

9.^a SESION ORDINARIA

CELEBRADA EL DIA 27 DE MAYO DE 1913

Preside el doctor Adolfo H. Pérez Olave

(Segundo Vicepresidente)

SUMARIO

1—Asistencia.

ORDEN DEL DÍA:

2—Continúa la discusión del proyecto de ley sobre obras de superestructura del Puerto de Montevideo.

Entran al salón de sesiones, á las 5 p. m., los señores senadores: Otero, Accinelli, Enciso, Manini Ríos, Repetto, Albín, Saldaña, Rodríguez, Suárez y Varela Acevedo; y los señores representantes: Abellá y Escobar, Aguiar, Amézaga, Areco, Avegno, Bélinzon, Borda y Pagola, Callorda, Cachón, Canessa, Canosa, Cañizas, Carvallido, Colistro, De los Santos, Díaz, Doría, Espalter, Ferrer Olais, Freire, Frugoni, García Fuentes, Giribaldi Heguy, Gómez, Herrera, Icasuriaga, Iglesias, Lagarmilla, Lezama, Martínez, Martínez García, Melián Lafinur, Mendivil, Miranda, Moratorio, Mora Magriños, Muró, Negro, Oliver, Olivera, O'Neill, Ortiz, Paullier (don Federico), Pelayo, Peyrou, Pittaluga, Prando, Puppo, Ramasso, Ramón Guerra, Rodríguez, Rücker, Salteráin, Samacoitz, Sánchez, Sanguinetti, Schelotto, Schinca, Segovia, Semblat, Sierra, Sónora, Sosa, Toscano, Travieso, Varela, Varzi, Vecino, Vidal y Vidal Belo.

Total: 82.

Faltan:

CON AVISO

Los señores senadores: Vidal, Arena, Fleurquin, Astigarraga y Espalter; y los señores representantes: Aragón y Etchart, Castro, Gilbert, Hontou, Martínez Thedy, Miláns, Narancio, Paullier (don Juan), Rodó, Stirling y Zorrilla.

Total: 16.

SIN AVISO

Los señores representantes: Etchevest, García, Magariños Veira, Oneto y Viana y Pons.

Total: 5.

CON LICENCIA

Los señores senadores: Castro y Soca; y los señores representantes: Barbosa y Massera.

Total: 4.

Señor Presidente — Está abierta la sesión.

No hay asuntos de qué dar cuenta.

Se va á entrar á la orden del día con la discusión del proyecto de ley relativo á obras de superestructura en el puerto de Montevideo.

Tiene la palabra el señor senador por Artigas, que había quedado con ella.

Señor Otero — Señor Presidente: tengo, ante todo, que pedir disculpa á la Honorable Asamblea por haber demorado la solución de este asunto; he creído que era mi deber, en cuestiones del puerto, fijar ciertas líneas precisas de apreciación, para éste y para otros casos que puedan ocurrir más adelante.

He dicho deber; — puedo acentuar, agregando que es un deber de patriotismo, por la magnitud y la trascendencia que tienen para el país los asuntos del puerto de Montevideo.

A primera vista, parece tratarse de una cuestión nimia, es decir, de la apertura ó del cierre de una calle secundaria: pero dentro de esta cuestión,

nimia de apariencia y de forma, hay una grave cuestión de fondo, y es la de apreciar la manera cómo se dirigen y se han dirigido las obras de superestructura del puerto, y el criterio unilateral que generalmente ha dominado en las oficinas técnicas.

Esto último es lo que deseo hacer resaltar principalmente, con tanto mayor motivo, cuanto ha sido costumbre, — muy racional por cierto, dada la confianza que deben merecer las oficinas técnicas de cualquier naturaleza, — por haber sido costumbre, digo, en el Cuerpo Legislativo, el pasar rápidamente sobre los informes de esas oficinas y aceptar sus conclusiones, viniendo, como resultado final, á ser ellas las que, con criterio unilateral é incompleto, resolvieran de hecho muchos graves asuntos.

En la sesión penúltima, el señor senador por Rocha, doctor Varela, hizo una observación que revestía lógica completa. Fué ésta: si los depósitos á construir están considerados particularmente con relación á los buques de 150 metros, no se comprende cómo se averiguarán frente á ellos los buques que tengan una mayor longitud, es decir, 200 metros ó más.

Es necesario que la Asamblea se fije bien en todo el alcance de esta observación, porque ella coloca la cuestión en un terreno de gran claridad.

La Comisión, siguiendo las indicaciones de la Oficina Técnica, toma el buque tipo de 150 metros y ajusta á ese buque, únicamente, la extensión longitudinal de los depósitos.

¿Por qué razón, señor, se adopta ese tipo de buque de 150 metros de largo, cuando el buque eventual puede ser de 100, de 200 ó de 300 metros?

El señor miembro informante de la Comisión no encontró otra salida sino la de relacionar el asunto con la profundidad del puerto y manifestar que

los fondos en aquel paraje serán tan sólo de 10 metros y que con esos 10 metros no podrán entrar buques de más de 150 metros de largo.

Naturalmente, para los que no conocen esta materia, la respuesta es categórica y completa; pero, para los que estamos ligeramente enterados de ella, la respuesta no puede ser, en manera alguna, satisfactoria. Porque es necesario, señor Presidente, que se sepa que, cuando la Comisión que intervino en la confección del proyecto del puerto de Montevideo aceptó los fondos de diez metros, no tuvo en vista tan sólo los buques de 150 metros, sino que también pensó en los de largo mucho mayor.

Señor Canessa — Apoyado: es exacto.

Señor Otero — Las proporciones admitidas hoy en día se fundan en la realidad y en las comunicaciones ya célebres hechas á los Congresos de Navegación por los ingenieros Corthell, americano, y Vetillart, francés, de acuerdo con las cuales se prevé un aumento en el tamaño de los buques.

Y hay que observar, señor Presidente, que el calado de 10 metros 7 centímetros, indicado para lo futuro, por el ingeniero Corthell, es proporcionado á los buques de 300 metros, y que hay muchos ya hoy que pasan de 200 y que no alcanzan el calado de 10 metros en plena carga. Por consiguiente, la observación que hacía el señor senador Varela Acevedo tenía un fundamento lógico evidente, correspondía á la realidad de los hechos presentes y á las probabilidades de futuro, y á la aspiración pública de acompañar el movimiento universal y hacer entrar al puerto de Montevideo buques de 200 á 300 metros de largo.

El argumento, al no ser debidamente contestado, quedó ileso como una afirmación, como una demostración del criterio unilateral de la Comisión, la que ajustó, por seguir á la Oficina Téc-

nica, los depósitos á la medida de 150 metros, como si fuera la única real ó probable.

En general, — y digo en general, aunque en esta materia no hay términos absolutos ni leyes consagradas y el término “ciencia” está de más, como lo demostraré más adelante, — en general se admite en las grandes dársenas el hangar continuo y extenso, y se admite porque, junto al hangar extenso, indefinido, pueden ir colocándose los buques uno á continuación del otro, cualquiera que sea el tamaño que tengan. De manera que si hay 1.000 metros corridos de hangar, como por ejemplo sucede en alguna de las dársenas nuevas de Hamburgo, puede venir un buque de 100 metros y colocarse á continuación de otro de 200, y puede después seguir un tercero de 100, de 150, de 125, etc., etc. Es decir, de longitud variable.

Se admite, pues, el hangar continuo, teóricamente, como una ventaja, pero, á pesar de esa ventaja, casi siempre se prefiere el hangar interrumpido.

¿Por qué razón se hace interrumpido? Se hace, en primer término, para evitar la propagación de los incendios, y, en segundo, porque hay ciertos servicios transversales que á veces conviene que se hagan entre hangar y hangar, servicios que no es del caso explicar ahora.

Resulta, por lo tanto, que, aun admitiendo que convenga el hangar continuo, se hacen con soluciones de continuidad.

Si se observa, por ejemplo, el plano del puerto de Hamburgo, se verá que los hangares están separados unos de otros por verdaderas soluciones de continuidad equivalentes a la calle que discutimos.

Pero eso no quiere decir, señor Presidente, que esos hangares correspondan, desde una solución de continui-

dad á la otra, exactamente, á las dimensiones exactas ó aproximadas de un buque; porque muchas veces sobra extensión de buque, cuando hay varios, y otras sobra extensión de hangar.

En otros términos: la solución de continuidad que representa una calle más ó menos del tamaño de las naves, no tiene mayor importancia para el caso, porque no se considera, ni importa, la solución de continuidad “material”, es decir, el hecho material de que el galpón no siga, de que haya una calle intermedia; lo que se considera é importa es la solución de continuidad “racional”. Eso es lo que conviene evitar. Si la descarga puede hacerse sin inconveniente, á pesar de la calle, no hay objeto en cerrarla ni perjuicio en abrirla. Es el caso nuestro, precisamente: aunque hagamos un galpón de 40 metros y otro de 80 al lado, aunque conservemos la calle Juncal, que me parece tiene 11 ó 12 metros, todo se reduce á colocar, en caso necesario, la grúa en el eje de la calle misma. Si la grúa es de pórtico, no necesita apoyarse en ningún riel superior, y, si es de medio pórtico, se apoya en el riel que va de un hangar á otro, como sucede en los hangares que acaban de construirse en el muelle B. La grúa recoge las mercaderías en la escotilla y las deposita en las puertas de los galpones, junto á las esquinas: todo se reduce á que el brazo de la grúa sea mayor ó menor, asunto de secundaria importancia.

Ahora, si se tienen en cuenta para el caso los edificios construídos últimamente en el muelle B, — tipo que aceptan la Comisión y la Oficina Técnica, — se observará que los transportadores que pretende colocar la Oficina salen por las puertas de los galpones y corren por la galería que está delante, pudiendo ir, por esa galería, hasta la extremidad.

De modo que las mercaderías saca-

das del buque, aunque esté frente á la calle, pueden ser puestas en la esquina de la galería por la grúa y recogidas por los transportadores en las mismas condiciones que las otras que salen de escotillas colocadas "materialmente" frente á los edificios. No hay continuidad "material", pero hay continuidad "racional".

Se puede, pues, dejar la calle, aún dentro de la idea de la continuidad del hangar.

Voy á pasar á otro orden de relaciones: se argumenta insistiendo en que la capacidad de los galpones debe corresponder á la capacidad de los buques que están delante de ellos.

Hay en esto dos errores: uno de falsa generalización y otro de confusión entre las capacidades materiales y las capacidades racionales correlativas. Se empieza por admitir que los buques serán muy grandes, y luego, que todo muelle de ultramar debe tener galpones correspondientes al máximo de capacidad de esos buques. Y no es así, señor Presidente. Si nuestro puerto fuera terminal, se comprendería la frecuencia de esos grandes transatlánticos completamente llenos, con diez mil ó veinte mil toneladas de carga, y habría que pensar en enormes galpones, para responder á la capacidad de todas sus bodegas. Pero, siendo un puerto de escala, como lo es, la relación de capacidad es otra.

No hay para qué exagerar el tamaño de los cobertizos ó abrigos destinados á las mercaderías que se desembarcan.

La relación que se exige en los puertos terminales, ingleses ó alemanes que reciben diez y ocho, diez y nueve ó veinte mil toneladas traídas por un buque y que tienen que colocarlas bajo techo, rápidamente, ó á lo menos, una gran parte de ellas, no se presenta entre nosotros, ni se presentará por mucho tiempo, por razones que sería largo

expresar, especialmente por razones de estadística comercial.

Si se compara el comercio de los puertos europeos con el nuestro, se verá que no hay posibilidad para esa gran capacidad, y que no es dado esperarla por mucho tiempo.

A lo más á que podemos aspirar es á que el nuestro sea un puerto de gran movimiento de tránsito, principalmente de transbordo directo como Hamburgo; y á que los buques que van á Buenos Aires, dejen y tomen una parte de la carga.

Estas consideraciones concretas creo que colocan el problema de las capacidades relativas del buque y del hangar en un terreno de buen sentido...

Este asunto de la relación de los galpones de desembarco, su forma, su altura, etc., con el tamaño de los buques y con la mejor, más barata y más rápida recepción, distribución y almacenaje de las mercaderías, ha sido ya materia de discusión, dos veces, en los Congresos de Navegación.

Fué tratado en el Congreso de Navegación de Bruselas, y no se llegó á una conclusión precisa.

Después de diversas comunicaciones y opiniones presentadas por los congresales que se ocuparon de esa materia, el Congreso resolvió lo siguiente: (traduzco del francés): "Considerando la influencia preponderante que elementos variables en los diferentes puertos, principalmente la naturaleza del tráfico y los hábitos comerciales, deben ejercer sobre las condiciones de establecimiento de los hangares y de los entrepôts: La cuarta sección es de opinión que no hay lugar á formular reglas generales respecto de esas condiciones de establecimiento; las disposiciones adoptadas en cada caso particular, es interesante conocerlas, á título de indicación para casos análogos".

No hubo, señor, algo que pudiera

considerarse como una solución científica, es decir, una ley general á la cual todo debiera ajustarse; la solución se limitó á una indicación de empleo por analogía. Y sabido es que la analogía, como argumento eficaz, tiene su valor cuando es real, cuando es perfectamente definida; pero no puede llevar á decir: todos los hangars deben tener esta forma, esta extensión, este ancho, ú otras condiciones semejantes.

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

Señor Otero — Sí, señor.

Señor Canessa — Si es cierto que el Congreso de Brsuelas no llegó á establecer un metraje fijo para el largo de los hangares, no es menos cierto que todos los "rapporteurs" á una, indicaron que los hangares debían tener siempre como mínimo 80 metros de largo; y esto, es consecuente con lo que nos enseñan todos los tratados sobre explotación de puertos.

Tengo en la mano el tratado del Barón Quinette de Rochemont, sobre trabajos marítimos, y precisamente dice: "Los hangars pueden ser establecidos sobre todo el largo del "quai" á que han de servir, como en el bassin Vauban en el Havre y en el Albert dock de Londres, pero en general se prefiere limitar su largo, construyendo hangars discontinuos.

Esta disposición hace un poco más difícil el emplazamiento de los buques sobre el "quai", de manera que sus "panneaux" se encuentren siempre frente á una superficie cubierta, pero ella ofrece la ventaja de limitar los siniestros en caso de incendio y de establecer comunicaciones fáciles entre los espacios que se encuentran de una parte y otra de los hangars".

Si el señor senador ha entendido la lectura que acabo de hacer, parecería desprenderse de ella que está en contradicción de lo que yo sostengo. Preci-

samente, no: apoya lo que sostengo, y lo confirma, porque, no siendo el autor partidario de los hangars continuos, viene á la conclusión de que hay que hacerlos discontinuos; pero entonces establece, conforme á la teoría que él sustenta: "Las superficies descubiertas que separan así los hangars son, por otra parte, utilizadas con mercaderías gruesas que no sufren a la intemperie", y de acuerdo con esto, continúa el autor nombrado: "Se han establecido hangars discontinuos en Dunkerque, Havre, Amberes, Hamburgo, Amsterdam, etc. El largo varía en Dunkerque de 120 á 150 metros; en Havre, de 77.50 á 160; en Amberes, de 60 á 120" — previniendo que en Amberes esos de 60 son los que se hicieron perpendicularmente al muro de "quai", que luego fueron desechados por inconvenientes, porque se ha demostrado que no conviene llevar las mercaderías en sentido perpendicular al "quai", como se pretendía hacer en estos galpones, y por eso ya no se hacen en esa posición; — "en Hamburgo, de 103 á 224; la distancia comprendida entre dos hangars consecutivos es: de 40 metros en el Havre, de 14 en Dunkerque, de 12 á 24 en Amberes, de 16 á 50 metros en Hamburgo. En el Havre un muro de cerco une entre sí las partes superiores de los hangars".

De manera que este señor Barón Quinette de Rochemont es contrario á la teoría que yo había expresado de las ventajas de los hangars continuos, y, sin embargo, dice que ese tamaño de hangars no debe ser limitado á menos de 80 metros, lo que demuestra, teniendo presente la buena utilización de los hangars y no obstante ser partidario de los discontinuos, que, por lo menos, deben tener 80 metros.

Señor Manini Ríos — Lo que demuestra que no es necesario que sean de 120 metros.

Señor Canessa — Lo que quiere decir es que, aún siendo pequeño el hangar, no admite nunca racionalmente 40 metros de largo.

Señor Manini Ríos — Pero puede admitir 80.

Señor Canessa — Eso es precisamente lo que yo indicaba á la Honorable Asamblea, que no debe admitir, en este caso, que se construya un hangar que no tenga más que 40 metros de largo.

Muchas gracias, señor senador Otero.

Señor Otero — Muy bien.

Hace un momento yo decía, señores, que el error mayor que se cometía aquí era el error de hacer generalizaciones equivocadas, y el señor representante acaba de darnos un ejemplo más de lo mismo.

En el momento en que acabo de presentar el problema en su verdadero terreno, es decir, que no hay un principio científico al cual se puedan ajustar todas esas cosas, el señor diputado viene y nos trae una opinión individual.

Señor Canessa — Pero, señor senador! yo podría traer muchas opiniones. Por no molestarlo, por no interrumpirlo en su discurso, es que no continué demostrándole que en ese mismo Congreso que el señor senador cita, de Navegación, habido en Bruselas el año 1908, todos los que se preocuparon de esta cuestión están contestes en afirmar lo que acabo de decir. Y en su oportunidad tendré el placer de leer lo que estos señores dicen en sus correspondientes "rapports" ó informes. De manera que no es una sola opinión, sino la general de los que entienden y se ocupan de la materia.

Señor Otero — Todavía no me ha comprendido el señor diputado, ó yo me he expresado sumamente mal. Lo que pido, señor, no son ni una, ni dos, ni tres, ni cuarenta, ni cincuenta opiniones aisladas. Lo que pido es el principio general aceptado; es el principio

aplicable "á todos los casos". Porque lo que se llama ciencia es aquello que está expresado en forma de ley general y que cualquiera puede verificar y aplicar.

Pero, cuando viene uno que dice y asegura que los hangares deben ser de tal extensión, viene otro y dice que no se hacen de esa extensión en tal puerto, y se hacen de tal forma en otro, y son de 50, de 60 ó de 200 metros; cuando se ve que hay y no hay soluciones de continuidad, que hay variaciones de todas clases, y cuando viene un Congreso compuesto por esos señores eminentes á los cuales hace referencia el señor representante, y hace la declaración concluyente que acabo de leer, en la cual se dice que las condiciones del establecimiento dependen de un conjunto de circunstancias variables en cada caso; cuando la 4.a sección, que se ocupó de esa materia, es de opinión que no hay lugar á formular reglas generales y que las disposiciones adoptadas en cada caso particular son sólo interesantes á título de indicaciones para casos análogos, — entonces lo que resulta es que no hay ciencia, no hay generalización científica, no hay principio; lo que hay, como técnica, es sólo una cantidad de casos concretos inseparables de las circunstancias particulares de cada uno.

Señor Canessa — No apoyado, señor. Yo no puedo aceptar como técnico semejante cosa.

Precisamente, en este mismo Congreso en que han intervenido tantas personas especialistas en el asunto, si no se han llegado á precisar reglas estrictas y fijas, y á decirles á los constructores del puerto; "el hangar debe tener 100 metros, y no 100 metros y 80 centímetros", se ha llegado á términos prácticos de resolver estas cuestiones, y esos términos prácticos son precisamente la relación que debe haber entre

los espejos de agua, el largo del muro de quai y la superficie cubierta de hangares.

De manera que yo, aceptando como acepto lo que dice el señor senador, de que no se ha llegado á una fórmula precisa que no se pueda salir de ella, tengo que aceptar también las resultancias del trabajo de esos Congresos, que no tendrían objeto si no se aceptaran; y no podrá negar el señor senador Otero, que es muy versado en estas cuestiones, que deben resolverse con ese criterio; no es "porque sí" y cualquier área no sirve para construir; y cualquier área que se destine á la construcción de hangares no es indiferente á su buen aprovechamiento: debe tener su relación con los servicios que va á prestar, con el largo de los muros de "quai".

Señor Otero — Veo que no me ha comprendido el señor representante; no habré expresado bien mi argumento todavía. Estamos desde hoy en lo mismo.

Señor Canessa — Lo lamento, señor senador.

Señor Otero — Lo que yo estoy manifestando es que las oficinas técnicas y el señor diputado, técnico á quien respeto mucho, y á quien estimo y considero como profesional...

Señor Canessa — Agradezco mucho el innmerecido elogio del señor senador.

Señor Otero — No es innmerecido; quiero dejarlo constatado por la misma naturaleza de las observaciones que hago...

... El señor diputado y las oficinas técnicas acostumbran a generalizar equivocadamente, dentro de lo que nosotros llamamos generalización lógica. Nos presentan un hecho ó un conjunto de hechos que pueden servir de ejemplo para casos análogos, pero que no tienen valor sin la demostración previa de la analogía. Y no se

puede transformar la analogía en regla general.

No hay un principio general científico, que diga: "Debe ser tal la extensión".

La extensión varía con la naturaleza del tráfico, con el tamaño de los buques, con otras muchas circunstancias y los precedentes de los diversos puertos, como dice este Congreso, no pueden ser tomados sino como antecedentes para casos análogos.

Señor Canessa — Muy bien; pero deben tomarse como antecedentes.

Señor Otero — Varios de aquellos señores opinan de acuerdo con algunas de las ideas del señor diputado. Yo mismo he manifestado aquí que la tendencia general es hacia los hangares continuos, pero eso no es una necesidad, no es un precepto científico.

Esos mismos señores no llegaron á votar una conclusión, como la han votado en otras materias: no existe la conclusión votada de que los hangares deban tener necesariamente tal extensión ó de que deban ser continuos.

Hay opiniones particulares de ingenieros eminentes — no lo pongo en duda — también podría citarlos aquí; pero esas opiniones, están relacionadas con puertos y casos especiales y cuando generalizan lo hacen con reservas; no bastan ellas para que se nos diga que hay un precepto, — ¡que es la ciencia! — como nos decía el otro día el señor representante.

Pero hay más todavía, señor Presidente. Este asunto de los hangares, después del Congreso de Bruselas, fué, nuevamente y por incidencia, traído á las mismas conclusiones. En el Congreso de Milán, que tuvo lugar después del Congreso de Bruselas, resultó que el señor Vetillart, otro ingeniero eminente, y que fué — no sé si lo es ahora — director del puerto del Havre, habló extensamente de los hangares en una comunicación que corre

agregada á los documentos de ese Congreso, y al discutirse la comunicación del señor Vetillart, otro señor llamado Deschanel quiso precisar algunos puntos relativos á la forma de los hangares, y dijo algo que voy á extraer, porque es un poco largo para ser leído en extenso.

Dijo el señor Deschanel:

"En su informe el señor Vetillart ha señalado la utilidad de construir sobre los "quais" hangares de varios pisos para suplir la superficie demasiado restringida de los terraplenes.

Sería interesante estudiar y discutir la cuestión, para saber cuáles serán las condiciones, no del establecimiento, pero sí de explotación de estas construcciones.

¿Deben ellas tener uno, dos ó tres pisos? ¿Deben servir de depósito ó ser empleadas simplemente en la clasificación y reconocimiento de la mercadería?"

Signió en otras consideraciones el señor Deschanel hasta que el señor Vetillart, contestó: "No me encuentro en situación de poder dar más informaciones que las que he dado sobre el empleo de los hangares de muchos pisos". (Se trataba de una de las tantas cuestiones que se relacionan con los hangares).

"Sé que se construyen de esa clase en Manchester, en Liverpool y en Glasgow. He señalado las ventajas de esas construcciones en mi informe".

El señor Vetillart era partidario de los hangares de varios pisos y decía:

"Ellas aseguran una gran facilidad para la clasificación de la mercadería.

Permiten la supresión, en gran parte, del transporte en carros, pues las grúas llevan las mercaderías al punto donde ellas deben ser colocadas antes de ser expedidas.

Estos hangares no son utilizados como depósitos"...

(Es importante esto para la cuestión que estamos tratando).

"Estos hangares no son utilizables como depósito (magasin), sino únicamente para el pasaje de la mercadería, su reconocimiento y su clasificación.

La explotación es muy económica, y si la construcción es bastante costosa, el costo de su instalación es muy inferior á los gastos que demandaría la compra de los terrenos necesarios en la extensión de los terraplenes".

Signió haciendo diversas observaciones favorables á los hangares de varios pisos y concluyó diciendo:

"Si alguno de mis colegas extranjeros pudiese darnos informaciones más precisas, nosotros nos consideraríamos felices de poder sacar provecho de ellas."

Y, en esa circunstancia, se levanta el señor Winter, director de "quai" del puerto de Hamburgo, y que ha escrito una de las memorias más interesantes sobre esta materia, y dice:

"Yo no estoy completamente de acuerdo con el orador precedente, sobre esta cuestión.

Soy de opinión de que es preciso tener en cuenta las condiciones particulares del tráfico de los diferentes puertos y que es imposible fijar reglas generales, aplicables á todos los casos.

Hace algún tiempo se quería hacer en Hamburgo un ensayo interesante. Se trataba de la construcción de nuevos hangares, y contrariamente á los usos de la localidad, se querían construir hangares de dos pisos en lugar de uno solo.

Estos hangares debían ser edificadas en la parte del puerto reservada á las líneas de la Compañía Hamburguesa-Americana, pero en el momento de procederse á su construcción, la compañía en cuestión se decidió — después de un examen detenido — á adoptar de nuevo el sistema de hangares

de un solo piso, ya en uso en Hamburgo.

Ella se había dado cuenta de que las condiciones especiales del tráfico, tales como existen en el puerto de Hamburgo, así como los medios de que se dispone allí para volver á cargar la mercadería depositada en los hangares, no permitían del punto de vista práctico, servirse de hangares de dos pisos.

Ahora yo quiero creer que en ciertos puertos hay ventajas en aplicar el otro sistema, pero en todo caso esa cuestión no puede resolverse de una manera general.

Por consiguiente, creo que aun cuando esta cuestión fuera formulada netamente y tuviera que ser resuelta en ocasión de un próximo Congreso, nosotros no podríamos llegar á una solución práctica.

Repito: según las condiciones locales, habrá interés en servirse de un sistema ó de otro, por lo que concierne á los hangares y al modo de sacar la mercadería que en ellos se deposita."

Y el señor Presidente, entonces, agregó: "Señores: podemos considerar terminada la discusión del informe del señor Vetillart".

De manera que las dos tentativas que se han hecho para dar á esta cuestión de los hangares una solución general, en longitud, en pisos, en ancho, etc., no han dado como resultado una decisión de carácter general.

No hay lo que podríamos llamar regla general en esta materia.

Hay una serie de aproximaciones, que deben ser tenidas en cuenta; de ejemplos prácticos tomados en diversos puertos y que podemos aplicar si las circunstancias son análogas.

Ahora bien; en el caso nuestro, encarado de un punto de vista racional, menos numérico que racional, debemos tener presente que disponemos en el puerto de Montevideo, en el muelle B,

de dos frentes, cada uno de ellos con dos hangares, perfectos, dentro de las ideas de la Oficina Técnica y de la Comisión.

Me acuerdo que, cuando se trató este asunto, la Comisión y el Ministerio de entonces aceptaban la construcción de tres hangares altos, como una especie de transacción conmigo, que pedía hangares bajos porque eran más económicos y llenaban el mismo servicio, por lo menos durante mucho tiempo, en el puerto de Montevideo. Entonces yo observé: si se hacían tres hangares en el muelle B de ese tipo, un motivo de simetría, de orden, de regularidad indicaba el que fueran cuatro.

Por eso, además, de los tres que propuso el señor Ministro, fui yo quien propuso el cuarto. Pensé, también, que se construían, para depósitos, edificios que respondían á un tipo de hangar y que más adelante, obligadamente, servirían de hangares; y pensé que, como aquel muelle es estrecho, estaban allí indicados hangares de dos y tres pisos, como en los grandes puertos ingleses; hangares de gran capacidad que podían responder eventualmente á la capacidad total ó casi total de algún gran buque.

La fuerza de las circunstancias en lo futuro los hará emplear como hangares, como el mismo señor Guerard lo dijo en su informe, agregando que probablemente no se llegará á construir ó no habrá necesidad del tercer piso.

Sucedará como en Buenos Aires, donde los depósitos hechos junto al agua, terminarán por ser hangares, como lo ha dicho el señor ingeniero Kinart.

Habiendo, pues, en ese muelle B dos hangares tipos de ciento y tantos metros de longitud, uno al lado del otro, de cada lado del muelle, y respondiendo los cuatro á buques de ciento cincuenta metros, según las ideas de los señores de la Comisión (buques que

rara vez prodremos ver por ahora juntos en Montevideo), y debiendo hacerse probablemente sobre el muelle A otro hangar, tal vez continuo, del lado de la dársena, no se ve que haya mayor necesidad de multiplicar frentes de muelles para el mismo tipo de buque; no hay inconveniente alguno en dejar, siempre dentro de las ideas de la Comisión, que haya un hangar un poco menor y que ese pueda servir para buques más chicos.

En todos los puertos deben existir esas flexibilidades.

Tómese el puerto del Havre, por ejemplo. Hay una lista en el libro de Cordemoy, donde están todos los hangares, los hay de 80 y de 120; y hay uno de 40 metros, respecto del cual se me hacía la observación, fuera de Sala, de que era un hangar particular. Muchos de ellos son particulares.

Señor Canessa—Me permite? La observación es ésta: que sobre los 26 depósitos de dicho puerto, hay solamente uno de 40 metros, que los más modernos todos tienen de 120 á 160 metros, y que en general varía su largo entre 80 y 160 metros.

Señor Otero—Lo que quiere decir el señor diputado, sencillamente, es que no todos los depósitos son iguales, que siempre que se puede se hacen depósitos grandes, que los depósitos chicos es una excepción, pero reconoce que se puedan hacer.

Señor Canessa—Que se hacen excepcionalmente, en el deseo de aprovechar los muros de "qual", pero no extirparlos precisamente con esas construcciones.

Señor Manini Ríos—Pero si los muros de "qual" se aprovechan para otro género de operaciones de carga y descarga, como lo hemos dicho sin que se nos haya desmentido.

Señor Gómez—¿Cómo no, señor senador! Se les ha desmentido diciendo que un aprovechamiento mucho más

útil y más económico, es hacerlos en lugar cubierto que no en un paraje innecesario dejar un lugar descubierto.

Señor Manini Ríos—Tanto en Asamblea como en Comisión no se demostró ni se ha pretendido siquiera demostrar que no sea aprovechable para colocar mercadería.

Señor Gómez—Pero nadie dice que no sea aprovechable; de lo que se trata es de un mejor aprovechamiento.

Señor Manini Ríos—Pero lo que no ha demostrado la Comisión hasta ahora, es, que con 30 metros de economía en el largo de un depósito, se dificulten las operaciones.

Pero no deseo interrumpir el discurso del señor senador Otero.

Señor Otero—Por consiguiente, se ve que el admitir esa excepción del galpón de 40 metros, no es un absurdo tan grande, cuando ha sido admitido en otros puertos. Si en el puerto del Havre, del que estamos hablando, se admitió la excepción, ¿qué inconveniente hay en que se pueda admitir en Montevideo, cuando no causa perjuicio alguno, cuando toda la observación que se ha hecho es que los buques puedan tener sus bandas más ó menos en contacto "material" con el frente del galpón?

El argumento que yo hago, no es que debe hacerse un galpón de 40 metros porque el tipo de 40 metros sea el adoptado en el mundo. No. Estoy de acuerdo con el señor diputado en que los hangares grandes para los buques grandes, son mejores que los chicos; que el galpón continuo es mejor que el interrumpido; pero lo que no ha comprendido hasta ahora, es lo que he dicho,—que eso no es una ley general.

Señor Gómez—Pero nosotros insistimos en que el señor senador reconozca con nosotros que es un aprovechamiento mejor el de los galpones grandes que el de los chicos.

Señor Otero—Eso es lo que no reco-

nozcó, señor; porque la equivocación de los señores diputados consiste en que están confundiendo la continuidad material del edificio con la continuidad del servicio; y la continuidad del servicio se puede hacer á pesar de la solución de continuidad. Es lo que estoy diciendo desde hoy.

Señor Gómez—Una está relacionada con la otra.

Señor Otero—Perfectamente; si es como lo que yo decía.

Tomemos el puerto de Hamburgo. Aquí está el plano; se verá que pudiéndose hacer el galpón continuo del largo del muelle, ha sido fraccionado y dividido en secciones.

Señor Canessa—Pero, ¿de cuánto es esa distancia, señor senador?

Señor Otero—Aquí está la escala.

Señor Canessa—De cuatrocientos á quinientos metros es la distancia de que yo había hablado anteriormente; no de cuarenta á cincuenta metros. Es la discontinuidad de lo continuo de que yo hablaba.

Señor Manini Ríos—Si allí se pierden tantos muros de "quai", ¿por qué aquí no se puede perder un poco más?

Señor Gómez—Ha entendido mal. A cada tantos metros de lugar cubierto hay tantos metros de lugar descubierto.

Señor Manini Ríos—¿Cada 400 ó 500 metros de lugar descubierto?

Señor Gómez—Cada 400 ó 500 metros de lugar descubierto.

Señor Manini Ríos—¿En qué consiste la solución de continuidad?

Señor Canessa—En una pequeña callejuela.

Señor Gómez—Es un callejón que queda entre los galpones.

Señor Otero—Voy á pasar al señor representante el plano y verá los muelles; y por la escala lo que tiene cada galpón; verá la proporción de la callejuela de que habla el señor representante. Si han podido hacer el galpón

continuó, no lo han hecho para evitar los incendios.

Pero mi observación es otra: que no se confunda la separación material con la discontinuidad del servicio. El servicio sigue, y cuando es necesario utilizar la calle, hay veinte medios de hacerlo.

Virtualmente hay continuidad á pesar de las calles.

Señor Gómez—¿Me permite una pequeña interrupción antes de que entre á otra cuestión?...

Señor Otero—No permito la interrupción porque me va á obligar á salir fuera del orden de ideas en que deseo desarrollar este asunto.

Señor Gómez—Perfectamente.

Señor Otero—Decía hace un momento que la continuidad del servicio se obtiene sencillamente por la grúa puesta al frente de la calle, que echa la mercadería á cada uno de los hangares. Pero, se necesita, supongamos, el abrigo en esa calle (porque el hangar no tiene otro objeto que abrigar); supongamos que mañana ó pasado llegue un buque con bodegas enormes, que eche todas sus mercaderías dentro de los galpones, y que todavía tenga más mercaderías de las que no pueden resistir la intemperie, y que ese caso se repita dos, tres, cuatro ó cinco veces...

Entonces, lo que se hace, frente á ese hecho, es lo que se ha hecho con los depósitos del Havre: separar un depósito del otro por un techo de vidrio que permita entrar el aire por todos lados, ó una claraboya corrediza, ó cualquiera otra solución; porque el objeto único del hangar es proteger la mercadería de la lluvia y del sol, y en caso necesario y excepcional, tratándose de pocas toneladas, se protege hasta con encerados y toldos.

Ahora yo sostengo que dentro del criterio admitido por la Oficina Técnica las mercaderías que se descarguen en la esquina del hangar pueden ser

llevadas por el transportador al interior del galpón. Que se haga la experiencia—eso sería lo más razonable—en los depósitos que acaban de construirse.

Ahí han dejado una solución de continuidad. Las grúas pueden perfectamente colocar la mercadería á un lado y á otro, si se quiere.

Señor Canessa—¿Me permite?...

¿El señor senador concibe la grúa trabajando horizontalmente?

Señor Otero—No concibo nada.

Señor Canessa—Parecería que se desprendiera de lo que está diciendo que la grúa va á transportar la mercadería en esa forma.

La grúa se mueve horizontalmente para colocarla frente á la escotilla de los buques, y desde ese momento no tiene ningún movimiento más sobre el riel. Todo su movimiento se reduce á su pluma, que toma los fardos y los coloca en la parte correspondiente del depósito. De manera que si la dejáramos en la esquina, tendríamos, entonces, que habría que volver á transportar estos fardos ó por medio de la fuerza humana—los peones—ó por carretillas especiales, ó en otra forma, lo que encarecería precisamente la traslación de esos fardos del buque al depósito, cuando lo que se pretende evitar, en una buena explotación, es precisamente esto: no demorar en ninguna forma ni aumentar el costo de esta descarga.

Señor Otero—El caso es clarísimo. Las grúas de pórtico pasan por todo el frente del muelle; las de medio pórtico corren sobre un riel que está en el suelo y sobre otro riel que está en el borde superior del piso bajo del depósito.

Ese riel, ese riel superior, sobre el cual se apoya la grúa de medio pórtico, corre á lo largo de los galpones. El riel pasa del uno al otro, de modo que la grúa de medio pórtico puede colocarse en el centro mismo de la ca-

lle, y el brazo de la grúa, que da vuelta hacia un lado y otro, recoge la mercadería del buque, y no la pone en la calle, sino en el rincón del galpón...

Señor Canessa—Quería volver á explicar, por si me he explicado mal, para ver si de esta manera se me entiende, que el tránsito de las grúas sobre sus rieles es únicamente para colocarlas frente á las mercaderías que han de tomar; pero si se empieza á descargar las mercaderías, no se puede ó no se debe hacer transitar la grúa.

Señor Otero—¿Y quién ha discutido eso?

Señor Canessa—Me pareció entender que el señor senador aceptaba que podrían las grúas tomar fardos ó correr horizontalmente por el riel, lo que interrumpiría de tal modo la descarga, que sería de todo punto imposible aceptar su utilidad.

Señor Otero—No; no he discutido semejante cosa.

La grúa se coloca entre los dos depósitos, en la calle, y ahí queda firme, no tiene que caminar...

Señor Canessa—Muy bien.

Señor Otero—... pero una vez firme, recoge la mercadería del buque, la levanta, la da vuelta á un lado y á otro y la coloca frente á los galpones.

Señor Canessa—Sí, movimiento de rotación.

Señor Otero—Ahí está el problema resuelto. La calle no tiene importancia. El trabajo se hace como si estuviera frente á los galpones, tan perfectamente como si la grúa estuviera delante de ellos.

Y ahora agregaría que, si los transportadores que están dentro del depósito vienen á salir al corredor que hay delante para recoger las mercaderías que la grúa entrega, no tienen más que recogerlas y volverse nuevamente por el corredor, entrar por la puerta del depósito y dejarlas adentro. Lo mismo da que la grúa esté

allí ó frente al depósito. Esa es la cuestión: no hay dificultad en el desembarque. Podemos considerar ese punto liquidado.

Debo agregar algo sobre la cuestión de la capacidad.

Cuando yo intervine en estos asuntos del puerto de Montevideo, procedí como procedo generalmente: recojo antecedentes, que muchas veces me permiten corregir ideas equivocadas del primer momento y opinar con más prudencia y acierto. Me acuerdo que pasé una circular en nombre de la Comisión de Fomento á los agentes de vapores de Montevideo para saber cuál era el máximo de mercaderías que se introducía; porque tenía la convicción de que, dada nuestra condición particular de puerto de escala, no debíamos tener en cuenta las enormes capacidades de los buques colosales. Formulé algunas preguntas, y hasta pregunté si debía preverse la eventualidad del desembarque de unidades formadas por diez, quince ó veinte mil toneladas de mercaderías.

Unánimemente contestaron los agentes que la cantidad que venía á Montevideo era reducida, porque era puerto de escala. Se me dieron cantidades varias, de una Empresa ú otra, y por excepción, alguna cifra un poco alta de importación, pero en general todas las cifras eran modestas: cifras proporcionadas á una pequeña capacidad de hangares.

Por eso puedo afirmar con conocimiento de causa que para cada buque de los que vienen al puerto de Montevideo, un hangar de 40 metros, con los pisos que tiene, responde al movimiento corriente de cualquiera de ellos...

Señor Canessa — No apoyado.

Señor Otero — ... al movimiento "corriente" de cualquiera de ellos, y si viniera un buque con seis mil, siete mil ú ocho mil toneladas, sería una tor-

peza de la Dirección del Puerto el ir á colocarlo precisamente en el paraje de excepción.

Señor Canessa — No apoyado, señor senador.

No sólo si trajera la carga completa, sino que aunque trajera 200 toneladas, es posible aceptar que ese buque va á descargar en buenas condiciones en un galpón de 40 metros, porque es de presumir que esas mercaderías las ha de tener el buque dentro de sus bodegas, espaciadas en forma tal, que puedan salir por todas las escotillas que tiene. Los buques tienen dos escotillas distanciadas de 60 á 80 metros. Luego es necesario que esos galpones tengan un mayor largo para que se pueda inmediatamente transportar la carga chica ó grande del buque al galpón mismo.

Por otra parte, la carga debe entrar siempre á un hangar que sea capaz de responder á la capacidad del navío, y es por eso que se dan esas medidas en nuestro puerto.

Señor Manini Ríos — El doctor Otero y yo, el domingo pasado fuimos al puerto y vimos un buque austriaco descargar mercaderías con una sola grúa en una sola puerta del hangar de la dársena A.

Señor Canessa — No es el caso general.

Señor Manini Ríos — Es uno de los casos.

Señor Otero — Reclamo la palabra.

Señor Canessa — Pido m^a perdones al señor senador Otero. Mi intención era explicar el punto, nada más.

Señor Otero — Cuando un buque trae cien toneladas de mercaderías para Montevideo, lo que hace el capitán es juntar todas las mercaderías que vienen para Montevideo, y si no se han juntado en la misma bodega, trata de hacerlo en el momento de llegada.

Yo he viajado muchas veces y he no-

tado que cuando se aproximaba el buque á Montevideo. — como lo habrán notado también los señores que han viajado, — cuando estaba entrando al Río de la Plata, á bordo se trabajaba en sacar mercaderías de la bodega, tratando, en lo posible, de no perder tiempo; y sino, en el momento de cargar, ellos tratan de reunir las pequeñas cargas que llevan al mismo destino. Ahora, cuando son grandes cargas, entonces cambia el caso.

Pero al fin y al cabo todos estos problemas de carga y de descarga de mercaderías no son asuntos ni de ingeniería, ni de parlamento: están resueltos por la práctica. En los grandes puertos de Europa eso está resuelto y bien resuelto. Cuando la mercadería es general y está destinada, por ejemplo, á muelles con hangares, el buque se acerca, coloca sus mayores bodegas, donde está casi toda la mercadería, frente al hangar, y la descarga.

Si en el mismo buque vienen mercaderías que no deben ir a ese hangar, por ejemplo madera ó carbón, las descarga en lanchas del otro lado. Si el buque viene completamente cargado de madera, va al muelle especial de las maderas, no va á los muelles de las mercaderías generales. Si tiene carbón, en Hamburgo pasa esto: si tiene mucho carbón, una cantidad grande, y sólo una pequeña cantidad de mercaderías generales, va al muelle de carbón y las mercaderías generales se descargan en lanchas. Si tiene un poco de carbón y muchas mercaderías generales, descarga el carbón en lanchas y las mercaderías generales en el hangar.

Hay soluciones de detalle que permiten resolver esos problemas: de si la bodega está cerca, ó está lejos, de si la mercadería está aquí ó si está más allá; eso no tiene nada que ver con el tamaño de los hangares. Esos son pequeños detalles que los arregla un jefe de "quai" cuando se presentan.

Y, con este motivo, permítaseme hacer una observación que no deja de tener importancia.

He dicho, hace un instante, que mi amigo el señor ingeniero Canessa, á quien mucho estimo y respeto como ingeniero, está equivocado; pero está equivocado, no en materia de ingeniería, señores.

Si la Honorable Asamblea se fija en lo que ha dicho el distinguido colega, verá que todas sus observaciones, que toda la materia de su discurso nada ha tenido que ver con las matemáticas, ni con su profesión misma.

Lo que estamos tratando es asunto de trabajo del jefe de "quai", por no decir: de capataz de "quai".

En Hamburgo, esa distribución de mercaderías no es tarea de ingeniería.

Nuestro error en este caso y en otros casos análogos, consiste en tomar un hombre profesional superior y darle una tarea secundaria para que la desempeñe bien, cuando esa tarea inferior debe ser desempeñada por un especialista, y el ingeniero lo que debe tener es la superintendencia, nada más.

Es como si un gran arquitecto quisiera ser carpintero y cerrajero, y hacer personalmente las puertas y las llaves de la casa: nunca las haría bien.

De ahí vienen estos conflictos; de querer resolver por fórmulas matemáticas y por axiomas problemas que no son de ciencia, problemas que son secundarios, de trabajo personal, de oficio, en los cuales muchas veces sabe más un profesional de orden inferior que un hombre de universidad.

Todos estos trabajos de movimiento de mercadería son más cuestiones de práctica que de ciencia. Y el conflicto proviene, no de que nuestros ingenieros sean malos, pero, en realidad, de que no están en la esfera propia de su competencia real.

Yo he tenido intervención en la Comisión del Puerto, he oído al señor

Kummer, al señor Guerard, al señor Luigi, y puedo afirmar que, miradas imparcialmente las cosas, con criterio de jurado, teniendo en cuenta los resultados reales y los éxitos, nuestros ingenieros son tan inteligentes como ellos, y que, aparte de los recursos prácticos de una larga carrera que tienen los otros, el conocimiento que tienen los nuestros en la materia, no es inferior. Lo puedo afirmar del modo más completo, y me honro y me siento orgulloso con lo que he aprendido al lado de ellos. Pero esta misma afirmación que hago del valer de nuestros hombres, de nuestros ingenieros, es la que me autoriza á decir que deben, de una vez por todas, dejar de lado una porción de tareas que no son para ellos, y que no pueden desempeñar ni conocer sin ir á hacer el aprendizaje que hacen los directores de muelles y de hangar.

Cuando el señor Kinard vino, llamado por el comercio argentino para informar sobre el puerto de Buenos Aires, se encontró con lo mismo que lamentamos aquí: se encontró con hombres distinguidísimos, inteligentes, instruídos, pero que fracasaban en los pequeños detalles. ¿Y cuál fué la solución que indicó al Gobierno Argentino y al comercio de Buenos Aires?

Fué esta:

El que los ingenieros destinados á construir y á dirigir puertos fueran previamente enviados á hacer práctica como empleados inferiores en los grandes puertos europeos.

Véanse cuáles son las conclusiones de su informe:

Dice el señor Kinard en la página 82:

“Todo lo que procede se refiere al “instrumento” (el Puerto).

Me he ocupado del modo de volverlo tan bueno como sea posible.

Pero el instrumento debe ser manejado. Para que pueda dar su mayor

rendimiento, es indispensable que aquellos llamados á manejarlo, hayan adquirido un máximo de habilidad: Esta habilidad, no se adquiere sino por la práctica, por el trabajo en un medio más perfeccionado, dotado de un utillaje más completo y al mismo tiempo más complicado que el que tenemos aquí.

Vuestros diplomados van á perfeccionar sus estudios en los grandes centros, en las grandes escuelas de Europa.

Vuestros oficiales son enviados á los ejércitos más reputados, para completar su educación especial y ejercitarse en el mando.

¿Por qué no enviarían ustedes á los ingenieros destinados á construir ó dirigir los puertos, á hacer una estadía, no de observación, pero sí de trabajo, en los grandes puertos de Europa?

Es necesario, á este efecto, crear á tiempo un núcleo de hombres especiales, preparados para las tareas de ingenieros nacionales.

La medida que preconizo es una medida de aplicación inmediata para la que no es necesario esperar el resultado de las deliberaciones á que dará lugar el mejoramiento de la situación de Buenos Aires. Es inmediatamente que conviene poner manos á la obra.

Os aconsejo vivamente que obtengáis del Gobierno de la República el envío, sin tardar, de dos ingenieros nacionales á cada uno de los puertos de Amberes, de Liverpool y de Hamburgo.

Ellos deberían quedar allí dos años, por lo menos, trabajar en los cuadros de la Administración de estos puertos.”

La necesidad de enviar ingenieros á Europa en la forma indicada por el señor Kinard ha sido también sentida en Chile, á pesar de los títulos profesionales, de la inteligencia y de los cono-

cimientos superiores de muchos de ellos.

Yo recorté en estos días un suelto de "El Siglo", que dice lo siguiente:

"Anuncian los diarios chilenos que el presupuesto del año próximo contendrá una partida destinada al envío de ingenieros á Europa, para que hagan estudios concienzudos sobre el gobierno y explotación de puertos.

Entrarán allá en calidad de empleados, en tal forma que puedan imponerse del manejo minucioso de un puerto.

Durante dos años estudiarán de preferencia la tracción, movilización de mercaderías, almacenaje, pescantes, pilotaje, guías, atraque, amarre de barcos, etc.

Durante el tiempo que dure su Comisión estarán obligados á enviar memorias mensuales al Ministerio de Hacienda."

("El Siglo" de 18 de Mayo de 1913).

Se ve, señor Presidente, que la enfermedad esta no es local; es más general de lo que á primera vista pudiera suponerse.

Estos inconvenientes que palpamos en el puerto de Montevideo se han presentado en Buenos Aires, tal vez en Chile y tal vez en otras partes que yo no conozco.

De modo que no podemos ni debemos admitir así no más las tales apreciaciones técnicas abrumadoras, presentadas axiomaticamente, y presentadas por personas que, en realidad, no son del oficio, porque no es oficio "personal" del ingeniero el movimiento de mercaderías, en el "quai", en los hangares y en los depósitos.

Señor Canessa—Sin embargo Chile y la Argentina mandaron á los ingenieros á aprender eso: podrían haber mandado á los capataces de las pandillas.

Señor Otero—Se mandan para que puedan ejercer después la superintendencia sobre los especialistas..

Señor Canessa—Y después, señor senador, que es injusto, porque el Estado mandó expresamente al señor ingeniero García de Zúñiga á estudiar á Europa la explotación de puertos, y sobre esta materia produjo una obra, casi se podría decir un libro,—tal era la importancia de su "rapport" al Gobierno, que le ha valido la felicitación de mucha gente, no sólo en todo el país, sino fuera del país,—sobre la explotación del puerto, cumpliendo el Estado con este acto, lo que decía el señor senador que habían hecho Chile y la Argentina. Pues el Estado ha hecho lo mismo mandando á este señor ingeniero á estudiar esta materia, cuyo encargo ha cumplido brillantemente...

Señor Otero—Concluyó el señor representante?

Señor Canessa—...consecuencia entonces de que es bastante capaz para proyectar lo que hoy aconseja á la Asamblea.

Muchas gracias. Vuelvo á pedirle excusa.

Señor Otero—Lo que acabo de reproducir del señor Kinart... Nuestro país cometió con el señor Zúñiga el error de mandarlo á estudiar todas esas cuestiones que se relacionan con el movimiento del puerto sin indicar que "debía", personalmente, emplearse y trabajar para aprender el detalle y el manejo del instrumento puerto. El señor Zúñiga se limitó á observar bien ó mal y á recoger reglamentos para hacer un hermoso libro de 800 páginas.

Señor Canessa—Manifiesto mi desacuerdo, por completo, con el señor senador. No puedo aceptar lo que dice. La obra presentada es importantísima...

Señor Otero—Eso no se discute: la obra editada es importantísima y hermosa.

Señor Canessa—... demuestra labor, inteligencia y trabajo...

Señor Otero—Pero al señor García de Zúñiga no se le mandó para hacer un libro, sino para aprender el detalle, que no se aprende en los cursos, ni en los libros, ni en las revistas, es decir, la técnica inferior práctica.

Hizo un hermoso libro; pero luego fracasó en la práctica; pues se ve que todos los días está haciendo y deshaciendo; á pesar de ser un profesional distinguido y un matemático superior, se equivoca en nimiedades.

Señor Canessa—Por otra parte, está acompañado el señor Zúñiga por el asesor del Estado que aconseja esta misma solución.

Señor Otero—Si seguimos con las interrupciones no termino ni mañana.

Ninguno respeta como yo al señor ingeniero García de Zúñiga, ninguno lo estima más; siempre lo he considerado como un hombre de primera fila, pero, precisamente; por ser un ingeniero de primera fila, reúne superiormente exagerados los defectos de la profesión; esas generalizaciones extraordinarias que se hacen y se sostienen á cada momento, esa presunción de ser profesor también en pequeñas cosas, esa facilidad para admitir como axioma algo que no lo es ó para irse al otro extremo de las exigencias. Me es doloroso decir esto por tratarse de una persona á quien profeso muchísima estimación.

Basta recordar que, en los informes producidos en la Cámara de Representantes, ha habido errores inexplicables: grandes sumas y números que nadie entendía; y que mucho de eso ha sido debido á las oficinas técnicas.

Cuando hizo el cálculo de la capacidad de los depósitos, tomó la totalidad de las mercaderías y metió teóricamente el carbón en los depósitos de mercaderías generales. La Comisión de Fomento de la Honorable Cámara de Re-

presentantes repitió y aceptó todo eso acordando fe á lo que decía el señor Zúñiga; cuando se notó lo del carbón se corrigió y se dijo: bueno, ~~suprima~~mos el carbón. Vino otro informe sin el carbón, en el que sostiene el señor García de Zúñiga...

Señor Canessa — Permítame el señor senador: tengo imperiosamente que interrumpirlo, porque no se pueden dejar decir cosas que no son ciertas.

El señor Zúñiga en esa ocasión no intervino en absoluto en la cuestión que conoció la Cámara, sobre malas sumas ó incorporación de números que no correspondían. La obra fué especial del ex Ministro de Obras Públicas, apoyado por un ingeniero de la oficina del puerto.

Las cosas deben quedar en su lugar.

Señor Otero — ¿Cuando el asunto del carbón?

Señor Canessa — Cuando el asunto de las sumas del dragado.

Señor Otero — Está confundido el señor representante.

Yo traigo un solo error al debate; él ha traído otro. El se refiere á un error diferente.

El miembro informante reprodujo parte del informe del señor Zúñiga, en el cual tomando la totalidad de la importación, un millón y tantas mil toneladas, divididas por esto y multiplicadas por aquello, concluían, en el resultado final, por ser metidas en los depósitos: esa era la operación.

Me refiero á eso. Es un error que no hace mal á nadie, que cualquiera puede cometer cuando la atención está concentrada en fórmulas y se aparta de la realidad.

Y ahora voy á hacer una declaración al señor representante, para que comprenda el fondo de mi pensamiento, que no es — y me sería profundamente doloroso que el señor García de Zúñiga creyera lo contrario — que no es,

digo, poner en la picota de la discusión su ciencia y su inteligencia.

Es compatible la existencia de errores de buen sentido, y aún de números, sean cifras grandes ó pequeñas, con las más altas y superiores cualidades. Es compatible con el genio mismo.

Voy á presentar al señor representante un ejemplo; lo hago para que comprenda bien mi pensamiento.

Hay un cuento corriente que lo ofrece.

Newton, que sabemos fué el matemático por excelencia, que conquistó los cielos, descubriendo la gravitación universal, tenía dos gatos que lo incomodaban; uno grande y otro chico; un día, para que no lo incomodaran y pudieran salir y entrar, hizo dos gateras en la puerta, una grande en proporción al tamaño del gato grande, y otra chica proporcionada al tamaño del gato chico. Después que las hizo, se presentó un amigo y dijo: ¿No bastaba la gatera grande para el pasaje de los dos gatos? A lo que contestó Newton: "Es cierto; no había pensado en ello".

No se le había ocurrido el evitar aquella duplicación de esfuerzo, que cualquier hombre de sentido común puede percibir. Pues de esas gateras las hay todos los días en el puerto de Montevideo. — (Hilaridad).

Esto es lo quiero decir, sin que importe desconocer las altas condiciones de los ingenieros nacionales.

A ellos tenemos que recurrir, pues tienen la condición de su patriotismo, que les hace superiores á los del extranjero, además de las condiciones de inteligencia y de ciencia que puedan tener estos últimos: pero recurrir en lo que es propio de su profesión ó de su especialidad, no de oficios y profesiones anexas ó colaterales. Y más que todo debemos ponernos en guardia contra las soluciones exclusivamente axiomáticas, exclusivamente deductivas ó de generalización imperfecta que son

propias de toda mentalidad matemática superior.

La mentalidad de cada profesión tiene sus defectos.

La nuestra, la de los abogados, los tiene grandes también.

La monstruosidad del tormento, la de la esclavitud, y otras muchas han sido sostenidas por los grandes maestros del derecho, y no tenemos los abogados motivo para vanagloriarnos de ser superiores á otros.

Todas las profesiones, repito, tienen sus defectos y errores en cuanto á la manera de pensar; por eso es que ningún asunto de gran interés nacional debe ser resuelto con criterio de autoridad técnica profesional exclusivamente; por eso es que el mejor criterio es el del buen sentido; el buen sentido que utiliza la colaboración del profesional, pero que no se somete y abdica sus funciones superiores de jurado.

Yo no voy más adelante en la cuestión técnica, porque no concluiría nunca. Confiado en su nobleza de carácter, espero, que si reflexionan un momento los dignos colegas que en este momento hacen oposición, tal vez queden de nuestro lado y acepten las soluciones finales del Honorable Senado, como las más tranquilas, equilibradas y liberales, de hacer los depósitos de alto, como lo desean las oficinas técnicas, depósitos que mañana ó pasado serán hangares muy aceptables, y conservando calles que no hay para qué cerrar.

Para concluir con esta parte de mi exposición que se refiere á lo técnico, debo observar, señor Presidente, que si hay duda sobre si se deben mantener las calles abiertas ó si se deben cerrar, la solución más racional es la dejar las calles abiertas: y si mañana las necesidades del tráfico obligan á cerrarlas, cerrarlas entonces. La experiencia sólo se puede hacer dejando las calles abiertas.

Si mañana el espacio abierto es ne-

cesario que sea cerrado para los buques, se le pone sencillamente un tinglado ó una claraboya de vidrio como en el Havre, y está resuelto el problema y salvadas todas las objeciones; pero, por el momento, dejar la calle abierta que es lo más razonable.

Además de las razones de orden técnico las tenemos de otro orden que no pueden dejar de ser atendidas.

Se habrá notado la divergencia de opiniones entre los señores médicos; de un lado dos médicos distinguidos que forman parte de la Comisión, y del otro el señor doctor Salteráin.

Esto indica que el criterio higiénico no es tampoco tan absolutamente radical y exacto como podría suponerse: es decir, que no es fácil decir "sí" ó decir "no".

En mi opinión de profano, opinión humilde, como tiene que ser naturalmente en estos casos, yo estoy con lo que dijo el señor representante doctor Salteráin. Tal vez influya sobre mí la sugestión personal que ejerce una vieja amistad, la eminencia de su acción altruista en todas esas gestiones que todos conocen, de la tuberculosis...

Señor Salteráin—Muchas gracias, señor senador.

Señor Otero—... que lo colocan en un terreno superior, como honra del país; todo eso puede influir, tal vez, para que yo me adhiera en este asunto á su opinión.

Pero debo afirmar, señor Presidente, que, independientemente de toda opinión médica, estos problemas de higiene urbana, han entrado en un período de especial progreso y atención durante estos últimos diez años y han venido á ocupar lugar preferente entre los problemas sociales más atendidos, exigiendo, no la colaboración de los médicos solos, sino la colaboración de personas de aptitudes varias y de mentalidades diversas.

Ya se indicaba en la sesión anterior que la estadística era algo que debía ser consultada, y la estadística indica que en general la población se aglomera en las inmediaciones de los puertos. Es de esperar que pronto habrá población muy densa en las proximidades del paraje donde se van á construir los galpones que discutimos.

Ya esa región de la ciudad, es la más poblada.

Según uno de los censos municipales anteriores, no recuerdo cuál, había manzanas en esta región del puerto, donde la población iba á 600, á 700 y en algunas de ellas, hasta más de 900 habitantes por manzana.

Eso excede en mucho las cifras que yo he encontrado en los trabajos ingleses sobre densidad de población, considerada como antihigiénica y da lugar á pensar ya en el aire, en la luz y en el tamaño de las habitaciones, como condiciones necesarias á la conservación de la vida,—bien superior á todas las consideraciones técnicas, portuarias ó comerciales.

Tratándose de un barrio donde la población estará sumamente aglomerada, ¿qué conviene, señores? ¿mantener las calles abiertas, por inferiores que sean, ó cerradas?

Cualquier hombre que se ocupe de planeamiento de ciudades, y á quien se haga la pregunta, dirá inmediatamente: "Que se mantengan abiertas", porque hoy es un hecho que no se discute que hay cierta relación entre la mayor aglomeración de la población y la mayor mortalidad, y que esa mayor mortalidad se consigue evitar con el aire y con la luz.

Las comparaciones hechas en Inglaterra, entre parajes de igual población, —en unos aglomerada y en otros no, —han demostrado mortalidad mayor en la parte de población aglomerada, y especialmente mortalidad de niños,

que ha llegado á proporciones relativamente grandes.

Un caso últimamente publicado en Australia, en Sydney, presenta, si es posible, mayor evidencia...

Voy á citar las cifras para que se tenga en cuenta toda la gravedad del problema, especialmente en lo futuro, en esta ciudad de solares chicos y aglomerados como en Sydney, con clima análogo y probabilidades semejantes.

Al replantear un barrio de la ciudad de Sydney, habitado por gente de mala vida, y población humilde aglomerada, próximo al puerto, hubo necesidad de hacer salir coercitivamente á los habitantes, mientras se llevaban á efecto los trabajos. Esa población fué á aglomerarse en los suburbios, aumentando la densidad de algunos de éstos. La densidad de la ciudad es de 45 personas por acre, y, con los desalojos hechos en el centro, la densidad subió en algunos suburbios á 55.59 y en el barrio de Darlington á 77 habitantes por acre.

La mortalidad normal de la ciudad es de 11.26, con la mortalidad infantil, de 82.

En Darlington la mortalidad normal ha venido á ser de 15.65 con la mortalidad infantil alcanzando á 229 por mil.

Considérese que una de nuestras manzanas equivale casi á la extensión de dos acres y que en varias manzanas próximas al puerto hay ya población de 500, 600 habitantes y en algunas de ellas casi de 1.000, es decir, una cifra mucho mayor que la de Darlington y que la que los higienistas consideran densa en otras partes.

Considérese que hay una tendencia general á la aglomeración de población trabajadora y humilde en la inmediata proximidad de las dársenas y que en lo futuro las manzanas próximas á las calles que se discuten serán densamente pobladas, y medítese

sobre si el criterio higiénico debe tender en este caso á contemplar la extensión ó la restricción del aire y de la luz.

Estos hechos, y otros análogos, tienen necesariamente que hacer pensar á todo hombre que se ocupe de la salud de las poblaciones.

Ahora bien: si no tenemos en Montevideo un estudio del barrio, con su estadística de mortalidad, con todos los elementos conducentes para poder juzgar, como el otro día lo exigían los señores médicos, debemos detenernos ante la presunción. La presunción es esta: que donde hay una aglomeración grande de personas que viven en situación estrecha, hay que tener en cuenta mayormente la luz y la ventilación.

La cuestión deja de ser de calles y se transforma en problema de salud y de mortalidad, especialmente de niños.

De cualquier manera que se considere esta cuestión de aire y de luz, presentan las estadísticas resultados evidentes: sea cuando se compara los niños de la ciudad y del campo, sea cuando se compara entre sí barrios más ó menos aereados ó sea cuando se consideran particularmente las familias que viven en casas más ó menos reducidas.

Estas cuestiones de higiene son tan fundamentales que se ha sentido la necesidad de llevarlas al conocimiento del público en Inglaterra, por medio de la mayor vulgarización posible, paralelamente al esfuerzo destinado al mejoramiento de las condiciones generales de la vida urbana. En una de las publicaciones del señor Thompson, Presidente del Consejo nacional para la reforma de las habitaciones, se pueden ver varios resultados, de una claridad abrumadora, no sólo sobre la proporción de la mortalidad, en el sentido á que me he referido antes, como espe-

cialmente sobre las condiciones generales de la salud.

Así, por ejemplo, habiéndose tomado nota de las condiciones de salud en la ciudad de Glasgow y relacionando esas condiciones con las de las habitaciones, se encontró lo siguiente: que la estatura y el peso de los varones y de setenta y dos mil y tantos niños de las niñas crecía con relación al mayor número de cuartos de las casas en que vivían.

"No puede ser por un accidente—dice el informe—que niños de casas de dos cuartos deban ser once libras siete décimos más livianos, en la mediana, que los niños de casas de cuatro cuartos; y cuatro pulgadas y siete décimos menores en estatura. Ni puede ser un accidente que niñas de casas de un cuarto sean, en término medio, catorce libras menos pesadas y cinco pulgadas tres décimos más bajas que las niñas de casas de cuatro cuartos."

Todas estas observaciones, que no son de mi profesión, pido disculpas por exponerlas, invadiendo terreno ajeno, son dignas de llamar la atención de todo hombre que se preocupe de los problemas generales; y de ahí que, aunque se trate de una calle secundaria, en este como en cualquiera otro, siempre hay que reflexionar antes de cerrarla, y en la duda dejarla abierta.

No es el caso de considerar el asunto con relación á la ciudad toda, como algunos lo han pensado. Lo que hacemos es quitarle al pobre lo poco que tiene; no es á la ciudad grande, que está llena de luz, de vida y de riqueza. Para nosotros debe ser más sagrada, en un caso de estos, la pequeña cantidad de aire, la pequeña cantidad de luz que se quita á un barrio humilde, que lo que sería en otras circunstancias.

Se ha argumentado—y á primera

vista con mucha eficacia—diciendo que delante de ese edificio que se pretende cerrar va á haber una especie de plaza de 150 metros de ancho.

Es una petición de principio. Nadie sabe cuál va á ser el desarrollo ulterior de esa región del puerto, si se van á hacer depósitos ó no.

Señor Canessa—Está previsto ya, señor senador.

Señor Otero—No está previsto.

Señor Canessa—Sí, señor; está el plano aprobado. Deben ir catorce vías férreas sobre la gran rambla...

Señor Manini Ríos—Y habría la estación de clasificación. De manera que no estarán los otros ciento cincuenta metros libres.

Señor Canessa—La vía férrea y estación de clasificación de trenes, pero no edificio, señor senador. De manera que puede garantizarse que quedará eso como plaza: 150 metros.

Señor Otero—Esta interrupción del señor diputado me obliga á hacer observaciones poco agradables sobre todo lo que se está haciendo.

Yo intervine en el plan primitivo. Ahí están los trabajos del señor Guerard, de todos los ingenieros que intervinieron en este asunto.

Se determinó que los grandes grupos de líneas para clasificación de trenes se establecieran en los terrenos que se ganaban en la Aguada. Aquí delante del puerto apenas venían las líneas para el servicio inmediato.

Señor Canessa—Perdone el señor senador que le diga que está equivocado.

Le puedo pasar el plano aprobado y el informe del señor Guerard donde dice qué ubicación tendrán las obras...

Señor Otero—Permítame el plano.

Señor Canessa—... y depósitos permanentes. Si me permite, yo le leería el informe del señor Guerard.

Señor Otero—Lea el informe del señor Guerard el señor diputado, aunque yo lo tengo aquí.

Señor Canessa—Sesión de la Comisión Organizadora de los Servicios del Puerto—4 de Julio de 1908.”

Dice el señor Guerard, refiriéndose á los hangares:

“Una vez que á consecuencia de la gran extensión de terraplenes de muelle se puede dar á los hangares “una gran dimensión”, si se edifica un piso sobre la planta baja, se podrá hacer más tolerante para la duración de la permanencia. Esta es una gran ventaja para el comerciante que frecuentemente corta de ese modo gastos de transporte, almacenamiento”, etc.

El señor Guerard es de opinión de construir sobre los muros de “quai” hangares de planta baja con un piso sobre ella, de utilizarlos como almacenes para las mercaderías, que no tienen por qué hacer una larga estadía en ellos, y de disponer los depósitos fuera de los muelles, “sobre la línea de los almacenes actuales de Aduana”.

Señor Otero — Ahí está lo contrario. Donde quiere colocar los ferrocarriles, el señor Guerard indicaba las líneas de almacenes, las que no han adoptado.

Señor Canessa—Pero, señor senador: si los 150 metros de que yo hablaba están fuera de esta línea, que el señor Guerard dice que deben hacerse esos edificios-depósitos! La línea á que me he referido á 150 metros, está fuera de esta línea de los depósitos actuales, viejos, de la Aduana: á eso se refiere el señor Guerard.

Señor Otero—;Cómo va á ser la línea!

Señor Canessa—Ahí tiene el plano el señor senador. En la línea roja, de abajo, es donde se van á colocar los depósitos, no los hangares; y están á 150 metros adentro de las construcciones de ribera.

Señor Otero—No, esta línea la ha hecho el señor representante. ¡Hilandería!

Señor Canessa—Yo acabo de leer el informe del señor Guerard; no es serio, señor senador. Diga si este informe es ó no es real.

Yo no hago más que explicar lo que dice el asesor de nuestro país en este asunto.

Señor Otero—;Me permite el señor representante?

Cualquiera creería en esta Cámara, que el plano que tengo aquí, que acaba de pasarme el señor representante, es el plano á que yo hacía referencia.

Yo hablaba del plano que se hizo cuando se confeccionó el proyecto del puerto. Este plano es el último proyecto que hizo el señor Sudriers!

Señor Manini Ríos—Y que no está aprobado. Está el muelle C y la isla en el interior de la bahía.

Señor Otero—Y otras cosas que no han sido aprobadas.

Señor Canessa—Este plan, señor senador, es el que interpreta el informe del señor Guerard que acabo de leer.

El señor Guerard ya manifiesta que no se proyectan más construcciones en esa plaza, y los senadores, á la fuerza, quieren colocar construcciones donde no van á ir, para impresionar á la Honorable Asamblea y hacerle ver que efectivamente se van á cerrar las calles, y no es verdad, porque las calles que tienen por delante una plaza de 150 metros no se puede aceptar que van á ser cerradas por ninguna construcción.

Señor Otero—Ya le dije al señor representante que cada vez que me interrumpe no nos entendemos.

Señor Canessa—Pero el señor senador acepta que quedarán esos 150 metros libres.

Señor Otero — ;Cómo voy á aceptar!

Señor Canessa—Pero si es el plano del puerto. No tiene más que hacer cuatro números simplemente. Las 14 vías ¿que lugar ocupan?; las dos ca-

reteras ¿qué lugar ocupan?. Y el señor senador dirá: tiene razón el señor Canessa al afirmar que esa plaza de 150 metros va á quedar libre siempre.

Es cuestión de hacer números.

Señor Otero—Vamos despacio.

Ya que el señor representante quiere que fije esas cantidades numéricas, que no tienen nada que ver en este debate, le voy á preguntar: ¿qué distancia hay desde el agua hasta los edificios particulares?

Señor Canessa—No le podría contestar con exactitud de metros, pero debe haber unos doscientos metros.

Señor Otero — Mídalos en el plano.

Señor Canessa—No tengo metro para medir, pero habiendo á la línea de construcción 150 metros, más del hangar, son 190 y más 10 metros á la arista del “quai”, serían los 200 metros.

Sobre todo, á la pregunta no le veo alcance. Que tenga 200 metros ó 199 metros, no veo que deducción va á sacar el señor senador sobre esa pregunta.

¿Hacerme confesar que no sé al milímetro la distancia que hay? No tiene valor absolutamente ninguno.

Señor Otero—Y dentro de esos 150 metros del total hay que hacer los hangares, los depósitos, las calles y las líneas férreas.

¿Cómo va á haber espacio, si se ponen las 14 vías de ferrocarril?

¿Sacrificando los depósitos?

Por otra parte, todo ese sistema de vías férreas importa una alteración total del proyecto del puerto; la habrá hecho la Oficina y la habrá proyectado,—una de las tantas alteraciones que hace todos los días y que son informales.

Señor Canessa—Yo creo que la Oficina debería mandar á la Asamblea para que proyectara ella: sería la manera de satisfacer al señor senador.

Señor Otero—La afirmación del señor diputado, á primera vista, parece

de una ironía justa, en el sentido de que la Asamblea no tiene competencia profesional para estas cosas, y que lo regular es que la oficina técnica haga modificaciones y que nosotros paseemos por ellas.

Pero hay que observar que, en este asunto del puerto de Montevideo, se ha seguido el criterio que trata con ironía más ó menos encubierta el señor diputado.

El proyecto del puerto de Montevideo necesitó la sanción de una ley, se consideró asunto tan grave é importante que la ley sólo autorizó modificaciones que no alteraran esencialmente el proyecto. Las oficinas técnicas, con autorización del Poder Ejecutivo, pueden actualmente hacer modificaciones, pero sólo modificaciones secundarias. Las Cámaras legislativas se han reservado cierta superintendencia, para que hubiera “esprit de suite” en toda la ejecución, y para que el proyecto no fuera alterado á cada paso, como se ha querido hacerlo varias veces. Hay que distinguir, también, con claridad, las atribuciones que nosotros tenemos para intervenir en el proyecto; no son técnicas, son legislativas, pero son superiores á las técnicas; no sólo porque responden á la continuidad de acción, como el buen sentido fundado en el juicio resultante de apreciaciones y de mentalidades diferentes; propendiendo, además, á impedir que con el cambio de personal se esté todos los días cambiando de plan.

El proyecto no puede ser modificado en su parte esencial, sin nuestra intervención, aunque nosotros no seamos ingenieros. Tenemos competencia para ello, porque nos sobra la que da la ilustración general que tienen las personas que se sientan aquí, ilustración superior á la ilustración particular que tiene cada hombre en su propia especialidad. Nosotros estamos en el caso de aprovechar la técnica de los señores

ingenieros, y después dar nuestra opinión, pero no subordinarnos á ella: hay que precisar perfectamente estos términos. Por eso intervengo en estos asuntos con el más perfecto derecho, como deben intervenir todos los señores miembros de la Asamblea.

Señor Canessa—Indudablemente, señor senador. Nadie puede negar lo que el señor senador afirma: es indiscutible.

Señor Otero—Conviene, pues, precisar el alcance de las modificaciones que pueden quedar libradas á la oficina técnica; así como nuestro derecho á pedir explicaciones y á preguntar el "por qué" de los errores, de las demoras y de los fracasos. No podemos tolerar que un día se diga que: "Los depósitos de Aduana actuales pueden prestar grandes servicios", y que el día siguiente se diga que deben ser abandonados y demolidos, y que otro día después se diga que deben prolongarse siguiendo la misma línea.

Porque todo eso ha sucedido.

En un primer informe fueron aceptados los depósitos de 2.a fila. Ese informe se presentó oficialmente.

Algún tiempo después, sin hechos nuevos que dieran lugar á las modificaciones, viene la oficina y dice: "los depósitos de 2.a fila son inconvenientes, los actuales de Aduana hay que echarlos abajo, por inútiles", y ahora, el señor representante habla de su prolongación. No pasa un año sin un cambio de orientación.

Lo que hay en una incoherencia completa. Buenas intenciones, gente ilustrada, pero que no da resultado, —sea por el cambio de personal, sea por las modificaciones de ideas de las mismas personas, sea por la facilidad y autoridad para modificar todos los días,—no hay "esprit de suite", no hay seriedad, y el país es el que se perjudica con todo eso.

Vamos haciendo construcciones, es

verdad, y muchas de ellas son suntuosas: esos hangares de alto son realmente muy lindos; pero, ¿cuánto tiempo hemos tardado para llegar á ellos? ¿Cuánto dinero inútil se ha gastado? Lo positivo es que, comercialmente, políticamente, el puerto puede considerarse, sino como un desastre, por lo menos como algo sumamente alargado, por no decir otra cosa.

Yo reconozco también, que en otros países se alargan igualmente las construcciones, que se va lentamente, pero eso no se excusa; en Bahía Blanca se hizo un puerto rápidamente, y aquí hubiera podido hacerse.

Yo pido perdón á la Honorable Asamblea por esta divagación, que es el resultado de la última interrupción del señor diputado.

Por otra parte, ha sido ventajosa, porque me había metido en honduras higiénicas, y con ella he vuelto á la superficie. Decía que la tal calle ó callejuela,—como se le quiera llamar,—debe quedar, por el momento, como está.

Si mañana ó pasado se decide de un modo expreso ó definitivo que todo aquello sea plaza, entonces podrán tener cabida los argumentos de los señores representantes que sostienen el cierre; pero, por el momento, no sabemos si habrá ó no construcciones, y cuáles serán ellas.

Se habló aquí, señores, de algo que podríamos llamar el fondo estético de la discusión.

Recuerdo que cuando se trató de la construcción de los hangares que se han hecho en la primera dársena, siguiendo yo las ideas corrientes en esta materia, es decir, la tendencia general que hay, como lo he manifestado, de hacer los hangares continuos, ó con poca solución de continuidad, indiqué en el proyecto de ley que el hangar de la primera dársena, entre los muelles A y B, se hiciera continuo ó disconti-

nuo, á voluntad de la oficina técnica.

En esas circunstancias recibí una carta en la que se hablaba mucho de la vista al mar, de que se sacrificaban las calles y de otras cosas análogas. La carta vino anónima; por ese motivo le dí poca importancia, y, por otra parte, estaba ya muy adelantado el asunto: era difícil corregirlo.

Se hizo el hangar bajo, y, como tengo mi escritorio en la calle Misiones, al mirar hacia él recibo siempre una impresión desagradable, como la tiene todo aquel que soporta un muro delante, y vive junto á una muralla; ni son estéticas, ni moralmente sanas, — aquella pared y aquella puerta eternamente cerrada, que no dejan ver ni buque, ni agua, ni movimiento, y que producen una impresión triste. Eso es lo que me ha hecho reaccionar: se me ocurrió pensar y ver por qué, si no era una necesidad evidente, se hicieron esos tres galpones y no se hizo un galpón correspondiente á cada manzana de 87 metros, dejando todas las calles libres, con vista al mar.

Fué un error que se cometió, del cual yo participé en primera línea, y creo que hoy es honesto de mi parte, si he reaccionado, no dejar que se cometa el mismo error con otras calles; y, si más adelante tenemos la posibilidad de arreglar en Misiones, en Treinta y Tres, en todas esas calles, las partes cerradas sin mayor esfuerzo, debemos hacerlo; debemos cortar ese galpón, lo que será fácil en los parajes donde están las calles, y ajustarlo á las manzanas, dando á Montevideo lo que ha tenido y ha hecho su encanto en otros tiempos. Hay, pues, una razón estética.

La tendencia general en las ciudades modernas á que las cosas sean bellas ó, por lo menos, aparentemente bellas, nadie la discute; hasta las cárceles y las penitenciarías se arreglan

siempre con líneas más ó menos elegantes dentro de lo posible; y el señor Guerard, en uno de los informes que hizo, — el último ó el penúltimo, — sobre estos depósitos de Montevideo, indicaba, entre los defectos del cemento armado, el de las construcciones feas, la manera de remediarlos, — y hasta indicaba que tenía la esperanza de que, existiendo en Montevideo una gran cantidad de obreros italianos habituados á trabajar el estuco y á todos esos adornos que hay en los edificios y que resisten bien á la intemperie, sería factible, en esos mismos depósitos, hacer decoraciones que les dieran cierta forma elegante.

En otros países, cuando se trata de las construcciones de esa naturaleza, se ha tratado de aprovechar los ascensores, las escaleras, los escritorios, para colocarlos en partes salientes y dar cierta variedad á la arquitectura, evitando que el depósito sea una especie de gran caserón como un cajón, como una muralla fría y muerta, extendida sobre el muelle.

La división que hemos indicado es ya una ventaja dentro de la acción estética; no me parece que haya un motivo especial para violarla.

Yo estoy un poco fatigado; de manera que voy á hacer la última consideración.

Mi última consideración consistirá en colocar esta cuestión en un terreno diferente del que se ha apreciado hasta ahora: colocarla en el que podríamos llamar político. Y digo político, porque lo que voy á hacer es una aplicación individualista de los principios anteriores.

No sólo la ciudad, considerada como conjunto, tiene derecho á la luz, al aire, á la vida, al comercio, al movimiento; sino que lo tiene cada individuo que vive en nuestra sociedad.

¡ Hay un motivo especial para que

á aquellos que viven en la calle Juncal, por ejemplo, que se trata de cerrar, se les quite la ventaja que tienen ó que pueden tener más adelante de circulación de gentes en su propia calle, la ventaja eventual del movimiento y de la vida?

Es sabido, señores, que una abertura hacia el puerto, ó una comunicación hacia el interior de la campaña, es lo que proporciona los transeuntes, lo que forma las calles mejores ó peores. Nuestra antigua calle del Portón, que después vino á ser 25 de Mayo, fué calle principal, porque allí estaba el portón de entrada. Si hubiera tenido la muralla delante, esa calle hubiera sido completamente secundaria. No diré yo que por la calle de Juncal vaya á pasar toda la gente y que va á ser una calle principal, pero será siempre una calle de entrada al puerto, que mantendrá el valor de la localidad y será un beneficio para el barrio.

¿Hay un motivo especial de orden técnico, de orden económico, de orden social, para que nosotros no respetemos ese derecho, grande ó pequeño, que tienen las personas que están en el barrio, sino á ser mejoradas, por lo menos á mantenerse en las condiciones en que están y á gozar de las perspectivas que trae el movimiento del puerto?... No lo hay.

Esta faz de equidad, por no decir de derecho, tiene su valor para los hombres ecuanímenes y lo tendrá para esta Asamblea: los habitantes de aquella localidad no tienen quién los defienda: nosotros, que defendemos á los menores de edad, á los desamparados de todas las formas sociales ó municipales, debemos defenderlos también á ellos y ampararlos.

Me hago el eco, señor Presidente, de lo que decía el tal señor anónimo y tímido, que reclamaba por la apertura de las calles, probablemente al-

gún propietario de la calle de Treinta y Tres, de Misiones ó de Zabala, que veía que perdía para siempre, no sólo la perspectiva del mar, sino el movimiento, el comercio, algo á lo cual tenía legítimo derecho á aspirar.

Ahora bien, señor Presidente: la cuestión no tiene el alcance ni la trascendencia que le ha querido dar la Comisión y mucho menos mi distinguido amigo el señor diputado Canessa.

Yo creo que él podrá hacer una rectificación en este asunto, que yo podré replicar, que iremos á un final de fatiga; pero de todas estas discusiones no quitarán á la Cámara la impresión que debe tener en este asunto; que es un asunto sin mayor importancia y que debe cortarse del siguiente modo: dejando las cosas lo más aproximadamente á lo que están hoy, dejando las calles abiertas y construyendo los depósitos — lo que ya es una gran concesión — en la forma que se indica en el proyecto del Honorable Senado.

Vendrán los buques grandes. Si obligan á cerrar las calles, se cierran más adelante, pero si no obligan á cerrarlas, se dejan abiertas como están.

Yo apelo á los señores miembros de la Comisión, á su celo, á su buen sentido, para que reaccionen como yo he reaccionado en otras circunstancias...

Señor Canessa — Sobre todo en este caso, señor senador.

Señor Otero — Y terminemos este asunto.

La cuestión de hecho no vale la pena.

He dicho, señor Presidente.

Señor Canessa — Aprovechando el final que ha dado á su discurso el señor senador por Artigas, debo manifestar que, efectivamente, esta cuestión no tiene la importancia que le han querido dar los que se oponen á que

las cosas se hagan en la forma que han sido estudiadas prolijamente por las oficinas del Estado y por la Comisión informante unánime de esta Asamblea compuesta de distinguidos miembros de la Cámara y del Senado mismo.

Sólo un detalle, el cierre de una calle, ha tenido la virtud de preocupar á esta Asamblea durante tres sesiones laboriosísimas, olvidando que este pequeño detalle, el cierre de una calle, no es comparable en absoluto al perjuicio real y efectivo que este goce especial va á producir en la buena utilización de las obras del puerto.

Señor Gómez — Pido la palabra para una cuestión previa.

Señor Presidente — Tiene la palabra el señor diputado Gómez.

Señor Gómez — Hace un momento el señor diputado Canessa me manifestaba precisamente su fatiga en este asunto, y como se vería precisado también á contestar con alguna extensión al doctor Otero, faltando apenas tan solo cinco minutos para sonar la hora...

Señor Presidente — Está equivocado el señor diputado: hasta las 7.45 no puede levantarse la sesión.

Señor Cachón — Me parece que el señor Presidente es el que está equivocado en este caso, porque tiene que empezar á contar el plazo desde la hora en que se citó á la Asamblea.

Señor Amézaga — El Reglamento dice: la sesión durará tres horas.

Señor Presidente — La Mesa considera que debe contarse la hora desde el momento que entra la Asamblea á sesionar y no desde la hora de citación.

Si ella está equivocada, la Asamblea resolverá.

Señor Gómez — En ese caso yo no insisto.

Señor Presidente -- Tiene la palabra el señor diputado Canessa.

Señor Canessa — Empezaré, señor Presidente, por manifestar que en ninguno de los grandes puertos europeos se han tenido en cuenta las vistas más ó menos bellas de la parte del mar, para entorpecer ó dificultar las obras del puerto; y cuando el señor senador por Flores, en la sesión última, me interrumpió diciendo que no conocía que en los puertos europeos sucediera tal cosa y especialmente en lo que se refiere á los puertos del Havre y de Liverpool, como en ese momento no tenía el dato confirmatorio ni de lo que afirmaba ni de lo contrario, no pude decirle que estaba en un perfecto error; que en el puerto de Liverpool se ha sacrificado, no una calle sino centenares de calles para poder hacer el aprovechamiento del puerto mismo.

Señor Manini Ríos — No he dicho semejante cosa. Haga el favor de no interpretar mal lo que dicen sus contradictores.

Yo lo que dije en la sesión anterior y recurro á la versión taquigráfica, que no puede traer sino mis palabras, fué que el problema de las calles no podía existir para los puertos europeos, porque las ciudades que acceden á esos puertos no tienen el amanzanamiento cuadriculado que tiene la nuestra; de manera que las calles no dan perspectiva sobre el mar. No he hecho argumento de otra clase.

Señor Canessa — Yo admito que esas hayan sido sus palabras, pero el final es que no llegaba ese amanzanamiento ó no era en forma tal que cerrara las calles. No contesté á esa argumentación del señor senador; ahora, documentadamente, voy á contestarle.

Señor Manini Ríos — Yo no hice la afirmación. Dije que por regla general en las ciudades europeas ocurría eso.

Señor Presidente — La Asamblea ha quedado sin número.

Queda terminada la sesión.

(Se levantó la sesión á las 7 p. m.).

José V. Jorajuría.

Jefe de Taquígrafos
de la H. C. de Representantes.