

REPÚBLICA DE PANAMÁ
ASAMBLEA LEGISLATIVA
LEGISPAN

Tipo de Norma: LEY

Número: 18

Referencia:

Año: 1912

Fecha(dd-mm-aaaa): 08-11-1912

Título: POR LA CUAL SE ORDENA EL ESTUDIO DE UNA OBRA PUBLICA Y SE DA UNA
AUTORIZACION AL PODER EJECUTIVO (PUERTO EN VERAGUAS).

Dictada por: ASAMBLEA NACIONAL

Gaceta Oficial: 01815

Publicada el: 20-11-1912

Rama del Derecho: DER. MARITIMO

Palabras Claves: Puertos, Obras públicas

Páginas: 1

Tamaño en Mb: 0.884

Rollo: 110

Posición: 375

Comisión de Agricultura y Comercio.

- Vázquez Maximino.
- Arosemena Constantino.
- Fernández Juan Francisco.

Comisión de Revisión y Redacción de Leyes.

- Henríquez Juan Antonio.
- Sosa Juan B.
- Franco Joaquín Pablo.

Comisión de Inmigración.

- Meléndez Porfirio.
- Carles Abelardo.
- Herrera Rosendo.

Comisión de Mejoras Materiales.

- García Juan A.
- Adames V. Enoch.
- Amí C. Alejandro.
- Justiniani Nicolás.
- Herrera Rosendo.
- Correa Mauricio Mario.
- Pinilla Santiago.

LEY 18 DE 1912.
(de 8 de Noviembre)

Por la cual se ordena el estudio de una obra pública y se da una autorización al Poder Ejecutivo.

La Asamblea Nacional de Panamá
Decreto:

Artículo 1o.— Procedase a verificar por una comisión compuesta de un ingeniero, un náutico ó marino y un médico, nombrados por el Poder Ejecutivo, los estudios técnicos necesarios para establecer la factibilidad y conveniencia de abrir un puerto, seguro y permanente en el río "Vidal", jurisdicción del Distrito Municipal de "Las Palmas", en la Provincia de Veraguas.

Artículo 2o.— Previo el informe favorable de la comisión que se nombre de conformidad con el artículo anterior, el Poder Ejecutivo dictará oportunamente, por medio de la Secretaría respectiva, las medidas conducentes a la limpieza del río "Vidal", en la parte que se destine a la navegación, al sondaje y señalamiento de su barra, y a la construcción de un embarcadero para la comodidad del tráfico que se establece.

Artículo 3o.— El Poder Ejecutivo hará estudiar asimismo, el trazado de un camino de herradura entre la población de "Las Palmas" y el sitio que se indique como puerto en el río "Vidal", camino a cuya apertura, limpieza y conservación se aplicará anualmente y por tercera parte, el esfuerzo y el producto del trabajo personal subsidiario del Distrito mencionado.

Artículo 4o.— Autorízase al Poder Ejecutivo para declarar abierto al comercio de cabotaje en el Pacífico el puerto que se abra en el río "Vidal", cuando considere que las obras ejecutadas en él llenen las condiciones de seguridad para la navegación y el tráfico.

Artículo 5o.— Inclúyase en el Presupuesto de Gastos del biénio próximo una partida hasta de tres mil balboas (\$ 3,000.00), para atender a los gastos iniciales de las obras que se ordenan por medio de esta ley.

Dada en Panamá, a los siete días del mes de noviembre de mil novecientos doce.

El Presidente,
Juan B. Sosa.
El Secretario,
Anto. Alberto Valdés.

República de Panamá.—Poder Ejecutivo Nacional.
Panamá, Noviembre ocho de mil novecientos doce.
Publíquese y ejecútese.

BELISARIO PORRAS.
El Secretario de Fomento y Obras Públicas.
R. F. Acevedo.

LEY 19 DE 1912.
(de 8 de Noviembre)

Sobre protección a la industria de hilados y tejidos de algodón.

La Asamblea Nacional de Panamá
Decreto:

Artículo 1o.— La República considerará empresa de utilidad pública la manufactura de tejidos de algodón en el país, con la barra que es fruto de esa planta.

Artículo 2o.— Con la mira de fomentar la industria de hilados y tejidos de algodón, el Poder Ejecutivo concederá a la persona ó compañía que formalmente lo solicite, lo siguiente:

1o.) Entrada libre del pago de toda clase de impuesto de importación por el término de diez años, de la maquinaria destinada exclusivamente para la fábrica de hilados y tejidos de algodón; é igualmente las materias primas para el mismo fin (algodón é hilazas), mientras no se produzcan en el país en cantidades suficientes para el consumo de la fábrica.

2o.) La empresa quedará libre, por veinte años, de todo impuesto nacional y municipal, así como los productos en ella manufacturados.

3o.) Cesión gratuita de un globo de tierras baldías ó indultadas, propias para el cultivo del algodón, en un solo lote ó en fracciones siempre que la extensión total no exceda de mil hectáreas, de acuerdo con lo dispuesto en el capítulo VII de la ley 19 de 1907, sobre adjudicaciones para auxilio á establecimientos de utilidad pública.

Artículo 3o.— La presente ley será reglamentada por el Poder Ejecutivo.

Dada en Panamá, á los siete días del mes de Noviembre de mil novecientos doce.

El Presidente,
Juan B. Sosa.
El Secretario,
Anto. Alberto Valdés.

República de Panamá.—Poder Ejecutivo Nacional.

Panamá, Noviembre ocho de mil novecientos doce.

Publíquese y ejecútese.
BELISARIO PORRAS.
El Secretario de Fomento y Obras Públicas.
R. F. Acevedo.

INFORME DE COMISION.

Honorables Diputados:

Con la firma de once (11) Honorables miembros del Consejo Legislativo Nacional, se ha presentado á vuestra patriótica consideración el proyecto de ley "por la cual se declara una empresa de utilidad pública" y que se ha pasado á nuestro estudio. La empresa de que se trata tiene por objeto según lo da á entender el proyecto y valiéndonos de los términos usados por sus autores—el establecimiento del servicio de cabotaje á vapor y con bandera panameña entre los puertos nacionales por una Compañía denominada "Panameña de Vapores" (Artículo 1o.) El propósito de los autores del proyecto en referencia es el de conceder á la mencionada Compañía y á cualesquiera otras compañías que se establezcan, en calidad de protección y estímulo, la introducción libre de todo gravamen ó contribución de los vapores armados ó en piezas que las dichas compañías traigan ó importen para su servicio exclusivo. Además, "los vapores de la "Compañía Panameña de Vapores" estarán exentos del pago de derechos de anclaje, tonelaje, fero ó otros de puerto establecidos ó que se establezcan en lo futuro" (Artículo 2o)

De acuerdo con el artículo 8o, incisos 4o. y 5o. del Código Fiscal, el comercio de cabotaje consiste en el tráfico que por mar se hace con mercancías extranjeras legítimamente importadas y que han pagado los derechos respectivos, entre los puertos habilitados de la República; y comercio costanero es el que se hace por toda clase de embarcación entre los puertos de la República habilitados, conduciendo productos del país ó efectos extranjeros que han pagado los respectivos derechos de importación. En vista de estas definiciones de ley precisantes, es indudable que sin derogar ó reformar el Código Fiscal en lo pertinente, no es posible la declaratoria de utilidad pública para un comercio de cabotaje en la forma que se propone en el artículo 1o. del proyecto, á no ser que se dé muy poca importancia á los fundamentos racionales de la organización fiscal de nuestra República.

La forma que se da en el proyecto al artículo 1o. es del todo impropia, por lo dicho, y además, porque, si con el concepto de un distinguido jurista, se entiende por utilidad pública "la conveniencia ó el interés de la masa de los individuos del Estado", no ve vuestra Comisión en qué consista en el presente caso la utilidad general que derive el país de la existencia de la "Compañía Panameña de Vapores", que es sólo una empresa de transportes marítimos, que no piensa dedicar un vapor á operaciones que no son una novedad en el país; empresa que ni siquiera ofrece la expectativa de darle al Gobierno de tanto tanto espera, según son las muchas exoneraciones que pide, ventaja alguna que compense las exoneraciones que ella solicita por conducto de los Honorables Diputados autores del proyecto, ó que éstos quieren galardonearle espontánea y generosamente, para que se beneficie una porción relativamente pequeña de los habitantes de Panamá.

Oportuno es tener presente que el tráfico costanero y de cabotaje se hizo en Panamá con vapores que navegaban izando bandera extranjera hasta después de la expedición de la Ley 46 de 1904, cuando los señores Pinel hermanos tomaron la iniciativa para hacer cesar semejante estado de cosas y fundaron la "Compañía de Navegación Nacional", cuyas naves tenían un reducido número de puertos por los cuales traficar. El deseo por parte del Gobierno de prestar facilidades para el desarrollo del país por medio de las más frecuentes y rápidas comunicaciones, lo movió á celebrar con esta Compañía los contratos que la ligaron con la Nación, la que se ha interesado en la Empresa, como dueña que es de treinta y cinco mil balboas (\$ 35,000.00) de los bonos de la Compañía.

Por qué dieron los Gobiernos anteriores á 1910 su protección á la dicha "Compañía Nacional"? No fue para favorecer á determinadas personas, sino porque la "Compañía de Navegación Nacional" no limita el radio de sus operaciones á conservar y á mantener su tráfico mercantil con las naves que le dan una utilidad segura, y porque está obligada por sus contratos con el Gobierno á cumplir sus itinerarios para conducir los correos, pasajeros y mercancías á puertos que compensen los gastos de llegar á ellos. Tal es la razón por la cual el Gobierno protege á la "Compañía de Navegación Nacional", tal es el motivo por el cual convalidada esta Compañía por sus ineludibles compromisos con el Estado, cumple gran parte de sus itinerarios con positivas pérdidas, que evitaría si estuviera en libertad de abandonar el tráfico en los puertos donde hace negocios malos ó poco productivos para consagrarse únicamente á aquellos de donde el caudal gananciales como son los de David y Aguadulce, y tal vez Soná.

De distinta manera va á operar la "Compañía Panameña de Vapores". Hasta donde se conocen sus planes, va á traer, ó mejor dicho, ya ha traído un solo vapor para dedicarlo á hacer la competencia á la otra Empresa en la carrera entre Panamá y David; quizá ocasionalmente lo lleve á los otros puertos que llamaremos mayores (Aguadulce y Soná), en los que, de tiempo en tiempo, puede presentarse cierto movimiento de carga y de pasajeros, sin que los dueños de esta Empresa puedan siquiera llegar con su nave, con itinerarios fijos á los puertos últimamente mencionados, y mucho menos á Puerto Obaldía, Puerto Fosada, San Carlos, Chepo, Chorrera y Darién, que no les ofrecen incentivos de provechos inmediatos, y que son lugares en donde la presencia regular de vapores podría servir de estímulo al tráfico comercial é industrial. La nueva Compañía en uso perfecto de su derecho de hacer sólo los negocios que considera buenos, y en libertad para dejarlos cuando le convenga, si vosotros aprobáis el proyecto que estudiamos, participará en lo sustancial del tráfico costanero, auxiliada poderosamente por el Gobierno, haciéndole competencia fructuosa á la otra Empresa, que no podría aunque quisiera, dejarle el campo, por estar atada por sus obligaciones con el Estado.

Así las cosas, vuestra Comisión no ve la conveniencia ni la equidad de proteger un negocio que de tal modo se inicia, y que proyecta obtener beneficio del Gobierno, sin darle al Estado provecho alguno. Alguno de muchos que compensen las exoneraciones que el proyecto menciona. Verdad es que antes de 1908 entraban al país exentos de pago de la contribución comercial las naves que se introdujeron armadas en piezas. Poco fué, sin embargo, el beneficio que