

**REPUBLICA DEL PERU**

**DIARIO DE LOS DEBATES**

DEL

**CONGRESO CONSTITUYENTE DE 1931**

**PUBLICACION OFICIAL**

No. 144

---

**SESION DE ASUNTOS GENERALES**

---

**VIERNES 15 DE SETIEMBRE DE 1933**

---

**PRESIDENCIA DEL Sr. DOCTOR DON CLEMENTE J. REVILLA**

---

**SUMARIO.**— Se pasa lista.— Se abre la sesión.— Se lee y aprueba el acta de la sesión anterior.

**ORDEN DEL DIA.**— Continúa el debate del proyecto de la Comisión Principal de Hacienda por el cual se amplía las facultades que la ley número 7557 concede al Poder Ejecutivo y se autoriza a éste para que suscriba los contratos que existen pendientes con la Frederick Snare Corporation, la Cerro de Pasco Copper Corporation y la International Petroleum Company, referentes a la terminación de las obras portuarias del Callao.— Se aprueba los dos artículos de dicho proyecto y se tramita varias adiciones relativas al mismo asunto.— Se suspende la sesión.

---

A las 6 h. 10' p. m. y actuando como Secretarios los señores SALAZAR y FREYRE, se pasó lista, a la que respondieron los señores Alva, Calmell del Solar, Parodi, Abril Vizcarra, Arca Parró, Arriola, Artadi, Avila, Badaró, Baiochi, Balbuena, Bazán, Bueno, Burga Hurtado, Cáceres (don Dagoberto), Cáceres (don Emiliano), Cáceres Gaudet, Canales, Carrillo Benavides, Castillo, Castro Pozo, Cevallos Chávez, Dalmau, Delgado (don Alberto), Delgado Gutiérrez, Diez Canseco Romana, Echaiz, Esparza, Fejóo Reyna, Gamarra, Guerra, Guevara, Hidalgo (don Esteban), Hidalgo (don Juan José), Lanatta, Lizárraga, Lozada Benavente, Madueño, Maraví, Medelius, Menezes Cornejo, Merino R., Muñiz Z., Padilla Abrill, Pastor, Peña, Prieto, Puga, Rodríguez (don Luis), Rodríguez (don Segundo Sergio), Rufo Muñiz, Saavedra Pinón, Santiváñez, Sayán Alvarez, Sierra Montenegro, Sisniegas, Solar, Solís, Sotil Sousa Miranda, Tamayo, Trado, Trelles (don Efraín), Trelles (don Juan A.), Vara Cadillo, Velarde, Velazco, Venero, Villagarcía Humaga, Villena, Vivero Lostaunau y Wieland.

#### FALTARON A LA LISTA:

SIN AVISO, los señores:

Delgado (don M. Wenceslao), Arévalo, Belón, Beroldo, Bustamante de La Fuente, Casanova, Cordero, Cosío, Cuculiza, Chirinos Pacheco, Dog y Lora, Eguiguren, Escardó Salazar, Flores, Frisancho, González Honderman, Hoyos Osoreo, Huaco, Lira, Lozano, Madrid Miró, Maldonado, Manzanilla, Mendivil, Mercado, Monteagudo, Montenegro, Montes, Ortega, Paredes, Portocarreiro, Ramos, Revilla (don M. Pom-

peyo), Roca, Romero, Rosenthal y Velazco Aragón.

CON LICENCIA, los señores: Belaúnde, Sánchez Cerro y Zárate.

POR ENFERMEDAD, el señor:

Fuentes Aragón.

El señor PRESIDENTE. — Con más del quórum reglamentario se abre la sesión. Se va a leer el acta.

El RELATOR leyó el acta de la sesión anterior.

El señor PRESIDENTE. — En observación el acta leída. (Pausa). Si ningún señor Representante hace uso de la palabra, se dará por aprobada. (Pausa). Aprobada el acta.

Debendo continuar el debate del proyecto de la Comisión Principal de Hacienda, referente a la terminación de las obras portuarias del Callao, se va a pasar a la Orden del Día. (Pausa).

#### ORDEN DEL DIA

##### Terminación de las obras portuarias del Callao.

El señor PRESIDENTE. — El señor Calmell del Solar, que quedó con la palabra el día anterior, puede hacer uso de ella.

El señor CALMELL DEL SOLAR. — Señor Presidente: Decía ayer, refiriéndome al punto relativo a la fe que puede inspirar la Compañía que tiene a su cargo las obras portuarias del Callao, que esa fe se había perdido por muchas razones; la primera en el orden cronológico, porque des-

pués de haber celebrado el Contrato de 10 de Febrero de 1928, para la ejecución de esas obras por la suma de 5'178,492.200 pesos Oro Americano, cuando había pasado un mes, fué necesario pactar una modificación que importa 1'201,000.00 dólares (fecha 28 de Marzo de 1928) y después otras varias. Por esto vemos crecer siempre el costo de estas obras y llegamos al resultado de que habiéndose invertido una tan considerable suma de dinero, las obras no están terminadas y ahora la Empresa pide que se le reconozca 700,000 dólares más para concluir las.

Los estudios realizados y publicados en parte, ponen de manifiesto que esa suma de 700,000 pesos Oro Americano no tiene justificación, y el sentido común demuestra que la suma que realmente se ha de invertir no pasará de los 300,000 pesos Oro Americano que va a obtener la "Snare" mediante préstamos de la Compañía Americana del Cerro de Paseo y la Compañía Americana de Petróleo de Talara, o sea, la "International Petroleum", las cuales han de proporcionar 150,000 pesos Oro. El resto de la suma está representado por intereses que reclama la Compañía, por obras que asegura la "Frederick Snare" no han sido valorizadas por estar inconclusas, y por utilidades y sobrepuestos ampliamente puestos de manifiesto en los diversos informes técnicos ya conocidos.

Decía ayer, también, señor Presidente, que el año pasado el Congreso Constituyente prestó su aprobación a esos pésimos contratos, guiado por el deseo de no producir la sensación de falta de garantías para los capitales extranjeros en el Perú, y de respetar

la firma del Estado, desgraciadamente puesta allí; pero también fué impresionado por la urgencia de dar trabajo a 600 hombres, argumento que hoy se renueva, y esto cuando ha transcurrido más de un año de aquella aprobación.

Está ahora de manifiesto que la Compañía procuró entonces legalizar y afirmar sus derechos derivados de esos contratos.

Y bien, señor: Nos encontramos ahora con hechos consumados y legalizados por lo que se refiere a los contratos de esa Empresa; pero ante la evidencia de que no puede aceptarse la propuesta de que se reconozca la suma de 700,000 dólares por las obras que falta terminar y que son obras de Ingeniería o de Construcción Ordinaria que no tienen el carácter que se les quiere atribuir, de Especialidad, y que en gran parte corresponden a rectificaciones de errores cometidos al ejecutarlas, según lo pone de manifiesto el informe del señor Basadre.

El informe del mencionado Inspector Técnico del Gobierno, Ingeniero señor Basadre, demuestra que el Estado, lejos de ser Deudor, es Acreedor de la Compañía por 380.000 pesos, o sea cerca de 2'0000,000 de soles. En realidad, señor, esas obras deberían estar terminadas hace mucho tiempo con el dinero desembolsado por el Fisco Peruano y no es imputable al Perú la demora, y, por lo mismo, es inaceptable la pretensión de 700,000 dólares más.

Para resolver esta situación se pactó un Contrato entre el Ejecutivo y la Compañía; y este Contrato, que no ha sido bien recibido por la Opinión Pública,

ha sido sometido a conocimiento del Congreso.

Demostrada por los hechos la inconveniencia de la gestión de la "Frederick Snare"; siendo evidente que la suma necesaria para llevar a término las obras es inferior a los 700,000 dólares; teniendo en cuenta el estado de nuestra Economía, no se vé inconveniente, señor, para que se cancele y liquide los contratos con la "Snare" y para que el Gobierno proceda a concluir las obras que faltan y que son obras sencillas, recibiendo directamente los préstamos que ha de recibir la "Snare" de Compañías establecidas en el Perú, que no prestan ese dinero a la "Snare" sino al País.

El segundo punto, señor, se refiere a la Administración de los muelles del Callao por la Compañía Constructora.

En el año 1929, el Gobierno pagó por los derechos de la antigua Compañía Francesa, la cantidad de 425,000 libras y entregó la Administración a la Compañía Americana "Frederick Snare Corporation".

En aquella fecha el "Muelle y Dársena" del Callao producía una utilidad de más de 100,000 libras al año. En el último año dejó un déficit de 530,000 soles.

Ya en otra ocasión he tratado sobre ese punto y he manifestado que las causas que producen ese déficit son evitables mediante una severa economía en los gastos.

Desde que el Tonelaje ha bajado de 50,000 toneladas mensuales a 22,000, los gastos también

han debido bajar relativamente. ¿Cómo es, entonces, que no solo ha desaparecido la utilidad que llegó a más de un millón de soles en el año 29, sino que la explotación del año último arroja un déficit de más de medio millón?

La explicación en este fenómeno es muy sencilla.

En primer lugar tenemos, que la "Snare Corporation" percibe, como administrador, un honorario de 50,000 dólares al año, que en Moneda Nacional se aproxima a 300,000 soles.

En segundo lugar, se recarga la Administración con una partida de 170,000 soles anuales por Personal excedente que la "Snare" sostiene, alegando motivos de tranquilidad Social en el Callao.

A todo esto debe agregarse los sueldos del Personal Extranjero que sirve a la Compañía.

Según los documentos suministrados por la propia Compañía, el resumen de las operaciones del año 1932 es el siguiente:

Por productos brutos de descarga, embarques y trabajos extras . . .	S/o. 1'287,926.63
Por gastos de los mismos servicios . . .	„ 173.900.25
Utilidad bruta . . .	S/o. 1'114,026.43

De esta cantidad, la Compañía deduce lo siguiente en concepto de "Gastos Indirectos":

Operación del Equipo . . . . .	S/o. 464,391.67
Reparaciones y mantenimiento de propiedades y Equipo . . . . .	„ 110,829.99

Administración y  
gastos generales „ 521,105.45

Total de Gastos S/o. 1'096,327.11

Según esto, se  
tendría una uti-  
lidad líquida de S/o. 17,699.32

Pero hay que tener en cuenta, además, los intereses devengados por saldos de los préstamos pendientes y las diferencias de Cambio; todo lo cual ha ascendido a 551.000 soles, de donde resulta, hecha la deducción de algunas otras partidas, un déficit total de S/o. 534,883.26, sin considerar los intereses de las inversiones efectuadas.

Se deduce de estas cifras la posibilidad y la necesidad de efectuar economías que puedan convertir en utilidad el déficit que actualmente produce la Administración de la Dársena del Callao; y como mientras subsista la costosa Administración actual, esa economía será prácticamente imposible, es evidente la conveniencia de no vincular la conclusión de las obras con la Administración de las mismas y del antiguo Muelle y Dársena.

En general, los contratos de Administración de Muelles se han hecho a base de una entrega al Estado del 30 o 40 por ciento del producto bruto. Así vemos que la Administración del Muelle de Cabotaje del mismo Puerto del Callao, que produjo el año pasado la cantidad de S/o. 251,491.18 soles, arroja una Utilidad Fiscal de S/o. 100,596.46.

Si la Explotación del "Terminal Marítimo" hubiera conservado la misma proporción, habría

arrojado una Utilidad Fiscal de S/o. 516,967.75, o sea el 40 por ciento de S/o. 1'297,419.38. Esa utilidad habría sido suficiente para cubrir los intereses de los préstamos pendientes y las diferencias de Cambio. En otros términos, no habría ocurrido déficit en la Explotación y Administración del "Terminal Marítimo".

En conclusión, estimo que es conveniente autorizar al Poder Ejecutivo para que contrate la terminación de las obras portuarias, si es posible en licitación pública, y también para efectuar las operaciones necesarias con el objeto de financiar su construcción; recomendándole que procure liquidar los contratos y cuentas con la "Frederick Snare Corporation", y que, en todo caso, contrate separadamente la Administración de los muelles del Callao sobre la base que ya existe en otros contratos análogos, de reconocer al Gobierno una utilidad fija de 40 por ciento de los rendimientos brutos. De este modo evitaremos que se produzca en esta oportunidad, con los muelles del Callao, lo que ya ha pasado con otros servicios públicos, que quedan hipotecados por tiempo indeterminado y prácticamente pasan a manos extranjeras sin que sea posible para el Estado recuperarlas por la suma de dinero que se ha dado y que en lugar de disminuir va creciendo por la acumulación de intereses que no se pueden pagar porque la explotación está en manos de ellas.

En este sentido voy a votar por la autorización al Gobierno; pero con la salvedad que he fijado.

El señor TIRADO. — Pido la palabra.

El señor PRESIDENTE. — El señor Tirado tiene la palabra.

El señor TIRADO. — Señor Presidente: Debemos tener en cuenta que la finalidad que se persiguió para contratar la ejecución de las obras portuarias del Callao, fué la de cautelar los intereses nacionales, contribuyendo al más amplio desarrollo de nuestro Comercio y de nuestras industrias, y poniendo atajo al Contrabando que en gran escala se efectuaba en aquella época, con grave perjuicio para el Erario.

Ahora bien, señor Presidente: Como esas obras se han convertido, en una gran proporción, en halagadora realidad y sólo falta muy poco para terminarlas; y como el importe de lo hecho alcanza a Cuarenta Millones de Soles Oro, más o menos, y no es posible que este enorme Capital permanezca improductivo, es indispensable que se le haga rendir los beneficios que el País espera de su inversión; para lo cual debe irse, sin pérdida tiempo, a la conclusión de los trabajos. Y es precisamente con este objeto que el Poder Ejecutivo nos ha enviado un proyecto de ley autorizándolo para que arregle las diferencias que existen entre el Estado y la "Frederick Snare Corporation"; y la Comisión Principal de Hacienda, con el tino que le caracteriza y después de haber escuchado las opiniones de los miembros del Congreso y de personas extrañas a él pero entendidas o, mejor dicho, especializadas en cuestiones de la índole de la que en estos momentos nos ocupa, ha sometido a nuestra deliberación la única fórmula capaz de zanjar las dificultades.

Lo que se nos ha dicho acerca de la producción de los muelles y de los préstamos hecho al Gobierno con la garantía del producto de aquéllos, no tiene, en mi concepto, nada que hacer con el punto principal que estamos discutiendo y, en consecuencia, no trataré de ello.

Se dice también que no se sabe con qué recursos pecuniarios se va a pagar el importe de los trabajos que falta ejecutar; y a esto respondo que el Gobierno sabrá resolver con acierto esta faz de la cuestión, puesto que se halla tan interesado como el Parlamento para que las obras portuarias del Callao terminen cuanto antes. Como no puede ser de otra manera, una vez efectuada la operación financiera y celebrado el respectivo Contrato, el Poder Ejecutivo lo someterá a nuestro conocimiento para su ratificación y a fin de que tengan la suficiente fuerza legal. Cuando tengamos a la vista los antecedentes de esa operación financiera y de ese Contrato, entonces podremos formular objeciones si es que hallamos algo que no convenga. Debemos tener fe en que el Gobierno, inspirándose en los deseos del País, ha de proceder con acierto en la resolución de este asunto. Y poniéndonos en el caso improbable de que se defraudara la fé pública sobre el particular, nosotros estamos aquí formando este Congreso Constituyente, que es el fiel intérprete de la voluntad del Perú, para impedir todo aquello que menoscabe los derechos e intereses nacionales.

Como también se nos ha expresado que, según el informe de uno de los ingenieros del Estado, las cantidades reclamadas por lo ya ejecutado y las consignadas en

los presupuestos relativos a lo que se va a hacer, son exageradas y desprovistas de verdad, manifiesto que el Gobierno adoptará las medidas que juzgue más convenientes, para evitar el abuso. Es cuestión en la cual nosotros no debemos intervenir mientras el Poder Ejecutivo no la resuelva. Ya llegará la oportunidad de tratar de eso en vista de todos los antecedentes que nos remita el Gobierno.

Respecto a que se gestione con entidades peruanas o extranjeras radicadas en el País, los préstamos de dinero que se necesiten para terminar las obras en referencia, y a que se liquide definitivamente la Cuenta de la "Frederick Snare Corporation", declaro con toda honradez que, a mi modo de pensar, eso es una utopía, porque ninguna de esas entidades comerciales se hallará en condiciones de poder aportar tan fuertes cantidades.

Estas breves consideraciones me sirven de fundamento, señor Presidente, para pronunciar me en el sentido de que el proyecto de la Comisión Principal de Hacienda es muy conveniente desde todo punto de vista; y de que, por lo tanto, debe ser aprobado sin mayor dilación.

El señor RUILOBA MUÑIZ. — Pido la palabra.

El señor PRESIDENTE. — Puede hacer uso de la palabra el señor Ruiloba Muñiz.

El señor RUILOBA MUÑIZ. — Señor Presidente: Refiriéndome a los puntos tocados por los diversos señores Representantes que han hecho uso de la palabra sobre la cuestión en debate, de-

bo tratar en primer lugar sobre la intervención del Partido Socialista el día de ayer presentada por el señor Arca Parró; intervención que como siempre defendiendo los altos intereses del Estado, quien sabe si ha tocado uno de los puntos más importantes de la cuestión que el público debate. El señor Arca Parró, el día de ayer, al hacer referencia al dictamen de la Comisión de Hacienda, ha hecho notar que la Comisión de Hacienda debía facultar al Gobierno para que contratara la terminación de las obras, bien fuese con la "Snare" o con una Compañía nacional o extranjera que pudiera formarse; y al referirse a este punto nos hacía conocer los temores de la

Representación Socialista respecto a la posibilidad de un posible peculado que pudiera formarse por intermedio de una entidad Constructora sin Capital, pero que resguardada con este contrato, que podría obtener por influencia ante el Gobierno pudiera levantar sus capitales. Yo, señor Presidente, admiro con todo el entusiasmo que me corresponde como Representante, el cuidado con que la Representación Socialista defiende los intereses del Estado; y así hubiera tenido el mismo temor que la Representación Socialista si no fuera porque discrepara posiblemente de ellos en la confianza absoluta que me merece el Ministro de Hacienda en la actualidad; y estoy seguro que, efectivamente, el actual Ministro, al introducir modificaciones en el actual Contrato que estamos discutiendo, tomará toda clase de precauciones, para impedir una maniobra de esta calidad. Pero estoy efectivamente de acuerdo con los puntos sustentados por el Partido Socialista, porque al igual que él no

puedo menos de sorprenderme por la campaña constante que diversos organismos de Publicidad han hecho en contra de las mejores obras que se han hecho hasta hoy en el Perú, cuales son las que actualmente están a la vista de todos los señores Representantes en el Puerto del Callao. Efectivamente, hace más o menos año y medio he tenido conocimiento que diversas personas interesadas han pretendido, por cuantos medios les ha sido posible constituir una Sociedad con el objetivo principal de terminar las obras del Callao y tomar la Administración no solamente de los muelles del Callao, sino de todos los muelles de la República. Como Ingeniero, como Técnico, y como Peruano, sostengo en todas sus fases el informe de la Comisión de Ingenieros al cual he hecho referencia ayer; el informe presentado por tres distinguidos profesionales nacionales, cuales son los señores ingenieros Alexander, Vargas Prada y Héctor Boza; y en términos generales estoy seguro de que todos los señores Representantes me van a acompañar en la opinión que voy a exponer.

No creo, señores representantes, que sea posible la formación de una compañía con capitales nacionales ni con capitales extranjeros para terminar una obra que se encuentra concluida en la actualidad casi en un 90 por ciento; no creo que pueda hallarse hoy capitales para concluir sólo el 10 por ciento de una obra cuyos gastos generales representan en la actualidad mucho más que el monto total del remate. ¿Cómo sería posible formar una sociedad para explotar económicamente la conclusión de las obras portuarias, cuando para este objeto se necesita invertir capitales en ma-

quinarias y otros elementos de trabajo que superan por su costo al monto del total del contrato que hoy se podría gestionar?

Se explota en este punto el patriotismo, la sinceridad, la capacidad y la honra de un prestigioso ingeniero, cual es el señor Basadre. El señor Basadre, inspector técnico en las obras del Terminal Marítimo, como empleado del Gobierno, como peruano y como patriota, ha ocupado dentro de sus informes la posición que como ingeniero del Estado le correspondía. El señor Basadre tenía a su cargo el resguardo de los intereses nacionales, a los cuales tenía que defender con sus puntos de vista sobre todo lo demás, y en este sentido, en sus informes, ha tenido que colocarse en la posición extrema que podía conseguir el Estado en sus relaciones con la Snare; pero en la condición en que se hallaba la Comisión Técnica de Ingenieros, en el sentido de tener que dilucidar dentro de un punto de vista legal y técnico la verdadera posición entre el Estado y la Snare, la situación es diferente. El señor Basadre se encontraba en un extremo y la compañía contratista en otro. Cada uno de ellos sostenía sus puntos de vista extremistas en ambos sentidos: El señor Basadre defendiendo los intereses del Estado en el grado máximo que era posible dentro de su capacidad y patriotismo; y la Snare defendiendo sus intereses particulares como compañía constructora, también en el grado máximo que le era posible. La Comisión de Ingenieros ha señalado justamente el punto céntrico en el cual está la justicia y la realidad dentro de las conveniencias del Estado; y ha señalado también lo que éste puede reconocer transaccionalmente a la compañía constructora debido a los

derechos adquiridos por ella en razón de sus contratos y de las leyes que dictó el Congreso Nacional. La Comisión de Ingenieros ha defendido en todo momento la posición media, la posición real, la posición justa, y ha estudiado las diversas atingencias que se han hecho y que los señores representantes han leído en los órganos de publicidad; órganos en los cuales efectivamente se ha explotado todos aquellos artículos que podían ser beneficiosos a la sociedad que se pretendía formar y que iban en contra de la terminación de las obras, y que, por cierto, no estaban encuadrados dentro de la realidad efectiva del interés nacional.

La Comisión de Ingenieros ha estudiado los precios unitarios, punto por punto; ha discutido sus valores, caso por caso, y ha introducido economías muy grandes en la terminación del contrato que hoy estamos por votar, teniendo como mira zanjar diferencias que en el fondo eran más perjudiciales que beneficiosas.

Voy a hacer un pequeño memorándum refiriéndome a los puntos fundamentales que el Gobierno ha ganado en sus discusiones con la compañía contratista, para que la Representación Nacional pueda darse cuenta de que efectivamente la campaña que se ha hecho en contra del contrato que hoy está en Mesa, no es justa y carece de verdad. Hemos visto que los periódicos han estado continuamente, durante un año, haciendo una campaña malévola sobre un pretendido contrato que ni el Gobierno, ni el Congreso ni la Comisión de Hacienda han conocido nunca. No hemos tenido oportunidad de estudiar el contrato a que se ha referido uno de los órganos de publicidad, porque no se nos ha presentado. El úni-

co contrato que es conocido por el Gobierno, el Congreso y la Comisión Principal de Hacienda, es el que hoy nos ocupa y en el cual se han introducido economías y reducciones de obras en la proporción siguiente: Por donación de la Snare al Gobierno. (Leyó). O sea que estos renglones han introducido una economía en los contratos con respecto a las reclamaciones de la Snare, que representa 188 mil 750 dólares. Además se ha rebajado por el contrato, el tipo de interés en 2 por ciento en el nuevo préstamo de 700 mil dólares, suponiendo que se amortizará en siete años; lo que representa 49 mil dólares. Por otra parte se ha rebajado los honorarios de la compañía administradora de 50 mil a 25 mil dólares, lo cual representaría 175 mil dólares. El total de las economías introducidas por el Ministerio de Hacienda en el contrato, representa 412 mil dólares. En lo que respecta al Ministerio de Fomento, éste ha introducido en el contrato que se está discutiendo, la reducción de determinadas obras, tal como lo indiqué ayer. Sobre este aspecto de la cuestión voy a hacer una nueva aclaración, por cuanto creo que el señor Calmell del Solar no la ha entendido, y porque temo que la Asamblea no se haya enterado bien de mis explicaciones: Cuando la Snare fué invitada al Perú para hacer las obras portuarias, su primer estudio fué calculado en 6'000.000 de dólares; pero en esa misma época, la Foundation se presentó en competencia con la Snare y presentó otros planos y presupuestos por valor de 5.178.000 dólares. Entonces el Gobierno, para entregar este contrato a la Snare, le preguntó si estaba dispuesta a aceptar los planos y presupuestos de la Foundation. Como consta de los documentos que están en Me-

sa, la Snare contestó al Gobierno que sus propuestas serían iguales a las de la Foundation; pero siempre que los renglones no contemplados por ésta, no fueran dejados de lado, porque para que el puerto fuera concluido era necesario contemplar también las obras a que se referían los renglones omitidos. Y en esta situación, el Gobierno aceptó la propuesta de la Snare, igualada a la de la Foundation, por 5'178.000 dólares; pero en el momento mismo en que se convenía esto, se convenía igualmente en que era necesario realizar el resto de las obras que estaban contempladas en el primitivo contrato de la Snare, y por esto fué que treinta días después se suscribió un segundo contrato ampliatorio por valor de 1.201.000 dólares.

Cuando el ingeniero señor Basadre, que es ingeniero de capacidad indiscutible y de una laboriosidad por todos conocida, se hizo cargo de las obras, se puso a estudiar a fondo lo que significaba un puerto, con la honradez, entusiasmo y patriotismo, que le caracterizan en todos sus actos; se propuso dotar al puerto del Callao de toda clase de maquinarias, de toda clase de implementos, como podía tenerlo uno de los primeros puertos del mundo. No voy a hacer referencia a hora, punto por punto, a aquellas ampliaciones que él propuso; pero es en la forma que el señor Basadre propuso como hubo que sumar un valor adicional que pasa de dos millones de dólares, debiendo tenerse presente que efectivamente la capacidad económica del país y el movimiento portuario de aquella época, respondían a las pretensiones del señor Basadre. En esos momentos, el movimiento portuario del Callao sobrepasaba las 600.000 toneladas al año; las expectativas del co-

mercio en nuestro primer puerto, aseguraban un movimiento portuario que no sería nunca menor de 700 u 800 mil toneladas en el futuro; y entonces valía la pena que el puerto estuviera dotado de implementos que requerían la industria nacional y las obras portuarias más modernas. Posteriormente, cuando llegó la crisis, el señor Basadre se dió cuenta de que efectivamente no era posible que el Estado pudiera invertir capitales tan grandes, como los que él mismo había recomendado; y fué entonces, que en uno de sus últimos informes recomendó introducir economías por valor de 500.000 dólares. Y la Comisión de Ingenieros nombrada últimamente fué mucho más allá; y la Comisión de Ingenieros a que me refiero ha introducido, también con toda honradez y competencia, economías por mucha mayor cantidad; economías que están divididas en maquinarias y en obras que no serían adquiridas o que no serían ejecutadas, y otras en los precios unitarios recomendados y señalados por el ingeniero señor Basadre en los contratos ampliatorios que él recomendara. Cuando aquí se indica que la Comisión de Ingenieros, como consta en el informe del señor Basadre, ha señalado precios supérfluos, es una afirmación que está fuera de la realidad, porque la Comisión de Ingenieros ha señalado en cada uno de los puntos por contratarse, precios muy inferiores a los señalados por el señor Basadre en sus obras adicionales en el puerto, basándose para ello en la diferencia actual del valor de nuestra moneda. Desgraciadamente como lo indicaba ayer, el Congreso no está capacitado para comprender bien estos detalles, toda vez que son asuntos de carácter netamente técnico que necesitan el estudio de planos, y por eso es que

puede estudiarse, punto por punto, la condición de los precios unitarios, y es por eso también que la Comisión de Hacienda recomienda que se autorice al Poder Ejecutivo para que, previo estudio y contemplando los intereses del Estado, defina en qué parte se encuentra la realidad.

Yo he intervenido ayer en lo que se refiere a la vía férrea que es la atingencia a que se ha referido el señor Castro Pozo, y he tenido la oportunidad de ver otra serie de puntos, que pueden estar más o menos al alcance de los señores representantes. Yo creo que los señores representantes, como propietarios habrán captado las opiniones que en el dictamen de respuesta del señor Basadre se da a la Comisión de Ingenieros en lo referente a pavimentos. Todos sabemos que en Lima hemos pagado muy caro: 13 soles por metro cuadrado. Sin embargo, la Comisión de Ingenieros señala 14 soles por metro cuadrado. Vistas las cosas en esta forma, efectivamente parece que la Comisión de Ingenieros hubiera señalado precios muy altos; pero si vamos a estudiar al detalle, nos hallaremos con lo siguiente: La pavimentación de Lima es pavimentación de 6 pulgadas con mezcla 1,3,5, y la pavimentación de las obras portuarias no es de 6 pulgadas sino de 8 pulgadas y con mezcla 1,2,4.

La pavimentación de Lima es, pues, una pavimentación simple y la que hay que hacer en las obras portuarias va a tener una enrejadura de varillas de acero, compuesta de dos series, una que va hacia la parte alta, y otra que va hacia la parte baja. Además del envarillado de acero, la pavimentación de las obras de que se trata va a tener vigas armadas de concreto transversales, para poder equiparar la tensión y la pre-

sión del pavimento colocado sobre los pilotes. La pavimentación va colocada sobre los pilotes en forma de lozas. Se ve, pues, que con esta explicación técnica la situación es muy distinta, porque, si el señor Basadre, como director de obras públicas, fijó el precio en 13 soles por metro cuadrado como el costo de la pavimentación de Lima, no es posible conseguir que hoy día se señale como precio excesivo 14 soles por un pavimento que tiene mayor espesor, mejor mezcla y que tiene, además, dos enrejaduras de acero: una en la parte alta y otra en la parte baja, más barrotes transversales de tensión. Si vamos a estudiar punto por punto, podría explicar, caso por caso, la serie de razones por las cuales la

Comisión de Técnicos Ingenieros ha fijado este precio y podría decir al Congreso que esta Comisión ha trabajado con entereza, con conocimiento y con patriotismo, y ha señalado los precios que realmente podía señalar. Pero aquí hay un punto fundamental: Los planos que corresponden a la terminación de las obras. Esta clase de planos son en este momento propiedad de la compañía constructora; estos planos no pueden entregarse a cualquiera, porque ellos corresponden a sus conocimientos y al dinero que se ha gastado en ejecutarlos: son los secretos íntimos de un contratista, que puede enseñárselos al Gobierno, para indicar el precio unitario, pero que no se pueden dar a la publicidad, porque entonces otros contratistas podrían actuar en competencia, sin haber hecho los gastos de estudio, ni tener una preparación y conocimientos como los que son necesarios al diseño. En este sentido, pues, yo me permito hacer conocer a los señores representantes, que la consideración de competencia que me-

rece una comisión técnica como la nombrada por el Gobierno, para poder dilucidar las discrepancias que existían entre el ingeniero de la Inspección Técnica y la compañía constructora, puede darles la seguridad de que ha actuado dentro de la competencia técnica, dentro de la honradez y dentro del patriotismo; y lo ha hecho así, como que efectivamente tienen muy bien colocados sus nombres, como ingenieros patriotas, como ingenieros peruanos y como ingenieros que realmente fueron nombrados depositarios de la confianza nacional; y en este sentido no podría en ningún momento ponerse en duda las opiniones en lo que se refiere a la Comisión Técnica con los del señor Basadre, porque como dije ayer, en último caso se encontrarían en el mismo nivel.

En lo que se refiere a la cuestión de la terminación de las obras, como ya lo he expresado ayer, se trata de lo siguiente: La Comisión de Ingenieros, al presentar su dictamen, ha estudiado también las obras que son necesarias ejecutar para poder tener un puerto no tan moderno, no tan elegante, no tan perfecto como el que pretendió el señor Basadre dentro de un costo de ocho y medio millones; pero sí con la terminación de las obras que están inconclusas en forma que puedan rendir los intereses de los fuertes capitales que en ellas se ha invertido, y en este sentido, la Comisión ha señalado un capital de 700,000 dólares para su terminación. Desde este punto de vista el contrato que nos presenta el señor Ministro de Hacienda para la terminación de las obras, hace referencia a un adeudo a la Cerro de Pasco, por lo cual nosotros tenemos que hacer un poco de historia.

Cuando el Gobierno adquirió el muelle y dársena del Callao de la Compañía Francesa, adquirió por esta razón un compromiso con la Cerro de Pasco por dos millones de dólares y como garantía de este préstamo se señaló las entradas íntegras del puerto del Callao.

Cuando faltaba, para terminar el total de las obras, 3.600.000 dólares, el 6 de Mayo de 1929, no teniendo el Gobierno cómo poder conseguir los capitales necesarios, y en la casi seguridad de tener que paralizar las construcciones, gestionó con los banqueros americanos, con la Cerro de Pasco y con la Snare, para ver cómo podía hacerse de esa cantidad y dar conclusión al puerto; y en este estado fué que se consiguió ese préstamo de dos millones de dólares que, en efecto, no gravaba sino únicamente a la Administración y que entró a formar parte integrante de la construcción por que la Cerro de Pasco subrogó sus derechos a cobrar las entradas de los muelles y del Terminal una vez concluido, por el tiempo que fuera necesario para poder formar con esas entradas un capital de 1.000.000 de dólares. Con este ingreso de 1.000.000 de dólares y el préstamo de 1.100.000 de la Snare y 1.500.000 dólares de Selligman debería continuar la construcción del nuevo puerto; pero sucedió que la crisis que agobió al mundo y que se hizo sentir en el Perú, dió como consecuencia que en lugar de recolectar ese millón de dólares con las entradas de veinticuatro meses, no se obtuvo sino la cuarta parte. Es por esta razón que el contrato de tres millones y medio ha tenido que ser modificado y que el resto del préstamo de 2.000.000 de dólares de la Cerro de Pasco se incluye en el contrato que nos ha remitido el Ministerio de Hacienda, como parte integrante del capital que

hay que levantar por 700.000; haciéndose necesario que la Cerro de Pasco subrogue nuevamente sus derechos de cobrar las entradas del puerto, para que con estos ingresos se pueda cubrir el nuevo préstamo de 700.000 dólares, sirviendo así de base de garantía a los prestatarios.

En lo que se refiere a la Administración, debo manifestar que ello es asunto completamente distinto del de construcción. Estoy de acuerdo con el señor Calmell del Solar respecto a que, efectivamente, la Administración de la Snare parece que es poco grata al país, aún cuando ello se deba no a malos manejos, sino a una campaña que no ha tenido en cuenta la situación económica nacional ni la situación económica del mundo; y que por otra parte está en relación con el contrato de préstamo. La Cerro de Pasco no es una compañía que esté radicada en el Perú con intención de proteger a los intereses nacionales, ni es compañía prestamista. Todo lo contrario. El señor Sotil, en sus múltiples intervenciones aquí nos ha hecho conocer, con el calor peculiar que le caracteriza, la forma cómo esa empresa defiende sus derechos y obtiene sus utilidades; y nos ha hecho conocer también la conducta que observa cuando trata de explotar a favor de sus intereses, lo más que pueda dentro del país. La Cerro de Pasco, al prestar esos 2.000.000 de dólares al Gobierno, lo hizo contemplando sus intereses como compañía industrial en el Perú. Es conocido por todos los señores representantes, que en el puerto del Callao la Compañía Francesa cobraba una tarifa que estaba relacionada a S/. de 31 peniques; y la Cerro de Pasco, al proponer los mencionados 2.000.000 de dólares, obtuvo que el Gobier-

no firmara una cláusula mediante la cual la Tarifa que debía regir en el aludido puerto no sería la establecida por la "Compañía Francesa", sino la que correspondía a ese día, en el cual el cambio estaba a 21; y se fijaba así este derecho en soles peruanos. Y por razón de dicho préstamo, el gobierno, conscientemente, pretendió al mismo tiempo beneficiar a todo el Comercio Nacional y decidió, por esta razón, rebajar las tarifas que se cobraba en el muelle. Y es así como las tarifas que se cobra en la actualidad son, quizá por motivo del cambio, una tercera parte de lo que cobraba la "Compañía Francesa". Si a esto se agrega que el movimiento del puerto del Callao ha bajado, de 600.000 toneladas a menos de 300.000 toneladas, encontraremos la razón fundamental por la que la Administración no llega a rendir los frutos que se esperaban y que se comprobaron en el primer año de su gestión. La Comisión de Administración, estudiada desde el punto de vista de un movimiento portuario de 600.000 toneladas en la fecha del préstamo, representaba efectivamente alrededor de un tres por ciento; y en este sentido, refiriéndome al Contrato de Administración, creo que pudo posiblemente darse hasta 50.000 dólares, con un movimiento portuario de más de 600.000 toneladas, calculándose ese tres por ciento; pero al año siguiente, o sea 1930, esa Comisión se convirtió en un seis por ciento, porque el movimiento portuario bajó. Bajadas las entradas, y como la Comisión era fija, naturalmente ésta subió, y el año 1932 quizá representó el VEINTE POR CIENTO.

Desde este punto de vista y estudiadas las cosas, ese Contrato de Administración es francamente leonino y el Estado debía cau-

celarlo en el día. Sin embargo, el Ministerio de Hacienda ha logrado conseguir, mediante sus gestiones, que se rebaje la Comisión de Administración en un CINCUENTA POR CIENTO de lo señalado: La Comisión de Administración se fijó en CINCO POR CIENTO, con un límite máximo y un límite mínimo, y dentro de esta condición, el Contrato es mucho más ventajoso que el que hoy tiene en estudio la Comisión Principal de Hacienda por iniciativa de uno de los señores representante, porque fijada en esa forma la Comisión de Administración, en el peor de los casos va a significar solamente el SEIS POR CIENTO de las entradas totales del muelle.

Sin embargo, la Comisión Principal de Hacienda, contemplando la iniciativa del público, que ha llegado a ella, y la iniciativa muy brillante del representante de Junín, señor Sotil, ha creído conveniente, conociendo la verdad de todo, los argumentos expuestos aquí y lo que acabo de exponer, otorgar al Gobierno las facultades suficientes para que pueda contratar la terminación de las obras portuarias; para que pueda gestionar la obtención de los capitales necesarios para esas obras, o la formación de compañías nacionales o extranjeras que aporten esos capitales, sino también para conseguir los recursos que requiere la cancelación en favor de la "Cerro de Pasco" y del Contrato de Administración, pudiendo contratar también un empréstito a mucho más largo plazo, liberando así al puerto del Callao después de conseguir los fondos, contratar los servicios y resolver todos los problemas que se han presentado. En fin, dando al Gobierno todos los poderes necesarios para que contrate con cualquiera que se le presente y en mejo-

res condiciones que el Contrato que actualmente viene gestionando. Por esto es que la Comisión Principal de Hacienda, en lugar de pronunciarse sobre el fondo mismo del Contrato que se sometió a su consideración, ha preferido presentar al Congreso el proyecto de ley en debate, segura de que el Gobierno procurará obtener las mayores ventajas para el país, y que no se entregará a una Compañía no garantizada como lo teme la Representación Socialista.

Estoy seguro de que el señor Ministro de Hacienda y Comercio, con su proverbial tino, su amplio patriotismo y el profundo conocimiento que tiene de este asunto, sabrá hacer muy buen uso de esta ley, defendiendo los altos intereses del Estado, y dando al Perú un puerto que, indiscutiblemente, será el mejor del Pacífico.

El señor CASTRO POZO.—Pido la palabra.

El señor PRESIDENTE.—Puede hacer uso de la palabra el señor Castro Pozo.

El señor CASTRO POZO.—Señor Presidente: Tengo que hacer, en esta discusión, algunas rectificaciones al discurso que acaba de pronunciar el representante por Junín, ingeniero Ruiloba Muñiz.

Se refiere el señor Ruiloba Muñiz a la intervención que ha tenido la Representación Socialista, especialmente el señor Arca Parró, manifestando que él, en su discurso, concretó sus puntos de vista de una manera acertada, respecto de la denuncia que formuló, de que era posible que, por medio de la autorización que se daba al Poder Ejecutivo, se podía cometer un posible peculado, por

medio de la formación de una Compañía Nacional. Es decir, mi compañero Arca Parró no se ha referido a hacer de una manera concreta la denuncia de aquel peculado. Recuerdo que la intervención de mi compañero Arca Parró se refirió precisamente al estudio de un proyecto de ley que le presentó y puso en manos del señor Ruiloba Muñiz; produciéndose en el sentido de que pudiera reducirse la organización de una Compañía y que esta Compañía no tuviera los fondos suficientes, y que indudablemente pudiera presentarse el caso; pero no dijo ni denunció absolutamente ningún peculado de esa naturaleza...

El señor RUILOBA MUÑIZ (Interrumpiendo). — Yo me referí únicamente al temor que tenía la Representación Socialista acerca de esa posibilidad.

El señor CASTRO POZO (Continuando)— La posibilidad efectivamente. Cuando estudiamos nosotros, señor Presidente, estos puntos, no lo hacemos de una manera personal, refiriéndonos a los funcionarios que actualmente están desempeñando el Gobierno. Nosotros lo hacemos siempre desde un punto de vista general. Pero concretando las cosas, por ejemplo, a lo que acaba de manifestar el señor Ruiloba Muñiz, o sea que actualmente el Ministerio de Hacienda está en manos de una persona honorable, debo decir que dicho señor Asambleísta olvida que el Ministerio de Hacienda como todos los demás Ministros son personajes políticos que hoy están en el Ministerio y mañana pueden dejar de estarlo. Nosotros no nos referimos a persona determinada, porque nos referimos a la acción política desde un punto de vista amplio; es de

cir, al Ministerio. Si hacemos una crítica de esta naturaleza, es porque nos pronunciamos desde un punto de vista general. Por esto encontramos desacertada la opinión del señor Ruiloba Muñiz cuando manifiesta que las atenciones del doctor Arca Parró no tienen objeto, porque actualmente está desempeñando el Ministerio de Hacienda y Comercio persona honorable; lo cual nosotros no dejamos de reconocer.

El señor Ruiloba Muñiz ha hecho un estudio amplio del proyecto, que no ha debido hacer, porque la Asamblea Constituyente debe tener en cuenta que no estamos debatiendo el proyecto del Ejecutivo, sino el de la Comisión Principal de Hacienda. Decía que él ha hecho un estudio amplio del proyecto enviado por el Poder Ejecutivo, y revelado muchos asuntos que, desde luego, no eran conocidos en la Asamblea y que, sin duda, si nosotros no hubiéramos promovido la discusión, tampoco se habrían mencionado en este recinto.

Trata el señor representante Ruiloba Muñiz de manifestar que los puntos de vista expuestos tanto por la Comisión Técnica del "Terminal Marítimo" como por el Ingeniero-Inspector Basadre, son puntos de vista extremos; y que la Comisión nombrada por el mismo Ministerio para que tratara este asunto, se ha puesto en punto de vista equitativo; en punto de vista justiciero. Sobre esto no digo nada; pero sí debo referirme a algunos hechos para que el Congreso los conozca, y que no van a servir sino para que el Gobierno tenga en consideración, señor Presidente, los abusos que se quiere cometer o que se comete contra una Entidad que muchas veces no es suficiente

mente defendida por los que estamos obligados a hacer valer sus derechos. Me contraigo a esto: ¿No es verdad, señor Ruiloba Muñiz, que la mano de obra ha bajado actualmente? ¿Puede ser admisible, por ejemplo, que se reconozca a la Snare, en dólares, los jornales que en soles peruanos paga a nuestros obreros? ¿No es cierto que es injusto y leonino reconocer hoy a esa Empresa, en dólares, los citados jornales, cuando en 1929 el dólar estaba a S/o. 2.50 y ahora llega, según el cambio, a S/o. 5.60 o a S/o. 6.00? ¿Por qué le pagamos en dólares los soles peruanos que ella abona a nuestros jornaleros?...

El señor RUILOBA MUÑIZ (Interrumpiendo).—El contrato propuesto por el ingeniero Basadre señalaba 4.6.25, y la Comisión ha señalado 3.30 en una Sección y 1.30 dólares en otra. Se ha fijado en dólares tomando el Sol al cambio del día, porque el resto del Contrato está calculado íntegramente en dólares.

El señor CASTRO POZO (Continuando).—Pero como vamos a pagar estas obras al cambio actual es claro que subsiste la plusvalía. El hecho fundamental subsiste, pues. Que se haya cotizado ayer o antes de ayer, lo evidente es que la Compañía reclama ahora y que nosotros le vamos a pagar con el cambio actual, y que va a resultar una sobreutilidad que no debe tenerse en consideración. Estos son hechos fundamentales que deben conocerlos la Asamblea y el Gobierno. Si se dá la autorización al Gobierno porque tiene sus técnicos, es necesario que se haga conocer el criterio del Congreso y que se sepa, de una vez por todas que nosotros repudiamos estos hechos, para que el Poder Ejecutivo, velando por

los intereses del país, los tenga en consideración y haga una merma en esas enormes pretensiones.

Es así cómo aprovecho la oportunidad para manifestar que los representantes socialistas, al proponer ayer la cuestión previa para que el asunto volviera a Comisión, no lo hemos hecho con el propósito premeditado de frustrar el debate. No. Lo que nosotros hacemos es velar por los intereses del Estado. No por el hecho de que se va a dar trabajo a muchos obreros que bien lo necesitan; no porque el problema de la Desocupación sea aquí bastante agudo porque hay como VEINTE MIL Y TANTOS desocupados dentro de la población de Lima, y la del Callao, vamos a proceder desacertada y ligeramente. Hay que hacer las cosas; pero hay que hacerlas bien. No por el hecho de hacerlas precipitadamente vamos a tirar el dinero por la ventana. Esos son recursos del Estado; son recursos del pueblo. Los dineros que debe el Estado, ¿sobre quién pesan, señor Presidente? Pues sobre todos nosotros.

Nuestra intervención es clara. Nosotros no nos oponemos a que se autorice al Ejecutivo para que firme un contrato con la Snare, con la Cerro de Pasco Corporation o con la International Petroleum. Lo que decimos es esto: Conforme al artículo 123, inciso 6o. de la Constitución, se le dá una mayor autorización y se le da autorización también, desde luego, para que lleve a cabo un préstamo. Esto fluye de la discusión. Si no se va a firmar el Contrato con la Snare para que concluya las obras del Terminal Marítimo y se va a suscribir convenio con otra Compañía es evidente que hay que pagar lo que se

debe a la "Cerro de Pasco", a la "International Petroleum". ¿De dónde sacará el Gobierno ese dinero si no procede a hacer un préstamo? Forzosamente tiene que hacerlo; y esto tiene que decirse de una manera terminante en la ley, o sea que se faculte al Poder Ejecutivo para que realice un préstamo de tal cantidad, destinado a la ejecución de ese Contrato. Y también debe señalarse a la vez, los fondos necesarios para la amortización y el pago de los intereses del empréstito. Eso es lo que hemos dicho. El señor Presidente de la Comisión Principal de Hacienda ha expresado que hay un proyecto de ley que se va a discutir a continuación y que es, precisamente, el que señala los fondos para la amortización y el pago de los intereses. Yo he observado este hecho: Ese proyecto debe estar íntimamente ligado a sus causas formando un segundo o tercer artículo de la proposición que en estos momentos estamos discutiendo; pero de ninguna manera desligado en la forma indicada por el señor Presidente de la Comisión. Lo fundamental en este hecho es autorizar al Poder Ejecutivo para que realice un préstamo y dedicar los fondos necesarios para la construcción.

Peró surge otra atingencia fundamental, como la que acaba de exponer el señor Ruiloba Muñiz; y es esta: Dicho señor representante asegura que la Snare no dará sus planos a nadie; que los planos de esa Compañía le cuestan mucho dinero y que no los proporcionará a ninguna otra Empresa para que concluya los trabajos del Terminal Marítimo. Esto, señor, significa obstaculizar la contratación de las obras que faltan? Ayer nos decía el señor Presidente de la Comisión: "Nosotros hemos tenido en cuenta que

en la facultad que primitivamente se concedía al Poder Ejecutivo, solo se le autorizaba para que contratara con la Snare la terminación de las obras portuarias". Pero hoy se nos dice: "Hemos escuchado el clamor general. Puede formarse una Compañía distinta con capitales nacionales. Puede ser que otra Compañía lleve a cabo esos trabajos, y entonces ampliamos esa autorización para que vea el Gobierno cuál es, entre esas compañías, la que más conviene a los intereses nacionales". Y el señor Ruiloba Muñiz nos expresa esto: "La Compañía Snare no dá sus planos a nadie". Es decir, si no da sus planos, ¿no es verdad que señalamos en la autorización al Gobierno, que contrate con la Snare, que tiene exclusivamente esos planos?

Hay cierta obscuridad en este proyecto de ley, que a nosotros, acostumbrados a ver las cosas claras, nos parece que no debe ser así, y por esto es que han surgido las atingencias que formulamos. En este caso votaremos en contra.

El señor GUERRA.— Pido la palabra.

El señor PRESIDENTE.— El señor Guerra tiene la palabra.

El señor GUERRA. — Señor Presidente: Debo principiar por felicitar al Congreso por el hecho de ocuparse de asunto de tanta trascendencia para el país, y a la Comisión Principal de Hacienda, por habernos presentado un proyecto que corresponde con amplitud a las expectativas nacionales; que demuestra el acierto de sus autores, y que está llamado a salvar del deterioro que actualmente les amenaza, a las obras portuarias del Callao, que tanto dinero cuestan al Erario.

Por otro lado, señores representantes, con la prosecución de dichas obras, se dará trabajo a cientos de obreros que hoy se hallan desocupados, y se hará reproducir a los capitales que el Perú ha invertido en aquéllas.

En mi concepto, señor Presidente, la misma Compañía que inició esas obras, es la que debe continuarlas hasta su completa terminación; pues así se asegura mejores trabajos.

Y para concluir, envío a la Mesa una adición que he suscrito en compañía del señor Mendivil, en virtud de la cual se recomienda al Ejecutivo que en el Contrato a que esta autorización se refiere, se tenga en cuenta la propuesta que existe para la construcción de un patio destinado a las maniobras de tráfico, sin gravar en lo menor al Erario Nacional. Pido que oportunamente sea tramitada dicha adición, y que conste mi aplauso al proyecto en debate.

El señor PRESIDENTE.— En su oportunidad se dará trámite a la adición. Constará el aplauso del señor Guerra.

El señor SOLIS.— Pido la palabra.

El señor PRESIDENTE.— Puede hacer uso de la palabra el señor Solís.

El señor SOLIS.— Es con el objeto de suplicar a la Presidencia se sirva disponer la lectura del proyecto que sobre este mismo asunto he presentado, y al cual alude la Comisión Principal de Hacienda en su dictamen.

El señor PRESIDENTE.— Se va a leer.

El RELATOR leyó:

“El representante que suscribe, propone al Congreso el siguiente proyecto de ley:

“EL CONGRESO, Etc.

Ha dado la ley siguiente:

Artículo 1o.— La aprobación de los contratos celebrados por el Gobierno del Perú con The Frederick Snare Corporation, a que se refiere el artículo 1o. de la resolución legislativa número 7557, no implica la vigencia y mantenimiento de los precios unitarios y globales fijados en dólares en los expresados contratos, para el caso de la prosecución de las obras portuarias por efectuarse en el Callao.

Artículo 2o.— Modifícase el artículo 2o. de la referida resolución legislativa, en el sentido de ampliar la autorización concedida al Poder Ejecutivo, para que pueda celebrar un nuevo contrato con The Frederick Snare Corporation o con cualquiera otra Empresa Nacional o Extranjera, para la terminación de las obras portuarias del Callao y para la Administración de los muelles de ese Puerto; procurando en todo caso, las mayores ventajas para el Fisco.

Artículo 3o.— Facúltase al Poder Ejecutivo para liquidar o rescindir los contratos celebrados con The Frederick Snare Corporation, y para modificar el que tiene celebrado el Gobierno con la “Cerro de Paseo Copper Corporation”, en lo que se refiere a la obligación de entregar a “The Frederick Snare Corporation” la Administración del Muelle Oársena y del Terminal Marítimo.

Dada, etc.

Lima, 4 de julio de 1933.

Abelardo Solís”.

El señor SOLIS.— Pido la palabra.

El señor SOLIS.— Señor Presidente: La Comisión de Hacienda, al presentar el proyecto en debate, que autoriza al Poder Ejecutivo para celebrar un Contrato con la “Frederick Snare Corporation” o con cualquiera entidad extranjera o nacional, respecto a la prosecución de las obras portuarias, hace referencia expresa al proyecto que se acaba de leer; y no obstante, en el dictamen cuyas conclusiones se discuten hoy, solo considera una de las partes de mi citada iniciativa. En consecuencia, suplico a la Comisión informante se sirva explicarme por qué ha prescindido de los demás artículos de mi proposición; y concluyo insinuando la conveniencia de adoptar como artículos adicionales de la ley que nos ocupa, los que se ha omitido por la Comisión y de los cuales soy autor.

El señor MEDELIUS. — Pido la palabra.

El señor PRESIDENTE.—Puede hacer uso de la palabra el señor Medelius.

El señor MEDELIUS.— Señor Presidente: Ayer expresé que me reservaba el derecho de tratar el fondo de la cuestión que está en debate y, efectivamente, así voy a hacerlo, comenzando por decir que las obras portuarias del Callao no tuvieron su origen en una necesidad impostergable, sino en el deseo de emplear parte de los fondos de los empréstitos nacionales que se contrataron en Estados Unidos, de la misma manera que se empleaban en las obras

de irrigación del Norte de la República.

El primitivo estudio que se hizo en las obras en referencia fué tan deficiente, que de 5'100,000 dólares, que fué la cifra a la cual alcanzaba el contrato suscrito el 10 de febrero de 1928, se llegó después a la cantidad de 8'500,000 dólares, o sea que se aumentó ese Contrato en un 60%. No cabe ninguna explicación sobre esta diferencia tan fantástica, señor Presidente, porque no es posible suponer que los contratistas y los técnicos hayan sido capaces de equivocarse en una cifra tan gruesa, para que unas obras, cuyas características ya se conocían anticipadamente, fueran calculadas, al rectificarse su valor, con un 60% de exceso.

En el Callao hubo ciertamente preocupación el año 1925, por el mejoramiento del Puerto, cuando determinadas circunstancias favorables al Comercio de Importación y de Exportación dieron como consecuencia que el Movimiento Portuario se acercara a 800,000 toneladas; pero esto, señor Presidente, solo duró aquel año, porque ese Movimiento Portuario fué descendiendo rápidamente, y así tenemos que el año 1928, cuando se suscribió el contrato de las obras portuarias, solamente se estaban movilizando algo más de 400,000 toneladas. Luego vino el descenso hasta cerca de 300,000 toneladas, que es lo que se ha movilizado en el último año.

Pero también es necesario tener en cuenta que antes de que se proyectara hacer esas obras, la “Societe Generale”, de París, había formulado propuesta para aumentar la capacidad del Muelle Dársena actual, que dicha entidad administraba, con un costo

relativamente pequeño, y que habría sido suficiente para mantener la eficiencia del Puerto del Callao por espacio de unos veinte años.

No puedo dejar de hacer mención de los valiosos estudios del Ingeniero holandés don Jacobo Krause, quien, contratado por el Gobierno del señor Billingham, vino al país y efectuó una serie de reconocimientos, planos y presupuestos para establecer un puerto en la Isla de San Lorenzo y otro en el mismo Callao. Esos trabajos del ingeniero Krause seguramente son conocidos por las personas que tienen interés en estas cuestiones. En esos estudios se proponía la construcción de un puerto completamente moderno y de gran capacidad en la Isla mencionada, con un gasto de 15.000.000 de soles peruanos, formando parte de la obra la construcción de un Enrocado para unir La Punta con la Isla San Lorenzo, o sea algo así de cuatro millas de extensión. Y al mismo tiempo, con estas importantísimas obras, quedaba preparada dicha isla para construir un dique seco.

El otro proyecto del ingeniero Krause trataba de establecer un puerto en la Ribera de Chucuito, a la altura del Hotel Península. Este puerto era más pequeño que el de San Lorenzo y solamente requería un desembolso de S/. 7.500.000.

Se ve pues, por los datos que acabo de proporeionar al Congreso, que había antecedentes y elementos bastantes que podían determinar qué era lo que más necesitaba el Callao; y, sin embargo, se optó por llevar a cabo las obras costosísimas que están por concluirse y en cuya ejecución se ha invertido ya SEIS MILLONES

Y PICO DE DOLARES, los que, calculados al cambio actual que es sumamente desfavorable, representan algo más de TREINTA MILLONES DE SOLES ORO.

Es indudable que las obras han sido ejecutadas con capacidad técnica por la "Frederick Snare Corporation", así como que esta Compañía constructora recibía siempre, de conformidad con lo estipulado en los contratos respectivos y con anticipación, los fondos que, precisamente, provenían de los empréstitos que se habían celebrado por el Gobierno del Perú con la firma Selligman, de Nueva York. Mas, cuando estos fondos se agotaron, se presentaron las primeras dificultades para proseguir los trabajos, y se apeló entonces a fondos suplementarios, produciéndose la serie de arreglos de financiación, de adelantos, de préstamos, etc., que todos conocemos hasta que esta difícil situación culminó con la paralización de las obras desde el mes de mayo, entiendo, del año 1931. Estas obras así paralizadas, señor Presidente, están causando un grave perjuicio a la Nación, porque bien se sabe que cualquiera construcción que se halle abandonada, como ocurre con las obras portuarias del Callao, tienden a destruirse de manera irremediable.

Por esto, yo siempre he creído y sigo creyendo que es necesario que el Congreso adopte resoluciones rápidas para conseguir que esos trabajos continúen hasta su total terminación, y para que los muelles puedan ser puestos en trabajo cuanto antes. No considero, señor, que debemos prolongar la solución de este asunto que es urgente, con discusiones sobre los precios unitarios y otros aspectos del Contrato y de las obras ya realizadas, porque estas son cuestiones de resorte téc-

nico respecto a las cuales ya, por fortuna, se han emitido informes que han sido puestos en conocimiento de las respectivas Comisiones y que han servido también de base para que la Comisión Principal de Hacienda dictamine en una forma definitiva sobre este particular.

El proyecto presentado por la Comisión Principal de Hacienda, al cual voy a prestar mi voto aprobatorio, casi puedo decir que resuelve la cuestión de continuar y concluir las obras; y la resuelve, señor Presidente, ateniéndose, según dice la misma Comisión, a las transacciones que ya se han realizado entre el Gobierno y la firma constructora, conciliando tanto las exigencias de dicha firma como las conveniencias del Estado. Y mi criterio, señor, es que en una controversia de esta naturaleza, el mejor final que se le puede dar, es una transacción que satisfaga a ambas partes, como efectivamente ha ocurrido con la que se ha celebrado entre el Poder Ejecutivo y la Snare. Yo también tengo el concepto de que las obras realizadas representan lo que el Gobierno ha pagado hasta este momento, porque eso acusa el estudio de la Comisión especialmente nombrada.

Soy de opinión que la "Frederick Snare Corporation" es la que debe continuar las obras citadas, a pesar de que la Comisión Principal de Hacienda, con un espíritu amplísimo, deja al criterio del Gobierno que contrate lo que falta hacer, ya sea con la Snare o con cualquiera otra Compañía. Y voy a explicar por qué pienso así, señor Presidente: la "Frederick Snare Corporation" tiene la obligación de entregar las obras en perfecto funcionamiento, de manera que respondan a una eficien-

cia irreprochable; á que no tengan fallas. Y si esto es así, si se fuera a otorgar a otra Empresa la concesión para ir al término de los trabajos, entonces los primitivos contratantes; los que han llevado a cabo más del 90% de las obras, quedarían, puede decirse, relevados de cualquiera responsabilidad ulterior, por lo mismo, y es necesario que sobre este punto seamos sumamente escrupulosos y previsores. Es posible que la "Frederick Snare Corporation", pueda tener un margen de utilidad sensiblemente mayor que cualquier otro contratista, pero en cambio, el Estado, con este pequeño margen que pueda tener la adquiere, sin lugar a dudas, un Seguro de Eficiencia para poder reclamar y obtener que cualquier defecto que tenga la construcción, sea rectificado y salvado.

Todavía los muelles no han recibido la intensidad del Tráfico Marítimo; sus patios no han recibido el peso de las locomotoras cargadas de material; no se han llenado los almacenes de mercaderías; no se han acoderado los barcos a sus espigones; de tal manera que no se puede, hasta este momento, predecir si las obras responden a la calificación técnica que ellas deben tener. Y este es un punto tan importante, señor Presidente, que yo deseo, por las razones que he expuesto, que el Poder Ejecutivo, al recibir la autorización del Congreso, tenga a bien determinar que sea la "Frederick Snare Corporation" la que concluya las obras portuarias del Callao. Esta Compañía, al continuar realizando las obras referidas, no va a efectuar, a mi juicio, un empréstito al Estado, va a hacer los trabajos al Crédito, que es una cosa muy distinta a hacer préstamos; y al hacer los trabajos al Crédito, el Gobierno fijará la partida respecti-

va en el Presupuesto General de la República, con destino a cubrir el servicio de la deuda que ocurra por este concepto. Por esto considero que no es aplicable el caso mencionado por el señor Castro Pozo. Se trata de obras que se ejecutarán al Crédito, para cuyo pago se señalará una, dos o tres partidas en el Presupuesto Nacional.

Pero además hay un punto sobre el cual quiero llamar la atención del Congreso en forma muy especial, y es el que se refiere a la Administración del Terminal Marítimo por la Snare. La situación de nuestro país, señor Presidente, es difícilísima y, por consiguiente, estamos obligados a buscar economías donde quiera que ellas puedan ser obtenidas. La Administración por la Snare significa un gasto muy fuerte para el Erario; gasto que es necesario e impostergable evitar. El Gobierno tiene capacidad para poder administrar ese Terminal; y si no fuera el Gobierno, señor Presidente, es posible que mediante licitación se halle una entidad que lo administre en una forma que no represente el egrésos fortísimo de TRESCIENTOS A CUATROCIENTOS MIL SOLES ORO ANUALES: cantidad que puede servir, justamente, para ir cancelando en forma gradual las deudas que se hayan adquirido por concepto de la construcción de las obras portuarias del Callao. Por esto, señor Presidente, sin desconocer el valor de la "Frederick Snare Corporation" como Compañía Constructora que ha acreditado sus condiciones de tal, creo no lesionar los intereses de ella, al pronunciarme a favor de que el Poder Ejecutivo asuma la Administración de los muelles; evitándose así que en el futuro se continúe pagando una cantidad

tan fuerte por ese concepto; cantidad que servirá, como ya dije, para la amortización de las deudas que se hubiera adquirido y que se pueda adquirir hasta la terminación de las obras del nuevo Puerto del Callao.

Por las consideraciones que dejo expuestas, me pronuncio por la aprobación del proyecto de la Comisión Principal de Hacienda. Votaré a favor de él; pero dejo constancia expresa de mi opinión para que el gobierno acuerde con la Snare, que ésta sea la única entidad encargada de la terminación de los trabajos que nos ocupan.

El señor GUEVARA.— Pido la palabra.

El señor PRESIDENTE.—Tiene la palabra el señor Guevara.

El señor GUEVARA (Su discurso se publicará después).

El señor ABRIL VIZCARRA.— Pido la palabra.

El señor PRESIDENTE.— El señor Abril Vizcarra puede hacer uso de la palabra.

El señor ABRIL VIZCARRA.— Señor Presidente: Bastarían los rumores insistentes que han estado circulando en estos últimos días alrededor de la cuestión en debate, para que el Congreso, en guarda de su prestigio y volviendo por sus fueros, acordara resolverla previo más meditado estudio. Esos rumores han llegado hasta el Congreso, y nadie ha dicho nada al respecto. El prestigio de esta Asamblea Constituyente obliga, pues, a que se acuerde que este asunto vuelva a Comisión para que lo estudie con mayor detenimiento y nos propon-

ga una solución salvaguardando mejor los vitales intereses del país.

Por otra parte, la autorización que se pretende otorgar al Poder Ejecutivo significa que el Congreso se declara incompetente para abordar este asunto. ¿Acaso no tenemos aquí hombres suficientemente capacitados? Nuestra Comisión Principal de Hacienda ha podido examinar esta cuestión con mayor meditación. Ha pasado la época del Oncenio; pero veo con pena que hoy se vuelve a los mismos métodos que se empleaban entonces. Soy invariablemente contrario a que se dé al Gobierno autorizaciones de esta clase, por muy honorable que aquél sea. Nadie pone en duda la honorabilidad bien cimentada de los hombres que actualmente se hallan en el Poder; pero el Congreso Nacional, en ningún momento puede despojarse de sus atribuciones y echar encima del Ejecutivo una responsabilidad como la que le correspondería si la autorización que hoy nos ocupa le fuera concedida y con la cual se le daría ocasión para que pudiera contraer compromisos a nombre del Estado, que mañana sería, quizá, muy dañinos para el Perú.

Yo pues, haciéndome eco del clamor popular, voy a pasar por el sentimiento de pronunciarme en contra del proyecto en discusión, no porque abrigue el temor de que se va a hacer mal uso de la autorización ni de que va a manejarse deshonestamente los fondos públicos, sino por el Deber Constitucional que tiene el Congreso, de estudiar profundamente los proyectos que se le presentan, y con mayor razón, cuando éstos afectan a la Economía Nacional. Para esto hemos venido aquí: Pa-

ro estudiar y meditar con serenidad y amplitud todos los problemas del país, y, especialmente, los de tanta trascendencia e importancia como el que en estos instantes atrae nuestra atención. Nuestra obligación es ésta. (Aplausos del público asistente a las galerías).

El señor SOTIL.— Pido la palabra.

El señor PRESIDENTE.— Tiene la palabra el señor Sotil.

El señor SOTIL.— Señor Presidente: Felicito al país y me felicito también, por el hecho de haberse producido este debate trascendental o importante; y porque la Comisión de Hacienda del Congreso Constituyente de 1931 haya estado tan acertada para llegar a las conclusiones que nos ha expuesto con tanta brillantez y patriotismo en su dictamen.

La extensa exposición hecha por el distinguido representante de Junín, señor Ingeniero Ruiloba Muñoz, me llenan de gran satisfacción, porque ha demostrado a la República, con el irrefutable testimonio de los números, que el Estado ha conseguido beneficiosas rebajas en las pretensiones de la Empresa Constructora de las obras portuarias del Callao. Debemos tener la seguridad, señores Representantes, de que el señor Presidente de la República y sus compañeros en el Gobierno, no han de omitir medio para obtener aún mayores ventajas en beneficio del País al hacer uso de la autorización que se le va a dar por esta Asamblea; autorización que será puesta en práctica con el elevado patriotismo y el comprobado acierto que distinguen a los hombres que hoy dirigen los destinos de la Nacionalidad.

Como he indicado que una de las compañías asociadas al Contrato de las obras que nos ocupan debe ponerse fuera de derecho para continuar contratos con el Estado, me permito suplicar a la Presidencia se sirva disponer la publicación de este extenso debate, en la parte relativa a los puntos en los cuales tiene responsabilidad la Empresa Norteamericana "Cerro de Pasco Copper Corporation", porque es indispensable que quede expresa constancia de eso y que el público conozca muy bien que aquí hemos defendido en todas sus partes los intereses nacionales en un asunto de tan vital importancia como el que estamos tratando.

El señor MEDELIUS.— Pido la palabra.

El señor PRESIDENTE.— Puede hacer uso de la palabra el señor Medelius.

El señor MEDELIUS.— Expresé que iba a votar a favor del proyecto de la Comisión Principal de Hacienda, y naturalmente, con el fin de justificar mi opinión, he expresado una serie de fundamentos para demostrar por qué lo hacía. Pero como acabo de escuchar las objeciones que el señor Abril Vizcarra formula al manifestar que votará en contra, y aunque reconozco, como es natural, que dicho señor representante como cualquier otro, tiene perfecto derecho para pronunciarse como mejor desee, debo indicar que todos los miembros del Congreso tenemos la conciencia libre para emitir nuestros votos en la forma que nos plazca.

Dicho esto, paso a levantar un cargo que ha hecho el señor Abril Vizcarra, o sea aquel de que

estamos empleando los mismos métodos leguistas: Aquí, señor Presidente, estoy cumpliendo mis deberes de Representante con entera circunspección con gran conocimiento de mis obligaciones y haciendo respetar por sobre todo, mi dignidad de Representante. Mi actuación en el seno del Parlamento no tiene absolutamente mácula, y por esto no puedo convenir con la expresión del señor Abril Vizcarra; expresión que rechazo en lo que a mí pudiera referirse.

El señor ABRIL VIZCARRA.—Pido la palabra.

El señor PRESIDENTE.—Tiene la palabra el señor Abril Vizcarra.

El señor ABRIL VIZCARRA.—Señor Presidente: En la intervención que acabo de tener en este debate, no ha sido mi ánimo ofender a ninguno de los señores Representantes; he hablado en tesis general y he dicho que el Congreso no debe, en ningún momento, despojarse de las facultades que le otorga la Constitución, para delegarlos en otro Poder del Estado. A esto me he referido, señor Medelius y señores Asambleístas.

Indudablemente que en la época del Oncenio se han celebrado contratos de esta misma naturaleza; contratos que entonces parecieron buenos al país, pero que en estos momentos parecen malos porque fueron suscritos a espaldas de la Opinión Pública.

Creo, señor Presidente, que hay que dictar pautas al Poder Ejecutivo, para que ajuste a ellas el Contrato que va a celebrar, con el objeto de que en su alta pene-

tración y patriotismo, pueda cumplir con lo que se le preceptúa en la ley.

He hecho estas aclaraciones, para que la Asamblea conozca bien los alcances de mi anterior intervención.

El señor PRESIDENTE.—Si ningún otro señor Representante hace uso de la palabra, se dará el asunto por discutido. (Pausa). Discutido.

Se va a votar el artículo 1o. de la Comisión. (Pausa).

El RELATOR leyó:

“EL CONGRESO, ETC.,

Ha dado la ley siguiente:

Artículo 1o.—El Congreso Constituyente, en uso de la facultad que le concede el artículo 123o. de la Constitución del Estado, y en vista de los contratos remitidos por el Poder Ejecutivo para la terminación de las obras portuarias del Callao, amplía las facultades concedidas al Poder Ejecutivo por la ley número 7557; autorizándolo para firmar los contratos que existen pendientes con la “Frederick Snare Corporation”, la “Cerro de Pasco Copper Corporation” y la “International Petroleum Company”, o los que celebre con cualquiera otra Compañía Nacional o Extranjera, introduciendo en ellos las modificaciones o ampliaciones que estime convenientes, en resguardo de los altos intereses del Estado, a fin de llevar a cabo la terminación de las obras portuarias del Callao”.

El señor PRESIDENTE.—Los señores Representantes que aprueben este artículo, se digna-

rán expresarlo. (Votación). Los señores que estén en contra. (Votación). Ha sido aprobado...

El señor CASTILLO (Interrumpiendo).—Pido, señor Presidente, que se rectifique la votación.

El señor PRESIDENTE (Continuando).—Se va a rectificar. (Pausa). Los señores Asambleístas que aprueben el artículo que se acaba de leer, se servirán manifestarlo poniéndose y permaneciendo de pie. (Votación). Los señores que estén en contra. (Votación). El Congreso ha confirmado su anterior resolución al respecto...

El señor VENERO (Interrumpiendo).—Solicito, señor Presidente, que conste mi voto en contra.

El señor PRESIDENTE (Continuando).—Constará, señor Representante.

Se va a leer el artículo 2o. del mismo proyecto.

El RELATOR leyó:

“Artículo 2o.—El Poder Ejecutivo nombrará los personeros que estime necesarios para cautelar los ingresos fiscales en la Administración del “Terminal Marítimo”.

Comuníquese, Etc.

Dada, Etc.

El señor PRESIDENTE.—En debate: (Pausa). Si ningún señor Asambleísta hace uso de la palabra, se dará el artículo por discutido. (Pausa). Discutido.

Se va a votar. (Pausa).

“Artículo 2o.— El Poder Ejecutivo nombrará los personeros que estime necesarios para cautelar los intereses fiscales en la Administración del “Terminal Marítimo.”

Comuníquese, Etc.

El señor PRESIDENTE. — Los señores Representantes que aprueben este artículo, se dignarán expresarlo. (Votación). Los señores que estén en contra. (Votación). Aprobado.

Se va a tramitar las adiciones presentadas, que se relacionan con el proyecto que acaba de ser sancionado.

El RELATOR leyó el artículo adicional presentado por los señores Castillo, Castro Pozo y Varracillo, por el cual se dispone que el Poder Ejecutivo someterá a la ratificación del Congreso Nacional el Contrato que suscriba para continuar las obras portuarias del Callao.

El señor PRESIDENTE. — Se va a consultar su admisión a debate.

El señor CASTILLO.— Pido la palabra.

El señor PRESIDENTE. — Puede hacer uso de la palabra el señor Castillo.

El señor CASTILLO.— Señor Presidente: En el curso del debate que acaba de terminar sobre el asunto principal, han quedado en pie las observaciones formuladas por la Representación Socialista, porque no han sido rectificadas satisfactoriamente. Es más, señor Presidente: Algunas de esas observaciones no han sido

contestadas por quienes han intervenido defendiendo el proyecto de la Comisión Principal de Hacienda.

Ahora bien: Como la autorización que se otorga al Poder Ejecutivo tiene amplitud; como es necesario que, por su trascendencia, dicha autorización tenga límite respecto a la revisión de los actos del Gobierno al respecto; como es necesario cautelar debidamente los intereses del País, que son fundamentales, nosotros planteamos, por medio del artículo adicional leído, que una vez que el Poder Ejecutivo suscriba los contratos que correspondan, cualquiera que sea la Empresa, aquéllos sean sometidos a la ratificación del Congreso. La Tradición Parlamentaria del Perú ha sido la de que siempre que el Gobierno no ha suscrito algún Contrato de relativa trascendencia, éste merezca la ratificación del Congreso. Por más que el Gobierno cuente hoy con la plena confianza de la Mayoría Parlamentaria, creemos indispensable que se adopte el temperamento que proponemos.

El señor PRESIDENTE. — Se va a consultar. (Pausa). Los señores Asambleístas que admitan a debate la adición de los señores Representantes Socialistas, cuya lectura acaba de producirse, se dignarán manifestarlo. (Votación). Los señores que estén en contra. (Votación). Ha sido admitida a debate...

El señor CASTILLO (Interrumpiendo).— Solicito a la Presidencia se sirva consultar al Congreso si dispensa del trámite de Comisión a dicho artículo.

El señor PRESIDENTE (Continuando).— Se va a consultar.

El señor MEDELIUS.— Pido la palabra.

El señor PRESIDENTE. — El señor Medelius tiene la palabra.

El señor MEDELIUS.— Señor Presidente: Esta adición, en su esencia, destruye por completo la autorización que el Congreso acaba de otorgar al Poder Ejecutivo. Es necesario proceder consecuentemente con los acuerdos que aquí se adoptan. No voy a hacer mérito de las opiniones que se han expuesto con relación a la confianza, porque está de más expresar que el Parlamento tiene plena fé en los actos del Poder Ejecutivo al hacer uso de la autorización que hoy recibe de nosotros. Voy a llevar mi intervención a otro terreno.

No hay absolutamente ninguna razón para que el Contrato no entre en vigencia sin la previa ratificación del Congreso. Los estudios que se han efectuado acerca de las obras por realizarse son tan completos; son tan amplios, que todos los Representantes que hemos tenido interés en la cuestión, nos hemos enterado de los más mínimos detalles. Allí en los estudios que se han efectuado por la Comisión especial de ingenieros, en las notas del señor Basadre, en los diversos proyectos de contratos que se han presentado ante los Ministerios de Hacienda y Comercio y de Fomento y Obras Públicas; en todos los documentos que son copiosísimos y que se hallan insertos en el expediente de la materia, hay la sensación de que no existe un solo aspecto, el más mínimo detalle por investigar. Por consiguiente, esa adición no es sino el exponente de un deseo, de los señores Re-

presentantes Socialistas, que no podemos aceptar, porque con ella solo se conseguirá que el asunto sufra una nueva peregrinación; ¿quién sabe de otro año más! y que, por lo tanto, la reiniciación de las obras portuarias del Callao se retarde aún más tiempo, con grave perjuicio para los intereses del País. Este es el punto capital. Es indispensable que los legisladores seamos prácticos y veamos las cosas con un amplio sentido de la realidad de ellas. Los altos intereses del Estado reclaman en algunos casos, como el presente, que se tenga fé en los hombres que manejan la Cosa Pública. Nosotros hemos hecho un estudio laborioso del asunto, y al emplear el término "nosotros", lo hago refiriéndome a los que hemos acompañado a la Comisión Principal de Hacienda en los múltiples aspectos de la labor que ha realizado no solamente en contacto con los miembros de la Representación Nacional, sino también con el público. Se ha invitado a las reuniones de la Comisión citada, a todas las personas que han tenido y tienen intereses en este asunto. No ha habido un solo punto que no se haya tomado en cuenta. Entonces, ¿por qué se va a reclamar una nueva relación para que las obras portuarias del Callao puedan proseguir hasta su terminación?

Por estas razones, estoy seguro de que la Mayoría, que está inspirada en un sano propósito de bien público, no ha de permitir que la adición que se acaba de leer sea dispensada del trámite de Comisión.

El señor VENERO.— Pido la palabra.

El señor PRESIDENTE.— Puede hacer uso de la palabra el señor Venero.

El señor VENERO.— Señor Presidente: En mi concepto, la dispensa del trámite de Comisión en consulta procede y debe aceptarse por la Asamblea; pues con el artículo adicional de que se trata, que debe de una vez formar parte del texto de la ley, no se infiere desaire al Gobierno ni se quiere expresar falta de fé en sus actos. Todos sabemos que el Poder Ejecutivo está inspirado, como nosotros, del mejor deseo para que esta cuestión de la prosecución de las obras portuarias del Callao sea un hecho real cuanto antes, a fin de que el País goce los beneficios que de ellas espera. Y también sabemos que el Gobierno procederá de acuerdo con las aspiraciones nacionales al respecto; pero esto no quiere decir que el Parlamento se ponga al margen y no pueda ratificar el contrato o los contratos que pudieran suscribirse. El Congreso no puede despojarse de la facultad que tiene para revisar y sancionar los actos trascendentales del Poder Ejecutivo, cuando se trata de los altos intereses del país.

Por estas breves consideraciones, apoyo el pedido de dispensa que está en consulta.

El señor SIERRA MONTE-NEGRO.— Pido la palabra.

El señor PRESIDENTE.— El señor Sierra Montegro tiene la palabra.

El señor SIERRA MONTE-NEGRO.— El señor Medelius dice, señor Presidente, que la adición de los señores Representantes Socialistas destruye la finalidad del proyecto ya aprobado; y yo le indico que, precisamente, es todo lo contrario: Lo comple-

menta, porque ese proyecto acabado de aprobar se basa en las disposiciones del artículo 123o. de la Constitución del Estado, inciso 6o. que dice: "Autorizar al Poder Ejecutivo para que negocie empréstitos, empeñando la Hacienda Nacional y señalando fondos para su amortización". El Congreso todavía no ha señalado esos fondos; de manera que forzosamente tiene que revisar el Contrato.

Como se ve, pues, la adición que me ocupa está encuadrada dentro del proyecto aprobado.

Me pronuncio a favor de la dispensa del trámite de Comisión que ha pedido el señor Castillo.

El señor RUILOBA MUÑIZ.— Pido la palabra.

El RELATOR leyó: El señor Ruiloba Muñiz puede hacer uso de la palabra.

El señor RUILOBA MUÑIZ.— Yo también me opongo a la dispensa en consulta.

Además, solicito, señor Presidente, que después de tramitarse las adiciones que se hallan en Mesa, se sirva usted poner en debate el proyecto de "Impuestos de Muellaje", cuyo rendimiento servirá de base para la operación financiera que se lleve a efecto con el fin de atender a los servicios del Contrato a que se contrae la autorización que acabamos de otorgar al Gobierno.

El señor PRESIDENTE.— Bien, señor Representante. Los señores Representantes que acuerden que la adición de los señores Representantes Socialistas sea dispensada del trámite de

Comisión, se servirán manifestarlo. (Votación). Los señores que estén en contra. (Votación). Ha sido desechada.

En consecuencia, pasa el asunto a la Comisión Principal de Hacienda.

El RELATOR leyó:

“ADICION:

El Poder Ejecutivo, al celebrar el Contrato con la “Frederick Snare”, deberá tener presente que solo son de abono en favor de la “Snare”, los precios de los rompeolas bajo las dimensiones estipuladas en el Contrato.

Asimismo, al fijarse los precios unitarios para las obras por hacer, tendrá en cuenta las diferencias económicas actuales con relación a la fecha de los primeros contratos.

**Piden dispensa de trámites.**

Lima, Setiembre 15 de 1933.

(Firmado) **Victor J. Guevara.**—  
**Manuel E. Cordero.**— **José M. Ecház.**

El señor PRESIDENTE. — Se va a consultar la admisión a debate.

El señor SOLIS.— Pido la palabra.

El señor PRESIDENTE. — Tiene la palabra el señor Solís.

El señor SOLIS.— Es para declarar constancia de mi adhesión al artículo adicional que se acaba de leer.

El señor PRESIDENTE. — La Mesa toma nota de la adhesión expuesta por el señor Solís.

El señor VENERO.— Pido la palabra.

El RELATOR leyó:  
El señor Venero puede hacer uso de la palabra.

El señor VENERO.— Yo también me adhiero a la adición presentada por los señores Guevara, Cordero y Ecház, señor Presidente.

El señor PRESIDENTE. — Igualmente se toma nota de la adhesión del señor Venero.

Se va a consultar (Pausa). Los señores Representantes que admitan a debate la adición que se acaba de leer, se servirán manifestarlo. (Votación). Los señores Representantes que estén en contra. (Votación). Admitida a debate, se va a consultar la dispensa del trámite de Comisión solicitada en el pliego leído. (Pausa). Los señores Asambleístas que la acuerden, se dignarán expresarlo. (Votación). Los señores que estén en contra. (Votación). El resultado ha sido inerte...

El señor CEVALLOS CAHVEZ (Interrumpiendo).— Suplico a la Presidencia se sirva disponer se lea nuevamente la adición.

El señor PRESIDENTE.— Se va a leer.

El RELATOR leyó:

“ADICION:

El Poder Ejecutivo, al celebrar el Contrato con la “Frederick Snare”, deberá tener presente que solo son de abono en favor de la “Snare”, los precios de los rompeolas bajo las dimensiones estipuladas en el Contrato.

Asimismo, al fijarse los precios unitarios para las obras por hacer, tendrá en cuenta las diferencias económicas actuales con relación a la fecha de los primeros contratos.

**Piden dispensa de trámites.**

Lima Setiembre 15 de 1933.

(Firmado) **Victor J. Guevara.**—  
**Manuel E. Cordero.**— **José M. Ecház.**

El señor MEDELIUS.— Pido la palabra.

El señor PRESIDENTE. — Tiene la palabra el señor Medelius.

El señor MEDELIUS.— El texto de esta adición es impertinente, señor, porque ya las Comisiones de Ingenieros respectivas han ventilado el asunto en forma amplísima, tanto en lo que respecta a admitir la cantidad de roca que se arrojó al Mar como a fijar los precios unitarios; de tal manera que el Congreso, al aceptar la adición de los señores Guevara, Cordero y Echaiz, no haría otra cosa que compliar una transacción ya efectuada y sobre la cual existen cifras acordadas entre el Gobierno y la “Frederick Snare Corporation”. Transacción en la que la “Snare” ha exigido hasta donde ha podido y el Gobierno ha exigido también hasta donde la ha sido posible. De suerte, pues, que ya están contemplados y muy bien los intereses del Estado y se ha exigido a la Compañía Constructora lo más que puede ceder.

Por estas razones, no solo me opongo a la dispensa en consulta, sino estimo que la adición de que se trata es innecesaria.

El señor RUILOBA MUÑIZ.  
—Pido la palabra.

El señor PRESIDENTE. —  
El señor Ruiloba Muñiz puede hacer uso de la palabra.

El señor RUILOBA MUÑIZ.  
—Señor Presidente: Un señor Representante ha dicho que algunas de las observaciones que se ha formulado en el curso del debate del asunto principal que nos ha estado ocupando, no han sido contestadas; y me solicitó que, como miembro de la Comisión Principal de Hacienda, tomase a mi cargo el estudio de la parte técnica. Es por esto que debo declarar que, efectivamente, no hice aclaración acerca de la roca, por no cansar más la atención del Congreso.

La Comisión de Ingenieros ha hecho una exposición completa sobre el asunto de la roca; y la exposición muy patriótica y muy capaz que el señor Guevara ha contemplado, está contestada en el dictamen de la Comisión de Ingenieros. En el Contrato, dice que las dimensiones aproximadas serán de 1.1. aguas adentro por 1. 1½ aguas afuera. Entonces la discusión ha versado sobre cuál es el límite de la palabra "aproximado", y de ahí ha arrancado la diferencia sustancial de los volúmenes de roca, porque el Contrato ha establecido que la roca se medirá en carros del Ferrocarril y el mismo Inspector Técnico, señor Basadre, es el que otorgaba los precios sobre la roca que se depositaba en carro antes de vaciarse. Es por eso que yo para no cansar a la Asamblea, no dí esta explicación.

Ahora bien: La diferencia...

El señor GUEVARA (Interrumpiendo).— Perdón, señor

Ruiloba Muñiz: El Ingeniero señor Basadre, precisamente manifestó que él había hecho su oposición no solo una vez sino varias, acerca de esa cantidad de roca que estaba anotada por la "Frederick Snare Corporation".

El señor RUILOBA MUÑIZ (Continuando). — Desgraciadamente, señor Guevara, esa no es la realidad, porque yo he podido estudiar dos informes del Ingeniero Basadre, aprobando las obras, y en esos dos informes, el señor Basadre da crédito por los 943,000 metros cúbicos de roca; y después de haber dado crédito por tres veces sobre esta roca, una vez concluido el Rompeolas, se inician las atingencias sobre las cantidades que se debían reconocer.

Desgraciadamente los recibos del señor Basadre son recibos oficiales del Perú ante la Compañía; y por otra parte, esta roca se ha admitido y se ha calculado en precios aceptados por contratos y leyes. Y la diferencia de precios estriba en que la Roca que se echa para el Rompeolas es de dos calidades: la del Contrato original y la de los contratos adicionales; y en que para su medición, la del centro en Piedra Menuda que tiene costo distinto a la roca del forro, cuyo peso no puede ser menor de **cinco toneladas**. Está al alcance de la Asamblea, que el precio será uno para los carros del Ferrocarril que llevan piedras de **veinte pulgadas** y otro para los carros que conducen piedras que pesan **cinco toneladas** y de **más de una Yarda Cúbica**. Por esto es que existe la diferencia, y por lo que la Comisión de Ingenieros, al estudiar el punto, haya conseguido que la "Snare" rebaje el precio de **dos dólares**

cuarenta a un dólar quince sobre mil metros cúbicos de roca que ya tiene depositados ésta.

He hecho esta breve aclaración, para que no se crea que el silencio de la Comisión Principal de Hacienda se debía a que tenían razón los que hacían la atingencia. He estudiado a fondo el dictamen de la Comisión de Ingenieros, y como Profesional, manifiesto que lo he hallado correcto.

En lo que se refiere a la adición, no hallo más inconveniente que el que quita claridad a la ley presentada por la Comisión de Hacienda, en el sentido de que quizá podría interpretarse como desconfianza y como temor de que el Gobierno pudiera pagar más de lo contratado. Fuera de este punto de vista, no hay ninguna oposición de mi parte.

Debo manifestar al Congreso, que en el dictamen de la Comisión Principal de Hacienda y en el proyecto aprobado, se dá facultad al Poder Ejecutivo para que pueda llevar a cabo un Contrato contemplando los intereses del Estado; y que, naturalmente, el Gobierno no va a aceptar de abono a pagar cantidades a que no tenga legítimo derecho la Compañía.

Si efectivamente el Poder Ejecutivo trata hoy de llevar a cabo la terminación de las obras, me parece que sería coactar sus facultades si dentro de estas transacciones hacemos una imposición.

Respecto de este asunto, se ha hecho una especie de soufflé, por que las obras que costaban siete millones de dólares, se han construido hasta la fecha por valor

de 6,300.000, faltando sólo 700,000 dólares, o sea el 10 por ciento del monto total, y se ha estado discutiendo y alargando este asunto durante dos años. En este período se ha gastado por interés del Capital, mayor cantidad de la que representa el importe de la que terminación de las obras. Por esto, dentro de la ley general, está contemplada esa adición; de tal manera que el Poder Ejecutivo pueda transar todas las dificultades, pero podría como una recomendación y no en forma de ley, enviarle el pedido del señor Guevara.

Por lo dicho, creo que mejor sería que la iniciativa de los señores Guevara, Cordero y Echáiz fuera transmitida como recomendación al Gobierno, y no como parte integrante de la ley.

El señor PRESIDENTE. — Tiene la palabra el señor Venero.

El señor VENERO. — Señor Presidente: Quiero hacer constar que las opiniones de los técnicos que han intervenido en el asunto y del Gobierno, y las expresadas en la adición que se acaba de leer, son iguales y concurren a un mismo fin; y, por lo mismo, no hallo la oposición que se cree existe entre ellas.

De otro lado, el derecho que asiste al País para no pagar aquello que no estaba contratado, tiene que subsistir ya sea porque se afirme ese derecho nacional ante un Tribunal o que se realice una transacción.

Rectifico así lo dicho por el señor Medeiros; y concluyo apoyando el pedido de dispensa del trámite de Comisión.

El señor GUEVARA. — Pido la palabra.

El señor PRESIDENTE. — Puede hacer uso de la palabra el señor Guevara.

El señor GUEVARA. — (Su discurso se publicará después).

El señor BALBUENA. — Pido la palabra.

El señor PRESIDENTE. — El señor Presidente de la Comisión Principal de Hacienda tiene la palabra.

El señor BALBUENA. — Las observaciones formuladas por los señores Ruiloba Muñiz y Guevara me llevan a una situación de perplejidad para producir mi voto inmediato: y es por esto que suplico al señor Guevara que, si para ello no tiene inconveniente, se sirva acceder a la invitación que le hago a efecto de que mañana mismo se reúna con la Comisión que preside y con el ingeniero, señor Basadre, a fin de estudiar el artículo adicional de que se trata y pronunciarnos sobre la resolución que más convenga al respecto, porque creo que, en realidad, lo que se desea, es que el Congreso se pronuncie sobre un aspecto que es esencialmente técnico, no obstante que se le da las apariencias de legalidad.

No tengo inconveniente, en principio, para aceptar que se exprese en la ley que se cumpla con las obligaciones contractuales; pero, sin embargo, debo manifestar que hay obligaciones que deben ser cumplidas extra Contrato. Esto sucede en la vida y es la buena fe lo que lo origina. Como quiero que el voto del Congreso sobre el particular sea justo y no entorpezca el uso de la autorización

dada al Poder Ejecutivo, suplico, pues, al señor Guevara y a los demás señores autores de la adición, se dignen permitir que ésta se aplace por veinticuatro horas, para llenar la finalidad que he indicado.

El señor GUEVARA. — Acepto las indicaciones hechas por el señor Balbuena; pero como está al voto el pedido de dispensa del trámite de Comisión, solicito que la Presidencia se sirva proceder a la rectificación que está pendiente, y dejar así expedito el camino para que una vez producido el estudio que vamos a hacer la Comisión dictaminadora, el Ingeniero Basadre y los autores de la adición, pueda ésta ponerse en debate sin pérdida de tiempo.

El señor PRESIDENTE. — Se va a repetir la consulta. (Pausa). — Los señores representantes que acuerden la dispensa del trámite de Comisión solicitada por los señores autores del artículo adicional que se acaba de leer, se servirán expresarlo poniéndose y permaneciendo de pie. (Votación). Los señores que estén en contra. (Votación). Ha sido acordada.

En consecuencia, pasa el asunto a la Orden del Día.

El RELATOR leyó:

“ADICION:

Los Representantes que suscriben, recomiendan al Poder Ejecutivo que en el Contrato que va a celebrar para la terminación de las obras portuarias, tome en consideración la propuesta que existe para la Construcción del Puerto en que se realizarán manobras de Tráfico, sin que dicha construcción grave al Erario.

Lima, Setiembre 14 de 1933.  
(Firmado) **Carlos Guerra.— V. Mendivil**'.

El señor PRESIDENTE. — Se va a consultar. (Pausa). Los señores Asambleístas que admitan a debate esta adición, se dignarán manifestarlo. (Votación). Los señores que estén en contra. (Votación). Admitida a debate...

El señor GUERRA (Interrumpiendo).— Pido, señor Presidente, se sirva usted consultar la dispensa del trámite de Comisión.

El señor PRESIDENTE (Continuando).— Se va a consultar. (Pausa). Los señores que acuerden la dispensa pída por el señor Guerra, se servirán manifestarlo. (Votación). Los señores que estén en contra. (Votación). Acordada la dispensa, pasa el asunto a la Orden del Día.

El RELATOR leyó:

“ADICION:

Recomiéndase al Poder Ejecutivo, la mejora en las condiciones de Administración del “Terminal Marítimo” i su cancelación, a fin de emplear las economías que se produzcan por una u otra razón, en atender al pago de las deudas

pendientes por concepto de la construcción de las obras portuarias del Callao.

Lima, 15 de Setiembre de 1933.  
(Firmado) **O. Medelis**'.

El señor PRESIDENTE.— Se va a consultar. (Pausa). Los señores Asambleístas que admitan a debate esta adición, se servirán expresarlo. (Votación). Los señores que estén en contra. (Votación). Ha sido admitida a debate...

El señor MEDELIUS (Interrumpiendo).— Perdón, señor Presidente: Suplico a usted se digne consultar al Congreso si acuerda dispensar a esta adición el trámite de dictamen.

El señor PRESIDENTE (Continuando).— Se va a consultar. (Pausa). Los señores Representantes que estén porque a esta adición se le dispensa del trámite indicado por el señor Medelius, se servirán manifestarlo. (Votación). Los señores que estén en contra. (Votación). Acordada la dispensa, pasa el asunto a la Orden del Día.

El señor SOLIS.— Pido la palabra.

El señor PRESIDENTE. — Puede hacer uso de la palabra el señor Solís.

El señor SOLIS.— Señor Presidente: Creo que es llegado el momento de discutir el proyecto que tengo presentado y al cual se dió lectura en el curso del debate de la iniciativa de la Comisión Principal de Hacienda.

El señor RUILOBA MUÑIZ.— Pido la palabra.

El señor PRESIDENTE.— El señor Ruiloba Muñiz puede hacer uso de la palabra.

El señor RUILOBA MUÑIZ.— Yo también solicito que se ponga en debate el proyecto sobre el “Impuesto de Muelleaje y Tonnaje”, que ha venido incluido en el expediente del Gobierno y que complementa la ley que enantes aprobamos.

El señor PRESIDENTE. — Como ven los señores Solís y Ruiloba Muñiz, muchos señores Representantes acaban de abandonar la Sala; y como, además, la hora es avanzada, los proyectos aludidos serán puestas en debate el día próximo. Se suspende la sesión.

Eran las 8 h. 40' p. m.

Por la Redacción.

**F. D. Brenner Acha.**