

APENDICE

al V volumen de la Legislatura Ordinaria de 1945

Por haber aparecido alterado el discurso pronunciado por el Senador por Arequipa, señor doctor don Manuel J. Bustamante de la Fuente, en nombre de la Comisión Parlamentaria Investigadora de las Obras Portuarias de Matarani, en la sesión del 29 de Octubre de 1945, se reproduce a continuación.

El señor BUSTAMANTE de la FUENTE. — Pido la palabra.

El señor PRESIDENTE. — La tiene el señor Senador por Arequipa.

El señor BUSTAMANTE de la FUENTE. — Señor Presidente: Como miembro de la Comisión Parlamentaria Mixta, que nombró el Congreso para hacer una investigación sobre las obras portuarias de Matarani, el Ferrocarril de La Joya a Matarani, las obras públicas realizadas en Mollendo, la irrigación de los terrenos que quedan entre Tambo y Mollendo; y la dotación de agua potable a las poblaciones de Cocachacra, Mejía, Mollendo y Matarani, voy a hacer una breve exposi-

ción personal, de carácter preliminar, sobre el resultado obtenido en dicha investigación.

Las obras portuarias de Matarani fueron ejecutadas por la Frederick Snare Corporation y entregadas al Gobierno, totalmente concluidas, el año de 1941. Es de pública notoriedad que esa Compañía cobra caro por sus trabajos, pero que los ejecuta con toda corrección y garantía. Las obras de Matarani se ejecutaron enteramente de acuerdo con el contrato celebrado. El puerto, aunque un poco estrecho, puede considerarse como muy bueno. A pesar de esto, tiene terribles destructores que pueden clasificarse en dos grupos: el primero, que podemos llamar el grupo sentimental, está constituido por aquellos que, por haber nacido

van a querer entrar a Matarani, que será mucho mas caro que Mollendo; y dejarán la carga en el Callao o en Arica, de donde habrá que hacerla transportar nuevamente, con perjuicio económico para los comerciantes y para el público consumidor. Esto puede realmente suceder, pero el remedio es sencillo: abaratar el puerto de Matarani y cobrar los derechos en proporción a la carga que dejen los vapores.

Los almacenes de Matarani son magníficos: muy superiores en amplitud, construcción y comodidades a los del Callao. La instalación de las máquinas generadoras de fuerza eléctrica, con tres plantas que producen cada una 300 caballos de fuerza, está perfectamente hecha y primorosamente conservada, lo mismo que los edificios para la Aduana y las casas para los empleados. Esta buena conservación se debe a la eficiencia y corrección del Administrador, señor Siles, que fué felicitado por la Comisión. Estamos acostumbrados a ver desaparecer de los edificios públicos, todo lo que es de fácil apropiación; y, por eso, llama la atención que en los tres años que han transcurrido, desde que se entregaron las obras de Matarani al Gobierno, no falte una chapa, ni un picaporte, ni un vidrio; y que todo esté cuidadosamente limpio y conservado. Lo único que hay que lamentar es que se gasten cuatro mil so-

les mensuales en el cuidado y conservación de Matarani, y que este puerto, que costó 16 millones de soles, no preste ningún servicio al país, y represente, más bien, una grave pérdida de intereses.

El Ferrocarril de Matarani a La Joya, para empalmar con el Ferrocarril a Arequipa está en construcción. Se han formado ya 24 kilómetros de terraplén en la pampa y se ha extendido la línea ferroviaria en 1 kilómetro y 200 metros. Ha empezado a contruirse el F. C. en la quebrada de Guerreros, que tendrá alrededor de 38 kilómetros. Esta construcción es sumamente difícil y costosa, porque hay que hacer grandes cortes en roca muy dura, y rellenos inmensos por lo quebrado del terreno. Desgraciadamente, la Comisión encargada de esa construcción, no cuenta con el equipo de máquinas necesario y está trabajando en condiciones muy desfavorables y antieconómicas. No tiene sino dos máquinas viejas y algunas carretillas. Los ingenieros nos informaron que, si se continúa con ese sistema, se demorará la obra 15 años; y se elevará enormemente el presupuesto, que es de 16 millones de soles. Se están mandando 100 mil soles mensuales, lo que quiere decir que la obra demorará 160 meses, o sea catorce años, que no se gastarán 16 millones, porque el presupuesto ha sido hecho para 2 años y no para 14. Para concluir la obra en

dos años, es preciso que se adquirieran tres equipos de máquinas, con un gasto de quinientos mil soles, que es insignificante dada la economía de tiempo y de dinero que se obtendrá. Es, pues, de absoluta urgencia que el Gobierno proceda inmediatamente a adquirir esos equipos, y la Comisión Parlamentaria se lo pedirá con gran insistencia.

Se ha discutido mucho en la Comisión y entre los técnicos, si convendría abandonar la construcción del F. C. y hacer una súper carretera amplia, y con afirmado de cemento reforzado, para el tránsito de camiones de 40 o 50 toneladas. En mi concepto, esto sería un error: la carga gruesa, no puede transportarse en condiciones ventajosas; y, además, el transporte por carretera siempre es más costoso, sobre todo tratándose de carga en gran cantidad. Por último, la traslación de la carga de Matarani a La Joya requeriría un gran número de camiones, y habría que hacer un transbordo muy inconveniente y costoso en La Joya. No soy, pues, partidario de abandonar la construcción del F. C. como lo preconizan algunos. Pero creo indispensable construir, al mismo tiempo, una súper carretera, no sólo entre Matarani y La Joya, sino entre el puerto, Arequipa y Puno, con el objeto de hacer la competencia al F. C. de la Peruvian, y conseguir que se rebajen los fletes. Durante la

época anterior a la guerra, con una pésima carretera, la Peruvian se vió precisada a reducir sus tarifas por la competencia que le hacían los camiones. Actualmente, sin esa competencia, por la falta y carestía de carros y llantas, ha vuelto a elevar sus tarifas en forma inmoderada. La única manera de conseguir fletes baratos, el único argumento convincente, es la construcción de una magnífica carretera.

Para el F. C. de Matarani a La Joya, se han adquirido diferentes partidas de rieles usados y nuevos. Se compraron 1500 toneladas de rieles viejos por medio de la Corporation Peruana del Santa, sin licitación, y cuando llegaron al Callao, se advirtió el mal estado en que se encontraban. El Ministerio de Fomento, designó al Sub-Director de F. F. C. C. para que emitiera un informe; y lo hizo dejando constancia de que los rieles habían sido fabricados en 1886; que eran muy viejos y estaban muy gastados; y que no correspondían a las características convenidas en el contrato, por lo que creía que debía formularse la respectiva reclamación. El informe del Sub-Director de F. F. C. C. fué archivado; y, para evitar protestas, se enviaron esos rieles a los F. F. C. C. de Lurín y del Cuzco a Santa Ana. También se compraron, sin licitación, y por medio de la Corporación del Santa, dos locomotoras viejas,

fabricadas en 1915, y que trabajaron hasta 1939, en que fueron puestas fuera de uso. El Gobierno las adquirió por cuarenta mil dólares, quedando comprendido en este precio, el transporte hasta el Callao y el pago de seguros. A pesar de que esa suma se pagó hace tiempo, se nos ha informado que las locomotoras no han sido remitidas hasta ahora.

Se compraron, también, 2000 toneladas de rieles usados, de la firma Wiese, sin licitación, los que se encuentran en Mollendo y La Joya. Aunque esos rieles, de 80 libras por yarda, fueron contruidos en 1895, se hallan en bastante buen estado y no muy desgastados. Parte de ellos se ha colocado ya en la enrielladura que empieza en La Joya; y, aunque no se unen perfectamente, y queda un pequeño tropiezo entre riel y riel, este defecto puede considerarse insignificante. Esos rieles, sin embargo, no podrán utilizarse sino en la pampa, en terreno plano. En la quebrada de Guerreros habrá que poner rieles de acero nuevos, igual a los de las 485 toneladas que se han adquirido en E. E. U. U, también sin licitación. Tampoco se llenó tal formalidad legal respecto de la compra de cincuenta y tantos mil durmientes, que se adquirieron en Chile, y que cuestan alrededor de 20 soles cada uno.

Con el objeto de tranquilizar a los vecinos de Mollendo, y

garantizarles la permanencia y estabilidad de esa población, se les ha asegurado, en todo tiempo, que no se permitirán construcciones en Matarani, y se han levantado dos importantes edificios: un hospital y oficinas para la Subprefectura, los Juzgados, la Policía y la Cárcel. Desgraciadamente, esos edificios fueron muy mal proyectados y están inconclusos. Como sus graves defectos ya no tienen remedio, no queda otra cosa que concluirlos.

Yo soy uno de los más fervientes partidarios de la estabilidad y conservación de Mollendo, lo que creo que está ampliamente asegurado. Por la irrigación que va a hacerse, se convertirá en un centro agrícola de importancia. Sus hermosas playas le aseguran un gran porvenir como balneario; y no comprendo el temor que tienen los Mollendinos de que desaparezca esa población. Para mayor seguridad de su subsistencia, la Comisión Parlamentaria piensa proponer la construcción de una gran avenida costanera entre Mollendo y Matarani, con afirmado de cemento y bien ornamentada. La cañería de agua irá paralela a la avenida y se urbanizarán los terrenos que la bordean, formándose barrios residenciales y de casas para empleados y obreros. De esta manera, quedarán unidos Matarani y Mollendo, y formarán una sola población. A todo esto, habrá que agregar la construcción

de uno o varios hoteles que le darán movimiento e importancia, como balneario de los departamentos del Sur y de la República de Bolivia.

El canal para la irrigación de los terrenos que quedan entre el valle de Tambo y Mollendo, está propiamente concluido. Se trata de un canal de 60 kilómetros de longitud, con 24 túneles, totalmente revestidos y ejecutados con notable maestría. Es, seguramente, el canal de irrigación mejor hecho en el Perú. El Ingeniero Jefe de la Comisión Constructora, señor Luis Olazábal, ha demostrado, en la realización de esa obra, su gran capacidad y eficiencia, por lo que mereció la felicitación más efusiva de la Comisión Parlamentaria. La construcción del canal debió terminarse en un año, y ha demorado más de tres, por la dificultad que hubo para conseguir cemento, carros y llantas; y por la carencia de albañiles y peones. El Presupuesto se ha recargado enormemente, por el mayor tiempo empleado en la terminación de la obra, y por el alza de los materiales y jornales; pero, al fin, ya está propiamente concluida, y pronto será una realidad la irrigación de 3 mil hectáreas de terreno y la dotación de agua potable a varias poblaciones. Actualmente, sólo resta el revestimiento de 7 kilómetros, que podrían terminarse en pocas semanas; pero, por desgracia, la Comisión no tiene existencia de cemento; y

estoy haciendo gestiones para que se remita lo más pronto posible, a fin de poder contar con agua suficiente, en Mollendo y Mejía, en el próximo verano, si se salva la dificultad de los tubos de que hablaré después.

Como recordarán los señores Senadores, hace algunas semanas pedí en esta Cámara que se estudiase la posibilidad de plantar olivos en la mitad o tercera parte de los terrenos que se van a irrigar entre Tambo y Mollendo, para vender los lotes a plazos, ya sembrados de olivos. Felizmente, el Gobierno ha enviado a un competente agrónomo para que haga su estudio correspondiente; y, actualmente, está ya de regreso en Lima, ocupándose del análisis de las tierras y de la búsqueda de las plantas injertadas de olivos. Será para mí una gran satisfacción que se lleve adelante este proyecto, para que, dentro de pocos años, pueda el país contar con una producción de aceite puro de olivo, capaz de abastecer las necesidades del Perú. Creo que podría también edificarse, en cada lote de 5 o 10 hectáreas, una casita sencilla, pero higiénica, para enseñar a vivir a nuestros agricultores modestos, que tienen la costumbre de levantar un cuarto de paredes de tapial, ponerle un techo de cañas y meterse allí con toda su familia. Con viviendas semejantes, no hay garantía para la salud, sobre todo en lu-

gares palúdicos y plagados de mosquitos.

El canal que servirá para la irrigación de las tierras a que me refiero, conducirá, también, el agua para las poblaciones de Cocachacra, Mejía, Mollendo y Matarani. Como recordarán los señores Senadores, hace algunos días pedí que se procediera a la inmediata construcción de las plantas de purificación del agua para esas poblaciones, y a la colocación de la red de cañerías, para que pudieran prestar sus servicios en el próximo verano. Las obras de las plantas de purificación, ya se han comenzado; pero, desgraciadamente, no ha podido empezarse la colocación de la tubería, porque la planta de tubos, instalada en Mollendo, no puede producirlos por la falta de un motor apropiado. Se adquirió esa planta, que es magnífica, y se dejó tirado muchos meses en la playa, oxidándose. Felizmente, ya se ha armado; pero se compró un motor viejo, de un tipo muy antiguo, que ya no se fabrica, y que tiene las válvulas y muchas otras piezas sumamente gastadas. Como no se consiguen respuestos, habrá que fabricarlos de manera imperfecta, y el motor no podrá funcionar en mucho tiempo; y siempre trabajará mal y con frecuentes paras. Hice examinar, por mi parte, ese motor, con un magnífico técnico extranjero; y, según su opinión, ese motor, por el que se han pagado 48 mil so-

les, no puede valer más de diez mil; y su compra ha constituido un error imperdonable. Si llega a trabajar, lo hará dos o tres días a la semana; y, el resto del tiempo, tendrá que dedicarse a repararlo. En estas condiciones, los tubos costarán como si fueran de plata. Felizmente, el Ingeniero Senador señor don Abel Angulo, miembro de la Comisión, nos informó que en la Casa de Moneda hay un motor desocupado, que podría hacer trabajar eficientemente a la planta de tubos de Mollendo. Estoy gestionando su envío. En el caso de que no pudiera conseguirse hacer trabajar esa planta en pocos días más, habrá que pensar en enviar los tubos desde Lima, para proveer de agua, aun cuando fuese provisionalmente, a Mollendo en el verano próximo, evitando que se repitan los trastornos que produjo el año pasado la falta de ese elemento tan indispensable para la vida. La Fábrica de Tubos de Mollendo adolece, también, del defecto de que no se pidieron los moldes suficientes del diámetro requerido para las obras que se van a ejecutar; pero, en fin, este es un error de menor importancia. Una vez que esté en trabajo esa planta, deberá entregarse a la Superintendencia de Agua de Mollendo, pues no es necesario tener allí un ingeniero, fuera del técnico, para la fabricación de unos cuantos tubos al año. Urge,

también, que se importe cemento extranjero, que es más barato y de mejor calidad que el nacional; pues, actualmente, es sumamente escaso y cuesta un precio tan elevado que los tubos van a resultar con un costo prohibitivo. Fabricar tubos con ce-

mento a cuarenta soles la barri-
ca, es sencillamente una locura.

Es cuanto puedo informar, señor Presidente, en forma preliminar, y mientras la Comisión, que acaba de regresar a Lima, emite su dictamen definitivo, sobre las obras a que me he referido suscitadamente.
