MEMORIA.

MEMORIA

SOBRE

EL PROGRESO Y ADELANTO

DE LAS

OBRAS DEL PUERTO DE BARCELONA,

DURANTE EL AÑO ECONÓMICO

de 1874 á 1875.

BARCELONA.
IMPRENTA Y LITOGRAFÍA DE C.s VERDAGUER Y C.ª,
Calle Paseo de San Juan, n.º 134.
1875.

MEMORIA

SOBRE EL PROGRESO Y ADELANTO

DE LAS

OBRAS DEL PUERTO DE BARCELONA,

DURANTE EL AÑO ECONÓMICO

de 1874 á 1875.

INTRODUCCION.

Desde que la Junta del Puerto está constituida y las obras se han hallado bajo su administracion, ningun año ha sido más variado en sucesos importantes y actos favorables y adversos para las obras y su desarrollo, que el que comprende la presente Memoria.

Uno de los más importantes para ellas y para la administracion de la Junta, ha sido el resultado de la escrupulosa visita de Inspeccion que el Ilmo. Sr. D. Juan de Ribera, Inspector general del cuerpo de Ingenieros de Caminos, Canales y Puertos, practicó en el pasado año; y sobre cuya visita nada pudo decirse en la anterior Memoria, más que lo que se consignó en su último párrafo que dice así:

«Referente á la visita de inspeccion, despues de haberse «reconocido minuciosamente todas las obras del Puerto y «de haberlas examinado con escrupulosidad, ha podido tan «respetable autoridad dar cuenta al Gobierno en todos sus «detalles, del modo como se han construido y construyen «estas importantes obras, y si satisfacen á las condiciones «de los proyectos aprobados por el Gobierno, con lo cual «ha quedado satisfecho uno de los más vehementes deseos «de la Junta y de la Direccion de las obras.»

Hoy puede consignarse como primer resultado de aquel

reconocimiento, la órden de la Direccion General de Obras públicas que se espidió con fecha 17 de Julio, que dice así:

«Esta Direccion general se ha enterado con satisfaccion «del resultado de la visita practicada por el Inspector don «Juan de Ribera á las obras del Puerto de Barcelona con- «fiadas á la Junta. El estado de adelanto en que se hallan, «y las condiciones de buena ejecucion que bajo todos «conceptos las distinguen, revelan el más plausible celo y «acertada gestion por parte de la Junta, á la vez que la ac- «tividad é inteligencia del Ingeniero encargado de su di- «reccion. Sin perjuicio de las disposiciones á que pueda «dar lugar el informe elevado por el Inspector, esta Direc- «cion general ha resuelto manifestarlo á V. S. para cono- «cimiento de la Junta.»

Esta declaracion de la Direccion general de obras públicas tan importante y lisongera para la Junta como para el Ingeniero Director de las Obras, sirve á la vez para dar una satisfaccion á los que tanto se interesan por estas construcciones.

Pero al lado de esta satisfaccion, ha de lamentarse, que la lentitud que por desgracia existió en el pasado año, léjos de haber desaparecido, como así se confiaba, ha tomado mayores proporciones durante el año que comprende esta Memoria; y á pesar de los esfuerzos que se han hecho, no obstante la existencia de los recursos necesarios para ejecutarlas, y los deseos vehementes de la Junta para llevarlas á cabo, han ido languideciendo y paralizándose estas obras que tanto se desea ver desarrolladas para lograr dotar al Puerto delos medios y condiciones que tanto necesita.

Y es más sensible que tal suceda, cuando todas las Naciones procuran hacer esfuerzos para mejorar sus puertos, y cuando en el vecino de Marsella que reune ya escelentes condiciones, se emprenden grandes obras y se redoblan los sacrificios para mejorarle.

Se comprende bien que las circunstancias extraordinarias de un país, privando de recursos al tesoro público, le imposibiliten el desarrollo de las obras de pública utili-

dad; pero no se concibe que cuando una localidad celosa por sus intereses, proporciona todos los recursos necesarios para una mejora en bien de la Nacion, y se presta á ello de una manera decidida, escepcional y beneficiosa para todos, la iniciativa de esta localidad se mortifique en vez de ser fomentada y escitada. Más de dos años hace que se sometió el plan general de distribucion del fondeadero á la aprobacion del Gobierno, y de uno que se abrió en esta Capital una informacion pública, para preparar la resolucion, y en vez de seguir el trámite activo que los intereses generales demandaban, ha marchado y marcha con pasmosa lentitud á pesar de las recomendaciones que se han hecho por la Direccion general de Obras públicas; y esto sucede en la misma localidad que clama por las Obras que faltan en el puerto; y esto acontece á la vista de las molestias, gastos y peligros que sufren los buques y en el mismo lugar donde se lamentan estos sucesos; y lo que es más, han contribuido á ello, tal vez, las mismas entidades que deben desear evitarlo, al lado de las que sin duda no tienen los mismos intereses.

Por fortuna la informacion está ya casi terminada; un solo trámite falta para someterla á la aprobacion superior; y aunque todo sea de temer, dados los precedentes, no es de esperar que se toleren nuevas dilaciones, pues estamos persuadidos que si se intentáran, nada omitiria la Direccion General de obras públicas para evitarlas, y para conseguir que sus celosas recomendaciones dén el resultado que corresponde.

El desarrollo y adelanto de las obras ha sido por consecuencia pequeño.

Despues de dejar algun tiempo á la escollera del morro del Este hacer asiento, se ha construido toda la fundacion paramentada submarina hasta enrasar con el nivel del mar.

Se ha continuado la construccion del morro del Oeste quedando en su mayor parte terminado y faltando solamente el asiento de las dos hiladas de coronacion, la construc-

cion de la bóveda del almacen y el macizo interior hasta la rasante del pavimento.

Se ha terminado el muelle de tierra en toda la extension posible.

Se ha concluido la operacion del dragado.

Y por último están próximas á su conclusion las cloacas de desvío que construye el Ayuntamiento, subvencionadas con los fondos de la Junta y que debieron haberse terminado hace algun tiempo, pero que el Municipio no ha conseguido concluirlas apesar de los esfuerzos que la Junta ha hecho para lograrlo, y del convenio con que se comprometió á realizarlas la espresada Corporacion municipal.

Sensible es que la contrata del dragado haya terminado sus trabajos antes de comenzarse los demás; pues aun cuando se ha logrado ya tener el puerto en casi la totalidad de su extension á ocho metros de sonda, siempre tal operacion hubiera servido de auxiliar de las obras que han de hacerse; y hoy habrá de pensarse ya, en el modo de subsanar la falta, con mayor coste de las obras que se realicen así como en preparar un material conveniente para la conservacion del fondo.

Como se descubre por esta indicacion, las obras del puerto han sufrido una grande perturbacion en su marcha activa, y el resultado de ella, ha sido la desorganizacion de los servicios por haber tenido que cesar una gran parte del personal ya habituado á tales obras; el desperdicio de trabajos iniciados, cuyo aprovechamiento hubiera sido muy beneficioso; el desequilibrio entre el personal especial y la importancia de las construcciones; el mayor coste de ciertas maniobras; y la desarmonía en fin, entre las diversas partes de unas construcciones que habiendo logrado organizarse para el mejor resultado, con los medios indispensables para la importancia que adquirieron y el porvenir que se trazaron, se ha destruido en ellas la organizacion, la importancia y la desembarazada marcha que se habia preparado para su desarrollo.

Tambien en el presente año han existido dias de intran-

quilidad en el puerto, en algunos de los cuales han tenido que suspenderse las descargas, principalmente en aquellos en que soplando el S. O., se hacia sentir la agitacion en los muelles hoy destinados á tales operaciones; aconteciendo una noche la rotura de cuatro argollones de amarra, que si influyó en ella el modo como estaban amarrados los barcos, el porte de ellos y el estado de las amarras, la ocasionó principalmente la marejada que produjo el expresado viento.

Estos efectos acusan la necesidad y urgencia de las obras que faltan en el puerto y sobre las cuales tanto se ha divagado, hasta el estremo de que mientras algunos partidarios de ciertas ideas, no se cansan en negar la posibilidad de la entrada del puerto con vientos y mares del primer cuadrante, los barcos ó sus capitanes sin hacer aprecio de tales opiniones, y como si su objeto fuera desmentirlas, entran desembarazadamente dentro del puerto en los mismos dias y en los mismos momentos en que con pasmoso atrevimiento se consigna que no puede ser.

No es menester consignar los frecuentes y repetidos ejemplos que durante el año, como en los anteriores, se han presentado y que todo el mundo más ó ménos ha podido ver; pero sí creemos oportuno citar los casos y circunstancias más especiales.

El dia 18 de Octubre con marejada gruesa del E. y viento del E. N. E. frescachon y E. recio entró á las once y media de la mañana la goleta francesa «Rame Jeune».

El dia 19 con las mismas circunstancias entraron varios barcos y entre ellos el bergantin-goleta austriaco «Adelina», á las tres y media de la tarde; y una polacra-goleta española de Cabotage á las cuatro y media.

Con viento muy fuerte del N. E. y gruesa marejada de Levante, entró á las ocho y media de la mañana la polacra goleta española «Dolores», y un momento antes la polacra-italiana «San Juan Bautista». Antes de estos dos buques entró *remolcada* la corbeta «María de los Dolores» procedente de América, y por la tarde del mismo dia con la mis-

ma marejada y viento del E. entró tambien la corbeta «Prosperidad».

En las mares gruesas de Levante que reinaron en los dias 14, 15, 18 y 19 de Marzo con vientos del N. E. entraron diversos barcos de cruz extranjeros cuyos nombres y aparejos podrian citarse, y la goleta española «Jóven Emilia» que entró el dia 14 á las nueve de la mañana, cuando saltaban las olas el dique del E.

Diciendo esto los hechos y diciendo esto mismo la teoría del movimiento de los barcos, no se acierta á comprender la preocupacion ó la idea de los que al público dicen lo contrario, porque no puede pensarse en que haya quien malévolamente intente desacreditar el puerto de Barcelona, ante propios y extraños, por solo el gusto de hacerlo; cuando unos y otros han de convencerse, de que si en todos los puertos y más en los artificiales hay irremediablemente alguna dificultad de entrada, el de Barcelona, en cuanto á este particular, reune circunstancias muy favorables; y todos los buques podrán tomarle, con poca que sea la pericia de sus capitanes. Los que no la tengan, no deben mandar embarcaciones.

De todos modos el espíritu de oposicion y de censura se ha llevado y se lleva hasta la exageracion y sobre todo hasta la inconveniencia; y aun cuando entre las opiniones respetables de los que con sinceridad y escelentes deseos sostienen sus creencias, se descubren claramente los intereses particulares de algunos que como tales son insistentes, apasionados y parciales, las decisiones de las Corporaciones más competentes, vendrán en definitiva á resolver y el tiempo á justificarlo todo.

Entretanto hemos de volver á expresar que nuestra creencia confirmada con nuevas observaciones, es, conforme ya dijimos tambien el pasado año, que aun cuando hayan de sufrirse molestias é intranquilidad en el fondeadero del antepuerto durante ciertos dias y ciertas circunstancias, es preferente, preciso y urgente emprender la construccion de los muelles y dársenas en el fondeadero del puerto; y cuan-

do la experiencia, el aumento del tráfico, las necesidades del Puerto y los estudios que se hagan, aconsejen nuevas obras exteriores, se proyecten y construyan entonces y solo entonces como más convengan á los intereses públicos.

A pesar de tan peligrosos amigos del Puerto, á medida que las obras han adelantado la frecuentacion de buques ha crecido; el tráfico ha tomado mayor incremento, los rendimientos para el tesoro han aumentado y el puerto ha crecido en importancia. De cuatro á cinco mil buques entraron en 1870; cinco mil setecientos entraron en 1868 y en el pasado año los buques que llegaron al puerto han sido más de siete mil quinientos, con más de ochocientas mil toneladas, en vez de las quinientas mil que antes de 1870 llegaban á él.

Hé aquí el resultado práctico de las obras que ha realizado la Junta, y el gran servicio que ha prestado ya á la Nacion y al tráfico marítimo de Barcelona.

Pero el adelanto y progreso de las obras que tan evidentes resultados ha producido, ha sufrido y sufrirá entorpecimientos, mientras no se procure desembarazar la accion de la Junta de los obstáculos poco justificados que existen, que ningun bien, y sí inconvenientes graves ocasionan á los intereses del país; y que pueden destruir la iniciativa y el celo produciendo el cansancio y la fatiga y matando el entusiasmo y el crédito, que tanto la ha distinguido y alentado para la ejecucion de los trabajos ya realizados.

Es de esperar, que el Gobierno, inspirándose en los verdaderos intereses de la Nacion, en el concienzudo estudio de estas construcciones y en la organizacion que deben tener para lograr que los resultados no desmerezcan de los ya obtenidos, removerá con eficacia todos los obstáculos que de algun tiempo á esta parte vienen oponiéndose para su desembarazada marcha, y con la mira puesta en el bien público, logrará lo que reclaman los adelantos del país y el porvenir de la segunda capital de España.

Como el suceso más fausto é importante acaecido en el

Puerto durante todo el año económico, que lo ha sido tambien para toda la Nacion, ha de consignarse el desembarque de S. M. el Rey D. Alfonso XII (q. D. g.) el dia 9 de Enero. Las obras del puerto de Barcelona han proporcionado el primer apoyo material á S. M. al entrar en España. Es de esperar del Gobierno toda la proteccion que ya por otros conceptos tambien merecen, y que en la memoria del venidero año pueda decirse que estas construcciones tan útiles á la Nacion y tan simpáticas como importantes para Barcelona, han tomado el desarrollo que tanto se anhela, han tenido el progreso que la riqueza pública y el tráfico marítimo reclama, apoyadas con decision por el Gobierno y por las Autoridades como lo están por la opinion general del país.

Despues de estas indicaciones generales, siguiendo la forma consignada en anteriores Memorias, se enumerarán y detallarán las obras realizadas durante el período que comprende esta, ó sea desde 1.° de Julio de 1874 hasta hoy 1.° de Julio de 1875.

Puerto de Barcelona
DIRECCION
BIBLIOTECA

LOS DIQUES.

Más bien que en los diques propiamente dichos, en los cuales solo se ha practicado algun arreglo en sus escolleras ya terminadas, los trabajos en esta parte de las obras se han limitado á los dos morros.

A la escollera del de el Este que se hallaba construida desde el mes de Junio de 1873, y que se comenzó en 1871, se la ha dejado hacer su asiento; y cuando no se han advertido indicios de movimiento, se ha comenzado á construir la escollera paramentada á tres metros bajo las aguas, cuyos trabajos paulatinamente hechos cuando la mar lo ha permitido, quedaron concluidos en el mes de Abril; desde cuya fecha, no se ha practicado en dicho morro obra alguna, para dar más tregua á la colocacion de la fábrica que ha de constituirle, despues que haya tenido tiempo la escollera de adquirir su estabilidad para disminuir, ya que no evitar, los asientos peculiares de esta clase de fundacion.

Va á empezarse ya el asiento de la sillería de la banqueta de este morro, ó sea, la fábrica superior al nivel del mar, ejecutándola con las precauciones y cuidados que esta clase de trabajos exigen.

Se tienen preparados casi todos los grandes sillares necesarios para la banqueta que se han hecho por ajuste en su mayor parte y por Administracion los restantes.

Se están preparando tambien por el mismo sistema los sillares desvastados para el cuerpo cónico ó principal del morro del Este.

Se han adquirido trece mil ladrillos para la bóveda del almacen.

Los trabajos hechos durante este año económico son los siguientes:

En el dique y morro del Este.

1746. Metros cúbicos de escollera.
1620. Metros cúbicos de escollera paramentada colocada con grua bajo el nivel del mar.
133. Metros cúbicos de sillares aplantillados acopiados.

En el morro del Oeste.

201. Metros cúbicos de fábrica de sillería curva en los paramentos del cuerpo principal.
8. Metros cúbicos de sillería recta.
415. Metros cúbicos de mampostería hidráulica en la banqueta y en los cimientos para los edificios.
81. Metros cúbicos de grandes sillares aplantillados para la coronacion acopiados.
10. Metros cúbicos de sillería aplantillada para dovelas de arcos y bóvedas.
6. Metros cúbicos de fábrica de ladrillo en bóvedas.
13000. Ladrillos acopiados para la bóveda del almacen y arcos.
2261. Metros cúbicos de piedra y ripio para la escollera del macizo.

Colocacion de dos rejas, construccion de la mitad de los dos tramos laterales de la escalera principal, ejecucion de la escalera interior de servicio; del pozo para el mareógrafo y del pozo y conducto para los desagües.

Los gastos que todas estas obras han ocasionado ascienden á las cantidades siguientes:

MESES.	JORNALES. Pesetas.	MATERIALES. Pesetas.	TOTALES. Pesetas.
Julio de 1874. . . .	5.274'01	5.911'62	11.185'63
Agosto.	5.090'24	2.766'43	7.856'67
Setiembre..	4.494'84	1.502'75	5.997'59
Octubre.	4.801'22	524'98	5.326'20
Noviembre.	4.709'50	1.294'17	6.003'67
Diciembre.	4.432'65	2.151'70	6.584'35
Enero de 1875. . . .	5.059'73	344'48	5.404'21
Febrero.	3.686'18	6.216'07	9.902'25
Marzo.	2.796'38	1.809'60	4.605'98
Abril.	5.529'03	5.466'04	10.995'07
Mayo.	5.586'57	6.286'40	11.872'97
Junio.	4.373'74	4.296'42	8.670'16
TOTALES. . .	55.834'09	38 570'66	94.404'75

Cuyas cantidades pueden considerarse resultado del coste de las obras que aproximadamente pueden apreciarse del modo siguiente:

	Pesetas.
La escollera arrojada bajo el agua.	16.500'00
La escollera colocada con grua bajo el nivel del mar.	22.840'00
La escollera del macizo del morro del Oeste. .	14.327'00
La fábrica de sillería para el cuerpo principal del morro del Oeste.	9.890'00
Los acopios de sillería aplantillada para la banqueta del morro del Este y coronacion del de el Oeste.	19.550'00
La construccion de las escaleras, de los arcos, bóvedas etc. por esceso en la mano de obra.	4.000'00
El acopio de ladrillos..	472'00

Suma anterior. . . .	87.579'00
Las mamposterías de los macizos y de los cimientos para los edificios proyectados. . .	5.200'00
Mano de obra de diferentes trabajos de detalle.	1.625'75
Total. . . .	94.404'75

De esta apreciacion aproximada de lo que han costado las obras resulta:

Que la escollera arrojada al morro del Este ha costado unos 9'50 pesetas el metro cúbico.

La escollera colocada con grua bajo el nivel del mar, paramentada en su contorno formando la fundacion del morro del Este, por término medio resulta á poco más de 14 pesetas el metro cúbico.

El macizo de escollera y ripio del interior del morro del Oeste, á 6'33 pesetas el metro cúbico.

El asiento y labrado de la fábrica de la sillería cuyo material principal desvastado se hallaba preparado en una gran parte, á 45 pesetas el metro cúbico.

La mampostería hidráulica de los macizos y cimientos resulta á 12'50 pesetas.

Queda preparada y labrada la sillería para la coronacion del morro del Oeste y para la banqueta del de el Este.

Como ya se ha indicado, al morro del Oeste, al terminar este año económico, le faltan las dos hiladas de coronacion, la bóveda del almacen, todo el macizo interior en dos ó tres metros de altura, y el enrase á la misma de los cimientos para los edificios, así como las puertas, ventanas, empedrados y enlucidos interiores.

El morro del Este queda preparado para recibir la fábrica superior al nivel del mar; y acopiada la sillería para la construccion de la banqueta.

DRAGADO.

Ya se expuso en la Memoria del año anterior, cuanto convenia que antes de terminarse la contrata del dragado, pudieran emprenderse las obras de los muelles interiores á las cuales han de servir las dragas de necesario ausiliar; para evitar principalmente los mayores gastos, que en otro caso, habrian de exigir tales obras.

Mas desgraciadamente para los intereses públicos, y apesar de los esfuerzos que con prevision cuidadosa ha hecho la Junta, para lograr últimamente toda la lentitud del dragado compatible con la contrata, esta ha terminado ya todos sus trabajos.

Los ejecutados desde 1.º de Julio de 1874 hasta el dia 5 de Junio del corriente año en que concluyeron, son los siguientes:

MESES.	DRAGADO por contrata. Metros cúbicos.	MESES.	DRAGADO por contrata. Metros cúbicos.
Julio de 1874. . .	12.482'40	SUMA ANTERIOR. .	81.721'20
Agosto	12.390'00	Enero de 1875. . .	15.130'20
Setiembre. . . .	13.012,80	Febrero.	13.347'40
Octubre.	13.424,40	Marzo.	15.712'80
Noviembre. . . .	15 076'80	Abril.	11.609'20
Diciembre. . .	15.334'80	Mayo.	12.390'00
SUMA Y SIGUE. .	81.721'20	Junio.	3.586'20
		TOTAL. . .	153.497'00

Se ve por estas cifras, comparándolas con las de los años anteriores, que el dragado ejecutado en cada mes se ha reducido considerablemente; y aun cuando se ha limitado al que ha podido hacer una sola draga, al espirar el año eco-

nómico, tales obras han concluido, y el compromiso del contratista ha terminado.

Las cantidades que se han abonado al contratista por razon de las obras ejecutadas durante el año, han sido las siguientes:

MESES.	Pesetas.	MESES.	Pesetas.
		Suma anterior. . .	156,633'81
Julio de 1874. . .	»	Enero de 1875.. .	»
Agosto.	52,211'27	Febrero.. . . .	52,211'27
Setiembre. . . .	»	Marzo.	»
Octubre.	52,211'27	Abril.	52,211'27
Noviembre. . . .	»	Mayo.	»
Diciembre. . . .	52,211'27	Junio.	»
Suma y sigue. . .	156,633'81	TOTAL. . .	261,056'35

Además de estos gastos se invertieron en el mes de Agosto 1.031'25 pesetas para concluir la estraccion de los restos de un barco, once cañones, balas, trozos de palanquetas, restos de cables y otros efectos que se hallaron en el fondo del puerto y cuya estraccion se preparó en el mes anterior, como se dijo en la Memoria del pasado año.

Estos restos por su forma, su situacion y por el estado de petrificacion de la arena que los recubria, debieron pertenecer á alguna de aquellas naves que en la guerra de sucesion tomaron parte en los sangrientos combates navales que presenció Barcelona, y que debió irse á pique en el paraje en que los cañones se han hallado, casi en el centro de la distancia de la muralla á la escalera del Rey dentro del antiguo fondeadero, que es donde por entonces se hallaba la boca del Puerto, ó donde empezaba el paraje abrigado por el muelle viejo, que en aquella época defendia el Puerto.

Despues de dar cuenta detallada de este hallazgo con todos los datos que se pudieron reunir, registrando la historia de Cataluña, se entregaron á la Comision de momentos históricos de la Provincia, dos de los cañones espresadós, conforme á lo que resolvió la Direccion General de obras públicas en 5 de Noviembre, y los restantes, se ha mandado posteriormente se pongan á disposicion del Sr. Comandante de Marina, segun propuesta del Ministerio de Marina y órden de la espresada Direccion.

Terminada por ahora la operacion del dragado, reasumimos á continuacion, el trabajo hecho por la contrata y los gastos que ha ocasionado.

	Metros cúbicos.	Abonado al contratista. Pesetas.
En 1870 desde Mayo. . . .	83,742'21	93,313'25
En 1871.	521,083'70	874,543'62
En 1872.	551,369'56	938,401'11
En 1873.	423,411'14	756,554'83
En 1874.	184,527'94	324,158'26
En 1875 hasta 5 de Junio. .	71,775'80	104,422'54
	1.835,910'35	3.091,393'61
Saldo de la liquidacion que ha de abonarse. . . .		32,870'83
TOTAL.		3.124,264'44
El presupuesto de estas obras era de.		3.279,699'90
Han costado menos. . . .		155,435'46

El exámen de este estado demuestra la importancia de los trabajos realizados, la actividad que en cada año ha existido, la respetable suma que se ha gastado y la economía que se ha conseguido.

El resultado de tan importantes obras, ha sido el entrar en el puerto los más grandes buques, que antes habian de quedar en la bahía, y ver diseminados por todo su ámbito barcos fondeados que pueden circular con desembarazo, pues en casi toda la estension del nuevo puerto, hasta la línea del muelle de la Paz á la Capitanía ó farola vieja, existe un fondo de ocho metros ó más; y en la mitad esterior del puerto viejo tambien ha quedado el mismo fondo, próximamente hasta la línea de la plaza de Medinaceli á la Machina.

Junto al muelle de la Roqueta se ha dejado sin dragar un pequeño trozo, y en las inmediaciones de la farola vieja, queda una reducida lengüeta ó zona con sondas de 7 á 7 $^1/_2$ metros, y en la mitad más interior del puerto viejo queda una estension con sondas de 6 á 8 metros, escepto un reducido espacio junto al muelle y á la fuente de la aguada, en donde no se ha profundizado nada y hay sondas de 5 á 6 metros.

Este es uno de los resultados más tangibles y beneficiosos que se han alcanzado con el desarrollo últimamente dado á estas construcciones; y sin embargo la Junta, contra sus proyectos se ha visto en el caso de tener que contener su beneficiosa iniciativa y sus legítimos deseos en pró de la actividad de estas obras, que hubieran podido quedar terminadas un año antes, pues que sobraban recursos y medios materiales para realizarlas.

MUELLE DE LA MURALLA.

FUNDACIONES.

Terminadas estas fundaciones hace dos años y trascurrido tambien el plazo de garantía de la contrata que las ha realizado, en el período que comprende esta «Memoria» nada se ha hecho en las obras. Se han recibido definitivamente, y se ha aprobado la liquidacion general de la contrata.

Se han abonado al contratista; por importe de la segunda mitad del 17 por ciento sobre el valor material de las obras, 59.413'98 pesetas; y por saldo de la liquidacion de la contrata aprobada por el Gobierno, 21.501'06; ó en total 80.915'04 pesetas.

FÁBRICA DE SILLERÍA.

Se terminó el acopio de la sillería para este muelle y se activó lo terminacion de su fábrica en toda la parte que ha sido posible, que quedó concluida en el mes de Febrero.

El retraso que esperimenta la construccion de los muelles interiores; el que ha tenido la construccion de las cloacas y la aprobacion de los proyectos pendientes, y los entorpecimientos que está sufriendo la terminacion del terraplen, impide que este muelle, para el que se ha acopiado toda la sillería, pueda concluirse en toda su estension; y este desequilibrio que ha procurado evitarse por la Direccion de las obras, sin haberlo conseguido, ocasiona los consiguientes perjuicios al puerto y á las construcciones, porque retrasará el aprovechamiento de este muelle y habrán de organizarse de nuevo los trabajos, para construir los trozos

que quedan por ejecutar. Ya se hizo tambien una indicacion sobre estos inconvenientes en la Memoria del año pasado.

Se han construido cuatro escaleras bastante espaciosas para el servicio de este muelle, faltando solo para terminarlas, los dos últimos peldaños en tres de ellas y la colocacion de las basas de sillería para los seis candelabros que han de colocarse para alumbrar la escalera principal de desembarco, cuyas basas están ya labradas y preparadas.

Tambien se han colocado, además de los seis argollones para la amarra que se fijaron el año anterior, otros *treinta* y *siete,* quedando los restantes hasta completar los cincuenta que se han adquirido en el presente año, almacenados para cuando se termine este muelle.

Las obras ejecutadas en él, durante el año económico de 1874 á 1875, son las siguientes:

643 Metros cúbicos de sillería acopiada.
109 Metros lineales de sillería asentada en 1.ª hilada.
159 Metros lineales de id. id. en 2.ª hilada.
192 Metros lineales de id. id. en 3.ª hilada.
941 Metros lineales de id. id. en 4.ª hilada.
600 Metros lineales de peldaños asentados.
1845 Metros cúbicos de fábrica construidos.

Cuyas obras han exigido los gastos siguientes:

	Pesetas.
Los sillares acopiados.	61.220'48
La piedra, cemento, cal hidráulica y demás materiales y efectos..	20.717'69
Importe de los jornales.	25.008'88
Total. .	106.947'05

Es de suma conveniencia la conclusion de este muelle para que pueda utilizarse; y por el mismo motivo debiera estar entregado al servicio público el muelle de S. Beltran, continuacion de este, y construido por un concesionario,

pues que la suma escasez de muelles que hay en este Puerto, se hace más notable cada dia, á medida que es mayor la concurrencia de buques y de mercancías; y es de un efecto muy desfavorable para la Administracion pública, ver un muelle hace tiempo concluido sin utilizar, mientras no hay cabida para el desembarco en los demás muelles y se producen conflictos y se aumentan las estadias de los buques, que exigen grandes sacrificios al comercio con la perturbacion consiguiente en el tráfico marítimo.

TERRAPLEN.

Por desgracia tambien estas obras han sufrido entorpecimientos.

La contrata que construia este terraplen que debiera haber terminado las obras á que estaba obligada, en el mes de Diciembre, disminuyó la actividad y solicitó próroga que le fué otorgada por la Junta por cuatro meses; más no habiendo activado las obras, la Junta dispuso que se continuaran por Administracion; y el contratista ha promovido ante la Direccion General de Obras públicas, hace algunos meses, un espediente cuya resolucion se espera y por el cual las obras han sufrido en su marcha dilaciones, que es de desear desaparezcan.

Tambien se han ejecutado por un ajuste unos 7000 metros cúbicos de terraplen, y por los carros de la ciudad que han vertido los escombros y tierras de las obras urbanas, se ha hecho asímismo una cantidad no despreciable que calculamos en 10,000 metros cúbicos.

El terraplen ejecutado durante todo el año económico puede apreciarse en el siguiente volúmen:

	Metros cúbicos.
Terraplen hecho por el contratista.. . . .	22.000
Terraplen hecho por la administracion á cuenta del contratista (aproximadamente).	75.000
Terraplen hecho por ajuste.	7.000
Terraplen que aproximadamente podrán haber formado los carros de la ciudad.	10.000
Total, terraplen hecho.. .	114.000

Los gastos que ha ocasionado, son los siguientes:

	Pesetas.
Julio de 1874 (abonado al contratista).. . .	19.296'62
Agosto..	»
Setiembre.	»
Octubre.	»
Noviembre.	1.710'34
Diciembre.	10.042'67
Enero de 1875.	27.257'74
Febrero.	19.292'23
Marzo.	27,252'81
Abril.	24.583'74
Mayo.	18.778'61
Junio.	8.555'34
Total. . .	156.770'10

Para terminar el terraplen en toda la línea del muelle de la muralla, falta una estension de primera capa de unos 12.000 metros cuadrados que hoy ocupan todavía las aguas del mar y el espacio del embarcadero provisional del muelle de la Paz, además de la segunda capa que convendria ejecutar en parte, con los restos de la demolicion de la muralla.

Aquí conviene hacer observar que aun cuando el espacio sin terraplenar y con agua, que queda comprendido

entre el terraplen en construccion y el muelle, parece á la simple vista incomunicado con el mar, no lo está realmente, sino por el contrario, se halla en perfecta comunicacion, sufriendo las alternativas de variacion de nivel que esperimentan las aguas esteriores, con la ventaja de que las aberturas de comunicacion no permiten el paso á las suciedades que llevan en suspension las aguas del Puerto.

Hubiera convenido que las alcantarillas de desvío de las aguas súcias que construye el Ayuntamiento, se hubieran terminado, pues así se evitaria la pestilencia que producen en su desagüe frente al baluarte del Rey, ensuciando las aguas del puerto. Sin embargo, las obras se hallan muy adelantadas, y es de esperar de los buenos deseos de la Corporacion municipal, que se removerán todos los obstáculos que impidan el concluir unas obras que, por otra parte tan poco necesitan ya, para que puedan prestar su más esencial é importante objeto.

Por parte de la Junta y de la Direccion de las Obras del Puerto, nada se ha omitido para alcanzar el mejor resultado; y de la subvencion autorizada por el Gobierno en 23 de Agosto de 1873, se han satisfecho al Ayuntamiento con destino á tales construcciones 60,000 pesetas.

CONSERVACION Y POLICÍA.

En la conservacion del Puerto, se han ejecutado los trabajos de reparacion de los adoquinados en todo el pavimento de los muelles; se han restaurado los desperfectos de los mismos muelles; se han reemplazado los argollones rotos; se ha repuesto alguna escollera en la parte de los antiguos diques; se han recorrido y pintado los tinglados de hierro, recomponiendo los empedrados y los desagües; se han bacheado y conservado los firmes y pavimentos de las vías públicas; se han reparado las gruas, construyendo para la de vapor una nueva caldera, y cuidado de los demás detalles, que en edificios y embarcaciones corresponden á este servicio.

Los gastos que han ocasionado por todos conceptos, son los que se consignan á continuacion.

MESES.	PERSONAL. Pesetas.	MATERIAL. Pesetas.	TOTAL. Pesetas.
Julio de 1874. . . .	1,181'19	886,29	2,067'48
Agosto.	1,322'38	348'38	1,670'76
Setiembre.	1,247'07	251'51	1,498'58
Octubre.	1,069'63	4,087'52	5,157'15
Noviembre.	991'50	19'06	1,010'56
Diciembre..	1,042'50	186'91	1,229'41
Enero de 1875. . . .	1,047'00	7'30	1,054'30
Febrero.	1,406'94	502'08	1,909,02
Marzo..	3,496'40	125'55	3,621'95
Abril.	1,303'13	484'56	1,787'69
Mayo.	1,252'77	86'55	1,339'32
Junio.	1,258'76	1,698'73	2,957'49
TOTALES. . .	16,619'27	8,684'44	25,303'71

Las vicisitudes de los tiempos, el cambio de Autoridades y de empleados, y la concurrencia de buques, pueden disculpar algun tanto, por más lamentable que sea, el que la policía de los muelles no haya sido como conviene á los intereses públicos, por más grandes que hayan sido los esfuerzos y reclamaciones hechas, par todos los encargados de velar por ella, por esta Direccion y por la Junta. Para lograr lo que conviene en un puerto de esta importancia y que el buen órden predomine y se evite la confusion perjudicial al comercio, y aun al tesoro público, es menester que al apoyo decidido de las Autoridades para corregir los abusos, se unan las disposiciones reglamentarias de la Administracion de Aduanas, para organizar, como es menester y posible, las descargas de las mercancías y el despacho de ellas á fin de evitar los propósitos de los que pretenden especular, con los limitados espacios que hoy existen para el uso de todos, con perjuicio del Estado y del Comercio de buena fe, que desea, indudablemente, el desahogo y buen órden en las faenas, y hallar á la llegada de sus buques muelles donde descargar sus mercancías.

Mucha conveniencia creemos que resultaria para el buen servicio público en todos los puertos, si se establecieran prescripciones concretas á que debieran sugetarse todas las Autoridades y funcionarios que en el tráfico marítimo intervienen, para que todos concurrieran al mismo fin y se evitaran diferencias y competencias poco favorables para lograr en los puertos muy frecuentados, un ordenado servicio.

CONCLUSION.

Resumiendo los resultados principales obtenidos durante el año económico de 1874 á 1875, que se han expresado en esta Memoria, resultan ejecutadas las obras que se indican á continuacion:

1,746	Metros cúbicos de escollera arrojada.
1,620	Metros cúbicos de escollera colocada con grua bajo el nivel del mar.
2,261	Metros cúbicos de escollera y ripio en el macizo del morro del Oeste. Construccion de una gran parte del cuerpo principal del morro del Oeste.
153,497	Metros cúbicos de dragado.
109	Metros lineales de muelle de la muralla con cuatro hiladas.
50	Metros lineales del mismo muelle con tres hiladas.
33	Metros lineales con dos hiladas.
749	Metros lineales de solo 1.ª hilada ó de coronacion; construyéndose además cuatro escaleras y colocándose cuarenta y tres argollones de amarra.
114,000	Metros cúbicos de terraplen. Se han practicado además, los trabajos indispensables para la conservacion y policía de la zona marítima del Puerto.

Los gastos que todos los trabajos hechos han exigido, son los siguientes:

	Pesetas.
Personal y material de la Direccion facultativa..	30.999'37
Construccion de los diques y morros. . . .	94.404'75
Dragado.	262.087'60
Muelle de la muralla.	106.947'05
Terraplen.	156.770'10
Gastos generales y de vigilancia de las contratas..	7.553'75
Subvencion al Ayuntamiento para la construccion de la cloaca de desvío de las aguas sucias.	60.000'00
Al contratista de las fundaciones del muelle de la muralla..	80.915'04
Saldo de la antigua contrata Torner. . . .	7.432'84
Policía y conservacion.	25.303'71
Total. . . .	832.014'21

Unidos los gastos de la Direccion facultativa á los generales y de vigilancia de las contratas, resulta que equivalen á 4 ½ por ciento de la cantidad invertida por todos conceptos en las obras, lo cual, aunque tipo reducido todavía, acusa un momento en los gastos por este concepto, consecuencia de la reduccion que han sufrido los trabajos.

En ellos se han ocupado un limitado número de operarios, de los cuales 16 ó 18 han sido canteros, albañiles y herreros; y en las por contrata de 20 á 30 canteros, 100 braceros y unos 70 carros, aparte del personal permanente de conservacion y policía. En los años de 1872 y 1873 se ocuparon de 1,000 á 1,300 trabajadores.

La Memoria del año pasado terminaba, lamentando las causas que producian la limitacion de los trabajos, y los perjuicios qne resultarian de que su organizacion se destruyera, aparte de los graves inconvenientes de que se demoren las obras que han de dotar al puerto de Barcelona,

de las condiciones y comodidades que corresponden á una estacion marítima de primer órden.

En el presente año debe lamentar la Direccion de las obras, que los perjuicios para ellas se hayan hecho ya sentir; y aun cuando ninguna responsabilidad la alcanza, pues que ha hecho para evitarlo más esfuerzos quizás, que los que el estricto cumplimiento del deber exigia, no es posible, para quien desea el mejor servicio público y el desarrollo de las construcciones de interés general, dejar de expresar, que para que las obras del Puerto de Barcelona, que en las circunstancias más difíciles de nuestro país, se han realizado con una actividad estraordinaria, tomen el desarrollo que se preparaba, y que conviene mucho al interés de la Nacion; y para que lleguen á alcanzar otra vez la importancia que van perdiendo, es de todo punto indispensable, que se consideren estas obras y el proceder administrativo con que se han realizado, desde un punto de vista elevado que, permitiendo abarcarlas en su conjunto, puedan descubrirse bien los obstáculos que se opongan á su marcha para destruirles en su orígen, proporcionando camino fácil, seguro y conveniente para fomentar la iniciativa y la confianza, que manifiestamente el país ha tomado y demostrado, respecto á estas construcciones que tantas ventajas han producido ya al bien general.—Barcelona 1.º de Julio de 1875.—El Director de las obras, Ingeniero Jefe, Mauricio Garran.

El período de actividad de la Junta del Puerto es ya algo dilatado y para que pueda seguirse con mayor comodidad y exactitud su movimiento económico ha considerado conveniente publicar además del estado correspondiente al año económico que acaba de finir, uno general que abrace los ingresos y gastos á contar desde el establecimiento de esta Corporacion hasta el dia 30 de Junio próximo pasado.

ESTADO demostrativo de los ingresos y gastos ocurridos durante el año económico de 1874 á 1875.

INGRESOS:

Procedente del arbitrio del 80 p. % sobre el derecho de descarga, han ingresado durante el expresado período.	881,014'78
Idem de la Grua de Vapor establecida en el muelle nuevo.	1,284'91
Idem de alquileres de locales y almacenes en el muelle nuevo.	14,822'48
Total. . .	897,122'17

GASTOS:

Lo entregado para pago de las obras de los morros, conservacion personal y material de la Direccion facultativa.	213,436'67
Idem dragado por contrata.	313,267'62
Idem fundaciones del muelle de la muralla.	80,915'04
Idem sillería para el id. id. .	61,220'48
Idem terraplen del muelle de la muralla por contrata.	19,296'62
Idem idem por cuenta del contratista del mismo.	136,154'98
Idem idem por ajuste.	6,059'88
Idem subvencion al Exmo. Ayuntamiento por el desvio de las cloacas.	60,000'00
Idem por expropiacion de un almacen de debajo de la muralla..	18,810'00
Liquidacion pagada al Crédito Moviliario como cesionario de los Hermanos Torner por la contrata de estos.	7,432'84
Satisfecho por personal de Secretaria, material, gastos generales, id. ocasionados por el Empréstito, personal y material del bote salva vidas y personal del telégrafo marítimo de Monjuich.	19,913'87
Idem por interéses de los cupones de las obligaciones de la Junta.	245,017'50
Idem por amortizacion de obligaciones.. .	23,500'00
Total. . .	1.205,025'50

Puerto de Barcelona - Dirección - Biblioteca

ESTADO general del movimiento de fondos de la Junta desde su instalacion hasta 30 de Junio último.

INGRESOS:

Recaudado por razon del arbitrio de 80 p.% sobre el derecho de descarga.	4.625.520'04
Producto de siete emisiones de 1000 obligaciones una.	3.500.000'00
Escedente del tipo de subasta.	108.443'62
Intereses de Billetes del Tesoro dados á la Junta en pago y á cuenta de cantidades por razon de dicho arbitrio que habian sido cobradas por la Administracion. . .	23.705'99
Ingresado procedente de jornales devengados por operarios de las obras del Puerto y no satisfecho por no haberse presentado á cobrarlos.	*90'78
Ingresos eventuales.	800'00
Idem de la Grua de Vapor establecida en el muelle.	4.224'89
Idem de alquileres de terrenos del muelle nuevo.	14.822'48
Total. . . .	8.277,607'80

GASTOS:

Entregado para pago de las obras de los diques, conservacion y personal falcultativo.	2.276,568'68
Idem al Contratista del dragado.	3.091,388'51
Idem al de las fundaciones del muelle de la muralla.	839,231'86

* Dicha cantidad se consigna como ingreso, pero debe tenerse presente que habia sido entregada para pagar jornales, y que no habiendo sido satisfechos por la causa que espresa, volvió á ingresar en la Caja de la Junta.

Suma anterior. . .	6.207,189'05
Idem al de la sillería del mismo.	260,360'32
Idem al del Terraplen del mismo.	182,733'50
Pagado por cuenta de este contratista. . .	136,154'98
Pagado al Ayuntamiento de esta capital como indemnizacion por el desvío de las cloacas.	60,000'00
Idem por expropiacion de un almacen de debajo de la muralla..	18,810'00
Idem al Crédito Moviliario Barcelones como derecho habiente de los hermanos Torner por la liquidacion de la contrata á cargo de éstos..	7,432'84
Idem por el Terraplen por ajuste. . . .	6,059'88
Personal de Secretaría de la Junta. . . .	75,058'13
Gastos generales y material de oficinas. .	30,918'91
Gastos ocasionados por el Empréstito. . .	14,466'62
Quebranto sufrido en la negociacion de los billetes del Tesoro.	26,710'53
Personal y material del bote salva vidas. .	1,178'26
Idem del Telégrafo marítimo de Monjuich.	817'50
Idem por devolucion de derechos pagados de más por varios buques.	21,047'75
Idem por intereses de los cupones de las obligaciones de la Junta..	663,040'00
Idem por obligaciones amortizadas. . . .	23,500'00
Idem por jornales pagados á uno de los operarios que no se habia presentado al cobro.	4'38
Total. . .	7.735,482'65

RESÚMEN.

Ingresos.	8.277,607'80
Gastos.	7.735,482'65
Existencia. . .	542,125'15

DEMOSTRACION.

Existencia en el Banco de Barcelona.	537.704'79	
Idem en caja.	1,431'37	
Idem en poder del Agente de Madrid.	140'62	542,125'15
Liquidacion pendiente con la Administracion económica. .	2,848'37	

Del estudio del último estado que acaba de insertarse, se saca una impresion grata en el sentido de que, apesar de referirse á un período de extraordinaria perturbacion y desconcierto para España, han continuado sin interrupcion las obras del Puerto, desplegándose generalmente una actividad notable de que pocas obras públicas de nuestra Nacion podrán dar igual ejemplo en el mismo período. Y esta impresion es más lisongera todavía, si se tiene en cuenta que la importantísima cantidad de cerca de ocho millones de pesetas que por todos gastos se han satisfecho, es debida al generoso esfuerzo de Barcelona, ya pagando un arbitrio especial que recarga el valor de las mercancías que se desembarcan ó ya acudiendo con solicitud á todas las subastas de obligaciones del Puerto, dando con ello muestra de la simpatía con que la mejora es generalmente mirada y de la confianza que inspira la Junta que acude al crédito público para realizarla.

El exámen del estado que se refiere al movimiento del año económico último y su comparacion con los de los ejercicios anteriores, produce tambien favorable efecto, cuando se observa que los ingresos por razon del arbitrio han crecido en proporcion importantísima; porque con ello se prueba la mayor frecuencia de nuestro Puerto debida en gran parte á las mejoras que ya ha experimentado y las consiguientes ventajas que para el público Erario y para Barce-

lona provienen y provendrán cada dia en mayor escala de las obras.

Pero cuando la atencion se fija en la actividad de estas, el efecto dista mucho de ser tan agradable, porque en el año último los trabajos han menguado de una manera sensible.

En el último párrafo de la Memoria de 1.º de Julio de 1874, espresaba esta Junta su confianza de que la Inspeccion técnica de las obras del Puerto verificada en dicho año por órden del Gobierno por el Ilmo. Sr. D. Juan de Ribera, Inspector General del Cuerpo de Ingenieros de Caminos, Canales y Puertos, produciria para las obras y su ulterior adelantamiento escelentes y provechosos resultados. Tan halagüeña esperanza y patriótico deseo no se han realizado por ahora. La visita de aquel dignísimo funcionario produjo sin duda la órden de 17 de Julio expedida por la Direccion General de Obras públicas, en la cual se reconocen el estado de adelanto y buenas condiciones de ejecucion de las del Puerto; pero aparte de esto no parece que haya ejercido influencia en la pronta resolucion de los expedientes que más interesan, para evitar la paralizacion de los trabajos, á que estamos casi llegando.

Los del dragado han finido por completo, siendo sensible que no se haya podido aprovechar su indispensable ausilio para las obras futuras, segun estaba combinado; los del terraplen que se habian comenzado con gran empuje, habian venido á quedar casi sin curso á consecuencia de las complicaciones con el contratista, las cuales no han sido aun resueltas por la Superioridad; el derribo de los almacenes de la muralla de mar en la parte de la calle de la Paz, se encuentra así mismo tramitándose en el Gobierno Civil desde el mes de Octubre del año último, hallándose todavía algo lejana segun parece la ultimacion de este asunto.

Por otra parte el proyecto de distribucion interior del Puerto que fué elevado á la aprobacion de la Superioridad en Febrero de 1873, y que es la base de grandes é importantísimos trabajos, no ha podido ser resuelto todavía; y él

de construccion del muelle de Poniente que se formó en vista de que la tramitacion del anterior aplazaria por mucho tiempo la ansiada resolucion y se elevó en 15 de Diciembre con el fin de tener trabajos que ejecutar á medida que fuesen concluyéndose las obras en construccion, tampoco ha sido aprobado por ahora. De esta manera contra los deseos de la Junta, contra los propósitos del Gobierno y decididamente contra la conveniencia é intereses del país, ha faltado y sigue faltando posibilidad de emprender nuevas construcciones y desarrollar obras, dando el alimento necesario á la actividad que otramente hubiera podido desarrollarse en gran escala, atendido el aumento de los productos que rinde el Puerto y sobre todo el favor con que el público ha acogido su gran mejora y la solicitud con que proporciona los recursos siempre que al crédito se apela.

Esta falta de trabajos ha sido tanto más sensible, cuanto que ha introducido la desorganizacion en los existentes y ha destruido por su base importantes combinaciones que se fundaban en la actividad de las obras y el equilibrio indispensable entre trabajos y trabajos.

Uno de estos efectos se ha visto en el empréstito. Calculó la Junta del Puerto que en cinco años podria gastar con corta diferencia el importe del que está emitiendo, y puso entre sus condiciones que despues de dicho plazo comenzaría la amortizacion; pero como de este tiempo ha consumido aproximadamente la mitad la dilacion imprevista de los expedientes, se ha encontrado al fin del quinquénio en la necesidad de cumplir lo pactado, dando comienzo á la amortizacion, mientras que por otro lado falta emitir todavía una gran parte de las obligaciones.

La situacion anómala en que por tales caminos ha venido á encontrarse colocada la Junta será tomada en cuenta sin duda por el Gobierno, de cuyas patrióticas miras hay que esperar un esfuerzo para que se salven los indicados contratiempos; y aunque no dejará de ser profunda la huella de los perjuicios que en diferentes sentidos se habrán irrogado á las obras, será siempre de aplaudir todo cuanto

se haga para que acabe ese estado de inaccion forzosa y en alto grado lamentable.

De esta manera podria tener satisfaccion el gran anhelo de la Junta que ha sido siempre corresponder no solo á la confianza del Gobierno, sino tambien á los deseos de Barcelona que está ansiosa de ver terminada la obra del Puerto; y aun cuando mucho se ha conseguido, no puede prescindir de consignar aquí que si hubiera podido obrar con algun mayor desembarazo, se habria hecho sin duda alguna muchísimo más en pró de los recomendables intereses que con el Puerto están vinculados. Y como tiene esta conviccion y al mismo tiempo el sentimiento de no poder prestar al país mayor utilidad, contando con apreciables elementos de los cuales no se reporta hoy el beneficio que se podria, se cree en el caso de consignar tambien aquí, que la Junta necesita, en primer lugar, un apoyo decidido del Gobierno para vencer obstáculos imprevistos que puedan suscitarse y para rechazar ingerencias extrañas á su carácter y naturaleza y exigencias improcedentes. Necesita despues una iniciativa racional libre de ciertos trámites rituales que, sin servir de garantía eficaz, causan dilaciones y estorban la accion útil. Su organizacion, el objeto por que fué creada, los precedentes que determinaron su institucion y hasta el instante mismo de su nacimiento, revelan que se la dió vida para funcionar dentro de una órbita desahogada donde pudiese moverse libre de trabas de una centralizacion inconveniente. Si este espíritu y tendencias se desnaturalizasen, la Junta del Puerto no tendria razon de ser; su pensamiento y accion se hallarian cohibidos, y no seria posible que se dedicara con decision á estudiar las grandes obras que faltan y á preparar con celo los medios de la pronta realizacion de estas mejoras. Necesita por último estabilidad, precision y fijeza en sus atribuciones, porque las contínuas variaciones matan el estímulo y la vaguedad no deja el espíritu tranquilo sobre las consecuencias ó compromisos de lo que se emprende y esta incertidumbre es á propósito para destruir toda iniciativa y esterilizar todos los elementos.

Con el apoyo del Gobierno, con la libertad racional de su Reglamento debidamente aplicado y con el deslinde exacto de sus atribuciones, puede ser todavía la Junta una institucion utilísima, porque su crédito puede mantenerse incólume, sus recursos seguirán siendo proporcionados á sus necesidades y sus aspiraciones serán siempre, como han sido hasta aquí, dejar satisfechas las necesidades que reclaman el interes y la opinion pública.

No hay que desconfiar de que el Gobierno hará en este sentido cuanto de él dependa, alentando así á la Junta en sus esfuerzos y al país en sus esperanzas de ver concluida sin larga dilacion y con buenas condiciones la obra del Puerto; ni hay que desconfiar tampoco de que presidirá, como es absolutamente necesario, en la resolucion de los expedientes que con el puerto directamente se relacionan, con criterio patriótico y elevado que, dejando á un lado interesadas miras particulares y rechazando las combinaciones aconsejadas solo por la pasion ó por el negocio, atienda con la debida preferencia al servicio y comodidad generales y tenga fija la mirada en el porvenir de Barcelona y su puerto, cuidando con sábia prevision de apartar motivos de dificultades y conflictos que pudieran nacer de la funesta ingerencia de intereses de carácter privado creados ó que se creen en lo sucesivo; mal grave por todo extremo, de cuyos efectos por desgracia viene teniendo el comercio de esta plaza bien larga y dolorosa experiencia.

Así la Junta habrá sido útil, y el Gobierno habrá hecho una grande obra.

Barcelona 1.º de Julio de 1875.

El Vice-Presidente,

José Amell.

El Secretario,

Mauricio Serrahima.

Acordada su publicacion por la Junta del Puerto en sesion de 8 de Julio de 1875.

NOTA.

Despues de impresa la Memoria, estados y consideraciones que preceden y cuando estaba para circularse este cuaderno, ha recibido la Junta del Puerto la órden de aprobacion del proyecto del Muelle de Poniente; y en consecuencia á dictado las disposiciones oportunas para la ejecucion de las obras que comprende habiéndose ya anunciado la subasta de las fundaciones de dicho Muelle.