

designación y vista de la causa: que en esta virtud no está expedito el abandono, haciendo recaer sobre el litigante la demora imputada al tribunal; declararon haber nulidad en el auto pronunciado por la ilustrísima corte superior del Cuzco en 17 de junio último, corriente á fojas 84 vuelta; y reformando el citado auto que declara abandonada la 2ª instancia, mandaron que el tribunal proceda á resolver la alzada pendiente; y los devolvieron.

Alvarez—Muñoz — Cisneros—Sánchez—León Morales.

Se publicó conforme á la ley de que certifico.

Juan E. Lama.

Juicio sobre contrabando de guerra, causa célebre del vapor "Luxor". Declaración de buena presa.

Excmo. Señor:

En la causa sobre el apresamiento del vapor alemán Luxor, sometida á la jurisdicción extraordinaria de V.E. en virtud del recurso de nulidad interpuesto por el capitán don J. C. Benohr, no se ventila una cuestión de derecho de gentes, ni de principios, que requeriría el auxilio de las ciencias abstractas, la exposición de las sanas doctrinas depuradas en la controversia de los autores más reputados, ni un gran esfuerzo de ilustrado criterio para resolverla en justicia: la cuestión del Luxor, bajo el verdadero punto de vista

que debe ser examinada y fallada por V.E. es simplemente una cuestión legal, en la cual, la facultad constitucional de V.E. está circunscrita á la aplicación estricta de las leyes de la república.

Los principios, las doctrinas, las ciencias filosóficas, en cuanta relación puedan tener con el presente caso, sirven sin embargo, por estar de por medio el interés de los neutrales y el buen nombre del Perú, para justificar los mandatos de la ley, que dá á V.E. jurisdicción en la materia y que condena como legítima presa la espresada nave. A su vez el fiscal, sin considerarlo absolutamente necesario pero sí conveniente y oportuno, cumplirá su ministerio tratando también el asunto bajo su aspecto filosófico, abstracto, en el campo del derecho de gentes, natural, consuetudinario y convencional, con el propósito elevado de tributar un debido homenaje á la sabiduría de los legisladores patrios, demostrando que la ley de presas que V.E. va á aplicar tiene por sólidos fundamentos la moral y el derecho en sus diversos ramos pertinentes, obedece á las más avanzadas exigencias de la bien entendida liberalidad y deja satisfecho el amor propio nacional.

Los hechos que el fiscal pasa á referir están probados en autos y son de tal naturaleza que por sí solos bastan para percibir con toda claridad la justicia de la sentencia de vista, confirmatoria de la de 1ª instancia por la cual se declara que el vapor Luxor de la compañía alemana denominada "Kosmos", que se halla detenido, es buena presa y por haber sido apresado de orden del supremo gobierno y se manda adjudicar al estado.

El día 14 de Abril próximo pasado, cuando era ya del dominio público la declaratoria de

guerra de Chile al Perú, fueron embarcados á bordo del vapor "Luxor" en el puerto de Montevideo [trescientos veintidos] 322 bultos, designados en la orden de embarque del agente de la compañía Kosmos, con el nombre genérico de "mercaderías" y en los conocimientos con los de charqui y yerba. Los pilotos primero y segundo de esa nave, que funcionan también como contadores, recibieron la carga y mandaron estibarla en la bodega. En los momentos del embarque, sobre la misma cubierta del buque, se rompieron dos de esos cajones en presencia de varios marineros. El primer piloto hizo después llamar al carpintero del buque, le mandó componerlos y, según la declaración de este individuo, "en cumplimiento de esa orden vió en efecto dos cajones fracturados; uno grande q' contenía una caja de lata dentro de la cual vió que existían rifles y otro cajón pequeño que contenía cartuchos; compuso los dos cajones y vió también muchos otros cajones de la misma especie en buena condición. "Otros marineros vieron igualmente," que, al tiempo de recibirse en Montevideo á bordo del Luxor los cajones que contenían el armamento para la república de Chile, se rompieron dos cajones y distinguieron que contenían rifles y municiones, que la fractura se efectuó en presencia del primer piloto Grunding y que dicho piloto dijo que la nave debía recibir muchos cajones de la misma especie. Este mismo cargamento de armas y pertrechos había sido rechazado días antes por el agente de la compañía inglesa de vapores en ese puerto, que no quiso quebrantar sus deberes de neutral.

El cónsul peruano en aquella capital se había dirigido poco antes al ministro de relaciones

exteriores del Uruguay con el objeto de impedir el embarque de los mencionados elementos bélicos y al cabo de varios días después de consultar el asunto en consejo, resolvió ese gobierno que “no podía impedir absolutamente las transacciones mercantiles y que por consiguiente no le era posible evitar que el cargamento siguiera á su destino, no considerando que hubiese violación de neutralidad en este proceder.” Estos últimos accidentes llegaron naturalmente á hacerse públicos en el puerto y no es dable creer que los ignorase el agente de la compañía Kosmos.

Así cargado el Luxor, que hace la carrera por el estrecho de Magallanes hasta el Callao tocando en algunos puertos intermedios, llegó á Valparaíso y allí se desembarcaron los referidos cajones y fueron recibidos por la persona á cuya orden iban dirigidos, D. Agustín Edwards, senador chileno, acaudalado banquero, uno de los más interesados por sus negocios privados en la actual guerra entre esa república y el Perú y Bolivia. Los periódicos publicaron el hecho y se hizo notoriedad. El capitán don J. C. Benohor, por su parte, registró en el mismo puerto una acta de protesta, ante su cónsul, en la cual asegura, que “á su llegada y al desembarcar la carga vino á su conocimiento que 322 cajones embarcados por el señor A. Kampmason, á la orden de don Agustín Edwards, no contenía mercaderías, sino armas y municiones, cuyo embarque hubiera rehusado si hubiese sabido que la denominación de mercaderías no indicaba la verdadera naturaleza de las mercaderías.” Creyéndose premunido con esta acta continuó su viaje al Callao y á su llegada la hizo publicar en los periódicos de la capital.

No solamente el capitán Benohor, sino el primero y el segundo piloto que recibieron la carga, isisten en negar el hecho sabido, que contenía armas y pertrechos, presentándose así tan ignorantes de sus deberes como jefes de un buque, que no saben lo que en él pasa tratándose de un hecho tan grave como el de haberse descubierto á bordo contrabando de guerra de cuyo transporte eran responsables por cuanto faltaban á los deberes de la neutralidad. Léjos de acreditar su inocencia, está plenamente probado en autos que el capitán y los pilotos no han dicho toda la verdad, apesar de haberlo exigido el juez de la causa y que aquél obró con malicia y con fraude trasportando el contrabando de guerra, con papeles que no están en regla, sospechosos, desde que en uno se designa la carga con el nombre genérico de mercaderías y en otros con el de charqui y yerbas cuyos embases y pesos no pueden confundirse con los muy conocidos de las armas y municiones, destinadas á un país que el capitán sabía, según su propia declaracion, que estaba en guerra declarada; país productor de charqui y yerbas en tanta escala que exporta estos artículos, hecho tan sabido en el comercio que no deben ignorar los agentes de la compañía, y los capitanes de los vapores que como el Luxor, frecuentan los puertos de Chile llevando y trayendo todo género de mercaderías.

Averiguados sumariamente los hechos, después de la llegada del Luxor al Callao, antes de que emprendiera su viaje de regreso para redondearlo, fué apresado el buque en aguas peruanas por orden del supremo gobierno y puesto á la disposición del juzgado de presas.

En resumen: está probado en autos el hecho de haberse conducido al enemigo contrabando de guerra, en el vapor Luxor, sabiendolo el capitán y los pilotos, que en calidad de contadores recibieron la carga, con papeles sospechosos, que no están en regla y cometiendo en fin un verdadero fraude.

Que la jnsrisdicción nacional está expedita y es la única competente en este caso, puntos son, señor Excmo., sobre los cuales no puede cuestionarse seriamente á la luz de los siguientes principios de derecho internacional en que están acordados todos los tratadistas. "El conocimiento de las causas de presas," dice Bello, "es privativo de la nación apresadora". Esta es una consecuencia necesaria de la igualdad y la absoluta independencia de los estados soberanos, por una parte, y de la obligación de observar una imparcial y rigurosa neutralidad, por otra. En virtud del primer principio cada soberano es el árbitro reconocido de toda controversia que concierna á sus derechos propios, y no puede sin defraudar su dignidad aparecer en el foro de las otras naciones á defender los actos de sus agentes y comisionados y mucho menos la legalidad y justicia de las reglas de conducta que les ha prescrito. Y en virtud del segundo, es prohibido á los neutrales intervenir de modo alguno entre el apresador y el apresado, y no pueden menos de considerar el hecho de la posesión como una prueba concluyente del derecho. Según estos principios aceptados por todas las naciones cultas, tiene cada una sus tribunales de presas, ejerciendo su jurisdicción sin que ninguna dispute, ni se oponga al ejercicio de este derecho. Esto quiere decir que, conforme el dere-

cho de gentes filosófico y consuetudinario, los tribunales del Perú deben y son los únicos que deben juzgar el caso del Luxor; y como la justicia se administra en cada país por sus propias leyes, está fuera de cuestión que esa nave es buena presa si la ley peruana así lo prescribe y manda.

“Las sentencias de estos juzgados,” continúa Bello, “tienen toda fuerza y valor en las naciones extranjeras como pronunciadas por autoridad legítima sobre materias de fuero. Ellas dan á los adjudicatarios de la propiedad apresada un título incontrovertible. Los juzgados americanos han sentado en principio, que la sentencia de un tribunal extranjero que condena propiedades neutrales en conformidad con una ley ó edicto injusto en sí mismo, contrario al derecho de gentes, derogatorio de las inmunidades de los neutrales y declarado tal por el presidente y congreso de los Estados Unidos, *trasmite no obstante el dominio de la propiedad condenada*. En virtud de éste principio, de cosa juzgada, que no puede negarse sino negando también la soberanía é independencia de las naciones, el “Luxor” no es recobrable del poder de aquel á quien la sentencia final de V.E. lo adjudique: ningún individuo, ni ninguna nación tiene derecho de exigir la devolución del buque, ora se hable bajo el dominio del adjudicatario, ora haya pasado con justo título á terceras personas que adquieran sobre el derecho *in rem*, asegurado con el título de la sentencia pasada en autoridad de cosa juzgada.

Otro muy distinto es el derecho del neutral cuya nave haya sido legítimamente condenada como buena presa. Puede, es cierto, después de

la sentencia, en última instancia, pedir la protección de su gobierno y este otorgarla entablando su reclamación diplomática, por los daños y perjuicios, no por la nave misma, en el caso de que la sentencia haya sido notoriamente injusta, ora por que en ella se haya cometido una flagrante infracción de la ley, ora por que esta sea notoriamente injusta, entendiéndose por tal, en el sentido de los tratadistas más acreditados, "la ley bárbara, inhumana ó contraria á los principios del derecho de gentes natural."

No se halla en este caso la ley peruana que condena como buena presa las naves que conducen contrabando de guerra para un enemigo declarado del Perú. No es bárbara, ni inhumana, ni violatoria de los principios del derecho de gentes ni del natural. En más de medio siglo de vigencia y constante aplicación, ninguna voz se ha levantado, nacional ni extranjera, para objetar de bárbaro, inhumano ó contrario al derecho natural de las naciones, nuestro liberal reglamento de presas. Ni hoy mismo, entre las exageraciones y errores deslizados en nuestra prensa, para sostener en el campo abstracto de las ciencias la liberación de las naves contrabandistas de artículos de guerra destinados al enemigo; nadie, ni bajo al anónimo, se ha avanzado á poner semejante tacha, á toda luz insostenible, á la ley de presas que V.E. va á aplicar en esta causa.

El derecho convencional, tampoco restringe de modo alguno el vigor y fuerza del reglamento de presas; aun que es cierto que, por pactos expresos, pueden las naciones renunciar algunos derechos, restringiéndose así sus leyes comunes, por los tratados, que también son leyes del estado. El Perú no tiene tratado alguno, fuera de

una convención postal, extraña al asunto, en virtud del cual las naves alemanas estarían libres de la condenación de buena presa. Las estipulaciones de este orden, contenidas en otros tratados peruanos, no son aplicables á terceras potencias: 1º por que los principios establecidos en los tratados caducos, no sirven de regla en lo futuro; 2º por que es regla generalmente reconocida y observada que el principio de la nación más favorecida, no se extiende á las concesiones hechas á título oneroso, como son aquellas en que se renuncia derechos primitivos, para ciertos casos, como el de conservación y el de justa defensa, en virtud de los cuales se apresa y condena al contrabandista de artículos de guerra; y 3º por que no existiendo tratados entre el Perú y la Alemania, no puede esta acojerse al principio de nación más favorecida. Y tampoco hay lugar para sostener que el Perú ha establecido en principio la liberación de los buques que trasportan contrabando de guerra, desde que así lo ha estipulado en algunos tratados, por que en realidad sucede todo lo contrario en nuestro derecho convencional. Mayor es el número de tratados en los cuales no se ha pactado esta excepción de la ley de presas; y en todos estos está consignada expresamente la regla de que, “en todo lo demás, las naves de las dos partes contratantes quedan sujetas á las leyes y reglamentos de cada una de ellas” y por consiguiente al reglamento de presas. Por manera que, si de los tratados de la república se quiere deducir el principio de derecho convencional peruano á que debería sujetarse el vapor Luxor, ese principio sería el de que está bajo el imperio de la ley de presas que lo condena.

Bajo el punto de vista del derecho de gentes

filosófico, fácil es demostrar también que debe ser condenado como buena presa el Luxor, sin embargo de que los tratadistas están divididos en opiniones en cuanto á la regla general de sí las naves que trasportan contrabando de guerra pueden ser declaradas buena presa. Desde luego, del hecho mismo de no ser uniforme las opiniones de los expositores de la ciencia y de ser la materia tan controvertida, se deduce que no hay regla, que la cuestión no está decidida, que ningún estado está obligado á seguir una ú otra de las dos distintas opiniones y que, por consiguiente, conforme al derecho de gentes filosófico, cada nación es libre de legislar y juzgar, según sus leyes, sobre el particular, en el sentido de absolver ó de condenar la nave. Pero, las opiniones de todos esos autores, de distintas escuelas y tendencias, concurren uniformemente en un punto, resolviéndolo con completa concordancia, de suerte que no hay sobre él cuestión y puede decirse en rigor que está establecida la regla. Y los fallos de los tribunales de presas, más reputados, que contribuyen á formar el derecho consuetudinario, están también acordes en el mismo punto. Hasta los más exajerados partidarios de la liberación convienen en que la nave es condenable, entre varios otros casos, *cuando el transporte de contrabando de guerra ha sido hecho con la circunstancia fraudulenta de papeles falsos*, y en general, siempre que *se ha hecho con fraude*. Los papeles del Luxor, que en parte no ha querido presentar el capitán, pero cuyo tenor consta del acta de protesta que hizo ante su consul, comparados con las órdenes de embarque de los agentes de la compañía Kosmos que originales obran en autos, prueban plenamente el fraude, con el

nombre indeterminado, inusitado é irregular de *mercaderías*, en los últimos, y con la designación de *charqui* y *yerba* en los conocimientos, han sido trasportados rifles y municiones para un estado enemigo del Perú. Está pues fuera de toda duda que el caso del Luxor está condenado por el derecho de gentes filosófico y que si las leyes del país fuesen deficientes, en cumplimiento del artículo 1º del título preliminar del código civil, debería V. E. aplicar los principios generales del derecho y entre ellos, el de derecho de gentes que condena la nave conductora de contrabando de guerra con papeles fraudulentos.

Y es digno de observar, señor exctmo. que bien examinados todos los casos en que segun los partidarios de la liberación es condenable la nave, se percibe con claridad que, en la práctica, es mayor el número de casos de simulación, fraude³ y mucho menor el de aquellos en que se transporta el contrabando de guerra, con papeles en regla, franca y abiertamente; por manera que, en el sentido de los que así piensan, la verdadera regla es la condenación; y la excepción, la liberación de la nave. Uniendo á la opinión de estos autores la de los que en todo caso están en contra, resulta, en último análisis, que la regla de derecho de gentes es la de condenar el buque contrabandista como buena presa y la excepción la de declararlo libre. Y todavía estas excepciones, poco frecuentes en la práctica están sujetas á una restricción más, la del principio de penalidad, que los tratadistas de derecho de gentes convienen en aplicar á los juicios de presas y nuestra ley especial también consigna, á saber: toda acción ú omisión penada por la ley se reputa voluntaria y maliciosa, mientras no se pruebe lo contra-

rio. En los juicios de presas toca al reo probar su inocencia, cosa á la verdad bien difícil, una vez acreditado el hecho de contrabando de guerra. Pero este derecho no corresponde al dueño de la nave sino á sus personeros, el capitán y los agentes del buque; que son los ejecutores del contrabando.

Tan trivial como universalmente reconocida es la regla de derecho, que el poderdante es responsable de las faltas cometidas por su apoderado en el ejercicio del mandato; como es responsable de los daños que cause un animal, su dueño, obligado á cuidarle. Bello refiriéndose al caso del *Atalanda* en que "Sir N. Scott, hizo una reseña de las autoridades y principios relativos á este punto, en la sentencia", se expresa en éstos términos: "Como el delito del capitán ó patron se mira como virtualmente perpetrado por el dueño del buque segun la regla de derecho que hace al comitente responsable de los actos de su agente, el tribunal creyó fundada la confiscación de la nave en este caso.

Después de este recurso, aun tiene todavía otro salvador, el capitán del buque apresado: interponer la excepción de prescripción, común á los juicios criminales y civiles y que es reconocida en los juicios privativos de presas con los términos—purgar el contrabando—técnicos en el lenguaje del derecho Internacional. El tiempo necesario para esta prescripción no se mide por días, ni años, sino por viajes. Algunos tratadistas quieren que sea el del término del viaje de ida y otros el del viaje de regreso; y aunque estos últimos sean más en número, el hecho es que la cuestión no está decidida en el terreno filosófico, y por lo tanto, cada esta-

do es libre de legislar en la materia; pero en el derecho cosuetudinario se puede considerar resuelta en el sentido de que es apresable y confiscable la nave contrabandista hasta antes de terminar su viaje de ida y regreso, es decir, mientras no lo ha redondeado; como está decidida también por los tribunales de presas la cuestión de si la nave debe ser apresada en *delito infraganti* ó basta que lo sea *indelito*, según la opinión de los autores de más nota, para que legítimamente pueda ser sometida á juicio. De los muchos ejemplos que podrían citarse baste recordar el del "Carlos Alberto", apresado *in delicto*, antes de terminar el viaje de regreso y condenado por los tribunales de Francia. Los de la Gran Bretaña, observan y aplican constantemente estos dos principios. El Luxor, ya queda dicho, ha sido apresado en el Callao, de cuyo puerto iba á emprender su viaje de regreso hasta Hamburgo, su punto de partida en todos sus viajes ordinarios.

Como entre los partidarios de la liberación avanzan algunos más lejos en el terreno especulativo, hasta proclamar que sus principios "son el *desideratum* de las ciencias modernas" y que "á este voto se liga el de la no confiscabilidad de las naves conductoras de contrabando de guerra"; cree el fiscal oportuno hacer patente el doble error que sirve de base á esta falsa doctrina, con la cual parece que hubiera querido increparse á los legisladores de la república, que dictaron y no derogan el reglamento de presas fundado en doctrinas diametralmente opuestas.

Desde luego, los que así piensan sostienen que "comerciar no es un acto de hostilidad", que "el transporte de contrabando de guerra no es,

ensi mismo un acto *ilícito*, ni acto de hostilidad”, confesando á renglón seguido, que “el derecho de confiscación de las mercaderías de contrabando de guerra, se *apoya en el derecho de defensa*. Se olvidan así los más triviales rudimentos de moral y justicia, sosteniendo que es lícito dar armas para dañar y matar á aquel de quien no se ha recibido daño ni ofensa; y se olvida también el principio jurídico inconcuso de que “no hay derecho contra derecho”.

Cuando dos ó más naciones están en guerra declarada, ningún neutral tiene derecho de juzgar y decidir de parte de cual de ellas está la justicia. El neutral que lleva arma á un beligerante, destinadas á dañar sus propiedades y á matar á sus combatientes, de quienes no ha recibido daño, ni ofensa, comete un acto *netamente inmoral*, hace mal sin motivo justificado; y basta que sea inmoral la acción para que jurídicamente no sea lícita; por que el derecho y la moral, jamás están en contradicción, por el mero hecho de ser ciencias y sobre todo por que el derecho natural, de que toman raíces todos los ramos del derecho, es una parte integrante de la moral. Jurídicamente no es lícito matar, ni dar armas para dañar y matar, sino en virtud del derecho de la propia defensa, cuando una agresión injusta pone en riesgo la propia vida; y esto sólo dentro de los límites de la fuerza de la agresión hasta donde sea absolutamente necesario para repelerla ó impedirle. El derecho de comerciar, derivado ó secundario, no puede contraponerse al derecho de la conservación, que es primitivo y de mayor importancia. Son reglas de derecho universalmente reconocidas, que en la colución aparente de derechos prevalece el de

mayor jerarquía y entre los de igual jerarquía, prefiere el de mayor importancia. El derecho individual de comerciar, derivado del primitivo de propiedad, desaparece cuando concurre con el derecho primario de conservarse que tienen las naciones beligerantes. En estos sanos principios inconcusos, se funda el derecho de defensa, en virtud del cual se apresa y confisca la nave conductora de contrabando de guerra destinada al enemigo, para impedir que lo repita el mismo contrabandista y para que sirva de escarmiento y no lo imiten otros, alentados por la impunidad.

Pero, la base de donde parten los que tanto se han dejado arrastrar del exajerado amor á los principios liberales, que como toda pasión ofuzca las más claras inteligencias, es ciertamente muy distinta de las inconvencibles, la moral y la justicia—en que funda sus opiniones el fiscal de V. E. La absoluta libertad de comercio, el derecho de comerciar en todo género de mercaderías, sin excepción ninguna, lo derivan del *principio de utilidad*. Este es el primer error, que el fiscal se abstiene de confutar, porque har-to y muy victoriosamente está refutado el principio utilitario por clásicos tratadistas, antiguos y modernos, aun de religiones y sectas distintas de las que profesan la moral cristiana. El segundo error, de pura lógica, consiste en deducir una conclusión que no está en las premisas; porque dan por verdadero el hecho de donde la derivan, cuando bien averiguado ese hecho es falso.

El comercio de los neutrales, el comercio en general, gana, con la libertad absoluta, sin la excepción del contrabando de guerra: *al comer-*

cio neutral es útil la libertad del contrabando de guerra; luego los neutrales tienen derecho de ejercer esta libertad; y comerciar no es hostilizar, ni es ilícito llevar á los beligerantes contrabando de guerra. Estos errores no son de las ciencias, sino de los tratadistas.

Cuando dos ó más estados se declaran la guerra, por lo general, casi siempre, no cuentan con toda la plenitud de fuerza de que son capaces, ni les es posible, durante la guerra, procurarse en su propio territorio todo el armamento que pueden comprar. Mientras menos armados están, menos daños á las propiedades é industrias y menos víctimas se hacen los beligerantes, más pronto termina la guerra, más pronto recupera el comercio de los neutrales su normal actividad perturbada en la guerra, y con tanto más poder se reaccionan las industrias de los beligerantes que alimentan ese comercio, cuanto menores sean los daños que en ellas hayan causado las hostilidades. El interés de los neutrales está pues, en que la guerra termine lo más pronto posible y por consiguiente en que los beligerantes tengan menos y no más armamentos de los que contaban al tiempo de declararse la guerra. El neutral que auxilia con armas, pertrechos ú otros elementos bélicos á uno de los contendientes, contribuye á que se destruyan más vidas y capitales, á que sufran más las industrias, á que se prolonguen la guerra y la perturbación del comercio neutral con los beligerantes y á que, cuando la paz se restablezca, estén estos más empobrecidos, puedan comerciar menos y proporcionar más utilidades al comercio neutral. En menos palabras: bien analizados los hechos, la verdad es, que con el contra-

bando de guerra ganan los contrabandistas y vendedores de artículos bélicos, que son los menos, y pierden los neutrales que hacen el comercio lícito, que son los más; por manera que, si la utilidad fuera el principio del derecho, la verdadera conclusión, contenida en las premisas, sería, que no hay derecho de comerciar con artículos de contrabando de guerra, ó mejor dicho, que los neutrales tienen derecho de exigir [á sus respectivos gobiernos] que se impida ese contrabando perjudicial á sus legítimos intereses.

No es el que se indica, sino el objetivo contrario, el desideratum de las ciencias modernas; y para decidir esta misma cuestión á *priori* basta hacer presente que las ciencias modernas no pueden estar jamás en contradicción con la moral y el derecho; ciencias antiguas, muy antiguas, pero que también son ciencias modernas y serán las ciencias de las futuras edades, que por sus principios bien demostrados están escritos con caracteres indelebles en la naturaleza humana. Las ciencias en general, expresión correcta de la verdad guardan todas completa armonía, jamás están ni pueden estar en contradicción. Y la moral y el derecho natural y con ellos el derecho de gentes filosófico y el consuetinario que de aquel toman sus principios, condenan el contrabando de guerra y la nave contaminada que sirve de instrumento para consumir la ofensa al derecho de conservación de los estados soberanos.

Bajo el punto de vista utilitario, á nadie conviene más sostener la doctrina de la represión severa del contrabando de guerra, que á las naciones cuyo comercio exterior figura en primera escala, como la de la bandera del Luxor, en pro-

tección de sus propios intereses, que sin el contrabando ilícito, sufrirán menos en las guerras en que sean ellas neutrales y con la libertad del contrabando recibirán mayores perjuicios en su propio comercio cuando sean beligerantes. La guerra actual habría terminado ya ó estaría á punto de concluir, si las naves neutrales no hubieran llevado á Chile todo el armamento que ha comprado después de la declaratoria; mientras el gobierno peruano ha trasportado en sus propios buques sin violación de las leyes de la neutralidad, sus nuevos armamentos. Todo lo que se prolongue la guerra por esta causa, dará por resultado para el comercio de las naciones á que aquellas naves pertenecen un pequeño lucro á favor de los contrabandistas y un gran *déficit* en las ganancias de sus compatriotas que hacen lícito comercio con Chile, Bolivia y el Perú.

Entre tanto, la república, confiscando las naves contrabandistas, impidiendo que repitan impunemente la ofensa, reprimiendo con severidad ese ilícito comercio, condenado por la moral y el derecho; junto con la justicia y sus propios intereses, protege el comercio de los neutrales; debe estar siempre satisfecha obrando con el convencimiento de que en todo caso, más digno papel hace en la gran familia de las naciones la que sin la fuerza sostiene la justicia, que aquella que exige la justicia por la fuerza.

Y la justicia en este caso, bajo el aspecto legal, único que estrictamente le corresponde, es clara, sencilla y de fácil resolución. El apresamiento del Luxor, es un acto de fuerza ejercido en virtud del derecho de la guerra. El principio tiene por objeto controvertir y declarar si esta es ó no buena presa. El juez debe sujetar su fallo ú-

nica y exclusivamente á ley peruana, limitándose á hacer esa declaración y á designar, en el caso afirmativo, las personas á quienes por la misma ley debe adjudicarse la presa.

Propiamente hablando, en esta clase de juicios no se juzga la nave, ni al capitán, ni á los tripulantes, sino el hecho mismo, el acto de captor, con el objeto de hacer la declaración de si es ó no bueno ese acto, para los efectos, únicamente, de la adjudicación de la presa. La responsabilidad del gobierno ó de sus agentes, si la hubiera, no son materia del juicio de presas: esa responsabilidad, llegado el caso, se hace efectiva de manera distinta, con otros procedimientos legales en otras clases de juicios, sobre los cuales la constitución y las leyes tienen terminantes prescripciones.

¿Ha sido lícito, lejítimo, el acto del apresamiento del Luxor? Ciertamente que si: ha sido este un acto de fuerza, ejercido en virtud del derecho de defensa, despues de acreditado *prima facie* el hecho de la ofensa al derecho de conservación del Perú, contra la nave ofensiva, surta en las aguas jurisdiccionales de la república, que se hallaba bajo el imperio de las leyes y de las autoridades peruanas. La opinion particular de uno que otro tratadista que sostienen la necesidad de que la nave sea tomada *infraganti delicto* contra la opinión de otros autores para quienes basta lo que sea *indélito*, no es una opinión obligatoria para el Perú ni para ningun otro estado soberano é independiente; y ninguna ley, ningún pacto, ninguna convención, ningun principio inconcuso de derecho de gentes consuetudinario ni siquiera del derecho de gentes filosófico, impone tampoco al gobierno la

obligación de abstenerse de hacer dicha presa, en uso de sus derechos de beligerante. El acto de la captura ha sido por lo tanto lícito, legítimo y conforme á las leyes del país, que confieren al gobierno la atribución de hacer la guerra y la de cumplir y hacer cumplir las leyes de la república y muy especialmente el artículo cuarto del reglamento de 29 de abril de 1822.

¿El vapor Luxor, apresado, es, legalmente, buena presa? Nadie que conozca siquiera la definición de la palabra presa en el lenguaje de la legislación patria puede vacilar en contestar afirmativamente.

“Se llaman *presas* los buques y mercaderías que se tomen al enemigo cuando hay guerra entre dos naciones.” [Diccionario de la legislación peruana.] Conforme á esta definición el buque y las mercaderías constituyen la presa. Se usa en él el calificativo enemigo, por que como tal se reputa, en el sentir de muchos tratadistas, al buque neutral que conduce contrabando de guerra para el enemigo. Comprendido el buque en la presa, tiene que serlo también en la declaración de si es ó no buena, que ha de hacer en su sentencia el juez de la causa.

Efectivamente, la definición del diccionario concuerda con el espíritu y tenor de los reglamentos de presas del 29 de abril de 1822 y 1º de junio del mismo año.

“Artículo segundo” habrá lugar al juicio de presas: “1º si encontrase algún buque en los mares litorales, ó sujetos á la jurisdicción del estado navegando sin patentes y demás documentos, necesarios, ú otros que sean simulados.”

2º si los buques neutrales ó amigos condujeran

al territorio ocupado por el enemigo algunos artículos de contrabando de guerra.”

“3º si condujeran enemigos, ó efectos que le correspondan. En todos estos casos deberán ser detenidos de hecho.”

“Artículo 15. *Se pondrá en libertad al buque* sin costo alguno, si se declarare no haber lugar á su detención y no apelare el apresador.”

“Artículo 19. En caso contrario continuará el buque detenido hasta la resolución de la alta Cámara. Se hará lo mismo cuando se apelase por parte del apresado.”

“Artículo 22. Fenecido este término [el de la prueba] pronunciará sentencia el directór general [el comandante general de marina] declarando al buque buena ó mala presa.”

“Artículo 27. Declarado el buque buena presa se procederá á su descarga y remisión de efectos á tierra, cotejándoios con el registro ó conocimiento é inventario hechos despues de la detención, para evitar el menor extravío”.

“Artículo 29. Si no se diere por buena presa, se entregará inmediatamente el buque á su capitán ó dueño con sus oficiales y gente y cuanto le pertenezca: no se le exigirá derecho alguno y se les dará el pasavante respectivo para que continúe su viaje sin detención.”

El segundo reglamento citado determina la ley, que luego que el buque apresado esté espedido se nombren peritos *para hacer el avalúo de la embarcación y su carga* [art. 5º] y se designen enseguida las personas entre quienes ha de distribuirse todo el valor de la presa; designando la parte proporcional de cada uno, según el rango que ocupaban en el buque captor.

He aquí, señor Ecxmo., las disposiciones le-

gales, claras, precisas y terminantes, en virtud de las cuales ha sido declarado buena presa el vapor Luxor, por la sentencia de primera y segunda instancia, por cuanto está probado en autos, que se hallaba en aguas peruanas, con *papeles simulados*, que acababa de conducir al territorio ocupado por el enemigo artículos de contrabando, que le correspondía, con las circunstancias agravantes de haberlo hecho fraudulentamente, á sabiendas, despues de haberse visto á bordo, al tiempo del embarque, los rifles y municiones. La justicia y la legalidad de la sentencia están pues probadas hasta la saciedad.

En el procedimiento también han sido observadas con estrictez las disposiciones de la ley: el capitán Benhor ha tomado toda la parte que en la controversia judicial le correspondía, sin alcanzar á probar, dentro del término, ni demostrar despues, que el buque no es buena presa; no hay pues nulidad, ni en la sentencia misma, ni por razón de los procedimientos judiciales.

Condensando todas las ideas expuestas, el fiscal de V. E. formula las siguientes conclusiones: El capitán del vapor Luxor, conociendo el estado de guerra del Perú y Chile, embarcó artículos de contrabando, rifles y municiones, que fueron vistos por el piloto, contador y varios marineros al tiempo del embarque, y con papeles simulados, que declaraban charqui y yerba, cometiendo así un verdadero fraude, los condujo y entregó al enemigo: el buque á sido apresado *indelito*, lícita y legalmente en aguas jurisdiccionales de la república, y sometido á juicio para *validar la presa*, despues de haberse acreditado *prima facie* la ofensa y la legitimidad de la

presa: conforme á los principios de derecho de gentes filosófico y consuetudinario y á las leyes nacionales: el juzgamiento del caso corresponde exclusivamente á los juzgados y tribunales de la república: cuestión contravertida en el juicio es puramente legal: los principios y doctrina de las ciencias abstractas no tienen aplicación necesaria por no ser deficientes las leyes peruanas que debe aplicar el juzgador; esos principios y esas doctrinas, sin embargo, justifican nuestras leyes de presas probando que lejos de ser bárbaras, inhumanas ó contrarias al derecho natural de las naciones, y dar por ello lugar á reclamaciones diplomáticas; tienen los atributos esenciales de las leyes, la justicia, la honestidad y la utilidad, y son completamente liberales desde que junto con la justicia y el interés de la nación protegen los intereses del comercio de los neutrales, impidiendo que los dañen los contrabandistas como el Luxor, y que repitan el daño alentados por la impunidad: que está plenamente probada la legalidad del acto de la captura, que es el punto de la controversia judicial y por lo tanto, es justa y legal la declaración de buena presa hecha por la sentencia de vista confirmatoria de la de 1ª instancia, en cumplimiento de los artículos 2, 15, 16, 22, 27 y 29 del reglamento de 29 de abril de 1822, concordantes con el del 10 de junio del mismo año; y por último, que no hay nulidad en la sentencia de vista ni en los procedimientos de la causa.

En cumplimiento de su deber como representante del estado en este juicio, el fiscal de V. E. concluye pidiendo se sirva V. E. declarar que no hay nulidad en la sentencia pronunciada por la ilustrísima corte superior de este distrito, confir-

matoria de la del señor comandante general de marina, asesorado por el juez de primera instancia del Callao, en su caracter de juez privativo de primera instancia.

Lima, setiembre 30 de 1879.

Cárdenas.

Lima, octubre 16 de 1879.

Vistos: de conformidad con lo expuesto por el señor fiscal declararon no haber nulidad en la sentencia de vista de fojas 122, pronunciada por la ilustrísima corte superior de este distrito en 2 de setiembre último, confirmatoria de la apelada de fojas 89, su fecha 30 de julio anterior, por la que se declara que el vapor "Luxor" de la compañía alemana denominada Kosmos, que se halla detenido en el Callao, es buena y legítima presa; y que por cuanto fué apresado de orden del supremo gobierno, se adjudica al estado en su totalidad; y los devolvieron.

Comuníquese al supremo gobierno.

Alvarez—Muñoz—Vidaurre—Cisneros—Sánchez—León—Morales.

Se publicó conforme á ley, habiendo sido el voto del señor Alvarez el siguiente:

Vistos: con lo expuesto por el señor fiscal, y constando de autos: 1º; que habiendo llegado el vapor Luxor de la compañía Kosmos al Callao, dispuso el ministro de guerra por medio de una nota que se indagara sumariamente si era cierto el hecho de haber conducido armas ese buque de Montevideo á Valparaíso en circunstancias de hallarse en guerra el Perú con Chile. 2º; que el comandante general de marina á quien fué dirigida la nota levantó el sumario recibiendo la declaración indagatoria del capitán del Luxor don J. C. Bonhor, y la de los tres pilotos Vojs Adolfo, A. R. Grunder y D. M. Pulsen, lo mismo que la del contramaestre Fretz Buzelritz y la del marinero Schoder; resultando de la del capitán que ignoraba el contenido de los cajones, barriles y líos que como mercaderías se habían embarcado en Montevideo á última hora en su buque, remitidos por Beimberg Heimdalh á consignación de Edwars, y que tan luego que supo que esos cajones contenían armas, formuló su protesta ante el cónsul de su nación en Valparaíso, la misma que está agregada al sumario á fojas 20 y 21 y traducida á fojas 22. Los tres pilotos declararon que ignoraban el contenido de la carga recibida en Montevideo; que de Hamburgo y Antuerpia, entre los bultos embarcados para Mollendo y el Callao, solo vino 1 cajón con escopetas de caza de 2 dos cañones y el contramaestre y el marinero afirman que ignoraban asimismo el contenido de esos bultos; 3º; que habiendo decretado el supremo gobierno en 28 de mayo que el comandante general de marina asesorado con el auditor abriese el juicio conforme al reglamento de presas de 22 de abril de 1822, se continuó la causa volviendo á decla-

rar el capitán Benlhor al cual se le exijieron los papeles y conocimientos de la carga, los que dijo haberlos entregado á su agente en Valparaíso, y que las órdenes de embarque, primero de 94 cajones y segundo de 284 con la denominación de mercaderías corren en autos á fojas 23 y 24. Los tres pilotos y el contraamaestre se ratificaron en sus declaraciones anteriores lo mismo que el agente de la compañía Kosmos, Roberto Weis, que dijo que solo pudo conocerse que la carga embarcada en Montevideo contenía armas después de entregada á Edwards, por lo cual había formulado el capitán su protesta. 4º: que la comandancia general de marina en vista de estos justificativos pronunció el auto de 7 de junio que corre á fojas 25 declarando no haber lugar á la detención del vapor Luxor porque no había sido apresado con cargamento de armas por ningún buque captor, porque habiéndose declarado por Chile la guerra al Perú en 5 de abril no pudo tenerse noticia de esa declaratoria en Montevideo sino á los 12 días, que es el tiempo que emplean los vapores que viajan por el estrecho para llegar desde Chile á la república del Uruguay, lo cual se halla comprobado con el itinerario de fojas 65 en que aparece que el vapor Ilimani salió de Valparaíso el 8 de abril y no pudo haber llegado á Montevideo hasta el 20, y habiendo salido el Luxor el 14 pudo ignorar el capitán la declaratoria de guerra, y porque no podía seguirse el juicio con arreglo á los artículos 12 y 13 del reglamento de presas de 20 de abril de 1822 que dice el 12 *“concluído el sumario deelararará el director general si ha ó no lugar á la detención del buque”*; y el 13: *“este auto será apelable.”* 5º: que trasmitido el auto de sobreseei-

miento al gobierno, el ministro de guerra corrió vista al señor fiscal de la excelentísima corte suprema, y este opinó que se devolviera el proceso al juzgado de presas para que si el agente fiscal no apelaba, se cumpliera lo dispuesto, no ya en el reglamento de presas, sino en el artículo 91 del código penal, que dispone que los autos de sobreesimiento en las causas criminales se consulten al tribunal superior. Así se hizo y la corte superior oyendo el dictamen de su fiscal que opinó volviese la causa al juzgado de presas para que continuase con audiencia del agente fiscal, pidió autos y citadas las partes, pronunció en 22 de junio el auto que corre á fojas 23, desaprobandando haber lugar á la detención del Luxor, y mandando que el juzgado de presas continuase el juicio hasta pronunciar sentencia oyendo al ministerio fiscal; 6º que continuando el juicio pidió el agente fiscal que se exhibiesen la patente y el título de propiedad del buque y la lista de fletes. El capitán manifestó que el documento de propiedad existía en el Callao en poder de su cónsul y que los demás documentos obraban ya en autos. Corrida vista al agente fiscal, pidió éste, [apoyándose solo en opiniones de tratadistas de derecho internacional que las más veces son contradictorias] que se declarase buena presa al Luxor con todos sus accesorios, y que se adjudicase á la nación. Corrido traslado al capitán contestó éste vindicándose y se recibió la causa á prueba por 15 días perentorios y con todos los cargos por auto de 10 de julio. El ministro de guerra acompañó copia de dos notas que nuestro plenipotenciario doctor Annibal Víctor de la Torre había remitido al de relaciones exteriores desde Buenos Aires con fecha 18 y 22 de abril,

pasada la primera al ministro de relaciones del Uruguay, diciéndole que por haber sabido que el vapor Luxor había conducido armas á Chile, se sirviese tomar las medidas convenientes á fin de de prohibir ese tráfico; y la segunda dirigida al cónsul del Perú en que avisándole lo que sabía, concluye indicándole que la compañía inglesa de vapores se había negado á llevar esos bultos. Estas notas no prueban la culpabilidad del capitán Benhor, si se atiende á las fechas en que fueron escritas, porque desde el 5 en que se declaró la guerra por Chile hasta el 18 y el 12 hubo tiempo suficiente para que el ministro peruano supiese en Buenos Aires lo ocurrido, mas no el 14 en que salió de Montevideo. La negativa del vapor de la compañía inglesa tampoco prueba criminalidad en Bonhor porque los vapores pueden admitir ó no las cargas que se les quiera dar y porque no está comprobado que esa resistencia hubiera sido por saberse que la carga fuese de armas. 7º El agente fiscal pidió á fojas 66 varios pormenores al agente de la compañía Kosmos y á fojas 68 exigió que constase que el vapor Ramses de la misma había trasbordado al Ilo de la compañía inglesa la carga que traía para el Perú. Sobre ese hecho informaron á fs. 68 vuelta y fs. 69, tanto la sección de manifiestos como la dirección de entradas de buques; pero de la realidad de ese trasbordo no resulta cargo alguno contra el Luxor ni su capitán, porque debiendo regresarse el Ramses de Valparaíso y no habiendo vuelto el Luxor que debió traer esa carga, fué preciso que la trajese el vapor de la mala inglesa. La declaración del agente de la Cª Kosmos, D. Roberto Weis, demuestra que los únicos documentos de los vapores de esa compañía

son el manifiesto y los conocimientos, y las órdenes expedidas por el agente en el puerto de la carga que se entregaban por el capitán al agente de la compañía en el punto al cual se destinaba la carga. Que los vapores no acostumbran llevar listas de fletes, porque esos se contratan por los agentes y que el Ramses por no haber represado el Luxor que debía traer su carga, se vió obligado á trasbordarla al Ilo. El capitán Benohor declaró también que los bultos que llevó de Montevideo sólo eran 322 y que los demás de charqui y yerba estaban aquí, y se hallaba pronto á entregarlos. 8º: El capitán del vapor inglés Ilo don Lionel P. Cross, dijo: que había encontrado al vapor Ramses fondeado en Valparaíso, y que por orden del agente de la compañía á que pertenece trasbordó parte de la carga del Ramses, y que ni vió ni supo que este vapor hubiese descargado armamento alguno. El contador del vapor Ilo, Santiago Peter, dice lo mismo. Entre tanto á fojas 75 vuelta, copia el escribano Deus-tua la orden del embarque de 250 líos de charqui recibidos en Montevideo el 12 de abril. 9º: Adolfo Lange que fué marinero del Luxor es el único que dice: que al recibir la carga se rompió uno de los cajones y vió que contenía armas y municiones y citó al carpintero Moritz que lo compuso y al piloto Grundyng. De los citados, el piloto declaró haber llamado al carpintero para la compostura, pero como los cajones se hallaban ya en la bodega, no vió lo que contenían. El carpintero expuso haber visto rifles en uno de los cajones rotos y en otro cartuchos; pero que no vió completamente los rifles. El capitán Benhor tachó á Lange de testigo falso, porque resentido éste por habérsele puesto en

casamatas durante seis días á causa de haberse sublevado á bordo había sido despedido. 10: Que la sentencia pronunciada por el juzgado de presas se funda en la suposición de que el Luxor fué apresado de orden del gobierno y sometido á juicio por el contrabando de guerra que condujo á Valparaíso, y como ese apresamiento no se verificó puesto que esa nave arribó espontáneamente al Callao á redondear su viaje, es visto que el principal fundamento del fallo es deleznable. Dice, además, el fallo que el capitán no ignoraba la situación bélica del Perú con Chile, y á ese cargo se ha contestado satisfactoriamente con el itinerario de fojas 65, demostrándose que antes de doce días no podía saberse en Montevideo lo ocurrido en Chile, y además como el capitán niega haber sabido la declaratoria de guerra, la prueba de lo contrario corresponde al que afirma y no al que niega. El otro cargo de haber faltado á los deberes de la neutralidad, supone ciencia de los acontecimientos de la perfidia y fraude y el dolo, y el fraude no se demuestra con hipótesis y conjeturas sino con pruebas convincentes. Agrega el fallo que si la cuestión de si debía confiscarse solo el cargamento y no la nave *no tiene hasta hoy una solución clara*, y sin embargo de esa oscuridad declara al Luxor buena y legítima presa, después de haber declarado el mismo juez en su auto de 7 de junio á fojas 25 *que el Luxor no había sido apresado*. Añade el fallo que es uniforme la *opinión* de los publicistas que cuando se obra con fraude se confisca el buque y la carga; ese fraude no está probado. Continúa diciéndose en el fallo, que se hizo falsa clasificación de la carga, pero el capitán no fué quien hizo esa clasificación sino el que remitió

los cajones. Supone también el fallo que hubo ocultación de papeles, lo cual tampoco está probado, y por el contrario, existen en auto los documentos que se exigieron. Prosigue diciendo que es condenable la nave cuyo patrón conduzca á sabiendas persona ó papeles hostiles; ese fundamento no tiene razón de ser porque el capitán no conduce personas ni papeles hostiles, ni se le ha probado que lo hiciera á *sabiendas*. Dice que si el Luxor no fué apresado *infraganti*, sino después de dejar las armas, no está exento de responsabilidad y basta que hubiera sido apresado antes de la terminación de su viaje, y en apoyo cita las opiniones de varios tratadistas, y como los fallos deben fundarse en leyes y no en doctrinas y autores que ni siquiera son unánimes sino contradictorios, y que sería difuso enumerar; es también deleznable ese considerando. Concluye el fallo diciendo: que conforme al artículo 1º del reglamento de 29 de abril de 1822, ha lugar al juicio y ese juicio está ya concluído; pero el artículo citado solo dice: *Todo juicio de presas se decide definitivamente en tres instancias*. 11: Que apelada esta sentencia, oyó la corte superior á su fiscal, y entre tanto se ve en autos un oficio notable del cónsul del Perú en Hamburgo transcrito por el ministro de relaciones exteriores al de guerra, en el cual da parte de que el directorio de la compañía Kosmos había solicitado una entrevista y que en ella le aseguró que observaba la más estricta neutralidad en la guerra, y que reprobaba la conducta del agente en Valparaíso; lo cual consta á fs. 29 y fs. 100. 12. La corte suprema de conformidad con el dictamen fiscal confirmó llanamente el fallo del juzgado de presas; y considerando que el vapor

Luxor es de la propiedad de la compañía Kosmos que no ha tenido la más mínima ingerencia en el hecho de la conducción de armas, y está exenta de pena. Que el dolo que se supone en el capitán Benhor no está probado ni desmentida la excepción de haber ignorado el estado de guerra entre Chile y el Perú, y sobre todo que el Luxor no ha sido apresado, ni puede considerarse al supremo gobierno como á captor para que pudiera adjudicarse el buque al estado puesto que el mandar levantar un sumario, para lo cual tuvo perfecto derecho, no es apresar, y por que no habiendo apresador no puede cumplirse lo dispuesto en el artículo 1º del reglamento provisional citado en el fallo, que dispone que las presas se repartan totalmente por mitad entre el estado y los apresadores. Por estos fundamentos; porque no hay ley expresa que cuadre á este caso; porque la convención nacional del Perú ha aceptado en 3 de octubre de 1857, y mandándose cumplir por el gobierno el 5 del mismo, los 4 principios del derecho marítimo acordados por el congreso de plenipotenciarios de la Gran Bretaña, Austria, Francia, Prusia, Rusia, Cerdeña y Turquía, aceptadas también por varios estados de América, cuyo tercer principio establece, que la propiedad neutral excepto el contrabando de guerra no está sujeto á confiscación bajo pabellón enemigo, siendo el buque propiedad neutral y no habiendo sido capturado con el contrabando; y porque debe hacerse justicia conforme al derecho natural aplicado á la vida social de las naciones; mi voto es que hay nulidad en las resoluciones de 1ª y 2ª instancia por no estar fundadas en ley alguna, y que se declare el vapor Luxor libre, y si su capitán es delincuente,

sea justiciable ante los jueces de su nación; de que certifico.

Juan E. Lama.

La falta de notificación á la contraparte del auto que concede la apelacion, interrumpe el abandono de la instancia.

Excmo. Señor:

El abandono de la segunda instancia que es la cuestión del momento no ha tenido lugar legalmente, porque no fué notificada la contraparte del auto del juez en que concedió la apelación en ambos efectos de la sentencia pronunciada en esta causa, ni de la remisión de los autos al superior tribunal que es cuando comienza la segunda instancia. Por estas razones este ministerio opina que no hay nulidad en el auto de vista por el cual se declara sin lugar el abandono solicitado por don Manuel Antonio Arca, salvo el mejor acuerdo de V. E.

Lima, octubre 6 de 1879.

Cárdenas.
