

cumplidamente su objeto: protegerlas contra todo deterioro mecánico sin impedir las otras acciones físicas.

c) La señal de los bloques de prueba por vidrio de colores en forma de perlas ó en pedazos como indicación de la fórmula y de la clase de cemento ha dado el resultado apetecido.

d) Al determinarse el plan á seguir en las pruebas, los pliegos debían de haberse separado por más grandes intervalos durante los primeros años, á fin de que luego se pudiera disponer de mayor número de resultados.

e) Los efectos químicos del agua salada no son suficientes por sí solos para el deterioro del mortero, presentando el cemento Portland su aspecto casi normal.

f) En cambio se han notado grandes variaciones químicas en la cal de Teil. El solo análisis de Vardo tiende á probar que el deterioro de las acciones mecánicas han apresurado quizá el deterioro químico simultáneo.

g) El deterioro de las probetas de mortero débese principalmente á la acción mecánica del hielo.

h) El deterioro de los bloques de hormigón se explica igualmente por los efectos del clima.

i) La proporción del mortero 1 : 3 es demasiado débil para emplearla en Escandinavia en el mar.

j) La arena en el mortero debe consistir en una mezcla de distintos tamaños, de manera, sin embargo, que la pasta preponderante (1/3 á 2/3) sea de arena fina, no siendo precisamente la mezcla más densa la que mejor se ha conservado.

k) También puede emplearse la adición al cemento de una materia finamente triturada (trass ó simplemente arena).

## PUERTO DE GÉNOVA <sup>(1)</sup>

### (Conclusión.)

En el capítulo siguiente daremos algunos extractos del Reglamento y Tarifas de los Almacenes generales genoveses (*Molo Vecchio*), completando así la descripción de este órgano importante de la explotación comercial de los puertos. Haremos todavía, sin embargo, una observación final que demostraría, si ello fuera necesario, la poca eficacia inmediata de las leyes que autorizan en los hábitos del comercio modificaciones contrarias á su espíritu eminentemente conservador. La expedición de certificados de depósito y cédulas pignoraticias constituye sin duda una de las más útiles funciones de los Almacenes generales. Fuera de Italia, el comercio aprovecha de buena gana este cómodo instrumento de crédito que le permite disponer de una parte del valor de las mercancías aún no vendidas, ni siquiera despachadas en la Aduana. No obstante, en Italia—ó por lo menos en Génova—el procedimiento tropieza todavía para generalizarse y arraigarse en los usos mercantiles, después de veinticinco años de incorporado en la legislación vigente, con el prejuicio suspicaz que lo considera como una causa de descrédito, como un recurso extremo, precursor probable de la quiebra. Y los comerciantes evitan, naturalmente, emplearlo en circunstancias normales.

### CONSORCIO AUTÓNOMO DEL PUERTO DE GÉNOVA

En el régimen administrativo de los puertos italianos, Génova constituye la excepción única.

Una Corporación local, creada por la ley de 12 de Febrero de 1903, con el nombre de Consorcio autónomo, tiene por misión *proveer, con los fondos especiales que la misma ley le asigna, á la ejecución de las obras y á la gestión y coordinamiento de los servicios del puerto de Génova.*

La idea del Consorcio autónomo venía preparándose de mu-

cho tiempo atrás, como consecuencia natural de antecedentes históricos y económicos.

La rica donación del Duque de Galliera, á que antes hemos aludido, no fué completamente incondicional. Fuera de la destinación exclusiva al puerto de Génova de los 20 millones ofrecidos, el convenio de 11 de Abril de 1876 entre el Gobierno italiano y el donador contiene por lo menos una cláusula que ya da á la explotación futura del puerto un carácter excepcional. Es el art. 2.º, concebido así: «Los muelles estarán provistos de depósitos, vías férreas y aparatos mecánicos de carga y descarga construidos según los sistemas mejores y más recientes. Habrá también instalaciones para la visita y reparación de los navíos. *Las tarifas aplicadas á esas instalaciones y aparatos no podrán exceder nunca al mínimo de las tarifas análogas vigentes en los puertos rivales extranjeros más importantes.*»

El Estado no podía, por lo demás, reservarse la dirección exclusiva de un puerto á cuya construcción y perfeccionamiento sólo en parte contribuyó, y que había gozado por muchos siglos de una completa independencia económica.

Ha sido, pues, por una fatal evolución que la Comisión del puerto, instituida en 1888 con el fin de coordinar y armonizar la acción de las diversas autoridades, se convirtió ella misma en una autoridad local independiente, con poderes y recursos amplísimos y con una duración casi indefinida (sesenta años, según el art. 1.º de la ley).

La ocasión propicia se presentó cuando terminadas las obras previstas en el convenio recién mencionado de 11 de Abril de 1876 el aumento del tráfico resultó tan enorme que el comercio tuvo que reclamar la ejecución inmediata de nuevas ampliaciones. El Gobierno, penetrado de la imposibilidad en que estaba de suministrar los fondos necesarios con sólo los recursos del presupuesto y sin perjudicar á los otros puertos, encargó á la Comisión del puerto de Génova el estudio de una nueva organización. Esta Comisión propuso sindicar los elementos que contribuían á la vitalidad del puerto, el Estado, las provincias, las comunas, las Cámaras de Comercio, los ferrocarriles; sustituir el Sindicato en vez del Estado, atribuyéndole las rentas y las cargas de este último para la ejecución de los trabajos extraordinarios proyectados y la conservación de las obras existentes; autorizarlo, además, para contratar empréstitos que se amortizarían con el producto de las concesiones y de un impuesto aplicable á todas las mercancías embarcadas y desembarcadas en el puerto.

El Sindicato debía encargarse de la administración del puerto, con facultades que lo librarían de las trabas burocráticas y le permitirían proceder rápidamente.

El Parlamento introdujo en el proyecto de ley preparado por la Comisión una atribución más para el Sindicato ó Consorcio: la de reglamentar y disciplinar el trabajo en el puerto de Génova.

La ley se promulgó el 12 de Febrero de 1903; el Reglamento de Administración pública destinado á fijar los detalles de ejecución lleva fecha del 25 de Junio del mismo año.

Se redujo al mínimo la ingerencia gubernativa, pero se juzgó que no podía prescindirse de ella por completo, estando comprometidos en el puerto de Génova considerables intereses del Estado. Así la ley atribuye al Consorcio, en su calidad de mandatario del Estado, la administración financiera, la conservación y ejecución de las obras, la disciplina de los servicios marítimos y de las prestaciones de trabajo en el puerto; pero excluye de su competencia el servicio de pilotaje, la policía judicial, la jurisdicción penal marítima del puerto, las cuestiones de seguridad pública, la sanidad y la Aduana.

El Consorcio se compone del Presidente de la Asamblea y del Comité ejecutivo. El Presidente es nombrado por el Rey. La Asamblea, que se reúne dos veces por año, consta de 26 miembros: diez representantes directos del Estado, de los cuales cinco funcionarios en Génova son miembros natos, á saber: el Intendente de las Finanzas, el Ingeniero Jefe civil, el Director de la Oficina Hidrográfica, el Capitán del puerto y el Director de la Aduana; dos funcionarios designados por la autoridad directiva

(1) Véase el número anterior.

de los ferrocarriles; el Alcalde de Génova; el Presidente de la Cámara de Comercio de la misma ciudad; miembros electivos de las provincias y comunas que contribuyen á los gastos del puerto; un Capitán de buque; un armador; un delegado de cada una de las Cámaras de Comercio de Milán y de Turín; un delegado de los obreros del puerto, y un delegado de las Corporaciones de obreros llamados caravanas del Puerto Franco.

El Comité ejecutivo se encarga del despacho de los asuntos ordinarios y se reúne dos veces por mes bajo la presidencia del Presidente del Consorcio. Se compone de diez miembros de la Asamblea; de los cuales, cinco son representantes directos del Estado, á saber: los Jefes de servicio de Ingenieros civiles, de la Aduana y de los ferrocarriles, el Capitán del puerto y el Consejero de Prefectura; de representantes de Génova, á saber: el Consejero municipal de Génova, el Presidente de la Cámara de Comercio, el Capitán de buque y el obrero elegido por la mayoría de los obreros del puerto y de un miembro elegido por la Asamblea del Consorcio.

El Estado tiene mayoría en el Comité ejecutivo.

Como las funciones del Sindicato cesarán al cabo de sesenta años, transcurrido este plazo, los trabajos realizados volverán al Estado, á cuyo dominio público pertenecen.

Estos bienes son administrados por los funcionarios del Estado que forman parte del Consorcio.

Las oficinas administrativas y los servicios del puerto están bajo las órdenes del Presidente del Consorcio; pero para asegurar á éste un personal competente, con el mínimo de gastos, el Consorcio se sirve de todo el antiguo personal, pagándolo, naturalmente, de sus rentas.

La administración consta de tres grandes Secciones: la administrativa propiamente dicha, la técnica y la policial.

La Sección administrativa, que forma la Secretaría general, comprende dos divisiones: 1.º, asuntos generales; 2.º, contabilidad y Tesorería.

La Sección técnica comprende una división de los trabajos del puerto y una Inspección de los ferrocarriles.

La Sección de policía comprende tres divisiones: la primera, encargada de la vigilancia del puerto, de los navíos y de los muelles; la segunda, de la reglamentación del trabajo y de la disciplina de los obreros por medio de Inspectores; la tercera, que antes dependía de la Cámara de Comercio, vigila desde el punto de vista policial la explotación de los galpones y de las grúas.

El principio de la autonomía financiera se revela en que, contrariamente á las prescripciones generales de la ley italiana, el Consorcio no está obligado, en el ejercicio de sus funciones, á someterse á la comprobación del Tribunal de Cuentas y de las Administraciones centrales del Estado. Puede, además, resolver sobre los proyectos cuyo presupuesto sea inferior á 100.000 liras, sin necesidad del consentimiento del Ministerio de Obras públicas.

La comprobación y las verificaciones se efectúan por una Comisión compuesta de dos técnicos (un Inspector de Ingenieros civiles y un Inspector superior de Ferrocarriles), y de dos revisadores de las cuentas, los cuales no forman parte del Comité ejecutivo.

Las decisiones del Comité se someten al Prefecto de Génova, quien verifica si ellas entran en las atribuciones del Consorcio y están de acuerdo con las leyes; si no llenan estas condiciones, puede el Prefecto anular aquellas decisiones.

El Estado cede al Consorcio el uso gratuito de los emplazamientos, construcciones, flota de servicio y utilaje del puerto, con excepción de las instalaciones que sirven para el Ejército, la Aduana, la Sanidad, etc. Le asigna el sobrante de los fondos ya votados y, además, con destino á la conservación de las obras y á la iluminación del puerto, una suma anual de un millón de liras, suma que podrá elevarse hasta 2 millones proporcionalmente al aumento del tráfico. Le acuerda también la facultad de imponer á las mercancías manipuladas un derecho va-

riable entre 10 centésimos de lira y una lira por tonelada. Finalmente, garantiza hasta cierto límite el pago de los intereses de los empréstitos contratados por el Consorcio.

El Consorcio funciona desde el 1.º de Julio de 1903 bajo la presidencia del General Esteban Canzio, yerno de Garibaldi, y tiene su Sede en el histórico palacio de San Jorge. Ha prestado ya grandes servicios, ha dado unidad á las oficinas que antes dependían de varias administraciones; ha tomado á su cargo y reglamentado la explotación de los galpones y aparatos de carga y descarga, confiada antes á la Cámara de Comercio; ha instituido oficinas especiales para los servicios náuticos, meteorológicos y estadísticos; ha provisto á la seguridad de las personas y de las mercancías; ha discutido y aprobado el proyecto de ampliación del puerto, sometido á su examen por el Gobierno; estudia un Reglamento general definitivo, y ha terminado una multitud de reglamentaciones parciales que pueden servir de modelo á cualquier administración de puertos. Ahora se dispone á iniciar el primer período de actividad técnica, para lo cual se ha asegurado ya los medios financieros mediante un empréstito garantido por el Estado.

Pero la parte más laboriosa y difícil quizá de sus atribuciones, y con la cual tuvo que iniciarse apenas instalado, fué la organización del trabajo de los jornaleros y la solución del gran conflicto entre el comercio y los obreros del puerto.

El Consorcio juzgó que, á pesar de las leyes anteriores que habían abolido las Corporaciones obreras y consagrado la libertad del trabajo, tenía el derecho, en virtud de los poderes que se le habían conferido, de reglamentar el trabajo en el puerto, y que, sólo ejerciendo ese derecho para eliminar la superabundancia de mano de obra, obtendría trabajo bien hecho y evitaría los conflictos con los comerciantes.

Los principios adoptados por el Consorcio á este respecto son los siguientes:

1.º Limitar el número de los obreros á las estrictas exigencias del comercio.

2.º Inscribir sobre una lista única de rotación á los obreros fijos admitidos á trabajar en el puerto, y excluir de esta lista á los jornaleros á fin de evitar las desigualdades de salario; admitir en caso de necesidad extraordinaria el empleo de jornaleros inscritos en listas especiales.

3.º Imponer para la inscripción de los obreros en las listas de trabajadores del puerto condiciones de edad, aptitud y moralidad, y aplicar en los casos previstos amonestaciones, multas ó la expulsión. El Consorcio declina toda responsabilidad civil; se limita á dictar las reglas disciplinarias de trabajo y á velar por el cumplimiento de esas reglas. Llena así una función social que la ley le confiere en interés de la comunidad y prescindiendo de toda especulación. La distribución del trabajo se efectúa bajo la vigilancia de los representantes del Consorcio, y esa vigilancia no tiene más objeto que el de tutelar el interés público.

4.º Organizar á los obreros en Asociaciones de previsión y de socorro mutuo. Los obreros se reparten en categorías según la naturaleza del trabajo realizado. Cada categoría constituye una Compañía ó Corporación regida por estatutos que aprueba el Consorcio, y que prevén la provisión de las herramientas ó útiles de trabajo, la constitución de un fondo destinado á suministrar pensiones en caso de enfermedad, á asegurar la vida de los trabajadores contra los accidentes del trabajo, y á formar cauciones para indemnizar á los comerciantes cuando ocurra el caso.

Cada Compañía está presidida por un Cónsul electivo asistido en sus funciones por un Comité también electivo. El Cónsul representa á la Compañía ante el Consorcio, dirige el trabajo, lo distribuye entre los asociados según los pedidos recibidos de los patronos por intermedio de los gerentes (*gestori*) del Consorcio.

5.º Instituir un Consejo de arbitraje para el arreglo amigable de las cuestiones entre comerciantes y obreros, y entre éstos y sus Compañías ó Corporaciones.

6.º Aplicar una tarifa y horario oficiales de trabajo.

## 7.º Asegurar al comercio la buena ejecución del trabajo.

Tales son, en resumen, los principios de la reglamentación del trabajo que sirven de base al decreto de 15 de Junio de 1904. Esta faz de la actividad del Consorcio es la más discutible. Ha sido objeto de vivas críticas en los círculos comerciales de la ciudad, y la Municipalidad, la Cámara de Comercio, los introductores de carbón—gremio importantísimo en Génova—, manifestaron francamente su desagrado contra las medidas adoptadas. Es incontestable que éstas dieron por resultado inmediato el aumento de los gastos que gravitan sobre el comercio. Pero sería prematuro decidir si las nuevas cargas estarán ó no compensadas por las garantías mayores de tranquilidad y estabilidad; los conflictos obreros ocurridos desde 1903 han sido arreglados fácilmente; la cuestión es saber si el Consorcio mostró suficiente energía al encarar algunas pretensiones exorbitantes de los obreros, ó si, como se afirma, ha llevado su debilidad para con ellos hasta la inconsecuencia, renunciando en ciertos casos á hacer respetar las reglamentaciones dictadas por él mismo.

## PUERTO FRANCO DE COPENHAGUE <sup>(1)</sup>

### Descripción, Historia, Estadística.

La situación económica de Dinamarca hace unos veinte años era de las más alarmantes. El rápido aumento de la fortuna pública, señalado á partir del año 1840, no sólo se había detenido, sino que se había trocado en sensible retroceso. El déficit constante de la producción con respecto al consumo, sólo podía disimularse mediante empréstitos cuantiosos que aumentaron la deuda pública en proporciones extraordinarias, haciendo bajar su cotización. Se imponía, pues, la necesidad de hallar el medio de equilibrar las finanzas, mejorando el estado económico del país.

La industria agraria es en Dinamarca la gran fuente de producción, y á su desarrollo se debió principalmente el progreso que tuvo lugar antes. Pero este desarrollo no podía continuarse indefinidamente; en primer lugar, porque la naturaleza misma de esta industria le ponía límites insalvables, y en segundo lugar, porque en un país de población relativamente densa no podría tal industria luchar con la concurrencia de los países nuevos, poco poblados y fértiles de América y Australia. Se reconoció, pues, que no era posible continuar edificando el progreso económico sobre la base de la industria agraria. Por otra parte, la creación de nuevas industrias y el desarrollo de las existentes, con objeto de aumentar la exportación, tropezaba con la enérgica concurrencia de los países vecinos y con la organización anticuada y rutinaria de Aduanas y puertos, que ponía obstáculos artificiales á esas industrias y hacía imposible toda competencia con el extranjero para la exportación.

La fuerte concurrencia trae consigo que las ganancias sólo se puedan obtener en proporción muy pequeña. Todo lo que contribuye á aumentar algo esas ganancias tiene, por consiguiente, una importancia capital.

Ahora bien; la manera más segura de aumentar esas ganancias, es disminuir los gastos de explotación.

En el gran comercio internacional, la ganancia es frecuentemente tan ínfima que sólo puede esperar alguna quien ha reducido sus gastos de explotación á su expresión mínima. Todo gasto, hasta el más insignificante, con que el intercambio haya sido gravado innecesariamente, puede bastar para que la ganancia calculada se convierta en pérdida; mientras que por el con-

trario, todo gasto que pueda ser suprimido mientras los concurrentes estén obligados á mantenerlo, significará una ventaja importante sobre éstos.

Existen, ligados con el intercambio de mercancías, varios gastos que pueden ser limitados ó aumentados en alto grado con una organización ó con instalaciones adecuadas ó inadecuadas. Pero nada, quizá, contribuye tanto á su aumento como la revisión y control de Aduana, que pueden ocasionar increíbles trabas, pérdidas de tiempo y trabajos superfluos. Mientras el Estado necesite de la renta de Aduana, es y será el impuesto aduanero sobre las mercancías introducidas un mal necesario, y los trabajos y pérdidas de tiempo que llevan consigo la revisión y el control, inevitables; pero las mercancías que sólo se introducen para ser otra vez exportadas al extranjero, no deberían razonablemente pagarnada á la Aduana. En lo concerniente á ellas, es por consiguiente la revisión y control aduaneros una traba inútil, y el gasto que implican, un gasto que dificulta sin compensación la competencia con el extranjero. Suprimir esas trabas y esos gastos es el objeto de los *puertos francos*.

La opinión pública de Dinamarca, y especialmente de Copenhague, se dió cuenta de la necesidad de construir un puerto franco para detener la decadencia del comercio, para contrarrestar la influencia que se temía entonces del proyectado canal de Kiel, para utilizar la situación de Copenhague á la entrada del Báltico—situación que hace de la capital de Dinamarca el emporio natural de los litorales de este mar—, y, en fin, para aprovechar la ocasión de tener que agrandar el puerto viejo, reconocidamente insuficiente en área, en longitud de muelles, en comodidad de almacenes, y sobre todo en profundidad.

Se decidió, en vista de todo esto, construir el nuevo puerto al Norte del antiguo, profundizar sus dársenas hasta treinta pies ingleses, proveerlo de numerosos almacenes y galpones, establecer embarcaderos modernos, colocar vías férreas para unir los muelles con todos los almacenes, crear, en una palabra, un puerto perfectamente instalado y adaptado especialmente á sus funciones de puerto franco.

El proyecto de ley del puerto franco fué aprobado casi unánimemente por el Parlamento en 1891. El puerto estaría bajo el control del Ministerio del Interior. La Dirección del puerto existente ya, y del cual había de formar parte el nuevo puerto franco, planearía los detalles del trabajo, incluso la adquisición de terrenos necesarios, la excavación de las dársenas, la construcción de almacenes y galpones, la instalación de grúas y de transmisión de luz y fuerza, etc., etc.

La ley preveía la formación de una Compañía que haría frente á todos los gastos, denominándola ya «Compañía Anónima del puerto franco de Copenhague». La Compañía se organizó, en efecto, con un capital de 4 millones de kroner (alrededor de un millón de pesos). La Dirección del puerto entregó á esta Compañía el nuevo puerto franco, y ésta lo administra de acuerdo con las estipulaciones del contrato de concesión por un período de ochenta años; con la salvedad de que el Estado podrá, si lo juzga conveniente, reducir, bajo ciertas condiciones, este plazo y tomar la administración á su cargo después de transcurridos veinticinco años.

El costo del puerto resultó de 6 millones de pesos. La obra se empezó en el verano de 1891 y quedó terminada tres años y medio después.

\*  
\* \*

Los planos dan una idea general de la disposición interior del puerto y de su situación y conexiones con el extranjero.

El área de terreno ganada al mar para formar el nuevo puerto es de 60 hectáreas. En algunos parajes la profundidad del agua era, en esa área, casi nula, pero en otros llegó á 7,5 metros.

El puerto consiste en cuatro grandes dársenas:

1.º *La dársena Norte*, con una profundidad de 7,5 metros y 785 metros de muelles.

(1) De la Memoria oficial presentada al Ministerio de Fomento de la República Argentina por el Sr. D. E. García de Zúñiga, comisionado por el Gobierno para estudiar los principales puertos de Europa.