

Dése cuenta.—Sala de la Comisión.

Lima, 27 de enero de 1928.

E. de la Piedra—Antonio Castro—J. R. Pizarro—E. Pardo Figueroa—E. Palacio.

Autorizando al Poder Ejecutivo para abrir un crédito suplementario a la partida No. 66, del Pliego de Fomento del Presupuesto General en liquidación.

Señor:

El Congreso ha resuelto autorizar al Poder Ejecutivo para la apertura de un crédito suplementario por la suma de Lp. 1,000.0.00, a la partida No. 66, para el patronato de la raza indígena, del Pliego de Fomento, del Presupuesto General vigente, con cargo a los mayores ingresos del indicado Presupuesto.

Es copia del proyecto aprobado por la Cámara de Diputados.

SENADO
Comisión de Hacienda

Señor:

Aprobado por la Cámara de Diputados viene en revisión un proyecto de ley, autorizando al Poder Ejecutivo para la apertura de un crédito suplementario por la suma de Lp. 1,000 0.00, a la partida No. 66 «para el patronato de la raza indígena», del Pliego de Fomento del Presupuesto General en liquidación.

En vista de los fundamentos en que se apoya la petición en trámite y habiéndose señalado como recursos para cubrir este crédito, los mayores ingresos del citado Presupuesto; en conformidad con lo dispuesto en el artículo 20 de la Ley Orgánica de la materia, vuestra Comisión es de sentir que podeis sancionar el proyecto venido en revisión.

Dése cuenta.—Sala de la Comisión.

Lima, 24 de Enero de 1928.

P. Max Medina—J. M. García—E. de la Piedra.

—Después de lo cual el Sr. Presidente levantó la sesión, anunciando a los señores Senadores que el día de ma-

ñana se discutirá el proyecto relativo a las obras portuarias que deben efectuarse en el Callao.

—Eran las 7 y 30 p. m.

Por la Redacción.

GMO. J. AMESQUITA.

Ha. Sesión del Jueves 2 de Febrero de 1928.

Presidencia del Sr. Roberto E. Leguía

Abierta la sesión a las 5 y 50 p. m. con asistencia de los señores Senadores, Alvarez, Arana, Cáceres, Castro, Caveró, Chueca, Fernández, Franco Echeandía, García, González, González Orbegozo, La Torre, Luna Iglesias, Magniña, Medina, Pardo Figueroa, Piedra, Piérola, Pizarro, Revoredo, Salomón, Seminario, Velarde; y Elguera y Fernández Dávila, Secretarios; fué leída y aprobada el acta de la anterior.

—En seguida se dió cuenta de los siguientes documentos:

OFICIOS

Del señor Ministro de Gobierno, rubricado al margen por el señor Presidente de la República, sometiendo a la deliberación del Congreso, la solicitud formulada por doña María Hortensia Sologuren Peña, pidiendo que se le considere subrogada, como hija del que fué empleado de Correos don Javier Sologuren, para los efectos del percibo de la pensión solicitada por la madre de la recurrente, como viuda del causante, y que se encuentra pendiente de la resolución de esta Cámara.

A las Comisiones que conocen del expediente de que se trata.

Del señor Ministro de Justicia, dando respuesta al pedido formulado por el señor Castro, respecto a la necesidad que hay de que se lleve a cabo la ejecución de diversas obras públicas en la ciudad de Trujillo, especialmente, la de locales que sirvan de cárceles para hombres y mujeres y un Asilo para menores.

Con conocimiento del señor Castro, al archivo.

Del mismo, informando en el proyecto de ley, así como en las adiciones, en virtud de las cuales se manda cortar los juicios seguidos contra los funcionarios y ciudadanos que intervinieron con motivo de las sublevaciones ocurridas en las provincias de Ayacucho, La Mar, Tayacaja, Huancañé, Quispicanchi y Cabana.

Del mismo, informando, igualmente, en el proyecto por el cual se autoriza a la Sociedad de Beneficencia Pública de esta capital, para que venda por lotes parte del área del terreno que ocupó el Hospital de Santa Ana y los lotes que posee en la Avenida de la Colmena.

Los anteriores oficios pasaron a las Comisiones que pidieron dichos informes.

Del mismo, comunicando que con fecha 14 de enero y con el No. 5987, el señor Presidente de la República ha puesto el cumplimiento a la ley que manda consignar en el Presupuesto General de la República, la suma de Lp. 1,000.0.00, para la construcción de una Iglesia en el puerto de Salaverry.

A sus antecedentes.

Del señor Ministro de Marina, informando, conforme a lo solicitado por el señor Casanave, respecto a la colisión entre el Crucero «Almirante Grau» y el submarino «R-1».

Con conocimiento del señor Casanave, al archivo.

Del señor Presidente de la Cámara de Diputados, enviando para su revisión los proyectos por los cuales se dispone la creación del Banco Hipotecario del Perú y del Crédito Agrícola Intermediario del Perú.

A la Comisión de Hacienda.

Del mismo, remitiendo para el conocimiento del Senado el dictamen emitido por la Comisión Principal de Presupuesto en el proyecto que autoriza al Poder Ejecutivo para la apertura de créditos suplementarios a las partidas Nos. 378, 381, 398 y 476 del Pliego de Justicia del Presupuesto General de la República de 1927.

A la Comisión Principal de Presupuesto.

Del mismo, enviando para su revisión el proyecto por el cual se autoriza a la Sociedad de Beneficencia Pública de Lima, para que venda al Estado, los fundos rústicos de su propiedad denominados «Vicos» y «Vilcumbamba», ubicados en el departamento de Ancash, a fin de que sean distribuidos en lotes entre los indígenas y yanacones establecidos en los aludidos fundos.

A la Comisión de Beneficencia.

DICTAMENES

De las Comisiones de Legislación y Hacienda, en los proyectos presentados por los señores Chueca y Castro, modificando las disposiciones contenidas en los artículos 30, 33 y 34 de la ley N° 4831, referente al impuesto de timbres y papel sellado.

De las Comisiones de Premios y de Beneficencia, en el proyecto venido en revisión, por el cual se autoriza a la Sociedad de Beneficencia Pública del Callao, para que conceda al actual Tesorero, don Luis Alberto Gomez Baldeón, los goces de jubilación y cesantía, con arreglo a las leyes vigentes.

De la Comisión de Premios en el proyecto venido en revisión por el cual se concede pensión de montepío a doña María de La Torre Ugarte, como viuda del empleado de Hacienda don Julio Abel Ayllón, y a sus hijas doña Zelmira, María Esther, Esperanza y María Luisa Ayllón.

Los anteriores dictámenes pasaron a la orden del día.

De las Comisiones de Premios y Beneficencia, con firmas incompletas, recaídos en los siguientes proyectos enviados por la Colegisladora:

El que reconoce de abono a don Carlos Abril y Borgoño, los 13 años, 3 meses y 21 días de servicios que ha prestado a la Nación, hasta el 12 de Junio de 1926.

El que, igualmente, reconoce de abono al doctor Aurelio F. Baca, los diez años de servicios que ha prestado a la Nación, como Tesorero de la Sociedad de Beneficencia Pública de Cuzco, en el periodo comprendido des-

de el 6 de Diciembre de 1900 hasta igual fecha del año de 1910.

Los anteriores dictámenes quedaron en Mesa.

SOLICITUD

Del Senador por Piura, don Edmundo Seminario y Aramburu, pidiendo licencia por todo el tiempo que falta para el término del actual Congreso Extraordinario.

A la orden del día.

PEDIDOS

El señor Franco Echeandía.—Pido la palabra.

El señor Presidente.—La tiene S.Sa.

El señor Franco Echeandía.—Ayer ha pasado a la Orden del Día el proyecto sobre obras portuarias del Callao. Yo pido a la Mesa que se sirva consultar a la Cámara si se invita al señor Ministro de Hacienda para que asista a la discusión.

El señor Presidente.—Se consultará en la estación oportuna.

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

ORDEN DEL DÍA

PEDIDO RESUELTO.

—De conformidad con lo solicitado por el señor Franco Echeandía, se acordó invitar al señor Ministro de Hacienda a la discusión del proyecto relativo a las obras portuarias que van a llevarse a cabo en el Callao.

Licencia al Senador por Piura, señor don Edmundo Seminario y Aramburu.

—El señor Relator leyó:

Senador por Piura

Lima, 2 de Febrero de 1928.

Señores Secretarios del Senado:

Tengo el honor de dirigirme a ustedes, a fin de que se dignen obtener del Senado, la licencia que solicito me-

diante el presente oficio, durante el tiempo que falta para el término de la actual legislatura extraordinaria, para atender al restablecimiento de mi salud.

Dios guarde a ustedes.

Edmundo Seminario Aramburu.

—Sin debate se acordó la licencia solicitada.

Insistencia en el proyecto que señala requisitos para que puedan obtener el título de Abogados los declarados aptos para el Bachillerato de Jurisprudencia en las Universidades de la República, antes de la dación de la Ley de 15 de Noviembre de 1902.

—El señor Relator leyó:

Lima, 20 de Enero de 1928.

CAMARA DE DIPUTADOS

Presidencia

Señor Presidente de la Cámara de Senadores.

En sustitución del proyecto que se sirviera usted enviar en revisión con su atento oficio N° 106, de fecha 8 de octubre de 1926, la Cámara Nacional de Diputados ha prestado su aprobación al que contiene el adjunto dictamen de sus Comisiones Principales de Justicia y de Legislación, que para los fines consiguientes, tengo a honra remitir a usted, en virtud del cual se señalan algunos requisitos, para que puedan obtener el título de abogados, los declarados aptos para el bachillerato de Jurisprudencia en las Universidades de la República, antes de la dación de ley del 15 de Noviembre de 1902.

Dios guarde a usted.

Emilio Sayán Palacios

El Congreso, etc.

Ha dado la ley siguiente:

ARTICULO UNICO.—Los declara-

rados aptos para el bachillerato de Jurisprudencia en las Universidades de la República, antes de la dación de la ley de 15 de Noviembre de 1902 y que hayan terminado su práctica forense o ejercido la defensa libre por más de diez años, podrán obtener el título de abogados, comprendiéndoseles en las disposiciones de la ley N° 5098.

Dada, etc.

Es copia del proyecto aprobado por la Cámara de Diputados.

SENADO
Comisión de Legislación
y Justicia

Señor:

Por iniciativa del señor Senador por Lambayeque, doctor Angel Gustavo Cornejo, se sancionó el proyecto de ley por el cual se comprende en la 5098, a los estudiantes de la Universidad Mayor de San Marcos, declarados aptos para el bachillerato en jurisprudencia, antes de la promulgación de la ley de 15 de Noviembre de 1902 y que hayan terminado su práctica forense o ejercido la defensa libre por mas de diez años.

Enviado en revisión este proyecto a la Cámara de Diputados, la Colegisladora, previo dictamen favorable de esa Comisión Principal de Justicia y Legislación, le ha prestado su aprobación, haciéndolo extensivo a los estudiantes de las universidades de toda la República.

Los suscritos encuentran perfectamente explicado y atendible la modificación introducida por la Cámara de Diputados y en consecuencia os proponen que sancioneis el proyecto en la forma que ha sido modificado, no insistiendo por lo tanto en vuestra primitiva resolución. Salvo mejor parecer.

Sala de Comisiones.

Lima, 26 de Enero de 1928.

A. Salomón—G. A. Fernández—
J. M. García—A. Maguiña—M. D. González.

-Sin debate fue aprobada la conclusión del dictamen que antecede.

—En este estado el señor Presidente suspendió la sesión en espera del señor Ministro de Hacienda,

Continúa momentos después.

Autorizando al Ejecutivo para construir en el puerto del Callao una nueva Dársena y muelles de capacidad y eficiencia para atender el servicio de ese Puerto.

(Ingresa al Salón de Sesiones el señor Ingeniero Manuel G. Masías, Ministro de Hacienda).

El señor Presidente.—Presente el señor Ministro de Hacienda va a procederse a la discusión del proyecto que autoriza al Ejecutivo para la construcción de una nueva Dársena y Muelles en el puerto del Callao.

—El señor Relator leyo:

El Congreso, etc.

Ha dado la ley siguiente:

Artículo 1°—Autorízase al Poder Ejecutivo para construir en el puerto del Callao, una nueva dársena y muelles, con capacidad y eficiencia, semejante a las del proyecto que reza en la memoria de Hacienda de 1927.

Artículo 2°—Autorízase, así mismo, para que construya un dique seco de carena para buques para el tonelaje máximo que puedan pasar por el Canal de Panamá.

Artículo 3°—Créase con tal fin un impuesto al tráfico de mercaderías por el expresado puerto, conforme a la siguiente tarifa:

Importación de madera, carbón, trigo y arroz, un sol por tonelada de mil kilos.

Importación de otros productos y mercaderías, dos soles por tonelada de mil kilos.

Exportación general, un sol por tonelada de mil kilos.

Artículo 4°—Este impuesto se duplicará tan pronto como se entregue al tráfico público, aparte de las proyectadas obras que sean suficiente para atender el servicio del puerto.

Artículo 5°—El Ejecutivo podrá construir las obras portuarias directamente o por contrato. En caso de que opte por el sistema de contrato, si el contratista fuese alguna firma extranjera, sin otros negocios en el país, podrá exonerarla de las obligaciones derivadas de la ley N° 4916 y de las demás que la completen; no así de las de accidentes de trabajo.

Artículo 6°—El Poder Ejecutivo podrá editar una serie adicional de bonos de empréstito nacional, en conformidad con lo dispuesto por la ley N° 5930 y aplicará el producto neto derivado de la venta de ellos a la construcción de las obras proyectadas.

Artículo 7°—Las expropiaciones que sea necesario efectuar para el cumplimiento de esta ley se harán de conformidad con la ley 4125.

Artículo 8°—Queda exonerada de todo impuesto de importación, adicionales y municipales, así como de cualquier otra contribución, las maquinarias, herramientas y materiales necesarios para la ejecución de esta obra.

Artículo 9°—La harina de procedencia extranjera que se interne al territorio de la República, pagará un sobre impuesto especial de \$ 1.43 cts. por tonelada métrica. Los fondos que se recauden por este concepto se aplicarán, también, al servicio de los bonos que se emitan conforme a esta ley.

Dada, etc,

Es copia del proyecto aprobado por la Cámara de Diputados.

SENADO
Comisión de Hacienda

Señor:

Para su revisión por el Senado viene de la Cámara Colegisladora un proyecto de ley, por el cual se autoriza al Poder Ejecutivo para construir en el puerto del Callao una nueva Dársena y muelles con capacidad y eficiencia suficientes para atender el servicio de ese puerto.

La necesidad e importancia de las obras que van a ejecutarse en el primer puerto de la República, no requieren mas que enunciarlas para justificar el proyecto, dadas las deficiencias que desde hace años se observan en el tráfico de carga y las facilidades que con estas obras podrán obtenerse para que el comercio logre desarrollarse con amplitud que es de esperarse, como consecuencia de la política de intenso progreso nacional que sigue el país en todas sus actividades.

Para realizar este objetivo, en vista de los estudios y presupuestos que ya existen al respecto, se crea un impuesto al tráfico de mercaderías por el puerto del Callao, de un sol por tonelada para la importación de madera, carbón trigo, y arroz; de dos soles para la importación de otros productos y mercaderías en general; y de un sol para la exportación de los productos nacionales, estableciéndose, a la vez, que el impuesto que se crea se duplicará tan pronto como se entreguen al tráfico público las obras proyectadas.

Estima el Gobierno que este gravamen, que es un tributo moderado y cuyos beneficios serán incalculables en un futuro próximo, producirá lo suficiente para hacer el servicio de intereses y amortización del capital calculado en un millón seiscientas cincuenta mil libras que la construcción de las obras demanda y que una vez concluidas, el muelle funcionará con tarifas muy bajas, las estrictamente indispensables para cubrir los gastos de explotación y conservación del mismo, quedando así el Comercio sustancialmente aliviado de las cargas que hoy soporta y de las pérdidas ocasionadas por robos, roturas, etc, que serán evitadas depositándolas en edificios que ofrecerán la comodidad y seguridad debidas.

Pero como el impuesto que se crea y que producirá, según cálculos hechos al respecto, mas o menos, la suma de setenta mil libras en los primeros años y el doble cuando se ponga en vigencia lo dispuesto en el artículo 4° del proyecto, no sería suficiente, porque si el Gobierno se limitara a inver-

tir anualmente esa suma en las obras portuarias, se requerirían largos años para terminirlas, el proyecto establece que el Poder Ejecutivo podrá emitir una serie adicional de bonos del empréstito nacional, en conformidad con lo dispuesto en la ley N° 5930 y aplicará el producto neto derivado de la venta de ellos a la construcción de las obras referidas, con lo cual se conseguirá realizarlas en un periodo máximo de cuatro años, satisfaciendo así una necesidad que puede considerarse una verdadera aspiración nacional.

El artículo 9°, del proyecto, que puede estimarse como transitorio, establece que la harina de procedencia extranjera que se internen al territorio nacional, pagará un sobre-impuesto especial de \$ 1.43 por tonelada métrica, aplicándose los fondos que se recauden por este concepto, al servicio de los bonos que se emitan conforme a esta ley.

La explicación de este sobre-impuesto está justificada, pues determinándose en el artículo 3° que el trigo que se importe será gravado con un impuesto de \$ 1.00 por tonelada, si no se estableciera este gravamen, resultaría la harina nacional desventajosamente colocada por el aumento en el costo de la materia prima al ingresar a nuestro mercado. Para evitarlo se ha fijado el sobre-impuesto proporcional que le corresponde al producto que viene del extranjero.

Pero la Comisión ha considerado conveniente establecer también que este impuesto cesará tan pronto queden listos los muelles y la nueva Dársena y establecidas las tarifas definitivas.

Como en el proyecto se indica, en el artículo 1°, que la capacidad de la nueva Dársena y muelles serán semejantes a las del proyecto que reza en la Memoria de Hacienda de 1927, fórmula que no puede aceptarse en una ley, la Comisión cree que este artículo debe modificarse así: "conforme a los estudios mandados practicar por el Supremo Gobierno."

Estas dos modificaciones han sido aceptadas ya por el Sr. Ministro de Ha-

cienda, con quien la Comisión discutió el proyecto antes de abrir dictamen sobre el, de manera que, fundándose en las consideraciones expresadas, vuestra Comisión os propone en conclusión, que aprobeis el proyecto venido en revisión con las siguientes modificaciones:

Que el artículo 1° quede redactado así: "Autorízase al Poder Ejecutivo para construir en el puerto del Callao, una nueva Dársena y muelles con capacidad y eficiencia semejantes a las del proyecto y estudios mandados practicar por el Supremo Gobierno".

Y que se adicione el artículo 9° en esta forma: "Este impuesto cesará tan pronto como queden listos la nueva Dársena y muelles y establecidas las tarifas definitivas". Este artículo debe quedar como transitorio.

Dése cuenta.—Sala de la Comisión.

Lima, 31 de Enero de 1928.

P. Max. Medina—E. de la Piedra
—*J. M. García.*

SENADO
Comisión de Obras Públicas

Señor:

La Cámara de Diputados ha aprobado el proyecto de ley, en virtud del cual se autoriza al Poder Ejecutivo para construir una nueva Dársena y muelles en el puerto del Callao, así como un dique para buques con el tonelaje máximo que pueden pasar por el canal de Panamá.

La Comisión de Obras Públicas tiene que concretarse al punto de vista de la importancia y necesidad de las obras proyectadas, dejando a la Comisión de Hacienda la faz económica de la iniciativa. Indudablemente que las obras que deben emprenderse en el primer puerto de la República han de constituir un factor esencial para la prosperidad comercial e industrial del país, toda vez que se han de modificar radicalmente las condiciones del tráfico marítimo. Y es justo, por otra parte, que el tráfico de mercaderías soporte el impuesto que

se fija en el proyecto, para la verificación de las obras mencionadas.

Creo, pues, los suscritos que el Senado debe prestar su aprobación a esta iniciativa, inspirada en las necesidades de nuestro primer puerto, como punto central de nuestro comercio marítimo. Salvo mejor acuerdo.

Dése cuenta.—Sala de la Comisión.

Lima, 30 de Enero de 1928.

J.R. Pizarro—J. C. Arana.

El señor Presidente.—En debate el proyecto en revisión.

El señor Franco Echeandía.—Pido la palabra.

El señor Presidente.—La tiene S.Sa.

El señor Franco Echeandía.—El objeto que tuve al pedir la concurrencia del señor Ministro de Hacienda no es otro que procurar la mejor ilustración del debate, pues el señor Ministro podrá informar a la Cámara sobre cualquiera observación que pudieran hacer los señores Senadores.

El señor Ministro de Hacienda.—Como lo dice el dictamen que acaba de leerse, yo he aceptado las modificaciones que la Comisión de Hacienda se ha servido proponer. Son tan claras las ventajas del proyecto y están tan bien expresadas en el dictamen de la Comisión de Hacienda que podría eximirme de la obligación de hacer una exposición. Pero ya que he sido llamado a la Cámara creo de mi deber ocupar por breves momentos su atención para exponer los antecedentes del proyecto, el modo como la cuestión ha sido planteada y resuelta por el Gobierno.

Que el servicio portuario del Callao es deficiente por demás es un hecho de notoriedad tal que no necesita desmotración. No solamente es el Callao un puerto sumamente caro, pues el tráfico de mercaderías cuesta, según su clase, de cinco a veinte soles por tonelada, sino que el largo recorrido que tienen que hacer los carros al salir del muelle para ir a la aduana por el estrecho puente que une actualmente al muelle con la costa, con continua interrupción del tráfico,

dá por resultado que, con las interrupciones quedan las lanchas, muchas veces, cargadas, sin lograr que las mercaderías pasen al mismo día a la aduana y teniendo que pernoctar en la bahía corriendo el riesgo de los robos que ocasionan grandes pérdidas a los comerciantes, fuera de las que tienen que sufrir por roturas producidas en las diversas manipulaciones de la carga.

Tan desgraciado estado de cosas ha llamado la atención de todos los Gobiernos y muy especialmente del actual, que se ha propuesto remover firmemente todos los inconvenientes que el país tiene para seguir adelante en su marcha de progreso. Pero el Gobierno no estaba en años anteriores en la situación financiera requerida, ni el crédito exterior, es decir el crédito del país, se halla colocado en el pie en que hoy se encuentra. Por esta razón no pude acometer esta obra y se tuvo que recurrir entonces al método de interesar el capital particular para que coadyuvara con el Gobierno a la realización de esa obra de bien público. Son muchas las tentativas que en muchas oportunidades y casi de modo continuo se ha venido haciendo en los últimos ocho años para conseguir que se lograra establecer una compañía que llevara a cabo las obras del Callao que las explotara por un tiempo hasta que se hiciera pago de su capital y de las ganancias que generosamente se le concedían, sin que deplorablemente llegara a ser una realidad satisfactoria el deseo del Gobierno. Con la Compañía que actualmente explota la Dársena se hicieron muchas gestiones, pero sin resultado positivo. Se creyó que el Gobierno había encontrado una solución a este problema el año de 1924, cuando ocupaba la cartera de Hacienda, con brillo que yo nunca igualaré, el que es hoy Presidente de la Comisión de Hacienda de esta respetable Cámara, el señor de la Piedra. En ese entonces se celebró un contrato muy concebido, mediante el cual el Gobierno, que no podía levantar por sí mismo los capitales necesarios para la obra, le encomendaba esa función a una compa-

ña, garantizando la emisión de bonos que con tal objeto emitiera. En síntesis, el contrato consistía en lo siguiente: el Gobierno garantizaba los bonos que emitiera la compañía por un valor de diez millones de dolares y la compañía se comprometía a invertir el producto de la emisión en la construcción de un muelle en el Callao, que a los 25 o 30 años pasaba a ser propiedad del Gobierno. Al mismo tiempo la compañía podía emitir bonos, en número de veinte mil, con un valor de cien dolares cada uno, a los cuales el Gobierno reconocía una utilidad de 8%. Sobre las entradas del muelle y sobre las tarifas, quedaba convenido que se arreglarían de un modo tal que el producto de ellas alcanzara para hacer el servicio del capital de la compañía, de los bonos emitidos y para cubrir el presupuesto de gastos. Se trataba, pues, de un negocio bien concebido pero que no se llevó a la práctica porque decía una de las cláusulas del contrato que los planos y proyectos serían aprobados por el Ministerio de Fomento. Los presentó el contratista, que no fueron sino preliminares, no satisficieron al Ministerio de Fomento, porque aún cuando se prevía bien el tráfico en el momento actual no se preveía el tráfico para el gran desarrollo que todos esperamos que habrá en el país. La magnitud de las obras tampoco parecía que estuviera en relación con el precio convenido, que era de 12.000.000 de dolares. Se hicieron observaciones a este respecto para que el contratista ampliara sus estudios en vista de la magnitud de la obra; pero él sostuvo el proyecto preliminar tal como lo había presentado. Desde ese momento es que me ha tocado actuar en el asunto. Naturalmente que encontrándose el Gobierno con un proyecto que, no obstante de estar bien meditado, no satisficó las aspiraciones ni los sacrificios que había que hacer, tuvo que pensar en otro proyecto. Estudió primero, por sí mismo, la magnitud de las obras. Este fué un estudio preliminar hecho por los propios funcionarios del Gobierno. En seguida contrató a un

Ingeniero de reconocida capacidad en la materia para que hiciera los sondeos respectivos y valorizara las obras a realizar. Este trabajo se le encomendó al Ingeniero señor Pellny, quien proyectó una dársena como la que el Gobierno había concebido. No una pequeña dársena de ochocientos metros de rompe-olas y nueve hectáreas de zona libre de agua delante de los muelles, sino una gran dársena con docientas hectáreas de agua delante de los muelles, para lo cual era necesario construir espigones o rompeolas de tres mil trecientos metros de longitud. No obstante la magnitud de la obra y solamente considerando en estos dos puntos esenciales, que lo hacen al proyecto superior al anterior, resultó que el del ingeniero Pellny subía a seis y medio millones de dólares, mas o menos la suma calculada por los funcionarios del Gobierno.

El Gobierno, que estaba encantado con su proyecto tal como lo formulara, se satisfizo mucho, pero no quedó convencido. Contrató con la firma Snare, de Nueva York, especialista en esta clase de trabajos, y que actualmente está concluyendo las obras portuarias de la Habana, para que viniera a formular un proyecto de muelles y dársena en el Callao. Esa firma mandó a uno de sus ingenieros especializados; estuvo éste varios meses entre nosotros; recogió todos los datos que teníamos sobre la materia incluyendo el estudio de Pellny, es decir, la ubicación y magnitud de la taza de agua, la profundidad del dragado, etc., e hizo algunas modificaciones no sustanciales pero muy atinadas, como por ejemplo la que se refiere a la dirección de los rompeolas, obteniendo con menor gasto la misma taza de agua y una forma geométrica mas aprovechable. Otra modificación es la de que en lugar de que el espigón ó muelle de desembarque sea uno sólo y de gran longitud que permita el acoderamiento de cuatro vapores por cada lado, ha proyectado cuatro muelles chicos, siguiendo el sistema mas usado en Estados Unidos. En cuanto al desarrollo futuro, uno y otro siste

ma son iguales. En cuanto al costo de la obra, como ya he dicho, estaba presupuestada en seis y medio millones de dólares. Y como la situación financiera del país se ha modificado mucho, el Gobierno no necesita recurrir a empréstitos externos para financiar sus operaciones. Ya tiene como colocar bonos, los suficientes, para realizar la obra y explotarla, ya sea directamente o por intermedio de una compañía fiscalizada, en atención a los intereses del país, sin las vinculaciones especiales que tiene una empresa que explota la entrada al puerto principal de un país.

Pero como al mismo tiempo que tenemos la facilidad de emitir bonos, debemos consultar, también, al mismo tiempo, las mayores ventajas para el país, es que se ha establecido la forma que he indicado la cual hoy no se hará efectiva sino en la mitad, pues se duplicará en cuanto esté en servicio el muelle, porque el tributo de un sol por cierta clase de mercaderías y de dos soles por otras, cuando esté duplicado alcanzará con largueza para hacer el servicio de intereses y de amortización del empréstito que va emitirse para hacer estas obras. Ahora viene aquí la segunda faz del asunto: la explotación. Ya establecido el gravamen para el servicio del capital e intereses para la obra, el Gobierno no necesita, al estudiar las tarifas, sino fijarlas en lo indispensable para los gastos de la manipulación de la carga. Esto se ha calculado mas o menos en una cifra igual a la del impuesto, cifra que no llegara a la mitad del gravamen que hoy pesa sobre el tráfico de las mercaderías de importación y exportación.

De modo que con este proyecto vamos a tener varias ventajas. La obra se hace por el Gobierno y para el Gobierno, o sea, por el país y para el país; la construcción se va hacer para beneficiar al comercio y para la comunidad en general, obteniéndose una disminución de un 50%, algo más, del gravamen que hoy pesa sobre el tráfico de mercaderías en el Callao, con la expectativa de que con el aumento del

tráfico el gravamen irá siendo menor, porque como el Gobierno no quiere obtener utilidades de esta obra sino dar facilidades al comercio, conforme el tráfico sea mas intenso no se recargarán las tarifas sino en lo que sea indispensable para atender a los gastos de explotación.

Yo creo, pues, señor Presidente, que con la ligera y sintética explicación que he hecho a la Cámara, que quizá no la necesitaba, porque muchos de los representantes han tenido oportunidad de ver los planos y la magnitud de las diversas obras, habré contribuido a afirmar la opinión favorable que probablemente tenían los señores Senadores. En todo caso, tendré el agrado de contestar cualquiera observación que se me formule.

El señor Fernández.— Señor Presidente: Debo comenzar por aplaudir calurosamente al señor Ministro de Hacienda, y en su persona, al Gobierno, por la realización de esta obra, tan importante como necesaria. La construcción de la Dársena y muelles en proyecto facilitará las operaciones de carga y descarga; garantizará la seguridad de las mercaderías, suprimirá el contrabando, disminuirá las tasas y el importe de todo el movimiento del puerto, y en una palabra, producirá aumento de riqueza fiscal en el sentido de evitar el contrabando y ofrecer mayores facilidades para el comercio.

Es suficiente cotejar en sus líneas generales el proyecto presentado ahora muchos años por el ingeniero holandés Jacobo Krauss con el último que nos trae el señor Ministro, para conocer las grandes ventajas que éste tiene respecto del primero; las obras propuestas por el señor Krauss debían ejecutarse al Sur de la bahía, requerían grandes dragados y comprendían una taza de agua mucho menor de la que hoy se requiere. Estas circunstancias y muchísimas otras técnicas, que yo no puedo analizar porque no me creo con capacidad suficiente para hacer esta clase de estudios que, no obstante, se encuentra al alcance de cualquier criterio por profano que sea, pues se manifiestan os-

tensible y elocuentemente a primera vista, demuestran la gran conveniencia de este proyecto. Ahora, contrayéndome a la parte financiera o económica, voy a preguntarle al señor Ministro si en los estudios hechos por Pellny se establece que el movimiento actual de los mercados de importación y exportación y el de cabotaje, es, en todo, casi de un millón de toneladas al año. También deseo saber si el gravamen que se establece a todas las mercaderías que entran y salen del puerto se refiere solamente a las de importación y exportación o también a las de cabotaje. Y digo esto porque al examinar el plano he visto que en la parte sur se establece el muelle de cabotaje. Sería conveniente saber si ha de gravarse el carbón, el trigo, la leña, y tantos otros artículos que se traen de los puertos menores. Se sabe que, actualmente, el muelle Dársena, según acaba de decirlo el señor Ministro, dá una cantidad que, según la naturaleza de la mercadería, varía entre cinco y veinte soles la tonelada; yo deseo saber si esta nueva tasa que se ha de establecer para la construcción de la dársena ha de cobrarse separadamente y en calidad de sobretasa. Y, ¿en qué condición queda este muelle después de la conclusión del muelle Leguía? Por último, deseo saber si al financiar la obra se ha tenido en cuenta la cantidad que debe obtenerse de la venta de unos terrenos, porque en los estudios de Pellny he visto que se trata de expropiar unos terrenos situados cerca del mar, de mas o menos cuatrocientas treinta hectáreas, muchas de las cuales, después de abiertas las calles y avenidas, se emplearían en la formación de los llamados barrios industriales y para obreros. Hechos todos los cálculos resulta que la ganancia positiva para el fisco ha de ser de 500,000 libras, o sea que deducida del importe de las obras, éstas han de costar solamente al rededor de 10,000,000; de suerte, pues, que si se ha contemplado esta parte del asunto no habría necesidad de emitir bonos hasta por la totalidad de un millón seiscientos cincuenta mil soles, como dice el proyecto, sino

simplemente por un millón. Estas son las observaciones que hago después de un estudio somero del asunto, porque no he tenido tiempo de estudiarlo mas detenidamente en vista de que el proyecto ha venido a mi conocimiento hace pocas horas. Con todo, yo abrigo la seguridad de que el Gobierno dotará en esta vez al Callao y a la nación entera de una mejora de la mas grande importancia: La Dársena Leguía y la carena seca para los buques que pueden pasar por el Canal de Panamá. Esta obra hará del Callao el segundo puerto de la costa sur del Pacífico, porque sabido es que en Valparaíso y en Talcahuano los chilenos tienen grandes obras portuarias. Nosotros, con la proximidad del Canal de Panamá habremos anulado las ventajas que tienen nuestros vecinos del Sur.

El señor Ministro de Hacienda.—Voy, gustosamente, a absolver las preguntas que se ha servido formular el señor Senador por Ancash. La primera se refiere al impuesto. El impuesto no va a gravar sino a la carga de importación y de exportación, nó a la de cabotaje. Por eso es que la suma que se calcula que produzca es de setenta mil libras mas o menos hoy que se va a aplicar la mitad del impuesto; cuando se aplique el total será de ciento cuarenta mil libras que es la suma que se necesita para hacer el servicio de intereses y amortización por los siete millones de dolares que, probablemente, habrá que emitir para responder del valor de las obras.

En cuanto a la Empresa de la Dársena ha concluido su periodo de privilegio, y el Gobierno, como ya dije, trató repetidas veces de hacer un arreglo con ella sin conseguirlo, lo cual es muy explicable. Ultimamente se le formuló francamente la propuesta de compra, porque según el contrato una vez concluido el periodo de privilegio el Gobierno puede expropiar la Dársena en cualquier momento pagando su valor, menos el dos por ciento por cada año transcurrido del contrato. Pues bien, como han pasado cuarenta años y solo faltan diez no necesitamos dar sino el vein-

te por ciento de su valor; pero esta operación de la expropiación por el veinte por ciento del valor de la dársena tan facimente expresada en el contrato, en la práctica no ha podido llegarse a dilucidar porque la Empresa concesionaria asigna a su propiedad un valor fabuloso. Créa que la tasación debió haberse hecho en el momento en que se construyó la obra y el Gobierno argumentó que siempre había momento para hacer una tasación y que ésta se hiciera con los precios actuales o con los de aquella época. A todo dábamos facilidades llegando a proponer que, en todo caso, la tasación de dirimencia que se hiciera podría someterse no a una autoridad nacional sino a una gran autoridad científica extranjera que fuera completamente neutral. Pues con todas estas facilidades el resultado positivo es que con estas facilidades las negociaciones se prolongaban eternamente y no se llegaba a ningún resultado. Por eso el Gobierno decidió proceder por su cuenta sin ocuparse ya para nada de la Dársena; resolvió dejar que la Dársena haga su movimiento mientras pueda y hasta que pueda. Lo único que va a hacer es construir en otro lado de la bahía otra dársena, una gran dársena por la que se hará el servicio portuario por la mitad de los gastos que hoy se hacen y sin temor a pérdidas ni a roturas. Naturalmente que en estas condiciones el público como juez inteligente sabrá cual Dársena debe preferir.

La Dársena no cobra actualmente entre cinco y veinte soles. No. Lo que yo he dicho y repito es que los gastos actuales del tráfico en el Callao oscilan entre 5 y 20 soles, pero es porque a los gastos de la dársena hay que agregar el bucheo, la estadía y otros gravámenes originados por la mala forma en que hoy se hacen los servicios a causa de las malas condiciones de las obras portuarias.

El impuesto, como he dicho, se establece ahora por la mitad; y cuando, dentro de dos años, comience a funcionar parte de esas obras, que sea suficiente para atender al tráfico de

mercaderías, entonces se duplicará. El cabotaje no va a pagar el impuesto; lo único que pagará será la parte proporcional que le corresponda según la tarifa, porque los gravámenes que se van a cobrar son de dos clases. Uno es el de 1, 2 o 4 soles por tonelada, según la clase de mercaderías que se manipulen. Este es un impuesto fijo. Otro es el de las tarifas que se formularán por el tráfico, por el movimiento mismo de los muelles; esas tarifas sí las pagará el comercio de cabotaje; serán tarifas muy reducidas, porque, como he dicho, solo se procurará obtener la suma necesaria para el sostenimiento del muelle.

El punto mas importante que ha tocado el señor Senador es el relativo a los terrenos. Efectivamente, tal como él lo ha referido a la Cámara, el punto está contemplado en el proyecto. Además del muelle se ha proyectado hacer una ciudad nueva, si se puede decir, una ciudad industrial, en la que existan casas para obreros y, especialmente, sitios para aserraderos y diversas industrias. El ingeniero Pellny ha calculado, naturalmente groso modo, que las obras dejarán una utilidad de 400 mil libras; pero esa utilidad problemática es cuestión separada del muelle, no la vamos a considerar como parte del capital que empleemos en construirlo. Pero para hacer posible esa nueva ciudad es necesario que antes exista el muelle y eso es lo que nosotros necesitamos. Creo que estas son las observaciones que ha hecho el señor Senador.

El señor La Torre.—Yo también comenzaré felicitando al señor Ministro y, en su persona, al Gobierno, por haber llevado a término la ejecución de esta obra que será para el Perú uno de los principales factores de su progreso. Evidentemente que las obras portuarias del Callao hace muchísimos años que debieron ejecutarse. Han sido necesarias la entereza y energía del Jefe del Estado para proyectarlas y llevarlas a cabo. Por mi parte yo le rindo mi palabra de aliento y aplauso al Gobierno.

Ahora me voy a permitir hacer una observación que, con la gentileza

que lo caracteriza, se dignará contestar el señor Ministro de Hacienda.

En el proyecto que se discute se dice que si el Gobierno no puede realizar las obras por administración las llevará a cabo por contrato con una firma extranjera. Sobre este aspecto de la cuestión han circulado varias versiones. Se ha dicho que además de la casa indicada por el señor Ministro se han presentado otras con distintas propuestas. Como nosotros deseamos saber todo lo que haya al respecto, siempre que sea dentro de la discreción necesaria, yo agradecería al señor Ministro nos proporcionara esos datos para la ilustración de la Cámara.

El señor Fernández.—Todas las explicaciones que ha dado el señor Ministro de Hacienda son interesantes. En especial, me ha dejado sumamente complacido la relativa a que el comercio de cabotaje no ha de soportar nuevos impuestos. Pero respecto a la situación del muelle actual yo, francamente, necesitaba que el señor Ministro nos hubiera hecho una explicación algo mas clara. Resulta de la explicación del señor Ministro que la Empresa actual ha de continuar funcionando aún después de terminados los trabajos del nuevo muelle, y yo creo que de esta manera se favorecería al contrabando, además de que habría una empresa particular haciéndole competencia al muelle fiscal que por su carácter de tal debe ser exclusivo y debe monopolizar todos los servicios de carga y descarga. Y no se crea que se trata de una cantidad insignificante. Son Lp. 280,000 de utilidad líquida por solo el movimiento de carga, descarga y transporte a la Aduana. Si se dejara funcionar a la Dársena actual es evidente que no solamente se beneficiaría con una parte de este capital, sino que procuraría traer por tierra los ingresos de la otra, estableciendo una competencia que, con todos los caracteres de una competencia hecha por una entidad particular, podría, entre todas sus repercusiones, traer la de la practica del contrabando. De suerte, pues, que yo suplicaría al señor Ministro que me diga si tiene la intención

de prohibir el funcionamiento de la dársena y, en caso necesario, tomarla por cuenta del Estado como una ampliación de las obras anteriores a efecto de monopolizar para el Fisco, como debe ser, todo el movimiento de las mercaderías. Y en cuanto a la venta de los terrenos, ha dicho muy bien el señor Ministro que no puede pensarse en la financiación de esta parte del proyecto sino después de concluidas las obras, pues mientras no se ejecuten éstas, haciéndose los espigones y las cabezas de los rompeolas y de los muros, es claro que no se puede utilizar esos terrenos, ni venderlos para la población industrial en proyecto; de suerte, pues, que por la misma naturaleza de las cosas quedo satisfecho con la explicación que dá, de que no se puede pensar en los productos de la venta de esas tierras sino después de concluidas las obras de la dársena Leguía.

El señor Ministro de Hacienda.—Con respecto a la dársena actual, la Compañía está en posesión de un contrato, que le otorga un período de privilegio y uno de explotación sin privilegio. El periodo de explotación con privilegio ha cesado hace años; pero el periodo de explotación sin privilegio no ha terminado todavía, pues faltan diez años; de manera que el Gobierno no tendría facultad legal para impedir que continuara haciendo el tráfico de mercaderías. Pero prácticamente el proyecto que discutimos realiza el deseo del señor Senador por Ancash, porque el impuesto no es a las mercaderías que se operen por los muelles actuales, sino es un impuesto al tráfico de carga por el Callao, de manera que cuando tengamos los nuevos muelles cualquiera mercadería que entrara por la antigua Dársena, tendría que pagar, primero, dicho impuesto, y, segundo, los gastos que actualmente tiene la Dársena; mientras que en la Dársena del Gobierno no tendría que pagar sino el impuesto y una suma que vendría a ser la cuarta parte de lo que hoy paga en la Dársena antigua; de manera que, económicamente hablando, nadie usaría ésta. Y esto, sin tomar en cuenta las pérdidas

por roturas y por robos que van a desaparecer completamente en la nueva dársena, porque va a tener sus almacenes, o en los mismos muelles o vecinos a ellos. Pero yo estoy seguro de que antes de que la nueva dársena esté concluida, la actual vá a entrar en un arreglo aceptable con el Gobierno, porque las resistencias que antes oponía eran muy humanas: estaban explotando un negocio que durante los diez años que va a durar puede producir una utilidad de un millón de libras. Si el Gobierno procediera a la expropiación, haciendo una tasación generosa del valor de las obras, no podría pagar mas de doscientas mil. Una vez que esté en funciones la dársena del Gobierno, y aún antes de que esté funcionando, nada mas que con la voluntad manifiesta de hacerlo, estoy seguro que las pretenciones de la actual Empresa van a disminuir y se podrá llegar a un arreglo que satisfaga los deseos del señor Senador por Ancash.

Debo contestar muy gustosamente al señor Senador por el Cuzco. Ya expliqué enantes que el Gobierno ha fijado, por medio de estudios hechos por sus propios ingenieros y por la firma Snart, la clase de obras que quiere construir y que tiene el presupuesto de esas obras. Ahora si la Cámara, en su alta sabiduría, lo encuentra conveniente y concede la autorización que se ha pedido, se tratará de conseguir un contrato con una firma responsable, por la menor suma posible, por las obras que ha ideado hacer, procediendo en este caso como cualquier buen comerciante o como cualquier buen particular.

Pero yo debo dar a la Cámara no solo las explicaciones en generales sino también los detalles mas íntimos de la administración; debo declarar que después que la firma Snart nos presentó su proyecto y sus estudios, que fueron contratados y pagados por el Gobierno, manifestó voluntad para contratar la construcción de las obras y ofreció hacerlo en la forma en que hoy hace The Fundation las de saneamiento, es decir por el costo de la obra mas una

comisión del 10 por ciento, pero el Gobierno le contestó que en esa forma no contrataría sino por una suma fija; y en eso estamos actualmente. No se ha llegado a la determinación de suma fija ni a la determinación de las condiciones del contrato. No se ha podido ultimar las negociaciones, primero, porque no hay ley que autorice al Gobierno para realizarlas, y luego, porque también se han interesados otras firmas, entre ellas la misma Compañía The Fundation, que también ha hecho ofertas de realizar las obras nó por Comisión sino por suma determinada; de tal manera que el Gobierno se encuentra en feliz situación de saber lo que tiene que hacer y como lo puede hacer.

El señor La Torre.—Agradezco muchísimo al señor Ministro la gentileza con que se ha servido absolver las preguntas que le hice. No podía ser de otra manera, porque ha venido a ilustrar el ambiente del Senado, que estoy seguro se congratulará, como yo, de tan oportuna explicación.

(PAUSA)

—No habiendo hecho uso de la palabra ningún otro señor Senador, se dió el punto por discutido, y puesto al voto el artículo 1º del proyecto venido en revisión, fué desechado; aprobándose el sustitutorio contenido en el dictamen de la Comisión de Hacienda.

—Sucesivamente y sin debate se aprobaron los artículos 2º, 3º, 4º, 5º, 6º, 7º y 9º.

—El señor Relator dá lectura al artículo 8º.

El señor Presidente.—En debate.

El señor Franco Echeandía.—Pido la palabra.

El señor Presidente.—La tiene S.Sa.

El señor Franco Echeandía.—Solamente voy a preguntar al señor Ministro si se grava la harina que se importe por los puertos de Paíta, Salaverry y otros de la República, que no van a gozar de las ventajas que tendrán las mercaderías que se internen por el Callao.

El señor Ministro.—La redacción y la mente del artículo es que se pague

el impuesto en todas las aduanas de la República; y la razón es la siguiente: ese artículo adicional fué incorporado por la Comisión de Hacienda de la Cámara de Diputados por representación que hicieron los molineros. Actualmente los molinos van a pagar un recargo de un sol por tonelada de trigo; al exportarse las harinas a otros puertos de la República se pagará un sol de tonelada de trigo, lo que responde a un sol cuarentitres la harina, por lo que era conveniente proceder en justicia para que haya igualdad de condiciones.

Respecto a aquel tributo a que se ha referido el señor Senador y de la ventaja que reportaría solo para el Callao, debo decirle que este progreso que va a alcanzar el Callao no dará ventaja solamente a Lima sino al país todo, porque una vez que se termine con el Callao, seguramente se va a seguir haciendo semejantes mejoras en todos los puertos de la República, entregando todos estos trabajos a una misma administración, dando preferencia al tráfico de cabotaje. Este es el primer paso que se va a dar para seguir inmediatamente después con todos y cada uno de los puertos de la República.

(PAUSA)

—No habiendo hecho uso de la palabra ningún otro señor Senador, se dió el punto por discutido y puesto al voto el artículo 9º fué aprobado con las modificaciones propuestas en el dictamen de la Comisión de Hacienda, quedando, en consecuencia en la siguiente forma:

Artículo Transitorio.—La harina de procedencia extranjera que se importe al territorio de la República, pagará un sobre-impuesto especial de un sol, cuarentitres centavos por tonelada métrica. Los fondos que se recauden por este concepto se aplicarán también al servicio de los bonos que se emitan conforme a esta ley. Este impuesto cesará tan pronto como queden listos la nueva Dársena y muelles y establecidas las tarifas definitivas.

El señor Presidente.—Habiéndose terminado con el último artículo de este importante proyecto, el Senado agradece al señor Ministro su concurrencia al debate.

El señor Ministro.—Y yo agradezco al señor Presidente su atención, y a los señores Senadores la aceptación que han dispensado a este proyecto de ley que ha de ser de grandes y benéficos resultados para el país.

El señor Presidente.—Se levanta la sesión.

—Eran las 8 y 15 p. m.

Por la Redacción

JOSE MANUEL CALLE.

12a. Sesión del Viernes 2 de Febrero de 1928.

Presidencia del Sr. Roberto E. Leguía.

Abierta la sesión a las 5 y 50 p.m. con asistencia de los señores Senadores, Alvarez, Arana, Cáceres, Castro, Caverro, Chueca, Fernández, Franco Echeandía, García, González, González Orbegozo, La Torre, Luna Iglesias, Medina, Palacio, Pardo Figueroa, Piedra, Piérola, Pizarro, Revoredo, Salomón; y Elguera y Fernández Dávila, Secretarios; fué leída y aprobada el acta de la anterior.

—En seguida se dió cuenta de los siguientes documentos:

OFICIOS

Del señor Ministro de Gobierno, transcribiendo, en respuesta a un pedido formulado por el señor Chueca, la comunicación dirigida a ese Despacho por el Alcalde del Concejo Provincial de esta capital, comunicando haber solicitado de los Concejos Distritales de la provincia, una relación de los acreedores de dichos Concejos.

Con conocimiento del señor Chueca, al archivo.

Del señor Ministro de Justicia, participando, en contestación a un pedido del señor Franco Echeandía,