

Estudio de un proyecto de administración autónoma para el puerto de Valparaíso

POR

AURELIO NÚÑEZ MORGADO

Introducción

La industria privada administra y explota nuestros puertos; si así pudieran llamarse las radas indefensas y sin muelles, o con muestras de ellos, pero primitivos y maltrechos, provistos de equipo antiguo y escaso, sin más almacenes para el depósito de la mercadería, que simples galpones de construcción ligera que cumplieron hace años los fines para que fueron levantados, y sin embarcaderos ni elementos que llenen esas mismas funciones.

Estos puertos han sido objeto de estudios de mejoramiento; pero por desgracia hasta hoy sólo han alcanzado este beneficio los de San Antonio y Valparaíso. Hace años, sin embargo, fué tal la necesidad impuesta por el comercio de este último puerto y Talcahuano, que se construyeron en ellos por el Estado algunos pocos centenares de metros de malecones para el servicio de lanchas. Estas obras y el muelle Fiscal de Valparaíso, unidas a pequeños muelles destinados a los terminales de vías férreas, son en general la contribución que el Estado ha podido ofrecer a la navegación y al comercio de nuestra costa.

Tanto los malecones construídos en Valparaíso, como los de Talcahuano, son administrados por el Fisco; pero explotados por la industria privada.

En Valparaíso la administración de los malecones está en manos de la Junta Local de Puerto, que se encarga de su conservación, reparación y mejoramiento. Los particulares que lo explotan utilizan la maquinaria más variada: desde la grua eléctrica de gran potencia hasta el pescante a mano y la canal de madera.

La explotación privada que allí se lleva a cabo no tiene más restricción que el resultante de la competencia comercial, ni más control que el de ellos mismos. Las tarifas, por consiguiente, varían con la oferta y la demanda, como en otro negocio cualquiera, resultando de aquí que en oportunidades se ha presentado el caso de que por un mismo artículo haya tarifas diferentes en más de 200 %.

La Junta Local de Puerto de Valparaíso no tiene atribuciones para tomar

cartas en este asunto, ni en otro cualquiera que diga relación con la explotación del puerto.

Las mercaderías desembarcadas por el malecón, según acuerdo colectivo, no pueden permanecer en él por más de tres días sin incurrir en fuertes multas; aparte de esto, son de cuenta de ellas las tareas de embarque en ferrocarril, a la vez que su seguridad durante la permanencia al aire libre en el propio malecón.

Si a las engorrosas operaciones mismas de embarque, desembarque, transporte y estadia en lanchas, agregamos las que a la ida y a la vuelta experimenta la mercadería en tierra, resulta que sería osadía pretender que llegara completa a su destino.

Es esto, y talvez nada más que esto, lo que ante los armadores extranjeros tanto nos desacredita que nos distinguen con recargos especiales en sus tarifas. Y en verdad, más que los temporales que son meros accidentes en la bahía, es de temer el sistema imperante de dificultades y demoras.

Por fortuna, dentro de pocos años tendremos un puerto que vendrá a salvar las presentes dificultades con sus instalaciones modernas y adecuada utilería. Pero este puerto y estas instalaciones exigen quien los administre y explote en forma eficiente, entidad que trataré de determinar en el curso de este estudio.

OBJETO DE UN RÉGIMEN ADMINISTRATIVO

La administración de un puerto es cuestión tan amplia como compleja: el objeto de la administración es atraer el tráfico marítimo y comercial, tanto por el bajo precio de la movilización y almacenaje de la mercadería, y de la rapidez y seguridad de las diversas manipulaciones, como por medio de especiales facilidades aduaneras, donde no sea propicio el establecimiento de zonas francas.

Cada una de estas tareas es de suma importancia en sí misma y encierra un núcleo de medidas secundarias, que constituyen muchas veces por sí solas verdaderas características de los puertos.

La administración del puerto debe contar con elementos que le permitan una clasificación expedita, por lo tanto, rápida, de la mercadería entrante y saliente, a fin de reducir al minimum el tiempo necesario para su reexpedición. Los servicios administrativos deben establecerse en forma de simplificar las relaciones entre la explotación, el público y la aduana. Y en cuanto a las naves, en lo posible, deben contar con la entrada y salida voluntaria de día o de noche, se les debe dar el maximum de facilidades para su atraque al malecón a efectuar sus operaciones de carga y descarga, contando previamente con el espacio de galpón respectivo para la toma y entrega de la carga, a fin de cautelar la conservación de ésta y reducir a su más simple expresión la estadia de las naves.

Por otra parte, es digno de estudio el establecimiento de zonas francas en algunos de nuestros puertos cuya situación geográfica sea propicia, tales como

Arica, Valparaíso, Puerto Montt y Punta Arenas, a fin de atraer hacia ellos el comercio de nuestros vecinos.

La administración del puerto tendría todavía como medidas complementarias para atraer el comercio exterior, todas aquellas que se refieren a la amplitud de la zona de atracción del puerto.

Todas estas medidas, entre otras muchas, que estudie y ponga en práctica la administración futura, concurrirían a aumentar el tráfico comercial, con esto, a reducir los fletes y con el conjunto, a la mayor prosperidad del puerto.

Las necesidades de los puertos, desde el momento que se pretende hacer de ellos organismos eficientes al comercio, requieren sin interrupción obras nuevas, de mejoramiento o de simple conservación. El mérito de todas estas obras descansa en la oportunidad de su ejecución, y sólo es posible alcanzarla, cuando la propia autoridad que estudia y aprecia esta necesidad es la llamada a salvarla.

Las organizaciones centralistas traen consigo siempre lentitudes y dificultades que se transforman, las más de las veces, en alteraciones de proyectos y programas con el consiguiente retardo de su ejecución.

La experiencia de naciones más adelantadas que la nuestra en esta materia puede traernos enseñanzas útiles.

En aquellos países donde los puertos cuentan con libertad de acción, que constituyen entidades con caracteres de mayor o menor autonomía, progresan en forma admirable; en aquéllos otros donde el Estado atiende a cada una de sus necesidades, muchas veces con las propias entradas del puerto, pero devueltas en forma lenta e incierta, en esos países, los puertos no progresan y si la fuerza de las cosas los impulsa hacia adelante, marchan ofreciendo verdadera resistencia.

Un caso precioso nos lo brinda la Francia con respecto al régimen administrativo centralista que acabo de citar; en este país, como lo veremos en el curso de este estudio, el Estado hizo esfuerzos formidables por mantener bajo su dependencia la organización de sus puertos; pero al término de largos años de encuestas, de comisiones de sus técnicos de Puentes y Calzadas, y de largas esperas y de considerables perjuicios ante el progreso evidente de los rivales extranjeros, ha resuelto por fin dotarlos de una reglamentación que asigna al puerto carácter autónomo.

Para formarnos juicio respecto a la organización administrativa que ofrezca mayores garantías de éxito para el futuro puerto de Valparaíso, vamos a pasar en revista los regímenes existentes en los principales puertos de Europa y Norteamérica.

Puertos de Gran Bretaña

Gracias a su situación geográfica y a su progreso económico y comercial, este país ofrece numerosísimos puertos de importancia, que a su vez tienen en práctica los más diversos sistemas de administración.

La primera característica que se observa en los puertos del Reino Unido es su descentralización del Gobierno central, descentralización que ha ido gradualmente alcanzando a los diferentes puertos y que se ha presentado en cada uno con fase propia. De aquí que en ellos puedan observarse casi todos los regímenes existentes, y entre todos, hay algunos que son únicos en su género. Los hay administrados por corporaciones locales, revestidas de poderes públicos y organizadas especialmente para el objeto, y cuya constitución es variable con cada caso; otros están en manos de municipios o comités municipales; otros, de compañías ferroviarias; de simples particulares, otros, y, finalmente, algunos puertos de orden secundario se hallan en manos del Estado.

En el caso de corporaciones locales, sus miembros son elegidos por los comerciantes y armadores, asesorados por número variable de representantes locales o del Gobierno, como ser, del almirantazgo, cámaras de comercio, servicio de faros y halizas, etc.

En realidad, en Gran Bretaña no existe una ley de puertos. Las autorizaciones para crear puertos nuevos, como para modificar o hacer obras en los existentes, sólo se obtienen por medio de Acts del Parlamento. Mediante estos mismos Acts se establecen derechos para fijar tarifas y ejecutar expropiaciones, y se formulan cláusulas diversas para la administración de las obras y la obtención de empréstitos. A insinuación del Gobierno, el Parlamento puede privar de concesiones a quien disfrute de ellas, o modificarlas o entregarlas a terceros, mediante el pago de indemnizaciones.

Con los procedimientos que se indican, agregando a ellos todavía que no existe fiscalización ni control de parte del Estado, con referencia a los medios que ejercitan los interesados, resulta sencilla y expedita la administración. Hasta tal punto es amplia la libertad de que gozan estos cuerpos administrativos, que se hace posible, según se dice, percibir tarifas para amortización de obras ya amortizadas y aún acumular fondos de reserva.

Esta misma libertad conduce, como es natural, a un exceso de tarificación que ha llegado al extremo de que allí se diga «todo se paga», refiriéndose, no sólo a los diferentes servicios e instalaciones y maquinarias, sino que también a las comodidades que se ofrecen a la carga, al buque y al equipaje.

Según Act del Parlamento se destinan todos los productos de derechos y tarifas a la conservación y mejoramiento del puerto, siempre que esté a cargo de una autoridad local (Port Authority), de donde se deduce en primer término su creciente desarrollo.

Sin embargo, la carestía de los puertos ingleses es desfavorable en presencia de Hamburgo y Amberes, sobre todo, donde existe el espíritu de la reducción de las tarifas a outrance. Por esta razón es que se piensa ya buscar el auxilio financiero municipal o regional, que actualmente solo por excepción se aplica a puertos sin importancia.

Esta tendencia lleva a considerar el puerto un poco menos como empresa de

carácter local, que suele ejercer sus funciones con desmedro del interés general, y tiende a hacer más efectivo el poder reglamentario del Parlamento, induciéndolo a introducir algunas restricciones a la absoluta independencia de las autoridades locales.

LIVERPOOL

Régimen administrativo.—La historia del desarrollo de este gran puerto es interesante; nos enseña cómo ya a principios del siglo XVIII se pensaba en la necesidad de facilitar las operaciones marítimas y la seguridad de las naves, construyendo dársenas bien protegidas. Y al efecto, a partir de 1715, no han cesado de multiplicarse y mejorarse las instalaciones de este género.

No haremos mayor mención del desarrollo de Liverpool, a fin de no alargar el tema en estudio.

En el año 1761 un Act del Parlamento entregó la administración y explotación de los docks, muelles y boyas, etc., de la orilla Liverpool del Mersey al alcalde, regidores y Junta Municipal de Liverpool con amplias facultades, dándoles el título de «Trustees of the Docks and Harbour of Liverpool».

En 1811 la dirección de los docks se entregó a un comité compuesto de veintitún miembros, elegidos de la Junta Municipal, y fueron designados con el nombre de «Trustees of the Docks of Liverpool», constituyendo una corporación con vida propia e independiente. Sin embargo, los acuerdos de este Trustees estaban sujetos al veto de la Junta Municipal reunida en Asamblea.

Se establecieron derechos de docks para mercaderías y buques y se acordó que en lo sucesivo todas las tierras de la Junta Municipal ocupadas por docks o sus dependencias debían ser costeadas por el Trust.

En 1825 una ley determinó que en lo futuro la Junta Municipal nombraría solamente trece de los miembros de los Trustees, que ahora se llamó Comité de los Docks de Liverpool, y que los ocho miembros restantes los elegirían los contribuyentes de los docks, que hasta aquí no habían tenido representación, y serían elegidos del cuerpo de comerciantes o dueños de embarcaciones de Liverpool, siempre que no fueran miembros de la Junta Municipal.

En 1851 se modificó la constitución del Docks Committee, reduciéndose a doce el número de los miembros nombrados por la Junta Municipal y elevándose a doce los elegidos por los contribuyentes.

En 1857 ambas Cámaras (Lords and Commons) aprobaron un Bill que contenía importantes cláusulas, como ser, que los Trustees de Docks serían en lo futuro veintiocho; los Trustees of Docks se harían cargo de la deuda de la Corporación anterior, estimada en £ 6 000 000, por suponer que dicha suma representaba el valor de las obras realizadas en la bahía. También se estipuló la conservación del río y del estuario; las zonas de aguas arriba y aguas abajo se dejaron a cargo de entidades distintas; el estuario quedó para el Dock Board y la porción superior

fué puesta en manos de un nuevo Trust que representaba los diversos intereses.

En 1858 un Act del Parlamento constituyó una nueva Junta: el Mersey Docks and Harbour Board, que existe sin modificación posterior hasta la fecha, para que tomara a su cargo el control completo de la zona del puerto.

De acuerdo con el Bill aprobado el año anterior, el Board se compone de veintiocho miembros; de ellos, veinticuatro son elegidos por los contribuyentes de los Diques, esto es, por personas que pagan derechos y contribuciones por buques o mercaderías, y los cuatro restantes son nombrados por The Mersey Conservancy Commissioners, que consiste del Primer Lord del Almirantazgo, el Canciller del Ducado de Lancaster y el Presidente de la Cámara de Comercio.

El Board administra todo lo que está bajo su control, esto es, el puerto de Liverpool, el de Birkenhead y el río Mersey. Tiene a su cargo la policía; reglamenta el pilotaje y las tarifas que a esto se refieren, y cuida del buen orden de la navegación del río.

Por medio de Acts, el Parlamento le concede autorización no solamente para cobrar de acuerdo con tarifas propias sino que también para contratar empréstitos.

El Board no constituye, sin embargo, una entidad comercial que solo busca su negocio; nó, está obligado a invertir en el puerto y en el río la totalidad del producto líquido de sus entradas, a pesar de que la autoridad gubernativa tiene sobre él un control casi nulo y que una contravención a lo establecido quedaría sin sanción. Tanto es así, que se afirma que si la autoridad nombrara un inspector de cuentas para el caso problemático de que se formularan críticas acerca del manejo financiero del Board, dicho funcionario tendría que limitarse a no dar el certificado de regularidad, a fin de llamar la atención de los electores sobre los procedimientos del Consejo de Administración.

LONDRES

Régimen administrativo.— El puerto de Londres se compone de dos partes: del río Támesis y de los Docks. El primero estuvo administrado desde 1857 hasta 1908 por un comité o Junta designada con el nombre de Thames Conservancy (Conservadores del Támesis) y cuya autoridad abarcaba el río aguas arriba y aguas abajo de la ciudad. Los Docks están administrados por compañías privadas.

La Thames Conservancy se componía de treinta y ocho miembros; de los cuales seis eran elegidos por los armadores del puerto, y uno por los propietarios de dársenas, el resto era designado por el Almirantazgo, Cámara de Comercio, Trinity House (Servicio de pilotaje, faros y balizas y Municipalidad, cuyo alcalde era por derecho propio presidente de la corporación).

La Thames Conservancy, constituida de elementos heterogéneos, donde los comerciantes y sobre todo los armadores estaban tan débilmente representados, condujo la administración del puerto en forma grave para sus intereses.

En 1888 se propusieron por el Parlamento algunas reformas al régimen administrativo, pero sin resultados. En 1903 se sometió un «Bill» al Parlamento para dejar la administración colectiva de las diversas partes del puerto bajo el control de una Port Authority única, por medio de la adquisición de los Docks; pero encontró tales resistencias el proyecto que fué rechazado en 1905, a pesar de estimarse por algunos como medida fundamental para el progreso del comercio y de las naves.

Pero, en vista de que se hacía necesario introducir reformas al régimen existente, el Parlamento se decidió en 1908 a lanzar un Bill que desposeía al Thames Conservancy de su autoridad, y la puso en manos de una Junta o Board compuesta de veintiocho miembros, al estilo de los existentes en Liverpool y Glasgow.

En el caso presente, diecisiete miembros eligen los armadores, comerciantes en naves, propietarios de almacenes de depósito y barcos fluviales, es decir, todos aquellos que pagan alguna contribución al puerto. Los demás representantes están distribuidos en la siguiente forma: el Almirantazgo elige uno: la Cámara de Comercio, dos; el Consejo Municipal de Londres, cuatro; la Municipalidad, dos; la Trinity House, uno, y los propietarios de depósitos eligen especialmente un representante.

Desde aquella fecha el puerto de Londres ha experimentado notables mejoras, sobre todo en lo que se refiere a la mayor profundidad del río.

Los Docks, aunque numerosos, están a cargo de tres compañías distintas, de las cuales una de ellas es con mucho la más importante: The London & West India Docks Co., que posee todos los docks de la orilla derecha, con excepción del Milwall. Estas compañías de docks están constituidas en sociedades por acciones mediante Acts del Parlamento, que definen las obligaciones y derechos de las Compañías, así como las tarifas que pueden cobrar. Estas Sociedades son netamente comerciales, se hallan equipadas admirablemente y se hacen entre sí abierta competencia. Los principales beneficios provienen de la movilización de mercadería y sobre todo del almacenaje y depósito de las mismas.

Este sistema misto de administración de la totalidad del puerto ha sido objeto, como se ha dicho, de severas críticas, que se acentúan con el tiempo.

Bristol y puertos del Canal

Diversidad de regímenes.—Cinco son los puertos del Canal de Bristol: Swansea, situado a la entrada, Cardiff o Bute Docks, Barry Docks, Newport y Bristol. Aún cuando se hallan ubicados a gran proximidad uno de otro, se rigen por procedimientos absolutamente diversos.

Los cuatro primeros puertos son casi exclusivamente carboneros, entre tanto el último es de comercio general, acentuándose el de importación.

Este grupo de puertos es un ejemplo típico de la variedad de administra-

ciones que caracteriza a los puertos ingleses, y a que hemos aludido al referirnos a Gran Bretaña.

Swansea es administrado por un Board compuesto por veintisiete miembros, de los cuales nueve pertenecen a la «Swansea Corporation» (Municipalidad) y cinco representan por derecho propio a los grandes propietarios el conde de Jersey y el duque de Beaufort.

Cardiff pertenece prácticamente a los herederos del marqués de Bute, su fundador, que lo administró por su sola cuenta hasta 1887, fecha en que transfirió el dominio de los *Bute Docks* a una sociedad anónima cuyas acciones poseen sus sucesores y a cuya cabeza se haya Lord Bute, que, con sus Trustees administra el puerto. La ciudad de Cardiff recibe un ligero derecho por cada nave que recalaba al puerto.

Barry Docks es administrado por una empresa privada desde la fecha de su fundación, en 1884.

New Port se compone del puerto y de los Docks, y es administrado separadamente, el primero por un Board, compuesto de treinta y cinco miembros designados por los diversos interesados del mismo, y los Docks, por una empresa privada.

Bristol pertenece a la ciudad, que ha construido los Docks más antiguos y comprado los de Avonmouth y Portishead a sus diferentes propietarios, y administra el conjunto desde el año 1884, en virtud de un Act del Parlamento.

La administración está en manos del Bristol Docks Committee, compuesto de diecinueve miembros de la Municipalidad, nombrados anualmente, que administra los docks y tiene a su cargo la vigilancia y reglamentación de los servicios del río y del pilotaje. Esta entidad maneja sus entradas y gastos con absoluta independencia, y así, por ejemplo, ha adquirido dos dársenas ubicadas en la desembocadura del Avon y las transforma en un dique capaz de recibir los mayores barcos a flote, con un gasto superior a £ 2 000 000.

SOUTHAMPTON

Entre los puertos de la región sur de Inglaterra figura en primer término Southampton, que está administrado por una sociedad privada, con excepción de la rada de acceso que está a cargo de un Harbour Board dependiente de la Municipalidad.

Allá por los años de 1890 al 91, este puerto estuvo a punto de perecer por falta de instalaciones y de profundidad. Un bill del Parlamento suprimió su antiguo sistema administrativo, y lo entregó en manos de la «London and South Western Railway Co.» que lo ha desarrollado libremente y con un éxito tal que ha duplicado el tráfico internacional.

Southampton es un puerto de tránsito, sin vida propia, unido por numerosas líneas al continente y a la América. En este caso aparece perfectamente justifica-

da la entrega del puerto a una empresa ferroviaria porque la movilización y transporte al interior de la mercadería que se moviliza son accionadas por una misma entidad.

La conservación y mejoramiento de la rada exterior y accesos del puerto, está a cargo de un Harbour Board compuesto del alcalde, de los regidores y de diez miembros elegidos entre comerciantes y técnicos. Su autoridad se extiende no sólo a la rada, ríos y canales, sino que también a una parte de los malecones exteriores determinados por Act del Parlamento.

Bélgica

Amberes.—El puerto de Amberes se halla ubicado a orillas del Escalda, a 80 klm. de su desembocadura. A pesar de la distancia, se dejan sentir en él los efectos de las mareas.

El puerto, considerado como entidad comercial, puede dividirse en dos partes: los diques flotantes y los atracaderos con sus dependencias.

Los diques han sido construidos por la ciudad, y son administrados y explotados por ella misma. A su vez, los atracaderos pueden subdividirse en dos grupos: los del Escalda, de propiedad del Estado y los de las dársenas, de propiedad de la ciudad. Los malecones construidos por el Estado han sido entregados a la ciudad de Amberes para su administración, mediante diversas concesiones sucesivas que datan desde 1815. El Estado ha costado más tarde el valor de las obras nuevas, las expropiaciones y el establecimiento de las vías férreas, y la ciudad por su parte, dotaba del equipo necesario a los malecones.

Entre las atribuciones de la ciudad, como administradora del puerto, figuran la percepción de los diversos derechos, la formación del presupuesto, la atención del servicio de policía de muelles y dársenas, la conservación y renovación de los pavimentos, la dotación del equipo de las obras nuevas, como depósitos, aparatos elevadores y la fijación de las tarifas y la dictación de los reglamentos.

El Estado ha dejado para sí cierto control de las atribuciones de la ciudad, como ser, sobre las tarifas y reglamentos, que previamente deben ser sometidos a su aprobación; las entradas netas de la administración de los muelles del Escalda deben ser repartidas proporcionalmente entre el Estado y la ciudad en relación con los capitales invertidos. El Estado contribuye con una cuota anual de 150 000 francos para la atención de los servicios de policía, conservación y renovación de los pavimentos, y otros gastos de importancia menor.

Por otra parte, el Estado deja a su exclusivo cargo diversos servicios de carácter nacional, como ser; aduanas, faros y balizas, servicio de pilotaje, policía del río fuera de dársenas y malecones, la sanidad y el servicio ferroviario, incluso el de las vías de los malecones.

Estimando el Estado belga en 1863 que el progreso del puerto de Amberes sufría perjuicios con el derecho de peaje que debían pagar las embarcaciones que

navegaran el Escalda en territorio de Holanda, con destino o proveniencia de Bélgica, obtuvo en dicho año, mediante el concurso de las potencias europeas, la supresión de tales derechos, circunstancia que se ha conocido en la historia de Amberes con el nombre de «rescate del Escalda». Desde aquella fecha el progreso del puerto ha sido de un impulso creciente.

El Estado y la ciudad han combinado sus esfuerzos en la forma más feliz. Así, en 1874, deseando el Gobierno ampliar y reconstruir sobre alineaciones nuevas una parte de las obras marítimas entregadas a la ciudad, obtuvo de ella su entrega a fin de que se ejecutaran dichas obras y las devolvió más tarde terminadas. La ciudad, a su vez, procedió a dotarla de la utilería más adecuada.

El Estado belga no ha omitido sacrificio a fin de ampliar la zona de atracción del puerto, sea mejorando y profundizando el río, que hoy permite la entrada de los mayores barcos a flote, con inversiones superiores a 130 000 000 de francos, sea abriendo nuevos canales y mejorando los antiguos, de tal modo que desarrolla su influencia hasta el Meusa y el Rhin, por el norte y este, los límites del Estado belga y el norte y noroeste de la Francia, haciéndole abierta competencia a los puertos del norte de esta nación.

El desarrollo de este puerto, que es verdaderamente admirable, nos resistimos a dejarlo sin mencionar:

En 1871 entraron 5442 naves con 1 543 917 t. r. n.

» 1890	»	4550	»	»	3 908 947	»
» 1901	»	5225	»	»	7 478 579	»
» 1911	»	6909	»	»	13 330 707	»

Para atender tan extraordinario acrecentamiento, de más de 600 000 T. R. N. anual en un promedio de diez años, ha sido necesario ampliar en proporción las obras marítimas. En 1905, contaba con 5 500 m. de malecones a orillas del río y 16 265 m. de atracaderos en dársenas, y recientemente se han terminado obras colosales por valor de 250 000 000 de francos que han elevado a 13 500 m. los atracaderos del río y a 46 000 m. los de las dársenas, sumando de este modo cerca de sesenta mil metros de atracaderos con aguas profundas. La ciudad, por su parte, para dotar de equipo a las nuevas obras ha invertido sumas superiores a 125 millones de francos.

La administración del puerto, como lo hemos dicho, corre a cargo de la ciudad como propietaria o como delegada.

(Concluiré).