

15.^a SESION ORDINARIA

CELEBRADA EL DIA 12 DE JUNIO DE 1913

Preside el doctor Adolfo H. Pérez Olave

(Segundo Vicepresidente)

SUMARIO

- 1—Asistencia.
- 2—Consulta del señor Presidente respecto de la inasistencia de los señores miembros de la Asamblea.

ORDEN DEL DÍA:

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

A las 5 y 20 p. m. entran al salón de sesiones los señores senadores: Otero, Accinelli, Enciso, Manini Ríos, Repetto, Fleurquin, Saldaña, Rodríguez, Espalter, y Varela Acevedo; y los señores representantes: Abellá y Escobar, Amézaga, Aragón y Etchart, Areco, Bélinzon, Cañorda, Cachón, Canessa, Canosa, Cañizas, Castro, Carvallido, De los Santos, Díaz, Espalter, Ferrer Olais, Freire, Frugoni, García, García Fuentes, Gilbert, Giribaldi Heguy, Gómez, Herrera, Iglesias, Lagarmilla, Lezama, Martínez, Martínez García, Martínez Thedy, Mellán Lafinur, Miranda, Moratorio, Mora Magariños, Naranancio, Negro, Oliver, Olivera, O'Neill, Oneto y Viana, Ortiz, Paullier (don Federico), Paullier (don Juan), Peyrou, Pittaluga, Prando, Puppo, Ramón Guerra, Rücker, Salteráin, Samacoltz, Sánchez, Sanguinetti, Schelotto, Schinca, Sónora, Sosa, Toscano, Travieso, Varela, Vecino, Vidal y Zorrilla.

Total: 74.

Faltan:

CON AVISO

Los señores senadores: Vidal, Arena, Albín, Astigarraga y Suárez; y los señores representantes: Aguiar, Avegno, Borja y Pagola, Hontou, Icasuriaga, Magariños Veira, Miláns, Muró, Pelayo, Rodó, Segovia, Semblat, Stirling y Varzi.

Total: 19

CON LICENCIA

Los señores senadores: Castro y Soca; y los señores representantes: Barbosa, Massera, Mendivil, Ramasso y Vidal Beilo.

Total: 7.

SIN AVISO

Los señores representantes: Colistro, Doria, Etchevest, Pons, Rodríguez y Sierra.

Total: 6.

Señor Presidente — No es posible celebrar sesión por no haber número en sala.

Un grupo de señores diputados que se hallan en antesalas manifiestan que no desean entrar á sesión.

Consulto á la Asamblea si es el caso de aplicar el inciso 3.º del artículo 4.º del Reglamento.

Leáse para su mejor interpretación.

(Se lee):

“Si á la tercera citación no concurriera suficiente número de senadores y representantes, según lo establecido en los dos incisos anteriores, la sesión se celebrará con los miembros asistentes, cualquiera que sea su número, pero al solo objeto de compeler á los inasistentes.”

Señor Martínez García — ¿Cuál es el modo de compeler, señor Presidente, á los inasistentes?

Señor Presidente — Es á la Asamblea á quien le compete resolver, señor diputado.

Señor Areco — Yo creo que la que debe resolver es la Mesa, no la Asamblea.

La Asamblea le va á decir al Presidente: cumpla el artículo del Reglamento. El Presidente pondrá en ejercicio los medios que tenga á su alcance para conseguir que los señores diputados miembros de la Asamblea, concurran; y si no tiene medios á su alcance para hacerlo, recién entonces

habrá llegado el caso de que dé cuenta á la Asamblea.

Señor Presidente — El señor diputado no estaba presente cuando se dió lectura del artículo pertinente.

Señor Areco — Pero lo conozco desde muchos años, señor Presidente.

Señor Presidente — Dice que los asistentes se reunirán "al solo efecto de compeler á los inasistentes". Luego, es á la Asamblea á quien le compete.

Señor Areco — Entiendo que lo que procede es que deleguemos en la Mesa, para que la Mesa compela, por los medios á su alcance, á los inasistentes, y, entretanto, pasar á cuarto intermedio.

Hago moción en ese sentido.

Señor Gómez — Sin perjuicio de que se publiquen los nombres de esos señores diputados que manifiestan su propósito de no concurrir á la Asamblea.

Señor Varela Acevedo — Eso podrá ser una resolución posterior, pero por lo pronto debe compelerlos el Presidente por intermedio de los Secretarios, sin pasar á cuarto intermedio: que la Asamblea espera su inmediata concurrencia.

Señor Fleurquin — Yo creo que se puede recoger la serie de indicaciones que se han hecho por los señores miembros de la Asamblea. Pasar á cuarto intermedio, para mí, es el desbande completo. De manera que podría emplear los medios suaves la Mesa: nombrar una Comisión delegada de la Asamblea que se apersona á los señores diputados ó senadores que no deseen entrar á sala, y rogarles que lo hagan.

Señor Varela Acevedo — Considero preferible que sean los señores Secretarios de la Asamblea.

Señor Fleurquin — O los señores Secretarios, perfectamente.

Ese es el primer medio; después se

verá la forma á adoptarse para los que se resistan á entrar.—(Apoyados).

Señor Presidente — Sírvanse entonces los señores Secretarios, invitar á los señores miembros de la Asamblea á concurrir al recinto.

Señor Varela Acevedo — Haciéndoles presente la deliberación de la Asamblea.

(Así lo efectúan los señores Secretarios, y se consigue que concurra al recinto el número suficiente de miembros de la Asamblea).

Señor Presidente — Está abierta la sesión.

En discusión el artículo 2.º del proyecto sobre obras de superestructura del puerto.

Tiene la palabra el señor senador por Artigas.

Señor Otero — Empiezo por pedir, señor Presidente, toda su benevolencia á la Honorable Asamblea y, al mismo tiempo, disculpa por seguir hablando sobre este asunto, cuando ya ella se encuentra, no sólo fatigada, sino preocupada por otras cuestiones de vital interés público.

Si no fuera la convicción que tengo de que el asunto de fondo que se trata en estos momentos, reviste importancia capital para el puerto de Montevideo y para la ciudad, es decir, que bajo las apariencias de una cuestión nimia, envuelve otra trascendental, no sería yo el que ocupara las horas preciosas de los señores senadores y representantes. Acuérdese, pues, la benevolencia que pido, en razón de los grandes intereses públicos que considero en este caso comprometidos.

Yo trataré de ser lo más breve y lo más concreto posible; evitando digresiones y buscando, ante todo, una claridad completa para llevar al ánimo

de los señores miembros de la Asamblea la misma convicción que abrigo.

Tratándose, señores, de hangares para descarga de mercaderías, que es lo que estamos discutiendo, se puede argumentar de varias maneras: ó con los hechos, como se ha procedido principalmente hasta ahora, indicando, como ejemplos, casos tomados de diversos puertos, ó con opiniones de autoridades, ó de una manera razonada y filosófica, es decir, demostrando los fundamentos por los cuales deben hacerse largos ó cortos.

Como hechos, yo había empezado á indicar el otro día uno ó dos hangares que fueron discutidos por mi distinguido contricante el señor representante Canessa.

Hoy demostraré que lo que se consideraba una excepción única, es una excepción que se extiende á muchos puertos importantes, y que, por lo tanto, puede también, como excepción, si se la quiere considerar así, tener cabida en Montevideo.

En primer término, señores, yo indiqué el hangar de 40 metros que se encontraba en el Havre, el puerto principal del Norte de Francia, como una excepción, es cierto, porque es el más chico entre los diversos tamaños. Indicé, después, un hangar de 40 metros en el puerto de Amberes, el puerto principal de Bélgica; pero me equivoqué porque no hay allí un solo hangar reducido; son dos de 40 y tantos metros; porque el otro día, por primera vez miraba en el plano los dos hangares chicos que se encontraban juntos, y creí entonces, improvisando en esta Asamblea, que uno de ellos estaba ocupado por una línea telegráfica. Es una línea de vapores que se llama Ligne Telegraf. De manera que son dos los hangares que existen en Amberes de dimensiones que se acercan al que aquí se discute.

Agregué en la sesión anterior que

en la ciudad de Venecia, puerto importante con relación al nuestro, porque tiene casi la misma capacidad de mercaderías, el servicio se hacía con seis hangares, apenas de 50 metros cada uno de frente.

Ahora, debo agregar que en el puerto de Génova, en el muelle Spínola, hay dos hangares de 48 y de 40 metros de frente, y en el muelle Doria hay también hangares de varios pisos, destinados á la exportación, con 37 á 45 metros, todo según planos que acabo de analizar gráficamente y que tengo á la vista.

En el puerto de Southampton hay uno de 45, otro de 30 y dos de 60; también según plano que tengo á la vista.

No seguiré con hechos aislados; voy á indicar dos opiniones — aunque soy bastante enemigo de los argumentos de autoridad—respecto á las ventajas que pueda presentar en ciertos casos los hangares pequeños, aún en los grandes puertos.

El señor Nyssens Hart, ingeniero consultor de la ciudad de Bruges, donde, como se sabe, hay un puerto importante, decía en el Congreso de Bruselas:

“En un puerto ó en la parte de un puerto destinado á la escala de los grandes transatlánticos, un desarrollo moderado de quais directamente acostables puede bastar para el servicio (desservir) de un tráfico considerable, si está bien ligado á las líneas férreas internacionales; el embarque y el desembarque rápidos deben ser asegurados para los viajeros y para las mercaderías; estos quais no exigen una gran anchura ni hangares importantes.”

Nadie contradijo esa opinión, ni entonces ni después.

Y Montevideo es, precisamente, un puerto de escala, y se trata de un quai destinado á transatlánticos que, relativamente á su gran capacidad,

traen muchos viajeros y pocas mercaderías.

El señor Quinette de Rochemont, que ha sido citado aquí por el señor representante Canessa, y que es el autor francés de más nombradía en esta materia, dice en la página 382 del tomo 2.º de su obra, lo siguiente—sobre lo cual pido toda la atención de la Honorable Asamblea:

“En los climas suaves se puede, en ciertos casos, disminuir la importancia dada á los hangares y no establecer más que abrigos de dimensiones restringidas para proteger ciertas mercaderías. Es lo que ha sido hecho en Burdeos, donde, sobre el quai del Garonne, se han construido, á bastante grande distancia unos de otros, hangares de 30 metros de longitud y de 20 de ancho.” ¡Oigase bien: de 30 metros! Diez metros menos que la longitud que resisten los señores miembros de la Comisión.

He presentado, pues, en primer término, el hecho repetido de que existen hangares chicos en varios puertos; y, en segundo lugar, he presentado la opinión de dos señores, de los cuales uno es considerado maestro por todas las personas que se ocupan de esta materia,—diciendo el uno que, en puertos de escala, como lo es el nuestro, y el otro que en climas suaves como lo es el puerto de Burdeos — el nuestro es más suave todavía—no hay que ir á esa exageración de abrigos para las mercaderías, que se exige en los países septentrionales de Europa ó en los puertos terminales.

Como se ve, el problema cambia de aspecto y pasa de los extremos exagerados en que se había colocado, á una situación más simple.

Ahora bien: mi distinguido contricante el otro día citaba varias opiniones de ingenieros que tomaron parte en el Congreso de Bruselas y confundía la extensión longitudinal del bu-

que colocado frente al hangar, con la extensión que yo llamé racional.

Los autores que él citaba no decían propiamente que el hangar debiera tener la longitud del buque porque sí, tan solo buscando una correspondencia de longitudes, sino que lo que decían era otra cosa: era que el hangar debía responder, racionalmente, á la carga del buque.

Así, por ejemplo, el señor Van Rithem, que citaba el señor representante Canessa, decía: “La carga debe encontrar “capacidad” de un largo de hangar que responda al del navío, con una altura de estiba que no pase mucho de dos metros”.

“La carga debe encontrar capacidad.” Este era el fundamento de la opinión del autor; no era el largo simplemente considerado como una dimensión axiomática.

El señor Buckheister, según lo citaba el señor representante, decía:

“Un hangar debe ser bastante grande para poder contener el cargamento completo del buque que se halle al frente.”

“Se considera como necesario que el hangar pueda ofrecer “la capacidad” requerida por la carga completa del navío, y como el tonelaje de los buques que frecuentan nuestro puerto (se refería á Hamburgo, puerto terminal) es cada día mayor, esa capacidad explica la necesidad “de una superficie” más grande que aquella de nuestros antiguos hangares.”

Este señor no se refería, pues, á la longitud.

Señor Canessa — ¿Me permite una interrupción?...

Le demostraré que se refiere á la longitud, y nada más, porque el doctor Otero debe saber, ya que está tan enterado de este asunto, que el ancho de los hangares es una cuestión que ya no se discute. Ya no se hacen hangares mayores de 45 metros de ancho.

De manera que, en conclusión, se trata nada más, aquí, que del largo del hangar, desde que el ancho está eliminado.

Señor Otero — Si el señor representante me sigue interrumpiendo en estas condiciones, ya dije el otro día que va á verse obligado á pedir excusas á la Asamblea, porque cada rectificación mía tiene que ser un discurso intercalado, y no terminaremos nunca. En este caso, le respondo de inmediato que los hangares de Bremen tienen más de 40 metros, van hasta 60. Son de los últimos hangares y de los considerados más perfectos.

Señor Canessa — Como habló de los últimos hangares de Venecia del año 1880...

Señor Otero — Con lo que acabo de decir al señor representante, me parece que esta es una cuestión resuelta...

Señor Canessa — ... y en ese mismo Congreso de Bruselas que el señor senador conoce y citó, todas las conclusiones arriban á eso.

Señor Otero — ¡Si no hay tales conclusiones; ya lo demostré el otro día!

El fundamento filosófico de la extensión de los hangares, y lo llamo filosófico porque es el racional, no es la longitud, sino la capacidad. Lo que se desea no es que haya materialmente una extensión de hangares frente á una extensión de buque, sino que la capacidad de la carga pueda ser colocada rápidamente en tierra, al abrigo de la intemperie; y, con este motivo, voy á indicar otra equivocación de mi distinguido contricante.

Refiriéndose á la cita que hice de un Congreso, y en un aparte, un poco exaltado, el señor representante indicaba que yo había traído al debate una cita que no tenía nada que ver con la longitud de los hangares; no se

hablaba materialmente de longitud; se hablaba de forma en general.

Cuando se discute si un hangar debe ser largo ó corto, es con relación á la capacidad que ofrece.

De manera que, si tiene mucha profundidad y poco frente, puede dar el mismo resultado que cuando tiene gran frente y poca profundidad.

Si tiene muchos pisos, esa cantidad de pisos compensa la profundidad, ó compensa la longitud.

Lo que se necesita es una capacidad frente al buque, y que esa capacidad pueda estar servida por grúas, de tal manera que la descarga sea efectuada directamente y con facilidad.

Señor Canessa — ¿Me permite una interrupción?... Está interpretando mal, precisamente, verdaderas conclusiones de los técnicos que hablan de capacidad en función de ancho determinado; y el ancho límite en relación á buena utilización, es hoy día cuestión resuelta: interpreta erróneamente.

Señor Otero — No podemos seguir así; si yo también, con igual derecho, interrumpo al señor representante cuando hable, no podremos seguir.

Señor Canessa — Yo no lo molestaré más con interrupciones al señor senador.

Señor Otero — A mí no me molesta, señor representante: es que, dado el estado de ánimo de la Asamblea, fatigada con este asunto, no podemos hacer nuevos discursos, cada uno de nosotros, de dos ó tres horas sin llegar á que todos se fatiguen y se vayan. Ya están deseando terminar esta discusión.

Yo voy á aclarar todo esto con un ejemplo práctico y una comparación.

El puerto de Bremerhafen, como es sabido, viene á ser la parte avanzada de Bremen, destinada á recibir los grandes transatlánticos. En la dárse-

na destinada á los grandes buques, llamada Kaiverhafen, hay una serie de galpones de poco frente y de mucho fondo, separados por espacios libres de extensión variable desde cinco metros, más ó menos, hasta treinta y cinco, más ó menos.

Tengo aquí varios planos de Bremerhafen; entre ellos, elijo el de Franzius, el director del puerto de Bremen, para la escala, y el del señor Eduardo García de Zúñiga para el destino de los edificios, porque el destino no está indicado en el plano de Franzius.

En trescientos metros de muros de quai, hay siete galpones, separados por seis espacios libres,—según el señor Zúñiga,—y seis galpones, separados por cinco espacios libres,—según Franzius. Los dos galpones últimos del señor Zúñiga están unidos en el plano de Franzius. Pero esto no tiene importancia. El hecho es que hay un grupo de galpones de poco frente, de 20, 25, 30, 40, 25 y 75 metros (este último es el que también aparece dividido en dos, por una calle, en el plano del señor Zúñiga). Todos tienen 50 metros de fondo y vienen á tener un área total de 10.750 metros para responder á un frente de quai de 300 metros.

Ahora bien: tomemos varios frentes de hangares de Hamburgo continuos ó casi continuos.

En la dársena Sandthor, Sandthorquai, tienen 14.75 metros de ancho y dan, por consiguiente, para 300 metros de frente (no teniendo en cuenta los pasajes transversales) una superficie de 4425 metros en vez de 10.750 que ofrecen los de Bremerhafen para el mismo frente de muro de "quai".

En el Kaiserquai, de la misma dársena, con hangares de 22,20 metros, la superficie sería para 300 metros de muro tan sólo de 6660 metros.

En el muelle Petersenquai de la Baakenhafen, con hangares de 29 metros de ancho, es decir, casi del ancho de los nuestros, la superficie sería de 8700 metros.

En nuestros hangares, en fin (piso bajo), sería de 7320 metros, más ó menos, para los 300 metros, más ó menos, de cada uno de los frentes del muelle B, en vez de los 10,750 metros que ofrecen los galpones de poco frente de Bremerhafen.

Es claro que para tener en cuenta el piso alto de nuestros hangares, habría que agregar piso alto á los de Bremerhafen, y la proporción sería la misma.

Si viene un buque y se encuentra con un hangar que no tiene más que catorce metros de ancho, puede encontrar en ese hangar de 100 metros de largo un servicio inferior al que prestan varios hangares que no tienen más que 20 metros de frente pero que, sin embargo, tienen un gran desarrollo de profundidad; y lo mismo puede hallar un servicio mejor en varios hangares de poco frente y mediano fondo, pero que tengan cuatro ó cinco pisos.

De manera que el fondo racional del asunto no está únicamente en la longitud del hangar, sino en la capacidad que se puede ofrecer al buque para su descarga; y esa capacidad no depende de una dimensión solamente; depende de tres dimensiones suplementarias: longitud, anchura y altura.

Se comprende perfectamente que la cuestión del frente es uno de los elementos, nada más, del problema, y que importa una falsa generalización el venir á decir aquí "en tal puerto hay hangares largos y extensos, debemos hacerlos iguales".

No podemos olvidar la altura y la profundidad, como no se olvidan en otras partes.

Pero, señor Presidente, yo quiero ser sintético. Podría extenderme en esto enormemente, porque he tratado de estudiar la materia, por el respeto mismo que debo á esta Asamblea.

Quiero ser sintético — como digo — y voy á colocar la cuestión en su verdadero terreno, liso y llano.

He dicho desde el principio que la confusión que se hace aquí es entre la longitud material y la longitud racional.

Los señores que sostienen el hangar largo aquí, en el frente del puerto de Montevideo, se colocan en el terreno de la longitud material. Yo me coloco en el terreno de la longitud racional; y la longitud racional existe aunque haya soluciones de continuidad, necesarias para los diversos servicios y para evitar la propagación de incendios; para el embarque y desembarque de los pasajeros, para el correo, para las provisiones que llegan en carros que se acercan á los buques, para las vías transversales de ferrocarril, etc.; la longitud racional consiste en que, aunque haya interrupciones, esas interrupciones no deben ser tan grandes que impidan el desembarque regular y cómodo de las mercaderías y su arreglo en los hangares.

Ya dije el otro día que si se ponía una grúa en el medio de esa calle angosta, la grúa podría perfectamente colocar las mercaderías á los dos lados en los hangares.

Para mayor claridad, me coloqué en el caso concreto que se discutía.

Pero, señor Presidente, hay algo más: hay muchos puertos en los cuales la distancia entre los hangares es mucho mayor que la que estamos discutiendo. Van á veinte, á treinta, á cuarenta, á cincuenta metros...

Señor Canessa — Y á ochenta.

Señor Otero — ... manteniendo, sin embargo, la continuidad racional.

En esas condiciones, si se puede descargar las mercaderías en esos 40 ó 50 metros y ponerlas en los hangares, la continuidad material está perdida, pero la continuidad racional, que es la que se busca y se sostiene, no está perdida.

Con grúas de brazos un poco largos, de radio de acción un poco extenso, como las de medio pórtico traídas para el puerto de Montevideo, la carga puede ser tomada en un punto del buque y colocada lateralmente á una gran distancia, mucho mayor distancia de la que se supone á primera vista. Por ejemplo, las grúas del nuevo puerto de Bruges, puerto muy nuevo, hecho hace poco tiempo para buques de gran tamaño, y análogos á los nuestros en cuanto á su radio de acción, pueden tomar mercaderías en la escotilla del "Celtic"—y elijo el caso porque se puede comprobar en el dibujo que acompaña á la comunicación presentada por el señor Nyssens-Hart al Congreso de Milán—del "Celtic" que es un gran buque, que tiene 37.800 toneladas de desplazamiento, 208 metros de longitud y puede llevar 3.000 pasajeros y 18.000 toneladas de carga.

La grúa puede tomar una lingada y colocarle junto al hangar, á una distancia lateral de trece metros, más ó menos, del punto que está frente á la grúa misma; lo que representa un servicio para un frente de 26 metros, si se ponen dos grúas, una de un lado y otra de otro; si se agrega la distancia entre las escotillas y la mitad de la boca de cada una, (detalles que no conozco respecto de aquel buque), se comprenderá que es admisible, en ese caso una solución de continuidad de casi 40 metros sin que ella alterara la continuidad racional en el frente de la descarga.

Y si se adopta el plan que se sigue en muchos puertos, por ejemplo, en Venecia, de que las mercaderías sean

puestas sobre cubierta, cerca de la borda, que es lo que se hace en los casos necesarios, entonces la solución de continuidad material puede ser mayor.

Teniendo en cuenta la distancia habitual media entre una escotilla y otra y el empleo de dos grúas hacia un lado y otro, se puede servir con ellas un frente, no ya de una calle, pero de una plaza.

Me sería fácil demostrar que, de un buque como el "Arlanza", de 174 metros de largo y 19.79 metros de ancho, se puede efectuar la descarga con dos grúas colocadas en una calle de más de 50 metros de ancho y poner las lingadas regularmente en los hangares.

El dejar una gran calle para pasajeros, para coches, para carros, para vagones, para correos, para provisiones, etc. de 20, de 30, de 50 metros y aún más, no ofrece, pues, inconveniente alguno; y se puede ir hasta los 60 metros, sin perturbar mayormente la descarga.

Creo que los señores senadores y representantes habrán comprometido el fondo de mi pensamiento; no sé si me he explicado bien.

Sostengo que podemos mantener entre un hangar y otro una distancia de 50 metros, sin que esto perjudique la solución racional de continuidad; porque, colocando grúas á cierta distancia de los hangares, estas grúas pueden tomar las mercaderías y colocarlas en los hangares mismos.

Y si se reciben las mercaderías cerca de la borda del buque, entonces todavía puede llegarse á soluciones de continuidad mayores. Rara vez hay que llegar á esos casos; pero si hay necesidad, se llega á ello y se va á los setenta metros.

De manera que, no ya la calle que estamos discutiendo, una calle mucho más ancha, casi una plaza, podría perfectamente establecerse allí, sin que

perjudicara la solución de continuidad racional con relación á la descarga.

Esta cuestión, señores, de frente material de hangares interrumpido con relación á los buques, por otra parte, ha sido muy bien resuelta en los puertos ingleses.

Yo voy á indicar datos, señores, que no pueden ser sospechosos para nadie, porque son datos, opiniones y conclusiones casi de la misma Oficina Técnica del Puerto de Montevideo,—son conclusiones del señor Eduardo García de Zúñiga.

El puerto de Londres tiene una cantidad de dársenas viejas del tiempo de los buques de vela. Esas dársenas tienen alrededor depósitos para mercaderías que quedan mucho tiempo.

Después que pasó la época de los buques de vela, se abandonó ese sistema de hacer alrededor de las dársenas depósitos continuos; eso no lo comprendieron las oficinas técnicas del país cuando querían hacer depósitos continuos en el puerto de Montevideo; y, fundándose en que había un solo movimiento del buque al depósito, iban inconcientemente á la obstrucción de los muelles con las mercaderías depositadas en los sitios donde se debe hacer la recepción, la clasificación y la distribución con la mayor rapidez.

Las dársenas viejas de Londres tienen, como digo, depósitos. Después, cuando empezó á cambiar la navegación á vela por la de vapor y á exigirse mayor rapidez en los movimientos, no fué posible seguir manteniendo los depósitos junto al agua.

Entonces empezó á desarrollarse, en oposición al antiguo sistema de los depósitos continuos el nuevo sistema de los hangares.

En 1850 la dársena "Victoria" se hizo todavía con depósitos; pero no así la dársena "Alberto", que fué

arreglada exclusivamente con hangares.

Esos hangares respondían á lo que entonces se creyó un tamaño medio aceptable y tenían, más ó menos, unos 80 metros de largo y estaban separados por calles de 30, 40 metros y algunas de 50 metros.

Ahora bien: si suponemos una serie de buques de 150 metros cada uno, colocados uno después del otro en esa dársena con hangares de 80 metros, separados por calles anchas, es fácil comprender que cada buque invadirá el frente de más de un hangar ó tendrá delante de sí la solución de continuidad de más de una calle.

Según las ideas que sostienen los señores de la Comisión, esos hangares estarían mal, porque habría huecos, soluciones de continuidad, materiales que corresponderían á parajes que estarían frente á muchas escotillas; además habrían escotillas que tendrían que hacer la descarga en dos hangares diferentes, en fin, todo aquello contra lo cual se sublevan, acentuado y exagerado.

El caso estaría colocado en malas condiciones, según lo que ellos sostienen.

Según yo entiendo, no hay soluciones de continuidad racionales y el sistema es bueno.

¿Qué dice á este caso el señor Zúñiga?

Después de estudiar el Dock Albert, de Londres, y el Tilbury Dock, otra dársena que tiene también galpones en las mismas condiciones, vamos á ver á que conclusión llega el señor Eduardo García de Zúñiga.

Aquí está.

Se verá si es ó no favorable á la tesis que estoy sosteniendo.

Hablando de los hangares de Albert Dock, dice: "En el "Albert Dock" sólo hay galpones. En el Dock Victoria, hay, por el contrario, numerosos al-

macenes, graneros y depósitos refrigerantes para carnes congeladas. Ambos docks están provistos de vías férreas. Junto con los "Tilbury Docks" constituyen el conjunto de las instalaciones modernas del puerto de Londres".

De modo que son las instalaciones modernas.

Del "Albert Dock", donde hay 27 hangares en las condiciones que he explicado, dice el señor Zúñiga: "Hay en ese dock lugar para 28 buques de 400 pies de eslora".

Es decir, 121 metros de largo cada uno.

Ahora bien: el señor Zúñiga coloca 28 buques de 121 metros de largo, uno después del otro, uno tocando con el otro. De manera que los coloca como si no hubiera solución de continuidad material, como si no hubiera calles. Reconoce implícitamente, al colocar buques unidos en todo el frente, sin tener en cuenta las calles y al decir que hay espacios para ellos, el principio de la continuidad racional.

Y sobre el Tilbury Dock, que tiene también hangares de 80 metros separados por calles, dice lo siguiente: "Posee la mejor entrada, es el único capaz de recibir un buque del tonelaje del "Oceanic", puede admitir á lo largo de sus "quais", veinte buques de 550 á 600 pies de largo (es decir, un término medio de 175 metros), y treinta del tamaño mediano de los que lo frecuentan. No tiene almacenes, "pero sí muy buenos galpones" y sus comunicaciones por vías férreas son excelentes".

De manera, señor Presidente, que un puerto que tiene hangares chicos con relación á la extensión de los grandes buques, que obliga necesariamente á que el buque tenga que ocupar el espacio de dos hangares y una calle, presenta para el señor ingeniero García de Zúñiga capacidad racional, porque dice que puede admitir á

lo largo de sus "quais" 20 buques de 550 á 600 pies, es decir, de 167 metros á 182 metros, y declara que "no tiene almacenes, pero sí muy buenos galpones"!

¿Cómo se puede explicar, entonces, que el mismo Director de la Oficina Técnica considere que los galpones de Londres, que tienen la solución de continuidad de que estamos discutiendo, sean muy buenos allá, en Londres, y en Montevideo sean muy malos?

Me parece, señor Presidente, que lo que acabo de decir es concluyente.

Se olvida, como agravante, que nuestro clima es suave, y que el nuestro es un puerto de escala, y se olvida que, por excepción, vendrá un buque colosal de carga, y que ese buque colosal de carga no vendrá á colocarse, ni deberá colocarse, junto á esos hangares que están junto á la ciudad, porque es irracional que en el paraje de mayor movimiento, donde están más centralizadas las operaciones, se venga á acumular el máximo de carga, cuando hay otros parajes donde puede hacerse sin inconveniente y con menor resistencia el desembarque. Estos hangares, que estén longitudinalmente en el frente de Montevideo, deben ser destinados á los buques de poca carga y muchísimos pasajeros, á los buques correos, de grandes dimensiones y de poca carga, como se hace en todos los grandes puertos de escala.

Cordemoy, que ha sido citado por mi distinguido contricante y por mí, autor francés que se ocupa de esta materia, expone del siguiente modo la cuestión:

"Los hangares para los buques que efectúan operaciones completas, dice, tienen necesidad de más ancho, principalmente si traen granos, que exigen una gran superficie. Al contrario, los hangares para buques que hacen escalas son menos anchos. Un gran "steamer" de 100 metros que hace es-

cala en el Havre, toma raramente más de 800 á 1000 toneladas de mercaderías, que pueden ser acomodadas sobre una superficie de 1.500 metros cuadrados, es decir, con espacios perdidos, de 2.000 á 2.500 metros cuadrados. Por eso se ha dado al hangar del muelle Oeste de la dársena Bellet, — especialmente destinada á este servicio — 80 metros de largo y 27 metros 50 de ancho."

Entre nosotros, como lo demostré el otro día, los grandes buques correos que vienen y hacen escala en Montevideo, traen muy poca carga.

Ya indiqué que, según las contestaciones que me habían dado los agentes de compañías navieras, — cuando me ocupé de este asunto, — la carga normal, que acostumbran á dejar los buques á su paso por Montevideo, oscila abajo de mil quinientas toneladas, por excepción alcanza á cifras más altas.

De modo que estamos en el caso de estos hangares del Havre, con esta diferencia, señores: que los hangares del Havre, como tienen un piso, nada más, necesitan una mayor superficie, y que, como nosotros hemos dado á nuestros hangares un piso alto, podemos compensar esa diferencia de superficie con el piso alto. Los 2.500 metros cuadrados que indica Cordemoy, casi están en el hangar de 40 metros.

El servicio que se ha buscado hacer en el Havre con el hangar de 80 metros por 27.50, creo que es el que se puede hacer en Montevideo con un hangar que tenga las condiciones del que estamos hablando, es decir, 40 por 30, con dos pisos y 2.400 metros cuadrados, ó bien, 3.360 metros agregando el piso tercero.

Creo que la Honorable Asamblea irá comprendiendo el fondo racional de todas estas cosas.

¿Qué presentan en su favor los que quieren cerrar las calles? Hechos ais-

lados y tendencias que se quieren imitar, sin análisis racional y por simple aplicación empírica. A todo eso se pueden oponer las observaciones del mismo ingeniero García de Zúñiga, que encuentra muy buenos los galpones de los puertos ingleses, que ofrecen soluciones de continuidad, es decir, calles y más calles, y compatibles con la carga y la descarga de grandes buques á continuación unos de los otros.

Yo creo, señor, que con lo que acabo de decir, la cuestión puede considerarse agotada.

Cuando yo intervenía en la Comisión del Puerto de Montevideo, con un criterio un poco unilateral—como sucede en casi todas las personas que se ocupan casi exclusivamente de un asunto ó que lo consideran preponderante en un momento dado—no meditaba mucho en el perjuicio que podría resultar para la ciudad, de los hangares colocados de una manera ó de otra; pero, después, cuando he venido á tener en cuenta el planeamiento de la ciudad, sus necesidades, su higiene, su desarrollo artístico, cuando, en vez de mirar el puerto solo,—que es un factor social, comercial, nada más — he mirado también el otro: la ciudad misma; y he equilibrado las cosas, me he convenido que, al pedir sólo esa calle, hago una gran concesión, una transacción débil. Deberíamos, sí hacer en ese paraje edificios excepcionalmente ligeros que pudieran deshacerse en cualquier momento, porque, tratándose de construcciones de esta clase, conviene siempre estar preparados para las modificaciones futuras que puedan hacerse necesarias.

Los hangares, en general, han sido siempre ligeros y sencillos. Sólo en estos últimos tiempos se han hecho esos enormes de cemento armado, caros, definitivos y de muy difícil modificación ulterior.

Es un error acumular construcciones innecesarias de esa clase en un paraje donde, tal vez, mañana habrá que demoler para abrir frentes, como el otro día explicaba que se estaba proyectando en Liverpool, para abrir entrada decente á la ciudad. ¿Queremos hacer construcciones pesadas, enormes, monolíticas? Muy bien; pueden hacerse perfectamente en otro lado y prestar mejor servicio sin ahogar y entristecer el barrio Norte de la ciudad vieja.

De manera que, dentro de mis ideas, de las ideas corrientes en esta materia, el dejar las calles abiertas, señores, importa ya una enorme concesión. Debía en realidad hacerse tan sólo tinglados, con carácter más provisorio que permanente, baratos, suficientes para el tráfico, cómodos y sencillos.

Mis distinguidos contricantes, yéndose al extremo, como habitualmente sucede, quieren colocar frente á ese quai el vapor de carga, abarrotado, enorme.

El otro día, el señor representante Gómez me pedía el ejemplo del vapor colosal de carga, del gran vapor que carga de 10 á 12.000 toneladas.

Ese frente de quai, ese muro, debe tener otro destino.

Debe haber un espacio en el puerto para los vapores correos, que son los que vienen generalmente; vapores de gran tonelaje, pero de poca carga para Montevideo. Por ejemplo, el "Burdigala", uno de los más grandes, que tiene capacidad apenas para dos mil toneladas y sólo tres escotillas. De modo que casi todo el frente del buque está muerto para la carga y descarga. Lleva en cambio un enorme número de pasajeros.

Llega un buque de estos: ¿Qué se hace con él? ¿Se le coloca frente á los hangares más largos para que ocupe inútilmente todo un galpón enorme y lo deje vacío y donde no tenga como-

didades para los pasajeros? ¿Es un ideal ofrecer frente de hangar á buques que no los necesitan y hacer el tránsito de pasajeros por el medio de las mercaderías estibadas ó amontonadas bien ó mal en los galpones?

¿Qué objeto hay en eso, cuando lo principal del buque no es la carga, sino el movimiento de pasajeros?

Pensamos en las dársenas fluviales para los buques de los ríos y no pensamos en que hay necesidad también de entrada para los pasajeros que vienen en los vapores correos; y nada más indicado para la colocación de estos grandes vapores correos que estos frentes de la ciudad que está entre muelle y muelle; porque, si hay ventaja en que la carga esté próxima al comercio, también hay ventaja en que los pasajeros estén próximos á la ciudad.

Racionalmente debe suponerse que la Dirección del Puerto deje esos parajes que están entre los muelles, para que atraquen, no ya grandes buques de carga, sino grandes buques de pasajeros, de aquellos á que me refería el otro día,—buques colosales que pueden alcanzar un calado de 10 metros y una longitud de 200 y más.

Bien, señores: lo racional, por lo tanto, es no estar discutiendo esos hangares con relación á los enormes buques de carga, porque los enormes buques de carga irán al muelle B y ocuparán todo un frente.

Hay que considerar estos hangares con relación al “Burdigala”, al “Arlanca”, al “Infanta Isabel”, al “Kaiser Franz Joseph” ó á otros mayores que traen muchos pasajeros y poca carga, y, para responder á ese tráfico, construir hangares chicos, en continuidad racional, separados por plazoletas en vez de calles, á fin de responder debidamente á todo: á la carga y á los pasajeros. Una solución como la que indicaba el señor senador por Flores.

Si yo tuviera confianza completa—la palabra “confianza” ya la expliqué—en la Comisión Técnica que dirige los asuntos del puerto de Montevideo, no me ocuparía de esto; pero no puedo tener confianza en el criterio unilateral con que suele resolver cuestiones complejas.

La oficina técnica, muy honorable por cierto, formada por personas sumamente distinguidas, sumamente ilustradas, con ingenieros á quienes todos respetamos, tiene el inconveniente de que en un momento dado forma su opinión y trata de mantenerla luego invariable, intangible para el sentido común, aunque variable, al menor capricho, para ella misma; de ahí que, cuando se le hace cualquier observación, parece que hubiera, lo que llaman los sociólogos, sugestión contradictoria: salta y rechaza, exasperada, como si fuera en virtud de una reacción motora ó como si las observaciones pusieran en duda su competencia profesional.

Esta clase de asuntos de puertos exige, en las personas que intervienen en ellos, una gran flexibilidad de aplicación y una gran facilidad para recibir las observaciones ajenas. En vez de hostilidad, pues, hay que devolver benevolencia, agradecimiento, porque, en esta materia, no hay hombre superior que no pueda aprender todos los días, de acá y de allá. El Director del Puerto puede aprender del lanchonero, del estibador, del simple mirón, del flaneur que nota un error elemental cualquiera, que ha escapado á la precisión y á la seguridad de las fórmulas matemáticas ó á la distracción del que, ocupado en resolver dificultades graves, da por resueltas las cosas sencillas, las abandona al acaso ó no las toma en cuenta.

Y no se puede ni se debe olvidar tampoco que las mentalidades de los profesionales son diferentes, según sean

los estudios á que se han dedicado, volviéndose tanto más unilaterales cuanto más sobresalientes son en un orden particular de materias y más ajenos á otras que desarrollan poderes mentales que no desarrollan las primeras. Y no se puede ni se debe olvidar que la mentalidad matemática particularizada, como lo constatan los pedagogistas y los filósofos, en lo numérico, en lo abstracto y en lo deductivo, es deficiente en cuanto á la observación y á la generalización; de ahí que proceda, las más de las veces, en aquellas cuestiones portuarias á las que no es aplicable directamente el cálculo matemático, por medio de sofismas inconcientes de analogía y transforme los resultados en axiomas, que luego, por deducción, suelen llevar á errores simples de sentido común.

Es contra esa especie de terquedad, contra esa especie de inflexibilidad que yo me rebelo, porque los intereses públicos obligan á que no admitamos esa pretensión á una suficiencia que no existe más que para la faz matemática del asunto y que falla en la práctica.

Se hacen modificaciones en la Oficina Técnica, es exacto, muchas veces se hacen; pero resulta, señor Presidente, que se hacen siempre como finalidades necesarias; se generaliza con facilidad sobre cualquier hecho, más por imitación simple que por raciocinio, y se sostiene el axioma aunque sea absurdo; más aún, se da al axioma forma de piedra para que no pueda ser corregido.

El otro día el señor representante me hacía una argumentación muy correcta y muy justa por cierto, que yo acepté agradecido. Yo suponía que los galpones de cemento armado podrían unirse uno á otro con facilidad, pero las informaciones que leyó de constructores me hicieron ver que el cemento, una vez consolidado, no permite la agregación, me hizo ver eso cla-

ramente; pero si me pareció razonable el argumento en el sentido de que después no se podría hacer la unión de los dos galpones, me trajo al ánimo también una observación grave.

Si mañana, por cualquier eventualidad, tenemos que modificar ese frente, como se modifica, por ejemplo, en Liverpool; si tenemos que dejar vacío, como está vacío, por ejemplo, en algunos puntos de Marsella, como está vacío en muchas de las dársenas nuevas de Liverpool, en ese caso ¿tendremos que destruir con dinamita los galpones de cemento armado? ¿No sería más práctico hacer el servicio con edificios ligeros, que después sea posible deshacer con facilidad en caso de que estorben?

Porque hay que observar, señor Presidente, que, en este caso, no hemos salido....., no hemos ni siquiera entrado al terreno experimental.

Cuando se propuso el primer galpón, el señor García de Zúñiga y toda la Oficina Técnica declararon que ese galpón, — el primer galpón depósito, — se hacía como experiencia; y después, dentro del año ó año y medio, sin más ni más, proponían ya siete ú ocho, como una solución definitiva; el ensayo técnico se transformaba, de golpe, en seguridad.....

Yo no debo seguir, señor Presidente; agradezco á la Honorable Asamblea la atención que me ha dispensado. Tengo muchos argumentos. Podría entrar á todo un orden de consideraciones respecto á los esfuerzos que se han tentado para relacionar el frente de los buques con el de los hangares á su fracaso en forma de continuidad material.

Mi distinguido colega, el otro día me mostraba en antecala un diagrama en el cual estaba el término medio de una gran cantidad de buques estudiados. y yo admiraba todavía que estuviera en el período primitivo, en el

cual los datos estadísticos eran mal empleados y mal aplicados.

Los buques, señor Presidente, que vienen á un puerto, son de diferentes tamaños, como todos los sabemos; y no es posible establecer un tipo medio de hangares que sirvan para todos. Ese tipo medio de hangares no es real, no es racional.

Pasa con eso lo que en ciencia—en meteorología, por ejemplo,—cuando se suman todos los números del año, se dividen por los días y declara que la temperatura anual, que la presión barométrica, etc., es tal ó tal. No se considera que ese término medio puede ser formado por elementos iguales ó por elementos extremos compensados entre sí, y que es necesario entonces recurrir á tomar la variación media.

Esto, que nuestro distinguido colega el doctor Salteráin conoce y domina, porque se ocupa especialmente de estadística, también pasa con los buques y con el tamaño medio de los hangares.

En el diagrama que nos presentaba el otro día mi distinguido colega, se tomaba el término medio en general, no se tomaba la variación media; no se sabía, en realidad, si el resultado era obtenido con números iguales ó con números extremos, que se inutilizaban el uno contra el otro y daban el término medio teórico.

Mando de que, hace varios años, presenté al Congreso Científico de Buenos Aires, precisamente, una memoria en la cual criticaba los trabajos que hasta entonces se habían hecho en Meteorología de esa manera; un profesor norteamericano hizo lo mismo. ¡No suponía yo que el sistema fuera á ser aplicado á los buques y á la longitud material correlativa de los hangares!

Eso está liquidado. Está liquidado por la realidad de los hechos que no

concuerdan con el término medio teórico y axiomático.

El desarrollo de esto me llevaría á presentar aquí tamaños de buques y escotillas; á demostrar, á presentar ejemplos; se pueden encontrar ejemplos, es verdad, que coincidan con el término medio; pero hay muchos que lo contrarían y lo destruyen.

Termino, pues, señor Presidente, sosteniendo que el dejar las calles abiertas, tal como se ha propuesto el Senado, es lo menos que podemos hacer, en obsequio á la Oficina Técnica que quiere grandes construcciones de frente prolongado. Si esta solución no fuera aceptada, yo preferiría que se mantuvieran las cosas como están, que se hicieran los dos hangares bajos y ligeros que se votaron antes, que no cuestan más de 100.000 pesos y que están en la ley vigente; y se buscaría una solución cualquiera,—que no es difícil encontrar,—para hacer el embarcadero de ganado rápidamente en otro paraje.

En “quais” como el que separa el muelle A del B, y como el que separa el B del futuro muelle C, es decir, que corren á lo largo de la ciudad, no deben hacerse, en principio, construcciones enormes, caras y de corrección ó modificación ulterior difícil.

Hay que dejar allí una línea de menor resistencia para dar lugar á las modificaciones, á las transformaciones que imponga el progreso, sean ellas en el sentido de aumentar con otros muelles el frente de descarga, tal como consta en el proyecto aprobado por la ley vigente, sea abriendo libres entradas para pasajeros y formando plazas hermosas, rodeadas por edificios suntuosos, modernos y atrevidos, como se está proyectando en Liverpool.

Entre eso y una muralla de construcciones monolíticas y en mucha parte inútiles, creo que no hay que vacilar.—He dicho, señor Presidente.

He dicho, señor Presidente.

Señor Canessa — Yo no voy á hacer un discurso, señor Presidente, porque entiendo que la Honorable Asamblea, con el largo debate habido, ya debe tener opinión formada sobre este asunto; sería interminable mi discurso si pretendiera hacer una seria rectificación de los innumerables errores de apreciación del señor senador por Artigas en esta cuestión; pero, sin llegar á hacer un discurso, es necesario que yo llame la atención de la Honorable Asamblea, haciendo resaltar cómo el señor senador por Artigas ha tenido que ir á refugiarse al puerto de Venecia para demostrarnos que existen hangares de dimensiones tan reducidas, que resultan ridículas, en el concepto moderno de esas obras.

Había manifestado ya, á la Honorable Asamblea, que de veinte años á esta parte no se conocían construcciones modernas en que se redujera la extensión de los hangares á cuarenta metros, y puedo garantir, también, que las referencias hechas por el señor senador por Artigas de los hangares reducidos que ha encontrado en diversos puertos que ha estudiado, no constituyen argumento para proclamar su bondad, porque tales construcciones obedecen á razones especiales que voy á explicar.

En el puerto de Amberes por ejemplo, las necesidades de los depósitos y hangares han llegado á tal extremo, que ha sido necesario utilizar hasta edificios que fueron construídos con otro objeto, casas particulares, edificios, en una palabra, que no fueron construídos para destinarse á hangares, pero que las exigencias y necesidades mismas del tráfico obligaron á tomarlos y á destinarlos á tal objeto.

Podría citar, en Amberes, la antigua Maison Hesse y la antigua sala de fiestas del Palacio de la Industria, que fueron destinadas en este puerto á de-

pósitos; el antiguo Arsenal de Guerra también fué transformado en almacén.

Se ve, pues, que efectivamente existen, por excepción, algunos hangares pequeños, pero la ciencia y la experiencia nos demuestran que lo moderno, lo aceptable, la utilización racional de las obras portuarias exige que los hangares no sean reducidos á proporciones minúsculas; y cuando algunos autores sobre esta materia nos habla de que no debe exagerarse el largo de los hangares y que pueden aceptarse y convenir hangares de dimensiones reducidas, ese mismo término "reducidas" debe entenderse en relación á esos hangares modernos de 300 y de 400 metros, y nunca se puede referir á lo que pretende el señor senador por Artigas: á la aceptación de hangares de 40 ó de 50 metros de longitud.

Nos ha hablado el señor senador por Artigas de las nuevas construcciones hechas en el Bassin Bellot, del puerto del Havre. Precisamente, se ha reconocido que los hangares nuevos últimamente hechos en el Bassin Bellot son los que la técnica entiende reducidos; sin embargo, el mismo señor senador por Artigas nos dice, y es exacto, que esos hangares tienen 80 metros de largo.

Decía que había tenido que refugiarse en el puerto de Venecia, después de haber analizado, seguramente, la mayor parte de los puertos europeos, para demostrar la existencia—que nadie ha negado — de hangares reducidos; y cuando hacía el señor senador por Artigas esa manifestación, díjele, a mi vez, que me hiciera el servicio de indicar la fecha en que fueron hechos aquellos hangares, porque, indiscutiblemente, los puertos europeos han seguido una transformación durante los años y según las necesidades que se han presentado, y es muy posible que exis-

tan en ellos hangares pequeños, pero cuya construcción se remonta á la iniciación de aquellos puertos.

Refiriéndose el señor doctor Otero al puerto de Venecia, manifestaba que en la Estación Marítima había cinco hangares de dimensiones reducidas: no alcanzaban á cincuenta metros. Pues bien: debo manifestar á la Honorable Asamblea que esos hangares fueron hechos del año 1868 al 1880, es decir, fueron proyectados antes del año 68 y fueron ejecutados en el período de doce años, transcurrido del 68 al 80.

Señor Otero — ¿Me permite una interrupción?

Señor Canessa — Ya voy á terminar, y le ruego al señor senador que no me interrumpa.

Señor Otero — Es que voy á rectificar la fecha.

Señor Canessa — Perfectamente.

Señor Otero — El muelle del Oeste, donde están esos hangares, fué abierto en 1888 al comercio.

Señor Canessa — Fué abierto en 1888 al comercio,—lo que quiere decir que lo que yo he manifestado es cierto: fueron construídos del 68 al 80, hace más de treinta y tantos años.

Señor Otero — Eso no quiere decir nada; es que ha prestado muy buenos servicios hasta hoy. No es que sea viejo, es que ha prestado perfectos servicios.

Señor Canessa — Me parece que no es posible, señor Presidente, aceptar como conclusión, el que efectivamente los hangares de 40 metros son los más apropiados para la utilización racional de los puertos. Sería una enormidad aceptar semejante cosa. Nadie puede negar que eso exista por excepción, pero es necesario que su existencia se explique, cómo han sido hechos, y por qué de esas dimensiones, y colocarse de acuerdo con la experiencia y la ciencia que estas cuestiones tie-

nen—porque la tienen, aunque la niegue el señor doctor Otero—aceptando las prácticas modernas, en la utilización razonada de obras semejantes, que en nuestra época señalan rumbos perfectamente determinados.

Pretende el señor senador por Artigas que ha habido criterio unipersonal en la resolución de estas cosas, lo que no es exacto, y cae en el error, precisamente, de pretender que su criterio único, pueda en este caso bastar para que tome decisión la Honorable Asamblea, en contra de lo aconsejado por las distintas corporaciones que han intervenido en este asunto.

Desde que yo, en este caso, acompaño y aconsejo á la Honorable Asamblea que lo haga á las corporaciones técnicas del Estado, al Poder Ejecutivo y á la Comisión que ha informado, me parece que no estoy defendiendo un criterio unilateral, y que la idea unilateral es la que sustenta precisamente el señor senador por Artigas, único en esta Asamblea que mantiene su criterio personal con desprecio de las innumerables personas que han opinado en este asunto.

Yo doy por terminado mi discurso, señor Presidente, manifestando que la Honorable Asamblea debe votar el informe que aconseja la Comisión respectiva, en la convicción de que con su voto prestigiará la obra consciente de las oficinas técnicas del Estado, y que la construcción que realmente debe verificarse, es la que nos aconsejan toda esta cantidad de elementos que han intervenido en la resolución de estos asuntos, que entiendo lo han hecho con conocimiento perfecto de los hechos, con estudios detenidos, con honestidad, inteligencia y patriotismo.

He terminado.

Señor Otero — Voy á hacer una rectificación, señor Presidente. Seré muy breve.

El argumento que hace el señor re-

presentante respecto al tiempo en que se han hecho algunos de estos hangares, á primera vista parece tener alguna fuerza, porque da lugar á la suposición equivocada de que lo moderno es lo mejor y que lo antiguo no sirve. Sin embargo, cuando lo antiguo, pudiéndose reformar, no se reforma y permanece, es porque presta servicios.

En el caso de Amberes, de que acabo de hablar, resulta que en los muelles viejos,—se llaman muelles viejos con relación á los que se han construído últimamente,—había una cantidad de hangares casi todos pequeños,—se puede ver eso en el plano que acompaña la obra del señor García de Zúñiga,—y después, al haberse entregado esos hangares á diversas compañías de navegación, algunas juntaron dos hangares en uno, y otras mantuvieron los hangares separados; el servicio siguió perfectamente y el comercio del puerto fué aumentado sin inconveniente. Esos dos hangares pequeños de Amberes han seguido prestando servicios, y, pudiendo haber sido reformados y transformados en hangares grandes, han sido conservados, sin embargo, como hangares chicos. De manera que si su construcción puede considerarse relativamente antigua, su buena utilización es moderna y es actual. No porque una cosa se haya construído hace algún tiempo, debe considerarse mala: lo que sí debe suponerse, es que, cuando pudiendo con toda facilidad una Dirección de Puerto transformar un hangar chico en grande, no lo transforma, y lo conserva chico, ese hangar es bueno y presta servicios y con relación al movimiento del puerto, á los efectos prácticos, sigue siendo moderno. Con el criterio del señor representante no deberían construirse hangares durables y monolíticos de cemento armado, porque á los 15 años,—término que él ha fijado,—serían inconvenientes. En cuanto á los edifi-

cios de que ha hablado el señor representante, de Amberes, si no fuera á molestar á la Honorable Asamblea, yo podría pedir el detalle preciso y verificar sobre el plano; veo que algunos se refieren á depósitos que no están contruidos al frente de los muros ó parajes donde hay movimiento de buques: son ejemplos que no vienen al caso y que no resistirían al análisis.

Lo mismo que dije del Havre, debo decirlo de Venecia: el servicio se ha hecho perfectamente, no hay quejas, y el movimiento ha excedido por metro lineal de muro de quai al aspirado por la Oficina Técnica para Montevideo. Podría leer los datos que tengo aquí, demostrando que con los tales hangares pequeños ha podido la Dirección de la Estación Marítima de Venecia hacer lo que ofrecen nuestros técnicos con los hangares grandes.

El movimiento en Venecia frente á los hangares chicos ha sido de 641 toneladas por metro lineal en 1900 y de 704 toneladas en 1903. (Únicos datos que tengo).

Si las necesidades del tráfico y de la descarga lo hubieran exigido hubiera sido fácil extenderlos porque no son de cemento armado: son simples galpones insignificantes. ¿Por qué, pues, se han mantenido los hangares chicos?

Señor Gómez — Porque el puerto nuevo de Venecia se construye en un lugar completamente distante de la estación marítima: se construye al lado del Lido, al cual recién se le está dando la profundidad de 9 metros, y se hará la construcción en las condiciones modernas.

Señor Otero — El señor diputado me interrumpe á cada momento...

Señor Gómez — Es la primera vez que lo hago.

Señor Canessa — Contesta á una interrogación suya.

Señor Otero — Yo no me dirigía al señor representante.

Me interrumpen muchas veces, y yo no contesto sus interrupciones por no hacer discursos. Podría ponerlo en grave conflicto si empezara á hacer preguntas.

Señor Gómez — No es el caso de hacer preguntas: es el caso de contestar á una pregunta que el señor senador acaba de formular.

Señor Otero — Yo pregunto: ¿por qué razón no se han modificado esos hangares? Me dice el señor representante: porque se está haciendo el puerto en el Lido para los grandes buques, ¿de qué profundidad?

Señor Gómez — Se va á hacer de 9 metros de profundidad, según un proyecto que tengo aquí, en la mano, en tanto que el de la Estación Marítima es un puerto de una profundidad mucho menor y que no puede hacerse más profundo.

Señor Otero — ¿Por qué no puede hacerse más profundo?

¿Por los cimientos, dirá usted?

Pero, ¿cuánto tiene el puerto de la Estación Marítima junto á estos hangares?

Señor Gómez — No conozco esa profundidad.

Señor Otero — Aquí está marcado en el plano: 8 metros.

Señor Gómez — Quiere decir que no puede ir á ocho metros.

Señor Otero — Pero, el Lido, señor, es para otra clase de buques: para los excesivamente grandes.

Señor Gómez — Perfectamente. Para el pequeño puerto de Venecia basta con los hangares pequeños que se hicieron de acuerdo con las convenciones que se aprobaron el 68; en cambio, el proyecto para la ampliación del puerto de Venecia, en el Lido, tiene la fecha de 1900, y recién se está ejecutando.

Señor Otero — La fecha no viene al caso.

Señor Gómez — ¿Cómo no ha de venir! Si precisamente demuestra que lo viejo es lo que actualmente no sirve para las necesidades de aquel puerto.

Señor Otero — ¿Cómo no de servir para las necesidades de aquel puerto!

Señor Gómez — Desde que lo amplía, es porque no responde á las necesidades actuales.

Señor Otero — No nos entendemos. Ahora el señor representante me obliga á insistir todavía.

Lo que acaba de decir el señor representante respecto del Lido, es más bien aplicable á otro proyecto que está á resolución de la Honorable Cámara.

Aquí decimos: los muros que tenemos de diez metros no bastarán para los grandes transatlánticos, para los enormes transatlánticos: y nos decía el señor Ministro Sudriers que era necesario ampliar y hacer muelles con 12 metros de profundidad.

El puerto interior de Venecia, corresponde á lo que tenemos aquí, á lo que estamos discutiendo, á los diez metros; y la ampliación en el Lido, que el señor representante nos presenta, corresponde al proyecto de Sudriers, al desarrollo ulterior con grandes profundidades.

La profundidad de ocho metros basta para la mayoría de los buques que van á Venecia, análogos á los que vienen á Montevideo; es ahí donde están los hangares chicos y donde se mantienen.

El movimiento de Venecia, desde que se instalaron estos hangares pequeños, se ha producido de un modo perfectamente regular, ha ido aumentando; no se crea que ha habido inconvenientes en el servicio: ha ido aumentando, al extremo de que el año 1903, que es la fecha de esta nota

que tengo del Congreso de Milán, había subido el movimiento en la Estación Marítima á 1.444.000 toneladas y en el quai con los hangares chicos á casi 400.000 toneladas de mercaderías generales.

Las mercaderías iban allí y se despachaban perfectamente; no había inconvenientes de ninguna clase, y lo que yo hago observar y lo que la Honorable Asamblea debe tener presente, que es el fondo del argumento, es esto: que con ocho metros de profundidad y con seis hangares pequeños, con depósitos con un frente de muro de unos ciento cincuenta metros, con un "entre-pot" de otros ciento cincuenta se ha hecho un movimiento igual al de todo el puerto de Montevideo, y se ha hecho regularmente; sin embargo, aquí nos piden nuevos depósitos, y aumento de muros y millones, y no nos entendemos.

¿Por qué allí se hacen las cosas con poca plata y bien, y con hangares pequeños, y aquí no se pueden hacer con más técnicos y con más millones?

Yo creo que he contestado á la observación del señor representante.

No es la antigüedad, el número de años, sino el servicio que se ha prestado, que se sigue prestando, lo que hace valer esos hangares; no es con decir que se hayan proyectado en el año 80 y que existe el proyecto del Lido que se contesta el argumento.

También, señor Presidente, cuando la Oficina Técnica, aquí, proyectaba los depósitos continuos frente á Montevideo, los depósitos continuos que atrabancaban y perturbaban el tráfico completamente, tomó como base el proyecto de puerto de Barcelona que era de 1860, y en el que después, últimamente, ha sido abandonada la idea de exagerar los depósitos; porque se ha ido formando en hangares muchos de los depósitos que se proyectaban.

El argumento respecto de la antigüedad deja de tener valor cuando pudiendo la Administración transformar las obras viejas no las transforma y las conserva: si las conserva, es porque son buenas. Cuando la obra antigua ha dado resultado y lo sigue dando, la antigüedad, en vez de ser un defecto, se transforma en un argumento favorable, porque ella encierra en sí la demostración experimental largamente continuada.

Eso podría llamarse: antigüedad racionalmente explicada — en oposición á la simple antigüedad de tiempo, que no es más que un hecho sin valor efectivo cuando no va unido á otras consideraciones.

He dicho.

Señor Manini Ríos — Voy á ocupar tan sólo dos minutos la atención de la Asamblea. No quiero hacer argumentos, sino una simple aclaración, dado que los términos empleados por el señor diputado Canessa en la última ocasión en que ha hecho uso de la palabra podrían inducir á error á alguno de los miembros de la Honorable Asamblea.

El señor diputado Canessa dice que de acuerdo con la solución que propicia al señor senador Otero se irían á construir uno de los dos galpones proyectados, de un largo ridículo de 40 metros, ya abandonado por completo por la ciencia.

Yo quiero aclarar y rectificar los verdaderos términos de la cuestión, que deben ser bien planteados para que la Honorable Asamblea sepa sobre lo que se decide.

El señor senador Otero, al proponer á la Asamblea que sostenga el proyecto del Honorable Senado, no propicia precisamente esa solución que el señor diputado Canessa califica de ridícula y de abandonada por la ciencia.

Lo que dice el proyecto del Hono-

rable Senado es que los dos galpones ó hangares á construirse dejen libre la prolongación de las calles. Y bien: dejando libre la prolongación de las calles, la Oficina Técnica podrá hacer los dos galpones, como ya lo he dicho en varias ocasiones: uno del tipo de 118 metros de largo hacia el lado Este de la calle Ciudadela. El otro de 73 metros de largo, cuando menos, según el plano presentado en la Comisión por el ingeniero García de Zúñiga, entre las calles Juncal y Cerro.

De modo, pues, que tendríamos en lugar de dos galpones de 120 metros de largo, uno de esa extensión, y otro de un largo mínimo de 73 metros, que todavía podría llevarse sin inconveniente alguno, á unos metros más allá.

Bien: con un galpón de 73 metros de largo, según lo demostrado por el propio señor diputado Canessa en la sesión anterior, pueden hacerse perfectamente toda clase de operaciones para los buques de carga que normalmente vienen á nuestro puerto.

El señor diputado Canessa dice que los buques de carga máxima que cruzaban el océano, para venir á estas regiones eran los 18.000 toneladas; pero que esos eran ejemplos raros.

Bien: esos buques de 18.000 toneladas tienen entre escotilla y escotilla, como distancia extrema, la de 93 metros.

Luego esos buques podrían operar perfectamente en un depósito de 93 á 100 metros de largo; pero agregó enseguida el señor diputado Canessa, que por regla general los buques que vienen á nuestro puerto no son de 18.000 toneladas; esos son los casos excepcionales.

Los buques que vienen á nuestro puerto tienen una capacidad normal de 3 á 10.000 toneladas.

Si un buque de 18.000 toneladas tiene entre las distancia extrema de escotilla á escotilla 93 metros de lar-

go, un buque que tenga 4, 5 ó 6.000 toneladas, que son los que normalmente vienen á nuestro puerto, tiene forzosamente que poder operar con toda comodidad sobre un hangar ó galpón de 73 metros de largo.

Señor Canessa — Es exacto.

Señor Manini Ríos — Con la solución del Senado—y era lo que yo quería decir, sin ánimo de seguir un debate ya agotado,—con la solución del Senado se puede alcanzar, pues, la solución á que pretende llegar la Oficina Técnica del Puerto, sin necesidad alguna de construir un galpón de 40 metros.

Señor Canessa — Suprimiéndolo.

Señor Manini Ríos — Se puede suprimir.

De manera que, en todo caso, quedaría un galpón de 120 metros y otro de 73.

Señor Canessa — En ese caso, si las obras se construyeran como acaba de manifestar el señor Manini Ríos,—y se dejara libre el espacio comprendido entre las dos calles, Ciudadela y Juncal, habría lo que expliqué también en aquella sesión á la Honorable Asamblea: la no utilización racional de 400 metros de muro de “quai” con diez metros de profundidad de agua...

Señor Manini Ríos — Esas cuentas ya las conocemos.

Señor Canessa — ... á esos 400 metros de muro de “quai”, ya ejecutados y ubicados en un determinado paraje, tenemos que darles un aprovechamiento de hangares en relación á su extensión, y si nosotros sumamos la extensión de hangares que pretenden ejecutar el señor senador Manini, resultará que apenas alcanzan á 187 metros sobre 400 metros de muro.

De manera que hacer muros que cuestan alrededor de 2.000 pesos el metro para servir buques de las condiciones de los que han de llegar en

el futuro, para no ser aprovechados esos muros racional y económicamente, hubiera sido preferible no hacer esos muros, cuyo costo comprende un verdadero sacrificio nacional.

El buen sentido indica que lo que debe hacerse es una construcción que esté en relación á la parte ya ejecutada, es decir, lo que han proyectado las Oficinas Técnicas, ó sea 240 metros de extensión de hangares.

Señor Manini Ríos — Observe el señor diputado dos cosas. En primer término, que sólo se prederían 47 metros de muro, porque la solución de la Oficina Técnica que patrocina la Comisión de Fomento de la Asamblea es de 240 metros longitudinales de hangares, mientras que la solución del Senado, de acuerdo con los planos de la Oficina Técnica, sería de 193 metros.

En segundo término observe, que contra ese argumento—como ya lo he explicado en sesiones anteriores — se ha expuesto que el espacio abierto, no es espacio económicamente perdido para las operaciones.

¡Si todos los artículos de construcción y las mercaderías de tránsito pueden ir perfectamente á ese espacio abierto!...

Señor Canessa — El aprovechamiento del muro que preconizan las Oficinas técnicas es de 240 metros, porque comprende un depósito de 126 metros y otro de 114 metros.

Señor Manini Ríos — Son 240 metros contra 193. Luego hay una pérdida de 47 metros solamente.

Señor Canessa — Contra 187 metros, que es lo único que se puede hacer aceptando el criterio del señor senador...

Señor Manini Ríos — Ciento veinte y setenta y tres...

Señor Canessa — ... ciento catorce y setenta y tres, porque se le indicó al doctor Manini Ríos que la pro-

longación al Oeste del galpón pequeño era imposible porque interceptaría la curva de entrada del ferrocarril al muelle B.

Señor Manini Ríos — No; si yo me pongo, señor diputado Canessa, en el caso de la longitud,—y todo el testimonio del señor senador Rodríguez, y el del señor Presidente de la Comisión de Fomento de la Cámara,—en la longitud mínima, proyectada sobre el plano, á mi juicio de una manera demasiado inflexible, por el ingeniero García de Zúñiga, de 73 metros de largo.

Yo entiendo que se puede prolongar un poco más el galpón, en una forma perfectamente cuadrangular, hasta ochenta metros; pero quiero ponerme en el caso extremo indicado por las Oficinas técnicas: aún así, el galpón, en su largo mínimo, tendría 73 metros.

¿Habría espacio perdido entre las calles Ciudadela y Juncal?... No; porque el espacio abierto—como dijo el ingeniero García de Zúñiga—es perfectamente aprovechable para cierta índole de operaciones.

Señor Canessa — Pero ese espacio abierto ya está previsto; está dentro del total del muro de "quai" de 393 metros. De manera que sería aumentar inconsultadamente esos espacios abiertos, que pueden ser utilizados, no lo niego, como lo ha indicado el señor senador; pero sería repetir una previsión técnica con grave perjuicio para el aprovechamiento portuario.

Es necesario que estas cosas tengan una organización que responda á algo, porque no se hacen largos porque sí, ni chicos porque sí. Si no son de 100 metros, pueden ser de 105 ó de 95 metros; pero dentro de términos prácticos, es que hay que hacer la construcción, y reducirlos en la forma que se pretende, es utilizar mal sin economía y no saber aprovechar, en

realidad, las obras que se han hecho.

Lo racional aquí es aceptar lo que las Oficinas técnicas indican: la construcción de esos dos hangares en la forma que lo proponen, dejando libre la calle Ciudadela, como ya se había previsto desde más de 5 ó 6 años, por resolución del Consejo de Administración del Puerto de Montevideo.

Señor Presidente — Si no se hace uso de la palabra, se va á votar.

De acuerdo con los preceptos constitucionales, se requieren dos tercios de votos.

Se ruega marcar bien la votación.

Se va á votar el artículo 2.º del proyecto de la Comisión.

Si se aprueba.

Los señores por la afirmativa, en pie. — (Negativa).

Hay que proponer un artículo.

Señor Manini Ríos — Está propuesto el artículo 2.º del proyecto del Senado.

Señor Presidente — ¿Lo propone el señor senador?

Señor Manini Ríos — No creo que haya necesidad de proponerlo.

En desidencia ambas Cámaras, se vota alternativamente uno y otro proyecto, pero no tengo inconveniente y propongo el proyecto del Senado.

Señor Presidente — Léase el artículo 2.º propuesto por el señor senador.

(Se lee):

“Artículo 2.º Los edificios á construirse en la primera fila sobre la rambla del puerto, al Este del muelle B, reunirán las condiciones indicadas por el artículo 4.º de la misma ley y dejarán libres las prolongaciones hacia el puerto de las calles transversales de la ciudad.”

Si se aprueba.

Los señores por la afirmativa en pie. — (Negativa).

Señor Canessa — Voy á proponer un artículo sustitutivo que concilie en parte las ideas de la Cámara y las ideas del Honorable Senado.

El artículo sustitutivo estaría redactado en la siguiente forma:

“Los edificios á construirse en primera fila sobre la rambla del puerto, al Este del muelle B, reunirán las condiciones indicadas por el artículo 4.º de la misma ley y dejarán libre la prolongación de la calle Ciudadela hacia el puerto.”

Señor Manini Ríos — La solución que propone el señor diputado Canessa es exactamente la misma que hemos discutido y votado.

Señor Canessa — No es la misma.

Señor Presidente — Aún no está en discusión.

Señor Canessa — Tan no es la misma solución que propongo...

Señor Presidente — Termine el señor diputado.

Señor Canessa — He terminado.

Señor Accinelli — Que se dé lectura; así nos entendemos de lo que se propone.

Señor Presidente — Léase.

(Se lee):

“Los edificios á construirse en primera fila sobre la rambla del puerto, al Este del muelle B, reunirán las condiciones indicadas en el artículo 4.º de la misma ley y dejarán libre la prolongación de la calle Ciudadela hacia el puerto.”

En discusión.

Señor Manini Ríos — El proyecto de la Cámara de Representantes que rechazó la Asamblea, dice que los galpones se construirán de tal manera que en lo posible dejen libre el acceso á las calles de la bahía.

Es claro que ese proyecto no dice exactamente lo mismo que lo que con cierta habilidad acaba de presentar el señor diputado Canessa...—(Apoyados).

... pero en todo el curso de la discusión todos los miembros de la Asamblea han estado oyendo sostener por el señor diputado Canessa y los demás que patrocinan el proyecto de la

Comisión que, en resumidas cuentas, lo que se discutía era el cierre de una sola calle, la de Juncal, porque con el proyecto de la Comisión estaba perfectamente contemplada la vista de la calle Ciudadela al mar.

Por repetidas veces, tanto el señor diputado Canessa como el señor diputado Gómez, estuvieron influyendo en el ánimo de la Asamblea con ese argumento.

Los planos presentados á la Comisión por el señor ingeniero García de Zúñiga, establecían también la colocación de los depósitos en cuestión, de tal manera que quedaba solamente cerrada la calle Juncal.

De manera, pues, que podemos afirmar que con entera buena fe las dos votaciones anteriores realizadas se han hecho sobre la base siguiente: de si se cerraba ó no se cerraba la calle Juncal.

Esa era toda la cuestión.

El proyecto que, variando algunas palabras, nos presenta el señor diputado Canessa, es, en resumidas cuentas, el mismo que votó en primer término la Asamblea y que la Asamblea misma rechazó.

Si nosotros estuvimos debatiendo, según el señor diputado Canessa y los que le acompañan en su misma tesis, por una sola calle, y si en resumidas cuentas lo que propone ahora es que esa sola calle quede cerrada, no veo por qué se dice que esa es una transacción.

Señor Canessa — Está en un error el señor senador el hacer esa manifestación.

La Cámara había aprobado un proyecto en el que no se contemplaba ninguna de las dos calles, dándole á los dos galpones que se proyectaban dimensiones tales que ambas calles, Juncal y Ciudadela, quedaban obstruidas en su prolongación.

A ese proyecto, sancionado por la

Honorable Cámara, el Honorable Senador le hizo la indicación de que deberían dejarse las calles libres, cuya modificación no aceptó la Cámara. De manera que el asunto pasó á la Honorable Asamblea, que por intermedio de su Comisión correspondiente le aconsejaba la sanción de un proyecto en que se establecía que las calles quedarían "libres en lo posible", es decir, dejaba al criterio del Poder Ejecutivo el dejarlas abiertas ó cerradas.

Señor Manini Ríos — Lo exprese hace un momento.

Señor Canessa — Yo quiero demostrar, y con lo que acabo de referir queda demostrado, que propongo algo perfectamente nuevo respecto de lo que ya hemos votado.

La Comisión informante de la Honorable Asamblea propone que se vote lo siguiente: que "los edificios á construirse en primera fila sobre la rambla del puerto, al Este del muelle B, reunirán las condiciones indicadas por el artículo 4.º de la misma ley y dejarán "libres en lo posible"... , etc."

De manera que así, en la forma que lo propone la Comisión de la Honorable Asamblea, puede entenderse que son dos las calles que deben quedar libres, ó ninguna.

Señor Manini Ríos — Pero ¡qué argumento!... Dejará libre, si fuera posible!...

¡Qué manera de argumentar!...

Señor Canessa — Y dentro de la misma idea, de la misma letra expresa de este artículo, señor Presidente, la Oficina Técnica no estará obligada á dejar las dos calles libres...

Señor Manini Ríos — No: dice si fuera posible.

Señor Canessa — Aceptando el criterio del señor senador, que ha declarado que las dos calles es necesario que queden libres, esa necesidad tendría que aceptarla la misma oficina.

Señor Manini Ríos — Entonces sería votado por la Cámara.

Señor Canessa — De manera que debe votarse lo que acabo de proponer, porque es un artículo transaccional limitando el cierre de las calles á una sola.

Yo pido que se vote, señor Presidente.

Señor Otero — La cuestión de forma puede ser diferente, pero la cuestión de fondo es absolutamente la misma.

El señor representante me ha pasado á mí, y le ha pasado á otros miembros de la Honorable Asamblea, el plano de la Oficina Técnica, en el cual estaba la calle Ciudadela cerrada.

Señor Canessa — El plano de transacción, cuando el señor senador fué consultado y había aceptado la solución que yo había propuesto á la Honorable Asamblea, y que yo no he querido argumentar con eso; el señor senador había estado conforme y así declara que ha visto el plano transaccional que traje para su conocimiento y para demostrar á la Comisión informante de la Honorable Asamblea que las ideas del doctor Otero quedaban contempladas con esa solución.

De manera que el plano á que se refiere el señor senador es precisamente el que contenía la transacción por él aceptada.

Señor Accinelli — Me parece, señor Presidente, que es el caso de pedir el cumplimiento del artículo 64 del Reglamento de la Asamblea General, que dice que: "cuando ninguno de los proyectos hubiera obtenido la mayoría de votos necesarios que el mismo indica, debe adoptarse uno de los siguientes temperamentos:

1.º Que se declare eliminado el ar-

tículo del proyecto, por ser de simple detalle que nada importe al fundamento esencial del mismo.

2.º Que se declare el artículo, aunque no esencialmente fundamental, de necesidad evidente en el proyecto para su complementación, pasándose á Comisión, que se expedirá en cuarto intermedio, presentando uno sustitutivo que tienda á conciliar la desidencia sin alterar el fondo del artículo, ó adoptando otro que se hubiere propuesto en el curso del debate y hubiere sido apoyado por seis miembros de la Asamblea General, cuando menos.

3.º Que se declare desechado el proyecto por ser el artículo la esencia y fundamento de aquél."

Lo primero me parece que la Asamblea no podrá resolverlo. Es indiscutible la necesidad de mantener este artículo en uno ó en otro sentido. Lo tercero tampoco, por lo mismo que acabo de decir. De modo que lo que quedaría en pie es lo que se dispone en la segunda parte, y de acuerdo con ella lo que correspondería es que se pasara á Comisión. Es, más bien, no solamente lo que correspondería, sino lo único que se puede hacer de acuerdo con el Reglamento.

Señor Manini Ríos — Presentando uno sustitutivo, tal vez.

Señor Accinelli — Es verdad, precisamente á eso iba yo dando lectura á la parte pertinente del artículo.

La Comisión informante podría, me parece á mí, armonizar las dos tendencias expresadas.

Señor Varela Acevedo — Podría votarse nuevamente para ver si con una rectificación de la votación se obtenía un resultado definitivo, aprovechando los cuatro minutos que faltan para la hora reglamentaria. — (Apoyados).

Señor Accinelli — Sin embargo, no es lo que establece el Reglamento.

Señor Varela Acevedo — Pero es

un derecho de todos los miembros de la Asamblea pedir rectificación de la votación.

Señor Accinelli — Como no se ha hecho la rectificación inmediatamente después de la votación, que es lo que legalmente puede hacerse, no asiste razón al pedido que formula el señor senador.

Señor Canessa — Yo creo que debe votarse el artículo que he propuesto.

Señor Accinelli — El artículo que ha propuesto el señor diputado se puede votar, pero debe pasar á Comisión de acuerdo con el Reglamento, que dice en la 2.a parte: "que se declare el artículo, aunque no esencialmente fundamental, de necesidad evidente en el proyecto para su complementación, pasándose á Comisión, que se expedirá en cuarto intermedio, presentando uno sustitutivo que tienda á conciliar la desidencia sin alterar el fondo del artículo ó adoptando otro que se hubiere propuesto en el curso del debate"...

Señor Varela Acevedo — Yo hago moción en este sentido, como moción previa: que se tome nuevamente la votación. — (Apoyados).

Señor Presidente — Está en discusión la moción del señor senador por Rocha.

Si se reconsidera la votación.

Los señores por la afirmativa, en pie. — (Afirmativa).

Se va á votar el artículo 2.º del proyecto de la Comisión.

Señor Zorrilla — Que se vuelva á leer el artículo.

Señor Presidente — Léase.

(Se vuelve á leer).

Si se aprueba.

Los señores por la afirmativa, en pie. — (Negativa).

Léase el artículo 2.º sancionado por el Honorable Senado.

(Se vuelve á leer).

Si se aprueba.

Los señores por la afirmativa, en pie. — (Negativa).

Señor Areco — Corresponde que pase ahora el asunto á Comisión.

Señor Accinelli — De manera que corresponde que se vote el temperamento que yo indicaba, que no es otro que el que establece el Reglamento.

Señor Areco — Ya la Mesa debe proclamar el pase del asunto á Comisión.

Señor Canessa — Y expedirse en cuarto intermedio.

Señor Presidente — Se va á votar la moción del señor senador por Canelones: para que pase el artículo á Comisión.

Los señores por la afirmativa, en pie. — (Afirmativa).

Señor Areco — Como el asunto que está inmediatamente en la orden del día se puede resolver en pocos minutos, yo mociono para que se prorrogue la sesión por cinco minutos.

Si hubiera discusión, retiraría la moción.

Señor Presidente — Se va á votar la moción del señor diputado Areco: para que se prorrogue la sesión por cinco minutos.

Los señores por la afirmativa, en pie. — (Afirmativa).

Señor Areco — El asunto que está en la orden del día en este momento es sencillísimo.

La Cámara de Diputados sancionó un proyecto de ley por el cual se creaba una Oficina de Tasación de Costas para el Departamento de Montevideo, á cargo de un escribano tasador, que sería nombrado por la Alta Corte, y el artículo 4.º establecía la facultad

al Poder Ejecutivo para que diera en arrendamiento las oficinas de su propiedad á los Juzgados Letrados de campaña.

Pasado el asunto al seno de la Comisión de Legislación del Senado, ésta entendió que debía mantenerse el sistema actual de dos tasadores de costas para el Departamento de Montevideo.

Y en cuanto al artículo 4.º, considerando que no tenía elementos suficientes para resolver el caso, resolvió detenerlo en Comisión para hacer un proyecto de ley especial.

Provocada la desidencia porque la Cámara de Representantes no aceptó este temperamento, reunida la Comisión de Legislación, se pidió el concurso de la Alta Corte para que ilustrara sobre el punto, y en una reunión que tuvo la Comisión, á la que asistió el Presidente de la Alta Corte, doctor De María, se arribó á la conclusión de mantener el proyecto del Senado, es decir, que serían dos los tasadores de costas, como se está haciendo actualmente, y que el artículo 4.º sería resuelto por una ley especial, manteniéndolo la Comisión del Senado como proyecto aparte para informarlo debidamente.

De manera que me parece que no puede haber dificultad alguna en que este asunto sea votado en el sentido que aconseja la Comisión de Legislación de la Asamblea en mayoría, es decir, mantener el proyecto primitivo del Senado.

Señor Presidente — Léase el informe.

Señor Areco — Como yo he hablado en nombre de la Comisión, pido que se suprima la lectura del informe.

Señor Presidente — Si no hubiera oposición, así se procederá.

(El informe cuya lectura se suprima es el siguiente):

Honorable Asamblea General:

A fin de ilustrar mayormente nuestras deliberaciones, invitamos especialmente para concurrir á ellas al señor Presidente de la Alta Corte, doctor De María. Después de un detenido cambio de ideas, la mayoría de la Comisión, de acuerdo con la ilustrada opinión de aquel magistrado, uniformó su opinión en el sentido de mantener el proyecto de ley en la forma que lo había sancionado el Honorable Senado.

Los puntos que originaron la disidencia fueron dos: la división de la Oficina de Tasación de Costas y el arrendamiento de las Oficinas Actuarias de campaña. Respecto del primer punto, reputa la mayoría de la Comisión que el movimiento judicial en la Capital requiere, para el mejor modo de obrar rápidamente, dicha división, pues así, con mayores elementos, la tasación de costas se hará sin entorpecimientos y demoras. Se objetó en el seno de la Comisión que esta división quizás fuera perjudicial por el distinto criterio que podrían emplear dichas oficinas en casos semejantes, dada la falta de un arancel que pudiera aplicarse por igual en circunstancias semejantes. El doctor De María objetó que la Alta Corte establecería normas de procedimiento, si ello llegara á producirse, lo cual beneficiaría el costo de los pleitos en bien de los litigantes.

En cuanto al otro punto, — arrendamiento de las Oficinas Actuarias de campaña, — la mayoría opina que debe mantenerse la sanción del Senado, por cuanto se carece de elementos de juicio bastantes como para pronunciarse en definitiva respecto de un punto que efectará seriamente los intereses judiciales de los departamentos de campaña. El Presidente de la Corte hizo presente á la Comisión que había recibido de algunos actuarios noticias de que el arrendamiento sería una ruina para sus oficinas. Es notorio también que actuarías como las del Salto y Rivera, apenas costean sus gastos. Por esto, la mayoría de la Comisión, de acuerdo con el doctor De María, estima más prudente recabar datos al respecto y formular un proyecto especial. La Comisión del Senado ya se ha preocupado del asunto, y de acuerdo con la Alta Corte de Justicia, presentará el proyecto respectivo.

Por estas consideraciones, que ampliará el miembro informante si Vuestra Honorabilidad lo creyere necesario, os aconsejamos sancionéis el proyecto en la forma aprobada por el Honorable Senado.

Sala de la Comisión, en Montevideo á 24 de Mayo de 1913.

Adolfo H. Pérez Olave.—Pedro Manini Ríos.—Juan A. Cachón (discorde). — Ricardo García Fuentes.—R. J. Areco. —T. Vidal Belo.

Léase el artículo 1.º.

(Se lee lo siguiente):

"Artículo 1.º Créanse dos Oficinas de Tasación de Costas Judiciales para los Juzgados de Montevideo, que serán dirigidas cada una por un escribano público, nombrados por la Alta Corte de Justicia."

En discusión.

Señor Cachón — Yo, señor Presidente, he firmado discorde el informe de la Comisión de Legislación, porque no estoy convencido de las razones que han inspirado á la mayoría de mis compañeros para aceptar el temperamento propuesto por el Senado; y como la tramitación reglamentaria no ha consentido que yo hiciera por escrito la exposición de las razones que tenía para oponerme al proyecto aconsejado por mis compañeros de Comisión será forzoso que diga, con toda la brevedad compatible con la prórroga votada, las razones que he tenido para mantener el proyecto de la Cámara de Representantes.

La existencia de una sola Oficina de Tasación de Costas es, á mi juicio, indispensable para que esa Oficina produzca los buenos resultados que de ella se esperan. Dos tasadores, con dos oficinas independientes, autónomas, iguales en jerarquía y en funciones y obedeciendo seguramente á tendencias distintas, establecerían también criterios diferentes en lo que se refiere al manejo de cada una de ellas, y una de las circunstancias que tuvo principalmente en cuenta la Cámara de Representantes al prestar su sanción á este proyecto, fué que dentro de la unificación de las Oficinas de Tasación de Costas, en una sola, fuera posible no sólo conseguir una perfecta armonía de opiniones y de criterios en lo que se refiere á la tasación de costas, sino otras ventajas que sería muy breve enumerar.

Previamente, señor Presidente, yo mociono para que se prorrogue por otros cinco minutos la sesión, porque no voy á hacer más que breves indicaciones generales, tendientes á poner de manifiesto los motivos que me han obligado á firmar discorde el proyecto.

Mociono, pues, en ese sentido, señor Presidente.

Señor Manini Ríos — Que sea por un cuarto de hora la prórroga.—(Apoyados).

Señor Presidente — Se va á votar.

Si se prorroga la sesión por un cuarto de hora.

Los señores por la afirmativa, en pie. — (Afirmativa).

Tiene la palabra el señor diputado Cachón.

Señor Cachón — Se pretendió, señor Presidente, convencer de que con un solo tasador no era posible hacer el servicio; que era indispensable la existencia de dos tasadores de costas, alegando que los tasadores de costas debían ellos, personalmente, practicar las tasaciones.

Esto, desde luego, es completamente inexacto.

Los tasadores de costas en la actualidad, entiendo que no hacen ellos las tasaciones, que se limitan á fiscalizar la tarea de empleados muy prácticos, por cierto, que les están subordinados, y podría seguramente decirse que si los escribanos hicieran personalmente la tasación, sería menester nombrar, no dos, sino cuatro, dada la gran cantidad de expedientes que continuamente dentro del Departamento de Montevideo se ponen en situación de tasarse las costas. No habría, pues, á este respecto, ninguna razón que hiciera necesario elevar á dos el número de tasadores.

Además, todas esas enseñanzas que podrían recogerse en la práctica de la tasación de costas, estarían perjudicadas con el hecho de que hubieran dos oficinas independientes.

Todo lo que puede enseñar al legislador en esta materia debe ser la consecuencia de la observación personal del escribano tasador en todos los expedientes, en todos los diferentes casos de actuaciones judiciales y respecto de todos los asuntos en que debe intervenir por este concepto manteniéndolos centralizados. Esta ventaja, no se obtendría tampoco con la división de la oficina.

Yo oí decir en la Comisión de Legislación que lejos de ser un inconveniente la existencia de dos oficinas, sería una ventaja, porque se establecería una especie de contralor entre los dos tasadores.

Me parece que el argumento está completamente desprovisto de fundamento, porque quienes deben fiscalizar las tareas de los tasadores de costas, son desde luego las partes mismas, reclamando de las planillas mal hechas, y en segundo lugar el juez que en la causa entienda es el llamado á establecer si la planilla está ó no hecha en forma.

Es por demás sabido que existe urgencia en redactar un nuevo arancel de costas judiciales que haga más económica la administración de justicia. Y bien: esta otra tarea que le estaría encomendada, desde luego, al escribano tasador que dispone de todos los elementos de juicio que puede recoger de los expedientes que van á su oficina, no podría servirse en la misma forma en que nosotros lo habíamos sospechado cuando instituímos la oficina única de tasación de costas. Ahora sería necesario recurrir á fuentes de información distintas á las dos oficinas, dentro del proyecto del Senado, para arribarse quién sabe á qué

conclusión, posiblemente contradictoria, pero que de ninguna manera podrá aseverarse sea la consecuencia de dificultades existentes, sino simplemente la consecuencia de que es practicado por observadores distintos, obediendo cada uno de ellos á distintos criterios y teniendo en cuenta circunstancias diferentes también.

El otro punto á que se ha referido el señor doctor Areco y que está indicado en el informe de la Comisión, se refiere al arrendamiento de las oficinas actuarias de campaña.

Yo declaro que este punto no me parece que sea de mayor importancia, porque, como la misma Comisión lo anuncia, ha de ser tratado en un proyecto de ley especial; pero afirmo sí, que está muy lejos de constituir un peligro para los escribanos actuarios, como se ha dicho, el mantenimiento del artículo respectivo de la Cámara de Representantes, al establecer la posibilidad del arrendamiento de las oficinas, porque, como yo mismo insinué en el seno de la Comisión, cometiendo á la Alta Corte de Justicia la determinación en cada caso del arrendamiento ó alquiler que los escribanos debían pagar por el usufructo de las oficinas del Estado, estarían perfectamente servidos los intereses particulares del escribano y los intereses de la sociedad tutelados en este caso por la Alta Corte de Justicia.

Yo, sin embargo, no voy á insistir á este respecto por el mantenimiento del proyecto de la Cámara de Representantes.

En suma, el nuevo proyecto que redacte la Comisión ó que se preste á cualesquiera de las ramas del Cuerpo Legislativo, dará margen, sin duda, para que se opte por el sistema más racional en esta materia; sólo será, pues, un aplazamiento del asunto. Pero en lo que hago, sí, oposición fundamental, es, en lo relativo al nombra-

miento de dos escribanos tasadores de costas, en lugar de uno, porque no hay absolutamente ninguna ventaja en el hecho de que sean dos; y todas las conveniencias para la administración de justicia que habíamos creído encontrar nosotros cuando planeamos la creación de la oficina de tasación de costas con el criterio de la Cámara de Representantes, hemos de perjudicarla por el hecho de que no esté centralizada la acción en un solo funcionario, sino dividida en dos.

Nada más por ahora.

Señor Areco — Sólo me resta decir, en nombre de la mayoría de la Comisión de Legislación de la Asamblea, que ésta oyó las manifestaciones que acaba de formular el doctor Cachón, y que á pesar de ellas, apoya las conclusiones á que ha arribado y cuya sanción aconseja á la Asamblea, con las opiniones del Presidente de la Corte, que fueron en un todo favorables

al mantenimiento de los dos tasadores de costas que la Comisión propone, que es el régimen que se sigue actualmente y que tiene, entre otras, la ventaja de impedir que se acumulen en una sola oficina la enorme cantidad de expedientes que para tasación de costas van diariamente á los funcionarios que están encargados de esa función.

He terminado. ■

Señor Presidente — La Honorable Asamblea ha quedado sin número. No puede continuar el acto.

(Se levantó la sesión á las 7 y 14 p. m.).

José V. Jorajuria,
Jefe de Taquígrafos.
de la H. C. de Representantes.

