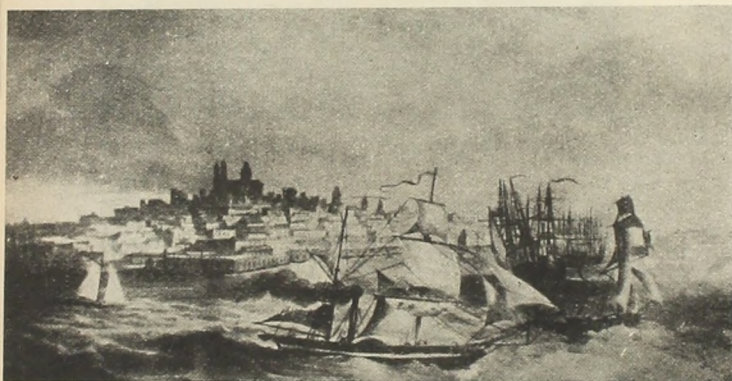


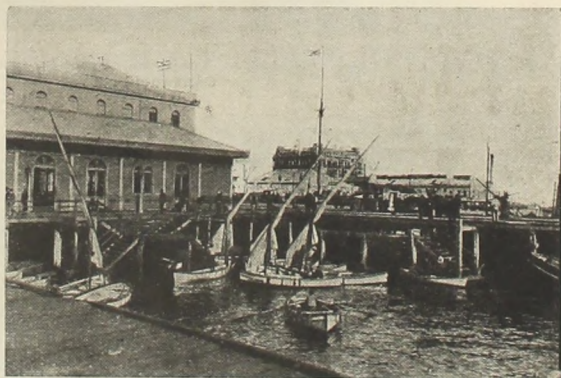
EL PUERTO DE MONTEVIDEO



Patente de navegación expedida en 1834. Lleva las firmas de Rondeau y F. Joaquín Muñoz



El Puerto de Montevideo en 1864. Nótese en primer término un barco a vela y vapor, de los primeros que llegaban a Montevideo



El antiguo embarcadero, frente al viejo edificio de la Capitanía



Las primeras obras del puerto: relleno de las dársenas con arena.

Con los pies en el Rosario, la cabeza blanca y el cuerpo pinto de indio y criollo, vinimos, denodados, al mundo de las naciones.

Así entramos a pelear por nuestra existencia, dispuestos a hacer de este puñado de tierra al oriente del Río Uruguay, una nación que a pesar de su pequeñez territorial, orientara y fuese respetada en el mundo entero.

Un factor geográfico tuvo una influencia fundamental en este nacimiento y posteriormente en la evolución del país.

"Si como dijo alguien, el Nilo es el padre del Egipto, se puede decir también que nuestro país es hijo del puerto de Montevideo".

Con esta gráfica frase de un conocido historiador nuestro, puede sintetizarse la importancia y trascendencia de esa bahía, natural refugio de audaces navegantes, sobre la cual surge la que luego sería capital de la República.

En la lucha ha sido nuestra arma más valiosa. Desde aquellos remotos tiempos, cuando una raza épica — cuya sangre aún enrojece los cerros uruguayos — vivía una existencia libre y nómada en los bosques y en las costas del "río grande como mar", hasta hoy que la ciudad moderna y orgullosa, se levanta para mostrar su belleza a América y al mundo, la bahía y el puerto de Montevideo han sido factores fundamentales en la historia del país, elementos constitutivos de ella, fuerzas que impulsaron el progreso.

Con una posición geográfica mucho más importante que los puertos de Colonia y Maldonado, el de Montevideo, pronto determinó la atención de los españoles que lo transformarían en una fuerte plaza militar, para poder refugiarse en ella sus navíos.

Lucha luego contra los ingleses y libertad a Buenos Aires; ampara en sus castillos al último virrey español; allí tiene su sede el primer gobierno artiguista; luego es la capital de la República Oriental del Uruguay.

Y como muy bien dice el historiador que citamos: "Si Montevideo no hubiera existido, el territorio Oriental del Uruguay habría carecido de un esencial elemento de vitalidad, de fuerza y de cultura indispensables para ser una nación independiente. Sin la bahía, su puerto, Montevideo no hubiera tenido motivo de ser, no hubiera existido tampoco."

"Así se ligan en lógica sucesión el puerto natural, el campamento, la aldea, la villa, la ciudad, la capital y la Patria".

La bahía ofrecía un natural refugio, pero ello no era suficiente. La construcción del Puerto es una de esas obras que enorgullecen al hombre, porque ha vencido en la lucha titánica y siempre renovada con la naturaleza, porque ha creado, como un Dios, y crear es vivir.

Una de las primeras preocupaciones fué la de defender al puerto del viento Pampero, cuyas continuas y violentas irrupciones, su ira desencadenada, ponía en serio peligro a las frágiles, en ese tiempo, embarcaciones de los hombres.

"Por ello el verdadero eje de los proyectos de Montevideo, residió siempre, de un modo fundamental en la orientación que debía darse a las digas y escolleras que abrigaran del Pampero la boca del Puerto. A todo lo restante, canal de entrada corrientes, dique, se consideró secundario". (Fernández Saldaña).

No era sólo la lucha contra los elementos naturales. Hubo que luchar también contra los hombres. Durante la colonia, Montevideo combatió por sus derechos contra el puerto de Buenos Aires. Luego vinieron los portugueses que pronto fijaron su atención en el puerto y lo hicieron objeto de algunas mejoras.

Pero debía corresponder a nuestros patriotas, a los hombres que forjaron la nacionalidad con su sangre y sus esperanzas, a los que orgullosos poncho al brazo y hoja al sol, flameando su idea no temían enfrentar a todo un ejército; los hombres nuevos de América, los que con ojos alegres y trabajadores, vencido el extranjero, diseñan un impulso increíble al Puerto de Montevideo.

Surgen los estadistas naturales del estudio directo de la naturaleza. Es Rivera — que al decir del Dr. Eduardo Acevedo "unía a su gran intuición de las cosas una verdadera subordinación intelectual a los hombres que valían más que él y recibía entonces de su medio mucho de lo que a él le faltaba" — el primero de los que toman iniciativas para provocar un mejoramiento del Puerto de Montevideo. En 1833 encarga a un ingeniero francés, Carlos Enrique Pellegrini "un informe circunstanciado y formal acerca de la bahía de Montevideo y las posibilidades de construir en ella un puerto de abrigo"; provoca la adquisición de una draga "destinada a conservar y mejorar la profundidad de la bahía", propicia la construcción de una rambla "que hiciera más cómodas las operaciones comerciales del puerto tan necesitado de obras que sirvieran para el tráfico de cabotaje especialmente"; determina la colocación de un centenar de balizas en el Río Uruguay, un fanal giratorio en el Cerro y apoya la creación de una sociedad de prácticos oficiales, tratándose de estimular el desarrollo del cabotaje nacional.

En 1837 se funda la "Sociedad del Canal y Dársena" integrada por un grupo de esforzados patriotas dispuestos a intentar el esfuerzo, que toda la República hoy agradece, de construir un puerto de abrigo en la bahía. Y en el mismo año comenzaron los trabajos. Porque antes se era así. Había verdadera urgencia en construir, y por sobre todos los escollos, se construía.

Se enciende en los campos patrios la guerra. Surgen detrás de las colinas las lanzas y los hombres en sus potros. Se tife el cielo uruguayo de sangre generosa. El país detiene su marcha sacudido por el violento choque. Ello repercute en las obras naciescentes del Puerto. Faltan hombres y escasea el dinero.

Pero el puerto está ya en condiciones de ser útil al país. Y, se suceden acontecimientos que determinan un progreso extraordinario para la República. Se perfeccionan las máquinas a vapor; los países de Europa se lanzan a la conquista de los mercados americanos. Y una sucesión de navíos, cargados de riquezas, irrumpen en nuestro puerto.

"Alrededor del puerto se desplegaban al progreso las alas del país, como se despliegan al sol de la bahía las velas de los barcos después que pasó el vendabal..."

El Gobierno de la República inicia importantes obras de perfeccionamiento. Se suceden, en las distintas administraciones, varios proyectos para la construcción del Puerto de Montevideo. Los debates que en torno a ello se encienden apasionan a la opinión pública y este importante problema llega a adquirir tal trascendencia que varias veces es el gestor de graves acontecimientos políticos.

En 1887 el Gobierno crea el Consejo General de Obras Públicas y éste es el organismo encargado de estudiar 24 propuestas para la construcción del Puerto.

En 1894 se contratan técnicos extranjeros en construcciones hidráulicas para estudiar las obras necesarias a fin de dotar a la capital de la República del Puerto que necesitaba. Y continuaron largos debates en torno a nuevas proposiciones y proyectos. Se efectuaron determinados estudios. Finalmente el ingeniero francés Adolfo Guerard, contratado por el Gobierno, eleva un ante-proyecto y habiéndosele encomendado el estudio del proyecto definitivo lo presenta en 1896.

EN EL PROGRESO DE LA CIUDAD

Al año siguiente el Ministro de Fomento, Jacobo A. Varela, resuelve en una forma original, inteligente y patriótica, el problema de la financiación de las obras, que el Ministro desea no queden restringidas a la infraestructura sino que también se construyan los "edificios de la superestructura, el utillaje mecánico, el saneamiento e importantes ampliaciones cuya urgente necesidad se comprobó luego".

Se llama a licitación y finalmente el Poder Ejecutivo aprueba la propuesta de la casa Allard, Coisseau, etc. en \$ 9.916.336.38, utilizándose material de dragado del Estado. El 25 de Enero de 1901 el Poder Legislativo aprueba el contrato y queda asegurada la ejecución de la parte más importante de las obras del Puerto: las de abrigo dragado y la infraestructura de las dársenas.

Solemnemente se inician las obras el 18 de Julio de 1901. La ciudad se vistió ese día de fiesta para celebrar el grato acontecimiento. Se lanza a las calles la población que veía culminar uno de sus mayores anhelos; las banderas patrias ondean orgullosas, pareciendo lucir todo ese ímpetu de una generación joven que todavía con la "vincha" en la frente sabía levantar al país de sus naturales convulsiones para guiarlo hacia derroteros de superación.

El 25 de Agosto de 1909 se inaugura el Puerto aunque no están definitivamente terminadas las obras iniciándose ese día una nueva etapa en su historia.

Se abocan los estadistas a la reorganización de las oficinas portuarias, "para atender a la conservación de las obras y a la explotación provisoria de las mismas, a la espera de las instalaciones de superestructura y utillaje, que también exigían para planearlas y llevarlas a cabo un organismo técnico apropiado". Se crea el Consejo de Administración del Puerto y dependiendo de él la Dirección de Tráfico y Conservación. En 1911 se incorpora una nueva oficina, la "Dirección del Puerto de Montevideo" manteniéndose la Comisión Financiera.

La oficina de Tráfico y Conservación del Puerto se aboca de inmediato a llevar a cabo el programa de las obras de superestructura, edificio para las autoridades del Puerto, pabellón de pasajeros, galpones, depósitos, hangares, grúas, aguas corrientes, energía y alumbrado, vías férreas, conductores subterráneos, etc.

Con rapidez extraordinaria se llevan a cabo los trabajos que están casi terminados ya en el año 1915.

En marcha esas dos etapas fundamentales para la construcción del Puerto, bajo la Administración de Don José Batlle y Ordóñez se encaran ampliaciones y obras complementarias.

Y año a año se suceden nuevas mejoras, siempre con el mismo afán de perfeccionamiento: dragado; reconstrucción y refuerzo de las escolleras; guía flotante; reconstrucción del muelle Maciel; pabellón de pasajeros; dársena fluvial; proyecto de dique de Carena; vara-

dero de "La Teja" y dique Nacional; depósitos 1 y 2 del Muelle A; obras en "La Teja"; Mercado de Frutos; ballizamiento del acceso al Puerto y otras construcciones y adquisiciones portuarias de menor importancia.

En las obras esenciales del Puerto de Montevideo: escolleras, infraestructuras, superestructura y profundización, se habían invertido hasta el 31 de Diciembre de 1931 \$ 43.640.266.75 (Estadística del Puerto de Montevideo, año 1931).

Pero quedan por cumplir algunos importantes aspectos del plan presentado en 1912 por el Presidente Batlle.

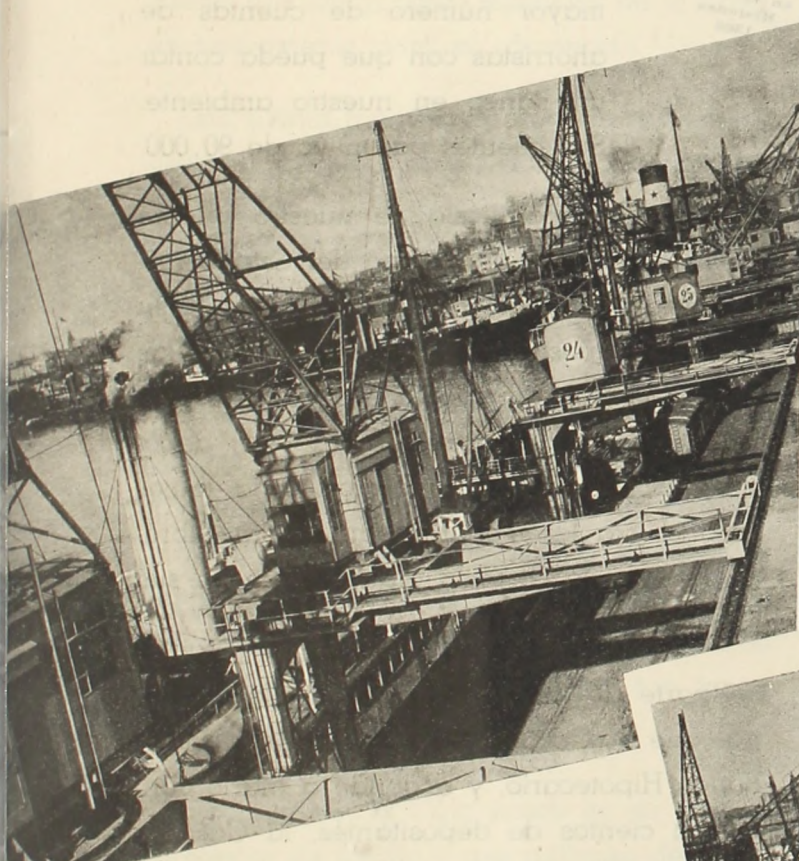
Hasta que llegamos a nuestros días, la Administración Nacional de Puertos se halla dirigida por el Contra-Almirante R. Tomás Rodríguez Luis, que íntimamente constanciado con la gestión de los que forjaron la obra, ha demostrado un fuerte dinamismo y una tesonera dirección, para continuar en esa tarea de bien colectivo.

El alto cargo de Gerente-Administrador de este organismo lo desempeña desde hace muchos años una persona dinámica y conocedora de los problemas portuarios que le toca resolver, el Sr. Héctor Pochintesta. Su administración constituye una garantía para los intereses de la Administración del Puerto, desempeñando sus difíciles tareas con inteligencia y marcada dedicación.

En el correr del ejercicio 1939, se ejecutaron obras nuevas por un importe de \$ 359.797.20 comprendiendo: zona inflamable de "La Teja", adoquinados, depósito B, plano inclinado para hidravionos, pabellón de pasajeros (C.A.U.S.A.), ascensor del Edificio de la División Terrestre, plataforma en depósitos, casilla para el guarda barrera en la calle Río Branco.

El monto de las obras nuevas ejecutadas en el Ejercicio 1938 ascendió a \$ 137.365.05 lo que hace un aumento en obras ejecutadas durante el Ejercicio 1939 de \$ 222.432.15.

Muchas mejoras se han realizado en la zona portuaria y pese a los graves acontecimientos mundiales, cuya repercusión se ha sentido de inmediato en nuestras actividades portuarias, la Administración Nacional de Puertos, ha demostrado saber impulsar la marcha ascendente de este importante organismo público y su gestión permite esperar con confianza que la República — en esta esfera de sus actividades — no detendrá el ritmo de progreso emprendido desde los lejanos días del nacimiento de nuestra nacionalidad.



Las grúas del puerto y los hangares en plena actividad



Desembarco de pasajeros en el muelle fluvial y salón de revisión



Grandes buques atracados a las dársenas