

NO
FOTOCOPIAR

HISTORIA
DEL PUERTO DE
MONTEVIDEO

ADMINISTRACION NACIONAL DE PUERTOS

HISTORIA DEL PUERTO DE MONTEVIDEO

PRIMERA PARTE

Desde la época Colonial
hasta 1887

por el

Dr. J. M. Fernández Saldaña

Ex Presidente del Instituto Histórico
y Geográfico del Uruguay

Ex vocal del Consejo de Administración
del Puerto de Montevideo

SEGUNDA PARTE

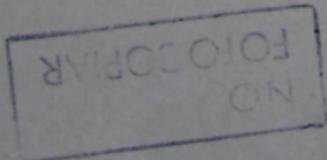
Desde 1887 hasta 1931

por el

Ing. Eduardo García de Zúñiga

Presidente del Consejo de Obras Públicas

Ex Ing. Jefe del Puerto de Montevideo



6118.419
MONTEVIDEO
(URUGUAY)

1939

HE 556. 117. 54

HISTORIA
DEL
PUERTO DE MONTEVIDEO

I PARTE

DESDE LA EPOCA COLONIAL HASTA 1887



INDICE

CAPITULO I

Determinismo geográfico. — El puerto origen de la Nación

La obra de la naturaleza. — Imposiciones de la rada. — Ni mar ni río.	
— Lo que faltaba de ambos. — Adusta fisonomía de costas.	
— El hombre en divorcio con el mar. — Civilización de las riberas.	
— Tres ciudades marítimas. — Maldonado y Colonia.	
— Por qué de la supremacía montevideana. — Atracción y exigencias de su bahía. — Desarrollo eficaz del núcleo primitivo. — El puerto de Montevideo centro de la región oriental. — La República pudo llamarse Montevideo. — El puerto dió origen a la Nación. — El problema portuario en el Siglo XIX. — Un desideratum nacional	3

CAPITULO II

El surgidero de Montevideo según los viajeros

Primeros navegantes. — Brevedad de las citas. — Razones humanas. — Una opinión de Hernandarias en 1600 — Carta al Rey Felipe III. — Preferencias por el río Santa Lucía. — Parecer coincidente a siglo y medio de distancia. — Bougainville. — Explicable error de época. — Los proyectistas contemporáneos y el Santa Lucía. — Dificultades de la primitiva navegación del Estuario. — No se viajaba de noche. — Noticias de Lobo y Ruidavets. — Importancia de este libro. — Cruceros de los portugueses. — Opiniones de Pereira de Sá (1750)	6
---	---

CAPITULO III

El Pampero y el Puerto

Los vendavales de S. O. — Carencia de defensas naturales. — Cual sería el eje de los proyectos portuarios. — Las pamperadas en la actualidad. — Origen científico de estos terribles vendavales. — Tempestades históricas. — Los tres días de 1792. — Relato del Brigadier Córdoba. — La catástrofe de junio de 1805. — Pamperadas de mediados del siglo pasado. — El temporal de agosto de 1865. — Párrafos de crónica contemporánea. — Los pamperos en la costa. — Víctimas ilustres. — El cartógrafo Oyarbide y el poeta Luca. — Los relatos del libro de A. D. Lussich. — El temporal de 19 de julio de 1923. — La Administración del Puerto de Montevideo en esa emergencia

9

CAPITULO IV

Incremento de Montevideo en la época colonial

La época y el ambiente colonial eran excluyentes. — Una obra demasiado grande. — El puerto natural y sus mejoras elementales. — Sobre una carta del doctor Pérez Castellano. — La bahía propugnaba por si misma. — Montevideo llega a interesar al gobierno de España. — Sucesivas ventajas obtenidas a causa del buen puerto natural. — La ley de comercio libre. — Montevideo incluído en la fausta lista. — Los aranceles revisados y nuestros productos originales. — Nuevas ventajas logradas. — El tráfico de negros. — Montevideo y las riquezas de la campaña oriental. — España ordena la buena conservación del puerto montevidiano

17

CAPITULO V

Primitivas gestiones relativas al Puerto

Sesgada oposición de la capital del Virreynato. — Buenos Aires pretendía el puerto para sí. — Se solicitan las primeras opiniones

facultativas. — Dictamen de Pérez de Brito. — Los catorce puntos que abarca. — Otros dictámenes subalternos. — Ventajas reconocidas al Puerto de Montevideo. — Capacidad y fondo. — Disminución de este y sus causas. — Proyectos para limpiarlo. — La defensa militar de la rada. — El puerto de Maldonado en paralelo con el de Montevideo. — Se prefiere este último 21

CAPITULO VI

Planes y dificultades

El gobernador Bustamante y Guerra. — Sus ideas progresistas. — Su exposición de 1800 ante el Cabildo. — Lo que pensaba respecto al puerto y su destrucción paulatina. — Medidas defensivas. — Importancia del puerto para la provincia. — La oposición capitalina. — El virrey Sobremonte habilita el puerto de la Ensenada. — Impresión producida en Montevideo. — Polémica periodística. — Defensa de Prego de Oliver. — Argumentos decisivos en favor de nuestra bahía. — Datos concretos incontrovertibles. — Conclusiones equivocadas de los vecinos 26

CAPITULO VII

Montevideo en defensa de sus derechos

Período agudo de la cuestión. — El síndico Parodi. — Su alegato pro Montevideo. — Necesidades inmediatas del puerto. — El fondo disminuído de manera notable. — Dinero extraído a Montevideo en provecho de la capital del virreynato. — Proyecto de acción decisiva y enérgica. — El Cabildo solicita nuevas opiniones autorizadas. — Informe facultativo de Soria y Santa Cruz. — Valor capital de este dictamen. — Su naturaleza no admite extractarlo. — Texto íntegro del notable documento. — El puerto de Montevideo en esa época. — Último informe colonial. — Un verdadero técnico. — El ingeniero Giannini. — Puntos que debía abarcar toda obra bien planeada. — El faro de la isla de Flores. — Recursos que consideraba factibles. — Contribución de los pueblos y las ciudades 33

CAPITULO VIII

La Cisplatina

Origen de la nueva dominación extranjera. — La paz por la fuerza. — Resurgimiento económico. — Datos numéricos. — Se renueva la cuestión portuario. — El faro de la Isla de Flores. — El Consulado a la obra. — Gestión decisiva del doctor Lucas Obes. — Reprobables manejos del gobernador Lecor. — El Rey desautoriza a su delegado. — El despechado subalterno pone trabas a los trabajos. — “La Vigía Lencor”. — Recomienzo de las obras. — El faro de la isla entra a funcionar (1828). — Mejoras hechas en el muelle. — Nuevo guindaste. — El muelle reformado. — Reglamento de los servicios. — Sus principales cláusulas. — Fin del coloniaje. — La herencia de las dominaciones extranjeras

49

CAPITULO IX

Primeras iniciativas patrias

Movimiento a favor del puerto. — El general Rivera, y sus cualidades de hombre de estado. — Ministro de gobierno promueve la limpieza y mejora del puerto. — Gestiones ante el Tribunal Consular y silencio de este. — Reiteración del ministro. — Solicita un plan concreto de obras. — Temores de que el puerto se cegara. — Un documento que falta. — El Tribunal Consular se declara incompetente por carencia de elementos y bases de estudio. — Aconseja la consulta a un técnico extranjero. — Encárgase de ello al ministro Santiago Vázquez. — Tratos de este con el ingeniero Santiago Bevans. — El Gobierno acepta en principio pero la gestión resulta frustránea

51

CAPITULO X

Proyecto del Ingeniero Pellegrini. 1833

Se halla otro técnico en Buenos Aires. — Recomendables antecedentes de Enrique Pellegrini. — Acuerdo de gobierno en-

comendándole un proyecto de puerto. — “Memoria sobre un nuevo muelle”, acompañada de un plano (1833). — Indótiles gestiones para dar con el plano. — Análisis circunstanciado del proyecto Pellegrini. — Criterio que lo informaba. — Posibles soluciones. — Modificaciones del fondo de la bahía y sus causas. — Determinación del sitio del muelle. — Amplitud y seguridad de la obra proyectada. — Sistema de construcción a base de cal hidráulica. — Las calcareas del Departamento de Minas. — Descripción y presupuesto. — Financiación que aconsejaba. — Resumen

58

CAPITULO XI

Iniciales experiencias de dragado. 1835

Imposibilidad de realizar el plan de Pellegrini. — Urgencia absoluta de las mejoras del puerto. — Concordes opiniones contemporáneas. — Proyecto de dragar la bahía. — Gobierno y capitalistas mancomunados. — Contrato Vázquez, Montero y Castro con Francisco Jeanicó (1834). — Su texto. — Amplias vistas del Ministro competente. — La draga en Montevideo (1835). — Es la primera conocida en el Río de la Plata. — Queda pronta para ensayarla. — Nombramiento de una comisión especial de contralor. — Informes oficiales del coronel Lasala y el ingeniero Zuchi. — Descripción y modo de trabajar de la nueva máquina. — Inicianse las tareas de dragado. — Dificultades a vencer y sus causas. — Paralización de los trabajos. — Curiosas referencias de una opinión ministerial. — Propuesta Lafone para construir un muelle particular de cabotaje en las Bóvedas (1836). — Mejoras del faro del Cerro

66

CAPITULO XII

La sociedad de canal y dársena

Constitución y propósitos de la nueva sociedad. — Su capital y sus accionistas fundadores. — Propuesta hecha al gobierno y aceptada por este (1837). — Examen de las cláusulas del contrato. — Premura en ponerse a la obra. — Zona de la bahía des-

tinada a ganar profundidad. — La draga nuevamente en función. — Se avería seriamente. — Los trabajos siguen con éxito a pesar de todo. — Las obras costaneras: dársena y terraplenes. — Fundación de los muros cabezales. — Terrenos ganados al mar. — La guerra civil viene a obstaculizar las obras. — Primeras dificultades zanjadas. — Ejemplar gestión de don José Díaz Pallares. — Ensañamiento del destino. — Sobrevienen nuevos tropiezos. — Penuria espantosa del erario público. — Final rescisión del contrato con la sociedad. — Remate de la draga. — Curioso informe técnico complementario inédito

81

CAPITULO XIII

La cuestión puerto en 1852

La República y Montevideo a la conclusión de la Guerra Grande. — Restaba bien poco. — Exigencias del incremento comercial del mundo. — El país abierto a la esperanza. — Obras y proyectos del gobierno constitucional restaurado. — Aspecto nuevo que presentaba la bahía montevideana. — El puerto convertido en "Gran Problema". — El muelle Victoria y los muelles secundarios. — Iniciativas portuarias de G. T. Tudury (1853). — Proyecto La Morvonais (1855). — Quien era este proyectista. — Un puerto cerrado y una dársena de operaciones. — Plan financiero en que se apoyaba. — Concurso del estado. — Fortificaciones del nuevo puerto. — Impresión técnica y económica del plan

90

CAPITULO XIV

Proyectos ministeriales de 1857. — Proyectos de Bossi. 1861, y de Lucerna. 1866.

Idea de sacar a remate la limpieza del puerto. — El capitán Bartolomé Bossi, su práctica y sus opiniones. — Consideraba el puerto como naturalmente hecho. — Solo faltaba resguardarlo del Pampero. — Sus observaciones sobre el fondo de la bahía. — Fundamentos de tales asertos. — Su contradicción con

Pellegrini. — Parecer concordante de los técnicos y de los marinos. — Opinión de Lobo y Riudavets. — Detalles de las obras que Bossi se proponía dirigir personalmente. — Era mas bien un anteproyecto que un plan definitivo. — No prosperó. — Iniciativa de Alberto Lucerna. — Su puerto era en pequeño, el doble puerto actual. — Escasos elementos de juicio. — Un desembarcadero para servicio particular de la zona del Cerro. — Pluralidad de iniciativas. — Ligereza con que abordaba un problema muy difícil. — Cada cual tenía su proyecto. — Ley de 1869 creando un fondo para limpiar y profundizar la bahía

96

CAPITULO XV

Proyecto Bateman. 1872

Varias nuevas propuestas. — Designase una comisión especial encargada de estudiarlas. — Cinco proyectos enviados a las Cámaras. — El ingeniero inglés Bateman, se interesa por el estudio de nuestro puerto. — Personalidad científica del técnico. — Su estada entre nosotros. — Envía de Londres un "plan de obras". — Cuestiones nuevas encerradas en el proyecto Bateman. — Utilización del barro del fondo como relleno. — Resultados del examen del barro. — La inconsistencia de la base financiera anulaba virtualmente el plan de obras. — El proyecto resurgió con modificaciones en 1889...

104

CAPITULO XVI

Proyecto Tuson. 1872

El puerto en la costa sud. — Su antagonismo con todos los ideados hasta entonces. — Opinión de Tuson compartida con generalidad. — Desconfianza en los técnicos extranjeros. — Sensatas palabras del contador general Tomás Villalba. — El proyecto Tuson considerado a 65 años. — Noticias del ingeniero autor. — Buena fé que informe su plan portuario. — Grandísimas dificultades de orden técnico. — Villalba y el puerto del sud. — Algunas de sus observaciones conservan actualidad todavía. — El proyecto tuvo ambiente en las Cámaras. — Al fin no se votó

108

CAPITULO XVII

Proyecto Burn. 1874

Imposibilidad de separar el puerto de la bahía. — Lineamientos generales de una gran obra. — Dos presentaciones sucesivas. — Buen plan financiado con demasiadas exigencias. — La Cámara reputa "inauditas" las ganancias que se aseguraban los proponentes. — Los propietarios ribereños opuestos al proyecto en trámite. — Juicio de Agustín de Vedía sobre los bastardos móviles que los inspiraba. — Proyecto Mauá. — Un puerto en escala reducida. — Propuestas Waring y Cordier. — Pecaban por pretender exceso de garantías 113

CAPITULO XVIII

Proyecto oficial de 1883

Importancia excepcional adquirida por la cuestión puerto. — Complicaciones de la política. — Mensaje del Ejecutivo de marzo de 1883. — Trascendentales proyectos que comprendía. — Uno era la construcción del puerto de Montevideo. — Articulado minucioso y completo. — Contratación de un empréstito no mayor de 14 millones para pagar las obras. — Facultad para hacer el puerto por medio de una compañía o por administración. — Las Cámaras aprueban el proyecto del gobierno sin dificultad. — Nombramiento del señor Amaro Carve, Ministro en Inglaterra. — Instrucciones oficiales para tratar la cuestión portuaria en el exterior. — Trabajos anteriores de don Marcelino Santurio, en Londres. — Contratación de las obras con la firma Cutbill Son and De Lungo. — El Ministro firma los contratos 116

CAPITULO XIX

Propuesta y proyecto Cutbill Son and de Lungo. 1884

Planos y memorias confiados al ingeniero F. C. Watson. — Autoridad reconocida de este. — Los técnicos colaboradores eran también

competentes. — Plan general de obras. — El rompeolas y el canal de entrada. — La marea como agente de limpieza del canal. — El puerto interior. — El fondo se lleva a ocho metros. — Capacidad portuaria. — Docks y rompeolas. — Servicio de transportes. — Edificios para Aduana y Administración. — Faros de entrada y plan de iluminar la zona. — Saneamiento de la bahía por una nueva red cloacal. — Otros aspectos importantes 124

CAPITULO XX

Aprobación del contrato

Juicio sobre el proyecto inglés. — Aspecto técnico y aspecto financiero. — Factores extraños que complicaban la cuestión. — Debates a que dió origen. — Apasionamiento de la prensa. — Algunas objeciones eran baladíes. — Pruebas aportadas por el tiempo. — La negociación Carve en la Cámara de Senadores. — Informe negativo de la comisión dictaminante en mayoría. — El senador J. A. Capurro impugna el plan. — Defensa del Ministro de Hacienda doctor J. L. Terra. — El debate trasciende a la prensa y al pueblo. — Protestas del "alto comercio" y de los propietarios ribereños. — No tenían fundamento real. — Guerra de boletines. — El presidente general Santos recibe una delegación de los opositores. — Términos en que se produjo la conferencia. — Se aprueba el proyecto por leve mayoría. — La Cámara de Diputados lo vota con reiteradas variantes. — Mejoras financieras. — Intervención técnica para examinar y modificar el plan de obras 130

CAPITULO XXI

Exigencias de los contratistas. — Denuncias del Secretario de la Legación en Inglaterra

Objeciones opuestas a las modificaciones legislativas por la compañía inglesa. — El Poder Ejecutivo apoya a la empresa. — Mala impresión general. — El presidente Santos se emplea a fondo — Votos favorables de las Cámaras. — Exposición del Se-

secretario de la Legación Uruguaya en Inglaterra a la Comisión Permanente. — Revelaciones trascendentales del agrimensor Melitón González. — Su intervención en los trámites del contrato. — Circunstancias ignoradas que el conocía y denunciaba. — Existencia de un contrato oculto. — Sensación producida por las publicaciones del ex-secretario. — El Ministro Carve se defiende, atacando a su vez a González. — El gobierno aprueba la actuación del Ministro. — González responde publicando el tercer contrato llamada "de intereses". — Comprometida situación del Poder Ejecutivo. — El Presidente toma un equivocado camino de violencias. — Complicidad y osecuencia de la Comisión Permanente. — Melitón González declarado traidor a la patria. — Acción judicial instaurada contra los periodistas opositores. — Fueron los preludios de la revolución de 1886

137

CAPITULO XXII

El contrato tachado de nulidad. 1887

Advenimiento del general Máximo Tajes a la Presidencia de la República. — Reacción político-administrativa. — El nuevo gobierno encara la cuestión portuaria. — Nombramiento de una comisión facultativa para estudiar el asunto. — Dictamen fundado e inatacable de los juriseconsultos comisionados. — Antecedentes que considera y conclusiones a que arriba. — Texto completo del fallo. — Hipótesis planteadas y examinadas. — El ejecutivo elegiría la solución más ventajosa. — Un sólido trabajo jurídico. — El gobierno del General Tajes, atento a la opinión de sus asesores letrados, declara el contrato nulo y no exequible

141

CAPITULO XXIII

Rescisión definitiva del contrato de Londres

Actitud de los contratistas londinenses ante el decreto de 26 de mayo. — Niégase el gobierno a discutir, prefiriendo ir a los tribunales. — Posición favorable adoptada por la empresa.

— Mensaje del Poder Ejecutivo a las Cámaras. — El contrato era incumplible en las nuevas circunstancias del país. — Dificultades para plantear la cuestión a las mismas Cámaras que lo habían votado. — Taeto del Ejecutivo. — Su tesis jurídica. — Influencia del tercer contrato ocultado al cuerpo legislativo. — Proyecto de formula que concluiría la cuestión. — Cuanto debía pagarse a la empresa y por que conceptos. — Dictamen de la Comisión de Hacienda de la Cámara de Diputados. — El gobierno obtiene mayoría en ambas Cámaras. — Definitiva liquidación del famoso asunto . 147

Apéndice

Resultados de los ensayos de la draga en 1836 (Capítulo XI) 153

INDICE DE LOS GRABADOS

	Entre páginas
Panorama de Montevideo y su bahía, dibujado desde el Cerro por J. B. Dulin, en 1860.	2 y 3
Efectos del Pampero en la costa sur de Montevideo, 1923 - Fotografía	8 y 9
Vapor arrojado a la costa de Maldonado por el temporal del 10 de Julio de 1923 - Fotografía.	16 y 17
Desembarcadero de Montevideo en 1836 - Dibujo de Lauvergne	24 y 25
Puerto de Montevideo en 1840 - Dibujo de D'Hastrel	40 y 41
Bahía de Montevideo al comienzo de la Playa de la Agnada, en 1840 - Dibujo de D'Hastrel.	56 y 57
El muelle viejo y las Bóvedas, a mitad del siglo pasado, Acuarela de Besnes e Irigoyen	64 y 65
Muelles de Parry y Gowland en 1848, acuarela de Besnes e Irigoyen	72 y 73
Barraca de Lafone con los últimos muelles interiores de la Bahía en 1848 - Acuarela de Besnes e Irigoyen	80 y 81
Puerto de Montevideo en 1859 - Dibujo de Wiegeland.	88 y 89
Aduana nueva, galpones y muelles de descarga en 1870 - Fotografía	96 y 97
Muelle Oficial y Capitanía del Puerto en 1889 - Fotografía	104 y 105
Muelles de la Aduana en 1890 - Fotografía	112 y 113
Desembarque de maderas en el Muelle Viejo en 1898 - Fotografía	128 y 129
Puerto de Cabotaje y Muelles particulares a fines del siglo pasado - Fotografía	136 y 137
Amarradero del Muelle Viejo en 1900 - Fotografía	144 y 145