

LA CREACION DE LAS JUNTAS DE PUERTO NO ES OPORTUNA.

La atencion del público está ocupada, en estos momentos, en considerar la conveniencia de establecer Juntas de Puerto, encargadas de conservar i fomentar las obras marítimas destinadas al embarque i desembarque de las mercaderías i seguridad de las naves.

El proyecto respectivo, presentado al Gobierno por la Direccion de la Armada, pide que se establezca desde luego dicha Junta para Valparaiso, como un primer ensayo de la idea

La Cámara de Comercio de ese puerto, en un concienzudo informe, ha condenado el proyecto por haber nacido ántes de tiempo, pues a esto equivale la siguiente opinion de dicha Cámara: “Para que los esfuerzos i el trabajo de una Junta de Puerto produzcan resultados, *se requiere como antecedente previo que existan obras destinadas esclusivamente al embarque i desembarque de mercaderías... dentro de cuyo recinto la mercadería i la nave esté segura de accidentes de mar*”...

La palabra *puerto* tiene diversas acepciones que es necesario no confundir.

Cuando las relaciones de pueblo a pueblo lo requieren, basta un decreto para crear puertos ya en una costa, ya en una cordillera límite. En este caso *puerto* sólo quiere decir puerta de comunicacion con el resto de las naciones. La necesidad obliga a pasar por esas puertas aun a riesgo de perder la vida en un naufragio o en una nevazon. A esta categoría pertenecen todos los llamados puertos de Chile.

Los puertos que un decreto declara abiertos en una costa son, para los marineros i los ingenieros de trabajos marítimos, meras *radas* mas o ménos abrigadas contra los vientos.

El sentido moderno de la palabra puerto marítimo lo ha definido perfectamente la Cámara de Comercio de Valparaiso: es un recinto dentro del cual las naves i las mercaderías están seguras de accidentes de mar, para poder efectuar el embarque i desembarque en todo tiempo.

Para crear esta clase de puertos no basta un decreto. Es necesario invertir *inteligentemente* una cantidad de dinero, mui considerable por lo jeneral, en obras que limiten una porcion de agua para tener así la tranquilidad necesaria al trasbordo de las mercaderías i a la seguridad de las naves.

Cuando un pais vé su comercio entrabado por los peligros que ofrecen los puertos marítimos creados por simple decreto gubernativo, entónces llega el momento de gastar lo necesario para establecer *puertos artificiales*, ya que son escasas las radas naturales que reunen los requisitos que constituyen un buen puerto: abrigo i tranquilidad.

Chile se encuentra precisamente en un período crítico para su comercio i progreso. Es menester que se inicien las obras marítimas cuanto ántes, si no se quiere ver inutilizada la red de ferrocarriles por falta de buenos puertos marítimos. La carga no debe ir quedando acumulada en los puntos términos de la costa. Es preciso embarcarla a medida que llega, sin tropiezos ni menoscabo, cosa que no puede hacerse con regularidad actualmente.

¿Qué papel desempeñarían las Juntas de Puerto?

Por el momento, ninguno.

En efecto, en Chile no hai ningun recinto que pueda servir de abrigo a las naves, i en cuanto a los medios de embarque i desembarque, son tan primitivos que no necesitan Juntas especiales para su conservacion. Su fomento no debe estimularse porque seria perpetuar el mal que hoi todos lamentamos

Se dirá que las Juntas de Puerto son las encargadas, segun el

proyecto, de indicar al Presidente de la República las obras marítimas que deben efectuarse en el futuro.

Veamos si podrán desempeñar este cometido con acierto i conciencia.

Segun el art. 2.º del proyecto, la Junta se compondrá:

- Del gobernador del departamento,
- Del administrador de aduana,
- De seis comerciantes,
- De un delegado de la municipalidad respectiva,
- Del gobernador marítimo i
- De un ingeniero hidráulico.

A pesar de que los chilenos nos creemos aptos i preparados para desempeñar cualquier puesto, aunque requiera conocimientos técnicos especiales, dudo que de las once personas que compondrán las Juntas, haya mas de las dos últimas de la lista, que entiendan algo de trabajos hidráulicos marítimos.

Mas todavía Como muchas gobernaciones marítimas no son desempeñadas por verdaderos marinos, sino por empleados civiles, se vé que, en resúmidas cuentas, el ingeniero será el alma de lo bueno o malo que se proponga al Gobierno.

Ahora bien, un solo cerebro, por bien equilibrado que sea, no basta para resolver todas las cuestiones teóricas o técnicas que se presentan al proyectar i ejecutar las obras que constituyen un puerto artificial.

Aun en el caso de que el gobernador marítimo sea un oficial de marina, no creo que se gane mucho. Nuestros marinos son, sin duda, mui competentes para el manejo de sus naves como instrumentos de guerra, pueden estar mui al corriente de la estrategia i la táctica naval; pero en materia de construccion de puertos no necesitan saber mas de lo que sabe cualquier persona ilustrada. Su papel es el de defensores del territorio nacional i no deben salir de él so pena de ponerse en descubierto.

A los oficiales de la marina de guerra debe consultárseles indudablemente con respecto *a la parte estratégica* de un puerto de gue-

rra en proyecto. Con respecto a un puerto para el comercio nada tienen que opinar, pues, segun las ideas modernas, los puertos de guerra jamas deben construirse anexos a los puertos comerciales.

En consecuencia se vé que, para un futuro próximo, que comprenderá el período de proyectar i construir nuestros puertos artificiales, las Juntas no podrian desempeñar un papel honroso.

Su creacion no es oportuna, pues.

Su hora llegará cuando existan obras que requieran conservacion i fomento por medio de las entradas que ellas mismas produzcan, asegurando vida independiente a dichas Juntas.

¿Quién debe proyectar i construir nuestros puertos artificiales?

Indudablemente la Direccion Jeneral de Obras Públicas reorganizada convenientemente.

Esta reorganizacion debemos hacerla imitando a la Francia, o mejor a la Italia, cuyo territorio tanto se parece al de nuestra patria (1).

Pero, sin salir de Chile, tenemos buenos modelos que copiar: el ejército en su division por *zonas* i su *escalafon*, i la justicia en su division por *cortes* i su *estabilidad*.

Nuestra Direccion de Obras Públicas debe constar de varias ZONAS, cada una a cargo de un Injeniero Inspector Jeneral con el personal subalterno necesario i ESTABLE. El Consejo de Obras Públicas será la Corte Suprema del ramo de injeniería, encargada de mantener la tradicion (2).

Todo lo concerniente a los proyectos i a la construccion de obras marítimas en nuestras costas debe formar parte de una o dos de esas zonas de la Direccion, a cargo de injenieros que hayan dedicado su vida a dicha clase de trabajos. Los marinos sólo deben aprovechar de los puertos, careneros, faros, boyas, valizas, etc., que los in-

(1) Véase en el *Giornale del Genio Civile*, números de agosto, setiembre, noviembre i diciembre de 1893, la reglamentacion del Cuerpo de Injenieros de Italia.

(2) No hai que olvidar de establecer en la reorganizacion, el retiro forzoso de los injenieros que lleguen a cierta edad, i la formacion de los legajos secretos que deben acompañar a cada injeniero, para que los jefes sucesivos inscriban, sin reservas, sus opiniones sobre las cualidades de sus subalternos.

jenieros de la Direccion de Obras Públicas construyan o coloquen.

Ha llegado el momento de ir formando el personal necesario para esas zonas litorales, nombrando comisiones que estudien definitivamente los puertos de Valparaiso, San Antonio, Llico, Pichilemu, etc., como tambien la canalizacion del rio Valdivia, la mejora de la barra del Imperial, del Lebu, del Maule, etc., aprovechando para éste la reciente avenida que arrastró el muelle de Constitucion, riada que permite asistir a la destruccion del banco foráneo i a la formacion de la nueva barra, mediante sondeos ejecutados periódicamente, i en especial despues de cada braveza del mar.

Si faltan ingenieros para esas comisiones será necesario que vengan de la vieja Europa; pero no en calidad de consultores técnicos, pues ya hemos tenido ingenieros de trabajos marítimos como consultores técnicos, que se han creido dioses infalibles, pontificando en vez de razonar.

Al contratarlos, habrá que advertirles que a su lado se colocará a uno o mas ingenieros chilenos que tendrán su mismo rango, para que éstos puedan así, de igual a igual, exigir el por qué de las disposiciones que los ingenieros extranjeros recomienden (3).

Recuérdese que los ingenieros nacionales señores V. Martinez i D. V. Santa María hicieron un brillante papel al frente de los señores Lévêque i Dirks, a propósito del dique carenero de Talcahuano.

La emulacion obligaria a estudiar i a observar nuestras costas, dejando provechosas enseñanzas para Chile.

DOMINGO CASANOVA O.

Julio de 1900.

(3) Mejor aun si esos ingenieros vienen como simples subalternos del Director de Obras Públicas i del Jefe de la Seccion de Hidráulica.

