

8.^a SESION ORDINARIA

CELEBRADA EL DIA 24 DE MAYO DE 1913

Preside el doctor Manuel B. Otero

SUMARIO

- 1—Asistencia.
- 2—Asuntos entrados.

ORDEN DEL DÍA:

- 3—Proyecto de ley sobre obras de superestructura del Puerto de Montevideo.

A las 5 p. m. entraron al salón de sesiones los señores senadores: Pérez Olave, Enciso, Manini Ríos, Reppeto, Albín, Rodríguez y Varela Acevedo; y los señores diputados: Abellá y Escobar, Aguiar, Amézaga, Areco, Bélinzon, Borda y Pagola, Cachón, Canessa, Canosa, Cañizas, Castro, Carvallido, Colistro, De los Santos, Doria, Etchevest, Frugoni, García Fuentes, Gilbert, Giribaldi Heguy, Gómez, Herrera, Icasuriaga, Iglesias, Lagarmilla, Lezama, Magariños Veira, Melián Lafinur, Mendivil, Miranda, Moratorio, Mora Magariños, Narancio, Negro, Oliver, Olivera, O'Neill, Ortíz, Paulier, (don Federico), Peyrou, Pittaluga, Prando, Puppo, Ramasso, Ramón Guerra, Rodó, Rodríguez, Salteráin, Samacoitz, Sanguinetti, Schelotto, Schinca, Semblat, Soffiorá, Sosa, Stirling, Toscano, Travieso, Varela, Varzi, Vecino, Vidal y Vidal Belo.

Faltaron:

CON AVISO

Los señores senadores: Vidal, Arena, Accinelli, Fleurquin, Saldaña, Astigarra, Suárez y Espalter; y los señores diputados: Aragón y Etchart, Avegno, Díaz, Espalter, Freire, Hontou, Martínez, Martínez García, Martínez Thedy, Miláns, Muró, Oneto y Viana, Paullier (don Juan), Pons, Rücker, Sánchez, Segovia y Zorrilla.

CON LICENCIA

Los señores senadores: Castro y Soca; y los señores diputados: Barbosa y Masera.

SIN AVISO

Los señores diputados: Callorda, Ferrer Olais, García (don Luis), Pelayo y Sierra.

Señor Presidente — Está abierta la sesión.

Se va á dar cuenta de los asuntos entrados.

(Se dió de lo siguiente):

“La Comisión de Legislación y Códigos se expide en las divergencias surgidas en la sanción del proyecto de ley que crea la Oficina de Tasación de Costas”.

—Repártase.

Se va á entrar á la orden del día.

Estaba en discusión el artículo 2.º del proyecto de ley relativo á obras de superestructura en el puerto de Montevideo.

La Honorable Asamblea General había resuelto lo siguiente: que el asunto vuelva nuevamente á Comisión á fin de que previa audiencia de las autoridades correspondientes se pronuncie sobre las soluciones insinuadas en el curso de este debate.

La Comisión ha manifestado que está en condiciones de informar verbalmente. Por ese motivo se ha citado á la Honorable Asamblea.

Ofrezco la palabra al señor miembro informante de la Comisión.

Señor Gómez — La Comisión de Fomento de ambas Cámaras, de acuerdo con lo que acaba de manifestar el señor Presidente, llamó á su seno al señor director de las obras del puerto de Montevideo y después de oírlo en-

cargó á su miembro informante en este asunto, doctor Muró, que diera verbalmente á la Honorable Asamblea las razones por las cuales la Comisión había resuelto mantener el proyecto que primitivamente había sometido á su deliberación.

El doctor Muró acaba de comunicar que por hallarse enfermo no puede concurrir á la Asamblea, por esta circunstancia yo me permitiré, brevemente, hacer conocer á ella las razones en que se basa la Comisión para insistir en su dictamen anterior.

El señor ingeniero García de Zúñiga expuso y amplió en el seno de la Comisión las consideraciones que ya ésta conocía y en virtud de las cuales se había propuesto á la Honorable Asamblea la sanción del proyecto en discusión. Las objeciones que se habían hecho al discutirse primeramente este asunto, fueron contestadas por aquel técnico; las razones que él dió han sido consideradas valideras nuevamente por la Comisión.

Tanto la autoridad técnica del puerto, pues, como el Consejo de Administración, á cuya responsabilidad directa é inmediata está confiada la explotación de la gran obra nacional, reconocen que el artículo en discusión es el que mejor satisface las exigencias de la obra portuaria.

Las razones de estética que se habían dado en la Asamblea para variar la redacción de este proyecto no han sido de tal naturaleza importantes, á juicio de la Comisión, que hagan variar el criterio que se tuvo en ella del mejor aprovechamiento económico de las obras del puerto. En cuanto á las razones de higiene, tanto los médicos que integran la Comisión de Fomento de las dos Cámaras como algunas otras autoridades, reconocen que la construcción de los depósitos en la forma proyectada no pueden alterar de tal manera la salud públi-

ca general, ni siquiera la de la región sobre la cual se construyen las obras que determinen el que éstas se construyan de una manera distinta.

De acuerdo con los planos que ha tenido oportunidad de ver la Comisión de Fomento, solamente una de las calles afectadas, la de Juncal, perderá la vista ó parte de la vista del mar en la parte Norte de la bahía, de que dispone actualmente. En cuanto á las otras, la calle Ciudadela quedará en las mismas condiciones en que está hoy.

Es cierto que la vista de esta calle no es de las más hermosas y que no supera, en cuanto a perspectiva, la de la calle Juncal. No obstante, la misma vista de la calle Juncal es recién perfectamente perceptible de la parte más alta de Montevideo, que es lo que se busca, es decir, desde la altura de la calle Sarandí, en un pequeño extremo de la Plaza Independencia. De la calle Sarandí, propiamente dicho, esta vista no se disfruta, puesto que los arcos de la Pasiva y el ángulo que hace la calle Juncal en la prolongación de la plaza hacia Rincón, obstaculizan la perspectiva que se quiere conservar.

Por otra parte, señor Presidente, la construcción de los galpones con la altura proyectada, no hará perder en absoluto la vista de que ahora se disfruta, puesto que su altura será siempre inferior á la altura actual de la unión de la calle Sarandí con la plaza. De modo que por sobre los galpones mismos habría siempre un espejo de agua considerable á la vista, lo mismo que se percibiría la falda del Cerro de Montevideo de que actualmente se disfruta.

La Comisión, pues, en síntesis, señor Presidente, ha considerado que ante las razones de orden económico, que ante las obras ya proyectadas que tendrían que ser alteradas — en al-

gunos casos fundamentalmente, — como en el trazado de vías sobre el puerto, y en presencia de las razones de estética, ha debido inclinarse á las primeras. Cualquiera variación que se hiciera á esos planes, en lo que á depósitos se refiere, para satisfacer lo pedido en la Asamblea, traería como consecuencia inmediata una modificación casi total de las obras de superestructura del puerto que se han proyectado, que se han realizado muchas de ellas sobre la rambla afectada, y algunas, como la del ferrocarril, que están dando ya sus resultados prácticos.

Es por estas breves consideraciones, que serán ampliadas, si necesario fuera, que la Comisión ha resuelto mantener el proyecto sometido á la consideración de la Asamblea.

Señor Manini Ríos — Pido la palabra.

Yo lamento tener que manifestar que las explicaciones tan parcas del señor miembro informante de la Comisión de Fomento no me han satisfecho. Bien es verdad que en la reunión de la misma Comisión, en que se oyeron á las autoridades técnicas, y á la que tuve el gusto de asistir, tampoco se dieron razones suficientes que nos hicieran variar de opinión á los que desde el primer momento entendíamos que no debía sacrificarse á una razón de orden económico, — que no es cierta, — una razón de orden estético que es fundamental para los intereses edilicios de Montevideo.

El señor miembro informante alega que cualquier variación que se proyecte en la construcción de los galpones tal cual la han planteado las oficinas técnicas del puerto, obligaría á cambiar el plan general de superestructura de este mismo.

El señor miembro informante padece, á mi juicio, de un craso error.

La modificación en la colocación, en

las dimensiones de uno solo de los galpones del puerto, que será lo necesario para dejar libre la vista de las calles que dan acceso á la bahía, no podrá en manera alguna perturbar el plan de superestructura de dichas obras.

Señor Gómez — ¿Me permite una breve interrupción?

Señor Manini Ríos — Sí, señor.

Señor Gómez — Al hacer esa manifestación me referí á las soluciones propuestas en la Asamblea, una de las cuales, creo que era del doctor Varela Acevedo, que había insinuado modificaba no solamente las dimensiones actuales de los galpones, sino modificaba hasta la ubicación dentro de las dársenas.

Por eso decía que habría que variar también el dispositivo de las vías actuales.

Señor Manini Ríos — No; la modificación insinuada por el doctor Varela Acevedo no podía de ninguna manera tener las consecuencias tan graves á que aludió el señor miembro informante de obligar á variar el plan de superestructura general del puerto de Montevideo, porque si mal yo no recuerdo, dicha modificación consiste solo en construir un par de depósitos en lugar de uno, de tal manera que quedara libre la vista de algunas de las calles sobre la bahía.

Yo no veo en qué este cambio en las simples dimensiones de los depósitos de mercaderías pueda trastornar por completo la colocación de vías y la orientación de los demás galpones y las demás obras de superestructura á que ha aludido por boca de su miembro informante la Comisión de Fomento.

Después de algunas visitas que yo he hecho por el puerto y de oír las explicaciones producidas en el seno de la Comisión, he sacado la convicción plena y acabada de que la razón económica, la razón de explotación comercial

del puerto de Montevideo, invocada por la Comisión para mantener cerradamente su proyecto de ley contra las conveniencias estéticas indiscutibles que nos indica que debemos dejar libres los accesos de las calles sobre la bahía, he sacado la convicción, decía, de que esa razón no es bastante como para que no podamos encontrar términos hábiles de conciliación en virtud de los cuales se salven las razones de estética al mismo tiempo que las razones económicas.

Aún prescindiendo de la solución conciliatoria que habíamos indicado el señor Varela y yo, en virtud de la cual uno de los galpones podría dividirse en dos, dejando pasar por el medio el final de la calle, aunque se construyera uno de los galpones entre las calles Juncal y Cerro exclusivamente, podríamos conseguir que quedaran libres todos los accesos de las calles actualmente comprometidos por el proyecto de la Comisión, con sólo disminuir en 30 metros el largo de uno de los galpones proyectados por la Oficina Técnica del Puerto.

En efecto: esta oficina propone construir, según se ha demostrado en Comisión, uno de los galpones de 120 metros, en el espacio comprendido entre las calles Ciudadela y Florida. Pues bien: construyendo el otro galpón — y esto no fué desmentido en la Comisión — entre las calles Juncal y Cerro, dicho galpón alcanzaría una longitud de 73 metros, dejándola en su forma cuadrilonga. Haciendo un pequeño ángulo para no desviar la línea férrea actualmente construída ó en proyecto de construirse, dicho largo podría alcanzar á 80 y tantos metros. La diferencia entre 80 y tantos metros y 120, que eran los primitivamente proyectados, no es más que de 34 á 35 metros.

De manera, que por no sacrificar un largo de 34 á 35 metros en las dimen-

siones del antepuerto, se persiste en la idea, á mi juicio atentatoria contra la estética de la ciudad, de sacrificar las vistas y los accesos de una de sus calles sobre la bahía.

Se dirá por la Comisión, quizá, que es matemáticamente, indeclinablemente indispensable para que las operaciones de los buques que acuden á Montevideo se realicen con regularidad, que los depósitos y galpones deben tener la dimensión de 120 metros; pero para cualquiera que conozca el movimiento portuario, tiene que surgir el convencimiento pleno de que siendo los buques que operan en nuestro puerto de dimensiones distintas no es indispensable ni mucho menos que los depósitos tengan dimensiones matemáticamente iguales en todos los casos.

En el momento actual, los buques que traen principalmente carga y no principalmente pasajeros á nuestro puerto, no tienen por regla general dimensiones mayores de 115 á 118 metros.

Desecontada la parte de proa y de popa, siempre perdida, no queda una longitud utilizable en las bodegas de dichos barcos de más de 80 á 90 metros. Siempre hay aproximadamente entre proa y popa de un cuarto á un tercio de largo del buque, perdido para las operaciones de carga y descarga.

¿Cómo, pues, puede sostenerse que un buque de 112 á 118 metros de largo no pueda operar sobre el galpón reducido de 80 y tantos metros á que me refiero?

Señor Canessa — Cuarenta metros de largo.

Señor Manini Ríos — Yo no hablo de la solución de los galpones de 40 metros de largo; me coloco en otro punto de vista, en virtud del cual puedan salvarse los accesos á la bahía y construyéndose entre las calles Florida y Ciudadela un galpón de 120 metros y entre las de Cerro y Juncal uno de 80 metros.

Señor Canessa — Es imposible.

Señor Manini Ríos — No es imposible; y en la reunión que tuvimos en la Comisión de Fomento el ingeniero García Zúñiga, á pesar de toda... su formidable autoridad técnica, no pudo demostrar lo contrario.

Un galpón situado entre esas dos calles puede tener las dimensiones que digo; é insisto en que los vapores que tienen 110 á 115 metros de largo pueden operar perfectamente sobre depósitos de esas dimensiones.

Hay más: quedaría, con la solución que acabo de insinuar y que está implícitamente comprendida en el proyecto votado por el Senado, quedaría con la solución de que hablo, un espacio abierto de 50 metros más ó menos entre las calles Ciudadela y Juncal.

Hay quienes se horrorizan pensando en que en los muros de quais puede haber espacios perdidos. Nos hacen cifras numéricas terribles diciéndonos que nos cuesta tantos miles de pesos el metro cuadrado y que podemos perder tantos miles de pesos sin aprovechamiento de ninguna clase.

Pero es que ese espacio abierto, señor Presidente, no está perdido. Los espacios abiertos en este puerto y en todos los puertos del mundo son indispensables, más que aprovechables, porque hay una serie de mercaderías que traen todos los barcos que no sólo pueden no depositarse dentro de los galpones, sino que deben depositarse fuera: me refiero á todos los materiales de construcción; todos los artículos que por su gran volumen y por sus condiciones especiales no se perjudican con la intemperie, como lo afirmó el mismo señor García Zúñiga, como ser, las calderas y otras maquinarias grandes, que no podrían entrar siquiera por la puerta de los galpones; todas las mercaderías de tránsito que deben ir necesariamente del

barco directamente á los vagones, que estarán colocados en vías situadas sobre los muros de quai. De manera que ese espacio abierto que quedará entre los dos galpones proyectados números 11 y 12, que comprenderá una longitud de cerca de 50 metros, será perfectamente aprovechable para las operaciones portuarias.

Bien, pues: si con la solución que yo indico no se pierde ni siquiera un metro de espacio comercial en el puerto de Montevideo, para todas las operaciones de carga y descarga que se realizan en él, ¿cómo puede decirse que atentamos contra los intereses económicos de ese mismo puerto cuando propiciamos una solución que al conciliar dichos intereses salva las ventajas estéticas de la ciudad de Montevideo?

Yo, señor Presidente, á riesgo de que se me tache de un poco romántico, porque frente á la cuestión de interés económico promuevo una cuestión de estética de nuestra ciudad, sostengo, repitiendo las palabras que dije en la sesión anterior, que la ciudad de Montevideo, que aspira á ser amable y atrayente con los extranjeros, debe tener en cuenta que median tanto los factores económicos para el aprovechamiento comercial de su puerto, como para el aprovechamiento de las corrientes de turistas que vengan á visitarnos.

Por ahora, es lo que tenía que decir.

Señor Gómez — Pido la palabra.

Señor Presidente — Tiene la palabra el señor diputado.

Señor Gómez — La exposición que acaba de hacer el señor senador Manini para tratar de salvar esa ventanilla al mar que ofrece en un extremo, una parte de la calle Juncal, me obliga á insistir nuevamente en algunas de las consideraciones que había insinuado al dar las razones por las cua-

les la Comisión Informante mantenía su proyecto primitivo.

Creo, señor Presidente, que hay razones económicas de importancia que contemplar en el puerto. Una obra que ha demandado al Erario Público tantos sacrificios, que ha insumido tantos millones de pesos, debe ser aprovechada en todo cuanto sea posible, pues toda obra que no reporte beneficio con arreglo á los dineros empleados en ella es, á mi entender, un derroche injustificado.

Ocupándose el señor Manini Ríos de que con la solución que él propone, de la misma manera quedan espacios también, perfectamente aprovechables, nos manifiesta que contempla así acabadamente la solución económica á que yo me refería.

Pero esto no es exacto, señor Presidente.

Los espacios libres para las operaciones de mercaderías de la naturaleza á que me he referido, deben ser aquellos que quedan, porque las construcciones y los abrigos no permiten que se haga local cubierto en toda la extensión de los muros de quai. Esos espacios libres, con la solución de la Oficina Técnica del puerto, quedan á cada uno de los extremos de los depósitos proyectados, y ellos serán los que servirán para hacer todas las operaciones de mercaderías, materiales de construcción, maderas, etc., en momentos de carga y descarga. Con la solución del doctor Manini Ríos, además de que esos espacios libres, que no podrán de ninguna manera salvarse porque el radio de las curvas de la vía férrea los imponen en los extremos de los muros de quai, habrá un espacio libre también, que es el que él dejaría intercalado entre los dos depósitos, y que podría ser mucho mejor aprovechado con una obra cubierta, como sería la realización de los galpones mismos.

Entre el depósito á construirse de 120 metros de largo y otro apenas de 60, hay una pérdida de 40 metros de espacio aprovechable para depósito, lo que representa, á la vuelta de muy poco tiempo, una pérdida, que traducida en dinero, formaría cantidades enormes.

La Comisión, por otra parte, no insiste en que el largo de los depósitos sea de 120 metros, en que ésta sea una medida matemáticamente necesaria, sino que es esta la longitud máxima, compatible con la forma del puerto de Montevideo, y porque considera que á estos depósitos debe dársele el mayor espacio posible, no sólo para que las operaciones de los buques sean todo lo cómodo que sea exigible, sino también para que estén cubiertas las mayores zonas disponibles dentro de los lugares del puerto en que se opera con mercaderías.

Por otra parte, señor Presidente, yo creo que cuando las autoridades técnicas, á las cuales los poderes públicos han sometido la resolución de una obra de esta magnitud, cuando las autoridades administrativas, que tienen sobre sí la responsabilidad directa é inmediata del mejor aprovechamiento y de la explotación más lógica de esta obra, están de acuerdo con una solución que ha sido ampliamente discutida, que ha sido considerada por las dos ramas del Cuerpo Legislativo, y á pesar del empeño puesto para salvar las razones de estética que se han expuesto, aquellas autoridades insisten en que se mantenga ese proyecto, la Asamblea debe detenerse un poco antes de modificarlo, y máxime cuando esa solución transaccional á que se refería el señor Manini Ríos ya ha sido, en cierto modo, contemplada, á mi juicio, totalmente, en el proyecto que se ha sometido á la consideración de la Asamblea, y en el cual se establece que las autoridades al llevar á cabo la construc-

ción de los depósitos, dejaran libre, si fuera posible, la prolongación de las calles de la ciudad de Montevideo.

Las autoridades están obligadas á contemplar esta disposición de la ley, y si dentro de las conveniencias económicas é importantes que hay que contemplar, y si dentro también de las razones de estética, que á mi juicio en este caso también deben ser contempladas, pero en segundo término, pueden dejar libre la prolongación de las calles, como es posible hacerlo con la calle Ciudadela, necesariamente tendrán que dejar esos espacios en la forma que se desea.

Es cuanto tenía que decir.

Señor Manini Ríos — Pido la palabra.

Casi, en resumidas cuentas, la argumentación del señor diputado Gómez se ha reducido á invocar aquel argumento terrible de los números, á que aludí en mi exposición anterior, que por sí solo no demuestra nada, desde el momento que yo sostuve que los espacios libres de depósitos son económicamente aprovechables.

Señor Gómez — Muy aprovechables, señor senador.

Señor Manini Ríos — Pueden ser evidentemente bien aprovechados, pues las cargas que vienen á nuestro puerto son heterogéneas...

Señor Gómez — Pero esas van á los espacios que no se ocupan necesariamente para la construcción.

Señor Manini Ríos — Además, yo no propongo que se deje sino un espacio abierto entre los dos depósitos á construir, y no en los extremos de esos depósitos; yo propongo la prolongación del depósito II, hasta la zona de la cabecera del muelle B, y eso es lo que ha olvidado el señor diputado al hacer las apreciaciones anteriores.

Señor Gómez — No las he olvidado, señor senador.

Señor Manini Ríos — El otro argumento del señor diputado era el de autoridad, el de las opiniones de la oficina técnica. Yo respeto y me inclino ante los argumentos de autoridad, pero cuando ellos están fundados en la razón; á mí no me basta que un ingeniero, por más ilustrado que sea, diga que las cosas deben hacerse así, que es lo ocurrido en el seno de la Comisión de Fomento, sin que dé las razones de orden general en virtud de las cuales nos lleve á la persuasión de que las cosas deben hacerse como él lo dice.

El ingeniero García Zúñiga, en el seno de la Comisión, estuvo muy lejos de ser demostrativo, se limitó á hacer puras afirmaciones, sin tratar de ninguna manera de demostrarlas, y, francamente, la impresión que saqué de aquella entrevista, — pese al respeto que me merece su reputación de ilustrado técnico, — la impresión que saqué de aquella entrevista, decía, era la que había en él, más un poco de amor propio y de empecinamiento técnico que de consideración á los argumentos que formulábamos los opositores al proyecto propuesto por la Comisión Técnica.

Por otra parte, había omitido hacer notar en las palabras que dije anteriormente, que hoy por hoy el puerto de Montevideo, atento al movimiento normal de buques que se produce dentro de él, no necesita de un depósito más, nada menos que de 120 metros de largo, para que todas las operaciones de carga y descarga puedan realizarse con perfecta regularidad; lo único que tienen que hacer las autoridades que vigilan el puerto, es dejar libre en todo lo posible los muelles que dan acceso á los depósitos; es evitar que el lancharaje, que es todavía una rémora inexplicable dentro del puerto de Montevideo, siga operando frente á los

depósitos comerciales; es evitar que 501 metros de largo del costado Este del muelle A, estén perdidos para las operaciones de carga y descarga de los buques de ultramar y ocupados en las simples operaciones de desembarco de pasajeros que vienen de Buenos Aires.

Tengo algunos datos de una estadística oficial publicada el año anterior, y el análisis de esos datos, hecho con toda imparcialidad, me han dado á mí cifras absolutamente reveladoras.

Los vapores de ultramar, entrados de toda procedencia, aun de los puertos fluviales, durante el año 1912, han sido 3.110; pero de esos vapores de ultramar hay que descontar los que han venido al puerto de Montevideo para traer sólo pasajeros, — que han sido 138, — los que han venido únicamente para recibir práctico, que probablemente ni siquiera han entrado al ante-puerto, — y son en número de 139, — los que han venido para recibir órdenes y para proveerse simplemente de carbón ó de víveres, que figuran en número de 469.

El total de los vapores entrados de toda procedencia que han hecho operaciones de carga en el puerto de Montevideo, es, pues, de 2.364: lo que quiere decir que los vapores de ultramar que deben operar frente á nuestros depósitos aduaneros han venido en un promedio de 6 por día.

Bien: para 6 vapores por día tenemos, con los dos galpones proyectados, el número de 10; de manera que dispondremos de casi dos galpones por día para cada vapor que entre en el puerto de Montevideo. Más aún: si se llega á la solución que acababa de insinuar hace un rato, y en virtud de la cual los vapores que hagan la carrera de aquí á Buenos Aires en lugar de operar sobre los 501 metros del costado Este del muelle A, operaran sobre los trescientos y tantos metros del cos-

tado Oeste del mismo muelle, para lo cual sería sólo necesario construir de una vez la indicadísima escollera sobre la punta de San José, podríamos sobre dicho costado Este del citado muelle construir dos galpones más, de manera que la cifra de galpones destinados á las operaciones de carga y descarga para ultramar, porque no son para otra cosa, no son para movimiento de cabotaje ni el fluvial, llegaría al número de 12.

Luego, pues, ¿cómo se puede sostener que por el hecho de limitar uno de esos 12 galpones en la cifra exigua de treinta y tantos metros de su longitud, se pueda perturbar el movimiento comercial del puerto de Montevideo?

No; tendríamos todavía, dado el movimiento actual del puerto de Montevideo, galpones de sobra para que dicho movimiento se operara con toda comodidad.

Señor Canessa — ¿Me permite una interrupción el señor senador?

Señor Manini Ríos — Sí, señor.

Señor Canessa — Por lo que acaba de manifestar el señor senador, parecería que el puerto de Montevideo sería suficientemente vasto para las necesidades del país, y está en el espíritu público y en el espíritu de todo el mundo que el puerto actual de Montevideo no alcanzará absolutamente ni á servir la mitad del movimiento futuro de sus mercaderías.

De manera que es un error el pensar que habrá depósitos, dentro de las obras proyectadas, demasiado numerosos ni demasiado capaces para satisfacer todo el incremento comercial que el país ha de tener en breve tiempo.

Yo afirmaré que dentro de diez años lo que está proyectado y lo que se piensa habilitar no alcanzará en absoluto para el movimiento del país y que el Estado tendrá que pensar en ese futuro cercano para comenzar sus ampliaciones dentro de muy breve plazo.

Señor Manini Ríos — Eso es.

Señor Canessa — De manera, señor senador, que ya ve que no sólo no son bastantes los depósitos construídos ni los que se van á construir, sino que es necesario prever que es conveniente hacer más todavía, porque ellos no alcanzarán nunca al incremento rápido que el país tiene año á año.

Después, confunde el señor senador el “depósito” “hangar” con el “depósito” mismo. El “depósito” “hangar” tiene por objeto recibir las mercaderías dándoles la salida más rápida posible, mientras que el depósito propiamente dicho debe mantenerse para depositar las mercaderías que no tienen necesidad de salir inmediatamente y que se dejan en los depósitos fiscales porque no hay premura en hacerlas entrar en la plaza.

De manera que señala el señor senador un número que involucra todo: “depósitos”, “entreport” y “hangars”.

Señor Manini Ríos — Son tres “hangars”.

Señor Canessa — Como el hecho sobre la dársena número 1, entre los muelles A y B.

Señor Manini Ríos — Yo me alegro de la larga interrupción del señor diputado.

Señor Canessa — Muchas gracias, señor senador.

Señor Manini Ríos — Yo me alegro, porque lejos de desmentir viene á corroborar en cierto sentido lo que estaba diciendo.

No pretendo sostener la heregía de que el puerto de Montevideo sirva para todas las necesidades futuras del movimiento comercial del país, como lo acaba de decir muy bien el señor diputado.

Como ya lo sostuvo en la sesión anterior el señor diputado Gómez, el puerto de Montevideo va á tener que ser ampliado, so pena de que no podamos

recibir dentro de él todos los grandes buques que traigan carga para los países del Río de la Plata.

Pero, entonces va á haber otros espacios para los nuevos depósitos á construirse, y no es con la supresión de 30 metros de un solo depósito que se va á perturbar el movimiento actual de dicho puerto.

Señor Canessa — Eso no es verdad, señor senador.

Señor Manini Ríos — Si el movimiento actual se opera por término medio á razón de seis vapores diarios, todos los cuales no hacen la operación de carga y descarga sobre los muros de “quai”, porque es notorio que hay muchos vapores de ultramar que no hacen operaciones sino en el antepuerto...

Señor Canessa — No debiéndose hacer. Es necesario tomar medidas para que no se haga eso.

Señor Manini Ríos — Si ese es el promedio diario para dichas operaciones en el puerto de Montevideo, mientras esa situación de nuestro principal puerto no se modifique, ¿puede sostenerse que, por perderse 30 metros de longitud en un galpón se va á perturbar todo el movimiento comercial de la República?

Señor Canessa — ¿Quiere que le explique?

Señor Manini Ríos — Si me permite el señor diputado voy á terminar, para darle ocasión de que se pronuncie á sus anchas.

Luego, pues, señor Presidente, yo insisto en que hasta ahora todas las razones enunciadas, tanto por el señor miembro informante como por el señor diputado Canessa, no pueden persuadir á la Honorable Asamblea de que hay una razón de índole económica bastante poderosa como para hacernos llegar á la sanción del proyecto de ley que tiende á consumir ese verdadero sacrilegio edilicio, que consiste en la

supresión de todas nuestras vistas sobre la bahía de Montevideo.

He dicho, señor Presidente.

Señor Canessa — Pido la palabra.

Habiendo quedado demostrado que la cuestión, ó la parte higiénica de este asunto queda descartada, porque no afecta la higiene general de la ciudad...

Señor Salteráin — No apoyado.

Señor Canessa — ... porque no quita luz, no quita aire, y que queda reducido el problema de la construcción de estos "depósitos" "hangars" á su faz estética, voy á demostrar que, reconociendo que existe esa falta de estética al construir esos depósitos, conviene sacrificarla por la economía misma del puerto, porque hay que pensar que antes que nada se hace la obra para el puerto y no para embellecer ó desmejorar la ciudad. Y si no desconozco que desmejora en parte el panorama de las calles, tengo que reconocer la obligación de sacrificar esta parte de estética á la economía misma de la obra y su buena utilización.

Tenemos, señor Presidente, que se proyectan por las oficinas técnicas dos depósitos "hangars" sobre el muro de "quai" al Este del muelle B.

Estas obras del muro de "quai" están ejecutadas, son fijas y tienen una medida lineal de 393 metros.

Si nosotros aceptáramos la idea del doctor Manini Ríos, que pretende que se hagan dos depósitos, dejando entre ellos libre las dos calles de Juncal y Ciudadela, tendríamos contra la ciencia, contra la economía, contra lo que debe ser, que el aprovechamiento de ese muro de "quai" quedaría reducido á 187 metros sobre los 393 ejecutados como obra fija del muro.

Señor Manini Ríos — Según la solución tendenciosa que el señor ingeniero García de Zúñiga trajo á la Comisión.

Señor Canessa — Yo no puedo aceptar eso, señor senador.

Señor Manini Ríos — El señor García de Zúñiga trató de reducir todo lo posible las dimensiones de los galpones que debían proyectarse de acuerdo con nuestras ideas. Según las dimensiones que yo sostuve en la Comisión y que no fueron refutadas, á mi manera de ver, sería mucho más la cantidad aprovechable. Por otra parte, la cantidad no aprovechable se puede realmente aprovechar, como lo dije hace un momento: sobre los espacios abiertos habrá siempre mercaderías.

Señor Canessa — Sobre los espacios abiertos habrá siempre mercaderías, pero lo conveniente es que esas mercaderías, sean de la calidad que fueren, vayan á parajes cubiertos; no hay motivo ninguno que justifique dejarlas á la intemperie; se dejan por la necesidad misma, para aprovechar ese espacio libre que obligan á dejar las instalaciones de las vías y todos los servicios de los mismos depósitos y muelles. Pero no se dejan espacios para poner mercaderías, porque es conveniente que las mercaderías, sufran ó no á la intemperie, estén en depósitos cerrados, no en espacios libres, por la sustracción que pueda haber de ellas.

De manera que si se aprovechan los espacios libres no es porque se dejen intencionalmente con ese objeto, sino para utilización de las vías y otros servicios.

Si el señor senador pretende que se hagan dos depósitos, dejando libres las calles de Juncal y Ciudadela, yo declaro que para acceder á lo que desea el señor senador era necesario de los 393 metros de muro de "quai" aprovechar únicamente 187, y esto sería una heregía inadmisible é inaceptable.

De manera que habría que perder la mayor parte del muro en espacios libres para poner baldosas y cañerías, como pretende el señor senador.

Y no pueden hacerse de mayor tamaño. El señor senador dice que pueden hacerse de 80 metros y que quedarían instalados entre las calles Juncal y Bartolomé Mitre, eso no es posible porque lo impiden la instalación de las vías.

Señor Manini Ríos — Porque es inexorable según las oficinas técnicas.

Señor Canessa — Tan inexorable es, tan no puede reducirse más el radio de las curvas, que en el paseo que hicimos varios legisladores, vimos que los topes de dos vagones se montaron uno sobre el otro por lo cerrado de las curvas: no pueden, pues, reducirse más.

Señor Manini Ríos — Pero aún siendo inexorable...

Señor Canessa — En realidad estamos inexorablemente dentro de un espacio, entre dos curvas de donde no podemos salir (y esto puede verlo el señor senador en este planito que tengo en la mano), una va para los depósitos que se proyectan y la otra va a los depósitos del muelle B.

Luego ese espacio hay que respetarlo. No se puede construir un depósito sobre la vía misma, porque no lo permite hacer la cuadrícula que forman los soportes dentro del mismo depósito, que haría que la línea férrea se llevara por delante los soportes mismos del techo del depósito.

Se me dirá que, en Marsella existen depósitos que las vías atraviesan, pero esos depósitos no tienen pilares intermedios, son todos de una portada de 25 á 30 metros de ancho, no tienen soportes intermedios y por lo tanto permiten la entrada de las vías dentro de ellos.

De manera que para respetar esa

pequeña cuestión de estética — porque es pequeña, sin dejar de reconocer que existe — se han de sacrificar las buenas instalaciones del puerto mismo y eso es verdaderamente inaceptable.

Si se pretendiera, no ya lo que piensa el señor senador Manini Ríos, si se pretendiera solamente respetar las calles Juncal y Ciudadela construyendo un depósito de 46 metros, tampoco eso sería aceptable, porque no sólo encaja la construcción misma, sino que no tendría capacidad para admitir la carga de un buque.

Por regla general se calcula que un buque de 100 metros de largo tiene una carga de 4.000 metros cúbicos.

Ahora, con los depósitos...

Señor Manini Ríos — De la cual la décima parte es para nosotros, por regla general.

Señor Canessa — Será.

Señor Manini Ríos — De manera que no son 4.000 metros cúbicos.

Señor Canessa — Pero puede venir con la carga completa para Montevideo.

Señor Manini Ríos — Eso sería una ocasión singular, pero no ocurre frecuentemente.

Señor Canessa — Tenga presente el señor senador que estas construcciones no son para hoy solamente, son para el porvenir y es necesario que tengamos previsión en la obra que vamos á ejecutar.

De manera que un buque que tenga cien metros de largo, se admite que pueda tener una carga de 4.000 metros cúbicos.

Ahora bien; en esta clase de hangar depósitos no conviene ni se hace la estiba en altura, apenas alcanza generalmente en los puertos europeos á un metro cincuenta y en nuestro puerto se les va á dar dos metros, y esto se explica porque facilita la vigilancia y conservación de la misma mercadería,

porque conviene que esté presente, que esté á la vista de los guardadores de la carga.

Si construyéramos un depósito de 46 metros de largo, descontando el área necesaria para el tránsito dentro del depósito, quedaría reducido á 1.200 metros cuadrados el depósito.

No admitiría siquiera la carga de un solo buque; y una buena explotación de un puerto exige que la carga de un buque sea depositada íntegramente en un mismo depósito, sin necesidad de repartirla en distintos depósitos, por su clasificación, por su recibo, por su policía y por los mismos gastos de descarga que hacen que un buque, una vez parado, descargue completamente y por todas sus escotillas todo lo que tiene dentro de sus bodegas, sin necesidad de tener que moverse para ir á descargar á otro depósito.

De manera que siendo inaceptable que se reduzca á tan mínima parte el aprovechamiento de los muros de "quai" construyendo 187 metros de depósito para un muro de 393 metros, es necesario, siempre que se pueda conciliar la parte estética — que al fin se reduce á una sola calle — con la parte económica y con la parte que obliga á la construcción misma, como he dicho. La obra corresponde al puerto: hay que atender, pues, antes que nada, la estética misma del puerto y el aprovechamiento racional de este mismo puerto, y nosotros, en ningún caso, podemos sacrificar esta cuestión á un simple detalle.

Señor Manini Ríos — Por eso mismo me asombra la insistencia de la Comisión, porque es un detalle la falta de aprovechamiento de treinta y tantos metros.

Señor Canessa — No es un detalle.

Señor Manini Ríos — ¿No es un detalle entonces?

Señor Canessa — El detalle es el

de la estética. Me refiero á que no es posible sacrificar á este detalle la construcción de estos galpones.

En general, están rechazados mundialmente los galpones pequeños. Ahora la idea es hacerlos á lo largo de los muros, continuados y repartidos interiormente para evitar los casos de incendio, con paredes. Así tenemos en Calais algunos de 525 metros de largo; en el Havre todos sus hangars tienen de 80 á 170 metros; en Liverpool son todos continuados á la largo del malecón divididos por paredes de 90 en 90 metros. Fíjese el señor senador que los dividen de 90 en 90 metros, aceptando precisamente lo que dijo el señor senador: que era necesario para la descarga rápida de los buques un espacio de 90 á 120 metros. De manera que...

Señor Manini Ríos — Entonces no es indispensable la cifra inexorable de 120 metros.

Señor Canessa — Nadie ha hablado de la inflexibilidad de los 120 metros.

Señor Gómez — Es el largo máximo que se les puede dar.

Señor Manini Ríos — Si no es inflexible, esta afirmación se hizo en el seno de la Comisión y recordará el señor diputado que la hizo el señor ingeniero García de Zúñiga.

Señor Canessa — Si me permite el señor senador Manini, yo le voy á explicar que la actitud del señor ingeniero García de Zúñiga tiene su razón de ser, porque cuando presentó á la Comisión el plano de su oficina, se le preguntó si estaría bien aquello, porque alguien dijo que había medido á pasos y le parecía que no era así. En ese caso á un ingeniero no le queda otro camino que no hablar más, que no decir una palabra.

Señor Manini Ríos — El señor diputado quiere hacer un argumento personal, pero el señor diputado no va á hacer efecto con los argumentos

personales. Es perfectamente exacto.

Señor Canessa — Permítame el señor senador. Doy la explicación del ingeniero García de Zúñiga, que no dijo todo lo que quería decir, pero fué precisamente por la circunstancia esa, que al presentar el plano á la Comisión, alguien manifestó si estaría bien aquello, y él contestó que estaba bien, que era el plano hecho por la Oficina. Y uno de los presentes dijo: "porque yo he medido á pasos y no es lo que dice ese plano".

Señor Manini Ríos — Uno de la Comisión midió efectivamente á pasos la distancia y se lo hizo notar al señor ingeniero García de Zúñiga.

Señor Canessa — ¡Medido á pasos!

Señor Manini Ríos — No haga exclamaciones ni visajes el señor diputado.

Permítame.

Señor Canessa — Pero es inadmisibles que se pueda aceptar, que se compruebe, una medida á pasos.

Señor Manini Ríos — Yo no he sostenido que sea aceptable que una medida pueda hacerse á pasos.

Ese señor á que se refiere el señor diputado le dijo al ingeniero García de Zúñiga que le parecía que á "prima facie", por haber medido á pasos, que la distancia no era exacta. En cuanto el señor García de Zúñiga insistió en que eran planos hechos por él, ese señor (y pongo por testigos á los miembros de la Comisión presentes) no insistió en su afirmación, y lejos de eso, pidió disculpas al señor García de Zúñiga.

Señor Canessa — El hecho producido preparó el ánimo del ingeniero García de Zúñiga, que venía á dar datos, en forma que no los dió.

Señor Manini Ríos — Aunque fuera exacto todo lo que dice el señor Canessa, no veo la importancia trascendental que tenga en la cuestión ésta el argumento que trae á colación.

Yo lo que dije, y vuelvo á repetirlo, fué que el señor García de Zúñiga no lizo ó no quiso hacer argumentos ante la Comisión. Eso es exacto.

Luego, yo esperaba de la Comisión de Fomento — en la cual hay un técnico ilustrado como el señor ingeniero Canessa — esperaba que tuviera á bien ser más deferente con la Asamblea que lo que fué dicho funcionario con la Comisión Parlamentaria.

Señor Salteráin — ¿Me permite una interrupción?

Desearía saber cómo midió la cuestión higiénica la Comisión, si fué á pasos ó de qué otro modo.

Señor Gómez — Yo le puedo contestar al señor Salteráin. En la Comisión de Fomento hay dos médicos distinguidos: el doctor Sanguinetti y el doctor Toscano. Ellos podrán decirle cómo los médicos miden esas cosas.

Señor Canessa — Voy á continuar, señor Presidente.

Decía que la buena explotación de los puertos marítimos obliga ó impone ciertas medidas de las cuales no podemos ni debemos separarnos, porque es necesario aprovechar la experiencia ajena en nuestro beneficio, y cuando la experiencia ajena ha demostrado que científica y económicamente los depósitos pequeños son inconvenientes, es necesario que esa experiencia hecha á costa de otros la aproveche el país.

Por otra parte, la cuestión de dejar las calles abiertas y no ser interrumpidas por depósitos, no es una cuestión nueva: es una cuestión viejísima data desde cuando se inició el puerto mismo. No sé si la ocurrencia fué del ingeniero Andreoni ó del ingeniero Serrato; sé que uno de los dos, en el Consejo ó en la Oficina de Administración del Puerto, manifestó la conveniencia que para el embellecimiento de la ciudad habría en mantener ó dejar esas calles abiertas. Se hicieron los estudios

necesarios para ver si era posible contemplar esos deseos, y se vino á la conclusión de que, dadas las obras fijas de muelles y escolleras, era imposible, sin sacrificar al puerto mismo, mantener ó respetar la cuestión de estética de la ciudad. Por la inclinación de los muelles, en cualquier forma que fueran puestos los depósitos, siempre interceptarían los ejes de las calles, y para dejar estos ejes completamente libres de vistas al mar, habría necesidad de tomar diagonalmente esos depósitos, haciéndolos completamente inútiles.

No hay más que retener la figura del muelle B, la forma en que están los depósitos, para darse cuenta que el eje de las calles, prolongadas, corta en la forma que he manifestado los depósitos hoy construídos.

Decía, señor Presidente, que nosotros tenemos que aprovechar la experiencia ajena en estas obras, y la experiencia nos dice precisamente que nunca se ha llegado á construir depósitos aprovechables y económicos de menor largo de 80 metros, y así ponía el ejemplo de los grandes puertos como Calais, donde tienen 525 metros los "hangars"; en el Havre, de 80 á 180 metros; en Liverpool, que son continuos, á lo largo del malecón, divididos por paredes intermedias de 90 en 90 metros.

Señor Manini Ríos — Confiese el señor diputado — sin que esto tenga mayor importancia — que en esas ciudades no hay accesos de calles al mar, no son rectas, no dan vista al mar. De modo que á los efectos de la argumentación, no tienen importancia.

Señor Canessa — Ya le voy á contestar al señor senador.

En Glasgow tienen 506, y en Dundee tienen 90; en Rotterdam, 109 metros; y en Bremen, 138 á 165 metros de largo. De manera que la experiencia mundial

de explotación de puertos nos indica que no debemos hacer hangars menores de 80 metros de largo.

Se hizo la argumentación de por qué no se ponían los depósitos perpendiculares al muro de ribera. Debo prevenir que esta forma de colocar los depósitos se ideó y se ejecutó en parte en el puerto de Amberes, pero que los resultados fueron fatales, al extremo de tener que abandonar por completo esa construcción, porque tenían como único motivo conveniente el que las cargas fueran movidas sin tropiezo en el sentido que salían del buque, y en segundo, la parte estética dentro del puerto mismo, como cosa conveniente para esa construcción.

Veamos los inconvenientes que tenía inutilizar la zona donde deben ir las vías, donde deben entrar los vehículos para tomar las cargas respectivas, segundo inconveniente: trasladar en un sentido longitudinal las cargas, no directamente y con las grúas del buque, como se haría en los depósitos laterales, en el buque mismo. De manera que era un gasto el trasladarla de una parte de los depósitos al final de los depósitos; y estas dos condiciones impidieron continuar ensayando esa clase de depósitos, y técnica y económicamente fueron desechados; no se han construído más en ninguna otra parte.

Señor Presidente: á mí me hace extrema fuerza que este asunto ya celoso y cuidadosamente estudiado por varias corporaciones del país á las cuales hasta ahora no tengo por qué perderle la fe y la confianza que en ellas deposito, y con los datos que acabo de concretar, debe la Asamblea darse cuenta de la necesidad de apoyar las pretensiones de las oficinas técnicas del Estado y aceptar la construcción en la forma que lo propone, contemplando en parte los deseos de esta Asamblea en dejar libre una de las calles que va á inter-

ceptar la obra, que será la calle Ciudadela. Con esto demostraríamos que satisfecha la parte que pide la faz estética del asunto, aprovecharíamos de verdad la obra en su faz técnica y económica.

He terminado.

Señor Salteráin — Pido la palabra.

Señor Presidente — Tiene la palabra el señor diputado.

Señor Salteráin — Yo no tengo, señor Presidente, la pretensión de prolongar extraordinariamente este debate, ya bastante prolongado.

Voy á votar lo propuesto por el señor senador por Flores y á dar brevemente las razones de los fundamentos de mi voto. Me guardaré muy bien de rebelarme contra los dictados de oficinas técnicas tan respetables como á las que el señor miembro informante se ha referido, así como el señor diputado Canessa. Pero oficinas técnicas relativamente ¿en qué, señor Presidente? En construcciones de puerto, pero no en cuestiones higiénicas, porque en el repartido yo no veo que se haya tenido en cuenta para nada la opinión de los técnicos que se ocupan de cuestiones higiénicas en el país, como, por ejemplo, el Consejo de Higiene.

No obstante, acato con máximo respeto la opinión de las oficinas que hacen honor al país, como las que el señor diputado ha mencionado.

Las cuestiones estéticas, señor Presidente, la Asamblea lo sabe, no son cuestiones platónicas: son cuestiones higiénicas y á veces cuestiones económicas.

Obedeciendo á razones de estética —para no citar más que uno ó dos casos, los más conocidos—la Municipalidad de París demolió todo el barrio que da frente á Nuestra Señora, con lo cual se consiguió lo siguiente: beneficiar la situación higiénica de todo un barrio de la ciudad que es-

taba en las peores condiciones posibles. Años después, por razones idénticas, se abrió una arteria que llama la atención del mundo, la que pone en comunicación al teatro de la Ópera con la Avenida del mismo nombre. Razones higiénicas que son á su vez económicas; porque donde hay menos enfermos y menos muertos se gasta menos. De manera que no son razones tan platónicas como se supone.

Voy á hacer una pregunta. Todo el mundo sabe que la ciudad de Montevideo tiene partes más o menos sanas y que la más insalubre de ellas precisamente está constituida por la parte Norte de la ciudad (no lo digo yo, que no tengo autoridad ninguna para aseverarlo: lo dice la historia, la tradición, que es la parte Norte donde ha habido siempre epidemias, donde han tenido los focos mayor intensidad, no de ahora, sino de abolengo) — y si es cierto que se ha mejorado algo las condiciones higiénicas de Montevideo, no llega al extremo de ponerse en parangón la ciudad nueva con la vieja y el Norte de la ciudad, que no disponen de espacios anchos y dilatados.

Esas ventanas al mar pueden ofrecer perspectivas brillantes y risueñas á la salud pública, y vale la pena tenerlas en cuenta; no me parecen una gota de agua.

La parte Norte de la ciudad de Montevideo es la parte mala que es menester sanearla.

Ahora bien: ¿la Comisión ha tenido en cuenta cuál es la mortalidad, cuál es la morbosidad de esa parte de la ciudad comparada con las demás? Me parece que no; me atrevo á afirmarlo.

Señor Gómez — ¿Me permite una interrupción?

Señor Salteráin — Sí, señor.

Señor Gómez — Por lo pronto, en el Consejo de Administración del Puer-

to hay un representante del Consejo Nacional de Higiene que es la autoridad técnica por excelencia en la materia, y conforme se lo dije al señor diputado en una interrupción, en la Comisión de Fomento, hay dos médicos que, por razones de su profesión, conocen más que la generalidad de sus miembros las cuestiones de higiene, y ellos, que se han preocupado de este asunto, opinan que la higiene general de la ciudad y la del radio aquel no se perjudica con la construcción de estos galpones.

Señor Salteráin — ¿Y dan razón?

Señor Gómez — Entonces, el señor diputado cree que no se perjudica?

Señor Salteráin — La Comisión informante dice que esa cuestión "puede" perjudicar á la higiene de Montevideo.

Señor Gómez — Que "no puede".

Señor Canessa — ¿Y cuáles son los puntos concretos en que se ataca á la higiene con esta construcción?

Señor Salteráin — No puedo contestar á los dos al mismo tiempo.

Señor Gómez — En cuanto á la parte Norte de la ciudad de Montevideo las propias obras del puerto han contribuido de una manera sensible á su saneamiento por la construcción de la rambla y los nuevos colectores.

Señor Salteráin — Hasta cierto punto, punto y coma; porque los saneamientos que se han hecho están en condiciones tales que acaso no merecen que se les denomine así.

El señor diputado Canessa, que es más versado, puesto que es ingeniero, lo sabe mejor que yo.

Señor Canessa — Yo no sé eso en absoluto.

Señor Salteráin — Pues eso debía saberlo, porque es fundamental.

Señor Canessa — Vendría á ser una especie de denuncia, y habría que ave-

riguar si esos hechos suceden en esa forma.

Señor Gómez — Ahora, que esas calles y rampla de una manera transitoria, se encuentren en malas ó buenas condiciones, yo no lo sé; pero de cualquier manera se trata de una obra pública importante que se hizo con el propósito de contribuir al saneamiento de toda esa región.

Señor Manini Ríos — Pero no está en tela de juicio la obra del puerto: se trata de los galpones.

Señor Gómez — Yo contestaba al doctor Salteráin á propósito de una pregunta que me hizo.

Señor Manini Ríos — No importa que las obras del puerto en general hayan hecho bien á la higiene de la ciudad: lo que hay que examinar es si los galpones hacen mal ó bien.

Señor Gómez — Dicen los que entienden, que no hacen mal.

Señor Salteráin — Decía, señor Presidente, que la Comisión, según mi juicio, no ha resuelto el punto; y por eso preguntaba yo si lo ha hecho, si está en condiciones de decirme cuáles son los caracteres de la morbosidad y mortalidad de esa zona.

Señor Canessa — En qué afectan los galpones á la morbosidad era lo que yo preguntaba; cuáles son los puntos concretos; en qué forma la construcción de los galpones ataca la higiene. ¿Le quita aire? ¿le quita luz? No le quita. ¿Cuáles son los puntos que escapan á mi incapacidad en la materia?

Señor Salteráin — El señor diputado Canessa me disculpará si le interrumpo, porque debe quitárseles.

El señor diputado entenderá perfectamente de cuestiones de curvas...

Señor Canessa — Y de rectas.

Señor Salteráin — ... y de lo que se relaciona con su carrera; pero decir delante de un grupo de médicos, que una calle que cierra una zona que modifica

las condiciones de aereación y de luz, no perjudica á la higiene, es absolutamente permitirme que, con suma benevolencia le diga que no es una persona versada en la materia.

Señor Canessa — He declarado mi incapacidad en la materia; pero no desconozco que los ingenieros sepan algo de higiene. Le digo al señor diputado que está mal impresionado; que cree que se cierra una calle y nó hay tal cierre, porque de la línea de edificación de la ciudad á esta construcción hay una verdadera plaza de 150 metros de largo.

De manera que ¿cómo puede aceptarse lo que decía el señor diputado, que esta construcción cierra la calle, si no la cierra, si contempla una hermosa plaza en la boca de la calle?

Señor Salteráin — ¿Ha terminado?

Señor Canessa — Sí, señor; muchas gracias.

Señor Salteráin — Decía, señor Presidente, que la ciudad de Montevideo, en su parte Norte, es relativamente poco sana y lo comprobaba con la historia de todas nuestras epidemias...

Señor Canessa — No lo niego.

Señor Salteráin — ... tanto más serias, cuanto que se trata de una zona en la cual la población ha disminuído sin haber disminuído relativamente la morbosidad; y la morbosidad, para los que se ocupan de cuestiones fundamentales de higiene, es una cuestión que tiene relación directa, fundamental, estricta, con la habitación, con el aire, con el sol, con la luz, por Dios!

¿Qué no se cierran dos ó tres calles en Montevideo? Negarlo, es cerrar los ojos á la evidencia y á la luz.

Cualquiera de los señores senadores ó diputados que están aquí presentes, han tenido ocasión de pasear por la bahía y ver cómo se ha modificado el

aspecto risueño de Montevideo en la parte Norte.

Y al decir aspecto risueño, no hablo de condiciones amables, como á las que se refería el señor senador, perfectamente bien. No: al hablar del aspecto risueño, hablo del aspecto higiénico, porque brisas y sonrisas es aire, es luz, es higiene! Higiene es economía.

Insisto en eso.

Negarlo, es negar que en estos momentos nos alumbran lámparas eléctricas, porque aquellas zonas, que eran algo oscuras, son ahora lúgubres y sombrías.

Ante esa evidencia, — que es evidencia notoriamente, — se tiene que meditar un poco antes de afirmar que es necesario absolutamente que se hagan los depósitos en la forma que se prescribe. Por eso me animo á poner un punto y coma y á preguntar á la Comisión si ha tenido motivos fundamentales para que, torciendo lo que la higiene aconseja en todos los países del mundo — y serían innumerables los ejemplos que podría presentar al señor Canessa, como él ha traído ejemplos pertinentes al puerto — y sujetándose en forma absoluta, nada más que á la parte económica, — se dejen de lado las cuestiones de estética, que como ya dije y repito hasta el cansancio, son cuestiones de higiene.

Si la Comisión ha tenido motivos fundamentales, puede ser que me convenza: no soy un terco, ni un empeinado; pero estudiando minuciosa y pacientemente el desenvolvimiento de la población de Montevideo en esa zona desde que hay estadística y censo, hasta la fecha, tengo todos los motivos para negarle en absoluto mi voto.

He terminado, señor Presidente.

(Ocupa la Presidencia el doctor Pérez Olave).

Señor Toscano — Pido la palabra.

Señor Presidente — Tiene la palabra el señor diputado.

Señor Toscano — Quiero manifestar, después de las observaciones que acaba de hacer el señor Salteráin, las consideraciones que ha aceptado la Comisión informante, basada en argumentos de higiene, para aceptar que en realidad la salubridad de esa parte de la ciudad no se modifica en absoluto con motivo de la construcción de los galpones.

Señor Salteráin—¿Y relativamente?

Señor Toscano — Ni relativamente.

El señor diputado, que es más versado que yo en cuestiones de higiene, me va á dar la razón.

Las condiciones higiénicas de una población están representadas por el aire, por la luz, por el saneamiento de su suelo, por las aguas que usa, por sus construcciones, y hasta en la zona dada, por su tráfico.

Las construcciones del puerto de Montevideo en esa parte y de los galpones á que nos estamos refiriendo, han modificado indudablemente la mayoría de estas condiciones y las ha modificado en un buen sentido.

Es indudable que para llegar á afirmar en absoluto que esas modificaciones son favorables, puede uno valerse si no de una argumentación "á priori" y no "á posteriori", como lo hace el señor Salteráin, porque no podemos estar desde ya estableciendo una estadística demográfica de morbosidad y mortalidad cuando recién la obra se comienza.

Señor Salteráin — Puedo demostrar perfectamente con estadística que esa zona era mala cuando estaba descampada y abierta á todos los vientos.

Señor Manini Ríos — Apoyado.

Señor Salteráin — Y si la hacemos peor, ¿resultaría mejor?

Señor Gómez — No dice eso; no es exacto.

Señor Toscano — Tal vez no me explique bien.

Yo estoy diciendo que á pesar de todas esas condiciones de apertura, de aire y de luz que tenía antes, esa zona era mala, era la zona peor de toda la ciudad de Montevideo, bajo el punto de vista higiénico. Indudablemente no lo era porque le faltara aire y luz; lo era porque su suelo estaba completamente infectado, porque se había convertido en depósito de los desechos de casi toda la parte Norte de la vieja ciudad.

Esas condiciones, que son las peores — y el señor doctor Salteráin lo sabe perfectamente bien — han sido favorablemente modificadas por la construcción de obras de salubridad que ha sido necesario hacer con motivo de la construcción del puerto.

De modo que ya hay una razón fundamental dentro de la prosecución de esta obra, que representa la misma obra, para que se haya modificado en un sentido favorable la salubridad de esa zona de la ciudad.

Señor Salteráin — Eso no ha pasado, porque la mortalidad y morbosidad no es ni mejor ni peor.

Señor Toscano — El doctor Salteráin, que conoce más estadística que yo, sabe perfectamente que no puede tener un índice para establecer que la obra es peor.

Señor Salteráin — Como el señor diputado no lo tiene para decir que es mejor. Yo lo tengo para decir que es peor, con la diferencia que tengo los hechos.

Señor Toscano — Dentro de lo racional, dentro de los principios de la ciencia de higiene, diciendo que se ha mejorado su subsuelo, no quitándole absolutamente nada de luz en esa región de la ciudad, no quitándole aire,

favoreciendo, por el contrario, sus corrientes de aire, porque se le deja una plaza, como ha dicho el ingeniero señor Canessa, de 150 metros frente á esas construcciones, mejorando su tráfico, son todas estas consideraciones las que tienen que traer fatalmente el mejoramiento higiénico de la zona. No es cuestión de ponerse y decir: "que eso no es exacto hasta que en el porvenir lo demuestre la estadística que es mejor". Es indiscutible que si deseamos modificar la salubridad en una región cualquiera, lo hacemos dentro de los principios generales de la higiene. Los resultados estadísticos posteriores confirmarán ó no las previsiones. Pero, antes que todo, tenemos el racioamiento para hacerlo bien y dentro de lo racional, en las condiciones que se modifica la salubridad de esa zona; no se empeora; al contrario, se mejora.

En esas consideraciones es que la Comisión de Fomento ha aceptado que no perjudica directamente la higiene de esa zona; que el tráfico va á estar mucho mejor distribuido, porque se va á tener precisamente una zona de 150 metros de largo, en lugar de estar encajonado en una calle como la calle 25 de Agosto con el tráfico de peatones y carros, una de las causas que hacía insalubre esa región.

Por otra parte, el aire no va á perder nada; la luz mucho menos. Es absurdo pretender que esos galpones puedan quitar luz y aire á esa región de la ciudad.

Es indiscutible que hay razones que pueden pesar en la insalubridad de esa zona, pero ya son consideraciones de orden higiénico que no tienen nada que ver con la construcción de galpones, — me refiero á lo que es un mal general de la ciudad, — la falta de agua en abundancia, por ejemplo, la deficiencia de las construcciones en general, especialmente en esa zona que es antiquísi-

ma, que es una de las razones que hay que tener en cuenta cuando se hacen consideraciones demográficas pertinentes á esas regiones...

Señor Gómez — Pero con las aguas corrientes tuvo mucho mejoramiento.

Señor Toscano — Tomando en consideración estos principios higiénicos es que la Comisión ha aceptado, — creo que con perfecta razón, — que los galpones proyectados no pueden perturbar en nada, y que aún podrían considerarse en principio que tienden á mejorar las condiciones de esa región por causas concomitantes.

Señor Sanguinetti — ¿Me permite una interrupción?

Señor Toscano — Sí, señor.

Señor Sanguinetti — El distinguido compañero ha olvidado un argumento que se ha tenido en cuenta, y que trae hasta cierto punto una demostración fundada precisamente en la experiencia que exige el doctor Salteráin, que la interposición de la larga pantalla que se presenta al Este de la bahía y sobre la Avenida de la Paz, formada por largos galpones del Ferrocarril, en nada ha desmejorado las condiciones higiénicas de aquel barrio en que está interpuesta, por lo menos desde el punto de vista del índice de su mortalidad.

Señor Salteráin — ¿Está seguro?

Señor Sanguinetti — Casi seguro; por lo menos son los datos que todos tenemos. Supongo que las epidemias á que se refería el doctor Salteráin, que estallaban é infectaban la parte Norte de la ciudad, sobre todo la calle Ciudadela, eran allá por el año 65, cuando se desarrolló en aquel lugar la fiebre amarilla; pero en aquel entonces la población en esa zona estaba formada por casillas, donde todo se vertía debajo de ellas. Por otra parte, el lugar de la ciudad donde se trata de interceptar una angosta calle está en mejores condiciones que la

parte Este á que nos referimos, porque aquí la edificación está sobre una verdadera península, donde el viento Sur siempre, por suave que sea, tiene gran poder y hace perfecta la ventilación; y el viento Norte casi sería deseable, que en determinados días la pantalla que formará el galpón en cuestión, lo evitara todo lo posible, por las razones que el doctor Salteráin sabe mejor que yo.

Señor Salteráin — Muchas gracias, pero no estoy de acuerdo.

Es eso lo que tenía que decir.

Señor Toscano — Esas consideraciones son perfectamente pertinentes al caso.

Voy á concluir, señor Presidente, dejando expuestas estas consideraciones, y del mismo modo que el doctor Salteráin desafía que estas cosas no pueden probarse en absoluto, yo lo invito á que demuestre dentro de qué principios higiénicos estas instalaciones pueden perjudicar á la salubridad en la ciudad.

He dicho.

Señor Otero — Pido la palabra.

Yo creo que no será posible, señor Presidente, seguir tratando este asunto en la sesión de hoy, porque me parece que, ó hay número justo, ó no lo hay, para seguir sesionando.

Yo voy á tener necesidad de hablar con alguna extensión. Tengo una larga experiencia en materia portuaria, y debido á haber estado en contacto con muchos ingenieros, en noble compañía, he conseguido formar opiniones bastante precisas...

Señor Presidente — No hay número para poder continuar la sesión. Por lo tanto, queda terminado el acto.

(Eran las 6 y 25 p. m.).

Juan A. de la Bandera.

Jefe de Taquígrafos.

de la H. C. de Senadores.