriría en su crecimiento, si limitamos su comercio y lo obligamos a pagar los fletes altos que indudablemente se cobrarían con el monopolio en el tráfico marítimo.

La formación del Consejo Nacional de Navegación es, indudablemente, una medida sabia. Yo felicito a los Sres. de la Comisión de Hacienda, pero creo que es necesario que ese Consejo sea formado por personas que lleven a él el contingente valioso de sus conocimientos profesionales y técnicos, para que viva y sea un factor de verdadero progreso para la marina mercante nacional. Además creo que deben ser miembros del Consejo un abogado y el Superintendente general de Aduana, personas que son de indiscutible valor para cualquier otra organización. Me parece también que debía integrarse con un Capitán de la marina mercante, seleccionado por el Comité de marinos mercantes peruanos, y por un Ingeniero naval mercante, también nombrado por ese mismo Comité.

Creo que lo más conveniente es que después que hayamos dis-

cutido y aprobado este proyecto facultemos al Poder Ejecutivo para que ponga la ley en vigor cuando considere conveniente, ya sea en su totalidad o en parte, según las circunstancias, pues no creo que sea este el momento de ponerla en ejecución. El Poder Ejecutivo está capacitado para conocer el momento en que la ley favorezca a los verdaderos intereses de la Nación.— Entonces será llegado el momento de hacer efectiva tan viva aspiración de todos los peruanos, sin que cause daños que pueden convertirse en graves y onerosos.

En la exposición de motivos de la Comisión de Hacienda, que es la que ha servido de base para el proyecto sustitutorio, se dice que el número de vapores que pueden realizar el cabotaje son nueve, de distintos propietarios, ocho que pertenecen a la Compañía Peruana de Vapores de más de 1000 toneladas cada uno, y que el tonelaje total es de 400.000 por término medio al año. Esos vapores no están, pues capacitados para el cabotaje. El "Rímac", de 6000 toneladas de desplazamiento no puede emplearse porque es un vapor que consume demasiado carbón, combustible bastante caro, de modo que no habría que considerarlo. El "Amazonas", que carga 6000 toneladas, no podría por las mismas circunstancias, hacer el tráfico. El "Iquitos", de menos de 3000, consume demasiado carbón y sería un mal elemento en la costa del Perú desde el punto de vista comercial. Queda el "Apurímac", ex-Marie, buque económico que puede cargar 2500 o 3000 toneladas, pero que no tiene espacio para pasajeros.

En cuanto a los vapores de la Compañía Peruana que queman petróleo, recuerdo que cuando fui Gerente de la Compañía se proveían de combustible en Colón, donde era mucho más barato; en diversas ocasiones se trató de que lo tomaran en el Perú, pero resultaba que el combustible era demasiado rico en carburos, de manera que las Compañías aseguradoras no querían asegurar los barcos si lo usaban. Se trató, entonces, de que usaran el combustible que se deposita en Talara, lo que no sé si se habrá hecho. Este es un dato que quizá el señor Ministro de Hacienda no pueda proporcionarnos en el momento, pues no está al tanto del desenvolvimiento de la Compañía, pero que podría conseguir, para conocer el costo del combustible tomado en el Callao. Si el precio no es económico constituye un mal negocio el tráfico del cabotaje.

En cuanto al "Ucayali", su dedicación al cabotaje dejará pérdida.

Estos son los principales vapores con que contamos. Por consiguiente, nos encontramos con que es imposible hacer frente al servicio de cabotaje por falta de vapores ¿Y qué resultará si damos esta ley sin meditarla suficientemente? Que quién pierde es el comercio. Algunos señores Senadores que son agricultores recordarán que se pagaba por flete de saco de arroz, de Etén o Pimentel al Callao, dos soles. La competencia ha hecho que se rebaje hasta cincuenta centavos. El día que tengamos el monopolio del cabotaje para los buques nacionales volverá a subir el flete a un sol cincuenta o dos soles, como pasa en la Costa de Chile en que

los fletes son formidables. Es la única manera cómo los buques viejos, que tienen que hacer frente a reparaciones continuas, que gastan combustible en cantidad apreciable, pueden vivir. Cobrando fletes muy altos.

Yo creo que es necesario dar la Ley de Cabotaje, para satisfacer una aspiración nacional, pero creo también que si la expedimos debemos sancionar un artículo facultando al Poder Ejecutivo para que la ponga en ejecución cuando estemos convenientemente preparados, pero no ahora, porque de su inmediata aplicación obtendríamos, en lugar de un beneficio, un mal positivo.

El señor Ego Aguirre.— Pido la palabra.

El señor Presidente.— El señor Senador por Loreto puede hacer uso de ella.

El señor Ego Aguirre.— No tuve oportunidad en la sesión de ayer, de refutar los argumentos formulados por el señor Senador por Apurímac, cuya ausencia en estos momentos deploro. Voy a hacerlo ahora, no con el propósito de distraer la atención de la Cámara con una gran exposición, sino, simplemente, para restablecer, hasta cierto punto, el orden en el debate.

El señor Pardo Figueroa nos tocó la cuerda patriótica. Nos habló de las ventajas, de las conveniencias que al país reporta el sostener una Compañía Nacional de Vapores. Bajo este concepto, que domina todo el cuadro de su discurso, concluyó manifestando que era inconveniente dictar la ley que estamos discutiendo. Yo convengo, señor Presidente, en que

los sentimientos patrióticos no pueden dejar de expresarse en el seno de los Parlamentos; pero creo, también que hay momentos y situaciones en que debe uno sobreponerse a este género de sentimientos para tratar ciertas cuestiones con mayor serenidad, pues el patriotismo es una pasión como cualquiera otra que muchas veces nos perturba y nos aleja de la realidad de las cosas.

Por esta razón creo que el fundamento esencial del discurso del señor Pardo Figueroa peca por su base, porque no se encuadra dentro de las necesidades que examina el dictámen de la Comisión informante, ni contempla la verdadera forma de servir los intereses nacionales.

No voy a ocuparme detalladamente del proyecto porque ya el señor Fernandez ha esbozado los argumentos principales que podrían aducirse para situar la Compañía Peruana de Vapores en el terreno en que realmente se encuentra. Pero sí voy a decir que el punto fundamental del debate es el siguiente: ha venido, en revisión, un proyecto concediendo a la marina mercante nacional el tráfico exclusivo del comercio de cabotaje. Comparándolo con el sustitutorio contenido en el dictámen, se ve que no hay, absolutamente, ningún paralelismo entre ellos. La Comisión se ha esforzado en hacer un estudio detenido del asunto, y preguntándose si debemos o no reservar el cabotaje para la marina mercante nacional ha llegado a poner en duda la eficiencia de nuestra marina para desempeñar satisfactoriamente dicho servicio. Y, ¿en qué se funda? En la falta de capacidad para

poder trasportar la carga, en el ejercicio de represalias. por parte de las otras Compañías y, por último, en las molestias que, indudablemente, se producirán en el comercio. Teniendo en cuenta estas poderosas razones, la Comisión ha tratado el asunto en forma que permita al Gobierno, oyendo a un Consejo de técnicos, declarar si procede o no la reserva del cabotaje a la marina mercante nacional. Este es un paso de prudencia dictado por la naturaleza de las cosas, de tal modo que haciéndose a base de esa prudencia extremada y de esa situación de expectativa un estudio profundo de la cuestión, podrá abordarse por el Gobierno, asesorado por un Consejo técnico la solución de tan serio problema.

El señor Senador Palacio acaba de reforzar esta idea, al manifestar que por las condiciones especiales de los barcos de la Compañía Nacional no es posible encargarles el cabotaje. Yo no voy tan lejos, pero, si, conceptúo y creo que es verdad que la Compañía Peruana de Vapores no está, por el momento, en condiciones de afrontar el problema por sí sola. Ahora, la Comisión ha tenido en cuenta también otros intereses. No se ha limitado a contemplar el interés de la Compañía Nacional, que cuenta con la protección decidida del Estado, sino que ha contemplado, también, el de los propietarios de pequeñas embarcaciones que hacen el servicio de la costa; y ha pensado—la Comisión— que la mejor manera de resolver el problema es la de constituir un Consejo de Navegación que, estudiando el asunto y obteniendo todos los datos que se refieren al servicio, diga al Gobierno si ha lle-

gado el momento de entregar el cabotaje a la bandera nacional.

El señor Fernández.— He escuchado con sumo interés la exposición del señor Senador por Amazonas, el cual, como antiguo Gerente de la Compañía Peruana de Vapores, hállase capacitado para emitir opinión autorizada sobre las posibilidades de esa Compañía en el proyectado servicio de cabotaje.

Como dice el señor Senador, el establecimiento de una marina mercante nacional no es una necesidad de primer orden; y su realización debe confiarse a los esfuerzos del Estado como una exigencia del futuro. Recordaba el señor Senador por Amazonas que en otros países adelantados el resurgimiento de la marina mercante era obra de los esfuerzos de la colectividad. Recuérdesse que en Alemania, la flota mercante que era una de las últimas, en cotejo con las otras potencias, surgió rápidamente a impulso de la Liga Marítima, que no era de carácter oficial sino nacional y que contaba hasta poco antes de la guerra con un efectivo de 14 o 15 millones de adherentes escogidos en los centros educativos, en el ejército y las industrias, especialmente la agricultura y el comercio.

Este es un problema cuya satisfacción preocupa a todos los países y entre nosotros debe considerarse principalmente no como negocio, sino como un servicio oficial, que debe hacer el Estado imponiéndose cualquier sacrificio porque las naves mercantes establecerían la más frecuente comunicación de los puertos de nuestro litoral; determinarían el abarata-

miento de las subsistencias y porque, en fin el cabotaje es una industria que puede dar ocupación a nuestra excelente juventud.

El cabotaje, como recordaba el señor Senador por Amazonas, se encuentra establecido en otros países por el sistema de la libertad absoluta; y este fué el principio de la navegación mercante en Inglaterra y en Bélgica. Inglaterra después de formar con el sistema protector su poderosa flota naval de 21.000 millones de toneladas, en la actualidad se ha declarado partidaria de la libertad absoluta, principio que comparte con Bélgica. Otros países especialmente los ribereños del Mediterráneo como Italia, Francia, España y otros, tienen reservado el cabotaje, o tráfico costero, a sus propias naves con excepción de las de otras banderas; y otros han adoptado el sistema mixto, de conceder por reciprocidad a las naves extranjeras el servicio de cabotaje. Nosotros hemos adoptado desde los primeros años de la Independencia diversos sistemas. Comenzamos por pretender hacer nuestro el Cabotaje Nacional, pero visto el fracaso de los gobiernos que se sucedieron antes de 1840 se celebró en ese año un contrato con la Pacific Steam Navigation Company, para el servicio exclusivo de Cabotaje el cual duró, como saben los señores Senadores, hasta el año 1850, después vinieron otras concesiones entre los años 1860 y 1874 con motivo del gran movimiento mercantil que hubo a consecuencia de la exportación del guano y del salitre. Después de la guerra del Pacífico vino el periodo de decadencia hasta que a exigen-

cias generales del país, se dió la ley de 1903 y se formó la Compañía Peruana de Vapores. El funcionamiento de esta compañía ha merecido preferente atención del Estado. El Congreso le ha favorecido con cinco subvenciones y si apesar de ellas sus condiciones no son prósperas, hay que buscar la causa en otros factores. Para demostrarlo, me refiero a la exposición del señor Palacio, y por mi parte pongo en evidencia un indicio: la cotización de las acciones de la Compañía que están a un nivel muy bajo. Esto revela con toda certeza el estado económico de la Compañía y la imposibilidad en que se encuentra de hacer en forma eficiente el servicio de cabotaje.

Toda la cuestión en debate se reduce a esta proposición; si en las actuales circunstancias conviene o no conceder a esta Compañía y a otras de bandera mercante nacional, el tráfico de cabotaje.

Voy a hacer un ligero resumen de los argumentos que expuse en la sesión de ayer.

La situación económica general no es propicia, porque la dificultad y encarecimiento de los fletes, consecuencia inevitable del monopolio, hará más aguda la crisis de la subsistencia que está en un período de máxima tensión. Antes de ahora, el porteo de una res vacuna de los puertos de Ancash, especialmente de Casma, costaba ocho o diez soles, pero del año 19 o veinte a la fecha ha subido a veintidos soles; y en el caso de concederse el monopolio el aumento del flete, llegaría a los límites de lo prohibitivo.

La imposibilidad en que se encuentran las naves para efectuar ese servicio, se halla acre-

ditada en la evidente desproporción de las cifras del arqueó con la del volumen de la carga. Según datos remitidos por el Ministerio de Hacienda, ese volumen es de cuatrocientas mil toneladas al año. Deducido el número de toneladas que representa el petróleo y el guano, quedan doscientas mil toneladas. Para el porteo de las tales la Compañía, como acaba de manifestar el señor Senador por Amazonas, tiene solamente dos o tres vapores, expeditos porque los más, sea por lo excesivo de su porte, por lo fuerte del gasto de movilidad, y por otras circunstancias no son apropiados para el servicio.

Hay además otros pequeños buques motores con los cuales no es posible hacer el comercio de cabotaje. Esto es todo y por lo mismo insuficiente. Y si hubiera alguna duda, los mismos autores del proyecto se han encargado de desvanecerla.

Efectivamente, el artículo 11 dice lo siguiente: (Leyó).

“Artículo 11.— Esta ley entrará en vigencia a los seis meses de su promulgación”.

Lo que quiere decir que las naves de nuestra marina mercante no están en condiciones de hacer el servicio inmediatamente después de la promulgación de la ley. Necesitarán un período de preparación no menor de seis meses para organizarlo. En el artículo siguiente se dice: (Leyó).

“Artículo 12.— Si por cualquier circunstancia el comercio de la Costa sufriera detrimento con la dación de la presente ley, autorizase al Poder Ejecutivo para hacer extensi-

“vos los beneficios de ella a
“cualesquiera nave o compañía
“extranjera de navegación por
“el tiempo que estime conve-
“niente”.

Lo que quiere decir que en concepto de los mismos autores del proyecto, no hay seguridad de que esta ley pueda beneficiar a las naves de la marina mercante como que se contempla la emergencia de un fracaso completo, autorizándose al Ejecutivo para que contrate con naves de distinta bandera el servicio de cabotaje. Hemos llegado con estos argumentos a la conclusión de que las naves de nuestra marina mercante no están capacitadas para la exclusiva del cabotaje y que sería imprudente concederla; y no solo imprudente, sino dañoso para el país.

Hablaba el señor Senador por Loreto de que en estas cuestiones de índole económico no debe mezclarse el patriotismo, que es una pasión. Yo digo que el patriotismo no solamente es pasión, es razón y para llenar su alta finalidad debe ser guiado por un criterio ponderado y sereno. El patriotismo nos ordena buscar las situaciones más sólidas, las soluciones más fecundas en beneficio de la vida nacional. En virtud de estas consideraciones de índole esencialmente patriótica, considero necesario que acudamos a salvar la situación angustiosa de la Compañía Peruana de Vapores. ¿Cuáles los medios para ello? El Estado, por su parte, liquidando la deuda flotante que viene arrastrándose año tras año en todos los balances de la cuenta general de la República, deuda flotante que antes ascendía a 64,000 libras y que po-

siblemente con el servicio extraordinario de las naves durante el proyectado plebiscito de Tacna y Arica debe haber aumentado considerablemente. Es necesario que se pague puntualmente todo cuanto se debe a la Compañía Peruana de Vapores y en seguida, que sin contemplaciones de ninguna clase, se proceda a su reorganización. Solo entonces tendremos la base de nuestro poder mercante y podemos pensar en la concesión del cabotaje de modo exclusivo. Para eso no hay necesidad de una ley; esa autorización está contemplada en la del año 1903. El Gobierno en cumplimiento de ella debe preparar el momento de la concesión. He aquí el artículo de dicha ley: (Leyó).

“Artículo 9º— Autorízase al
“Poder Ejecutivo para contra-
“tar con particulares o socieda-
“des el establecimiento de com-
“pañías nacionales de vapores
“que se encarguen de hacer un
“servicio regular de cabotaje,
“otorgándoles en cambio, todas
“las franquicias que por la pre-
“sente ley se acuerda a la ma-
“rina mercante nacional, bajo
“las condiciones siguientes.

“1º— Hacer gratuitamente el
“servicio postal.

“2º— Cumplir con los requi-
“sitos que establece la presen-
“te ley.

“3º— Ceder a los capitalistas
“nacionales un treinta y tres
“por ciento del capital que en
“acciones represente la compa-
“ñía que se forme; y

“4º— Someter sus tarifas a
“la aprobación del Gobierno”.

Y después viene el 10, que dice: (Leyó).

„Artículo 10.— Autorízase,

"igualmente, al Poder Ejecutivo:
"vo:

"1º— Para que pueda ceder
"a las compañías que se esta-
"blezcan, los lotes de terreno
"de propiedad nacional que ne-
"cesiten para sus oficinas y fac-
"torías; y

"2º— Para modificar la ac-
"tual clasificación de los puer-
"tos, designando cuáles quedan
"abiertos a todas las compa-
"ñías y cuáles exclusivamente
"a las naves que trafiquen con
"bandera nacional".

Es por estas razones que yo votaré por la desaprobación del proyecto venido en revisión de la Cámara de Diputados.

El señor Ministro.— Pido la palabra.

El señor Presidente.— Puede hacer uso de ella el señor Ministro de Hacienda.

El señor Ministro.— Señor Presidente: Invitado a asistir al debate de la ley sobre cabotaje, me siento obligado a manifestar el pensamiento del Gobierno al respecto.

Es aspiración muy generalizada en el país la de llegar a formar una marina mercante. Es tan razonada y conveniente esa aspiración que no valdría la pena justificarla, y menos ante un auditorio como el que forma el Senado de la República, constituido de ciudadanos eminentes llenos de ilustración y poseídos del conocimiento exacto de todas las necesidades que han de satisfacerse en el país. Pero, a pesar de esa gran aspiración, poco se ha podido hacer hasta ahora; porque son pocos los medios de acción con que en todo orden de cosas con-

tamos. El esfuerzo más grande que ha hecho el país ha sido el que representa la Compañía Peruana de Vapores que, desde que se inició hasta la fecha, ha venido arrastrando una verdadera vía crucis, con excepción de los pocos años en que la exagerada elevación de los fletes le dió unos momentos de prosperidad transitoria. Los vapores que la Compañía mandó construir no son aparentes para el tráfico en otros mares; se construyeron con el objeto de hacer el tráfico de esta Costa; de tal manera que hoy día la Compañía se encuentra, fuera de dificultades de otro orden, casi reducida únicamente al tráfico de la Costa del Pacífico, que es muy limitado, pero el único que tiene a su alcance. Este tráfico lo comparte con las compañías extranjeras que realizan el comercio exterior y que con él calculan atender a todos sus gastos, siendo el flete que obtienen en la Costa extraordinario, todo ganancia. En estos momentos la competencia no se produce en los fletes; más o menos todas las compañías cobran lo mismo. Hoy la carga se divide entre todas las Compañías.

El proyecto de ley que reserva el cabotaje a la bandera nacional tiende a remediar la situación de la Compañía Peruana, la de todos los otros buques nacionales de menor importancia y la de las embarcaciones sueltas que han ido matriculándose en los distintos puertos de la República. Pero establecer, de golpe, como se dice, ese monopolio, sin tener la seguridad de contar con un buen servicio, traería grandes peligros y sería una medida arriesgada.

Encuentro fundadas las observaciones del señor Senador

por Ancash a ese respecto; pero no porque no podamos inmediatamente ir a esa transformación, debemos dejar de marcar, claramente, que es ese el rumbo que quieren llevar el Gobierno y el País. Creo que se ha conseguido este doble objeto con el proyecto que sabiamente ha confeccionado la Comisión de Hacienda del Senado. En él se marca el programa sin indicar el tiempo de la ejecución, pues éste se remite a un estudio previo por un personal capacitado y, a la vez, interesado en la operación. Al mismo tiempo este proyecto da cierta elasticidad a las operaciones del Gobierno para poder combinar el tráfico de nuestras naves con las de algún otro país, siempre que encontráramos compensación suficiente.

Por esta razón creo que lo más conveniente sería la aprobación del proyecto del Senado, reservándome para si la Cámara lo llega a poner en discusión, insinuar durante ella algunas pequeñas modificaciones.

El señor Gonzales.— Señor Presidente. He escuchado con detenimiento las observaciones hechas al proyecto de la Colegisladora por los señores miembros de la Comisión, así como la exposición hecha por el señor Ministro de Hacienda.

Decía el señor Senador Fernández que el patriotismo también es razón, y yo, haciéndome eco de las observaciones que hiciera el señor Senador por Apurímac, y contemplando los dos proyectos dentro de los conceptos del patriotismo y del interés, no encuentro inconveniente para que pueda aprobarse el de la Cámara de Diputados. Me parece amoldado a los intereses

nacionales, a los intereses patrióticos. Reserva, claramente, el comercio de cabotaje, a la bandera peruana.

Las dificultades aducidas en contra de esta declaración se resumen en lo siguiente: el tonelaje de que dispone la Compañía Peruana de Vapores, ya por las consideraciones expuestas por el señor Senador por Amazonas, ya por las que acaba de indicar el señor Ministro, no es suficiente para que puedan satisfacerse las necesidades del comercio de la Costa. Creen algunos señores Representantes que el asunto queda terminado si se deja al Gobierno el fijar la oportunidad precisa en que la ley que se desea dictar que parece iniciar una nueva era en el movimiento marítimo del Perú, pueda entrar en vigencia.

Estudiando el proyecto de la Cámara de Diputados encuentro señor, que el artículo 12 salva todas las dificultades que se pueden presentar. Dice el artículo: (Leyó).

“Artículo 12.— Si por cualquier circunstancia el comercio de la Costa sufriera desmedro con la dación de la presente ley, autorízase al Poder Ejecutivo para hacer extensivos los beneficios de ella a cualquier nave o compañía extranjera de navegación, por el tiempo que estime conveniente”.

Es decir, que habiéndose declarado cuestión de interés nacional el que solo las naves de bandera peruana hagan el servicio de cabotaje, se deja al criterio justo, y práctico, del Gobierno, la oportunidad de conceder igual franquicia a alguna o algunas compañías navieras

que trafiquen por nuestro litoral. Como se dice que entre el proyecto de la Cámara de Diputados y el del Senado no hay paralelismo, yo expreso mi opinión en el sentido de que me parece que más patriótico y más claro es el proyecto en revisión.

El señor Cornejo.— El debate parecía agotado con las consideraciones que se han aducido, uniformemente, por todos los que han combatido el proyecto de la Cámara de Diputados; pero la intervención del señor Senador por el Cuzco, que viene a reforzar a los sostenedores de este último proyecto, ya en agonía, me obliga a intervenir en el debate como miembro de la Comisión de Hacienda.

El comercio del cabotaje se reserva a la marina nacional, no como una finalidad que satisfaga el patriotismo ni ningún interés colectivo, porque no tiene conexión con este concepto, sino simple y únicamente como un medio de conseguir la finalidad que hace relación a los intereses nacionales y al sentimiento patriótico, esto es, la creación de la marina mercante nacional. Este es el ideal, el propósito que se persigue, y a él se vinculan intereses transcendentales de la República, como son el de tener una reserva naval en caso de defensa nacional. No se concibe que por simple "chauvinismo" o egoísmo nacional se impidiera el acceso de naves extranjeras a los puertos menores para hacer el porteo de la carga en el litoral de la República. ¿Qué finalidad se conseguiría con esto? El excluir la competencia en daño del comercio y beneficio del interés colectivo? Nó, señor Presi-

dente; el cabotaje se reserva a la bandera nacional como uno de los medios de fomentar la creación o el desarrollo de una marina mercante; no, simplemente con el objeto de excluir a las naves de bandera extranjera en el porteo de nuestros productos.

Luego, hay que situar el problema bajo este concepto y preguntar: ¿la exclusiva del cabotaje para el pabellón nacional, va a producir un beneficio inmediato a la marina mercante? Contesto que el cabotaje excluirá la competencia que a nuestros buques nacionales hacen hoy las naves extranjeras en consideración a que estas haciendo viajes más largos su presupuesto les permite considerar los fletes que obtienen en nuestra costa como una sobre-utilidad, se concibe que en estas condiciones los buques extranjeros pueden competir, con ventajas, con los buques nacionales, que sólo se dedican al comercio de cabotaje. Con esta premisa admitimos todos la necesidad de restringir el comercio de cabotaje a solo las naves que enarbolan nuestro pabellón. Los dos proyectos concurren a este fin, con solo la diferencia de que el de la Colegisladora declara perentoria y absolutamente que las naves de bandera extranjera no podrán hacer el comercio de cabotaje, mientras que el del Senado, cuyo concepto medular encuadra mejor con la finalidad de la ley, de verdadero fomento de la marina mercante nacional, hace la misma reserva con criterio prudente y con la taxativa de que el monopolio entrará en vigor cuando el Consejo Nacional de Navegación considere que se puede, con las naves nacionales, reali-

zar el cabotaje sin graves perjuicios para el comercio.

No hay, pues hasta cierto punto, disparidad de criterio. No hay divergencia entre los dos proyectos, los dos tienden al mismo fin, a reservar el comercio de cabotaje para la marina mercante nacional, con la finalidad de fomentar su incremento.

Pero, el proyecto de la Cámara de Diputados contiene un concepto exclusivista, y yo pregunto. ¿por qué vamos a limitar la aspiración nacional a la perspectiva de tener una marina mercante, con solo el fin de hacer el tráfico en nuestra limitada costa? En otras partes, en otros países, tienen las naves mercantes un gran radio de acción, por que no solo se limitan al cabotaje, sino que tienden, cada día más, a provocar el desenvolvimiento de la marina mercante. Si nosotros queremos hacer el milagro de que surquen nuestros mares flotas colosales que puedan servir en caso de emergencia de grandes auxiliares, con solo el comercio de cabotaje, estamos incurriendo en un gravísimo espejismo. Si tenemos 200.000 toneladas para el comercio de cabotaje, nuestra marina mercante tiene que estar reducida a media docena de buques que bastan para la movilización de la carga. Por consiguiente, el proyecto de Diputados no tiene otra traducción que una tentativa para tonificar a la Compañía Peruana de Vapores, que lleva una vida lánguida y va en camino a la ruina. Pero no puede sacrificarse el interés colectivo del comercio en general y el de todos los pueblos, que quedarían en una situación casi de bloqueo, a esta sola aspiración de rehabilitar a la Compañía Peruana de Vapo-

res. Para eso hay otros medios entre ellos los que ha indicado el señor Senador por Ancash: Que el Estado pague las deudas que le tiene a la Compañía; que fomente su organización, su mejor administración. Entonces se habrá conseguido ponerla en pie de continuar prestando sus servicios con eficacia.

Si bien es verdad que no se excluye esta finalidad en el proyecto en debate, no se considera en toda su amplitud y con todas sus interesantes proyecciones.

Tenemos, en resumen, señor Presidente, que el País aspira a la creación de una marina mercante nacional, para lo que no basta la dación de una ley de cabotaje, cualquiera que ella sea, porque la marina mercante no está vinculada únicamente al movimiento del comercio interior, menos en un país de escasa población, y, por consiguiente, de escaso movimiento entre sus puertos. La marina mercante que nosotros fomentáramos en esta forma tendría que ser diminuta, exígua. Nunca satisfará nuestras aspiraciones. Nuestra obligación inmediata es brindar un alivio a la marina mercante nacional, alivio que hay que procurar por los medios puestos a nuestro alcance y que no vayan a herir los intereses comerciales ni a producir un especie de bloqueo en nuestros puertos. Esa finalidad es la del proyecto presentado por la Comisión de Hacienda: en primer lugar establecer la exclusiva del comercio de cabotaje para cuando la marina mercante nacional esté en aptitud de prestar ese servicio; en segundo lugar, tiende a fomentar la marina mercante para llevar sus naves más allá de los límites de nuestras

costas, y por eso crea franquicias y otorga ventajas a la mercadería extranjera que se importe al país en buques nacionales, porque la misma Compañía Nacional de Vapores, si se le reduce al comercio de cabotaje, como lo ha demostrado con números y con perfectas razones el señor Senador por Amazonas, no podría vivir.

Por consiguiente, hay que situar el problema dentro de un radio más amplio; y así, el proyecto de la Comisión otorga ventajas al comercio de importación y exportación que se haga en los buques nacionales y tiene las ventajas que se alegan para sostener el proyecto de Diputados.

Como lo ha demostrado el señor Senador por Amazonas, lo que hace la Comisión es establecer una taxativa, aconsejada por la prudencia, para que estas medidas de favor y de fomento a la marina mercante nacional se desenvuelvan paulatinamente bajo el control del Consejo Nacional de Navegación que asesorará al Gobierno. El proyecto de la Cámara de Diputados nos empuja a una resolución radical e inmediata que puede traer trastornos en la economía del país, que el Senado de la República está obligado a evitar.

—No habiendo hecho uso de la palabra ningún otro señor Senador, se dió el punto por discutido; y puesto al voto el artículo 1º del proyecto venido en revisión fué desechado y con él todo el proyecto.

El señor Gonzales. — Que conste mi voto a favor.

El señor Presidente.— Constará, señor Senador.

Pongo en debate el proyecto de la Comisión.

El señor Casanave.— Pido la palabra.

El señor Presidente.— El señor Senador por el Callao, puede hacer uso de ella.

El señor Casanave.— Como Senador por el primer puerto de la República, debo manifestar que aunque estoy de acuerdo con el proyecto presentado por la Comisión de Hacienda voy a pedir una pequeña modificación. Deseo que en el artículo 8º se considere, como miembros del Consejo Nacional de Navegación, un funcionario del Ministerio de Marina y un delegado de los propietarios de buques motores.

El señor Franco Echeandía.— Como no se trata aún de votar artículo por artículo haré algunas objeciones al proyecto.

El inciso B del artículo 3º dice que se reputan naves nacionales a las que de derecho usan la bandera nacional y que, entre otras circunstancias, estén siempre comandadas por marino peruano. Yo no tengo conocimiento de que haya en el Perú Escuela de Marina Mercante. No sé, tampoco, si haya marinos capacitados para el comando de ciertos buques. Me parece que el Lloyd Inglés, para aceptar los seguros de los buques, exige que los capitanes estén inscritos en el Lloyd, mejor dicho, que sean ingleses. De manera que bien podría suprimirse ese inciso que, quizá sería una rémora para el desarrollo de nuestra marina mercante.

También haré otra objeción el artículo 4º, el que, a mi juicio

en lugar de imperativo debe ser autoritativo. En lugar de disponer que las mercaderías o productos de origen extranjero, cuando sean internados por naves nacionales, gozarán de una rebaja del 2 al 5 por ciento en los respectivos derechos de importación, debe autorizar al Poder Ejecutivo para hacer dicha rebaja.

El señor Palacio.— Contestando a lo que acaba de decir el señor Senador por Piura, puedo expresar que, felizmente, contamos con marinos capaces y en número suficiente para mandar todos los buques nacionales, aun cuando estos se dupliquen o se tripliquen. No hay, propiamente, escuelas de navegación, pero sí un gran número de oficiales que hace más de catorce años navegan en vapores de la Compañía Peruana y en buques de vela que van a la China y a otras partes. Tenemos, pues, personal suficiente para todos los buques, de capitán a paje.

En cuanto al Lloyd inglés, diré al señor Senador que no es posible que exija semejante barbaridad. Lo único que pido es que los capitanes tengan su correspondiente título, lo que me consta porque Capitanes nacionales han mandado buques de la Compañía Peruana de Vapores....

El señor Franco Echeandía. (Interrumpiendo).— Yo respeto la opinión autorizada del señor Palacio. No dudo que sea verdad lo que dice; pero no es tan barbaridad, como lo cree su señoría, porque para el comando de un buque exige el Lloyd inglés que los capitanes estén matriculados....

El señor Palacio.— Yo no he querido decir que es una barbaridad lo que dice el señor Senador por Piura, sino que no es concebible que haya una empresa extranjera que pueda o que pretenda intervenir en las leyes de otro país. Lo único, repito, que quiere el Lloyd inglés es que todos los Capitanes, primeros pilotos o ingenieros, tengan sus títulos respectivos.

Al decir de Capitán a paje quise expresar que para todas las ocupaciones marítimas tenemos hombres. Esta es una salvedad que yo creo que el Senado no tendrá inconveniente en aceptar. Yo no digo que serán hombres altos y rubios....

El señor Franco Echeandía. (Interrumpiendo). — No se quiere personal rubio, sino que sea competente.

El señor Palacio (continuyendo).— Es competente, señor Senador. Se le ha probado, y me cabe la satisfacción de decir que los mejores oficiales de la Compañía Nacional de Vapores han sido peruanos.

El señor Fernández.— Traía la determinación de combatir este proyecto, pero las observaciones del señor Senador por Lambayeque dan al asunto mayor interés. Se trata efectivamente de conseguir la realización de un vasto propósito, que es preparar nuestra marina mercante no solo para el comercio del cabotaje, sino también para finalidades más trascendentes, para realizar con nuestras naves el comercio de exportación y para tener en ellas el personal de reserva de nuestra marina militar. Pero si este es el pensamiento de los miem-

bros de la Comisión de Hacienda, declaro que el proyecto queda muy por debajo de semejante propósito. Sus artículos no están en concordancia con la finalidad. Voy a tratar ligeramente de algunos de estos artículos. El primero lo estimo innecesario, porque sus disposiciones están consignadas en el Código de Procedimientos Aduaneros, casi en los mismos términos. Dice: (leyó).

“Artículo 1º— El comercio “marítimo internacional de importación y de exportación “puede efectuarse libremente “por los puertos que determine “el Poder Ejecutivo, oyendo previamente al Consejo Nacional “de Navegación y Comercio de “cuya creación se encarga el “artículo 8º de esta ley”.

Ruego a los señores Secretarios que tengan la bondad de ordenar que se traiga el Código de Procedimientos Aduaneros.

(Pausa).

Mientras traen ese Código, voy a continuar mis observaciones.

Digo lo mismo del artículo 2º, el cual creo, también, que está contenido, sustancialmente, en ese mismo Código de Procedimientos Aduaneros y en el de la Marina Militar.

El artículo 3º dice: (Leyó).

“Artículo 3º— Se reputan “naves nacionales a las que de “derecho usan la bandera nacional y que reúnan, además, “las siguientes condiciones:

a).— Que sus propietarios sean peruanos por nacimiento o por naturalización o extranjeros domiciliados en el Perú por más de diez años.

b).— Que estén siempre

comandadas por marinos peruanos.

c).— Que dos terceras partes de sus equipajes estén formados por peruanos.

“Si las naves pertenecieran “a compañías colectivas o anónimas, es esencial requisito para ser consideradas unas y otras como nacionales, que el “sesenta por ciento de los capitales o acciones correspondan “a ciudadanos peruanos”.

Yo creo que sería necesario añadir a este artículo algo de lo que ya se contiene en la ley del año 1903, a la cual, con justicia, llamo el acta de navegación de la flota peruana.

El artículo 7º dice: (Leyó).

Artículo 7º— Los jefes y oficiales de la Armada, para servir en la marina mercante, se inscribirán en el registro respectivo que llevará la Capitanía del Callao, cuando se embarquen en puerto peruano, o el Cónsul del Perú si lo hicieren en puerto extranjero. Al inscribirlos, se anotará su certificación de estudios; los diarios de navegación, visados por el jefe o jefes de los buques en que navegaron como oficiales; y la constancia de los exámenes que hayan rendido para obtener sus ascensos conforme al Código Naval. Los capitanes o pilotos mercantes, harán anotar, asimismo, sus títulos respectivos, que se les expedirá exentos de todo gravamen.

De suerte que con este artículo quedaría completo el propósito que se trata de realizar si se hiciera una referencia a la ley de 1903, permitiendo a los marinos de la flota naval militar que puedan servir en los buques de la marina mercante y

disponiendo que el tiempo que presten sus servicios en esas naves les será de abono para sus ascensos, reconocimiento de goce y demás finalidades de que se encarga el Código de la marina militar.

En cuanto al artículo 5º, al cual se ha referido el señor Senador por Piura, debo manifestar que no es nuevo en nuestro sistema legal; no me acuerdo en cual de las leyes, pero seguramente en una anterior al año 1850, se concede el derecho de la exoneración del impuesto de anclaje y otros más a las naves de bandera nacional y, también se rebaja del 2 al 5 por ciento, los derechos de aduana correspondientes a las mercaderías porteadas por las naves de esta bandera; de suerte que se encuentra este artículo del proyecto sustentado en otros antecedentes y no habría inconveniente en mantenerlo en tales condiciones.

Pero vamos a la parte sustancial del proyecto. Se trata de la creación de una marina mercante. ¿Cuáles son los medios que se emplean para ello? No los encuentro sino en los artículos 6º y 9º. El artículo 6º dice: (Leyó).

Artículo 6º.— Se consignará anualmente en el Presupuesto General, una partida destinada para acordar primas a los que internen o construyan buques de un porte mayor de 500 toneladas con destino a la marina nacional; que se otorgarán a las personas y compañías que designe el Consejo Nacional de Navegación, teniendo en cuenta los factores de porte, velocidad y material de las naves importadas o construídas.

Con un auxilio tan reducido,

con el empleo de recursos tan deficientes, no es posible pensar en las grandes finalidades de una marina mercante. Si se impusiera al Estado la obligación de invertir, por lo menos, 3 o 4 millones de soles en el sostenimiento de una Escuela Náutica y de una Sección de Grumetes, y en el aumento de las unidades de nuestra flota mercante, podríamos decir que la ley corresponde a los propósitos elocuentemente expresados por el señor Senador por Lambayeque, pero, la simple concesión de primas a las naves de un arqueado mayor de 500 toneladas, es un estímulo deficiente, por decir lo menos.

En el artículo 9º se detallan las funciones del Consejo Nacional de Navegación, con atribuciones que están ejercidas con toda eficiencia por otros organismos administrativos. Dice: (Leyó).

“Artículo 9º.— Son atribuciones del Consejo:

A).— Vigilar por el exacto cumplimiento de las leyes y resoluciones referentes a la navegación”.

Las funciones de que se trata están consideradas en el Código de la Marina Militar y en el de aduanas. Los Capitanes son los que se encargan de este servicio oficial.

El inciso B dice lo siguiente: (Leyó).

“B).— Proponer al Gobierno las medidas que estime convenientes sobre navegación, tales como fijación de itinerarios, tarifas de fletes y pasajes, erección de faros, etc., etc.”

Esto en la práctica sería innecesario como función mera-

mente consultiva, porque las Capitanías de puerto, los Resguardos y demás organismos dependientes del Ministerio de Marina, tienen estadísticas y datos oficiales de oportuna utilización para los fletes y tarifas, sitio donde deben establecerse los faros y determinación de itinerarios.

El tercero dice lo siguiente: (Leyó).

“C).— Pedir al Gobierno la “reserva del comercio de cabotaje para las naves peruanas y “la concesión de igual derecho “para las de otras banderas”.

Pero si para esto no hay necesidad de formar un Consejo Nacional de Navegación. Este derecho se concede a todos los ciudadanos; y en cuanto a la forma concreta de designar los puertos reservados a la bandera nacional, está indicado en el Código de Procedimientos Aduaneros y en la ley de 1903.

Dicen el artículo 9º y siguientes del Código de Procedimientos Aduaneros, lo que sigue: (leyó).

“Artículo 9º— Les es permitido a las naves mercantes “peruanas o extranjeras, pro- “cedentes del extranjero, arri- “bar directamente a los puertos “con Aduana mayor, sujetándo- “se a las disposiciones sanita- “rias y demás de puerto.

Artículo 10.— Sólo con “permiso especial del Gobierno “y conforme a las ordenanzas “navales o de capitanías, pue- “den arribar directamente del “extranjero a puertos con A- “duana menor, a caletas habili- “tadas o a puntos de la costa”.

“Artículo 11.— Será tam- “bién, indispensable permiso “previo de la Superintendencia “de Aduanas para que las naves

“despachadas directamente del “extranjero para determinado “puerto con Aduana Mayor pue- “dan tocar en otro mayor inter- “medio que no conste en su li- “cencia”.

Son disposiciones que están contenidas en otro cuerpo de leyes, y especialmente en la parte fundamental de la tantas veces citada ley de 1903.

Otra de las atribuciones es esta: (Leyó).

“D.— Formular los regla- “mentos portuarios sobre ingre- “so y despacho de naves”.

Pero estos reglamentos ya existen, ya los tenemos en el Código de Procedimientos Aduaneros, los tenemos en el Código de Marina Mercante, en el de la Marina Militar y en otras disposiciones, y no es posible que en un organismo heterogéneo como el que se trata asuma las facultades de fijar y mantener una reglamentación, facultades que son privativas del Poder Ejecutivo.

Por último, tenemos el precepto que dice así: “Designar las personas individuales o colectivas a las que deben asignarse las primas de que se ocupa el artículo 6º de esta ley”.

Concluye el articulado en esta forma: “En general, practicar todos los actos referentes a promover el desarrollo de la marina mercante”, fórmula que, en verdad, no dice nada por su vaguedad e indeterminación.

Concluyo manifestando que las previsiones del articulado no guardan concordancia con el pensamiento expuesto por el señor Senador por Lambayeque. Si se trata de organizar la Marina mercante con grandes expectativas de progreso, es nece-

sario que se empleen los medios adecuados, pero los que se expresan en el artículo son deficientes y de ninguna congruencia. Por esta razón, yo solicito que, o bien se devuelva a la Comisión para que lo modifique después de un estudio más detenido, o se desapruebe íntegramente.

El señor Ego-Aguirre. — Pido la palabra.

El señor Presidente. — ¿El señor Senador por Ancash ha planteado alguna cuestión previa?

El señor Fernández. — Quiero oír al señor Senador por Loreto para formular la cuestión previa.

El señor Ego-Aguirre. — La explicación de la divergencia que se anota entre las ideas del señor Fernández y las contenidas en el proyecto de la Comisión, es fácil de explicar. Los miembros de la Comisión que se han ocupado de este asunto, probablemente, por lo menos en cuanto a mí se refiere, no están colocados en el plano intelectual que es indispensable para formular un proyecto que pueda satisfacer a nuestro distinguido compañero....

El señor Fernández (interrumpiendo). — El más modesto de los Senadores desea que cuando Su Señoría quiera referirse a él lo sitúe en el mismo plano que ocupan los demás señores Senadores.

El señor Ego-Aguirre. — Agradezco a Su Señoría en cuanto se refiere a mis compañeros de Cámara; en cuanto a mí, me

considero muy por debajo del plano intelectual del señor Senador por Ancash. Y esta es una cosa a la que Su Señoría no podrá replicar.

Señor Presidente: Nuestro estimable compañero nos ha hecho una crítica destructiva del proyecto. Lo presenta como fruto de una copia servil de los distintos cuerpos de leyes que se han tenido, sin duda, en cuenta, para formularlo; que no hay claridad en sus disposiciones; que el articulado es insustancial, sin finalidad práctica, sin objeto de ninguna clase. Me hace recordar, el señor Fernández, con esta crítica, a las literarias que hacía el famoso Valbuena: Todo lo destruía con su examen analítico; no quedaba nada en pie. Pero no es este el asunto; el asunto está en construir, no en destruir; en hacer crítica constructiva, en cooperar, en ayudar a los que se encuentran colocados en situación inferior y, por tal motivo, no pueden concebir grandes proyectos.

Como quiera que la crítica del señor Fernández es, simple y llanamente, crítica destructiva, no me creo obligado a contestarle. Dejo al criterio de la Cámara expresar su juicio al emitir su voto.

El señor Cornejo.— El señor Senador por Loreto acaba de manifestar que la crítica destructiva que ha hecho el señor Fernández del proyecto presentado por la Comisión de Hacienda, lo inhibe de entrar en una polémica para sostener la eficacia de aquel proyecto. Yo señor Presidente, no quiero secundar al señor Ego-Aguirre en esta inhibición y voy a entrar a debatir con nuestro colega el

señor Senador por Ancash, sobre la conveniencia de aprobar el proyecto en discusión.

Hoy día, señor Presidente, es tendencia muy fecunda en las nuevas organizaciones políticas la de la descentralización de los organismos de funciones técnicas. La creación de entidades autonómicas dentro de la unidad misma de la administración y del Estado, se perfila con caracteres muy netos especialmente en la organización de los pueblos que entran con paso victorioso en la senda del progreso y de la renovación de la democracia. Tenemos ejemplo de esto en la gran República Oriental del Uruguay, que bajo la dirección de un estadista de primera magnitud como Batle Ordóñez, ha transformado su estructura política creando un Gobierno en el cual la esencia está en la descentralización de los servicios técnicos, entregados a organismos autónomos que traen, así un aporte de renovación en las funciones gubernativas. Es dentro de esta orientación que el proyecto en debate ha ideado la constitución, entre nosotros del Consejo Nacional de Navegación, nueva entidad del organismo institucional que va a concentrar la actividad y el impulso del Estado para conseguir el mejoramiento de nuestra marina mercante.

Es perfectamente lógico y explicable que correspondan a este Consejo las funciones que, dispersamente, corren a cargo de varios y distintos organismos. Nada tiene de extraño, ni lo recibo yo como depresivo a la labor de la Comisión de Hacienda, el que el Senador por Ancash haya encontrado entre el artículo que se ocupa de las

funciones del Consejo Nacional de Navegación y las disposiciones de la ley aduanera muchas similitudes y semejanzas, ya que todas ellas tienen conexión con la marina mercante nacional. Ahora, señor Presidente, el señor Senador por Ancash, llevado en su vasta idealidad a la excelsa aspiración patriótica de querer para el Perú una marina mercante que pudiera equipararse a las del viejo continente, como las de Alemania, Inglaterra y Francia, encuentra deficiente los medios de fomento que el proyecto propone. ¡Pero si estamos en el Perú! ¡Si la Comisión de Hacienda tiene que hacer su previsión y ponencia dentro de la realidad de nuestro medio económico! ¡Si nosotros no podemos sustraernos de nuestro Presupuesto, todavía exíguo, no obstante el gran impulso que le ha dado la gestión del régimen que maneja los destinos de la República desde hace seis años! No hay, pues, por qué culpar ni a incapacidad ni a falta de celo de la Comisión el que no haya podido disponer de un poder milagroso, como la vara de Moisés, o de un poder prodigioso como el de la lámpara de Aladino, para dedicar unos cuantos millones a convertir nuestra marina en una flota floreciente y poderosa.

Es muy legítima la aspiración del señor Senador por Ancash, pero cuando se obra en el terreno político hay que cortar las alas a la ardiente fantasía para colocarse sobre suelo firme y dictar leyes que sean de ejecución práctica. ¿Qué ganaríamos, señor Presidente, si por satisfacer anhelos no ponderados del espíritu, o por simple acción legislativa, dispone-

mos que el Poder Ejecutivo dedique 25 o 30 millones de soles al fomento de la marina mercante? Absolutamente nada. Haríamos labor ilusoria, que no podría traducirse en ningún beneficio práctico. Nuestro deber de políticos limita nuestra acción a los recursos y a los medios económicos de que disponemos.

Para orientación de esta política basta el artículo que ha merecido la crítica del señor Senador por Ancash, y basta la modestísima suma que se señala como prima para iniciar el resurgimiento de la marina mercante. Más tarde, cuando el Presupuesto de la República sea holgado, cuando contemos con algunos millones más será el momento en que pueda ser satisfecho el altísimo espíritu del señor Senador por Ancash. Entonces podrá modificarse la ley consignando, para las primas, algunas decenas de millones.

Creo que estos son los dos puntos cardinales que han motivado las apreciaciones del señor Senador por Ancash. Queda, pues, perfectamente justificado, que la creación del Consejo Nacional de Navegación obedece a la tendencia política de ir creando organismos autónomos que descongestionen las funciones del Gobierno y aporten el contingente de nuevos elementos que robustezcan la acción administrativa. Repito que si hay mezquindad en los fondos que el Gobierno dedica al fomento de la marina nacional, ello se debe a que los recursos del Estado no permiten votar una mayor suma, y a que es de buena política hacer leyes prácticas que estén dentro de la realidad y que puedan ejecutarse sin desmedro de los de-

más servicios del Estado que merecen preferente atención.

El señor Fernández.— Lamento mucho que un hombre de criterio tan ponderado, como el señor Senador por Loreto, haya recibido de mal talante mis observaciones a su proyecto. No he querido hacer una crítica despectiva de su importante trabajo; por el contrario, lo estimo meritorio, lo estimo aceptable en la mayor parte de su articulado. Comprendo como el señor Senador por Loreto que destruir por destruir es la obra de la demagogia. Destruir por construir es la obligación del político que conoce sus obligaciones. Es por esta razón, señor Presidente, que yo propuse algunas modificaciones con el objeto de dar más fuerza e importancia al referido proyecto. Si en mi manera de expresar he podido rozar la exquisita sensibilidad del señor Senador por Loreto, lo deploro profundamente, pero lejos de mí está todo intento de debilitar las consideraciones, que tengo por dicho Representante, así como por todos y cada uno de los señores Senadores. He dado pruebas de templanza y de ecuanimidad; respeto las opiniones ajenas y cuando las he encontrado mejores que las mías, me he rendido siempre ante la evidencia. Cuando, yo, señor Presidente, invoqué el Código de Procedimientos Aduaneros y me referí a otras disposiciones de la ley, en las cuales están virtualmente comprendidas algunas previsiones del proyecto en debate, no fué por manifestar su inconveniencia, sino por el contrario para demostrar que estando estos principios admitidos en otras disciplinas legales no ha-

bría inconveniente en aceptarlos en esta; en este sentido he dicho que el artículo 5º objetado por el señor Senador por Piura tenía precedentes históricos en nuestra Legislación y que no habría inconveniente en aprobarlo. De suerte que no estoy por el rechazo de los artículos 1º, 2º y 3º.

Y en cuanto a mi cooperación para que este proyecto se apruebe, ya he dicho que uno de sus artículos, el mas importante, que creo que es el 3º debe ser integrado para su mayor eficiencia con los artículos 6º y 7º de la ley de 1903. Y para el caso que no hubiera marinos mercantes, porque desgraciadamente no tenemos Escuela Náutica ni Escuela para Pilotos o Patrones, se podría completar esta disposición de la ley, habilitando para el servicio de la marina mercante a los marinos de nuestra flota naval-militar, con una simple referencia a los artículos 6º y 7º de la ley anteriormente citada; y manifestar que esos marinos pueden servir en las naves de la marina mercante, en forma tal que los servicios que prestan les sirvan de abono en la carrera militar.

El señor Cornejo.— Podría agregarse que quedan vigentes las disposiciones tales y cuales.

El señor Fernández.— Perfectamente. Como ve el señor Senador por Loreto, mi mente no ha sido destruir por destruir. Ha sido una contribución muy modesta en verdad, pero es la pobre voz de una cigarra que se apaga pero que quiere formar coro con la voz más fuerte y potente del señor Senador por Loreto. En cuanto al segundo de

los citados artículos, sea dicha la verdad, lo encuentro deficiente, y entiendo que puede reemplazarse por otro en que se imponga al Estado la obligación de crear una Escuela Náutica para el aprendizaje de los pilotos, capitanes de travesía y grumetes; y así habremos dado una ley de carácter práctico. Me parece que con cincuenta o sesenta mil libras que se pudieran votar para este objeto, sería fácil realizar el anhelo de los autores del proyecto, y si pudiéramos consignar siquiera bienalmente la partida necesaria para aumentar las unidades de nuestra marina mercante habremos puesto bases sólidas de resurgimiento de nuestro poder naval.

La objeción al artículo 9º, la mantengo en todas sus partes, porque efectivamente aquí no se le da sino atribuciones de secundaria importancia. Yo las quisiera más enérgicas, y convertir al Consejo Nacional de Navegación en un organismo de mayor potencia, con atribuciones que le pongan en contacto con el elemento oficial, con todos los componentes del alma nacional, de suerte tal que tenga sus ramificaciones en el último pueblo del Perú, a fin de que todos consideren como un deber de patriotismo contribuir a la formación de nuestra marina nacional, como condición necesaria para el desarrollo del comercio, para la explotación de nuestra riqueza y para consolidar nuestra defensa nacional.

El señor Palacio.— En la exposición que hice al principio de este debate, cuando se trataba del proyecto venido en revisión, tuve la complacencia de felicitar a las Comisiones de Ha-

cienda y Comercio por la sabiduría con que habían contemplado en su proyecto sustituto la creación del Consejo Nacional de Navegación, que viene a llenar necesidad vivamente sentida.

Las apreciaciones hechas por el señor Senador por Ancash en el sentido de que la enumeración que se hace de las funciones que competen a aquel Consejo es innecesaria porque ya las contienen los Códigos Aduanero y de la Marina Militar, me ponen en el caso de decirle que en la práctica se ha sentido, continuamente, la necesidad del organismo que se propone, porque de la marina mercante nacional, tanto los armadores cuanto los que componen la oficialidad de los buques, se han encontrado siempre con que faltaba alguna institución intermediaria que los apoyara ante las autoridades. Por eso, aun cuando el decir que son atribuciones del Consejo vigilar por el exacto cumplimiento de las leyes y resoluciones referentes a la navegación sea una reproducción del Código aduanero, ya tendrán los Capitanes de los buques, y también los armadores, una entidad a la cual acudir para que les sirva de intermediaria y les defienda ante las autoridades que ahora no les hacen caso. Muchas veces los Capitanes elevan sus quejas a alguna dependencia gubernativa sin lograr que se les oiga. Con una entidad intermediaria, no solamente los armadores, sino también los mismos capitanes y oficiales, estarán mejor defendidos. El Consejo propondrá al Gobierno las medidas que estime convenientes, tales como fijación de itinerarios, colocación de faros, etc. Si es verdad,

como dice el Sr. Senador por Ancash, que esto corresponde a las Capitanías de Puerto, así como la fijación de tarifas, fletes y pasajes, conviene evitar que se proceda arbitrariamente. Para eso se establece la sanción del Gobierno. Con el inciso B no se podrán elevar las tarifas sino con la aquiescencia del Gobierno. Con la fijación de itinerarios y colocación de faros pasará lo mismo. Tenemos, ahora, que, por ejemplo, si un Capitán de un buque se presenta diciendo que su barco ha chocado con la punta tal y que es necesario que en ella se coloque un faro, el Capitán de Puerto envía la reclamación al Director de Marina. Pasa el tiempo y no se coloca el faro. Con el Consejo, éste tomará a cargo la reclamación y pedirá al Gobierno la colocación del faro que es necesario.

Luego se dice que el Consejo podrá pedir al Gobierno la reserva del comercio de cabotaje para las naves peruanas y la concesión de igual derecho para las de otras banderas. Yo no había leído bien esta parte. Por eso pedí en mi intervención anterior que se facultara al Ejecutivo para hacer, cuando la creyera oportuna, la reserva a que este inciso C se refiere. Me parece que debe ser aceptado.

El inciso siguiente dice:

“D).— Formular los reglamentos portuarios sobre ingreso y despacho de naves”.

Me refiero a lo que dije al principio.

El inciso E, dice: (leyó).

“E).— Designar a las personas individuales o colectivas a las que deben asignarse las primas de que se ocupa el artículo 6º de esta ley”.

Este inciso y el siguiente, que señala como atribución del Consejo practicar todos los actos referentes a promover el desarrollo de la marina mercante, serán objeto de meditada reglamentación, tal como existe en países tan adelantados como Inglaterra y Estados Unidos, cuyas legislaciones en materia de marina mercante conozco. En Estados Unidos existe un departamento que otorga títulos de piloto, maquinista, capitán, a quienes reúnen competencia y conocimientos.

El artículo 4º dice terminantemente: (leyó):

“Artículo 4º— Las mercaderías o productos de origen extranjero cuando sean internadas por naves nacionales gozarán de una rebaja de 2 al 5 por ciento de los respectivos derechos de importación. Gozarán de igual reducción las mercaderías o productos nacionales que se exporten al exterior por medio de buques peruanos”.

Creo que este artículo debe ser, simplemente, autoritativo. Voy a explicar el motivo. Nosotros podemos aprobar todas las concesiones que queramos. Por ejemplo, 5 por ciento de rebaja al azúcar que se embarque en vapores peruanos, 5 por ciento de rebaja a los artículos que vengan del extranjero en vapores peruanos, etc. Los ingleses, los americanos y franceses gravarán, a su vez, seguramente, con el cinco por ciento de sobretasa a todos los artículos que vengan o vayan del Perú en barcos peruanos. Al fin y al cabo quien paga los platos rotos es el pueblo consumidor. Por eso yo pediría a las Comisiones

de Hacienda y de Comercio que aceptaran una modificación en el sentido de que el artículo 4º, en lugar de acordar una rebaja del dos al cinco por ciento a las mercaderías que se importen en buques peruanos, autorice al Gobierno para conceder tales o cuales beneficios.

Estos son los dos puntos que he querido examinar..

Olvidaba este otro relativo al personal del Consejo Nacional de Navegación. No veo que figure ningún-técnico. El señor Senador por el Callao ha pedido que se dé intervención a un marino de guerra. Yo estoy en contra de esa opinión. Los marinos de guerra no deben intervenir para nada en este Consejo; están bien como Capitanes de puerto o con cualquiera otro cargo que quiera dárseles, pero no como miembros del Consejo Nacional de Navegación, porque serían la piedra de toque. Es muy distinto que sea miembro del Consejo un Capitán mercante elegido o nombrado por la Sociedad de Marina Mercante que existe en el Callao. Esta es mi opinión. Además, está bien que integre aquel Consejo un ingeniero naval mercante nombrado por la misma Institución. También acepto la intervención del Abogado Fiscal, porque mientras más opiniones haya en un Consejo habrá más luz y se resolverán mejor los asuntos. Yo creo que es indispensable que haya en el Consejo un Ingeniero, que intervenga, como en Inglaterra, en su condición de técnico.

Esto es todo lo que tengo que decir.

El señor Casanave.— Yo respeto la opinión del señor Palacio, pero no creo que deba ex-

cluirse a un miembro del Ministerio de Marina. Insisto en mi pedido.

El señor Castro.— Pido la palabra.

El señor Presidente.— La tiene el señor Senador.

El señor Castro.— Tenía el propósito de combatir el proyecto venido en revisión, porque estaba convencido de que iba a irrogar grandes perjuicios al comercio de nuestro litoral, y muy especialmente al departamento que tengo el honor de representar. Ya en oportunidades anteriores, cuando uno de los señores Diputados presentó el proyecto primitivo en la Cámara de Diputados, todas las Cámaras de Comercio de la República, inclusive las de Trujillo y Pacasmayo, enviaron telegramas y memoriales, seguramente para que tuviera conocimiento el Parlamento de los inconvenientes de entregar la exclusiva del comercio de cabotaje a la marina nacional. Yo recuerdo perfectamente haber entregado en aquel entonces, a la Mesa, los documentos que recibiera de las instituciones a que acabo de referirme. Pero cambiada la faz del problema con el estudio del proyecto en revisión que han hecho las Comisiones de Hacienda y de Comercio de este Alto Cuerpo, tengo, necesariamente, que declarar que estoy completamente de acuerdo con el proyecto que está en debate. Y hago esta declaración, señor Presidente, porque ha desaparecido el peligro que vislumbraban todas las Cámaras de Comercio.

Basta un simple análisis del artículo primero del proyecto

sustitutorio para convencerse de que no existe la posibilidad, ni siquiera remota, de entregar el comercio de cabotaje a la marina nacional. He leído muchísimas veces este artículo, he analizado su espíritu y su letra, y he llegado a la conclusión de que en ningún momento el Consejo de Navegación a que se refiere el artículo 8º entregará la exclusiva del cabotaje a las naves de bandera nacional.

Dice el artículo primero que "el comercio marítimo internacional de importación y de exportación, puede efectuarse libremente por los puertos que determine el Poder Ejecutivo, oyendo previamente al Consejo Nacional de Navegación y Comercio de cuya creación se ocupa el artículo 8º de esta ley".

En este artículo, como se ve, no se considera la oportunidad de entregar el servicio de cabotaje a nuestra marina mercante; y analizando el artículo siguiente se ve que hay perfecta armonía entre lo que precisa el artículo 1º y el espíritu del artículo 2º. Este expresa, concretamente, que el servicio de cabotaje podrá entregarse a nuestras naves, por el Poder Ejecutivo, tan pronto como el Consejo creado por el artículo 8º lo solicite del Gobierno. He tenido, necesariamente, señor Presidente y señores Senadores, que analizar el artículo 8º, después de haber hecho el estudio de los artículos 1º y 2º, encontrándome con lo siguiente: (leyó).

(El señor Castro da lectura al artículo 8º del proyecto sustitutorio).

El Consejo Nacional de Navegación cuenta como se ve, con tres representantes de las Cámaras de Comercio de Lima,

Callao e Iquitos; y hay que suponer que tales elementos combatirán la idea de entregar el comercio de cabotaje a la marina nacional. Ayer hice leer un memorandum enviado por una institución de marina al señor Senador por el Callao, en el que hay un párrafo que contempla, precisamente, el caso que estoy analizando. Este Consejo tiene, necesariamente, que inspirar todas sus decisiones en el dictamen, para mí muy importante, presentado por las Comisiones de Hacienda y Comercio. En este dictamen se presentan a la consideración del Parlamento los elementos suministrados por los Ministerios de Hacienda y de Marina en relación al tonelaje con que se cuenta y a la carga susceptible de poderse transportar por nuestras naves; de manera que teniendo en consideración este punto de vista, es evidente que el Consejo de Navegación no obtendrá, en ningún momento, del Poder Ejecutivo, la autorización necesaria para entregar el comercio de cabotaje a nuestra marina mientras ésta no disponga de los elementos necesarios para hacer un servicio regular y eficiente a lo largo de nuestro litoral, de Sur a Norte.

Estoy, pues, de acuerdo con los señores firmantes del dictamen y del proyecto sustitutorio, en todos los puntos de este complejo e importante problema; pero en lo que sí no estoy de acuerdo es en lo que se relaciona con la constitución del Consejo que crea el artículo 8º. Yo entiendo que un Consejo de la naturaleza del que contempla este proyecto, a estar a las declaraciones hechas por todos los señores Senadores que me han

precedido en el uso de la palabra, no puede tener otra finalidad que orientar y encauzar la actividad de nuestra marina mercante desde el punto de vista de la nación armada, que los señores Senadores Cornejo y Fernández han expresado contemplando lo que concierne a la defensa nacional. Si esto es evidente, si este es el sentir del país entero, si este es el pensamiento del Gobierno, como lo ha expresado el señor Ministro de Hacienda, y si este es el pensamiento de la Representación Nacional, hay que convenir, por lo menos, tal es la opinión muy modesta y humilde del Senador que habla, que este Consejo no debe estar presidido por una personalidad administrativa sino por una personalidad técnica. En esto, desgraciadamente y muy a mi pesar, no estoy de acuerdo; y siento mucho contrariar a mi estimado compañero y vecino, el señor Senador por Amazonas. Yo creo que la presidencia del Consejo Nacional de Navegación, a estar a los términos de los seis incisos del artículo 9º, tiene necesariamente que recibir la impulsión directriz de un marino. Yo expreso ampliamente mi opinión. Es evidente que este Alto Cuerpo, en su alta sabiduría, también sabrá inclinar el peso de la balanza teniendo en consideración las ideas que emiten los Representantes. Pero yo creo, repito, que este Consejo tiene, necesaria y fatalmente, que recibir la impulsión directriz de un marino de Guerra, si es evidente que el Gobierno, la representación nacional y la aspiración del pueblo peruano, se orientan en el sentido de preparar la marina mercante para que en los momentos supremos sea

la reserva de nuestra marina de guerra.

Dice el inciso A. del artículo 9º que es atribución del Consejo: (leyó).

“A).— Vigilar por el exacto cumplimiento de las leyes “y resoluciones referentes a la “navegación”.

Yo pregunto: ¿un alto funcionario del Ramo de Hacienda está en condiciones de ocuparse de resolver problemas tan complejos como son los de la navegación? ¿Puede el Presidente del Consejo de Navegación imprimir rumbos, en este orden de ideas, en lo que se relaciona con el tráfico de vapores? La respuesta la ha de dar esta Cámara, como lo declarara hace poco el señor Senador por Loreto, tomando o no en consideración este argumento. El inciso B. a la letra dice: (leyó).

“B).— Proponer al Gobierno, las medidas que estime convenientes sobre navegación, tales como fijación de “itinerarios, tarifas de fletes y “pasajes, erección de faros, “etc.”

Este, en mi concepto, si, es un punto que puede resolver el Director de Hacienda; es una cuestión de orden administrativo que escapa a la capacidad técnica del Ministerio de Marina.

El inciso siguiente es, también, de índole administrativa, de manera que voy a pasarlo por alto. Pero viene en seguida el inciso D: (Leyó).

“D).— Formular los reglamentos portuarios sobre ingreso y despacho de naves”.

Este es para mí el punto más importante, el problema más difícil y más complejo. En todos los países del mundo los Ministerios de Marina tienen intervención en la redacción de los reglamentos portuarios sobre ingreso y despacho de las naves. El control sobre este punto no puede pues ejercerlo una entidad administrativa; tiene necesidad y fatalmente que ser ejercido por el Ministerio de Marina.

Saben los señores Senadores, porque esta es una cuestión muy vulgarizada, que los puertos— no me refiero únicamente a los puertos del Perú sino a los de todos los países del mundo— están considerados con un frente de mar susceptible de organizarse desde el punto de vista de la defensa nacional. Y si esto es así, yo no sé que se pudiera formular un reglamento que se relacionara con el ingreso y despacho de las naves en los puertos, que no tuviera relación con la orientación que dan a este problema los únicos capacitados para ello como son los marinos de guerra.

El señor Palacio hace una observación por lo bajo.

El señor Castro (continuando).— Eso, en mi concepto, es un simple detalle administrativo. El despachar las naves cuando llegan a un puerto es algo muy secundario. Yo no creo que se refiera solamente a eso el inciso D. Formular un reglamento portuario sobre ingreso y despacho de naves es estudiar las bahías y puntos de anclaje, cosa que no puede hacer, en ningún momento, el Director de Hacienda, por el carácter administrativo de sus funciones.

Y por el último el inciso F. dice: "En general practicar todos los actos referentes a promover el desarrollo de la marina mercante". No creo, tampoco, que el Director de Hacienda pueda tener a su alcance los elementos suficientes para promover el desarrollo de nuestra marina mercante. Ese, también, en mi concepto, es otro de los problemas del Ministerio de Marina.

Estas son las observaciones que, en forma global, hago al proyecto en debate, pidiendo a los señores miembros de las Comisiones dictaminadoras que contemplen el punto de vista a que se refiere al artículo 8º. No creo, señor Presidente, que deba desaparecer la intervención del Director de Hacienda. Habría necesidad de contemplar el problema en forma de que intervenga un marino de guerra, como el Jefe de Estado Mayor de Marina, por ejemplo, o el Jefe de la Sección de Personal, para que sea Presidente del Consejo. Con esta pequeña reforma creo que quedará salvada la deficiencia anotada por el Senador que habla.

El señor Palacio.— Dos palabras para contestar al señor General Castro, que lamento esté equivocado. Dice que en todas las naciones del mundo los que reciben y despachan los buques son los marinos....

El señor Castro (Por lo bajo) —No he dicho eso....

El señor Palacio (Continuando).— Los marinos de guerra están, exclusivamente, en los puertos militares. Los señores Senadores que han ido a Estados Unidos habrán podido notar

que cuando entra o sale un vapor no se ven marinos de guerra en el puerto. Cuando entra un vapor cualquiera, vienen la visita de Sanidad y el Resguardo; y después se despachan las mercaderías por la Aduana, sin que en ello intervengan los marinos de guerra, porque no son para estas cosas sino para batirse con el enemigo cuando llegue el momento dado. El Director de Hacienda es la persona más capacitada para presidir este Consejo de Navegación. Ahora, el Director de Hacienda no va a hacer, tampoco, lo que quiere, sino que tiene que oír a los técnicos y a los armadores. Yo quiero decir al señor Castro que eso de recibir vapores y buques por oficiales de guerra está circunscrito a España, a Francia y no sé si también a Italia. Pero en Inglaterra, Estados Unidos y Alemania los marinos de guerra no despachan los vapores.

El señor Castro. — Me veo precisado a responder a mi estimable compañero. No creo necesario presentar pruebas de lo que acabo de decir, pero ocurro al testimonio de la versión taquigráfica para afirmar que en ningún momento he sostenido que los marinos de guerra deben recibir y despachar las naves mercantes. Cuando el señor Senador por Amazonas me hacía una observación sobre el particular, le hice presente que eso era un simple detalle administrativo que podía correr por cuenta del Ministerio de Hacienda. Mi observación es de índole netamente técnica y nada tiene que hacer con el recibimiento y despacho de naves.

—No habiendo hecho uso de la palabra ningún otro señor Se-

nador se dió el punto por discutido y puesto al voto el artículo 1º del proyecto sustitutorio, fué aprobado.

—En seguida, y sin debate, se aprobó el artículo 2º

—El señor Relator da lectura al 3º

El señor Presidente.— En discusión.

El señor Franco Echeandía.
—Pido la palabra.

El señor Presidente.— El señor Senador por Piura.

El señor Franco Echeandía.
—Respetando la valiosa opinión del señor Palacio, voy a insistir, por razones que no escapan a los señores Senadores y miembros de la Comisión, en pedir que se suprima el inciso B.

El señor Palacio.— La única circunstancia que bien puede presentarse es que, ocurriéndole al capitán de una nave alguna desgracia sea preciso reemplazarlo con un marino extranjero. Es un caso fortuito pero que puede ocurrir.

El señor Cornejo.— Bastaría suprimir el adverbio “siempre”.

El señor Ego-Aguirre.— Así es; con esa supresión queda todo arreglado.

El señor Ministro.— Opino, como el señor Senador por Piura, que no debe existir esa taxativa. Es mejor que en las leyes se evite todo aquello respecto de cuyo cumplimiento no se tiene seguridad. Hoy los buques de la Compañía Peruana no están

mandados por peruanos, apesar del deseo patriótico de todos los Gerentes de que sean nacionales los capitanes. ¿Por qué exigir una condición que no se exige en estos momentos? Seguramente que si hay peruanos aptos para el comando los han de preferir los dueños de buques. Yo creo, pues, que lo más prudente es seguir el consejo del señor Senador por Piura.

El señor Franco Echeandía.
—Me felicito y agradezco al señor Ministro que haya atendido mi indicación.

El señor Ego-Aguirre.—Creo que se puede conciliar todo. Puede decirse “que estén comandadas, de preferencia, por marinos peruanos”.

El señor Ministro.— Magnífico.

El señor Franco Echeandía.
—Está bien.

El señor Fernández.— Viene aquí la observación que hice en la discusión global del proyecto. ¿No sería conveniente utilizar los servicios de los marinos de guerra en el servicio de la flota mercante?

El señor Cornejo.— Ese caso ya está permitido por ley. Podría sancionarse, sin embargo, como adición.

El señor Fernández.— Esta bien, porque si se pudiera incorporar esa adición quedaría previsto el caso de no contar con el número suficiente de marinos peruanos para comandar nuestras naves. Se utilizarían los servicios de los marinos de guerra con abono del tiempo de

servicios, en estas naves, para sus ascensos.

El señor Palacio.— Me va a permitir una interrupción el señor Senador. Eso ocurre ahora, a los marinos de guerra, se les reconoce de abono los servicios que prestan en los buques mercantes.

El señor Cornejo.— Rogaría al Presidente de la Comisión de Hacienda, mi distinguido colega, que aceptara la insinuación del señor Senador por Piura, que ampara el Ministro de Hacienda, suprimiendo el inciso B. del artículo 3º, porque exigir, entre las condiciones requeridas para atribuir a las naves la nacionalidad peruana, el que sean comandadas de preferencia por marinos peruanos, no tiene sentido práctico. Se trata de condiciones de hecho, y para la calificación de la nacionalidad de la nave, habría, pues, que hacer cuestión sobre si la presencia de un marino extranjero comandando la nave ha sido o no autorizada por un marino peruano. De manera que no es conveniente a la finalidad del artículo determinar las condiciones que califican la nacionalidad de la nave. Para esta preferencia habría que dar otra faz a la ley y aprobar un artículo especial disponiendo que en igualdad de condiciones tendrán preferencia para el comando de las naves mercantes nacionales los marinos peruanos.

El señor Ego-Aguirre.— No tengo inconveniente. Acepto la insinuación del señor Senador por Piura.

(Pausa).

—Como ningún otro señor

Senador hiciera uso de la palabra se dió el punto por discutido y puesto al voto el artículo 3º, fué aprobado, con excepción del inciso B.

—Después de lo cual el señor Presidente levantó la sesión.

Eran las 8 y 45 p. m.

Por la Redacción.

José Manuel Calle.

56a. sesión del Miércoles 20 de Octubre de 1926.

Presidencia del señor Enrique de la Piedra.

Abierta la sesión a las 5 y 35 p. m., con asistencia de los señores Senadores Alvarez, Cáceres, Casanave, Castro, Cornejo, Chueca, Ego-Aguirre, Fernández, Fernández Dávila, Franco Echeandía, Gonzales Orbegoso, La Torre, Luna Iglesias, Noriega, Palacio, Pardo Figueroa, Piérola, Pizarro, Velarde, y Gonzales y Revoredo, Secretarios, fué leída y aprobada el acta de la anterior.

En seguida se dió cuenta de los siguientes documentos:

OFICIOS

Del señor Ministro de Guerra, manifestando en respuesta a un pedido del señor Alvarez, que su Despacho dispondrá se haga la inscripción del Capitán don Luis Chacón, en la Cripta de los Héroes.

Con conocimiento del señor Alvarez, al archivo.