

# REPUBLICA DEL PERU

## DIARIO DE LOS DEBATES

DEL

## CONGRESO CONSTITUYENTE DE 1931

PUBLICACION OFICIAL

No. 145

---

SESION DE ASUNTOS GENERALES

---

LUNES 18 DE SETIEMBRE DE 1933

---

PRESIDENCIA DEL Sr. DOCTOR DON CLEMENTE J. REVILLA

**SUMARIO:**— Se pasa lista.— Se abre la sesión.— Se aprueba el Acta de la anterior. El señor Ruiloba deja constancia de su protesta por la forma como el diario "El Callao" tergiversa sus intervenciones relacionadas con el proyecto de obras portuarias del puerto del Callao.— Se dá cuenta del Despacho: proyectos y dictámenes.— El señor Castillo deja constancia de su protesta por la forma como fué disuelta una manifestación de estudiantes de la Universidad Mayor de San Marcos.

**ORDEN DEL DIA.**— Se dá lectura a las adiciones propuestas por los señores Medelius; Ruiloba; Solís; Guevara, Cordero y Echaiz; Guerra y Mendivil, al proyecto sobre obras portuarias del Callao.— Intervienen los señores Ruiloba, Medelius, Castro Pozo, Solís, Balbuena, Venero, Lozada Benavente, Mendivil y Castillo.— De conformidad con lo propuesto por el señor Balbuena y aceptado por los autores de las mencionadas adiciones, el Congreso acuerda remitirlas para conocimiento del Poder Ejecutivo, en forma de recomendaciones, junto con la versión taquigráfica del debate producido alrededor de ellas.— El señor Gamarra solicita que se dé trámite al dictámen de la Comisión de Redacción recaído en el proyecto de Ley Orgánica de Descentralización. El señor Castillo pide que se ponga a debate el proyecto relativo a las urbanizaciones de Lima y Callao.— La Presidencia ofrece atender dichos pedidos oportunamente.— En debate el proyecto del Ejecutivo sobre creación de los impuestos de muellaje y tonelaje, previas las in-

tervenciones de los señores Balbuena y Ruiloba, se pone en discusión el dictámen de la Comisión Principal de Hacienda, que propone un proyecto sustitutorio.— Después de las intervenciones de los señores Medelius, Diez Canseco Romaña, Balbuena, Lanatta, Ruiloba, Castro Pozo y Tirado, se aprueba el Artículo 1o. del proyecto sustitutorio de la Comisión.— Prévias las intervenciones de los señores Tirado, Castro Pozo y Medelius, se aprueba el Artículo 2o.— Después de las intervenciones de los señores Lanatta, Arca Parró, Tirado y Castillo, quien solicitó que la votación se hiciera por partes, se aprueba la primera parte del Artículo 3o.— Sin debate, se rechaza la segunda parte.— El señor Tirado deja constancia de su voto favorable.— Sin debate se aprueba la tercera y última parte del citado Artículo 3o.— Sin debate y sucesivamente, se aprueban los Artículos 4o. 5o. del proyecto sustitutorio de la Comisión.— A solicitud del señor Tirado, el Congreso acuerda que se tome como redacción el texto del proyecto y que se tramite la autógrafa respectiva, sin esperar la aprobación del Acta.— Se levanta la sesión.

---

Siendo las 6 y 10 p. m., con los Secretarios, señores SALAZAR y FREYRE, se pasó lista, a la que respondieron los señores: Alva, Abril Vizcarra, Arca Parró, Arriola, Artadi, Avila, Badani, Baiocchi, Balbuena, Bazán, Beroldo, Bueno, Burga Hurtado, Cáceres (don Dagoberto), Cáceres (don Emiliano), Cáceres Gaudet, Canales, Carrillo Benavides, Casanova, Castillo, Castro Pozo, Cevallos Chávez, Cordero, Cosio, Dalman, Delgado (don Alberto), Delgado Gutiérrez, Diez Canseco Romana, Echáiz, Escardó Salazar, Fejoo Reyna, Fuentes Aragón, Gamarra, Guerra, Guevara, Hidalgo (don Esteban), Hidalgo (don Juan José), Lanatta, Lozada Benavente, Lozano, Madrid Miró, Madueño, Maldonado, Maraví, Medeiros, Mendivil, Meneses Cornejo, Mercado, Merino, Monteagudo, Montegro, Montes, Muñiz, Ocampo, Ortega, Padilla, Abrill, Paredes, Pastor, Prieto, Puga, Roca, Rodríguez (don Luis), Rosenthal, Ruiloba, Saavedra Pinón, Sayán Alvarez, Sierra, Sisniegas, del Solar, Solís, Sotil, Sousa Miranda, Tirado, Trelles (don Efraín), Trelles (don Juan A.), Vara Cadillo, Velazco, Venero, Villagarcía, Villena y Wiewland.

**FALTARON A LA LISTA**, los señores: Calmell del Solar, Delgado (don Wenceslao), Parodi, Arévalo, Belón, Bustamante de la Fuente, Cuculiza, Chirinos Pacheco, Doig y Lora, Eguigüren, Esparza, Flores, Frisancho, González Honderman, Herrera, Hoyos Osoreo, Huaco, Lira, Lizárraga, Manzanilla, Peña, Portocarrero, Ramos, Revilla (don M. Pompeyo), Rodríguez (don Segundo Sergio), Romero, Santiváñez, Tamayo, Velarde, Velázeo Aragón y Vivero Lostaunau.

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

El señor **PRESIDENTE**.— Con el quórum de Reglamento, se abre la sesión. (Pausa). Se va a leer el Acta de la anterior.

El **RELATOR** dá lectura al mencionado documento.

El señor **PRESIDENTE**.— En observación el Acta. (Pausa). Si no se formula ninguna, se dará por aprobada. (Pausa). Aprobada el Acta.

El señor **RUILOBA**.— Pido la palabra.

El señor **PRESIDENTE**.— El señor representante por Junín, puede hacer uso de la palabra.

El señor **RUILOBA**.— Señor Presidente: En la edición de ayer, del diario "El Callao" aparece una publicación relativa a mis intervenciones en la sesión anterior, en el debate del proyecto relacionado con la terminación de las obras portuarias del Callao, en cuya publicación se tergiversa, maliciosamente, el espíritu de mis intervenciones como miembro de la Comisión Principal de Hacienda, cuyo dictamen, en este asunto, he tenido el honor de suscribir. Aun cuando todos conocemos la posición del periódico "El Callao" con respecto a dicho asunto, pues durante dos años viene realizando una campaña de defensa de intereses particulares, yo dejo constancia de mi protesta por la forma cómo el aludido diario se ha permitido juzgar mi actitud.

Yo he sustentado, aquí, el dictamen emitido por la Comisión Técnica de Ingenieros nombrada

por el Gobierno en relación con este asunto, basado en el dictamen, técnico también, de la Comisión Portuaria y en el informe de la Dirección General de Hacienda sobre el mismo particular; y, como encargado por el Presidente de la Comisión Principal de Hacienda, en mi calidad de Ingeniero y miembro de ella, he hecho un minucioso estudio de todos los documentos existentes, y con el conocimiento pleno de la cuestión, he presentado a la Cámara mis opiniones al respecto, situándome en el plano de justicia que acostumbro en todos mis actos y, por consiguiente, muy lejos de la posibilidad de defender intereses particulares de nadie. Yo no he venido a este Congreso a defender intereses particulares, ni para obreros ni para capitalistas. Yo estoy aquí, señor, para hacer siempre la defensa de los intereses nacionales. Protesto, pues, y quiero que quede constancia de ello, por la forma como el diario "El Callao", se ha permitido juzgar mis intervenciones en el asunto a que me refiero.

El señor **PRESIDENTE**.— Quedará la constancia que solicita el señor representante. Se va a dar cuenta del Despacho.

### DESPACHO

El **RELATOR** dá cuenta de los siguientes documentos:

### PROYECTOS

Del señor Ministro de Justicia, Instrucción, Beneficencia y Culto, rubricado al margen por el señor Presidente de la República, ampliando el artículo 48o. de la Ley Orgánica de Enseñanza, en el sentido de que los gocees que

concede a los funcionarios administrativos de Enseñanza, está comprendido, también, el derecho de cesantía.

A las Comisiones de Instrucción y Principal de Legislación.

—Del señor Ministro de Hacienda, rubricado al margen por el señor Presidente de la República, sobre transferencias de partidas del Pliego de su Ramo, del Presupuesto General vigente.

A la Comisión Principal de Presupuesto.

—Del mismo señor Ministro, rubricado al margen por el señor Presidente de la República, relativo a transferencias de partidas del Pliego de Justicia e Instrucción, del Presupuesto General en ejercicio.

A la Comisión Principal de Presupuesto.

—Del mismo señor Ministro, rubricado al margen por el señor Presidente de la República, sobre transferencias de partidas del Pliego de Marina y Aviación, del Presupuesto General en vigencia.

A la Comisión Principal de Presupuesto.

### DICTAMENES

—De la Comisión de Redacción, en el proyecto de Ley Orgánica de Descentralización; con firmas incompletas.

Quedó a la Orden del Día por acuerdo del Congreso, a solicitud del señor Gamarra.

El señor CASTILLO. — Pido la palabra.

El señor PRESIDENTE. — No hay nada en debate.

El señor CASTILLO. — Aunque, como lo manifiesta la Presidencia, no hay nada en debate, sin embargo, para el país, hay grandes cuestiones que esclarecer.

El Sábado se ha disuelto, en mala forma, una pacífica manifestación de estudiantes que pedían la reapertura de la Universidad Mayor de San Marcos. Dejamos constancia, ante el Congreso y ante el país, de nuestra protesta, y expresamos que esta política del Gobierno significa, en esta forma, la continuación de una política repudiada en el país.

En su oportunidad presentaremos la interpelación correspondiente, al Ministerio de Gobierno. (Aplausos).

El señor PRESIDENTE. — Quedará constancia de las palabras del señor representante.

Se va a pasar a la Orden del Día.

### ORDEN DEL DIA

#### Adiciones al proyecto relacionado con las obras portuarias del Callao

El señor PRESIDENTE. — Se va a dar lectura a las adiciones presentadas al proyecto sobre obras portuarias del Callao.

El RELATOR leyó:

Recomiéndase al Poder Ejecutivo, la mejora en las condiciones de administración del Terminal Marítimo, o su cancelación, a fin de emplear las economías que se produzcan, por una u otra

razón, en atender el pago de las deudas pendientes por concepto de la construcción de las Obras Portuarias del Callao.

Lima, 15 de Setiembre de 1933.

O. Medelius.

El señor PRESIDENTE. — En debate.

El señor RUILOBA. — Pido la palabra.

El señor PRESIDENTE. — El señor representante por Junín, tiene la palabra.

El señor RUILOBA. — (Su discursos, con el que fundamentó una fórmula sustitutoria de la adición del señor Medelius, cuya lectura solicitó, se publicará después).

El señor PRESIDENTE. — Se va a dar lectura a la adición del señor Ruiloba.

El RELATOR leyó:

Recomiéndase al Poder Ejecutivo la rápida terminación de las Obras Portuarias del Callao y para que, tan pronto como sea posible, gestione un empréstito a base de las mismas garantías que respalden los adeudos pendientes por concepto de las construcciones portuarias y por la adquisición del Muelle y Dársena, cancelando a la brevedad posible, con dicho empréstito o con otros fondos, los contratos que, una vez terminado el puerto, pudieran coactar la libre administración por el Estado, de la indicada propiedad.

Lima, 18 de Setiembre de 1933.

Luis Ruiloba M.

El señor MEDELIUS. — Pido la palabra.

El señor PRESIDENTE. — El señor representante por el Callao, tiene la palabra.

El señor MEDELIUS.— Yo, señor Presidente, considero que mi adición deja, precisamente, al Ejecutivo la puerta abierta, bien sea para rescindir el contrato o para introducir mejoras en los gastos de administración que, todos estamos de acuerdo, son sumamente fuertes. La adición del señor Ruiloba mantendría la situación actual, que es necesario modificar en provecho del país, que necesita hacer economías. Por estos fundamentos, yo creo que la adición del señor Ruiloba, en realidad, no persigue el mismo propósito que la mía; de manera que puede substituir mi intención para que, inmediatamente, se consigan economías.

El señor RUILOBA. — (Su discurso, insistiendo en la fórmula que ha propuesto, se publicará después).

El señor MEDELIUS.— Señor Presidente: Hay una razón poderosa a favor del país. Como el Terminal Marítimo deja partida fuerte en la administración, porque los ingresos no bastan a cubrir los gastos, entre los cuales figuran, señor, 50 mil dólares que cuesta la administración de la Snare, mi adición tiende a recomendar al Ejecutivo que procure aminorar estos gastos, o, si no, que proceda a cancelar la administración de la Snare, para que, con lo que se economice, se pueda, en primer lugar, comenzar la amortización a la Snare y también a la Cerro de Pasco Copper Corporation, por los antici-

pos hechos al Gobierno. No se suponga, señor, como se pondrá ver por la adición, que es de mi parte un acto hostil para la Snare Corporation, administradora en la actualidad, del Terminal Marítimo; se trata de algo que tiende a beneficiar al Estado: hacer la economía de una apreciable cantidad de dinero, que va a emplearse en cancelar lo que se está debiendo.

Por supuesto que la adición del señor Ruiloba, también podía proceder como una iniciativa aparte, desde que no tiene semejanza con la mía, ni persigue el mismo propósito. El señor Ruiloba considera que haciéndose un empréstito, por ejemplo, se podría cancelar tanto la Snare, como a la Cerro de Pasco. Esto es evidente. Ojalá fuera posible. De manera que el señor Ruiloba puede pedir que su adición continúe por cuerda separada, pero sin intentar substituir a la mía, que la considero, señor Presidente, vital, por las razones que he expuesto.

El señor CASTRO POZO. — Pido la palabra.

El señor PRESIDENTE. — El señor representante por Huara, tiene la palabra.

El señor CASTRO POZO. — La prolongación de este debate, señor Presidente, acerca de las adiciones que se han propuesto al contrato que ya se ha discutido, está dando la razón a la representación socialista, cuando ésta se oponía a que se aprobara la resolución que se sancionó en días pasados. Dijimos, entonces, que esa resolución no contenía nada nuevo, y que simplemente se limitaba a autorizar al

Ejecutivo para que pudiera celebrar algunos contratos, introduciendo en ellos las mejoras que creyera convenientes.

En lo que respecta a la adición del señor Medelius, ella viene a dar los mismos resultados a que me refiero, porque ya se ha expresado en la segunda parte de aquella resolución aprobada por el Congreso, que el Ejecutivo hará lo posible por defender los intereses del país, consiguiendo los contratos más favorables para él; y cosa semejante ocurre con la adición del señor Ruiloba. Autorizar al Ejecutivo para que firme los contratos con esa Compañía, autorizarlo para que haga un empréstito a fin de que cancele lo que se debe a la Cerro de Pasco y a la International Petroleum, y autorizarlo, además, para que rescinda el contrato de administración con la Snare, me parece que no es lo conveniente. El señor Ruiloba os ha manifestado, en sus dos intervenciones, que la administración por esa Compañía es fatal para el Perú, porque los muelles, bajo esa administración, producen pérdida y que el Estado no ha podido percibir un sólo centavo, porque todo lo que se produce por entradas de esos muelles, sólo sirve para pagar a esa compañía y cancelar un tanto por ciento de lo que se le debe, y una parte insignificante por concepto de intereses. Pero hay algo que la Asamblea debe tener presente, y por eso es que nosotros nos hemos opuesto, desde todos los puntos de vista, a que se autorice al Gobierno a fin de que contrae sin conocimiento del Congreso. Ya hemos manifestado que el Congreso tiene amplia facultad y tiene el deber de hacer la contratación de estos grandes problemas por medio de leyes. Nosotros

no podemos darle al Ejecutivo esta autorización sin conocimiento de ninguna clase. Una autorización así significa que el Poder Ejecutivo va a contratar y que nosotros jamás sabremos, a ciencia cierta, que es lo que hemos autorizado. No ocurre lo mismo con los contratos ad referendum, por los que se autoriza al Ejecutivo a firmar contratos para que, después, sean sometidos a la aprobación del Congreso. En esta forma se ha procedido siempre en el Parlamento....

El señor CASTILLO (Incidiendo). — Aún los Parlamentos de Leguía!

El señor CASTRO POZO. — Sí, señor; y así hemos visto que los Congresos de Leguía aprobaban o desaprobaban todo cuanto se refería a Correos y Telégrafos, por ejemplo. Y el propio contrato de que se trata, fué celebrado ad referendum. El Poder Ejecutivo lo planteó y lo sometió a la revisión y aprobación del Parlamento. Pero nosotros hacemos lo contrario: damos facultad al Poder Ejecutivo para que celebre el contrato, pero no vemos suficientemente planteados los puntos. Y sobre este particular, tenemos ya un hecho funesto para el Perú: ¿Cómo puede ser posible que una compañía le conceda un préstamo de dos millones de dólares al Estado, y que el Gobierno no cubra convenientemente, los intereses y amortización correspondientes a ese dinero que recibe? Y, entonces, ¿cómo será posible obligar al Estado a que rebaje las tarifas, cuando por esos muelles se embarca gran cantidad de mercaderías que son, exclusivamente, de propiedad de aquella compañía, y con las cuales se va a benefi-

ciar? El Parlamento está en la obligación de conocer estas cosas tales como son, para poderlas resolver satisfactoriamente en su debida oportunidad.

Por todas estas consideraciones es que nosotros nos opusimos a la aprobación de aquella autorización al Poder Ejecutivo; oposición que ahora queda perfectamente justificada, con el debate producido alrededor de estas adiciones. (Aplausos).

El señor SOLIS. — Pido la palabra.

El señor PRESIDENTE. — El señor representante por Junín, tiene la palabra.

El señor SOLIS. — Señor Presidente: El proyecto que tengo presentado y que ahora solicito se considere como adición, contempla todas las fórmulas: tanto la propuesta por el señor Medellín, como la del señor Ruiloba, al mismo tiempo que la autorización al Ejecutivo para la rescisión de los contratos celebrados en relación con las obras portuarias del Callao. Por eso pido que la Mesa se sirva ordenar la lectura de dicho proyecto.

El señor PRESIDENTE. — Se va a leer.

El RELATOR leyó:

El Representante que suscribe, propone al Congreso la siguiente proyecto de resolución legislativa:

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 primero de la resolución legislativa No. 7557, no implica la vigencia y mantenimiento de los precios unitarios y globales fijados en dólares, en los 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, en lo que se refiere a la obligación de entregar a The Frederick Snare Corporation la administración del muelle Dársena y del Terminal Marítimo.

Dado, etc.

Lima, 4 de julio de 1933.

**Abelardo Solis.**

El señor RUILOBA. — Pido la palabra.

El señor PRESIDENTE. — Puede hacer uso de ella su Señoría.

El señor RUILOBA. — (Su discurso, que contiene una exposición de los antecedentes del contrato celebrado con The Frederick

Snare Corporation, así como del movimiento de carga por el puerto del Callao, e insistiendo en la fórmula por él propuesta, se publicará después).

El señor MEDELIUS. — Pido la palabra.

El señor PRESIDENTE. — El señor representante por el Callao puede hacer uso de la palabra.

El señor MEDELIUS. — Señor Presidente: Yo necesito exponer, con nuevos argumentos, si cabe, el propósito de mi adición, ya que de la intervención del señor Ruiloba se deduce una serie de consideraciones que es conveniente aclarar.

Es evidente que si el Terminal Marítimo, administrado por la Snare Corporation, no deja absolutamente saldo que sirva para amortizar las deudas de los acreedores del Estado, afectadas a dicho Terminal Marítimo, resulta lógico suponer, que si los gastos de administración se reducen, entonces habrá un saldo para aplicarlo a amortizaciones; y en estas circunstancias, cualquier acreedor por conveniencia propia, facilitará los medios para que se pueda llevar a cabo una operación de esta naturaleza, que le va a beneficiar y que va a hacer posible amortizar la deuda que le tiene el Gobierno.

La fórmula presentada por el señor Ruiloba es problemática, porque descansa en la posibilidad de hacer un empréstito con qué realizar la cancelación de todas las deudas. Si no se hace el empréstito, las cosas quedan tal como están. En cambio, mi adición tiene esta virtualidad: que recomendando, de hecho, al Gobierno, que

procure modificar las cláusulas del contrato para hacer economías en los gastos de administración, rebajándolos y, si fuera posible, se le recomienda cancelar el contrato. Ya se ve la diferencia entre una y otras adiciones, y cómo mi adición persigue un fin enteramente práctico e inmediato. De manera que yo creo que son procedentes, tanto mi adición, que va a una acción inmediata, como la del señor Ruiloba, que lo hace en forma problemática.

El señor BALBUENA. — Pido la palabra, señor Presidente.

El señor PRESIDENTE. — El señor representante por Lima tiene la palabra.

El señor BALBUENA. — Es verdaderamente satisfactorio para el interés público, la forma como se está conduciendo este debate sobre la construcción de las obras del Terminal Marítimo. Todos los señores representantes que han aportado su contingente a esta discusión, revelan un gran celo patriótico para que se contemplen los verdaderos intereses, los reales intereses del país, en la contratación de estas obras; de manera que, desde este punto de vista, la Representación Nacional puede estar con la conciencia satisfecha, porque está cumpliendo con empeño y con austeridad su deber. Pero, como lo que persigue la Representación Nacional es la finalidad que también tiene el Gobierno, de que al mismo tiempo que las obras portuarias rindan toda la eficiencia que están llamadas a prestar, y que el Estado proceda en la ejecución de estas obras dentro de los marcos de los contratos y de la más completa legalidad, yo creo que todos estos temperamentos y todo este afán se concilian si, dada la autorización al Gobierno,

autorización que significa la amplia confianza en la capacidad y en la circunspección del Gobierno para llevar a cabo el contrato de la ejecución de las obras portuarias, se le remite, junto con la autorización aprobada, todo el trasunto de este debate, comprendidas las mociones de los señores Medelius, Ruiloba, Guerra, Guevara y Solís; y, entonces, tengo la evidencia de que, dejando en amplia libertad al Gobierno para contratar, que pudiendo tener elasticidad en todas las discusiones con las empresas con quienes contrate, él verá que el Congreso tiene verdadero empeño en que el contrato responda a una realidad efectiva de bien público, y entonces, no será menester que el Congreso siga discutiendo estas proposiciones para tomar resoluciones, porque su idea y su fin se han de realizar, si el Congreso tiene la benevolencia de acoger esta idea mía, y acordar que, aprobada la autorización amplia al Poder Ejecutivo, se le remita todo el debate que se ha producido alrededor de este asunto.

El señor MEDELIUS. — Por mi parte, señor Presidente, no tengo inconveniente en aceptar el temperamento propuesto por el señor Balbuena, porque, en realidad, el ideal mío y el de todos los representantes, es recomendar al Gobierno nuestros puntos de vista y, además, teniendo en cuenta las diversas intervenciones de los representantes, estoy seguro de que el contrato que se pacte habrá de responder, en lo absoluto, al deseo de este Congreso, que es el deseo del país.

El señor PRESIDENTE. — ¿El señor Medelius retira su adición?

El señor MEDELIUS. — Para que vaya como recomendación al Ejecutivo.

El señor PRESIDENTE. — Retirada la adición, se tramitará en la forma indicada. (Pausa). Se va a dar lectura a las otras adiciones.

El RELATOR leyó:

ADICION. — El Poder Ejecutivo, al celebrar el contrato con la Frederick Snare, deberá tener presente que sólo son de abono en favor de la Snare, los precios de los rompeolas bajo las denominaciones 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, 15 de Setiembre de 1933.

V. J. Guevara — Manuel F. Cordero — José M. Echaiz.

El señor BALBUENA. — Señor Presidente: Yo me permito sugerir al señor Guevara que acepte, respecto de su moción, el temperamento que acaba de adoptarse por la asequibilidad del señor Medelius; de manera que su adición, tan interesante, pasara también, junto con todo el debate producido, al Gobierno.

El señor GUEVARA. — Mi propósito es que los intereses fiscales estén debidamente cautelados y que el Gobierno al celebrar el contrato tenga en cuenta que hay condiciones que se han estipulado anteriormente y a las que pueden someterse las partes contratantes. Yo he puntualizado todo lo relativo a cómo la Snare ha salido de los cartabones del contrato a que se refería el señor

Balbuena. Ahora, respecto de las medidas unitarias para la terminación de las obras, la obra de mano y la diferencia de cambio, establecen algunos puntos favorables para el Perú, en la contratación que debe hacerse. De manera que mi propósito al plantear estos puntos es que, precisamente, el Gobierno tenga conocimiento de estas cuestiones, para que, al celebrar el contrato, defienda los intereses fiscales. Ese es mi propósito, y, si así se obtiene, quedarán satisfechos mis deseos.

El señor VENERO. — Señor Presidente: Yo me había adherido a la moción del señor Guevara, porque comprende un aspecto netamente jurídico. No se puede descomponer un contrato, por su naturaleza misma, por mucho que se desee, porque las condiciones del contrato forman su esencia misma. Si, pues, no se introducen en el contrato celebrado, según la fórmula establecida, condiciones que expliquen su esencia, es claro que hay necesidad de establecerlas ahora. Creo, pues, que la adición es oportuna, y por eso insisto en que se discuta y apruebe.

El señor RUILOBA. — (Su discurso, en el que formula objeciones a la intervención del señor Venero, se publicará después).

El señor VENERO. — Yo no necesito que el señor Ruiloba, que es ingeniero, me indique cosas de jurisprudencia. Yo sé bien lo que es un contrato y que las cuestiones contratadas deben cumplirse. Pero, esta discusión, para mí significa la necesidad de llamar la atención al Gobierno, respecto a que el Poder Legislativo tiene presente que, si se trata de establecer cuentas, él no tiene obligación de pagar.

El señor BALBUENA. — Yo creo, señor, que no he sido lo suficiente claro para dejar percibir cuál es el pensamiento de la iniciativa que me permití formular. El señor Venero quedará satisfecho si yo le digo que tiene razón él, y que, igualmente, la tiene, y muy fundada, el señor Guevara, cuando establece que los contratos son leyes para las partes y que deben cumplirse tales como se han pactado. Es evidente que los contratos que ha celebrado el Gobierno con la Snare deben cumplirse; pero, como han surgido diferencias y no se han concluido las obras, el Congreso dá autorización para que el Gobierno provea los medios, defendiendo los intereses económicos del Estado, para que pueda llenarse este objetivo, y que no se pague sino lo que es justo. El Gobierno, premunido de esta autorización y teniendo presentes todas las ideas interesantes y todas las intenciones y los propósitos que tiene el Congreso para la realización de las obras, seguramente que no habrá de celebrar ningún contrato, sino aquel que sea satisfactorio para los intereses del país. Es por esto que el señor Guevara, que ha comprendido, de manera feliz para mí, lo mismo que el señor Medelius, cuál es la finalidad de mi moción, no han tenido inconveniente en aceptarla.

El señor PRESIDENTE. — ¿El señor Guevara acepta que su adición pase como recomendación al Ejecutivo?

El señor GUEVARA. — Que pase para conocimiento del Gobierno, a fin de que se ciña a las cláusulas de los contratos.

El señor PRESIDENTE. — Retirada la adición, se tramitará en la forma indicada.



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 patio en que se realizarán maniobras de tráfico, sin que dicha construcción grave al Erario.

Lima, 14 de Setiembre de 1933.

V. Mendivil — Carlos Guerra

El señor BALBUENA. — Es evidente que esta proposición es de gran trascendencia y muy importante, porque le dice al Gobierno cosas que tiene que aceptar. No es posible suponer que cuando al Gobierno le diga una empresa: "Voy a construir, graciasamente", vaya a oír a otra que le proponga la construcción con estipendio. Que tome conocimiento el Gobierno: bastará ese hecho.

El señor CASTRO POZO. — Pido la palabra.

El señor PRESIDENTE. — El señor representante por Piura puede hacer uso de la palabra.

El señor CASTRO POZO. — Señor Presidente: Conforme al Reglamento, este asunto de las adiciones y de las mociones se tramita en una forma distinta de la que ahora se ha insinuado y hasta se ha aceptado. En efecto, cuando cualquiera de los señores representantes desea que se pase un oficio a alguno de los Ministerios, pero por su cuenta, basta su solicitud ante la Mesa; pero, si quiere que su pedido surta mejores resultados, se toma el acuerdo del Congreso, pues de es-

te modo, hasta cierto punto, dicho acuerdo implica una obligación para el Poder Ejecutivo. Esto es lo que se ha acostumbrado aquí. Las simples recomendaciones no tienen la misma virtualidad que los acuerdos del Congreso; por consiguiente, todas las proposiciones que se han presentado van a tener el carácter que les asigna el señor doctor Balbuena, esto es, el de una simple recomendación al Ejecutivo; de suerte que ellas van a significar lo mismo que el humo, es decir, que debemos hacer de cuenta que se van a quemar esos papeles y que de ellos no aparecerá sino humo. No habrá obligación por parte del Ejecutivo para tomar en consideración esas recomendaciones. Si se quiere que surtan eficacia, será menester que vayan autorizadas con el acuerdo del Congreso; y en esta forma se representa siempre el espíritu, la decisión que él tiene al hacer esas recomendaciones.

Me llama, pues, la atención que se presenten, por diversos sectores de la Asamblea, proposiciones y que, sin acuerdo de ninguna naturaleza, se diga, simplemente: "que se pongan en conocimiento del Poder Ejecutivo". Realmente, es un contrasentido. No lo hemos hecho antes, sino en este instante. Me asombra, pues, que se proceda en esta forma. Yo creo que estamos perdiendo el tiempo si se debaten estos asuntos y no **recae** sobre ellos ningún acuerdo del Congreso, a fin de que el Ministerio respectivo tome en consideración las recomendaciones de que se trata. De otra manera, no va a resultar obligación para el Ejecutivo.

El señor GUEVARA. — Entonces, señor Presidente, solicito que se tome acuerdo del Congreso, antes de pasarse a otra acción.

El señor LOZADA BENAVENTE. — Yo me explico, señor Presidente, que haya habido cierta vacilación en la Asamblea al tratarse de los acuerdos, porque se comprendía, perfectamente, que ellos podrían entorpecer la acción del Ejecutivo. En la sesión anterior hemos facultado al Gobierno para que celebre el contrato; y los que somos abogados sabemos lo que significa la celebración de contratos, y más todavía en este caso, en que se trata de una transacción en que las partes se ponen en el límite extremo, para terminar llegando a la línea media. Hay una serie de procesos y procedimientos que nosotros, por muy buena voluntad que tengamos, no podemos preverlos, y tenemos, fatalmente, que depositar nuestra confianza en el Gobierno, no sólo por la honestidad que inspira todos sus actos, sino también porque dispone de todos los elementos técnicos que son indispensables para tener pleno conocimiento del asunto. Estoy seguro, señor Presidente, que fuera de cuatro o cinco representantes que se han ocupado, honradamente, del asunto, que han dispuesto del tiempo que se necesita para estudiarlo, habiendo, como dijo el señor Ruiloba, una serie de documentos, que pasan de mil o dos mil, es necesario pensar, pues, que toda la Asamblea no ha podido, sinceramente, prepararse con toda amplitud, por falta de conocimientos técnicos y por falta de tiempo. Por consiguiente, es necesario depositar la confianza en la persona que tiene los elementos técnicos, que dispone de un personal de ingenieros, de las estadísticas y de todos los elementos necesarios para celebrar un contrato de esta naturaleza. Yo comprendo que el Parlamento no pueda ponerse de acuerdo en este momento sobre un contrato de es-

ta naturaleza, y que sería, entonces, un mal contratista, con las agravante de que este contrato no podría ser revisado; en cambio, si el Ejecutivo se equivocara, el Parlamento podría modificar y corregir lo que fuere necesario.

El señor MENDIVIL. — Yo acepto, señor Presidente, la insinuación formulada por el señor doctor Balbuena, para que la acción que he suscitado, se comunique al Ejecutivo como una recomendación, mediante el acuerdo respectivo.

El señor PRESIDENTE. — Se va a tomar el acuerdo del Congreso para remitir al Ejecutivo, junto con la versión taquigráfica respectiva, los documentos que han sido presentados...

El señor CASTILLO (interrumpiendo). — En la Orden del Día no se toman simples acuerdos. Los acuerdos que se toman al Congreso en esta estación son mandatos legales. (Aplausos).

El señor PRESIDENTE. — Se va a consultar. (Pausa). Los señores que acuerden que se remitan a conocimiento del Poder Ejecutivo los documentos presentados, así como la versión taquigráfica habida alrededor de ellos, se servirán manifestarlo. (Votación). Los que estén en contra. (Votación). Ha sido acordado.

El señor GAMARRA. — Yo suPLICARÍA a la Presidencia, se sirviera ordenar la lectura del dictamen de la Comisión de Redacción en el proyecto de Ley Orgánica de Descentralización.

El señor CASTILLO. — Ya que el Congreso ha tratado un asunto de la importancia del problema

de las obras portuarias del Callao, es necesario, también, que se ocupe de otro problema de mayor importancia, como el problema de las urbanizaciones, en el cual están interesadas más de veinte mil familias de Lima y del Callao. (Grandes aplausos).

El señor PRESIDENTE. — Oportunamente se van a tratar los asuntos a que se han referido los señores Gamarra y Castillo. Antes debemos terminar la cuestión del Terminal Marítimo, asunto con el cual se relaciona, íntimamente, el proyecto del Ejecutivo, sobre impuestos de muellaje y tonelaje.

#### Proyecto del Ejecutivo creando los impuestos de tonelaje y muellaje.

El RELATOR leyó:

#### Ministerio de Hacienda

El Congreso, etc.

Ha dado la ley siguiente:

Artículo 1o. — Créase en el puerto del Callao, el impuesto denominado Tonelaje, que abonará toda nave, por cada una de las diez primeras veces que entre al puerto, en el transcurso de un año calendario, conforme a la tarifa siguiente:

a) Barcos extranjeros: diez centavos de dólar americano (dólares 0.10), por cada tonelada neta de registro.

b) Barcos nacionales: quince centavos (S/o. 0.15), moneda nacional, por cada tonelada neta de registro.

c) Quedan exonerados en este impuesto, los buques de guerra de todas las naciones, los yac-

tes de recreo inscritos en los yacht clubs, nacionales o extranjeros, y las naves en peligro que entren al puerto, en arribada forzosa, y no desembarquen otra carga que la necesaria para el salvataje de la nave y, después de reparada, no reciba carga de exportación.

Artículo 2o. — Créase, asimismo, en el puerto del Callao, el impuesto denominado de Muellaje, que se hará efectivo en la forma siguiente:

a) Todas las naves extranjeras que atraquen a los nuevos muelles del Terminal Marítimo o a los del antiguo Muelle y Dársena, pagarán un impuesto de tres centavos de dólares americano (\$. 0.03), por tonelada bruta de registro, por cada día o fracción de día mayor de cuatro horas, durante el tiempo que permanezcan atracadas a los muelles del Terminal Marítimo o del Muelle y Dársena, siendo el pago mínimo el correspondiente a un día.

b) Toda nave nacional que atraque a los muelles nuevos del Terminal Marítimo o en el antiguo Muelle y Dársena, pagará un impuesto de diez centavos (soles oro 0.10), moneda nacional, por tonelada bruta de registro, por cada día o fracción de día mayor de cuatro horas, durante el tiempo que permanezca atracada a los muelles nuevos del Terminal Marítimo o a los del Muelle y Dársena, siendo el pago mínimo el correspondiente a un día.

Artículo 3o. — Es obligatorio el atraque de toda nave a los muelles del Terminal Marítimo o al Muelle y Dársena para el embarque o descarga de mercancías.

Artículo 4o. — Mientras el Estado adeude cantidad alguna por

concepto de la compra del Muelle y Dársena o por la construcción de las obras portuarias del Callao, no se rebajarán estos impuestos ni se concederá exoneración alguna, fuera de las contempladas en el inciso C, del artículo 1o. de esta ley.

Artículo 5o. — Estos impuestos se pondrán en vigor tan pronto como sea entregado al servicio el nuevo Terminal; y serán cobrados directamente por la Administración del Terminal Marítimo.

Dada, etc.

**I. A. Brandariz**

Rubricado al margen por el señor Presidente de la República.

El señor PRESIDENTE — En debate el proyecto del Ejecutivo.

El señor BALBUENA. — Pido la palabra.

El señor PRESIDENTE. — El señor Presidente de la Comisión Principal de Hacienda puede hacer uso de la palabra.

El señor BALBUENA. — Señor Presidente: El Gobierno, al remitir el proyecto de ejecución de las obras del Terminal Marítimo, remitió también a la Asamblea, una iniciativa para crear un impuesto con el objeto de atender a los gastos que demanda la ejecución de dichas obras. Cuando se remitió este proyecto a la Comisión de Hacienda, estaban representados en ella todos los sectores de la Cámara, o gran parte de ellos, y formaban, entonces, parte de la minoría parlamentaria y de la oposición al Gobierno anterior, mis colegas los señores doctor Delgado y el ingeniero Ruiloba.

El asunto de las obras portuarias fué muy bullado. Se había dicho tanto alrededor de este contrato, que yo creí necesario que pasara por el tamiz de la oposición y estudio escrupuloso de sus miembros, para que se viera cómo el Gobierno anterior remitía proyectos que estaban dentro de los postulados de lo que fué su régimen de la honestidad, de la austeridad en el manejo de los intereses públicos. Y, entonces, entre los señores Delgado y Ruiloba, escogí al señor Ruiloba, por su eficiencia técnica y por razón profesional. Ingeniero distinguido por su gran capacidad, yo creí que era el más apto dentro de los miembros de la Comisión y, especialmente, dentro de los miembros que representaban a la minoría del Congreso, para hacer un estudio amplio y detallado de este contrato. Y fué por esto que supliqué, encarecidamente, al colega, que hiciera ese estudio minucioso; y el señor Ruiloba, con la inteligencia, austeridad, celo y empeño que pone en todas las obras que tiene a su cargo, y especialmente cuando se refieren al interés público, se ocupó, con todo entusiasmo, de la terminación de las obras portuarias del Callao, e igualmente, del proyecto que se refiere al impuesto de muellaje y tonelaje. Y en una labor meritoria, buscando él mismo los expedientes en las fuentes originales, yendo al Ministerio de Hacienda y al Ministerio de Fomento; celebrando conferencias con los Ministros y con los distinguidos funcionarios, ha podido llegar a hacer un estudio prolijo, que es una verdadera obra de aliento que ha podido servir, puede servir y seguramente servirá para dilucidar esta cuestión. Yo creo que este es el momento oportuno para que se haga justicia a la labor meritoria del señor Ruiloba. Y, como

él está perfectamente inteligente y ha estudiado muy bien este problema en la Comisión, yo le rogaría que, ya que con los otros compañeros de la Comisión ha suscrito el dictamen, le diera a la Cámara el agrado de escuchar su fundamentación.

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

El señor RUILOBA. — (Su discurso, en el que inicia la fundamentación del dictamen de la Comisión, solicitando la lectura de este documento, se publicará después).

El RELATOR leyó:

**Congreso Constituyente de 1931**

**Comisión Principal de Hacienda**

Señor:

El Poder Ejecutivo ha enviado al Congreso Constituyente, un proyecto de ley, por el cual se crea, en el puerto del Callao, el impuesto de tonelaje, que abonará toda nave, por cada una de las diez primeras veces que entre en el puerto, en el transeurso de un año calendario.

Se dispone, asimismo, que los buques de guerra de todas las naciones, así como los yatches de recreo inscritos en los clubs nacionales o extranjeros, y las naves en peligro, que entren al puerto en arribada forzosa y que no descarguen otra carga, que la necesaria para el salvataje de la misma, y que después de reparada, no reciba carga de exportación, quedan exoneradas de todo impuesto.

Se crea, también, el impuesto de muellaje que gravará todas las

naves, por cada día o fracción de día mayor de cuatro horas durante el tiempo que permanezcan atracadas a los muelles del Terminal Marítimo o del antiguo Muelle y Dársena.

Dispone también que el atraque de toda nave, a los muelles del Terminal Marítimo o del Muelle y Dársena, para la carga o descarga de mercaderías, es obligatoria; y que los indicados impuestos serán establecidos tan pronto como sean entregados al servicio público los nuevos muelles del Terminal, que los impuestos en referencia deberán ser cobrados directamente por la administración del indicado Terminal Marítimo, y que mientras la República adeude cantidad alguna, por la compra del Muelle y Dársena o por la construcción de las obras portuarias, los indicados impuestos no podrán ser rebajados, ni se concederá exoneración de ellos, por causa alguna.

Fundamenta este proyecto el Ejecutivo, en que habiendo invertido el Estado fuertes capitales en obras de mejoramiento en el puerto del Callao con evidente beneficio para las compañías de vapores, el comercio y el público en general, dado el ahorro que ha de representar la supresión del lanhaje y de las costosas manipulaciones de la carga, igualmente que la supresión de robos, contrabandos, pérdidas y demoras en el embarque y descargue de mercaderías.

Manifiéstase asimismo, que es práctica mundialmente reconocida el establecimiento de estos impuestos y aún algunos otros más, en todos los puertos en donde se haya efectuado obras de mejora similares a los del Callao impuestos que han servido siempre de base para la financiación,

amortización y conservación de tales obras.

Indicase, igualmente, en el proyecto, que el Estado debe actualmente importantes sumas en moneda extranjera, deudas que han sido contraídas en la compra del Muelle y Dársena y en la construcción misma de las obras portuarias, servicio de capitales, que no puede ser atendido en la actualidad con las reducidas entradas que rinden el Muelle y Dársena en estos momentos razón por la cual considera el Ejecutivo indispensable el establecimiento de estos nuevos impuestos a fin de que garanticen en cualquier circunstancia el pago de los intereses y la amortización de los créditos vigentes abiertos para llevar a cabo la construcción de las obras portuarias referidas.

Vuestra Comisión Principal de Hacienda ha hecho un estudio especial del proyecto, teniendo en cuenta el detallado informe que al respecto ha presentado el Personero del Fisco ante la Administración del Terminal Marítimo; igualmente ha tomado en seria consideración el oficio presentado por la Cámara de Comercio del Callao, llegando a las conclusiones siguientes:

La financiación de las nuevas obras portuarias, que iniciara el Ejecutivo el año 1927, bajo la base de un costo inicial de cinco millones ciento setenta y ocho mil cuatrocientos noventa y dos dólares oro americano (dólares 5'178.492), ampliadas posteriormente, por contratos sucesivos, en tres millones trescientos sesenta y cuatro mil setenta y ocho dólares oro americano (\$ 3'364.078), operación ésta hecha a base de la ley No. 6050, de 25 de Febrero de 1928, la que creó los impuestos necesarios para atender los servi-

cios de intereses y amortización de los indicados capitales, basándose en un cálculo de movimiento de cargas por el puerto del Callao no inferior a setecientos mil toneladas al año; ha sufrido, en la actualidad, una modificación sustancial debido al fuerte descenso del movimiento portuario que en la actualidad representa, más o menos, el cuarenta y cinco por ciento del manipulado en años anteriores.

Y si a esto agregamos que a partir de 1929, cuando el Gobierno adquirió, con la Société Générale de Paris, el Muelle y Dársena, fijó las tarifas en moneda nacional, dada la depreciación que ha sufrido nuestra moneda, se verá, claramente, que los cálculos iniciales se encuentran hoy muy por debajo del cincuenta por ciento de lo que se calculó que producirían; tanto más cuanto que siendo los capitales y los servicios de intereses en dólares, requiere hoy mucha mayor cantidad de moneda nacional para atender iguales cantidades de moneda americana. Así tenemos, por ejemplo, que los 8,140 dólares, que representa el seis por ciento del servicio de intereses del préstamo de la Cerro de Pasco, en 1929, era solamente un desembolso de veinte mil trescientos cincuenta soles peruanos lo que hoy, por la depreciación de nuestra moneda, significan aproximadamente cuarenta y dos mil soles mensuales.

Por otra parte, el proyecto remitido por el Ejecutivo, se encuentra sustentado en el estudio que al respecto hiciera el profesor Mr. Kemmerer, con la única diferencia de que el proyecto del Ejecutivo señala las tasas del impuesto en dólares, para el caso de naves extranjeras, en lugar de soles peruanos que señalaba Kemmerer.

Sin embargo, vuestra Comisión Principal de Hacienda, en vista de las atingencias presentadas por la Cámara de Comercio del Callao y teniendo en cuenta que la depresión comercial de nuestro primer puerto no ha de perdurar, ya que los estudios estadísticos del movimiento de cargas en los últimos treinta años indican los bajos números actuales, sólo como consecuencia accidental de la dura crisis que afecta al mundo entero, cree oportuno no fijar, en esta ley, las tasas que en el proyecto del Ejecutivo figuran, dejándolo en libertad de poder modificarlas, según las necesidades del puerto y del comercio, ya que la situación actual puede asegurarse que es de simple transición.

En consecuencia, vuestra Comisión os propone que, en sustitución del proyecto presentado por el Poder Ejecutivo, aprobéis el siguiente:

**EL CONGRESO CONSTITUYENTE:**

Ha dado al ley siguiente:

Artículo 1o. — Créase en el puerto del Callao, el impuesto denominado de "tonelaje", que abonará toda nave, por cada una de las diez primeras veces que entre en el puerto del Callao, en el transcurso de un año calendario, de acuerdo con las tasas que oportunamente fijará el Poder Ejecutivo.

Artículo 2o. — Créase, asimismo, el impuesto denominado de "muellaje", que se hará efectivo en la forma y con arreglo a las tasas que el Poder Ejecutivo establecerá oportunamente, teniendo en cuenta las necesidades fiscales y los intereses comerciales del puerto del Callao.

Artículo 3o. — Quedan exonerados de estos impuestos, los buques de guerra de todas las naciones, los yatches de recreo inscritos en Yacht-Clubs, nacionales o extranjeros, y las naves en peligro, que entren al puerto en arribada forzosa, y no desembarquen otra carga que la necesaria para el salvataje de la nave y que, después de reparados, no reciban carga de exportación.

Artículo 4o. — Es obligatorio el atraque de toda nave, a los muelles del Terminal Marítimo o al Muelle y Dársena, para el embarque o desembarque de mercancías.

Artículo 5o. — Estos impuestos se pondrán en vigor tan pronto como sea entregado al servicio el nuevo Terminal Marítimo; y serán cobrados directamente por la administración del mismo.

Dada etc.

Dése cuenta.

Sala de la Comisión.

Lima, 23 de Julio de 1933.

**Gerardo Balbuena. — Luis Ruiloba. — A. Delgado.**

El señor RUILOBA. — (Su discurso, en el que continúa y termina la fundamentación del dictamen de la Comisión Principal de Hacienda, se publicará después).

El señor BALBUENA. — Señor Presidente: Debo manifestar que el Ejecutivo ha aceptado el dictamen de la Comisión, a que se ha dado lectura; de manera que yo solicito que se pongan en debate y a votación, las conclusiones del dictamen.

El señor PRESIDENTE. — En debate las conclusiones del dictamen de la Comisión.

El señor MEDELIUS. — Pido la palabra.

El señor PRESIDENTE. — El señor representante por el Callao tiene la palabra.

El señor MEDELIUS. — Señor Presidente: En mi concepto, la Comisión Principal de Hacienda ha procedido con gran tino al elaborar el proyecto sustitutorio, porque la verdad es que el proyecto del Ejecutivo, tal como había venido al Congreso, estaba calculado con una tarifa demasiado fuerte para el cobro de los derechos de muellaje y anclaje o tonelaje, a extremo tal, que algunas cámaras de Comercio y el Comité Naviero del Callao, se presentaron a la Asamblea explicando la situación de los barcos que arribaban al Callao y tuvieron que soportar el pago de tarifa tan elevada, lo que, tal vez, traería como consecuencia, la disminución en el tráfico marítimo, que no podría resistir gastos tan elevados. Considero que la fórmula que propone la Comisión de Hacienda, hará posible que el Poder Ejecutivo, poniéndose de acuerdo con las compañías navieras y con los intereses afectados confeccione una tarifa que armonice y concilie todos los intereses. Por estos fundamentos, me pronuncio en favor del dictamen de la Comisión Principal de Hacienda.

El señor DIEZ CANSECO ROMANA. — Cuando el señor Ministro de Hacienda remitió el proyecto relativo a los impuestos que debían aplicarse para cubrir los gastos de las obras del Ter-

minal Marítimo, dije aquí, que esos impuestos traerían la clausura del puerto del Callao. Felizmente, se ha oído la opinión de las instituciones autorizadas y que no tienen más mira que nuestro desarrollo comercial naviero e industrial, para desestimar esas tasas que mandara el Ministro de Hacienda de entonces, porque no estaban debidamente estudiadas. No se tomaron en consideración los impuestos que pagan las compañías navieras, datos que, desgraciadamente, no tengo a la mano, porque no sabía que se iba a tratar hoy este asunto. Yo considero que esta medida de abandonar el proyecto de impuestos que mandara el ex Ministro de Hacienda, me pone en el caso de emitir nuevos conceptos.

Los impuestos que se señalan van a subsistir en el proyecto de la Comisión, es decir, los de anclaje o tonelaje y muellaje, pero, autorizando al Poder Ejecutivo a que modifique las tasas. Desde luego, esta manera de formular el proyecto no está bien meditada, porque no se puede autorizar al Ejecutivo a que señale la tasa o impuesto que deben pagar. Eso tiene que hacerlo el Parlamento. De manera que si se considera que el Ejecutivo está autorizado para fijar las tasas, habría necesidad de que ellas fueran ratificadas por el Legislativo; porque de otra manera, la autorización estaría mal dada.

Yo creo que los impuestos de muellaje y tonelaje deben ser rebajados en cantidad bastante apreciable, porque las tasas fueron excesivas a tal extremo, que si se hubiesen llevado adelante, hubiese venido la clausura del puerto del Callao. Hay que tener en cuenta que el puerto del Callao

no es puerto terminal, porque el tonelaje que traen las embarcaciones al puerto del Callao es inferior a su tonelaje de registro y porque si esperaran a que las naves llenen su tonelaje, entonces no llegarían vapores al Callao. Esto sólo pasa en los puertos terminales, en que los vapores, después de hacer su recorrido por todos los demás puertos, toman su cargamento completo. Eso de fijar una tasa por las toneladas de cada vapor, es un absurdo para el puerto del Callao. Por eso desearía que el Gobierno se le autorizara a señalar las tasas o crear nuevas, con el objeto de que esas fueron disminuidas; y el Poder Legislativo los sancionara, porque hoy pagan las naves impuesto de Faro, y pagan también, impuestos de hospitales; hoy pagan las naves muellaje, tonelaje y derechos de lanchas para entrar al puerto; de manera que disminuyendo, hasta donde sea posible, los impuestos de muellaje y tonelaje, podría crearse un impuesto a los pasajes del extranjero al Perú y aumentar el impuesto que se paga hoy del Perú al extranjero. Puede crearse un impuesto a los bultos de equipajes, que no pagan nada. Podría crearse un mayor impuesto al movimiento de carga, es decir, al bultaje, que hoy paga dos soles por tonelada, que es una tarifa bastante módica aceptada por el comercio, y que se podría aceptar un módico aumento, pues lo que se cobra son dos soles por tonelada de carga general y un sol por la demás carga.

Además, ese impuesto de tonelaje puede hacerse efectivo solamente sobre el tonelaje de carga que embarquen o desembarquen los vapores, no sobre su tonelaje de registro. De manera, pues, que todas estas atingencias

que yo estoy haciendo al proyecto, deberían consignarse en la misma ley sustitutoria de autorización al Gobierno, y no decir solamente, que se aprueba el impuesto de muellaje y tonelaje, sino consignarlos en la ley, para que sea un impuesto admisible; mejor dicho, para que no se pongan dificultades al desarrollo comercial de la República. El hecho, hoy es darle al Gobierno una autorización que garantice la inversión de los fondos y financiar la terminación del muelle. Es necesario que el impuesto que se autorice al Gobierno para terminar las obras, venga a ser aprobado por el Poder Legislativo. Si no fuera en esta forma, seguramente muchos representantes procederían, como yo, a votar en contra.

El señor BALBUENA. — Pido la palabra.

El señor PRESIDENTE. — Puede hacer uso de ella su Señoría.

El señor BALBUENA. — Es evidente, señor, la tesis que sostiene el señor Diez Canseco. En principio constitucional, es el Congreso el que crea los impuestos. Mas, una cosa es crear el impuesto, que es lo fundamental, y otra cosa es, después de crear el impuesto, establecer las modalidades de él. Así tenemos el Arancel de Aduanas. El Arancel de Aduanas no significa sino el impuesto que grava los artículos que se importan o que se exportan por las Aduanas del Perú, ya con la tendencia fiscal, ya con la tendencia económica; y nosotros hemos visto, y la realidad es que el Congreso autoriza al Poder Ejecutivo para la organización del Arancel de Aduanas.

Es evidente y es notoria la suficiencia y la capacidad en estos asuntos, y en otros muchos también, de señor Diez Canseco. Es efectivo que el impuesto creado en el proyecto inicial, tal vez, era excesivo y no podrían soportarlo todas las naves; pero, en cuanto al impuesto en sí mismo, no es excesivo y es soportable; porque hay que tener en cuenta que actualmente se cobra, por las compañías, el derecho de lanchaje: la mercadería no viene directamente a los muelles, porque los buques no acoderan a ellos: hacen sus operaciones de descarga en grandes lanchas, y las compañías navieras cobran, a los importadores, lo que llaman derecho de lanchaje, y aumentan los fletes. Todo esto contribuye a aumentar el valor de las mercaderías que se introducen en la República por el puerto del Callao, sin beneficio ninguno para el Estado. En cambio, cuando no hay el servicio de lanchaje y existe, siempre, la remuneración por las operaciones de descarga, por el hecho de acoderar al muelle cómodo los buques, que es lo fundamental y que en todas partes existe para establecer el muellaje y tonelaje como impuesto del Estado, este percibe los beneficios que significa el que con el producto de ese impuesto se han hecho las obras portuarias del Callao.

En cuanto a la tasa, seguramente que el Gobierno ha de tener en cuenta todas las sugerencias que ha hecho, con todo conocimiento y tino, el señor Diez Canseco. Y, justamente, la Comisión de Hacienda, recogiendo estas insinuaciones del comercio y de las instituciones representativas del comercio de la capital, como del propio comercio de la

capital, es que adoptó el temperamento de no aceptar el aumento del impuesto fijado en el proyecto primitivo, sino someter al criterio del Gobierno la fijación de este impuesto, porque sabe, de antemano, que esta fijación no puede hacerla sino de acuerdo con las instituciones técnicas y capacitadas sobre quienes puede incidir este impuesto y el precio de los artículos de importación o exportación, y quienes pueden soportar toda clase de fletes bajo este aspecto. Seguramente que el Ministerio de Hacienda, procederá de la misma manera que se facturan los Aranceles de Aduana, y, entonces, los temores que abriga el señor Canseco han de desaparecer.

Hay que recoger y captar de la feliz intervención del señor Canseco, esta interesante iniciativa sobre aumento de los impuestos a los pasajes de ida al extranjero y de venida del extranjero y, además, las otras ideas que él ha tenido la bondad de exponer al Congreso, que las he escuchado con tanto agrado, y me permitiría, por eso, suplicar al señor Canseco que, después de aprobado este proyecto, concretara sus conclusiones, que seguramente el Congreso podría aceptarlas.

El señor DIEZ CANSECO ROMAÑA.— Efectivamente, señor, si la memoria me es fiel, solamente en el tiempo del Onceenio se autorizó al Poder Ejecutivo a que pusiera en vigencia Aranceles de Aduanas. Esa es una función exclusiva del Parlamento. Desde la caída de ese régimen no hemos variado de arancel, y el actual está en vigencia desde el año 1928. El Ministro de Hacienda manifestó en el Parlamento, ha-

ce más de un año, que lo tenía expedito y que no lo había mandado, porque la vida, dijo, se había encargado de modificar la situación del Perú nivelando la balanza de pagos". Sin embargo que de esto han corrido algunos meses, porque fué en una intervención del 28 de Marzo, hasta la fecha sé que ese arancel no está concluído. Me dicen en la Comisión de Hacienda y el Cuerpo Consultivo de Aduanas, que todavía tienen trabajo para dos meses. De manera que no fué que la vida se había encargado de bajar nuestra moneda, disminuir la importación y nivelar la balanza de pagos, sino fué que el estudio del arancel ya se había hecho. Pero, desde luego, como digo, tan sólo en tiempo del Onceenio se aprobaron estas tarifas de importación, autorizando al Gobierno. Y este camino no podemos seguirlo. Es necesario que el Arancel de Aduanas sea revisado por la Comisión Permanente de Aduanas que tiene el Parlamento, y sea sometido a la aprobación del Congreso. De manera que el argumento de que el Arancel de Aduanas lo puso en vigencia el Gobierno con autorización o aprobación del Congreso, no es un argumento que puede tener fuerza. Al contrario, pesaría en mi ánimo el no volver a dar esta clase de autorizaciones, porque ellas significan delegar la función parlamentaria en el Gobierno.

Por esta razón y, si para poder financiar las obras los señores de la Snare, que son los que van a proporcionar los capitales, necesitan la garantía con un impuesto, para tener ellos la seguridad y comenzar las obras, no me opongo. Las obras deben comenzar con la garantía de esta ley; pero, hay que incorporar en ella

las atingencias que he hecho, y también debe constar en la ley, que los impuestos que ponga el Gobierno, deben venir a aprobarse por el Congreso. Esta es la principal atingencia que yo he hecho.

Me voy a referir a otra modalidad del puerto del Callao, a otro recargo que no se cobra en ningún otro puerto de la República, que se llama Aumento de Fletes. El recargo de fletes que cobran las compañías fundándose en que, en el puerto del Callao se pagan los impuestos de hospitales, anelaje, faros, etc.; es decir, una serie de impuestos; y aquellos renglones, las compañías hacen negocio; de manera que no es la retribución de un servicio, sino una especulación que hacen. Este aumento al flete varía, y ha variado según las épocas. Hace muchos años, principió por una suma pequeña y ha llegado a ser hasta de diez y doce soles tonelada. Por eso digo que este aumento al flete tiene alguna justificación, pero es un negocio. Y pregunto al señor Balbuena y le pido me conteste, si este aumento al flete va a desaparecer. Seguramente nó. Las compañías de vapores no están llanas a suprimir el aumento al flete en el puerto del Callao, menos llanas a suprimir lo que se llama "surchage". Por eso creo conveniente, para no entablar una discusión que por el momento no tiene razón de ser, se redacte uno de los artículos en tal forma, que diga que los impuestos o las tasas que el Gobierno tenga que poner para financiar esta obra, deben venir al Parlamento para su aprobación; y no darle una autorización ad libitum, para que ponga las tasas que crea convenientes, porque, aunque tengo confianza en el Gobierno, los hom-

bres varían en el Ministerio; y, así como no tendría inconveniente en darle autorización al señor Solf y Muro, se la habría retirado al señor Brandariz, por su incapacidad administrativa.

El señor LANATTA. — Pido la palabra.

El señor PRESIDENTE. — El señor representante por Lima, tiene la palabra.

El señor LANATTA. — Señor Presidente: Todos estamos de acuerdo en que los nuevos impuestos de anelaje y tonelaje que van a crearse por esta ley, reemplazarán a los de lanchaje, que actualmente se paga a las empresas navieras, muchas veces extranjeras, que hace el servicio de descarga.

El comercio será favorecido con esos impuestos, cuya tasa será, sin duda, inferior a lo que se cobra por la descarga, aparte de que los contrabandos y las pérdidas de mercaderías serán mucho menores, una vez que los vapores atraquen directamente a los muelles.

Pero, yo desearía que la Comisión de Hacienda me hiciera una aclaración. ¿Las naves de la Compañía Administradora del Guano, también van a estar sujetas a esos impuestos? Si no se les exceptúa va a producirse una situación anormal, que no debe subsistir.

Antes de ahora, los gastos de extracción, traslación y administración se cargaban a la unidad ázoe y, en consecuencia, eran pagados, íntegramente, por el agricultor a medida que estos gastos eran mayores, el precio del gua-

no se elevaba. De ahí que siempre se fijaba un precio provisional y que el definitivo se declarara después de cada balance. Pero, en la actualidad, la situación es distinta. Hoy se vende el guano de las islas a un precio fijo, conforme a la ley, y los gastos los paga el Gobierno, cualquiera que sea su costo. De modo que el mayor o menos gastos de ese fertilizante repercute, inmediatamente, contra las Arcas Fiscales. Llegado el caso, por tanto, de que esa Compañía fiscalizada tuviera que pagar los impuestos de muellaje y tonelaje, este gasto tendría que cargarse al Gobierno, y así resultaría que el Gobierno se cobraba y se pagaba impuestos a sí mismo.

El señor RUILOBA. — (Su discurso, en que explica los alcances del punto en debate, se publicará después).

El señor DIEZ CANSECO ROMANA. — Yo desearía saber si la Comisión de Hacienda acepta el temperamento que he propuesto, de que la autorización al Gobierno no solamente sea para que pueda crear este impuesto, sino los que sean necesarios para terminar las obras portuarias, con cargo de dar cuenta al Parlamento, de las tasas que él imponga. Esto es lo que yo he planteado y el señor Balbuena puede saber si acepta la Comisión.

El señor MEDELIUS. — Señor Presidente: Recogiendo la indicación del señor Diez Canseco, me pronuncio en contra de ella. Considero aconsejable que, en lo posible, se evite crear nuevos impuestos. Si el Gobierno ha presentado el proyecto creando el impuesto de tonelaje y el de muellaje, y con estos impuestos con-



sidera tener suficientes recursos para cubrir el servicio de los gastos de construcción del muelle, es preferible, señor no crear nuevos gravámenes, porque éstos siempre se traducen en gastos que vienen a gravar la importación y la exportación, y, desde luego, repercuten en perjuicio de la colectividad. De manera que, hasta donde sea posible, soy contrario a que se creen nuevos impuestos. En este punto no es estoy de acuerdo con el señor Díez Canseco. Yo, señor, creo que al establecer el nuevo sistema portuario, se va a producir, como consecuencia, que los gastos por el movimiento de carga en el puerto del Callao se abaraten, porque fué debido al sistema que se sigue en la actualidad, que se creó el aumento al flete y el "surcharge". El sistema de descarga o de carga en los buques en la bahía, y la segunda, en la Dársena para poner las mercaderías, desde las lanchas a los carros. Estas operaciones, además, obligan al gasto de guardianías, al gasto de remolcadores y a una serie de otros desembolsos más, que afectan a la carga y que obligaron a las compañías a subvenirlos creando el impuesto que se denomina "aumento de flete" y el "surcharge". En lo futuro las compañías de vapores van a resultar liberadas de estos gastos extraordinarios, como es el desembarque de las mercaderías a lanchas y de las lanchas al muelle Dársena. Habrá una sola operación portuaria. El impuesto que se llama muellaje va a minorar los gastos en las operaciones de descarga y embarque,

simplicación de las operaciones portuarias. Por supuesto que los nuevos gravámenes de tonelaje y muellaje, al serles cobrados a las compañías navieras, hará que estas consignen un recargo en los fletes y pasajes, para así resarcirse de lo que van a pagar; más este este recargo no representará los seis sole por tonelada que hoy les significa la manipulación de la carga.

Yo creo, señor Presidente, que el Congreso debe aprobar el dictamen de la Comisión de Hacienda, que está en debate, por el cual se autoriza al Poder Ejecutivo para que fije las tarifas. Las personas interesadas en su confección son los agentes de las compañías de vapores y las compañías mismas. Yo estoy seguro que el Ministerio de Hacienda se pondrá en contacto con estas entidades y con las Cámaras de Comercio y, entonces, de común acuerdo, fijarán tarifas equitativas, que no sean insoportables a las compañías de vapores, y que permitan que el Estado pueda tener una fuente de recursos que sirva para cancelar, en armadas anuales el costo de las obras. Por estos fundamentos, señor Presidente, yo me mantengo en mi anterior consideración, y expreso el convencimiento de que el dictamen, tal como se encuentra presentado, refleja el modo práctico de poder llevar a cabo la dación de la ley.

El señor CASTRO POZO. — Pido la palabra.

El señor PRESIDENTE. — El señor representante por Piura tiene la palabra.

El señor CASTRO POZO. — Simplemente, señor, para dejar constancia, de una manera clara y terminante, lo que nos sugiere,

a la representación socialista, esta amplia discusión habida alrededor de este proyecto de ley autoritativo. Este debate, señor Presidente, dada la frecuencia de las autorizaciones que la Asamblea Constituyente concede al Poder Ejecutivo, demuestra, o parece demostrar, un acto vergonzoso, de que los señores representantes no cumplen el deber que tienen, de defender los intereses del país, toda vez que la resolución de problemas de esta naturaleza, se resuelven, frecuentemente, delegando en el Poder Ejecutivo, las funciones que íntimamente le corresponden al Parlamento. (Aplausos). Nada más, señor.

El señor TIRADO. — Pido la palabra.

El señor PRESIDENTE. — El señor representante por el Callao tiene la palabra.

El señor TIRADO. — Señor Presidente: No es posible que el Congreso señale las tarifas de que se trata. Como ha dicho el señor Presidente de la Comisión, es evidente que la función primordial del Congreso es la que se refiere a la creación de los impuestos; pero, la fijación de las tarifas, es cosa que debe encomendarse al Gobierno, porque él dispone de todos los elementos técnicos indispensables para ello; y para establecer las tasas, seguramente, tendrá que comparar las tarifas de otros países y tomar en cuenta los gastos que sean necesarios. Además, es lógico que el Gobierno, para estudiar estas tarifas y señalar la verdadera tasa que debe cobrarse. Ya la Comisión de Hacienda ha contemplado este punto, cuando manifiesta que si se dá por el Congreso una tarifa,

Hay que admitir, pues, que el Gobierno debe, a su vez, cobrar el impuesto por el beneficio que representa para las compañías, la

talvez ésta resulte muy fuerte, y entonces se producirían, inmediatamente, las reclamaciones, y aún el propio Gobierno sería el primero en obsevar la ley. No sería propio que el Congreso estuviera reformando leyes de esta naturaleza. Yo creo, pues, que la Comisión procede muy bien, al señalar las pautas a que debe sujetarse, sobre este particular, el Ejecutivo, autorizándolo para fijar las tarifas; y, como el Terminal Marítimo no entrará en actividades sino a partir del primero de Enero del año próximo, para esa época ya tenemos el tiempo suficiente para aprobar o desaprobado las observaciones que pudieran hacerse en todo lo que se relaciona con este orden de cosas, así como aceptar o rechazar las iniciativas que tengan a bien presentar sobre este tópico, los señores representantes.

Por estas consideraciones, señor Presidente, me pronuncio favorablemente al informe de la Comisión de Hacienda.

El señor PRESIDENTE. — Si ningún otro señor representante hace uso de la palabra, se dará el punto por discutido. (Pausa). Discutido. Se va a leer el artículo primero del proyecto de la Comisión.

El RELATOR leyó:

Artículo 10. — Créase en el puerto del Callao, el impuesto denominado "Tonelaje", que abonará toda nave, por cada una de las diez primeras veces que entre en el puerto del Callao, en el transcurso de un año calendario, de acuerdo con las tasas que oportunamente fijará el Poder Ejecutivo.

El señor PRESIDENTE. — Se va a votar. (Pausa). Los se-

ñores que aprueben el artículo primero a que se ha dado lectura, se servirán manifestarlo poniéndose de pie. (Votación). Los que estén en contra. (Votación). Ha sido aprobado.

El RELATOR leyó:

Artículo 20. — Créase, asimismo, el impuesto denominado "Muellaje", que se hará efectivo en la forma y con arreglo a las tasas que el Poder Ejecutivo establecerá oportunamente, teniendo en cuenta las necesidades fiscales y los intereses comerciales del puerto del Callao.

El señor PRESIDENTE. — En debate.

El señor TIRADO. — Debería decir "El gravamen", no el impuesto.

El señor CASTRO POZO. — Pido la palabra.

El señor PRESIDENTE. — Puede hacer uso de ella su Señoría.

El señor CASTRO POZO. — Sólo para preguntar a la Comisión, señor Presidente, si con este artículo se va a denegar aquella famosa petición de la Cerro de Pasco Copper Corporation, tan paterna para los intereses comerciales del país, solicitando que la tasa se rebaje.

El señor MEDELIUS. — Es cosa muy diferente.

—No habiendo hecho uso de la palabra ningún otro señor representante, se dió el punto por discutido; y puesto al voto, fué aprobado el artículo segundo.

El RELATOR leyó:

Artículo 30. — Quedan exonerados de estos impuestos, los buques de guerra de todas las naciones, los yachtes de recreo inscritos en el Yatch Club, nacionales o extranjeros, y las naves en peligro que entren al puerto en arribada forzosa y no desembarquen otra carga que la necesaria para el salvataje de la nave y que, después de reparados, no reciban carga de exportación.

El señor PRESIDENTE. — En debate.

El señor LANATTA. — Pido la palabra.

El señor PRESIDENTE. — El señor representante por Lima tiene la palabra.

El señor LANATTA. — Esta es la oportunidad, señor Presidente, de que se pronuncie la Comisión de Hacienda sobre la aclaración que pedí.

La Compañía Administradora del Guano se encarga, únicamente, del transporte de ese fertilizante de la agricultura nacional...

El señor MEDELIUS. — Pero va a ahorrar el gasto que hacía antes.

El señor LANATTA. — No ahorra nada, porque hacía directamente su servicio con personal propio. En el fondo, la cuestión no reviste gravedad, porque el Gobierno no sufre perjuicio, desde que lo que paga por impuestos, él mismo lo recibe después, como rendimiento de ese gravamen; pero, en la forma hay cierta incorrección, y consiste en que el Gobierno pague impuestos, obligación que debía estar circunscrita a los contribuyentes.

El señor ARCA PARRO. — Pido la palabra.

El señor PRESIDENTE. — El señor representante por Ayacucho puede hacer uso de la palabra.

El señor ARCA PARRO. — En el artículo presentado se establece que quedan exonerados de la tasa de muellaje y tonelaje, los buques de guerra y los yates de recreo. No alcanzamos a comprender las razones que ha tenido la Comisión para establecer este privilegio para las naves de guerra, a no ser que esto signifique la comunidad o el interés que hay para proveer de las mayores facilidades a la política armamentista de los diversos países. Por otra parte, no vemos para qué pueda darse, inclusive, esta facilidad, a las naves de guerra que quedan venir a nuestros puertos. De suerte que si se establece esta tasa, en primer término, para los buques mercantes y esto ha de significar recargo en el precio de los fletes y, en último término, recargo en el precio de las mercaderías, no hay razón para que se haga esta exoneración a los buques de guerra.

Tampoco encontramos razón para que se exoneren de la tasa a los yates de recreo. Las personas que pueden gastar este lujo o las entidades que aquí los tengan, —que creo no las hay— bien pueden soportar este gravamen en las mismas condiciones que las naves mercantes. De suerte que nos oponemos a que se haga esta exoneración. Esperamos que este punto sea aclarado por la Comisión.

El señor TIRADO. — Voy a permitirme recordar al señor Arca Parró, que ya es un axioma en el mundo, que las naves de guerra están exoneradas de todo gravamen; es una situación de reci-

procidad que tienen todos los países. En igual condición están los yates. De manera que la Comisión ha tenido en cuenta que en ninguna parte se cobra estos gravámenes a los buques de guerra, por lo mismo que estas naves son consideradas como parte del territorio a que pertenecen.

El señor CASTILLO. — Pido la palabra.

El señor PRESIDENTE. — Su Señoría tiene la palabra.

El señor CASTILLO. — Señor Presidente: Si se sostiene que se va a exonerar a los buques de guerra y a los yates, en virtud de un acuerdo internacional, no sería necesario poner una disposición legal expresa. Las disposiciones de carácter internacional, incorporadas a los pactos o convenciones de este carácter, se cumplen como ley, por los pueblos que los suscriben. Pero ese pacto no existe. Lo que hay es un acuerdo tácito internacional de los gobiernos, para fomentar la industria de la guerra y esclavizar a los pueblos. La disposición objetada es una de esa tendencia. Nosotros tenemos que sublevarnos ante estas manifestaciones de la internacional de armamentos; así como tenemos que rechazar el privilegio que se quiere otorgar a los buques de recreo. ¿Cómo se justifica esta excepción de gravámenes para quienes ganan, anualmente, enormes cantidades de dinero que no han trabajado?

Nada vale, tampoco, el carácter de reciprocidad internacional a que se ha referido el Comandante Tirado. Con este argumento se ha sacrificado, ingenuamente, los intereses nacionales, por no decir que se ha hecho escandalosos negociados. Recordemos

el tratado de reciprocidad italo-peruano sobre la pesca, por el cual se permite a los italianos que pesquen en la costa peruana, con igual derecho para los peruanos en los mares de Italia! (Aplausos).

Por otra parte, una disposición de esta naturaleza a las armadas de países poderosos, como Estados Unidos, para sus visitas de buena voluntad; para esas visitas como la Escuadra de más de veinte barcos de guerra que se acaba de enviar a Cuba, por los norteamericanos, y que nos enviarán, seguramente, a Sud América, cuando los trabajadores de estos países traten de modificar las instituciones del Estado! (Aplausos).

El señor PRESIDENTE. — Si ningún otro señor representante...

El señor CASTILLO. — Pido que el artículo se vote por partes.

El señor PRESIDENTE. — Si ningún otro señor representante hace uso de la palabra, se dará el punto por disentido. (Pausa). Discutido. Se va a votar por partes.

EL RELATOR leyó:

Artículo 3o. — Quedan exonerados de estos impuestos los buques de guerra de todas las naciones.

El señor PRESIDENTE. — Se va a votar. (Pausa). Los señores que aprueben la primera parte del artículo, a que se ha dado lectura, se servirán manifestarlo poniéndose de pie. (Votación). Los que estén en contra. (Votación). Ha sido aprobada.

El RELATOR leyó:

los yatches de recreo inscritos en el Yatch Club, nacionales o extranjeros.

El señor PRESIDENTE. — Se va a votar. (Pausa). Los señores que aprueben la segunda parte del artículo a que se ha dado lectura, se servirán manifestarlo poniéndose de pie. (Votación). Los que estén en contra. (Votación). No está claro el resultado. Se va a rectificar la votación. (Pausa). Los señores que aprueben la segunda parte del artículo, a que se ha dado lectura, se servirán manifestarlo poniéndose y permaneciendo de pie. (Votación). Veintisiete señores. Los que están en contra. (Votación). Veintiocho señores. Por consiguiente, ha sido rechazada.

El señor TIRADO. — Yo debo dejar constancia, señor Presidente, de que instituciones como el Rotary Club y Touring Club, que tienen carácter internacional, en todos los países están exentos del pago de derechos de toda clase. En la misma condición se encuentran los Yatches Clubs. Me per-

mito hacer estas indicaciones porque no se trata de centavos más o menos, sino de un principio internacional, de un principio de reciprocidad de pueblo a pueblo.

El RELATOR leyó:

y las naves en peligro que entren al puerto, en arribada forzosa, y no desembarquen otra carga que la necesaria para el salvataje de la nave y que, después de reparados, no reciban carga de exportación.

—No habiendo hecho uso de la palabra ningún señor representante, se dió el punto por discutido; y puesta al voto la tercera parte del artículo 3o., fué aprobada.

—En seguida, sucesivamente y sin debate, se aprobaron los artículos 4o. y 5o., último del proyecto de la Comisión de Hacienda, cuyo tenor es como sigue:

Artículo 4o. — Es obligatorio el atraque de toda nave a los muelles del Terminal Marítimo o

al Muelle y Dársena, para el embarque o descarga de mercancías.

Artículo 5o. — Estos impuestos se pondrán en vigor tan pronto como sea entregado al servicio el nuevo Terminal Marítimo; y serán cobrados directamente por la administración del mismo.

El señor TIRADO. — Señor Presidente: Yo pido que se consulte si se toma como redacción el texto del proyecto y si se tramita la autógrafa sin esperar la aprobación del acta.

El señor PRESIDENTE. — Se va a consultar. (Pausa). Los señores que acuerden el pedido del señor Tirado se servirán manifestarlo. (Votación). Los que estén en contra. (Votación). Ha sido acordado.

Se levanta la sesión.

Eran las 8 y 30 p. m.

Por la Redacción:  
Gmo. J. Amésquita.