

17

OFICINA DE LA COMISION
AJUSTADORA DE LA DEUDA PUBLICA
INTERIOR.

Sección Administrativa.
Número 65-1 8199
Expediente.-65/463/4586.

ASUNTO: - Se remite duplicado de dictamen.

México, D.F., a 16 de Junio de 1931.

Sr.
Miguel J. Chapa.
Ap. de Edgar K. Smoot
Madero No 2 altos 1
Ciudad.

Su reclamación 9980

En la reclamación arriba citada, se ha formulado el dictamen que en copia se acompaña y el cual se notifica a Ud formalmente con sujeción a la Ley Reglamentaria de 20 de febrero de 1929, publicada en el Diario Oficial del 22 de Mayo de 1929 pasado, que en los artículos concernientes dice:-

"Art.11.-..... se pondrá el expediente, dentro de la Oficina, a la vista del interesado para que formule por escrito las alegaciones que tenga que hacer sobre el dictamen respectivo, para lo cual disfrutará de un plazo de quince días, contados desde la fecha de la notificación correspondiente".

"Art.12.- Si el interesado, dentro del plazo señalado en el artículo anterior, promoviere nuevas pruebas, se le señalará para rendirlas, por una sola vez, un plazo no mayor de noventa días ni menos de quince."

"Art.24.- Para oír notificaciones y hacer las alegaciones a que se refiere el artículo 11, bastará que el interesado autorice por la vía telegráfica, a la persona que en su lugar deba hacerlo."

Reitero a usted mi consideración atenta.

SUPRAGIO EFECTIVO. NO REEJECION,
El Jefe de la Oficina.
Roberto Guerrero, -Rúbrica.-

COMISION AJUSTADORA DE LA DEUDA PUBLICA INTERIOR

Resolución Núm. 1730

ORIGINAL

R SUMEN		
Cantidad reclamada	\$	514.377.28
" desechada	"	-----
Cantidad aprobada	\$	514.377.28

Reclamación Núm. 9980 EXP. 65/463/4586 B.

Reclamante EDGAR K. SMOOT.

Domicilio AV. MADERO 2-1- CIUDAD.

Apoderado

Domicilio

Naturaleza del crédito reclamado, según la clasificación del Art. 3º de la Ley Reglamentaria de fecha 20 de Febrero de 1929 **SERVICIOS PRESTADOS POR EMPRESAS (CUOTA NORMAL)**

RESOLUCION

e

SE DECLARA DEPURADO EL CRÉDITO A FAVOR DEL SEÑOR EDGAR K. SMOOT, EN LA

CANTIDAD DE

EXACTAMENTE QUINIENTOS CATORCE MIL TRES CIENTOS SETENTA Y SIETE PÉSO VEINTE Y OCHO CÉNTS EXACTAMENTE

DE ACUERDO CON OFICIO No. 8169 DE FECHA JUNIO 16 DE 1930, QUE OBRA EN EL EXPEDIENTE RESPECTIVO. EN TAL VIRTUD LA COMISIÓN SE ABSTIENE DE JUZGAR SOBRE LA PROCEDENCIA DEL MISMO. CLASIFIQUESE É INSCRÍBASE EN LOS REGISTROS RESPECTIVOS.

México, D.F., SEPTIEMBRE 4 DE 1930.

648.000.-
Pagados Raga 13437728

Copia Auténtica

LIQUIDACION GENERAL QUE FORMA LA H. COMISION AJUSTADORA DE LA DEUDA PUBLICA INTERIOR
DEL ESTADO FINAL DE LAS CUENTAS QUE SE REFIEREN AL CREDITO DEL SEÑOR ING.

EDGAR R. SMOOT.

PUESTO O LUGAR.	IMPORTE DE LA OBRA.	ENTREGADO A CUENTA.	DEBE.	HABER.
MANZANILLO, Col.-	\$ 910,292.24	\$ 960,478.57	\$ 50,186.33	
YAVAROS, Son.- Contrato. Administración.	340,878.91 1,367,973.14	847,937.06 1,165,000.00	507,058.15	\$ 202,973.14
SALINA CRUZ, Oax.- Dragado. Intereses	3,340,154.75 234,633.28	2,402,251.32		937,903.43 234,633.28
MAZATLAN, Sin.- Muro del Este. Recolección de Olan Altas	547,800.00 119,646.90	547,800.00 90,725.78		28,921.12
CUYUTLAN, COL.-	- - -	- - -		
FRONTIERA, TAB.- Obras. Intereses. Premios s/. pagos en plata.	1,809,364.13 46,547.99 49,056.84	1,537,278.01		272,086.12 46,547.99 49,056.84
TAMPICO, TAMPS.-	- - -	- - -		
Sumas.-	\$ 8,766,348.18	\$ 7,551,470.74	\$ 557,244.48	\$ 1,772,121.92
Para igualar.		1,214,877.44	1,214,877.44	
Iguales.-	\$ 8,766,348.18	\$ 8,766,348.18	\$ 1,772,121.92	\$ 1,772,121.92
Saldo a su favor.- Como el presente Estado comprende el importe total de la reclamación del Sr. Smoot, y la Comisión Ajustadora de la Deuda Pública Interior, expidió el Certificado Núm. 1730 a cuenta de ella, debe deducirse su importe de.-				\$ 1,214,877.44 514,377.28
Neto a su favor.-				\$ 700,500.16

México, D.F., a 17 de Junio de 1931.

EL JEFE de la Oficina.

R. Guerrero.- Rúbrica.
Roberto Guerrero.

El Abogado Dictaminador.

A. Henriquez.- Rúbrica.
Roberto Henriquez.

Al margen un sello:
PODER EJECUTIVO FE
DERAL.-ESTADOS UNI
DOS MEXICANOS.-ME-
XICO.-

Dependencia.- OFICINA DE LA COMISION
AJUSTADORA DE LA DEUDA PUBLICA INTE-
RIOR.
Sección.- DICTAMINADORA
Expediente.- 65/463-4586.

COMISION AJUSTADORA
DE LA
DEUDA PUBLICA INTE-
RIOR .

ASUNTO: Dictamen en el crédito del señor
Edgar K. Smoot.

PLACIO NACIONAL.

México, D. F., a 16 de junio de 1931.

H. COMISION AJUSTADORA DE LA
DEUDA PUBLICA INTERIOR,
P r e s e n t e .

A los 28 días del mes de febrero del corriente año, fueron recibidos por esta Oficina, seis escritos firmados por el ciudadano norte-americano, Edgar K. Smoot por los cuales solicitó de esa H. Comisión se le tuvieran por continuadas las gestiones de conformidad con la Ley Reglamentaria vigente y Decreto de 21 de noviembre de 1929, con relación a varios créditos a su favor y en contra del Gobierno Federal, originados por obras ejecutadas en diversos puertos de la República, en un período que comprendía los años de 1923 a 1927 y cuyo monto total hacía elevarse a la suma de \$1.294,434.20 de acuerdo con la siguiente determinación.

Por obras efectuadas en el Puerto de YAVAROS, Son., en los años de 1924 a 1927.	\$	267,485.39
Por obras efectuadas en el Puerto de MAZATLAN, Sin., en los años de 1926 a 1928.	"	36,965.51
Por obras efectuadas en FRONTERA, Tab., en los años de 1925 a 1928.	"	<u>97,318.99</u>
A la hoja 2:-----	\$	401,769.89

Exp. 65/463/4586.

De la hoja 1:-----\$	401,769.89
Per obras efectuadas en el Puerto de SALINA CRUZ, Oax., en los años de 1923 a 1927. "	826,957.36
Per obras efectuadas en Cuyutlan Col., en el año de 1925. "	20,000.00
Per obras efectuadas en el Puerto de Tampico, Tamps., en los años de 1924 y 1925. "	<u>45,706.95</u>
T o t a l:----- \$	1,294,434.20

Habiéndose dirigido esta Comisión a la Secretaría de Comunicaciones y Obras Públicas por Oficio de fecha 2 de abril del año próximo pasado, se han comunicado con fecha 16 de junio los siguientes datos de importancia para la apreciación definitiva del adeudo del Gobierno Federal con el señor Smoot.

a) Con respecto a las obras de Yavaros, Son.:
Que el informe que se ministraba se concretaba tan sólo a aquellas que se llevaron a cabo por el señor Smoot, con conocimiento de la Secretaría respectiva, consistentes en la construcción del rompeolas que se contrató con fecha 22 de septiembre de 1924, en el enrocamiento de la ataguía y en la instalación de balizas para la iluminación; que con respecto al rompeolas se proyectó su arranque a una distancia de un kilómetro de la playa, motivo por el cual los materiales tendrían que ser llevados al sitio requerido mediante chalanes, después de su transporte por el Ferrocarril del Río Mayo, pero como la cantera de que fué extraída la piedra estaba situada a una distancia aproximada de 6 a 7 kilómetros de la vía del ferrocarril, se estipuló en el contrato la construcción de un ramal que podría ser adquirido por el Gobierno en cuanto terminasen las obras, el cual hecho originó que el contratista tendiese un ramal destinado a unir el Ferrocarril con la playa, y un viaducto para comunicar ésta con el arranque del rompeolas, debiendo notarse que en el contrato no se estipuló ninguna de estas obras; y que en cuanto al resultado de los trabajos, se sabía que el contratista depositó la cantidad de 61,898 toneladas de piedra, con va-

lor de \$305,725.11 y que como se le giraron en total -- \$817,092.40, resultaba un saldo en contra del señor Smoot por la cantidad de \$511,367.29, a menos que se descontara el valor del ramal y del viaducto que según el propio contratista importaban \$420,663.33. Con respecto al enrocamiento de la ataguía, se comunicó a esta Oficina que el trabajo fue contratado con el señor Smoot al precio de \$4.80 la tonelada, habiendo sido recibida la obra de entera conformidad por el C. Inspector de la Secretaría de Comunicaciones y Obras Públicas, y quedado totalmente pagado su importe, que ascendía a la cantidad de \$28,000.00; y finalmente, con respecto a la construcción de balizas para la iluminación, se había celebrado contrato con el señor Smoot por la cantidad de \$7,153.80, iniciándose los trabajos en el curso del mes de octubre de 1928, estipulándose que la obra quedaría terminada en ese mismo año, no habiéndosele cubierto su importe al contratista, por no haber podido entretarla en el término convenido, por lo cual se expidió en su favor Orden de Pago "A" núm. 61675 de fecha 30 de abril de 1929.

b) Con respecto a las obras en el Puerto de FRONTERA, Tab., se contrató con el señor Smoot en 27 de noviembre de 1924, el dragado del canal artificial, sabiéndose que desde la iniciación de las obras, había entregado el contratista trabajo valorizado en la cantidad de ~~24,324.82~~ M3., y que se le habían girado; \$1,800,657.79, quedando en consecuencia un saldo a su favor por la cantidad de \$8,400.47, en la inteligencia de que este saldo no era el definitivo, pues la Contraloría de la Federación había fallado las estimaciones presentadas a trabajos hechos, y por tanto, las cantidades abonadas al contratista podrían, en razón de esas objeciones, reducirse considerablemente los reintegros o cargos al mismo contratista.

c) Con relación a las obras en el Puerto de SALINA CRUZ, Oax., estas consistieron en dragado del Puerto incluyendo la dársena, importando las obras ejecutadas entre los años de 1923 y 1929, por: ~~4,453.239~~ M3., la cantidad de \$ 3,340,754.75 y habiéndose girado para esta obra la cantidad de \$ 2,694,025.98, restaba un saldo a favor del contratista por la cantidad de \$ 646,128.77, en la inteligencia de que este saldo no era el definitivo, pues la Contraloría de la Federación había objetado las estimaciones de trabajos efectuados, y de acuerdo con las mismas objeciones podían ser reducidas considerablemente mediante

los reintegros o gargos al contratista, las cantidades que al mismo se abonaron.

d) Que en lo que se refiere a las obras efectuadas en CUYUTLAN, Col., consistieron en la canalización del Río Armería. Se sabe que la obra fué contratada por la Secretaría de Comunicaciones con el señor Smoot en 26 de noviembre de 1924, pudiendo decirse que el señor Smoot no cumplió con lo estipulado, pues no dió aviso de haber comenzado los trabajos, ni asimismo terminó lo proyectado, a los tres meses de celebrado el convenio, ni presentó informes mensuales del desarrollo de las obras, ni comprobante alguno que justificara los gastos, ni, finalmente, otorgó la fianza designada por el Departamento de Contraloría. El señor Smoot, presentó el resultado de sus trabajos con un retardo de tres años a la fecha en que debió haberlo hecho, por lo cual y de acuerdo con el informe aprobado por la superioridad en febrero de 1928, se comunicó al señor Smoot que se aceptaba su proyecto en calidad de simpleproposición para que se le tuviera en cuenta si se resolvía verificar la obra, mas no como cumplimiento de un contrato con él celebrado, siendo que además, en dicho año de 1928, no había elementos de que disponer para el pago de las labores, y que, si se optaba por verificarlas, se le avisaría con toda oportunidad como compensación a su estudio realizado.

e) Que las obras en el Puerto de MAZATLAN, Sin. consistentes en la construcción del rompeolas del Este en el malecón de Olas Altas, se contrataron con el señor Smoot en 9 de noviembre de 1920 y 10. de marzo de 1928 respectivamente, estableciéndose que las correspondientes al malecón, serían concluidas por el sistema de administración. El contrato para la construcción del rompeolas del Este se reformó en dos ocasiones, (29 de agosto de 1927 y 21 de diciembre de 1929), siendo el precio alzado de la obra, de \$ 1.280,000.00, fijándose un valor al metro lineal del rompeolas para recibir los trabajos parciales, y aplicándose un precio proporcional a cada una de las partes constituyentes de la sección. Las fracciones de trabajo hecho en este concepto, se recibieron mensualmente, siendo pagado su importe menos el 5% para garantía de defectos que pudieran observarse con posterioridad, habiéndosele cubierto totalmente el importe de su trabajo, menos el 5% antes citado al contratista, señor Smoot, siendo el total de dichos pagos la cantidad de \$ 547,800.00.

Exp. 65/563/4586.

Con respecto al malecón de Olas Altas, se estipuló en el contrato como utilidad para el señor Smoot, el 15% sobre el costo, siendo éste, en el año de 1927, incluyendo la obra y la utilidad, de \$ 28,921.12, y en el año de 1928, de \$ 90,725.78, por lo que se ve que la parte ejecutada hasta el 31 de diciembre de 1929, ascendía a la suma de \$ 119,646.90, la cual se había pagado íntegramente al contratista.

(f) El contrato celebrado con el señor Edgar K. Smoot para la construcción de las escolleras en el Puerto de Tampico, Tamps., fué declarado caduco por la autoridad correspondiente al no haber merecido la aprobación del Departamento de Contraloría, por lo cual se dijo que la Secretaría de Comunicaciones y Obras Públicas, no podía reconocer al contratista ningún adeudo por este concepto.

g) Las obras para el mejoramiento del Puerto de MANZANILLO, Col., se iniciaron desde el año de 1899, quedando suspendidas en años posteriores hasta el de 1921 en que fueron reanudadas, suspendiéndose nuevamente en este último para continuarse a fines de septiembre del año de 1924 mediante contrato de 9 de diciembre de 1920, reformado por el de 4 de noviembre de 1924. Se especificó en el informe que se menciona que las obras contratadas en el último período comprendían: Construcción de un muelle de concreto con sus bodegas y vías de servicio; prolongación del malecón oriental; terminación de dragado; terraplenamiento y pavimentación del Puerto; obras diversas de saneamiento, drenaje y provisión de aguas, así como construcción de edificio para Aduana, Correos y Telégrafos, habiéndose dado preferencia a los trabajos de urbanización, motivo por el cual se laboró en pequeña proporción para el mejoramiento del Puerto, habiéndose suspendido nuevamente las obras el día último del mes de mayo de 1927, pudiendo afirmarse que en resumen, el valor total de las obras efectuadas de acuerdo con los contratos precisados, era de \$ 910,292.24, y habiéndose girado para el pago de las mismas la cantidad de \$ 960,478.57, queda-

Exp. 65/463/4586.

ba un saldo a cargo del contratista por la cantidad de \$50,186.33.

En la parte final de su informe, la Secretaría de Comunicaciones y Obras Públicas hizo notar como dato complementario con respecto a las obras en el Puerto de Yavaros, Son., por las cuales el señor Edgar K. Smoot reclamaba un saldo de \$ 267,485.39 que no se podía determinar con absoluta precisión si dicho adeudo correspondía a las obras ejecutadas por contrato o a las concluidas por administración, las que fueron ejecutadas por órdenes expresas del C. General Alvaro Obregón, pudiendo suponerse sin embargo, que correspondía a estas últimas, dado que las ejecutadas en cumplimiento de contrato fueron totalmente cubiertas, resultando estas con un saldo en contra del señor Smoot. Se agregó asimismo que dicha dependencia estaba incapacitada para reconocer los derechos que el repetido señor Smoot pudiera tener por el concepto de "Administración", pues desconocía la índole de las obras efectuadas por ese concepto, pudiendo afirmar, como dato de importancia, que podría servir para el examen de la procedencia del crédito, que con motivo de haber conocido accidentalmente la documentación de las erogaciones efectuadas por el señor Ingeniero Edgar K. Smoot por este concepto de "administración" al haberle presentado este señor con objeto de comprobar la inversión de un anticipo de \$ 100,000.00; se verificó un examen de la cuenta, habiéndose obtenido el siguiente resultado:

Importe de los documentos	\$ 2.181,758.76
Cantidad que puede aceptarse.....	<u>" 1.985,034.95</u>
Diferencia a cargo	\$ 196,723.95

Exp. 65/463/4586.

A continuación la Secretaría de Comunicaciones y Obras Públicas hizo la consideración de que reclamando el señor Smoot por las obras ejecutadas en el Puerto de Yavaros la cantidad de \$267,485.39, confesaba tácitamente haber recibido \$1,914,273.37 diferencia entre \$2,181,758.76, importe de sus documentos de gastos y \$1,914,273.37, pagados, en cuya forma resultaría en definitiva, descontando del importe de su crédito de \$267,485.37, la parte de gastos no aceptada y que ascendía a \$196,723.95, un saldo a su favor de:-----
\$70,761.44.

La Secretaría informante remitió a esta Oficina con calidad de anexa, una liquidación existente a fojas núm. 33, del expediente principal, que ampara las cuentas del señor Edgar K. Smoot con motivo de las obras ejecutadas en diversos Puertos de la República, según contratos celebrados con la Secretaría de Comunicaciones, el cual documento aparece autorizado con fecha 10 de junio del año próximo pasado por las autoridades competentes de dicha Secretaría, en cuyo cuadro puede verse que se obtuvo un saldo a favor del señor Smoot por la cantidad de \$92,975.62, más por elevarsele separadamente cuenta de Agente Civil por un anticipo que se le hizo de \$100,000.00 y que no era considerada en la liquidación, resultaba que deducida esta suma de la del saldo indicado quedaba una diferencia por reintegrar a cargo del señor Smoot por la cantidad de \$7,024.38. (Por considerarse de elemental importancia para el desarrollo de este dictamen, adjunta puede verse una copia de la liquidación a que se hace referencia.)

Debe considerarse con toda atención el informe que esta Oficina proporcionó con fecha 22 de abril del año próximo pasado, la Contraloría de la Federación, y que corre agregado a este expediente a fojas núm. 20, en el cual se ha comunicado que con respecto a las obras ejecutadas en el Puerto de Yavaros, Son., se encontraban las cuentas en estudio esperándose que en esa fecha la Comisión nombrada al efecto rindiese el informe relativo para poder proceder a la liquidación; que con respecto a las obras concernientes al

DEPARTAMENTO ADMINISTRATIVO
SECCION DE CONTABILIDAD

LIQUIDACION GENERAL DE LAS CUENTAS DEL SR. EDGAR. K. SMOOT, CON MOTIVO DE LAS OBRAS DE PUERTO QUE HA EJECUTADO SEGUN CONTRATOS CELEBRADOS CON ESTA SECRETARIA.

PUERTO Y OBRA	Importe de Trabajo entregado.	Girado a cuenta de la Obra.	Saldo Deudor	Saldo Acreedor.
YAVAROS.-Rompeolas. Clase "A" 54,722.495 Clase "B" 7,176.180	305,725.21	\$ 817,092.40	\$ 511,367.29	
YAVAROS.-Ataguia.	28,000.00	" 28,000.00		
YAVAROS.-Construc. de 6 Bali- zas.	7,153.80	\$ 7,153.80		
FRONTERA.-Dragado.- 2,452,952,161 M3.	" 1,809,058.26	" 1,800,657.79		\$ 8,400.47
SALINA CRUZ, OAX.-Dragado. 4,453,539,653 M3.	" 3,340,254.75	" 2,694,025.98		646,128.77
CUYUTLAN.	---	---		
MAZATLAN.-Muro del Este.	" 547,800.00	" 547,800.00		
MAZATLAN.-Malecón Ocas Altas.	" 119,646.90	" 119,646.90		
TAMPICO.	---	---		
MANZANILLO.-Obras en General	910,292.24	" 960,478.57	\$ 50,186.33	
	\$ 7,067,831.06	\$ 6,974,855.44	\$ 561,553.62	\$ 654,529.24
	Saldo a favor del Sr. Smoot.....	" 92,975.62		
	SUMAS IGUALES:	\$ 654,529.24	\$ 654,529.24	
IMPORTA el saldo a favor del señor Edgar K. Smoot.....			\$ 92,975.62	
Se deduce el anticipo que se le hizo y que aparece en su cuenta de Agente Civil...			" 100,000.00	
LIQUIDO a su cargo por reintegrar.....			\$ 7,024.38	

México, D.F. 10 de junio de 1930.

Puerto de Frontera, Tab., dicho Departamento encontraba que el Sr. Ing. Edgar K. Smoot, adeudaba a la Nación la cantidad de \$996,495.38; que en lo referente a las obras en Salina Cruz, Oax., adeudaba a la Nación, según los datos que se habían tenido a la vista, la cantidad de \$1,141,568.61, y finalmente, que en cuanto a las obras en Cuyutlán, Col., Mazatlán, Sin., y Tampico, Tamps., ya se procederá a hacer las liquidaciones respectivas. Como puede verse, este informe de la Oficina de Inspección y de la Contraloría de la Federación, difiere notablemente de la relación que formó la Secretaría de Comunicaciones para su envío a esta Oficina, dado que esta última indica que en las obras en el Puerto de Frontera, el contratista entregó trabajo por \$1,809,058.26 y que habiéndose girado a cuenta de la misma diversas cantidades que en total arrojaban----- \$1,800,657.79, quedaba un saldo acreedor a la Federación por la cantidad de \$8,400.47, y que en lo referente a las obras en el Puerto de Salina Cruz, Oax., habiéndose entregado trabajo por \$3,340,154.75 y girado a cuenta de la misma la suma de \$2,694,025.98, quedaba un saldo a cargo de la Federación por \$646,128.77. Con relación a estos puntos: el Departamento de Obras Marítimas y Vías Navegables de la Secretaría de Comunicaciones y Obras Públicas, rindió un informe sustancialmente idéntico al primeramente citado con la salvedad de que en lo que respecta al saldo existente a cargo del contratista por las obras efectuadas en el Puerto de Manzanillo, Col. (\$50,186.33) se explicó que ésta se originó por acuerdo Presidencial Núm. 1870, fechado a 8 de octubre de 1924 por el cual se anticipó al contratista la suma de \$50,000.00 para descontarla en el acto de la liquidación final, que no llegó a efectuarse por haberse suspendido los trabajos.

El contratista ha remitido a esta Comisión, según puede verse a fojas número 9 del expediente principal, que se examina, una relación acerca del estado de sus cuentas con el Gobierno Federal por obras efectuadas hasta el 31 de diciembre de 1928, en la cual pueden verse los siguientes datos de interés:

1.- Que la cantidad de \$267,485.39 que reclama como saldo a su favor, pendiente de libramiento, por obras en Yavaros, Son., es el importe de sus

Exp. 65/463/4586.

labores que debían pagarse según el sistema de administración, originándose dicho saldo de haber entregado trabajo por la suma total de \$1.432.485.39 y haber recibido a cuenta tan sólo la de 1.165,000.00.

2.- Que con respecto a las obras ejecutadas en el Puerto de Manzanillo, Col., las mismas dejaron un saldo a su ~~CARGO~~ CARGO por la cantidad de \$186.33.

3.- Que en las obras en el Puerto de Mazatlán, Sin., habiendo entregado trabajo por la cantidad de:-- \$667,446.90, y recibido a cuenta \$638,525.78, quedaba un saldo a su favor de \$28,921.12, el cual sumado al premio correspondiente sobre pagos en plata a cuenta de contratos en oro nacional, calculados al tipo vigente en la fecha del pago, daba un saldo total a su favor por la cantidad de \$65,886.63.

4.- Según la misma relación, en el Puerto de Frontera, Tab., importó el trabajo la cantidad de:--- \$1.809.364.13, habiéndose recibido a cuenta la de:--- \$1.537,278.01 lo cual acusa un saldo de \$272.086.12, el cual sumado al total por intereses al 6% anual sobre saldos insolutos hasta el 31 de diciembre de 1928, y al premio sobre pagos en plata a cuenta de contratos en oro nacional, calculados al tipo vigente en la fecha de los pagos, da un saldo total de \$369,405.11.

5.- El importe del trabajo entregado en Salina Cruz, Oax., según el dicho del contratista, fue por la cantidad de \$3.340,154.75, habiéndose recibido a cuenta tan sólo \$2.402,251.32 y quedando un saldo en consecuencia por \$937,903.43 el cual, sumado a \$234.633.28 que arrojan los intereses al 6% anual hasta el 31 de diciembre de 1928, deja un total por saldo a favor del señor Smoot, por la cantidad de \$1,172,536.71.

6.- Por concepto de levantamiento de planos para introducción de las aguas del Río Armería y Laguna de Cuyutlán, Col., el señor Smoot anota en la relación un

Exp. 65/463/4586.

saldo favorable a sus intereses por la cantidad de \$20,000.00, y por concepto de obras de reconocimiento en el Río Pánuco, el saldo favorable que arroja la relación que ha presentado, es por la suma de:-----
\$45,706.95.

Ahora bien, en el mismo documento que se estudia, se anota que la suma de saldos totales se eleva a \$1,938,456.48, cuyo estado hasta la fecha es como sigue:

PENDIENTE DE LIBRAMIENTO:

Yavaros	\$	267,485.39
Mazatlán	"	36,965.51
Frontera	"	37,318.99
Salina Cruz	"	826,957.36
Río Armería	"	20,000.00
Río Pánuco	"	<u>45,706.95</u>
T o t a l:	\$	1,294,434.20

LIBRAMIENTOS PENDIENTES DE PAGO:

Yavaros		-----
Mazatlán	\$	28,921.12
Frontera	"	272,086.12
Salina Cruz	"	345,579.35
Río Armería	"	-----
Río Pánuco	"	-----
T o t a l:	\$	<u>646,586.59</u>

En tal inteligencia y vista la importancia de iniciar un estudio detallado del total de la documentación que obra en esta Comisión, y teniendo en cuenta el resultado de los estudios efectuados por la Secretaría de Comunicaciones y Obras Públicas, así como por el Departamento de Contraloría, los cuales han

Exp. 65/463/4586.

arrojado un resultado desfavorable a los intereses del contratista, el suscrito, para mejor fundar su proyecto de resolución, procederá a continuación, con los datos que existen en su poder, a estudiar por su orden las obras efectuadas en los puertos de Manzanillo, Col., Yavaros, Son., Mazatlán, Sin., Frontera, Tab., Salina Cruz, Oax., Rio Armería, Col. y Tampico, Tamps., considerando previamente que, aunque la parte interesada no reclama saldo a su favor por las obras efectuadas en el primero de los lugares citados, existen datos suficientes que acusan saldo definitivo a cargo del contratista.

MANZANILLO, Col..- Como anexo a los expedientes relativos a las obras de este puerto, puede verse un estado comparativo que el Departamento de Contraloría ha remitido, que consta debidamente autorizado por dos comisionados de Hacienda y uno del citado Departamento con fecha lo. de marzo de 1929, en vista de los datos suministrados por la Tesorería de la Federación acerca de los pagos hechos al contratista y por la Secretaría de Comunicaciones acerca de las estimaciones de trabajo hecho, el cual documento se refiere a las obras ejecutadas hasta el 31 de diciembre de 1928 en el Puerto de Manzanillo, Col., por el contratista señor Smoot, según convenio de 24 de noviembre de 1924, amparando un total de labor concluida entre el mes de agosto del año de 1921 y el de diciembre de 1928, por la cantidad de \$909,358.31 y un saldo total en contra del contratista por la cantidad de \$ 51,120,26, en vista de habersele hecho pagos por la suma de \$960,498.57. Y como puede verse, esta cantidad difiere de la que se encuentra consignada en la liquidación general que con fecha posterior ha autorizado la Secretaría de Comunicaciones y Obras Públicas, siendo el origen de esta diferencia de \$933,93, al encontrarse anotada en la segunda de las liquidaciones que se han mencionado, un importe por trabajo entregado de \$910,292,34, dado que ambas dependencias se encuentran acordes en cuanto a la cantidad girada a cuenta de las obras.

Con fecha 9 de diciembre de 1920 el C. Secretario de Estado y del Despacho de Comunicaciones y Obras

Públicas en representación del Ejecutivo Federal, y el Sr. Ing. Edgar K. Smoot, celebraron un contrato para la continuación de las obras (iniciadas según convenios de 23 de mayo y 30 de noviembre de 1899), del mejoramiento y saneamiento del Puerto de Manzanillo, Col., siendo las obras, objeto de dicho contrato, las siguientes:

- 1.- La extensión del rompeolas de 200 metros, empleando blocks flotantes colocados sobre una base de enrocamiento.
- 2.- La construcción de 2 muelles de concreto, de 220 metros de largo cada uno con sus bodegas y vías de servicio, conectados por un muelle para embarcaciones pequeñas.
- 3.- La extensión del malecón hasta el límite oriental de la bahía, terraplenando la playa atrás del mismo.
- 4.- Terminación del dragado de la bahía alrededor de los muelles.
- 5.- Demolición del cerro en el centro de la población y terraplén de una parte de la laguna adyacente.
- 6.- Saneamiento de la población con pavimentación de las calles, drenaje y abastecimiento de aguas potables.
- 7.- La construcción de la Aduana, incluyendo departamentos para el Correo y Telégrafo Federales.

En dicho contrato se estipuló que el Gobierno tan

Exp. 65/463/4586.

sólo se obligaba a invertir en dichas obras la suma de \$750,000.00 anuales, hasta su total liquidación.

Posteriormente, y por considerarse que el contrato a que antes se hizo mención adolecía de irregularidades desde el punto de vista legal, al estimarse que consultaba el Art. 28 Constitucional, y artículos 54, 55 y 56 de la Ley Orgánica de Contraloría de 18 de enero de 1918, se firmó un segundo con fecha 24 de noviembre de 1924, en el cual se modificaron algunas de las cláusulas del anteriormente mencionado, siendo las obras, objeto del mismo, las siguientes:

- | | |
|--|--------------------|
| a) Un muelle de concreto con tres bodegas del mismo material, según plano de conjunto aprobado por la Secretaría de Comunicaciones y Obras Públicas en 9 de diciembre de 1920 al precio de:----- | \$ 1.648,570.50 |
| b) Extensión del malecón oriental longitu y sección hasta el límite oriental de la bahía, terraplenamiento de la playa atrás del mismo,----- | " 655,082.10 |
| c) Dragado de la Bahía.----- | " 215,785.80 |
| d) Construir un edificio federal para Aduana con departamentos para correos, telégrafos, etc. " | 350,000.00 |
| e) Terraplenamiento y pavimentación de las calles de la ciudad.----- | " 264,622.79 |
| f) Abastecimiento de agua potable " | 191,870.86 |
| g) Drenaje de la ciudad.----- | " <u>74,839.15</u> |
| Suma Total.----- | \$ 3.400,771.15 |

A fojas número 55, del legajo número 1, existe me

Exp. 65/463/4586.

morandum de la Auditoría de Inspección de la Contraloría de la Federación, transcribiendo oficio de la Secretaría de Comunicaciones, en el cual se comunicó que el C. Presidente de la República había acordado se asignasen para la ejecución de las obras en los puertos de la República, como cantidades anuales, las de \$400,000.00 para las de Yavros, Son., Manzanillo, Col., y Salina Cruz, Oax. y \$200,000.00 para el puerto de Frontera, Tab., quedando reducidos en consecuencia los pagos en 57 semanas, correspondiendo \$7,692.31 a los tres primeros mencionados y de \$5,000.00 y \$3,846.15 a los de Veracruz y Frontera, respectivamente.

A fojas número 57 a 60 del mismo existe un informe de fecha 28 de septiembre de 1925, rendido a la Contraloría General por el Auditor Regional de la Cuarta Zona, en el cual transcribió comunicado de un Inspector, completamente desfavorable a los intereses del contratista señor Smoot, al afirmar que con relación a las obras del malecón oriental, se habían colocado más de 10,000 (diez mil) toneladas de detritus y roca sin defensa, por lo cual se estaban diluyendo en la bahía, azolvandola; que las obras del muelle de concreto y bodegas anexas, hasta esa fecha no se habían iniciado; que en idéntico caso estaban las labores de dragado en la bahía y de construcción de edificio para Aduana, Correos y Telégrafos; que en cuanto a las obras destinadas a abastecer de agua potable a la población, el contratista no tenía aún tuberías para instalación, creyéndose que aún no estaba definido el lugar de la toma de agua, estando en situación semejante de abandono las obras de terraplamiento y pavimentación urbana, y de drenaje de la ciudad.

A fojas números 112 a 124 del legajo número 2, se encuentran relaciones pormenorizadas acerca de la obra efectuada por el contratista entre el 29 de septiembre de 1924 y el 9 de junio de 1926, según las cuales puede verse que las labores se suspendieron durante los meses de abril a julio de 1925.

El legajo número 3, contiene los siguientes do

33
ría el objeto de la garantía que conforme a la Ley
prestó el señor Smoot para la ejecución del contrato.

d) A fojas números 137 a 154, existe el contrato de fecha 23 de mayo de 1899, celebrado por el C. Secretario de Comunicaciones y Obras Públicas en representación del Ejecutivo Federal y el C. Lic. Martínez del Río, como representante del Ing. Edgar K. Smoot y a fojas números 155 a 160, existen las especificaciones para la construcción de las obras de mejoramiento en Manzanillo, Col., contratadas en la fecha del convenio a que antes se hizo alusión.

cumentes de importancia:

a) Plano mostrando las extensiones proyectadas en el Puerto, la prolongación de la ciudad sobre la laguna, la distribución de agua potable, del drenaje y de la pavimentación de las calles.

b) Plano con las extensiones proyectadas en el puerto, mostrando los proyectos de prolongación de la ciudad, pavimentación, drenaje y distribución de agua potable.

c) Inventarios debidamente autorizados por el Inspector de Contraloría acerca de la maquinaria, herramienta y accesorios con que contaba el contratista para la ejecución de la obra, cuyo valor se hizo ascender a la cantidad de \$609,990.59, siendo dicha maquinaria el objeto de la garantía que conforme a la Ley prestó el señor Smoot para la ejecución del contrato.

d) A fojas números 137 a 154, existe el contrato de fecha 23 de mayo de 1899, celebrado por el C. Secretario de Comunicaciones y Obras Públicas en representación del Ejecutivo Federal y el C. Lic. Martínez del Río, como representante del Ing. Edgar K. Smoot y a fojas números 155 a 160, existen las especificaciones para la construcción de las obras de mejoramiento en Manzanillo, Col., contratadas en la fecha del convenio a que antes se hizo alusión.

e) A fojas número 185, existe una relación acerca de las cantidades ministradas al señor Smoot por cuenta de diferentes obras contratadas para diversos puertos de la República; fechada a lo. de octubre de 1926, la cual acusa con relación al Puerto de Manzanillo, en un período que comprendía desde el 24 de agosto de 1923, la suma de \$702,238.32.

f) A fojas números 186 a 189, existe oficio diri-

34

gido por la Oficina de Inspección al C. Contralor de la Federación, con fecha 5 de octubre de 1926, en el cual, con relación a las obras ejecutadas en el Puerto de Manzanillo, Col., manifestó que el término del contrato relativo había vencido el 29 de septiembre del año que corría, no habiendo logrado el contratista ejecutar más que una parte insignificante del ensanche del malecón oriental, una parte de terraplenamiento y pavimentación de las calles, apenas iniciado el abatecimiento de aguas y las obras de drenaje urbano, quedando pendientes de ejecución las obras del muelle y del dragado de la bahía así como las del edificio federal para Aduana, Correos y Telégrafos; que asimismo el contratista tenía recibida hasta el 10 de octubre de ese año, la cantidad de \$702,238.32, con cargo a las obras, pero que en la Secretaría de Comunicaciones existían comprobantes únicamente por la cantidad de: \$418,345.01, debiéndose esto a que en los últimos cuatro meses no se habían practicado estimaciones completas del trabajo ejecutado que debían amparar a cada pago, habiéndose ministrado tan sólo la cantidad en cuenta. En la parte final del informe, y en lo que se refiere a las obras en Manzanillo, se solicitó que la Secretaría de Comunicaciones y Obras Públicas practicara una liquidación de las obras ejecutadas hasta el 29 de septiembre de 1926, fecha en que venció el contrato, y se afirmó que por otra parte, dicho convenio debía cancelarse y hacerse efectiva la fianza proporcionada por el contratista, una vez que éste no cumplió con lo estipulado, imponiéndose para la continuación de las obras en el puerto, un estudio detenido de los proyectos para resolver lo que mejor conviniera.

Según datos existentes a fojas números 194 a 197, en informe dirigido con fecha 7 de octubre de 1926 al C. Contralor General de la Federación, por el Ing. Consultor del mismo Departamento, hasta la fecha del mismo, no se habían iniciado las obras relativas a la construcción de un muelle de concreto con tres bodegas del mismo material, obra presupuestada en la cantidad de \$1,648,570.50; en cuanto a los trabajos de extensión del malecón oriental, con longitud y sección completa hasta el límite oriental de la bahía, presupuestados

Exp. 65/463/4586.

en \$655,082.10, se habían gastado hasta el 31 de mayo de 1926, \$52,082.94; en el edificio federal para Aduana, Correos y Telégrafos, cuyo costo se había planeado en \$350,000.00, aún no se iniciaban las obras relativas, estando en el mismo caso las obras de dragado de la bahía, presupuestadas en \$215,785.80; que en lo referente a las obras de terraplenamiento y pavimentación de las calles del puerto, cuyo costo era, según presupuesto, de \$264,623.79, se habían gastado hasta el 31 de mayo de 1926, \$237,059.50; que en las obras de abastecimiento de agua potable, calculadas en: --- \$191,870.10, se habían gastado hasta la misma fecha, \$29,752.53, y que en cuanto al drenaje de la ciudad, presupuestado en \$74,839.86, se habían gastado hasta la misma fecha \$99,350.04. Con los datos que se citan, se llega a la conclusión de que el total gastado hasta el 31 de mayo de 1926, se elevaba a la suma de: ----- \$702,238.32, quedando una diferencia por explicar con importe de \$283,993.31. En la parte final del informe que se cita, se hace hincapié en que desde el 31 de mayo de 1926, no se hacían liquidaciones mensuales con el contratista, habiéndosele abonado las cantidades a cuenta de su trabajo simplemente con el visto bueno del Inspector, y asimismo se insinuó la conveniencia de recomendar al contratista que apresurara sus trabajos dado que hasta esa fecha había gastado tan sólo algo menos del 20% de la cantidad total destinada a las obras.

A fojas números 204, a 205, aparece una relación firmada por la Contraloría con fecha 11 de octubre de 1926, acerca de las cuentas por pagar expedidas a favor del señor Smoot con cargo a la partida del Presupuesto de Egresos vigente en aquel año, referente a las obras en diversos puertos de la República, cuyo total ascendía a la suma de \$1,143,069.20, correspondiendo de esta cantidad un importe de \$213,000.00 al Puerto de Manzanillo, Col. Las cuentas por pagar a que antes se hizo mención, se suspendieron por órdenes de la Contraloría de la Federación, en vista de haberse vencido los contratos relativos a Salina Cruz y Manzanillo.

Como consecuencia del examen de los expedientes

Exp. 65/463/4586.

relativos a las obras desarrolladas por el señor Edgar K. Smoot en el Puerto de Manzanillo, Col., remitidos por la Secretaría de Comunicaciones y Obras Públicas y por el Departamento de Contraloría de la Nación, se llega a las siguientes consideraciones:

I.- En el año de 1921, el Ing Smoot realizó trabajos en el Puerto de Manzanillo por valor de----- \$33,853.67, habiéndosele cubierto a su debido tiempo esta cantidad, la cual, uniéndola a la de \$50,000.00 que le fué entregada en cumplimiento de estipulación del contrato, acusa un saldo a cargo al empezar el año de 1925 por la cantidad de \$50,000.00. En el año de 1925 el contratista entregó trabajo por la cantidad de \$337,027.63, y le fueron hechos pagos a cuenta del mismo por la suma de \$400,384.65, quedando en esa forma un saldo de \$63,357.02, que sumado al saldo anterior acusa un importe contra el contratista hasta el día 31 de diciembre de 1925, por la cantidad de \$113,357.02. Durante el curso del año de 1926 se entregó trabajo por valor de \$387,666.58, habiéndose girado a cuenta tan sólo \$325,700.00, lo quedará una diferencia a favor por \$61,966.58, que restada al saldo de 1925, acusa un cargo hasta el 31 de diciembre de 1926 por \$51,390.44. En el curso del mes de junio de 1927 se suspendieron los trabajos del puerto, habiéndose entregado hasta esa fecha obra por valor de \$ 150,810.43, siendo de mencionarse que no obstante dicha suspensión de trabajos, el señor Smoot continuó recibiendo pagos por valor de--- \$150,540.25, lo que da una diferencia a favor por la cantidad de \$170.18 que restada del saldo correspondiente al año de 1926, da un total a cargo del contratista por la suma de \$51,120.26.

II.- El resultado que antes se citó corresponde a la documentación que al respecto ha remitido la Contraloría de la Federación y como se vé, diverge de la opinión de la Secretaría de Comunicaciones, dado que según esta dependencia, el saldo a cargo del contratista monta hasta el día 31 de mayo de 1927 a la cantidad de \$ 50,186.33, estribando esta diferencia en cuanto a la cantidad de obra ejecutada entre los años de 1921 y 1928, pues las relaciones coinciden en cuan-

Exp. 65/463/4586.

to a la suma total que se afirma fué girada al contratista a cuenta de la obra.

III.- En cuanto al total de obra ejecutada la Contraloría de la Nación anota \$909,358.31, de los cuales corresponden \$275,091.06 a las obras del Malecón Oriental; \$420,990.31 a las de terraplén y pavimentación de las calles; \$111,469.67 a los trabajos de abastecimiento de agua, y \$101,807.27 a las obras de drenaje.

IV.- Tanto la Secretaría de Comunicaciones como el Departamento de Contraloría y sus respectivos cuadros comparativos, reconocen que hasta el 1.º de enero de 1925 se había ejecutado obra por la cantidad de:--- \$33,853.67, y asimismo coinciden en lo que se refiere a los trabajos efectuados en el curso del año de 1925 (\$337,027.63). Ambas dependencias acusan para el año de 1926 cantidades por obra entregada que divergen, dado que la Secretaría de Comunicaciones forma----- \$388,600.89 y la relación del Departamento de Contraloría tan sólo \$387,666.58, siendo la diferencia insignificante en lo que al año de 1927 se refiere; dicha diferencia es de \$0.18.

En consecuencia es conveniente para dilucidar la exactitud en cuanto al total de la obra ejecutada en los años de 1926 y 1927, hacer un examen de las liquidaciones semanales y mensuales relativas, pudiéndose desprender de ellas el monto de la diferencia a cargo del contratista.

A fojas números 108 a 111 del expediente número 146-0-1 aparece un extracto de cuenta formado por el C. Ing. Luis Vélez Arriaga, Inspector de las Obras en el Puerto, con fecha 31 de julio de 1927, en cuyo cuadro se hace una especificación de trabajo entregado hasta el día 31 de mayo de 1927, fecha en que se suspendieron las obras materiales de la población. En dicha relación se especifica primeramente el importe de las obras ejecutadas desde el año de 1921 hasta el 27 de

Exp. 65/463/4586.

octubre de 1926, siendo dichos totales los que a continuación se citan:

Malecón Oriental.	\$	183,783.76
Pavimentación	"	336,408.69
Abastecimiento de agua	"	76,404.16
Drenaje	"	<u>96,839.10</u>

Suma total.....\$ 693,435.71

Estas cantidades coinciden con la relación autorizada por el Departamento de Contraloría en cuanto a obras efectuadas hasta el mes de octubre de 1926, debiéndose encontrar en consecuencia la diferencia en los siete meses comprendidos entre el de noviembre de 1926 y el de mayo de 1927.

Según puede verse en los diferentes expedientes, que ha mandado la Secretaría de Comunicaciones, durante todo el tiempo que duraban las obras en el Puerto de Manzanillo, el Ingeniero Inspector de las mismas, remitió semanalmente informes del trabajo ejecutado. Dichas relaciones parciales están de acuerdo con las que se encuentran en el expediente anexo número 146-0-1 (fojas 108 a 111), y la especificación relativa puede hacerse en la siguiente forma:

Importe de los trabajos entre el 28 de octubre y el 17 de noviembre. \$ 5,194.37

Importe de los trabajos entre el 18 de noviembre y el 15 de diciembre. " 45,391.58

Importe de los trabajos entre el 16 de diciembre de 1926 y el 5 de enero de 1927. " 19,161.58

Exp. 65/463/4586.

Importe de los trabajos entre
el 6 de enero y el 2 de febrero de
1927. \$ 31,108.43

Importe de los trabajos entre
el 3 de febrero y el 2 de marzo del
mismo año. " 33,265.61

Valor de las obras entre el
3 de marzo y el 2 de abril de 1927 " 42,803.00

Valor de las obras entre el
3 y el 30 de abril. " 30,458.32

Valor de las obras entre el
10. y el 31 de mayo. " 9,473.64

Sumando las cantidades anteriores se obtiene un total de trabajo ejecutado desde el 28 de octubre de 1926 hasta el 31 de mayo de 1927, de \$216,856.53, que sumado a la citada cantidad de \$693,435.71 hasta el día 27 de octubre de 1926, acusa un monto total de obra ejecutada en el Puerto de Manzanillo, Col., de:---- \$910,292.24; ahora bien, tanto la relación del Departamento de Contraloría como la de la Secretaría de Comunicaciones y Obras Públicas, indican que el contratista recibió en todo el lapso de tiempo que duró la ejecución de las obras \$960,478.57, quedando en consecuencia el resultado siguiente:

Obra ejecutada.-----\$ 910,292.24
Recibido a cuenta:-----" 960,478.57
Saldo a cargo del contratista:\$ 50,186.33.

YAVAROS, Son.- El Sr. Ing. Edgar K. Smoot celebró

en 22 de septiembre de 1924 un contrato con el C. Secretario de Comunicaciones y Obras Públicas representando al Ejecutivo de la Unión, cuyas más importantes cláusulas eran las siguientes:

Art. I.- El Ing. Edgar K. Smoot, que en el curso de este contrato se denominará "El Contratista", se compromete a construir en el plazo de un año a partir de la fecha de este mismo contrato, un rompeolas al lado Poniente del Canal dragado en el Puerto de Yavaros, Estado de Sonora, de conformidad con los planos y perfiles aprobados por la Secretaría de Comunicaciones y Obras Públicas y de las especificaciones y lista de precios que a continuación se expresan.....

Art. II.- El Contratista empezará a construir por su cuenta y para el exclusivo servicio de los trabajos, una vía férrea desde Navojoa hasta la Cantera situada a seis kilómetros (aproximadamente al Suroeste de dicha población; empezando esta construcción dentro del término de treinta días a partir de la fecha de que habla el Artículo anterior.

Art. III.- El costo de las obras, que aproximadamente está presupuestado en la cantidad de \$740,045.00 (SETECIENTOS CUARENTA MIL CUARENTA Y CINCO PESOS), se pagará al contratista en los términos siguientes....."

Art. VIII.- Una vez terminadas las obras, podrá el Gobierno adquirir la vía y sus accesorios con un descuento que de común acuerdo se convenga sobre el valor que en vista de su estado y uso representen en el

momento de la liquidación. Y todos los terrenos, propiedades y canteras expropiadas por el Contratista, los edificios y demás construcciones ejecutadas en virtud de este convenio, y no comprendidas en la primera parte de este artículo, quedarán a beneficio de la Nación, sin que el Contratista pueda hacer valer en contra derecho de uso, posesión o propiedad sobre tales bienes ni reclamar indemnización alguna.

Art. XII.-El Contratista garantizará el cumplimiento de las obligaciones que contrae en el presente contrato, con una fianza a satisfacción de la Contraloría General de la Federación que presentará a los treinta días de su firma."

La Secretaría de Comunicaciones y Obras Públicas celebró con fecha 10. de noviembre de 1927 un segundo contrato con el señor Edgar K. Smoot para las obras del mejoramiento del Puerto de Yavaros, Son., siendo particularmente su objeto la construcción de un enrocamiento de protección del ataguia; y posteriormente con fecha 11 de agosto de 1928, celebró un tercer contrato entre las mismas partes cuyo objeto era llevar a cabo la instalación de las señales que accarrecan la entrada del Puerto, estipulandose que el señor Ing. Smoot daría fin a la obra en un plazo de 90 días a contar desde el día que la iniciara, que debía ser dentro de 30 días después de la firma del convenio, estipulandose que la Secretaría de Comunicaciones pagaría al contratista por la ejecución de tales trabajos la suma de \$7,153.80.

Según la relación que obra en el expediente principal, y que determina la opinión de la Secretaría de Comunicaciones en cuanto a los ssldos a favor y a cargo del contratista señor Smoot por la ejecución de diversas obras en los Puertos de la República que especifican en la misma, el contratista ejecutó las siguien-

Exp. 65/463/4586.

tes obras en el Puerto de Yavaros, Son.

Trabajos en el rompeolas según contrato de 22 de septiembre de 1924, prorrogado por el de 8 de octubre de 1925.

Blocks de piedra clase "A"	54.722.495	
" " " " "B"	7.176.180	\$ 305.725.11
Girado a cuenta de la obra.		" 817.092.40
Saldo a cargo.		" 511,367.29

Enrocamiento de la Ataguía.

Importe de trabajo entregado.		" 28,000.00
Girado a cuenta de la obra.		" 28,000.00

Construcción de 6 balizas para señales.

Importe de trabajo entregado.		" 7,153.80
Girado a cuenta de la obra.		" 7,153.80

Según la relación presentada por el señor Edgar K. Smoot, que corre a fojas número 9 del expediente principal, los trabajos se desarrollaron en la forma siguiente:

	Importe de trabajo entregado.
Obra por contrato.	\$ 842,714.42
Recibido a cuenta.	" 845,092.40
Administración	" 1.432.487.39
Girado a cuenta.	" 1.165,000.00
Saldo líquido a su favor ^{FAVOR}	-----\$ 265,107.41

Exp. 65/463/4586.

Según la liquidación del Departamento de Contraloría, las obras ejecutadas por el señor Smoot en el Puerto de Yavaros, Son., hasta el día 31 de diciembre de 1928, importan \$33,725.10 y habiéndosle hecho pagos por \$851,152.99, corresponde un saldo en su contra por la cantidad de 517,427.89. Con respecto a esta liquidación debe notarse que en el cuadro respectivo tan sólo quedan comprendidas las obras del rompeolas, estando excluidas de dicho cuadro las estimaciones de trabajo ejecutado y cantidad girada a cuenta de la obra de instalación de las señales den la entrada del puerto, de manera que se tiene en suma, que agregando el importe de trabajo entregado que anota el Departamento de Contraloría, el correspondiente a la obra de instalación de las señales, se obtiene un total de: ----- \$340,878.90, cantidad que coincide con diferencia de un centavo a la que por ese concepto acusa la relación de la Secretaría de Comunicaciones, quedando en consecuencia el cuadro final de Contraloría en los siguientes términos:

Suma de trabajo entregado.	\$ 340,878.90
Suma de cantidad girada a cuenta	" <u>851,152.99</u>
Diferencia a cargo del Contratista,-----	\$ <u>510,274.08</u>

En tal forma, puede verse que existe una diferencia en cuanto a la cantidad que se reconoce haber girado a cuenta de la obra, entre el informe de ambas dependencias, diferencia que en último término arroja un total que diverge en \$1,093.21 de la opinión de la Secretaría de Comunicaciones y Obras Públicas.

Según el informe que esta Oficina suministró con fecha 26 de junio del año próximo pasado, la Secretaría de Comunicaciones y Obras Públicas, (que obra a fojas números 25 a 32 del expediente principal) las obras ejecutadas en el Puerto de Yavaros se clasifican en dos capítulos. El primero referente a obras ejecutadas por el señor Ing. Smoot por Administración,

44

en cumplimiento de órdenes directas de la Presidencia de la República, desconociendo dicha dependencia la índole de tales obras por no haber tenido ingerencia en ellas ni saber que cantidad percibió el Contratista por concepto de importe de las mismas; en lo que se refiere al segundo capítulo, que comprende las obras hechas con conocimiento de la Secretaría de Comunicaciones, previo contrato celebrado por la misma en representación del Ejecutivo, se dice en el informe que dichos trabajos comprendieron la construcción de un rompeolas contratado en 22 de septiembre de 1924, el enrocamiento de la ataguía de protección y el instalación de balizas para la iluminación; que con respecto al primero, se proyectó su arranque a un kilómetro de la playa, por lo que el material debería ser llevado a su destino por medio de chalanes después de su transporte por el Ferrocarril del Río Mayo, pero como la cantera de que se extrajo la piedra estaba situada a una distancia aproximada de 6 a 7 kilómetros de la vía del Ferrocarril, se estipuló en el contrato la construcción de un ramal que podría ser adquirido por el Gobierno en cuanto se terminasen las obras, por lo que en lugar de efectuar el transporte de materiales en chalán, el contratista construyó un ramal para unir al ferrocarril con la playa y un viaducto para comunicar ésta con el arranque del rompeolas, sin que el contrato estipulase ninguna de estas obras. Durante los trabajos relativos se indicó que el contratista depositó 61,898 toneladas de piedra equivalentes según contrato a \$305,725.11 y habiéndose girado en total.----- \$817,092.40, resultaba un saldo en su contra de:----- \$511,367.29, a menos que se descontara de esta cantidad el valor del ramal y viaducto, que según declaración del propio señor Smoot importaban \$420,653.33. Con respecto a la obra de enrocamiento de la ataguía, se manifestó a esta Oficina que se contrató el trabajo con el señor Edgar K. Smoot al precio de \$4.80 tonelada, habiéndose recibido la obra de entera conformidad por el Inspector acreditado de la Secretaría quedando totalmente pagados los trabajos en la cantidad de \$28,000.00, Finalmente, en lo que se refiere a las balizas para la iluminación, se contrató esta obra con el señor Ing. Smoot en \$7,153.80, habiéndose iniciado los trabajos con fecha 14 de octubre de 1928 y en vista de haber presentado el interesado el recibo corres-

pendiente se le giró orden de pago por la cantidad mencionada por parte de la Secretaría de Hacienda y Crédito Público el día 30 de abril de 1929, bajo el número "A"61675.

Por razones de orden considera conveniente el que suscriba hacer estudio primeramente de la documentación presentada por el interesado, objeto de las estimaciones contenidas en los expedientes remitidos, tanto por el Departamento de Contraloría, como por la Secretaría de Comunicaciones y Obras Públicas.

En el expediente principal que ha enviado el señor Smoot, existe primeramente un memorándum girado a esta Oficina y que corre agregado a fojas números 2 a 8 del mismo; en él expone que los trabajos del Puerto de Yavaros, comprendían dos capítulos: "Administración" y "Contrato". Que en lo que se refiere al primero de ellos, los trabajos ejecutados comprendían diversas obras, tendentes al mejoramiento de la población, que se ejecutaron por orden directa del C. Presidente de la República, Gral. Alvaro Obregón, siendo de notarse la poca lógica de la afirmación de la Secretaría de Comunicaciones al decir que desconocía la índole de dichas obras, así como las cantidades que percibió el interesado por cuenta de las mismas; dado que desde el 13 de julio de 1928 le fueron entregadas para su revisión las cuentas y comprobantes que acreditaban el valor de las obras y en los que asimismo se mostraban las cantidades recibidas a cuenta, sabiendo que se había precedido a su revisión y como consecuencia de ella habíase rendido un informe detallado a la superioridad sobre los resultados del examen. Afirma asimismo el señor Smoot que según la cuenta que acompañaba a la documentación respectiva el resultado de las obras por el concepto que antes se indicó era el siguiente:

Importe de trabajos.	₡ 1.432.485.39
Recibido a cuenta.	" 1.165.000.00
Saldo favorable: -----	₡ 267,485.39

Exp. 65/463/4586.

Asimismo se indica en el informe a que se hace alusión que en el año de 1925, la Contraloría de la Federación aprobó los gastos efectuados hasta esa fecha que importaban \$775,722.90 y que si las erogaciones sussecuentes no aparecían aprobadas por dicho departamento, esto se debía a que manifestó no tener personal disponible para el caso, negativa que continuó a pesar de las repetidas instancias del contratista, habiendo resuelto finalmente la Contraloría quedar conforme y aceptar la revisión que hiciera la Secretaría de Comunicaciones y Obras Públicas, y que en consecuencia se le presentaran las cuentas respectivas, habiéndose obtenido resultado favorable en la revisión correspondientes.

En cuanto a las obras ejecutadas según contrato, en el informe que se expone, se afirma que este segundo capítulo está amparado por contrato celebrado el día 22 de septiembre de 1924 y si bien el objeto principal del mismo estribó en la construcción de un rompeolas, se vió la conveniencia durante el desarrollo de los trabajos de llevar a cabo algunos otros, tales como la construcción de un viaducto que uniera la plaza con el rompeolas y que a la vez de servir para el transporte del material debería quedar como una obra permanente de mejoramiento. Se afirma asimismo que el C. Presidente de la República, Gral. Alvaro Obregón, en vista de las incuestionables ventajas que presentaba este proyecto, ordenó al contratista verbalmente la construcción del viaducto referido; habiéndose enterado la Secretaría de Comunicaciones de esta disposición, hecho que se comprobaba con los informes semanales en que se determinaban los tramos que se iban construyendo del repetido viaducto, estando la Secretaría de acuerdo con los informes de su representante, al expedir libramientos al favor del contratista, los cuales eran satisfechos por la Tesorería General de la Nación. En tal virtud las obras por este concepto quedaban en la forma siguiente:

Importe de trabajos.	\$ 842,714.42
Recibo a cuenta.	<u>845,092.40</u>
Saldo a cargo.-----	\$ 2,377.98

Se indicó finalmente en este memorándum, que pa-

47

ra estos últimos trabajos la Secretaría de Comunicaciones anticipó al señor Smoot la cantidad de:-----
* \$100,000.00, los cuales se incluían en la partida de \$845,092.40 y si bien dicha dependencia, de acuerdo con su sistema de contabilidad abrió al contratista una cuenta como Agente Civil, no estaba en lo justo al decir que no había rendido cuenta de dicha cantidad, pues como podía verse, existían tan sólo a su cargo la cantidad de \$2,377.98 que estaba ampliamente cubierta y que podía ser deducida del saldo de \$267,485.39 que acusaba a su favor la cuenta de "Administración".

Esta Oficina se dirigió a la Tesorería de la Federación con fecha 17 de enero del corriente año, solicitando informe detallado de las cantidades que se cubrieron al señor Smoot en lo que a obras ejecutadas por contrato en el Puerto de Yavaros se refería, obviando de esta manera la dificultad de hacer un examen pródigo y quizás incompleto e inútil de los comprobantes o cuentas de pagos hechos por tal concepto, habiendo obtenido respuesta de fecha 11 de febrero del presente año, en la que se acompañaba la relación solicitada, la que acusa un importe total ministrado al contratista entre el 10 de febrero de 1923 y el 31 de diciembre de 1928 de \$847,937.06. Ahora bien, se sabe, según antes quedó indicado, que dos de las obras quedaron íntegramente pagadas siendo tales la construcción de seis balizas para la iluminación del puerto y el enrocamiento de la ataguía de protección que se suspendió por órdenes directas del C. Presidente de la República. Según los datos que acusan los informes semanales y mensuales que obran en la documentación remitida, el contratista, entre los meses de noviembre de 1926 y junio de 1927, efectuó trabajos en lo que se refiere al rompeolas, por la cantidad de \$305,725.11, coincidiendo perfectamente este resultado con el obtenido en la glosa referente por Contraloría y Comunicaciones. Obtíense en consecuencia el siguiente pormenor que acusa con exactitud un estado de cuenta favorable al Gobierno Federal.

Exp. 65/463/4586.

ENTREGADO.

IMPORTE OBRA EN ROMPEOLAS.	\$305,725.11	
" " " ATAGUIA.	" 28,000.00	\$ 847,937.06
" " " BALIZAS.	" 7,153.80	<u> </u>
SUMA:-----	\$340,878.91	
Saldo a cargo del Sr. Smoot.....		\$ 507,058.15

El reclamante ha insistido en que sobre las cantidades citadas deberá considerarse el monto a que ascendieron las obras emprendidas para la construcción del ramal destinado a unir el Ferrocarril del Río Mayo con las cabteras de la playa y del viaducto que una la playa con el arranque del rompeolas, siendo el importe de dichos trabajos, según se verá en el resultado de la revisión llevada a cabo por la Sección de Contabilidad de esta Oficina, la cantidad de \$473,815.73. El señor Smoot ha manifestado en su escrito de fecha 27 de noviembre de 1930, que en lo que se refiere al viaducto, su construcción se hizo necesaria para el mejor desarrollo de los trabajos, por lo cual recibió orden verbal al respecto por el C. Presidente de la República, y que en cuanto al ramal y demás maquinaria y equipo, tanto como con respecto al rápido viaducto, se imponía al Gobierno la justicia de su cobro por haberse estipulado que las obras se entregarían al contratante una vez terminadas; pero asimismo la parte interesada esgrime una razón que en su concepto debe llevar a esta Comisión a incluir en su relación final referente a las obras del Puerto de Navarros, el importe de las obras antes mencionadas, el razonamiento del señor Ing. Smoot tiene por base el hecho de que la Tesorería de la Federación cubrió el importe del ramal y del viaducto en forma completa, al pagar los libramientos que giraba la Secretaría de Comunicaciones, la cual, para ello, tenía a la vista los informes semanales y mensuales de sus Inspectores acreditados, demostrando este hecho en su opinión, que dicha dependencia del Ejecutivo tuvo conocimiento y dió su conformidad al desarrollo de tales trabajos, los que al concluirse, pasaron de pleno derecho a ser propiedad del Gobierno Federal, ya que éste había liquidado su importe.

Exp. 65/463/4586.

Antes de emitir su opinión sobre los argumentos invocados por la parte reclamante, el suscrito se permitirá transcribir los artículos números II y VIII del contrato número 116 para la construcción del rompeolas del Puerto de Yavaros, Son., y asimismo el informe proporcionado a esta Oficina por la Secretaría de Comunicaciones y Obras Públicas con fecha 25 de marzo del corriente año.

"ARTICULO II.- El contratista empezará a construir por su cuenta y para el exclusivo servicio de los trabajos, una vía férrea desde Navojos hasta la cantera situada a seis kilómetros aproximadamente al Sureste de dicha población, empezando esta construcción dentro del término de treinta días a partir de la fecha de que habla el artículo anterior."

"ARTICULO VIII.- Una vez terminadas las obras, podrá el Gobierno adquirir la vía y sus accesorios con un descuento que de común acuerdo se convenza sobre el valor que en vista de su estado y uso representen en el momento de la adquisición. Y todos los terrenos, propiedades y canteras expropiados por el Contratista, los edificios y demás construcciones ejecutadas en la primera parte de este artículo, quedarán a beneficio de la Nación, sin que el contratista pueda hacer valer en contra derecho de uso, posesión o propiedad sobre tales bienes ni reclamar indemnización alguna."

El informe proporcionado por la Secretaría de Comunicaciones y Obras Públicas está concebido en los términos siguientes:

"Su oficio 65-I-2942 de 25 de Feb.-"

"En contestación a su oficio antes citado por el que pide usted se le informe si el Gobierno Federal ha tomado posesión del ramal que en el Puerto de Yavaros une al Ferrocarril del

Río Mayo con la playa y del viaducto que comunica la playa con el arranque del rompeolas en vista de que el Sr. Ing. Smoot demanda del Gobierno Federal el importe de ambas obras, manifestado a usted que el Gobierno no ha tomado posesión de ese ramal ni puede reportar su costo por haber sido construido especialmente para facilitar el transporte de piedra al rompeolas, cuyo trabajo fué contratado por tonelada de piedra colocada en el rompeolas sin tener en cuenta los medios que para hacerlo empleara el contratista."

Efectivamente, como lo insinuó el reclamante, el suscrito tiene a la vista los informes en los que el C. Inspector de la Secretaría de Comunicaciones, el C. Inspector del Departamento de Contraloría, y el representante del Contratista, comunicaban el desarrollo y valor de los trabajos parciales que se llevaban a cabo, entre los que se incluían partidas de ampliación de vías en la cantera, equipo para la misma, material rodante, etc., y no tiene duda acerca de que le haya sido pagado al contratista el importe y aún más, del valor de esos trabajos; pero juzga necesario hacer la siguiente consideración, aún cuando la Tesorería de la Federación haya pagado al Ing. Smoot una cantidad mucho mayor que la estipulada en contrato, no por eso se puede decir que el Gobierno haya llegado a ser propietario de dichos inmuebles, pues es notorio que un convenio legalmente efectuado no puede modificarse en sus cláusulas esenciales sino por mutuo acuerdo posterior de los contratantes; en el caso presente, el contratista, recibiendo fuertes sumas de la Tesorería de la Federación, pasó sobre un artículo del contrato número 116 que expresamente le indicaba que el ramal y accesorios sería construido por su exclusiva cuenta y para el servicio de la obra del rompeolas, y si bien hubo leñidad en las dependencias del Gobierno o en el C. Presidente de la República al ordenar pagos no estipulados en ningún artículo del convenio, este sólo hecho no basta para hacer nacer un derecho que vaya en contra de disposición contractual expresa, por lo que según la opinión del dictaminador que suscribe, dichos pagos deben considerarse en todo caso como

Exp. 65/463/4586.

anticipos hechos al contratista, y los informes mensuales del Inspector de la Secretaría de Comunicaciones como una disposición de seguridad que tomó el Gobierno Mexicano para el objeto de poder más tarde en caso de decidir la adquisición de las vías, saber a ciencia cierta la calidad y verdadero importe de las obras.

En cuanto a las obras efectuadas por el sistema de "Administración", el señor Ing. Smoot reclama en su favor un saldo de \$267,485.99, resultado de la diferencia existente entre la cantidad de trabajo concluido (\$1,432,485.39) y la cantidad girada a cuenta del mismo (\$1,165,000.00). Estos trabajos se llevaron a cabo en cumplimiento de órdenes directas del C. General Alvaro Obregón, como Presidente de la República Mexicana, según ha quedado debidamente comprobado por copias fotostáticas de la carta dirigida por dicho Primer Magistrado de la Nación al Sr. Ing. Edgar K. Smoot, consistiendo dichos trabajos en el dragado del Puerto, construcciones varias, introducción de agua, abalizamiento, urbanización, construcción de muelles y almacenes y reconocimiento del Puerto. La Secretaría de Comunicaciones ha indicado a esta Oficina desconocer absolutamente la índole de dichas obras, así como carecer de datos sobre las cantidades que puede percibir el contratista por tal concepto, hecho que ha negado el repetido señor Smoot afirmando que la Secretaría de Comunicaciones y Obras Públicas no podía ignorar la índole de los trabajos ni el valor de los mismos, pues desde el día 13 de julio de 1928 le fueron entregados los documentos respectivos para su revisión. El que suscribe opina que en este punto asiste perfecta razón al contratista promovente, pues según puede verse en informe existente en el expediente principal, que aparece dirigido con fecha 24 de enero de 1930 por la mencionada Secretaría de Comunicaciones al Departamento de Contraloría, la Oficina de Obras Marítimas y Vías Navegables efectuó un examen de las cuentas y comprobantes presentados, llegando a las siguientes conclusiones:

Monto de la documentación
presentada.----- . \$ 2,181,758.76

Exp. 65/463/4586.

Monto de la documentación
aprobable.----- \$ 1.985,034.81

Diferencia:----- " 196,723.95

En cualquier forma, es evidente que la Secretaría de Comunicaciones y Obras Públicas revisó las cuentas presentadas, si bien es verdad que, según expresa confesión contenida en el informe antes aludido, dicho examen debe considerarse de muy relativa exactitud.

El contratista afirma, que el importe de los trabajos efectuados por el concepto de "Administración" asciende a \$1.432,485.39, y que habiendo recibido a cuenta tan sólo la suma de \$1.165,000.00, queda un saldo a su favor de \$267,485.39 para justificar lo cual ha remitido a esta Oficina una serie de expedientes conteniendo abundante documentación sobre cada uno de los trabajos emprendidos y que ya antes fueron citados, habiendo designado en consecuencia esta Oficina para el examen numérico de las mismas, al C. Ayudante de Contador, señor José Morales, el que después de prolijo estudio, ha rendido el informe que puede encontrarse anexo a este dictamen y cuyas partes más importantes se transcriben a continuación.

"Con carácter de trabajos de orden administrativo el reclamante considera las siguientes cuentas:

Abalizamiento.	\$ 24,178.94	\$ 23,638.02	\$ 540.92
Construcciones	" 22,982.55	" 22,449.34	" 533.21
Dragado Puerto	" 341,736.24	" 333,201.91	" 8,534.33
Intr. agua.	" 1,019.29	" 890.16	" 129.13
Maq. y Equipo	" 440,668.13	" 430,791.63	" 9,876.50
Muelles y Almac	" 292,761.14	" 286,214.41	" 6,546.73
Rec. de Puerto	" 22,854.96	" 22,343.86	" 511.10
Urbanización	" 255,733.37	" 248,448.81	" 7,284.56
	<u>\$1.401,934.62</u>	<u>\$1.367,973.14</u>	<u>\$ 33,961.48</u>
	=====	=====	=====

Exp. 65/463/4586.

RECAPITULACION.

Costo de los trabajos hechos por administración según comprobantes. \$ 1.367,973.14
 Total recibido a cuenta de los mismos trabajos. " 1.165,000.00
 Saldo acreedor. \$ 202,973.14

Saldo reclamado por el señor Smoot. \$ 267,485.39

Diferencia entre el valor anotado en estado del señor Smoot y las relaciones presentadas posteriormente: \$30,550.77
 Diferencia detallada: " 33,961.48 64,973.25

Igual al saldo acreedor. \$ 202,973.14

En resumen, el estado de las cuentas del señor Ing. Smoot con el Gobierno Federal, en cuanto a las obras de Yavaros, Son., se refiere, es el siguiente:

	Importe según Sr. Smoot	Cant.rec.según Sr. Smoot.	Saldo según Sr. Smoot.
OBRA POR CONTRATO	\$ 842,714.42	\$ 845,092.40	\$ 2,377.98

<u>Importe según revisión</u>	<u>Cantidad entregada según rev.</u>	<u>Saldo a cargo según rev.</u>
\$ 340,878.91	\$ 847,937.06	\$ 507,058.15

<u>Importe según reclamante</u>	<u>Cantidad girada según reclamante</u>	<u>Saldo a favor según reclamante</u>
OBRA POR ADMINISTRACION. \$1.432,485.39	\$1.165,000.00	\$ 257,485.39

<u>Importe según revisión</u>	<u>Cantidad recibida según revisión</u>	<u>Saldo según revisión.</u>
\$1.367,973.14	\$1.165,000.00	\$ 202,973.14"

Por todo lo cual se viene al conocimiento de que el señor Ing. Edgar K. Smoot tiene un saldo a su cargo por las obras efectuadas en el Puerto de Yavaros, Son., que asciende a la cantidad de \$305,085.01.

Exp. 65/463/4586.

SALINA CRUZ, Oax.--Según liquidación general remitida por la Secretaría de Comunicaciones y Obras Públicas a esta Oficina, el estado definitivo de las cuentas del Sr. Ing. Edgar K. Smoot en lo que se refiere a las obras de dragado en el Puerto de Salina Cruz, Oax., se indica en la forma siguiente:

Cantidad dragada M3. 4.453.539.653.	\$3.340,154.75
Girado a cuenta de la obra	<u>"2.694.025.98</u>
Saldo a favor del contratista.	\$ 646,128.77

En informe que obra en el expediente principal de este asunto, remitido a esta Oficina por la Secretaría de Comunicaciones y Obras Públicas, con fecha 16 de junio del año próximo pasado, se informa que el saldo mencionado no es el definitivo, pues la Contraloría de la Federación objetó las estimaciones de trabajo hecho y de acuerdo con esta disparidad de criterio, las cantidades abonadas al contratista se podrían ver reducidas considerablemente, mediante los reintegros o cargos que fuesen determinados. Como puede verse en el mismo expediente principal, el interesado indica que el estado de su cuenta con el Gobierno Federal en lo que se refiere al Puerto de Salina Cruz, Oax., es el siguiente:

Importe de los trabajos.	\$3.340,154.75
Recibido a cuenta.	<u>"2.402.251.32</u>
Saldo favorable.	\$ 937,903.43
Intereses al 6% anual hasta el año de 1928.	<u>" 234,633.28</u>
Saldo total.....	<u><u>\$1.172,536.71</u></u>

Pudiendo descomponerse este saldo en la forma

siguiente:

Pendiente de libramiento.	\$ 826,957.36
Libramiento pendiente de pago.	" <u>345,579.35</u>
	\$ 1.172,536.71

En el estado comparativo que ha remitido la Contraloría de la Federación a esta Oficina para el examen de las cuentas del señor Edgar K. Smoot, y que aparece autorizado con fecha 18 de marzo del año de 1929 por un Comisionado de dicho Departamento y dos Comisionados de la Secretaría de Hacienda, se consignan las cuentas siguientes:

Por trabajo efectuado hasta el 31 de diciembre de 1928.	\$ 3.340,154.75
Entregado al Contratista.	" <u>2.292,251.32</u>
Saldo favorable.-----	\$ 1.047,903.43

Dicho cuadro comparativo contiene observaciones según las cuales el saldo que aparecía a favor del contratista debía considerarse como virtual, atendiendo a que los defectos del procedimiento de estimar el volumen dragado eran visibles por los resultados exagerados en el rendimiento de la draga, habiéndose comprobado las observaciones que sobre este particular se hicieron durante los trabajos, con el certificado de capacidad de la misma draga, por el Cónsul de México en Chicago, de la Great Lakes Dredge y Dock Company, de fecha 15 de diciembre de 1926 y que obra en el expediente 168 referencia 083011 del Departamento de Contraloría, pudiendo notarse que en la imposibilidad de fijar un coeficiente exacto de corrección que se pudiese aplicar a las estimaciones anteriores de dragado, por ignorarse el tiempo preciso del trabajo de la draga, así como otros elementos indispensables de cálculo; se proponía que a reserva de las experiencias posteriores en la draga en el mismo Puerto de Salina Cruz, Oax., se fijase para esta liquidación el coeficiente de 0.3445, mismo que se obtuvo en el Puerto de Frontera, Tab., considerándose que dicho coeficiente no produciría una reducción exagerada en contra

Exp. 65/463/4586.

del Contratista, sino que más bien dejaría un margen pendiente para cuando se hiciese el examen definitivo al efectuarse las experiencias con la draga.

Como consecuencia de las observaciones anotadas, los Comisionados indicados manifestaron en el mismo cuadro comparativo que la liquidación sería en la forma siguiente:

Total del importe de las estimaciones.	\$ 3.340,154.75
Coefficiente que debe aplicarse: 0.3445.	"
Importe corregido de las estimaciones.	" 1.150,683.31
Cantidad entregada al Contratista.	" <u>2.292,251.32</u>
Saldo en contra del Contratista;	\$ 1.141,568.01.

En tal inteligencia, puede verse que el señor Smoot reclama al Gobierno Federal el pago de la suma de \$826,957.36, por concepto de saldo insoluto pendiente de libramiento en la ejecución de obras por contrato en el Puerto de Salina Cruz, Oax., y la de:----- \$345.579.35 por concepto de libramiento expedido en regla por la autoridad competente y aún pendiente de pago, estando esta última cantidad comprendida dentro de la que esta Comisión declaró debidamente depurada para los efectos legales por resolución núm. 1730, de fecha 4 de septiembre del año próximo pasado que se refiere al expediente núm. 4586 "B" referencia 463.

La resolución remitida por la Secretaría de Comunicaciones y Obras Públicas precisa con respecto a los trabajos ejecutados en Salina Cruz, un volumen dragado que coincida, como ha podido verse, en forma exacta con el indicado por el reclamante en su cuadro precitado, así como el que acepta la Contraloría de la Federación, no siendo así en lo que se refiere a cantidades dirigidas a cuenta de la obra, pues la Secretaría de Comunicaciones y Obras Públicas manifiesta un total de \$2.694,025.98, la Contraloría:----- \$2.292,251.32 y el reclamante \$2.402,251.32, siendo por tanto evidente la necesidad de un examen cuidadoso

Exp. 65/463/4586.

del expediente y constancias que obran en la documentación que ha sido remitida a esta Oficina, tanto como la de que la Tesorería de la Federación informe con toda precisión al respecto, pues de dicha comunicación dependerá en último término la cantidad final que se fije en cuanto a esta obra se refiere.

Por oficio de fecha 6 de enero del corriente año, esta Oficina se dirigió a la Tesorería de la Federación con el fin antes mencionado, y en la misma fecha se solicitó del C. Contralor General de la Nación un informe acerca del resultado definitivo a que hubiese llegado el Departamento a su cargo en la revisión de las estimaciones de dragado efectuado en el Puerto de Salina Cruz, indicándole que la causa determinante de la solicitud estribaba en el informe de fecha 16 de junio de 1930 por el cual la Secretaría de Comunicaciones y Obras Públicas manifestó que el saldo que aparecía debía considerarse como virtual y sujeto a posterior modificación, dado que la Contraloría había objetado las estimaciones de volumen dragado.

La Tesorería de la Federación remitió a su informe de fecha 10 de enero del presente año, relación pormenorizada de las cantidades ministradas al señor Smoot en el periodo comprendido del 1º de enero de 1923 al 31 de diciembre de 1928 para obras de dragado en el Puerto de Salina Cruz, Oax., acusando un total de \$2.277,251.32 (DOS MILLONES DOSCIENTOS SETENTA Y SIETE MIL DOSCIENTOS CINCUENTA Y UN PESOS TREINTA Y DOS CENTAVOS), que restada a la de \$3.340,154.75, valor comprobado de las obras dá:

\$	3.340,154.75
	<u>2.277,251.32</u>

\$ 1.062,903.43

Si de la cantidad se resta a su vez la correspondiente a libramientos expedidos en forma y pendientes de pago a la fecha, se encuentra:

Exp. 65/463/4586.

1067.903.43

a) ~~1.006.190.438~~ de septiembre de 1924, el C.
345.579.35

\$ 717,324.08 Saldo favorable.

Es un hecho reconocido universalmente que en la práctica jurídica las afirmaciones de la parte demandante deben considerarse "a priori" como ciertas en todo lo que pueden perjudicarle; en esa inteligencia y teniendo en cuenta que el señor Smoot ha manifestado repetidas veces que recibió la suma de;-----
\$2.402,251.32 para obras en el Puerto de Salina Cruz, se obtienen en último término los siguientes resultados que como puede verse se ajustan a la más estricta justicia:

\$3.340,154.75
2.402,251.32

\$ 937,903.43

Si de esta cantidad se deduce el importe amparado por libramientos a que antes se hizo mención y que quedó comprendido en la resolución número 1730 de fecha 4 de septiembre de 1930, se obtiene en definitiva un saldo a favor del reclamante por:-----
\$592,324.08.

Como ha podido verse según las sumas y datos que antes se han mencionado, el Gobierno Federal ha efectuado considerables erogaciones en las obras de dragado del puerto de Salina Cruz, los cuales trabajos en manera alguna han respondido por sus resultados al sacrificio efectuado según se podrá ver a continuación.

a) Con fecha 18 de septiembre de 1924, el C. Secretario de Comunicaciones y Obras Públicas, en

representación del Ejecutivo de la Unión, celebró contrato con el señor Ing. Edgar K. Smoot para dragar el Puerto de Salina Cruz., de acuerdo con las siguientes bases:

"ARTICULO I.- La Secretaría de Comunicaciones y Obras Públicas, que en el curso de este contrato será llamada "la Secretaría", faculta al señor Ing. Edgar K. Smoot, quien en lo sucesivo se denominará "el Contratista" para que haga extensivo a todo el puerto de Salina Cruz, inclusive su dársena, y hasta una profundidad de (10) diez y (9) nueve metros, respectivamente, el dragado que viene ejecutando en dicho puerto desde el 1º de septiembre de 1923, por virtud del acuerdo respectivo del C. Presidente de la República, de 23 de agosto del mismo año, con obligación de terminarlo en el plazo de (3) tres años, contado desde la primera de las expresadas fechas, debiéndose depositar los productos de consistencia blanda, preferentemente en los puntos bajos del terreno, distantes del puerto no más que (1.500) M. un mil quinientos metros.

"ARTICULO II.- Queda obligado el contratista a dragar mensualmente un promedio de (125.000 M³) ciento veinticinco mil metros cúbicos, y el Gobierno se reserva el derecho de modificar el volumen total del dragado cuando lo estime necesario, de acuerdo con el Contratista.

"ARTICULO IV.- El Contratista podrá designar el lugar en que debe trabajar la dra-

Exp. 65/463/4586.

ga, desarrollando el máximo de eficiencia, pero si persiguiendo el mismo objeto el Inspector ordenara un cambio de lugar, estará obligado a hacerlo sin costo alguno. En cambio, el tiempo que se pierda para dar paso a los buques que entren o salgan del puerto, será estimado por el Inspector, calculándose con relación al volumen de material que en igualdad de tiempo se haya estado dragando, y pagado por el Gobierno.

"ARTICULO V.-El Gobierno pagará al Contratista por la obra de dragado que ampara este contrato, a razón de (\$0.75) setenta y cinco centavos por metro cúbico de material blando, y el costo más un 15% quince por ciento, cuando el material sea roca, cascajo, madrepora o cualquier otro material duro, así como pilotes o restos de naufragios que pudieran existir. No obstante la restricción que establece el Art. I respecto de que el azolve blando no pueda depositarse a mayor distancia de 1.500 M. un mil quinientos metros, podrá, sin embargo, sobrepasarse esa distancia, una vez que dentro de la anterior no quede lugar para hacerlo, y, en ese caso, al precio convenido se agregarán \$0.15) quince centavos por cada 1.000 M. un mil metros o fracción de millar."

"ARTICULO VII.- Las estimaciones del dragado se harán por medio del porcentaje de materiales sólidos en suspensión dragados y descargados por la bomba en la extremidad de la tubería. Estos porcentajes se determinarán de común acuerdo entre un representante

Exp. 65/463/4586.

61

del Contratista y otro de la Secretaría, debiendo presentar los documentos correspondientes durante los primeros (10) diez días de cada mes, legalizados en la forma que se especifique."

"ARTICULO IX.--El material que resulte del dragado, será depositado al Este del puerto, en las partes bajas de la playa, donde se forman lagunetas. Una vez cubiertas éstas, el material sobrante podrá arrojarse a la playa a una distancia mayor de (40) M. cuarenta metros de la más alta marea o al mar del lado del rompeolas del Este, siempre que el Contratista demuestre que no se regresa al puerto.

"ARTICULO XII.--En el caso de reazolve de las obras ejecutadas, durante el plazo estipulado para su terminación y entrega, el Contratista deberá desazolverlas; y este trabajo le será pagado conforme a lo estipulado en los arts. V y VII de este contrato.

"ARTICULO XIII.--El tiempo que el Contratista pierda por interrupción en los trabajos para dar paso a las embarcaciones que entren o salgan del puerto, será estimado por el Inspector en la forma que indica el artículo IV y pagado por el Gobierno. El Inspector dará aviso oportuno al Contratista para la interrupción de los trabajos, con el objeto indicado.

"ARTICULO XX.--El presente contrato caducará por las causas siguientes:

mitad de la bocana, siendo el canal de esta bocana de 56 metros de anchura. Exp. 65/463/4586.

1/a.- Por interrumpir las obras durante (60) sesenta días consecutivos.

2/a.- Por traspasar el contrato sin autorización de la Secretaría.

3/a.- Por no comenzar las obras ni concluir las en los plazos estipulados en el artículo I.

4/a.- Por no dragar el volumen que marca el artículo II. como promedio.

5/a.- Por no otorgar la fianza que se refiere el artículo XVI.

"ARTICULO XXIII.- El Contratista declara haber recibido a cuenta del importe total de la obra, las cantidades siguientes: \$25,000.00 veinticinco mil pesos oro nacional y Dls. 60,625.00 sesenta mil seiscientos veinticinco dollars, según libramiento autorizados en cumplimiento del acuerdo Presidencial relativo de fecha 26 de julio de 1923."

b) En 3 de junio de 1925, el C. Abogado Consultor de la Secretaría de Comunicaciones y Obras Públicas, asesorado por el C. Jefe del Departamento de Puertos de la misma, rindió un informe a la superioridad en el que hacía consignación de los siguientes hechos:

I.- Que en enero de 1923, antes de empezar el dragado por parte del señor Smoot, señaló el sondeo una profundidad en la bahía de más de 10 metros entre el rompeolas del Este, la entrada a la dársena y la mitad de la bocana, siendo el canal de esta bocana de 56 metros de anchura.

II.- Que después de un año de dragado arrojaron las estimaciones un desazolve de 937.280 M. 3.90 y no obstante esta enorme cantidad, la masa de arena avanzó dentro de la bahía 260 metros que había en enero de 1923, a 380 metros que estableció el sondeo de octubre de 1924.

III.- Que a partir del citado mes de octubre de 1924, hasta llegar al de marzo de 1925, se hicieron estimaciones por dragado en 1.671,446.36 M3. y la punta de arena se encontró en disminución de 380 a 340 mts., aumentando la bocana a 70 metros de anchura y encontrándose en lugares que antes acusaban profundidades de 10 metros, con máximo de 9 metros tan sólo. Hasta el día 2 de mayo de 1925, es decir, en el transcurso de un mes y medio la bocana se redujo a 12 metros de anchura con profundidad de 10 metros, no obstante que el señor Smoot manifestaba haber dragado 116.670.93 M3. debiéndose el enorme azolve de este último período a las interrupciones de la draga por continuas descomposturas, debiendo agregarse que en este mes los sondeos arrojaron un azolvamiento de 92.341 mts. 3. y un volumen dragado de 54.480 mts. 3.

IV.- Que en suma, haciendo la comprobación de las cartas de sondeo desde el mes de enero de 1925 hasta el de mayo de 1925, se veía que las condiciones del Puerto de Salina Cruz, fueron empeorando notablemente, habiendo pagado hasta esa fecha el Gobierno Federal cerca de \$2.000,000.00.

c) el C. Contralor General se dirigió a la Secretaría de Comunicaciones y Obras Públicas quejándose de las condiciones y desarrollo de las obras en Salina Cruz, haciendo observar el oficio girado en 22 de diciembre de 1925 en el que se manifestó a la Secretaría mencionada por los Ingenieros nombrados por el Departamento, informaban que hasta esa fecha la zona dragada no era ni la 10ª de la que se estipuló para efectuarse en 3 años, que la profundidad no era la requerida, pues contratada para tener 10 metros, ella resultaba inferior a 9, que no habían podido ad-

vertir dónde había depositado el gran azolve extraído, pero si pudieron en cambio comprobar debidamente que las arenas, saliendo de los fondos del Puerto por el tubo de la draga que los vertía a un costado del malecón, volvían nuevamente al Puerto por efecto de las corrientes y de la continua resaca, que la draga "Minnessotta" era muy vieja para el trabajo en que se la empleaba y carecía además de la capacidad requerida, pues se podía explicar que el producto de la draga fuere llevado tan sólo a una distancia máxima de 300 metros y por otra parte, se tenía conocimiento de que la misma permanecía más tiempo en el dique de reparaciones que el que trabajaba, debiendo haberse tomado como norma experimental el sistema seguido por la draga "Mexico" que mantuvo al corriente los fondos del canal durante un periodo que abarcaba desde 1902 hasta 1916; que finalmente habían podido observar que el trazado del puerto no respondía a la acción del mar y sus corrientes, puesto que las olas de la resaca reventaban en el interior del propio puerto, en vez de hacerlo antes en su bocana por la cual era imposible dar salida a las arenas entrantes, abrigándose la certeza de que de no ser modificado el trazado de las obras del Puerto, en un próximo futuro quedaría cerrado por su gran azolve,

El C. Jefe del Departamento de Puertos, Faros y Marina Mercante, en memorándum de fecha 11 de mayo de 1925, hizo constar que la draga "Mexico", entre los años de 1911 y 1920, había dragado 5.272.306 mts. ³ con un costo de \$2.800,334.44, y que en cambio la draga "Minnessotta" perteneciente al señor Edgar K. Smoot dragó entre los meses de septiembre de 1923 y marzo de 1925, 2.608,726.76 mts. ³ que a \$0.75 el metro cúbico daba un valor de \$1.956,545.07 y que no obstante estos crecidos gastos y debido principalmente a las interrupciones y a que diariamente entraban a la bahía de 1,400 a 2,000 metros cúbicos de arena, ésta tenía más de 1.000,000.00 de metros cúbicos de azolve; (deben examinarse asimismo los informes existentes a fojas 82 y 99 a 108 del expediente núm. 241-0-0 correspondiente al año de 1925, que demuestran palmariamente la irregularidad del funcionamiento de la draga antes mencionada, encontrándose en el segundo de ellos

un párrafo que textualmente dice:

"Por defectos del material y en mayor escala, por impericia del personal, la draga sufre interrupciones constantes, las cuales redundan en beneficio del contratista y perjuicio directo del Erario, pues según el estudio efectuado por el Ing. Antonio Anza, el azolve medio diario podía ser calculado en 1.000 metros cúbicos y naturalmente; mientras mayor cantidad de tiempo permanezca ladraga sin trabajar, mayores son los beneficios del contratista. Desde el 1º de noviembre de 1924 hasta el 28 de enero de 1925, la draga trabajó unas 1.417 horas debiendo haber trabajado en ese tiempo 2,880, perdiéndose en consecuencia un poco más del 50% del tiempo y desde el 28 de febrero permaneció sin trabajo hasta el día 12 de marzo....."

Por otra parte puede verse en el expediente 168, referencia 553, legajo Núm. 3, fojas 34 a 41, un informe proporcionado al C. Contralor de la Federación con fecha 13 de agosto de 1925 por dos Ingenieros Inspectores haciendo mención de dos hechos a que ya antes se hizo alusión, como son: el que la zona dragada no era ni la 10a. parte de lo estipulado para efectuarse en tres años, dado que en esa fecha ya habían transcurrido dos años, y que la profundidad no era la requerida; pues contratada a contener 10 metros resultaba inferior a nueve. Es necesario asimismo citar el informe existente a fojas 50 a 59 del expediente núm. 241-0-0 de 1926, por el cual el C. Abogado Consultor de la Secretaría de Comunicaciones y Obras Públicas y Jefe del Departamento de Puertos de la misma, manifestaron al C. Secretario del Ramo la necesidad imperiosa de una modificación casi total del contrato de 18 de septiembre de 1924, sobre bases de verdadera justicia y equidad para ambas partes interesadas, en virtud de adolecer el convenio celebrado de serios defectos de carácter tanto técnico como legal, enumerándose los siguientes:

a) En el Art. 1º del contrato se facultó al señor Smoot de una manera general a dragar la bahía y dársenas de Salina Cruz hasta las profundidades de 10 metros en la primera y 9 en la segunda, fijándose el plazo de tres años para la conclusión de los trabajos y estableciéndose que los productos de consistencia blanda quedarían depositados preferentemente en los puntos bajos del terreno, distantes del Puerto no más de 1.500 metros, y siendo el objeto de las obras el facilitar el tráfico marítimo en el menor tiempo posible, era lógico que la obligación de dragar por parte del señor Smoot, teniendo en cuenta que tanto la bahía como la dársena de Salina Cruz se encontraban completamente azolvadas, se debía establecer fijando un orden de los trabajos, con objeto de facilitar el servicio de navegación y atender a las condiciones económicas del Erario Federal, de biendo haberse establecido en tal inteligencia la obligación de dragar un canal que permitiese a las dragas entrar hasta la dársena sin ningún peligro, correspondiendo al Gobierno el derecho de fijar el lugar o lugares en que debía trabajar la draga así como el volumen mínimo que debería dragarse mensualmente.

b) Según el Art. segundo del referido contrato se obligó al señor Smoot a dragar mensualmente un promedio de 25,000 metros cúbicos, concediendo al Gobierno Federal el derecho de modificar no el promedio, como sería lógico, sino el volumen total del dragado cuando lo estimase necesario, pero siempre de acuerdo con el contratista.

c) Muy principalmente se anota en este informe el inconveniente de la redacción del Art. 4º del convenio, que concede al contratista la facultad de designar el lugar en que debía trabajar la draga imponiendo al Gobierno de una manera expresa la obligación de pagar al señor Smoot el tiempo que se perdiese para dar paso a los buques que entraran o salieran del Puerto, haciéndose la estimación por el Inspector con relación al volumen del material que en igualdad de tiempo se hubiese estado dragando; ano-

tándose que cumpliendo esta estipulación el contratista podría tener siempre la draga en lugares en que estorbara el tráfico, siendo esto suficiente para conseguir que se pagase un trabajo que no había efectuado. Se propuso en este memorandum que para resolver este inconveniente se estableciese que al Gobierno Federal correspondía el derecho de designar el lugar en que hubiera de trabajar la draga, así como precisar el orden que debiera seguirse en los trabajos.

d) Otro inconveniente de importancia se indicó en el hecho de que en el Art. 7º se convino en que las estimaciones de dragado se harían por el cálculo del costo de la bomba y el porcentaje del azolve, el cual sistema, aparte de los fraude a que podía dar lugar, tenía el inconveniente de que el gasto de la bomba u el porcentaje del azolve eran sumamente variables en cada día y por tanto muy difíciles de determinar, resultando evidentemente oneroso el precio de \$0.75 por metro cúbico señalado en el contrato, siendo más justo y equitativo el sistema de virificar sondeos antes y después de dragar, en virtud de que en esta forma se determinaba con exactitud el volumen real extraído.

e) Habiéndose estipulado en el Art. 12 que en caso de reazolve de las obras ejecutadas el contratista debería desazolvarlas, pagandosele este trabajo en la misma forma y precio que el primero, debió establecerse que sólo se pagaría el desazolve en el caso de que el reazolve fuese causado por la arena que natural y ordinariamente introdujese la corriente sin culpa alguna del contratista, indicándose finalmente que el contrato se celebró con flagrante violación del Art. núm. 134 de la Constitución Política de la República, al no haberse expedido las convocatorias que dicho precepto ordena, ni haberse escuchado las proposiciones de otros contratistas que pudieran convenir más a los intereses del supremo Gobierno.

CONCLUSIONES:

Por toda la exposición antecedente, estima el suscrito que conviene dejar anotadas las siguientes:

I.- El señor Edgar K. Smoot quedó obligado por contrato celebrado con la Secretaría de Comunicaciones y Obras Públicas en 18 de septiembre de 1924., a efectuar el dragado de la bahía y dársena de Salina Cruz Oax., con una profundizada de 10 y 9 metros respectivamente, en el término de tres años que deberían contarse a partir del 1º de septiembre de 1923, fecha en que inició las labores por acuerdo presidencial de 23 de agosto del mismo año.

II.- Por dicho convenio quedó obligado el contratista mencionado a depositar los productos de consistencia blanda preferentemente en los puntos bajos de terreno, distantes del Puerto no más de 1,500 metros cúbicos. estipulándose que el supremo Gobierno se reservaba el derecho de modificar el volumen total del dragado cuando lo estimase necesario y de acuerdo con el contratista.

III.- Se convino asimismo que el contrato se declararía caduco:

- a) Por interrupción de los trabajos durante 60 días consecutivos.
- b) Por traspasar el contrato sin autorización de la Secretaría.
- c) Por no comenzar las obras ni concluir las en el plazo de 3 años antes indicado.
- d) Por no dragar el volumen estipulado en el

Art. 2º.

Se declararon con excepciones de tal caducidad las causadas de fuerza mayor, como guerra extranjera, huelgas o epidemias. Se convino que la caducidad del contrato se declararía administrativamente por la Secretaría de Comunicaciones oyendo previamente al contratista en un plazo de 60 días para que éste expusiese lo que a sus intereses mejor conviniera. Ahora bien, la Secretaría de Comunicaciones y Obras Públicas en repetidas ocasiones, como ha podido verse en fojas anteriores de este dictamen, recibió noticias ciertas y autorizadas que demostraban plenamente haberse originado causa suficiente para declarar caduco el convenio o para motivar su reforma inmediata, en término menos onerosos para el Gobierno Federal, sin haberlos escuchado seriamente, al no haber tomado nunca las medidas que la técnica y la más elemental conveniencia aconsejaban; efectivamente, según queda demostrado en los legajos de que esta sección del crédito se halla compuesta, la Secretaría indicada tuvo conocimiento en diversas ocasiones por fuentes plenamente autorizadas acerca del defectuoso trazado del Puerto, el cual se manifestó que parecía haberse construido más para servir de trampa a las arenas, que para evitar el azolve necesariamente producido por las mismas, siendo de notarse que el mismo contratista hizo mención de este hecho en algunos informes sin que ningún caso obtuviese resolución sobre el particular.

En la misma forma la Secretaría de Comunicaciones y Obras Públicas fué puesta en conocimiento, tanto por asociaciones de trabajadores como por los Inspectores de las obras y empleados del Departamento de Faros, Puertos y Marina Mercante, acerca de lo inadecuada y antigua que resultaba la draga "Minnessotta", la que por este motivo resultaba insuficiente para llenar su cometido, dado que por la falta de la capacidad requerida no podía llevar las materias extraídas hasta el límite de 1,500 metros estipulado, sino que por regla general el azolve se depositaba a una distancia promediada de 300 metros, siendo gran error

Exp. 65/463/4586.

de técnica en el contrato el hecho de que se estipulase su caducidad por la interrupción de las obras durante 60 días consecutivos, al olvidarse de agregar que en la misma situación se encontraría el convenio en caso de que interrumpidamente se suspendiesen los trabajos por 150 o 200 días por ejemplo.

IV.- En manifiesto error incurrió la Secretaría de Comunicaciones al convenir en el Art. 12 que en caso de reanudar de las obras durante el plazo señalado para su determinación y entrega, el contratista debería desazolvarlas, cuyo trabajo le sería pagado en la misma forma que el normal, pues con apoyo en dicho párrafo éste se veía en una situación privilegiada que le aseguraba la durabilidad de sus lucrativas labores, pues como ya se ha dicho anteriormente, los Inspectores comunicaron en forma que puede calificarse de continua que habían podido notar que el gran volumen dragado, saliendo de los fondos del Puerto por el tubo de la draga, volvía por efecto de las corrientes y continua resaca.

V.- Según se desprende de algunas constancias del expediente, este contrato se celebró con manifiesta violación del Art. 134 de la Constitución Política de los Estados Unidos Mexicanos que expresa y terminantemente dispuso que todos los contratos que el Gobierno celebrara para la ejecución de obras públicas, serían adquiridos en su precio mediante convocatoria y para que se presentasen proposiciones en sobre cerrado que sería abierto en junta pública.

VI.- No obstante las deficiencias antes enumeradas como principales de que adolece este contrato, tanto en su técnica como en su ejecución, convenio que como ha podido verse significó un rasgo de generosidad de la Secretaría de Comunicaciones y Obras Públicas para con un contratista extranjero, y no obstante las palpables deficiencias en el cumplimiento del mismo, que debieron motivar en forma imperiosa su

Exp. 65/463/4586.

caducidad o reforma y que en último término arrojan el convencimiento pleno de la inutilidad de la gran suma exogada por el Gobierno Federal para el sostenimiento de las obras, como puede verse patente en el estado actual del puerto de Salina Cruz, debe reconocerse al señor Smoot, de acuerdo con las estipulaciones expresamente convenidas, la cantidad que ha resultado como saldo a su favor, cantidad que, como antes se explicó asciende a \$492,324.08 (CUATROCIENTOS NOVENTA Y DOS MIL TRESCIENTOS VEINTICUATRO PESOS OCHO CENTAVOS), más los intereses al 6% anual estipulados sobre saldos insolutes por un periodo mayor de seis meses y de acuerdo con la cláusula del contrato y que suman \$234,633.28 (DOSCIENTOS TREINTA Y CUATRO MIL SEISCIENTOS TREINTA Y TRES PESOS VEINTIOCHO CENTAVOS), según puede verse en el informe que corre adjunto a este dictamen, acusando en definitiva la partida referente al Puerto de Salina Cruz, un saldo a favor del Sr. Ing. Smoot, por la cantidad de \$726,957.36 (SETECIENTOS VEINTISEIS MIL NOVECIENTOS CINCUENTA Y SIETE PESOS TREINTA Y SEIS CENTAVOS).

FRONTERA, TAB.- Por concepto de saldo a su favor aún pendiente de libramiento en lo referente a las obras de dragado en el Puerto de Frontera, Tab. (Alvaro Obregón), el señor Ing. Edgar K. Smoot, reclama del Gobierno Federal, la suma de \$97,318.99 (NOVENTA Y SIETE MIL TRESCIENTOS DIECIOCHO PESOS NOVENTA Y NUEVE CENTAVOS), una vez deducida la cantidad de \$270,086.12 amparada por libramiento expedido en regla por la autoridad competente y que ha sido comprendida en el crédito del mismo señor Smoot, registrado bajo el número 4586 "D" referencia 463, que quedó depurado debidamente por resolución núm. 1730 de fecha 4 de septiembre del año próximo pasado.

Según la relación que corre a fojas 9 del expediente principal, proporcionada por el propio contratista, esta obligación a cargo del Gobierno se deriva fundamentalmente de la diferencia entre el importe de los trabajos y la cantidad recibida a cuenta de los mismos, pues siendo el valor de los primeros \$1,809,364.13 y el de la segunda \$1,537,278.01, queda

Exp. 65/463/4586.

un saldo líquido favorable de \$272,086.12, al cual deben agregarse intereses estipulados en contrato al 6% anual hasta el 31 de diciembre de 1928 (\$46,611.03) y premio sobre pagos en plata a cuenta de contrato en oro nacional calculado al tipo vigente en la fecha del pago (\$50,707.96).

La opinión de la Secretaría de Comunicaciones y Obras Públicas se encuentra consignada claramente en la liquidación general que en el mismo expediente principal corre a fojas 33, según la cual sobre 2.452,161 metros cúbicos que se dragaron, correspondía según contrato \$1.809,058.26, y en virtud de haber recibido el Ing. Smoot la suma total de: \$1.800,657.79; queda un saldo en contra del Gobierno Federal de \$8,400.47.

Por su parte la Contraloría de la Federación ha remitido un estado comparativo del dragado indicado hasta el 31 de diciembre de 1928 en el Puerto Alvaro Obregón, Tab. por el contratista señor Smoot, que se encuentra a fojas 387 del expediente 168, referencia 553, de la misma Contraloría, formado con fecha lo. de marzo de 1929 por dos comisionados de la Secretaría de Hacienda y uno del ya citado Departamento. Dicha relación arroja los siguientes resultados:

Importe de los trabajos:	\$ 1.775,991.66
Entregas al contratista:	<u>" 1.621,370.17</u>
Saldo a favor:-----	\$ 154,621.49

Se manifestó en la misma relación que el saldo que aparecía a cargo de la Nación debía considerarse virtual porque el procedimiento de estimaciones fué francamente objetado desde un principio por la Dirección de Puertos, Faros y Marina Mercante de la Secretaría de Comunicaciones y Obras Públicas, como contrario a los intereses del Erario, tanto como por el Departamento de Contraloría, quien en repetidas ocasio-

Exp. 65/463/4586.

nes hizo observaciones sobre el particular, Se indicó que el contratista, en carta dirigida al C. Secretario de Comunicaciones y Obras Públicas con fecha 31 de diciembre de 1925 aceptó que las liquidaciones se hicieran con carácter de provisionales y que al efectuarse el dragado en el puerto de Veracruz, se llevaran a cabo experiencias para fijar el coeficiente de corrección que debería aplicarse al hacer una liquidación definitiva, y que en acta de fecha 29 de septiembre de 1927 suscrita por el C. Subsecretario del Ramo, el C. Jefe del Departamento de Puertos, el contratista y su apoderado, se acordó se sujetara a prueba la draga en el mismo puerto de Frontera, lo que se llevó a cabo en mayo de 1928, en que tres Ingenieros, representando uno al contratista, uno a la Secretaría de Comunicaciones y otro a la Contraloría de la Nación, practicaron las experiencias según el programa aprobado, habiéndose pagado el representante del señor Smoot a aceptar las conclusiones acordadas por los otros dos representantes, según informe de 25 de julio de 1928, siendo tales conclusiones: que las estimaciones de 1925, 1926 y 1927 deberían ser multiplicadas por 0.3445 para acercarlas a la unidad y que las estimaciones correspondientes a 1928 deberían multiplicarse por 0.503.5 para el mismo objeto, por lo cual los representantes opinaban en último término que la liquidación debería efectuarse en la forma siguiente, a reserva de que se pudiese modificar a petición del contratista, cuando se efectuasen las pruebas con la draga en el Puerto de Veracruz para fijar el coeficiente de corrección.

Importe de los trabajos:	\$	654,874.79
Entregado al contratista:	"	<u>1.621.370.17</u>
Saldo en contra:-----	\$	966,495.38

En el contrato celebrado con fecha 27 de noviembre de 1924, entre el C. Secretario de Comunicaciones y Obras Públicas, representando al Ejecutivo de la Unión, y el señor Ing. Edgar K. Smoot por su propio derecho, se comprometió este último a ejecutar las obras del dragado del canal artificial del puerto de

Frontera, Tab., del Canal de Navegación de Puerto México y de la Bahía de Veracruz, Ver., estipulándose en el artículo 1º de este convenio que la profundidad que habría de alcanzarse el dragado en los puertos de Veracruz y Puerto México, sería de 10 metros contados en el primero en la línea inferior de la baja marea y en el segundo junto a lo largo de los muelles y el canal entre escolleras hasta fuera de la bocana y que en cuanto al Puerto de Frontera se dragaría en el canal artificial en unos 2.400 metros de longitud y fuera del canal en el Golfo hasta encontrar la curva de 6 metros de la baja marea media; considerándose de urgencia esta obra de desazolve, debería por ella principiarse siguiendo después al canal de navegación en Puerto México para finalizar con el Puerto de Veracruz.

Se convino en el Art. 2º que la arena extraída sería depositada en el puerto de Frontera, Tab., a los lados del canal o fuera del mismo en la parte Sur, y en los Arts. 3º, 4º, 5º, 6º y 8º, que el precio del dragado sería de \$0.65 oro nacional el metro cúbico, si fuere blando el material dragado, y el costo más el 15%, si fuere duro, y que una vez terminado el trabajo de desazolve de dicho canal, se continuaría el mantenimiento de su profundidad con el precio invariable de \$0.65 el metro cúbico, debiendo hacerse las estimaciones por medio del porcentaje de materiales sólidos en suspensión, dragados y descargados por la bomba en la extremidad de la tubería, y que en cuanto a los pagos, deberían hacerse por el Gobierno entregando al contratista la suma de:-----
\$50,000.00 al firmarse el contrato, \$50,000.00 al llegarla draga al Puerto de Frontera y después \$10,000.00 semanarios, entendiéndose que el importe de volumen dragado debería ser mayor que la cantidad indicada y que el contratista tendría una draga en el puerto a más tardar a los 60 días de firmado el contrato.

Por el Art. 9º se comprometió el señor Smoot a dragar mensualmente un mínimo de 80,000 metros cúbicos y el Gobierno se reservó el derecho de modificar

Exp. 65/463/4596.

El volumen total cuando lo estimase necesario, obrando de acuerdo con el contratista.

75
ciaron el día 16 de mayo de 1926, es decir, más de tres meses ~~convenido en el convenio~~ y ~~siendo este retraso~~ que el contratista, podría designar el lugar en que debiera trabajar la draga, debiendo estimar el inspector el tiempo que se perdiese para dar paso a las embarcaciones entrantes o salientes del Puerto, calculandolo con relación al volumen de material que en igualdad de tiempo se hubiera dragado, cuyo volumen sería pagado por el Gobierno en la misma forma indicada,

En el Art. 13 se asentó que en caso de reazolve de las obras durante el plazo estipulado para su terminación y entrega, el contratista debería desazolvarlas, siéndole pagado este trabajo en la misma forma que el normal; y en el Art. 16 se explicó que el contrato caducaría con pérdida de la fianza o garantía otorgada, mediante declaración expresa de la Secretaría de Comunicaciones y Obras Públicas, por alguna de las causas siguientes:

- a) Por no comenzar los trabajos a los tres meses de firmado el contrato, o no otorgar la fianza señalada en el Art. 7º del mismo.
- b) Por no efectuar el volumen de dragado en la proporción convenida.
- c) Por traspasar el contrato sin autorización previa de la Secretaría de Comunicaciones y Obras Públicas.
- d) Por suspensión del dragado por más de tres meses consecutivos, salvo los casos de fuerza mayor debidamente comprobados; explicándose en el Art. 20 cuáles causas se considerarían como tales.

De acuerdo con este contrato, las obras se iniciaron el día 16 de mayo de 1926, es decir, más de tres meses después del convenio y siendo este retra-

76

so motivo de caducidad, se arregló mediante acuerdo Presidencial que no se hiciese efectiva. Hasta el mes de diciembre de dicho año se habían dragado según datos existentes en la documentación remitida por la Secretaría de Comunicaciones 839,000 metros cúbicos, de los cuales 700,000 se dragaron fuera del canal y 139,000 dentro, importando alrededor de:----- \$650.000,00. Hasta el día 15 de enero de 1926 los trabajos se resumían así: El canal tenía una profundidad de 16 a 24 pies o sea de 3 a 3.6 M. Se sabe que en esta fecha pretendió el contratista continuar dragando el canal, mas la Secretaría de Comunicaciones, considerando que era inútil todo lo que se hiciese en el canal mientras no hubiese en la barra un fondo igual al de aquel, y teniendo en cuenta además que los volúmenes estimados según el procedimiento estipulado no correspondían al aumento efectivo en las profundidades, se resolvió la suspensión de las obras, hecho que se efectuó el día 6 de diciembre de 1925.

El informe de la recepción del dragado del canal artificial de Frontera, fué rendido con fecha 5 de octubre de 1926 por dos Ingenieros comisionados al efecto por la Secretaría de Comunicaciones y por el Departamento de Contraloría respectivamente, y aparece a fojas 70 del expediente remitido por esta última dependencia del Poder Ejecutivo; en él (como en el acta que consta a fojas 69) se hizo mención de que el canal en general tenía el ancho y profundidad requeridos en el contrato, pero que en algunas secciones la corriente de arena procedente del río había disminuído la profundidad del canal de 6.10 a 5.20 m. como máximo, y en otras se había formado un canal natural, agragándose que no obstante el dragado de que había sido objeto el canal artificial, éste tenía una tendencia marcada al azolve, como consecuencia de no tener escolleras que le defendiesen en época de tormentas, irregularidad que tendría por efecto el que se tuviese que trabajar todos los años para mantenerlo abierto a la navegación.

Con fecha 13 del mismo mes, el C. Ingeniero Inspector informó a la superioridad exponiendo claramente la situación del canal, que en su sentir tenía una

mala orientación que perjudicaba náuticamente las entradas y salidas de embarcaciones en época de nortes, por recibir el viento de costado, lo que imponía un dragado frecuente así como la defensa de la playa Sur del canal, la construcción de escolleras y el balizamiento y alumbrado. El contratista se dirigió en 4 de noviembre de 1926 a la Contraloría manifestando que si se le había pagado por obras de dragado en el Puerto de Frontera cuatro veces el volumen calculado por sondeos, esto no podía atribuirse a él, dado que el proyecto provino de la Secretaría de Comunicaciones que al parecer no hizo el cálculo correcto, pues debería tomarse en cuenta que se trataba de un canal abierto que constantemente se azolvaba a medida que se iba dragando, siendo la mejor prueba en su defensa que habiendo recibido de conformidad la obra los inspectores enviados al efecto al terminarse el dragado a mediados del mes de septiembre del año que corría, se había notado poco después un gran volumen de azolve que causó la varadura de uno de los vapores de las Líneas Nacionales de Navegación, por lo cual no se le podía culpar de semejante situación, pues había manifestado claramente a la Secretaría de Comunicaciones y Obras Públicas que esta clase de dragado no podía nunca mantenerse sin la protección de escolleras que forzosamente tendrían que construirse si se deseaba evitar al Erario crecidos gastos del todo inútiles.

Debe hacerse notar que anteriormente, con motivo de las observaciones al procedimiento de estimación de volúmenes, el señor Smoot, en carta dirigida al C. Secretario de Comunicaciones, con fecha 31 de diciembre de 1925 aceptó que las liquidaciones se hicieran con carácter de provisionales y que al hacerse el dragado en el Puerto de Veracruz se llevaran a cabo experiencias tendientes a fijar el coeficiente de corrección que debería aplicarse al hacer la liquidación definitiva. Como se ha visto, la disparidad de criterios sobre el mismo tema continuó acentuándose en el curso del año de 1926, lo que motivó que en carta de 29 de septiembre de dicho año, suscrita por el C. Subsecretario de Comunicaciones, el C. Jefe del Departamento de Puertos, el Contratista y su apoderado, (fojas 256), se acordase sujetar a prueba la dra-

ga en el mismo puerto de Frontera, de acuerdo con el programa de trabajo que aparece a fojas 250 a 252 y que mereció la aprobación tanto del contratista como de su apoderado: los experimentos se terminaron en el mes de diciembre del año de 1928, negándose el representante del contratista a suscribir el informe que con fecha 25 de julio del mismo año rindieron el Ingeniero representante de Contraloría y el Ingeniero representante de la Secretaría de Comunicaciones. Este documento existe a fojas 308 a 322 del expediente enviado por el Departamento de Contraloría. Como puede verse, después de largas consideraciones técnicas y prácticas se llegó a la conclusión de que los sistemas de porcentaje y gasto calculados eran imprecisos; y las velocidades no eran susceptibles de registro y que esta irregularidad se reflejaba directamente en los coeficientes de fricción, quedando amenazado de inexactitud el uso de un coeficiente medio; igualmente se expuso que la aplicación de 0.037 como coeficiente era arbitraria, ignorándose sus fundamentos, pues las experiencias demostraron con claridad que debía ser 0.023, siendo este coeficiente el que se aplicaba en el año de 1928 que corría; por lo cual se proponía en último término apoyar el procedimiento de estimación por gasto y porcentaje, adoptándose en su lugar el de sondeo o el de tolvas, según que el dragado se ejecutase en lugar abrigado o en las barras, por estar sujetos notoriamente a menores probabilidades de error. Debe hacerse notar asimismo que se hizo constar que en el resultado final de la experiencia se obtuvo por el coeficiente 0.023 casi un volumen de 7,150 metro cúbicos, habiendo sido el volumen por sondeos en la misma experiencia de 3,600 metros cúbicos por lo que había que tomar prácticamente un 50% de diferencia, no pudiendo afirmarse que las estimaciones de años anteriores estuvieron basadas en presiones inaceptablemente elevadas.

En suma, podemos exponer el caso en la forma siguiente:

a) Se celebra un contrato entre el Ing. Smoot y el Gobierno Federal con fecha 27 de noviembre de 1924 para la ejecución de obras de dragado en el hoy Puerto Alvaro Obregón, Tab.

Exp. 65/463/4586.

b) Se estipula en dicho contrato que las estimaciones se harán por el sistema de gasto y porcentaje de materiales dragados y descargados por la bomba en la extremidad de la tubería, las cuales se determinarían por mutuo acuerdo entre un representante del contratista y uno de la Secretaría de Comunicaciones y Obras Públicas, así como que el contrato caducaría: 1. por no comenzar los trabajos a los tres meses de firmado el contrato o no otorgar la fianza señalada en el Art. 7º.-2. Por no efectuar el volumen de dragado en la proporción indicada en el Art. 9º.- 3. Por traspasar el contrato sin autorización de la Secretaría, y- 4. Por suspender el dragado por más de tres meses consecutivos, salvo los casos de fuerza mayor debidamente comprobados.

c) En el curso de los trabajos se hace presente la poca exactitud del procedimiento de estimación de volúmenes estipulados, el que produce visiblemente un exagerado rendimiento, que no concuerda con los resultados obtenidos. La Secretaría de Comunicaciones, en lugar de cancelar el contrato, o procurar su inmediata reforma en términos menos onerosos para el Erario, acordó la suspensión de las obras, pero en vista del gran peligro de rápido azolve que corría en canal, éstas se reanudaron en el mes de febrero de 1926. En 31 de diciembre de 1926 el señor Smoot comunica al C. Secretario de Comunicaciones su conformidad en que las liquidaciones se hagan con carácter provisional, en espera de experiencias futuras con la draga que deberían fijar definitivamente el verdadero coeficiente de fricción para la estimación de volúmenes; las experiencias se efectúan en el mes de mayo del año de 1928 en cumplimiento de acta de 29 de septiembre de 1927, suscrita por el contratista, su apoderado y el C. Secretario del Ramo; surgido un desacuerdo entre los Ingenieros representantes de Comunicaciones y Contraloría y el representante del Contratista, lo que motivó que este último se negara a firmar el informe que acerca de los resultados de las experiencias remitieron aquéllos a la superioridad con fecha 25 de julio de 1928. Ahora bien, cual es la fuerza de este documento?

Dese luego conviene examinar una vez más su contenido; en último término significa la comprobación patente de lo erróneo del sistema de medición de azules extraídos que se estipuló en el contrato, indicando consecuentemente la mayor exactitud del método de sondeos o de tolvas, y el exagerado rendimiento de la draga usando el sistema de gasto y porcentaje comparado con aquél. En estos términos se ve que de acuerdo con el contrato legalmente celebrado que estipula formalmente un sistema de apreciación de trabajo determinado, el señor Ing. Smoot tiene derecho a que se le reconozca el saldo que a su favor resulta de la comparación entre los pagos hechos y el valor de la obra entregada, mas puede observarse que todas las liquidaciones tuvieron el carácter de provisionales, por expreso acuerdo del mismo contratista, debiendo considerarse definitivas después de las experiencias y si éstas fueron desfavorables por completo a los intereses del contratista, podría pensarse que el indicado señor Smoot debe atenderse a los resultados expuestos por los Ingenieros comisionados, ya que a ello se había comprometido por documento con fuerza legal suficiente, siendo que el hecho de que se hubiera negado su representante a firmar el informe, no basta para invalidar un documento que tiene el carácter de un convenio; pero debe hacerse la aclaración de que en el dictamen o informe de que se habla se usó del sistema de sondeos para apreciar los volúmenes, no estipulado ni en el contrato ni en el convenio de 29 de septiembre de 1927 en el que tan solo se hizo constar, vagamente por cierto, según programa adjunto, que se haría un estudio comparativo que determinara el rendimiento normal y máximo de la draga, basándose en el volumen de material depositado en el vaso, siendo por tanto en opinión del suscrito comprobatorio el informe de que se viene hablando tan sólo de la inconveniencia de que la Secretaría de Comunicaciones y Obras Públicas haya aceptado en el contrato un sistema altamente perjudicial al Erario, y no como reformativo de los volúmenes indicados en los informes,

En tal inteligencia y de acuerdo con las expresas estipulaciones del contrato, se tienen a la vista datos numéricos que acusan para el Puerto de Frontera, Tabasco, un importe de \$1,809,364.13 por obra ejecutada según el procedimiento de estimaciones con-

Exp. 65/463/4586.

venido, debiendo notarse que la relación que al respecto formó la Contraloría de la Nación adolece del defecto de no haber tomado en consideración los trabajos que se efectuaron en los meses de noviembre y diciembre de 1928, que acusaron como volúmenes --- 34,823.000 metros cúbicos y 16.519.264 metros cúbicos respectivamente, con importe de \$22,634.95 y ----- \$10,737.52.

Habiendose observado notorias diferencias entre los informes de la Secretaría de Comunicaciones, del Departamento de Contraloría y del contratista con respecto al total entregado a cuenta de la obra, dato que la Secretaría de Comunicaciones indicaba en;----- \$1.900,657.79, la Contraloría en \$1.621,370.17, y el interesado en \$1.537,278.01, esta oficina se dirigió a la Tesorería de la Federación, con objeto de que remitiese un cuadro destrando las cantidades ministradas al Ing. Smoot por dicho Departamento en el periodo comprendido del 1º de enero de 1923 al 31 de diciembre de 1928 para el desarrollo de las obras del puerto de Frontera, habiéndose remitido el cuadro solicitado, con fecha 3 del presente mes, en el que se indica que en el periodo antes mencionado se habían hecho pagos con un monto total de \$1.537,278.01, no estando de acuerdo esta información con las relaciones presentadas por la Secretaría de Comunicaciones y por el Departamento de Contraloría, ya que el estado comparativo remitido por esta última dependencia indicó que las estimaciones de entregas al contratista se basaban en información de la Tesorería de la Federación.

De acuerdo con esta última, se obtienen los siguientes resultados;

Importe de obra entregada ---	\$ 1.809,364.13
Cantidad girada a cuenta ---	<u>1.537,278.01</u>
Saldo a favor del Ing. Smoot \$	272,086.12

A este resultado deben sumarse las cuentas correspondientes al importe de los intereses sobre saldos que permanecieron insolutos por un periodo mayor de seis meses, estipulados al 6% anual en la cláusula

Exp. 65/463/4586.

la VI del contrato y que según el examen efectuado por el C. Contador de esta Oficina, ascienden a la cantidad de \$46,547.99, y de los premios sobre pagos en plata a cuenta de contratos en los que aquéllos se estipularon en oro nacional, según puede verse en el Art. 2º del convenio respectivo, cuyo concepto acusa en favor del Sr. Ing. Smoot la cantidad de:--- \$49,056.84, por lo que se llega a la conclusión de que existe un saldo a favor del contratista en lo referente a las obras del Puerto de Frontera, Tab., (hoy Alvaro Obregón) que suma \$367,690.95 (TRESCIENTOS SESENTA Y SIETE MIL SEISCIENTOS NOVENTA PESOS NOVENTA Y CINCO CENTAVOS).

MAZATLÁN, SINALOA.— El Sr. Ing. Edgar K. Smoot ha manifestado un saldo a su favor aún pendiente de libramiento, en lo que respecta a las obras del Puerto de Mazatlán, de \$36,965.51, de acuerdo con los siguientes datos:

Importe de los trabajos -----	\$ 667,446.90
Girado a cuenta -----	" 638,525.78
Saldo:	<u>\$ 28,921.12</u>

Premio en plata sobre contratos cuyos pagos han sido estipulados en oro nacional calculado al tipo vigente en la fecha del pago \$36,965.51.

Quedando amparado con libramiento:-----	\$ 28,921.12
Premio sobre pagos en plata:	<u>" 36,965.51</u>
TOTAL:---	\$ 65,886.63.

La cantidad que se ha citado como amparada por libramiento expedido por autoridad competente, quedó incluida en el crédito núm. 4586"B" que esta Comisión declaró depurado por resolución número 1730 de 4 de septiembre de 1930, quedando por consiguiente la segunda cantidad citada, como monto de lo reclamado por este concepto en el expediente 4586"A".

Exp. 65/463/4586.

La Secretaría de Comunicaciones y Obras Públicas ha manifestado a esta Comisión, como se dijo en la primera parte de este dictamen, que la obra del rompeolas del Este en el puerto de Mazatlán, importando la cantidad de \$547,800.00, había quedado íntegramente cubierta al Contratista, encontrándose en idéntica situación los trabajos del malecón de Olas Altas del mismo puerto, que hasta el 31 de diciembre de 1928 importaron \$119,646.90.

Surge la diferencia cuando se examina la relación remitida a esta Oficina por el Departamento de Contraloría, acerca de las obras ejecutadas en el puerto de Mazatlán, Sin., por el contratista señor Smoot, que aparece autorizada con fecha con fecha 12 de marzo de 1929 por dos Comisionados de la Secretaría de Hacienda y uno del Departamento de Contraloría; como puede verse, dicha relación presentada sin detalle alguno mensual, por no haber recibido de la Secretaría de Comunicaciones y Obras Públicas el cuadro informativo al respecto, acusa un saldo definitivo en contra del contratista de \$13,496.28, por considerarse que habiéndosele cubierto la cantidad total de \$680,943.18, quedaba tal diferencia comparada con el importe de los trabajos ejecutados, que ascendía a \$667,446.90, de los cuales corresponden \$ 547,800.00 al muro del Este y \$119,646.90 al malecón de Olas Altas.

El contrato para la reconstrucción del enrocamiento de protección y reparación del malecón de Olas Altas en el puerto de Mazatlán, fue firmado con fecha 12 de marzo de 1928 por el C. Secretario de Comunicaciones y Obras Públicas, representado al Ejecutivo de la Unión, y el Sr. Ing. Edgar K. Smoot por su propio derecho, quedando reformado con el celebrado con fecha 29 de julio de 1929 y en el cual quedó obligado el Sr. Smoot a terminar la obra el 31 de diciembre de 1929, debiendo pagar la Secretaría de Comunicaciones y Obras Públicas, semanalmente, el valor de la obra ejecutada, más el 15% de utilidad. Este último contrato quedó rescindido por mutuo acuerdo del C. Secretario de Comunicaciones y Obras Públicas y el contratista, por el de fecha 27 de enero de 1930, habiéndose declarado en su cláusula primera que este convenio anulaba todos y cada uno de los derechos y obligaciones que los contratantes contrajeron al firmar el que se rescindía.

Exp. 65/463/4586.

Como en la documentación remitida por el Departamento de Contraloría, no existen datos suficientes para calcular a ciencia cierta el importe a que pudieran ascender las obras, así como el monto de las ministraciones efectuadas, no le es posible al suscrito hacer un estudio detallado del desarrollo de los trabajos del malecón de Olas Altas en el puerto de Mazatlán, ateniéndose a las cantidades expuestas por la Secretaría de Comunicaciones y Obras Públicas tanto como por el Departamento de Contraloría y el propio contratista en cuanto al monto de los trabajos efectuados, que, como se ha dicho, ascendieron hasta el 31 de diciembre de 1928 a \$119,646.90.

Con fecha 9 de diciembre de 1920 la Secretaría de Comunicaciones en representación del Ejecutivo de la Unión y el señor Ing. Edgar K. Smoot, celebraron contrato para la construcción de un rompeolas destinado a unir el punto llamado Montesilla con la Isla de los Chivos en el puerto de Mazatlán, Sin., estipulándose que el costo mínimo probable de la obra sería de \$1.280,000.00 el contratista empezaría los trabajos de referencia dentro del plazo de tres meses contados a partir de la fecha de la celebración del contrato, y que el plazo para dejar terminados los trabajos sería de un año contado en la misma forma. Con fecha 29 de agosto de 1927, este contrato quedó reformado por el número 25^{bis}, en el que se estipuló la distribución que debía hacerse de la cantidad de:----- \$1.280,000.00 antes mencionada, así como un 6% de interés anual para las cantidades insolutas a partir de la fecha en que fuesen presentados los certificados respectivos para su cobro. Este último convenio quedó substituído por el de 28 de junio de 1929, una de cuyas cláusulas dispuso que el promedio del trabajo que debería ejecutar el contratista para la construcción del rompeolas sería tal, que su importe semanalmente no debería ser inferior a \$20,000.00 oro nacional.

Con fecha 24 de junio de 1930, según consta a fojas 354 y 355 del expediente número 168, referencia 553 del Departamento de Contraloría, se hizo entrega de la escollera ejecutada, firmando el acta levantada un representante del Departamento de Contraloría, un representante de la Secretaría de Comunicaciones y un

Exp. 65/463/4586.

representante del Contratista, haciendose constar en dicho documento que la obra había sido construída ajustándose a las especificaciones establecidas.

Ya se ha visto que según expresa declaración del reclamante el importe de los trabajos ascendió a ----- \$667,446.90, y el de las ministraciones a \$638,525.78, que pueden distribuirse sobre \$547,800.00 correspondiente al rompeolas y \$119,646.90 que se refiere al malecón de Olas Altas; en este punto coinciden perfectamente todos los informes recibidos; ahora bien, el cuadro proporcionado por la Tesorería de la Federación indica un total de ministraciones en ambos contratos de \$633,871.18, de los que \$90,725.78 tocan al malecón de Olas Altas y \$543,145.40 al rompeolas de la Isla de los Chivos. En esta forma quedaría como saldo el siguiente:

Obra ejecutada	\$ 667.446.90
Ministraciones	" 633.871.18
	<hr/>
Saldo:	\$ 33,575.72
	<hr/>

Pero siendo la cantidad mencionada en el capítulo de ministraciones visiblemente inferior a la indicada por el contratista al exponer los fundamentos de su demanda y teniendo en cuenta que las afirmaciones del actor son prueba en todo lo que puedan perjudicarlo, se llega a la conclusión de que como cantidad entregada debe anotarse la que el Ing. Smoot ha indicado, y siendo el monto de los trabajos:----- \$667,446.90, se obtiene un saldo a su favor por:----- \$ 28,921.12, pues habiéndose cubierto íntegramente el valor de la obra correspondiente al rompeolas, y siendo el importe de los trabajos del malecón de Olas Altas sobre \$119,646.90, quedan \$28,921.12 si de aquella cantidad se resta la de \$90.725.78,

Este saldo favorable al reclamante está amparado por libramiento expedido en forma por la autoridad competente, y quedó comprendido en el crédito 4586"B" que según se ha dicho en repetidas ocasiones ha quedado depurado por esta Comisión, según resolución núm. 1710; pero sin embargo de ello, el reclamante insiste en que se le cubra la suma de \$36,965.51 por concepto de premios sobre pagos en plata a cuenta de contratos cuyo pago se pactó en oro nacional, y la razón jurídica y moral de esta demanda no puede explicarse fácil-

El premio se calcula sobre pagos por cta. del Museo de Montevideo a Chivos Unscsmut. Sin considero pagos por trabajos en Olas Altas.

mente, pues en el contrato para la reparación del Malecón de Olas Altas, no se estipuló en forma alguna que los pagos se efectuaran en oro nacional, y aunque en el segundo contrato, relativo a la construcción de la escollera de la Isla de los Chivos se pactaron pagos en oro nacional, ya se ha dicho que el importe de los trabajos quedó íntegramente cubierto, motivo que basta en opinión del suscrito para declarar que el Gobierno Federal no tiene ningún adeudo pendiente de expedición de libramiento con el señor Smoot en lo que se refiere a las obras del puerto de Mazatlán, Sinaloa.

GUYUTLÁN, Col..- Por concepto de levantamiento de planos para la introducción de las aguas del río Armería en la Laguna de Cuyutlán, Col., el señor Ing. Smoot demandó del Gobierno Federal el pago de la cantidad de \$20,000.00 y después de estudiar los antecedentes de este crédito, el suscrito se permite informar:

Con fecha 20 de noviembre de 1924 el C. Presidente de la República acordó se autorizara a la Secretaría de Comunicaciones y Obras Públicas para la inversión de la cantidad de \$20,000.00, en el estudio y proyecto de la desviación del río Armería sobre la Laguna de Cuyutlán, Col., sujetandose los trabajos a las bases del Contrato que al efecto celebrase el citado Ministerio con el señor Smoot.

En cumplimiento de dicho acuerdo se celebró el contrato en cuestión el día 26 de noviembre de 1924, siendo los signatarios el C. Secretario de Comunicaciones y Obras Públicas en representación del Ejecutivo y el señor Edgar K. Smoot por su propio derecho. En este convenio se estipuló que el contratista quedaba obligado en un plazo de 3 meses contados a partir de la fecha en que diese aviso a la Secretaría de Comunicaciones de haber empezado los trabajos, a efectuar los levantamientos, nivelaciones y demás operaciones que fueren necesarias para la formación y presentación al mencionado Ministerio de un proyecto completo y detallado, incluyendo el presupuesto, para la canalización del Rpio Armería, su paso por la Laguna de Cuyutlán y su salida al mar; en el concepto de que los trabajos deberían iniciarse no después de 15 días de firmado el contrato. Se pactó asimismo que se ejecutarían los trabajos indicados por el precio alzado de -----

\$20,000.00, para lo cual el contratista presentaría mensualmente los comprobantes de los gastos originados en ese mes, para que previa autorización y revisión de la Contraloría se le cubriesen en la forma correspondiente, indicándose que para garantizar las obligaciones contraídas, el señor Smoot otorgaría la fianza que designase la Contraloría en un plazo improrrogable de 25 días contados a partir de la fecha del contrato, y, finalmente, se hizo constar que el contrato caducaría por causa de que no se iniciaran ni terminaran los trabajos en los plazos indicados, y por no otorgar la fianza que designase la Contraloría.

El Señor Smoot remitió el informe con fecha 28 de enero de 1928, y en él no rindió ninguna explicación sobre semejante retraso, habiéndole comunicado la Secretaría de Comunicaciones que en vista de no haber cumplido en ninguna forma con las obligaciones que le fueron impuestas por el contrato de 26 de noviembre de 1924, se recibía su proyecto como una proposición destinada a que se le tuviera en cuenta si algún día se pensase llegar a cabo el saneamiento de la región, pero no en cumplimiento del contrato número 120 antes mencionado, que posteriormente si llegara a tener fondos suficientes el Erario para la ejecución de las obras, previa revisión cuidadosa del proyecto se le daría aviso de la forma en que se hubiese resuelto llevar a cabo los trabajos, para darle oportunidad de ejecutarlos como una compensación del estudio que había realizado.

En suma puede decirse que el señor Smoot no cumplió con lo estipulado, pues como está demostrado en el expediente, y puede verse corroborado por la lectura del informe de fecha 2 de abril de 1930 proporcionado por la Secretaría de Comunicaciones y Obras Públicas:

- a) El Ing. Smoot no cumplió con la obligación que le imponía el artículo 1º, al no haber dado aviso de la iniciación de los trabajos dentro de los 15 días siguientes a la firma del contrato, ni terminó el proyecto dentro del plazo señalado de 3 meses.

Exp. 65/463/4586.

- b) Tampoco cumplió con el artículo 4º al no haber presentado con los documentos integrantes de su proyecto el dictamen o dietamenes emitidos por los Ingenieros que colaboraron en su ejecución.
- c) Faltó asimismo a lo prevenido en el artículo 7º, al no presentar informes mensuales de los trabajos a medida que hacía los estudios para formar el proyecto.
- d) Se faltó a la obligación contenida en el artículo 8º dado que no se presentaron mensualmente los comprobantes de los gastos que debió hacer el contratista para llevar adelante su estudio y
- e) No se otorgó la fianza designada por la Contraloría a que obligaba el artículo 10 del contrato.

Por lo que precede se vé que el Gobierno Federal no tiene contraída ninguna obligación con respecto al señor Ing. Smoot en lo que se refiere a los trabajos de Cayutlán, Col., pues habiéndose faltado a la generalidad de las estipulaciones del convenio, la misma Secretaría de Comunicaciones y Obras Públicas manifestó al Contratista en su oportunidad que su proyecto se aceptaba como una simple proposición y no como cumplimiento de un contrato.

TAMPICO, TAMAULIPAS.— Por concepto de obras efectuadas en el puerto de Tampico, Tamps. en el curso de los años de 1924 y 1925, reclama el señor Ing. Smoot el pago de la cantidad de \$45,706.95. Según se desprende de la copia del contrato que la parte reclamante ha suministrado a esta Oficina, con fecha 25 de noviembre de 1924, el C. Secretario de Comunicaciones y Obras Públicas, en representación del Ejecutivo de la Unión, convino con el Sr. Ing. Smoot la forma y condiciones de las obras que debería emprender este último en el puerto de Tampico, Tamps., consistentes en la formación del proyecto de mejoramiento de la entrada al puerto y la ejecución de las obras que el mis-

mo comprendía. Como antecedente de este documento se ha presentado una orden suscrita con fecha 10 de noviembre de 1924 por el C. Presidente de la República en que se autoriza al Ing. Smoot para llevar a cabo un estudio del puerto y escolleras de Tampico, Tamaulipas, con objeto de que presentase bases a la Secretaría correspondiente para la construcción definitiva de las obras.

La Secretaría de Comunicaciones y Obras Públicas ha informado a esta Oficina en sus oficios de fechas 17 de mayo y 16 de junio de 1930, que el contrato celebrado con el señor Smoot y al que se viene haciendo alusión, fue declarado nulo y sin valor por no haber merecido la aprobación del Departamento de Contraloría, razón por la cual no se podía reconocer el Gobierno Federal responsable de los gastos que el contratista hubiese otorgado, por concepto de trabajos no ordenados ni autorizados por la Secretaría informante.

No habiendo encontrado el suscrito otros antecedentes que pudieran normar su criterio con respecto a este asunto, se ve inclinado a resolver en el sentido indicado, dejando a salvo los derechos de la parte reclamante para presentar en su oportunidad los alegatos o documentos que juzgue suficientes para rectificar el proyecto de resolución que se sustenta.

CONCLUSIONES.

PRIMERA.-- De acuerdo con la fracción IV del Art. 3º de la Ley Reglamentaria Vigente, la Comisión Ajustadora de la Deuda Pública Interior es competente para conocer del crédito en estudio.

SEGUNDA.--Habiendose originado este adeudo en forma continuada y progresiva por sucesivos saldos y cargos a cuenta del contratista hasta el año de 1928, y habiendose continuado las gestiones ante esta Oficina dentro del término señalado por el Art. 7º de la Ley Reglamentaria vigente, es de declararse que la acción no se encuentra caduca ni prescrita conforme a disposiciones legales anteriores.

TERCERA.-- En cuanto al fundamento mismo de es-

ta reclamación, el suscrito se permite a continuación anotar los resultados a que ha llegado en el curso de su estudio:

a) La cuenta del señor Smoot con el Gobierno Federal en lo que al puerto de Manzanillo, Col., se refiere, acusa un debe a su dargo por la suma de:---
\$50,186.33.

b) Existe un saldo favorable al contratista por las obras del puerto de Yavaros, Son., emprendidas por el sistema de Administración, que asciende a \$202,973.14.

c) La cuenta del señor Ing. Smoot en cuanto a las obras efectuadas por contrato en el puerto de Yavaros, Son., importa un saldo a favor del Gobierno Federal que asciende a \$507,058.15.

d) Con respecto a los trabajos de dragado en el puerto de Salina Cruz, Oax., el examen efectuado acusa una cuenta a favor del señor Ing. Smoot por la cantidad de \$ 937,903.43, a la cual debe agregarse la de \$ 234,633.28, por concepto de intereses estipulados en el contrato al tipo de 6% anual, lo que indica un saldo total a favor del contratista por la suma de \$1.172,121.92.

e) En lo que corresponde al puerto de Mazatlán, Sin., existe un saldo favorable al señor Smoot por la cantidad de \$ 28,921.12.

f) No existe cargo alguno al Gobierno Federal en lo que se refiere a las obras de canalización del Río Armería, Colima.

g) El resultado del examen de las cuentas del señor Ing. Smoot en lo que afecta al puerto de Frontera, Tab., arrojó un saldo líquido por la cantidad de \$272,086.12, en favor del contratista, que se aumenta hasta llegar a la suma total de \$367,690.95 si se toman en consideración los intereses estipulados en contrato y el premio en plata sobre contratos en que se pactaron los pagos en oro no onal.

h) El Gobierno Federal no tiene contraído ningún adeudo con el señor Smoot por la formación del proyecto de mejoramiento de la entrada al puerto de Tampico, Tamps.

i) Ahora bien, hasta el momento no ha tomado en cuenta el que subscribe el importe de los saldos insolutos sobre obras en diversos de los puertos que se han estudiado, que se encuentran amparados por libramientos expedidos legalmente por la autoridad competente, y que sumando \$ 514,377.28, motivaron en el expediente especial relativo la resolución número 1730 que esa Comisión dictó con fecha 4 de septiembre de 1930, en la que se declaró depurado el crédito por dicha cantidad, en consecuencia, al haber hecho el dictaminador el estudio de la total reclamación del señor Smoot e indicado el saldo líquido favorable al contratista en cuanto se refiere a las obras emprendidas en los puertos de Mazatlán, Salina Cruz, y frontera, en los que se causaron los servicios y trabajos que dieron origen a los libramientos en cuestión, no hizo el descuento de las cantidades correspondientes a cada uno de ellos, si no que ha considerado conveniente, por razones de orden, dejar hasta esta parte final del dictamen la conclusión de que sobre el monto total aprobable en este crédito, debe descontarse el importe de la mencionada resolución, que ampara la cantidad de: \$514,377.28, según podrá verse en la liquidación general de las cuentas del señor Ing. Smoot con el Gobierno Federal, en cuanto atañe a la reclamación intentada ante esta Oficina, y que se adjuntara este dictamen.

Por consiguiente, y sintetizando la exposición que precede, el suscrito se honra en someter a la recta consideración de esa H. Comisión, el siguiente

PROYECTO DE RESOLUCION:

I.-- Es competente la Comisión Ajustadora de la Deuda Pública interior para conocer del crédito contenido en el expediente número 4586, referencia 463.

Exp. 65/463/4586.

- II.- La acción que en el mismo se ejercita no se encuentra caduca ni prescrita conforme a disposiciones legales anteriores.
- III.- Es procedente en la cantidad de \$700,500.16 (SETECIENTOS MIL QUINIENTOS PESOS DIECISIS CENTAVOS) el crédito que por la suma de:--- \$1.294,434.20 (UN MILLON DOSCIENTOS NOVENTA Y CUATRO MIL CUATROCIENTOS TREINTA Y CUATRO PESOS SEETE CENTAVOS), ha ejercitado ante esa Comisión el señor Ing. Edgar K. Smoot.
- IV.- Quedan a salvo los derechos de la parte interesada para presentar en el término de Ley las pruebas que juzgue conducentes a rectificar el punto resolutivo que precede.

Atentamente,

(firmado) A. Henriquez
Lic. Alberto Henriquez.

AH/mp.

RELACION DE LAS CANTIDADES RECHADAS POR LA COMISION AJUSTADORA al re-
visar las cuentas presentadas por el Sr. Edgar K. Smoot.-

YAVAHOS.-

Contrato

Administración.-

Rechazan del importe total de los trabajos	\$501,835.51	
En los pagos a cuenta, consideran de mas	<u>2,844.66</u>	\$504,680.17
Rechazan del importe total de los trabajos		64,512.25

MANZANILLO.-

Rechazan del importe total de los trabajos la Cta. por Pagar #36769 por trabajos de Diciembre de 1926 (no la toman en conside- ración en su estado general)	\$ 2,318.15	
Descuentan el anticipo de	50,000.00	
Deducen de los pagos	<u>3.79</u>	52,321.94

MAZATLAN.-

Rechazan el importe total del cambio		36,965.51
--------------------------------------	--	-----------

FRONTERA.-

Reducen los intereses en	\$ 63.04	
" los cambios "	<u>1,651.12</u>	1,714.16

CUYUTLAN.-

Rechazan este crédito totalmente		20,000.00
----------------------------------	--	-----------

TAMPICO.-

Rechazan este crédito totalmente		45,706.95
----------------------------------	--	-----------

IMPORTE TOTAL DE LO RECHAZADO		<u><u>\$725,900.98</u></u>
-------------------------------	--	----------------------------

México, D.F., Junio 18 de 1931.