

## La administracion de los puertos de Chile

POR

DOMINGO CASANOVA O.

Conferencia dada en el Instituto de Ingenieros de Chile, en sesion de 9 de Setiembre de 1911.

---

A mediados de Junio último la prensa diaria dió cuenta del proyecto de lei que, a peticion del señor Ministro de Hacienda, ha elaborado la «Junta Central de Obras de Puertos», para ordenar la forma segun la cual convendria organizar la administracion de los puertos, cuyos trabajos se estan iniciando.

Tambien ha dado cuenta la prensa diaria de las observaciones que formuló un alto funcionario público, contra dicho proyecto de lei, haciendo ver la necesidad de introducir en él numerosas correcciones para amoldarlo, siquiera en parte, a nuestra actual lejislacion i a las prácticas correctas de la administracion pública.

Reporteado uno de los miembros de la Junta Central de Puertos, sostuvo la conveniencia de imitar lo que se hace al respecto en otros paises, donde las corporaciones que tienen a su cargo los puertos, rios, etc. son enteramente ajenas al personal de que constan las autoridades locales o del Gobierno.

A mi turno recurrí a la prensa diaria sobre el mismo tema, por estimar que no debia dejar que la opinion pública se estraviase en un asunto de importancia primordial para el futuro desarrollo de nuestro Chile.

Con el fin de obtener que se deje constancia, en los Anales de nuestra institucion, de las ideas que se han espuesto, i para dar ocasion a algunos colegas que desean discutir dichas ideas, voi a repetir las a continuacion.

\*  
\* \*

Principiaré por recordar rápidamente los antecedentes del proyecto de lei que la Junta Central de Puertos ha presentado al Supremo Gobierno.

Corria el año 1899 cuando la Direccion Jeneral de la Armada elaboró un proyecto análogo al publicado en Junio último.

Las diferencias entre ambos no son considerables. La principal consiste en la designacion de las personas que deberian componer la Junta Central de Obras de Puertos, cuyo mantenimiento se apoya tesoneramente.

El artículo 2.º del proyecto del año 1899 proponia la siguiente seleccion:

El Gobernador del Departamento

El Administrador de Aduana

Seis Comerciantes

Un delegado de la Municipalidad respectiva

El Gobernador Marítimo i

Un Injeniero Hidráulico.

El proyecto último propone, en cambio, (artículo 2.º), la siguiente composicion:

Dos jefes superiores de la Armada, en servicio o retirados

El Superintendente de Aduanas

Un miembro del alto comercio

Dos jerentes o agentes de compañías de vapores i

Un miembro de la Cámara de Comercio.

Conviene hacer notar que en el proyecto del año 1899 se colocaba a todas las Juntas de Puerto en un mismo pié de igualdad, i que encabezaba la lista de los llamados a componerlas, el representante del Presidente de la República en el respectivo departamento.

El proyecto de este año crea solo la Junta centralizadora de Valparaiso, quedando las demas bajo su dependencia.

Por lo demas, reduce a siete el primitivo número de once miembros de las Juntas, i entre los eliminados incluye al representante directo del Presidente de la República, que necesariamente iba a hacer sombra a los dos jefes superiores de la Armada que se hacen figurar en la nueva composicion.

El injeniero hidráulico, que figuraba por derecho propio en el primitivo proyecto de lei, queda ahora fuera de la Junta i se le coloca entre los empleados subalternos, a continuacion del secretario i del contador. Creo que no necesito asegurar que ningun injeniero chileno aceptará quedar en una jerarquía inferior a un escribiente o a un tenedor de libros.

Volvamos al proyecto de lei del año 1889, sobre el cual emitieron informes el Superintendente de Aduanas, i la Cámara de Comercio de Valparaiso.

El Superintendente de Aduanas condenó el proyecto de lei, pues que, si bien creia que sería conveniente la formacion de las Juntas de Puerto, les negaba absolutamente toda injerencia en la percepcion e inversion de fondos fiscales, i rechazaba la idea de crear contribuciones especiales destinadas a un fin especial i único. Esta percepcion e inversion de fondos fiscales casi sin control constituye la idea fundamental del antiguo i del nuevo proyecto de lei formulado por la Junta Central de Puertos.

La Cámara de Comercio rechazó tambien el proyecto de lei, pues dijo: «para que los esfuerzos i el trabajo de una Junta de Puerto produzcan resultados, se requiere

como antecedente prévio que existan obras destinadas esclusivamente al embarque i desembarque de mercaderías... obras dentro de cuyo recinto la mercadería i la nave está segura de accidentes de mar»...

Comentando estas ideas publiqué, a mi turno, en los «Anales del Instituto de Ingenieros» (Setiembre de 1900, página 399) un artículo titulado: «La creacion de las Juntas de Puerto no es oportuna». Han trasecurrido mas de diez años i como la situacion jeneral de los puertos de Chile no ha cambiado, creo ahora, del mismo modo que entónces, que las Juntas de Puerto no tienen ningun papel que desempenar.

Se me objetará que a pesar de esta falta de puertos que administrar, la Junta Central ha podido vivir largos años.

No hai duda, i de ahí porque es conveniente examinar qué es lo que ha salvado la existencia de dicha Junta.

Así como a propósito de la administracion de los puertos el Ministro de Hacienda ha pedido un proyecto de lei a la Junta Central, así tambien otro ministro del mismo departamento le pidió en el año 1900 un proyecto de lei para autorizar la compra de dragas por valor de treinta i dos mil libras esterlinas, para Valparaiso, suma que se elevó en la Cámara de Senadores, a cuarenta i dos mil libras esterlinas (sesion 32, del 7 de Agosto de 1900).

En un artículo publicado en los Anales del antiguo Instituto de Ingenieros (Julio de 1900, pj. 294), creó demostrar que semejante inversion de fondos era un derroche a pura pérdida, por cuanto bastaba invertir para hacer el dragado en Valparaiso, la suma de quince mil pesos en instalar una bomba centrífuga una locomvil sobre una caja flotante, o sobre un carro que recorriese el malecon del mencionado puerto.

Esa tarea fué inútil, ya que la draga i anexos se mandaron construir i llegaron a Chile, mas o ménos por el tiempo en que el señor Jacobo Kraus presentó al Gobierno los estudios del puerto de Valparaiso.

Fu fácil obtener fondos para dar movimiento a la draga i sus cargadores, con el fin de evitar que el moho no lo destruyese todo. Tambien fué fácil argumentar que tan valioso material necesitaba un personal técnico que lo dirijiese, i que era una oportunidad rara la que se presentaba de estar en disponibilidad algunos de los exmiembros de la comision Kraus, para contratarlos con tal objeto.

La Junta de Puertos tuvo así dinero que gastar i personal que supervijilar.

Por otra parte desde tiempo atras se llevaba a cabo en Valparaiso el trabajo del malecon, que habia estado bajo diversas direcciones i que termin por dar motivo en el año 1900 a una interpelacion famosa en la Cámara de Diputados, a raiz de la cual i como consecuencia de una nota pasada por el Ministro de Obras Públicas, jubil el Director Jeneral i presentaron sus renuncias casi todos los ingenieros que dependian de él.

Los trabajos del malecon parecian constituir una brasa de fuego que todas las oficinas públicas rechazaban, por lo cual cayeron fácilmente bajo la supervijilancia de la Junta Central de Puertos.

El manejo ilegal de los fondos consultados en los presupuestos, para las dragas ; para el malecon de Valparaiso, ha sido lo que ha mantenido la vida que ha llevado la mencionada Junta.

La ilegalidad en cuestion se comprueba mediante el artículo 8.º de la lei de 21 de Junio de 1887, sobre las atribuciones del Ministerio de Obras Públicas, que dice:

«Corresponde al despacho del Departamento de Industria i Obras Públicas:

.....  
 «7.º La construccion de todos los edificios nacionales, de los diques, malecones, muelles, faros i de los monumentos públicos, conforme a las indicaciones i con los fondos que señalen los Departamentos respectivos».....

Segun esta lei, si en el presupuesto del Ministerio de Hacienda se consultan fondos para el malecon de Valparaiso, para el dragado del rio Valdivia, para el nuevo dique de Talcahuano, etc., su deber no es el de ponerlos a la disposicion de la Junta de Puertos, o de la Direccion de la Armada, sino a la disposicion del Departamento de Obras Públicas, con las indicaciones del caso, para que éste haga las obras respectivas por medio de la Direccion de Obras Públicas, en conformidad al artículo 1.º de la lei de 26 de Enero de 1888, que creó esta oficina.

Ya es tiempo de que en el Congreso se ponga atajo a estas ilegalidades, i de que el señor Ministro de Obras Públicas exija a sus colegas de Gabinete que no pasen por sobre las atribuciones que las leyes han señalado imperativamente a su Departamento.

\*  
\* \*

Hagamos el análisis del último proyecto de ley elaborado por la Junta Central de Puertos.

El artículo 1.º dice así:

«Créase una corporacion que con el nombre de Junta Central de Puertos tendrá a su cargo la administracion i explotacion de las obras de mejoramiento existentes o que en adelante se construyan en los puertos de la República para fomentar el incremento comercial i para facilitar el fondeo de las naves, proveer a su seguridad i abaratar su carga o descarga, con escepcion de todo lo que por leyes vijentes corresponda a la Superintendencia de Aduanas.

«Corresponderá tambien a la Junta Central dirigir, vijilar i fiscalizar la ejecucion de las obras de mejoramiento o complementarias de las mismas que el Presidente de la República estime conveniente confiarle».

Este primer artículo puede ser examinado desde diversos puntos de vista, como por ejemplo: ¿es mas conveniente crear una corporacion con el nombre de Junta Central de Puertos que tenga a su cargo las atribuciones enumeradas, o bien crear un Administrador Jeneral de Puertos? cuáles serán las atribuciones i deberes que le correspondan? se encargará tambien de la construccion de las obras nuevas?...

Vamos por partes.

¿Conviene crear una corporacion o un puesto de Administrador?

Uno de los miembros de la actual Juntral Central, reporteado por «El Mercurio» (fecha 16 de Junio último), en apoyo de la conveniencia de crear una corporacion, ha citado las Juntas de otros paises, Inglaterra, por ejemplo, como dignas de ser imitadas por la composicion de su personal, ajeno a las autoridades locales o de Gobierno, dando como esplicacion que éstas tienen bastante de qué ocuparse.

Los *trustees*, los *commissioners*, los *boards*, a cargo de las dársenas, puertos, rios, etc., de la Inglaterra, son creados con absoluta autonomia i autorizados por la lei para levantar empréstitos que administran, invierten i sirven con entera independenciam de los fondos jenerales de la nacion. Su autonomia i doble papel de constructores de obras i de explotadores o administradores de las mismas, se justifica así ampliamente.

En Chile, es la nacion la que contrae las deudas para construir los puertos, mejorar los rios, etc., pues no habria junta que pudiese obtener en Europa un préstamo ni de un penique, para la mejora del puerto de San Antonio, por ejemplo, porque tanto dicho puerto como la Junta son completamente desconocidos para casi la totalidad de los que allá tienen ahorros disponibles. Apenas si saben que Chile existe al fin del mundo i que es una angosta faja de terreno a orillas del Océano Pacífico.

Si las Juntas chilenas no han de obtener un medio centavo de empréstito contra sus firmas, no vemos por qué se les daría existencia legal i se les entregarian los puertos para que los explotaran con entera autonomia.

La ropa hecha para Inglaterra le queda enorme a Chile.

Puesto que es la Nacion la que se endeuda para construir los puertos, etc., es el Fisco el que debe administrar las obras una vez hechas, para poder pagar puntualmente los intereses i amortizaciones correspondientes; es el Poder Ejecutivo, o sea el Presidente de la Republica, el que debe correr con la explotacion i conservacion de las obras, mediante una serie de administradores pagados i responsables de sus actos ante aquel.

La lejislacion chilena, tal cual está concebida, no admite juntas o consejos irresponsables i autónomos para la recepcion e inversion de los fondos fiscales.

Daremos por establecido que no es conveniente nombrar Juntas autónomas para la administracion de los puertos, i que se impone el nombramiento de administradores responsables.

\*  
\* \*

Pasemos a examinar ahora cuáles son las atribuciones que pide la Junta Central de Puertos.

En primer lugar la Junta aspira a tener «a su cargo la administracion i explotacion de las obras de mejoramiento existentes o que en adelante se construyan en los puertos de la República», i como encuentra que semejante trabajo es mui liviano para sus robustos hombros, pide, además: «dirijir, vijilar i fiscalizar la ejecucion de

las obras de mejoramiento o complementarias de las mismas que el Presidente de la República estime conveniente confiarle».

Un distinguido funcionario público, entrevistado por «El Mercurio», ha dicho que «convendría determinar claramente las atribuciones generales» de la Junta Central, i en conformidad a sus ideas propone redactar el artículo 1.º así:

«Créase una corporacion que con el nombre de Junta Central de Puertos tendra a su cargo la direccion i vijilancia en la ejecucion de las obras de mejoramiento de los puertos comerciales de la República, o complementarios de los mismos, que el Supremo Gobierno acuerde construir, i la administracion i explotacion de los puertos, de sus muelles i malecones, i de todo lo referente a la carga i descarga de mercaderías, fondeo i seguridad de las naves, etc., en que por las leyes vijentes no tiene atribuciones la superintendencia de Aduanas».

La atribucion de dirigir, vijilar i fiscalizar la ejecucion de las obras nuevas, que la Junta pide tímidamente que se le confie cuando el Presidente de la República lo estime conveniente, pasa a ocupar el primer lugar en el artículo 1.º redactado por «un distinguido funcionario», con la circunstancia agravante de que, por la forma imperativa de la redaccion que propone, dichas obras nuevas quedarian definitivamente fuera de la órbita de accion del Ministerio de Obras Públicas, i al cargo de legos en materias técnicas.

Estamos en desacuerdo absoluto con estas ideas.

A nuestro juicio, conviene reaccionar contra las corruptelas establecidas desde hace algun tiempo, que tienden a desorganizar mas i mas la administracion pública. Puesto que la lei ha creado un Ministerio de Obras Públicas encargado de la construccion de todas las obras que se emprendan en el pais por cuenta del Estado, encontramos ilójico cercenarle cada dia una parte de las atribuciones que le corresponden. No sólo no deben crearse nuevas oficinas independientes para que se hagan cargo de la construccion de ciertas obras públicas, sino que es indispensable fortalecer la accion que dentro del mencionado Ministerio tiene la Direccion de Obras Públicas.

Con tal fin, en la lei que se estudia para los Ferrocarriles del Estado, por ejemplo, se deberia introducir la idea de que las obras nuevas, por no corresponder ni a la explotacion ni a la administracion, serán ejecutados por la Direccion de Obras Públicas, en conformidad a las leyes de 21 de Junio de 1887 i de 26 de Enero de 1888.

Segun este mismo criterio, la Administracion de los puertos no debe ocuparse de las obras nuevas.

Convendria definir qué es lo que se entiende por obra nueva en una explotacion. A mi juicio, para los efectos legales, se debe considerar como obra nueva toda aquella cuyo valor, segun presupuesto, sea de cinco mil pesos o mas.

Para evitar la subdivision del presupuesto de una obra nueva en parcialidades inferiores a cinco mil pesos, la lei castigaria a los empleados que interviniesen en la formacion o tramitacion de semejantes presupuestos.

Lo anterior tiene aplicacion inmediata en el artículo 5.º del proyecto de lei de la Junta Central, que dice:

«Correrán tambien a cargo de la Junta Central los trabajos de dragaje en la bahía, ríos, barras o canales de acceso a los puertos que el Gobierno disponga.

«Los trabajos que con autorizacion del Gobierno ejecuten las dragas para particulares, serán pagados por éstos en conformidad a una tarifa fijada de antemano por el Presidente de la República.»

De la redaccion defectuosa del inciso 1.º de este artículo parece desprenderse que los puertos de la República no constan sino de una bahía: probablemente la de Valparaíso.

Salvada esta mala redaccion, decimos: que los dragados necesarios para conservar las profundidades en las obras fluviales i marítimas destinadas al comercio i la navegacion, correrán al cargo de la Administracion de los puertos siempre que su valor, segun presupuesto, sea inferior a cinco mil pesos. Si valen esa suma o mas, se considerarán como obras nuevas i serán ejecutadas por el Ministerio i la Direccion de Obras Públicas.

En cuanto a los dragados para los particulares, deben prohibirse, en vista de que el Fisco chileno es el peor de todos los empresarios posibles.

\*  
\* \*

Para continuar el exámen de las atribuciones, que pide la Junta Central de Puertos, pongámonos en otro punto de vista.

El artículo 4.º del proyecto que ha elaborado, dice así:

«La Junta Central administrará en conformidad a las leyes de tesorerías los fondos que perciba por los siguientes ramos de entradas:

«a) Asignaciones del Estado consultadas en las leyes anuales de presupuestos o en leyes especiales;

«b) Producto de la explotacion de las obras de mejoramiento, como ser: molos de abrigo, dársenas, malecones, muelles, grúas, pescantes i demas elementos, en conformidad a una tarifa que fijará el Presidente de la República de acuerdo con la Junta Central;

«c) Producto de una contribucion que desde luego se establece sobre el derecho de fondeo de chatas, remolcadores, faluchos, lanchas i demas embarcaciones afectas al servicio de maestranzas i almacenes flotantes i al acarreo i depósito de mercaderías i frutos.

«El monto de esta contribucion se fijará anualmente por la lei de contribuciones, de conformidad a la tarifa que se fije por el Presidente de la República, *en concepto* al tonelaje de carga de esas embarcaciones.»

Hai en este artículo 4.º una acumulacion de propósitos e ideas heterojéneas, que será necesario separar.

Es natural que la entidad encargada de la administracion de los puertos, invier-

ta en conformidad a las leyes, es decir, previo decreto del Gobierno, los fondos que señalen con tal fin los presupuestos aprobados por las Cámaras; pero nos parece desquiciador del actual sistema de recaudacion de las entradas fiscales, lo que disponen los incisos *b)* i *c)* del artículo que examinamos.

El producto de la explotacion de las obras de mejoramiento lo deben percibir las tesorerías fiscales, donde se mezclará con los fondos jenerales de la nacion, a fin de que las Cámaras puedan autorizar las sumas que estimen conveniente invertir en la conservacion de dichas obras o en otras nuevas i las que sea necesario pagar como intereses i amortizaciones de las deudas contraidas para llevarlas a cabo.

Nos parece deprimente para la autoridad del Presidente de la República que se le obligue a fijar las tarifas de explotacion de las obras de mejoramiento «de acuerdo con la Junta Central». Lo cuerdo es que el Presidente oiga a sus consejeros i que resuelva en el sentido que la conciencia de su responsabilidad le indique.

En cuanto a lo dispuesto en el inciso *c)*, sería mas propio consignarlo en una lei separada, por tratarse de la creacion de una nueva contribucion, cuya equidad no puede ponerse en duda, ya que, segun el Código Civil, el mar hasta la distancia de una legua marina, medida desde la línea de la mas baja marea; los rios i todas las aguas que corren por cauces naturales, salvo las que nacen i mueren dentro de una misma propiedad, i los grandes lagos que pueden navegarse por buques de mas de cien toneladas, son bienes nacionales de uso público i que si este uso es impedido por un particular en beneficio propio, ocupando una parte de esas superficies con cuerpos flotantes, es justo que pague a la nacion un cánon de arriendo o tarifa proporcional a la superficie sustraída al uso público i no «en concepto al tonelaje de carga de esas embarcaciones» o cuerpos flotantes, como propone la Junta Central.

Por lo demas, a este nuevo impuesto debe aplicarse el buen criterio de la Superintendencia de Aduanas, cuando protesta de la creacion de contribuciones especiales con fines tambien especiales. En consecuencia, serian las tesorerías fiscales las recaudadoras del nuevo impuesto, que así pasaría a confundirse con los fondos jenerales de la nacion.

Impidiendo esta invasion de atribuciones que propone la Junta Central de Puertos, i dejando que las antiguas oficinas fiscales sigan ejercitando i ensanchando las que les corresponden por su naturaleza, se ve que la administracion de los puertos no es una obra de romanos.

Caracteriza ese espíritu invasor i anti-constitucional, el inciso último del ya mencionado artículo 4.º, en el que se pretende ordenar al Congreso la fijacion anual de la nueva contribucion «¡de conformidad a la tarifa que se fije por el Presidente de la República!»

\*  
\* \*

Para terminar el análisis del proyecto de lei preparado por la Junta Central de Puertos solo nos queda que examinar el artículo 6.º i último, que dice así:



«El Presidente de la República dictará el reglamento jeneral de administracion, determinará las atribuciones i deberes de la Junta Central i de las Juntas Departamentales, el número de empleados necesarios para el servicio i los sueldos que les corresponda.»

Este artículo encierra otra prueba del conocimiento que la Junta Central tiene de la Constitución. «Un distinguido funcionario público» ha llamado ya la atencion sobre el particular. Me limitaré a citar textualmente sus frases, tomándolas de *El Mercurio*.

«Con respecto a los empleados, a que hace referencia el artículo 2.º (i 6.º), cabe observar que su número i categoría deben ser fijados en la misma lei, así como sus sueldos, porque sólo en virtud de una lei se puede crear o suprimir empleos públicos; determinar o modificar sus atribuciones, aumentar o disminuir sus dotaciones, segun el inciso 10 del artículo 28 de la Constitución.»

Damos por terminado el exámen que nos habíamos propuesto hacer i creyendo haber despejado el terreno, pasamos a esponer las ideas que, a nuestro juicio, conviene sustituir en reemplazo del proyecto de lei criticado.



Con el fin de precisar las ideas, recordemos (Boletín de la Sociedad de Fomento Fabril, Abril de 1911, página 244) que todas las obras públicas i particulares pasan por diversas etapas que pueden clasificarse así:

- a) Estudios, o sea la formacion de los proyectos, planos, especificaciones, presupuestos, etc.;
- b) Construccion, es decir la contratacion o ejecucion de los trabajos hasta dejar terminada la obra;
- c) Explotacion o bien entrega de la obra al uso para el cual se destina i por fin,
- d) Conservacion, es decir, reparacion de los desperfectos que se produzcan durante el uso de la obra.

¿Cómo se deben estudiar i construir las obras públicas segun la lejislacion vijente?

El artículo 8.º de la lei de 21 de Junio de 1887, sobre reorganizacion de los Ministerios i atribuciones del de Obras Públicas, dice que corresponde a este Departamento la construccion de todas las obras nuevas, «conforme a las indicaciones i con los fondos que señalen los Departamentos respectivos».

Por otra parte, el artículo 1.º de la lei de 26 de Enero de 1888, que creó la Direccion de Obras Públicas, le encarga «estudiar, ejecutar i vijilar todos los trabajos públicos que se emprendan en el país.. por cuenta del Estado.»

Estas leyes tan claras i precisas, es notorio que han sido i son burladas en numerosas ocasiones, lo que no prueba que sean malas, sino la tenacidad con que ciertas oficinas desean independizarse por todos los medios posibles, por ilegales que sean.

El Congreso, en uso de su soberana autoridad, ha estimado conveniente dictar la lei de 7 de Setiembre de 1910, sobre construccion de puertos, en la que ordenó al

Presidente de la República designar una comision para hacer los estudios definitivos de ciertos puertos i el plan jeneral de mejoramiento de otros. Le autorizó, ademas, para invertir hasta un millon de pesos en los gastos que orijine la contratacion del personal estraño a la Direccion de Obras Públicas que coadyuvará a los trabajos de la Comision, i para los demas gastos de los estudios.

En cumplimiento de esta órden el Ejecutivo ha nombrado una Comision que ha resultado enteramente ajena a la Direccion de Obras Públicas, ya que es «presidida por el Ministro de Hacienda», segun el artículo 4.º del decreto de 29 de Setiembre de 1910.

Esta Comision de Puertos, compuesta por diez miembros que gozan del mismo rango i de igual jerarquía, es un ejército formado por jenerales de igual graduacion, donde todos mandan i nadie tiene la obligacion de obedecer. Semejante organizacion (¿se puede llamar así?) tenia que dar resultados deplorables, como debe haberlo previsto don Jorge Lyon que no aceptó su nombramiento, i como debe haberlo palpado el señor don Enrique Barraza que al poco tiempo de funcionar la Comision, renunció su puesto.

Una prueba del desórden que allí reina la encontramos en el hecho de que, en vez de llamar a la Junta de Puertos de Valparaiso a prestar evidencia ante el Ministro de Hacienda, se hayan llevado a Valparaiso los estudios i proyectos de la Comision, como si la feliz Junta de Valparaiso fuese una especie de Corte Suprema compuesta por especialistas en materias de hidráulica marítima, ante la cual debe rendir exámen la Comision de Puertos!

Otra prueba se encuentra en el informe que sobre los trabajos de la Comision, se publicó en *El Mercurio* de fecha 21 de Junio último. El que quiere leer lo que el informe dice entre líneas, cae luego en la cuenta de que, salvo unos pocos miembros de la Comision, a los cuales hai que aplaudir por su conciencia del deber i su patriotismo, los demas sólo asisten a la oficina para hacer acto de presencia.

Tal como está hoy organizada la Comision de Puertos, hai una serie interminable de cuestiones que no tienen respuesta posible. Por ejemplo: ¿de quién van a depender i a qué supervijilancia se van a someter los injenieros que el Fisco nombrará para hacer la inspeccion técnica de los trabajos que se van a contratar para los puertos de Valparaiso, San Antonio, etc?

¿Dependerán de la Junta Central de Puertos?

Es imposible, por cuanto sus miembros, que se elijen entre los empleados públicos, entre los marinos i los comerciantes, no reunen ni aislada ni conjuntamente los conocimientos técnicos del caso para que esa supervijilancia sea eficaz.

¿Dependerán de la Comision de Puertos?

Tampoco, ya que tiene entre manos los estudios de mas de veinte puertos, trabajo colosal que deberá dar por terminado dentro del plazo de dos años, que fijó la lei, plazo del cual ha trascurrido ya cerca de la mitad.

Si se encuadrase a la Comision de Puertos dentro de la lei pareja, que ordena

que todos trabajos públicos que se emprendan en el país sean estudiados i construidos por el Ministerio de Obras Públicas, en vez de una oficina que anda sobre ruedas cuadradas, se la tendría marchando como sobre polines, pues la Direccion de Obras Públicas cuenta en su Consejo con el personal superior preparado para hacer la inspeccion técnica efectiva de las obras i del personal de ingenieros residentes en ellas.

Sin entrar en mayores detalles, damos por establecido que lo mejor en cuanto a los estudios i la construccion de los puertos, consiste en atenerse a la aplicacion de las leyes ya citadas, cuyos buenos frutos se conocen.

Dando al César lo que es del César, se conseguirá regularizar la situacion de la Comision de Puertos. Con tal fin proponemos un proyecto de lei, que diria así:

«Artículo 1.º La Comision de Puertos que la lei número 2,390, de 7 de Setiembre de 1910 ordenó formar, dependerá de la Direccion de Obras Públicas, constituyendo una nueva seccion que se denominará: Inspeccion de Obras Fluviales i Marítimas, la que tendrá a su cargo todos los estudios i la construccion de las obras nuevas destinadas a establecer i facilitar el comercio i las comunicaciones acuáticas, como ser: boyas, faros, valizas, canales de navegacion, muelles, malecones, careneros, molos, radas de refujio, dársenas, puertos comerciales i de guerra, con sus vías, edificios i maquinarias de explotacion, etc.

«Art. 2.º El personal de planta será el siguiente i gozará de los sueldos anuales que se espresan: 1 ingeniero Inspector Jeneral, con \$ 20,000.—1 ingeniero Inspector de Obras Fluviales, con \$ 18,000.—1 ingeniero Inspector de Obras Marítimas, con \$ 18,000.—2 ingenieros jefes de 1.ª clase, con \$ 15,000.—4 ingenieros jefes de 2.ª clase, con \$ 12,000.—6 ingenieros primeros, con \$ 8,000.—6 ingenieros segundos, con \$ 6,000.—2 dibujantes primeros, con \$ 4,000.—6 dibujantes segundos, con \$ 3,000.—1 archivero, con \$ 2,400.—2 escribientes, con \$ 1,800 c/u.—1 portero con \$1,200.

«Art. 3.º Los ascensos se harán por órden riguroso i las vacantes, que así se producirán siempre en el último grado del escalafon, se llenarán por concurso.

«Art. 4.º El Presidente de la República nombrará el personal con que la nueva Inspeccion Jeneral iniciará sus trabajos.»

El personal enumerado bastará, a nuestro juicio, para instalar la Oficina Central i para formar seis comisiones permanentes de estudio o construccion de obras fluviales o marítimas, como se puede ver en el esquicio siguiente:

## ESTUDIO I CONSTRUCCION

Inspector Jeneral

Archivero -- — — Portero

Inspector de Obras Fluviales

Inspector de Obras Marítimas

Dibujante 1.º

Escribiente

Dibujante 1.º

Escribiente

1.ª COMISION	2.ª COMISION	3.ª COMISION	4.ª COMISION	5.ª COMISION	6.ª COMISION
Inj. jefe de 1.ª	Inj. jefe de 1.ª	Inj. jefe de 2.ª	Inj. jefe de 2.ª	Inj. jefe de 2.ª	Inj. jefe de 2.ª
Inj. 1.º	Inj. 1.º	Inj. 1.º	Inj. 1.º	Inj. 1.º	Inj. 1.º
Inj. 2.º	Inj. 2.º	Inj. 2.º	Inj. 2.º	Inj. 2.º	Inj. 2.º
Dibuj. 2.º	Dibuj. 2.º	Dibuj. 2.º	Dibuj. 2.º	Dibuj. 2.º	Dibuj. 2.º

Creemos haber demostrado anteriormente la conveniencia de separar de la administracion de las obras marítimas i fluviales todo lo relativo a la recaudacion de los impuestos existentes i la percepcion de las nuevas contribuciones que será necesario establecer para pagar los intereses i amortizaciones de los capitales que el Fisco invertirá en las obras de mejoramiento por una parte, i para los gastos de explotacion i conservación, por otra.

Hemos visto tambien que tanto los estudios como la construccion de las obras nuevas corresponde hacerlos a la Direccion de Obras Públicas, mediante la creacion de una nueva seccion que puede denominarse «Inspeccion de Obras Fluviales i Marítimas».

En el análisis del proyecto de lei presentado al Gobierno por la Junta Central de Puertos hemos llegado a la conclusion de que no deben crearse nuevas juntas o nuevos Consejos autónomos con facultades administrativas i ejecutivas, sino que hai necesidad de entregar esas funciones a una serie de administradores pagados i responsables de sus actos ante el Presidente de la República.

Así como los Ferrocarriles del Estado son estudiados i contruidos por la Direccion de Obras Públicas, para ser explotados i conservados por una serie de administradores que dependen de un Director Jeneral, así tambien las obras marítimas i fluviales deben ser estudiadas i contruidas por la Direccion de Obras Públicas, que las entregaría a un Administrador Jeneral para explotarlas i conservarlas por medio de los correspondientes subalternos.

Una oficina chilena cuya organizacion se puede tomar como un modelo para ob-

tener una buena lei sobre administracion de obras marítimas i fluviales, es la actual Superintendencia de Aduanas. En cada aduana hai un administrador responsable, que es ausiliado por el respectivo cuerpo de empleados inferiores: guardas, pesadores, vistas, etc. El administrador se comunica con el Ministerio correspondiente por conducto de un Superintendente encargado de vijilar i uniformar la marcha jeneral de las oficinas subalternas, i de centralizar todas las informaciones relativas al ramo. Esta organizacion ha dado buenos resultados i a nadie se le ha ocurrido hasta hoi pedir su reemplazo por juntas autónomas.

Ya que tanto el administrador jeneral de obras marítimas i fluviales, como los encargados de cada puerto, tendrán que preparar los planos, especificaciones, presupuestos, etc. para las reparaciones de las obras i el mantenimiento en estado de servicio de las maquinarias, etc., ademas de la vijilancia de los trabajos correlativos, se impone la condicion de que todos ellos sean injenieros titulados, cuyo escalafon será análogo al del personal de la Inspeccion de Obras Fluviales i Marítimas, que hemos propuesto crear.

El mecanismo de la nueva administracion será el siguiente:

La oficina central se encargará de la supervijilancia de las oficinas subalternas, de uniformar la marcha de ellas, de reunir los datos estadísticos, de compajinar los presupuestos anuales, etc. ---

En cada puerto mayor (son quince) habria una oficina subalterna que, ademas del puerto de su residencia, atendería a la explotacion i conservacion de los puertos menores que de él dependan, i de las boyas, faros, valizas, muelles, maquinarias, canales, rios i lagos navegables, etc., que queden comprendidos en su zona respectiva.

Dada la cantidad de boyas, valizas, etc., que hai en los canales magallánicos, agregamos una oficina mas que ubicamos en Punta Arenas, para atender al estenso Territorio de Magallanes, con entera independencia del puerto mayor de Valparaiso.

Cada oficina subalterna estará a cargo de un injeniero administrador, ausiliado por el personal competente, que podrá seccionar segun lo requieran las necesidades del servicio, entre las diversas obras que dependan del respectivo puerto mayor.

Como la responsabilidad i el trabajo que demandará la administracion i conservacion de la zona anexa a un puerto mayor cuyo movimiento comercial llegue a un millon de toneladas o mas, serán superiores a la responsabilidad i trabajo que requerirá la explotacion de la zona anexa a un puerto de menor movimiento comercial, nos parece equitativo dividir el escalafon i acordar mejor sueldo al personal mas recargado de trabajo.

En conformidad a estas ideas proponemos el siguiente proyecto de lei:

«Art. 1.º Créase con el nombre de «Administracion de Obras Marítimas i Fluviales», una oficina que se encargará de la explotacion i conservacion de los puertos comerciales de la República i de las obras destinadas a establecer i facilitar el comercio i las comunicaciones acuáticas, es decir:

1.º Del fondeadero i de la costa en las radas naturales i en los rios, lagos i canales navegables;

2.º De las obras artificiales, como ser las boyas, faros, valizas, canales de navegacion, muelles, malecones, careneros, dársenas, etc;

3.º De las maquinarias, vias, edificios, etc. para la movilizacion i almacenaje de las mercaderías.

«Art. 2.º Para los efectos de la presente lei se considerarán como obras de conservacion o de reparacion todas aquellas cuyo valor segun presupuesto, sea inferior a cinco mil pesos. Las que valgan cinco mil pesos o mas se considerarán como obras nuevas i serán estudiadas i llevadas a cabo por la «Inspeccion de Obras Marítimas i Fluviales».

«Art. 3.º La oficina central tendrá el personal que se espresa, con los sueldos anuales que se detallan: un ingeniero Administrador Jeneral, con \$ 20,000; un ingeniero Visitador, con \$ 18,000; un ingeniero Secretario, con \$ 6,000; un contador-cajero, con \$ 4,800; un dibujante 1.º, con \$ 4,000; un dibujante 2.º, con \$ 3,000; un archivero, con \$ 2,400; dos escribientes, con \$ 1,800c/u; un portero, con \$ 1,200.

«Art. 4.º Habrá además una administracion de obras marítimas i fluviales en cada uno de los puertos mayores de la República i en el de Punta Arenas.

«Art. 5.º El personal de cada una de estas oficinas subalternas atenderá al servicio de la zona anexa a los puertos mayores correspondientes, con escepcion del Territorio de Magallanes que será atendido por la Administracion de Obras Marítimas i Fluviales de Punta Arenas.

«Art. 6.º En cada puerto mayor cuyo movimiento comercial sea de un millon de toneladas o mas, i en Punta Arenas habrá un ingeniero Administrador de primera clase con sueldo anual de \$ 15,000; en los demas, el ingeniero Administrador será de segunda clase, con sueldo anual de \$ 12,000.

Cada Administrador tendrá a sus órdenes el siguiente personal, que gozará del sueldo, anual que se espresa: un ingeniero de Seccion, con \$ 10,000; dos ingenieros primeros, con \$ 8,000 c/u; dos ingenieros segundos, con \$ 6,000 c/u; un dibujante primero, con \$ 4,000; un dibujante segundo, con \$ 3,000; dos inspectores de obras, con \$ 2,400 c/u; un contador-cajero, con \$ 4,800; un archivero, con \$ 2,400; un escribiente, con \$ 1,800; un portero, con \$ 1,200.

«Art. 7.º Cuando salgan de su residencia en comision de servicio, el Administrador Jeneral, el Visitador, los Administradores i los injenieros de Seccion tendrán un viático de quince pesos diarios. Los demas ingenieros, los dibujantes i los contadores cajeros tendrán diez pesos diarios de viático.

«Art. 8.º Los ascensos se harán por orden riguroso i las vacantes, que así se producirán siempre en el último grado del escalafon, se llenarán por concursos.

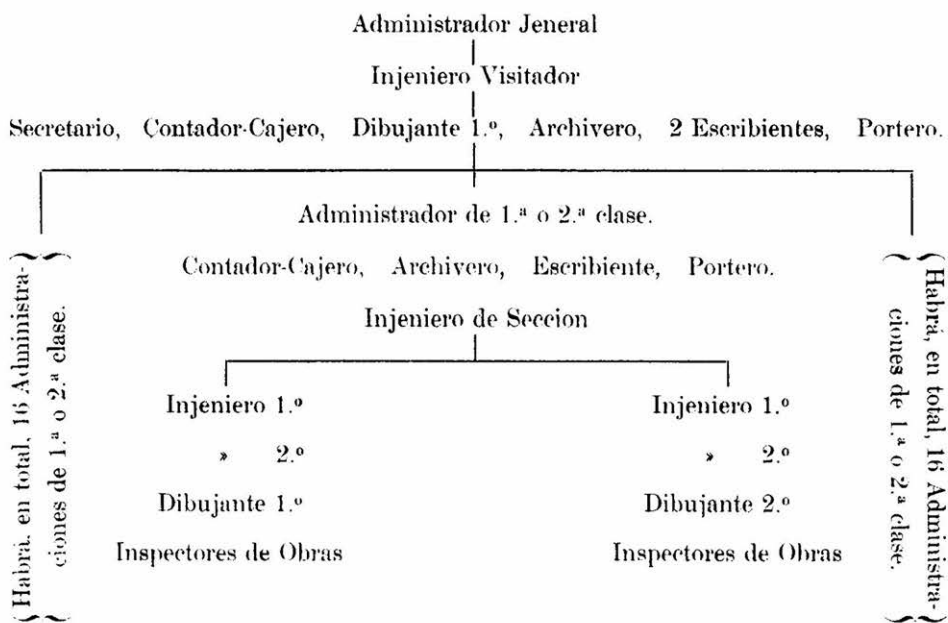
«Art. 9.º Quedará destituido todo empleado subalterno que intervenga directa o indirectamente en la formacion o tramitacion de un presupuesto en el que se subdivide el valor de una obra nueva en parcialidades inferiores a cinco mil pesos.

«Art. 10.º El Presidente de la República nombrará el personal con que la «Administracion de Obras Marítimas i Fluviales» iniciará sus servicios.

«Art. 11.º Para obtener la remocion del Administrador Jeneral, se le considerará como jefe de oficina.

«Art. 12.º El Presidente de la República dictará dentro de seis meses los reglamentos que detallarán las atribuciones i deberes que por la presente lei se confiere a la Administracion de Obras Marítimas i Fluviales» i a su personal.»

## ADMINISTRACION I CONSERVACION



Terminaré espresando que no espero ni por un momento, que las leyes en cuestion se han de dictar precisamente en los términos que he espuesto; pero si consigo convencer de que es necesario: 1.º Crear una Inspeccion de Obras Marítimas i Fluviales encargada de estudiar i construir esas obras; 2.º Que no deben crearse juntas de puerto autónomas, sino administradores responsables; 3.º Que estos administradores i sus principales auxiliares deben ser injenieros titulados; 4.º Que este personal no debe ocuparse ni de la percepcion de contribuciones, ni del estudio i la ejecucion de las obras nuevas, sino solo de la administracion i conservacion de las que existan i de las que construya la Inspeccion de Obras Marítimas i Fluviales, me daré por ampliamente satisfecho.