MEMORIA

Universitat de Barcelona
Biblioteca

MEMORIA

SOBRE LOS ACTOS MÁS IMPORTANTES

DE LA

JUNTA DEL PUERTO DE BARCELONA

DESDE SU INSTALACION,

CON UNA

RESEÑA MUY GENERAL DE LAS OBRAS EJECUTADAS,

ESCRITA PARA SER ELEVADA

al Ilmo. Sr. Director General de Obras públicas,

EN EL MOMENTO DE PROCEDERSE Á LA REORGANIZACION DE LA MISMA,

SEGUN EL REAL DECRETO DE 18 DE MARZO DE 1881

y publicada en virtud de acuerdo de 28 de Abril del mismo año.

BARCELONA

ESTABLECIMIENTO TIPOGRÁFICO DE LUIS TASSO

CALLE DEL ARCO DEL TEATRO, NÚMS. 21 Y 23

1881

Ilmo. Sr.:

En virtud de disposicion superior (Real decreto de 18 de Marzo del corriente año), debe procederse á la reorganizacion de las Juntas de Puertos. La de esta capital ha considerado que este suceso, que viene á marcar una etapa digna de tenerse en cuenta en su historia, le impone un deber que no se excusará de cumplir; el deber de reseñar, aunque sea de una manera muy premiosa y condensada, lo más importante en que ha debido fijar su atencion, durante los doce años cumplidos que lleva de existencia. Este es el objeto del presente documento.

La Junta saliente, además de haber rendido todos los años sus cuentas al Gobierno, ha creido deber formular y ha formulado, en el momento de ser reemplazada, una cuenta general exactísima y completa de todos los fondos

que han ingresado en su caja y que han salido de ella durante aquel tiempo, dando razon minuciosa de la fecha, modo y forma tanto de los ingresos, como de los gastos. Hay, empero, actos que no se prestan á esas demostraciones numéricas, sino que deben ser por su naturaleza objeto de apreciacion. La Junta ha debido practicar muchos, y al ejecutarlos, ha procedido siempre con la mejor voluntad y el más gran deseo de acierto. De estos actos, no puede rendir hoy cuenta de otro modo que, reseñándolos brevísimamente y sujetándolos de todo punto á la superior apreciacion de V. S. Ilma., de quien quisiera que pudiesen merecer justamente la aprobacion.

Los motivos, la justificacion y las explicaciones de tales actos, se encuentra ámpliamente en los expedientes respectivos.

De muchos años á esta parte, el ensanche y mejora del Puerto constituían una aspiracion universal en Barcelona; la necesidad de tales obras era apremiante y cada dia con mayor intensidad sentida. El Gobierno se había preocupado de ella, había dictado várias disposiciones y formado proyectos y emprendido los trabajos; pero los fondos necesarios, que debían ser muy cuantiosos, ó faltaban, ó se distraían fácilmente en otras atenciones; y de ahí que, áun cuando desde 1865 á 1870 se hicieron por el Gobierno directamente obras de alguna importancia, éstas eran insuficientes todavía para la ejecucion de un pensamiento que no admitía dilaciones, y casi exigieron por otra parte la inversion de todos los fondos que había disponibles para estas obras, como procedentes de los arbitrios.

De esto nació la idea de constituir una Junta especial, que fué creada por decreto del Excmo. Sr. Ministro de Fomento de 11 de Diciembre de 1868, y celebró su primera sesion en 6 de Febrero de 1869.

ORGANIZACION.

Fué natural que se preocupase la Junta ante todo de su propia organizacion y de todo lo concerniente á fondos para las obras.

Estudió, pues, y redactó sin levantar mano su Reglamento, que, sometido á la aprobacion superior, la obtuvo en 26 de Julio de 1869, habiendo sufrido con posterioridad algunas reformas, que no siempre han sido hijas de su iniciativa, sino impuestas por el Gobierno.

Los principios segun los cuales trató de hacer aquella redaccion, fueron los de una descentralizacion prudente y y reflexiva, que asegurase á la Junta la necesaria intervencion en todo lo relativo á obras, directa ó indirectamente relacionadas con el puerto, y una iniciativa suficiente para cumplir bien y con desembarazo el objeto de su institucion, y diesen al propio tiempo al Gobierno los medios de una fiscalizacion eficaz y constante de todos los actos de la Junta, pero muy particularmente de cuanto se relacionase con el ingreso é inversion de los caudales que hubiese de administrar. Dió importancia muy principal al sistema de publicidad en todo lo relativo á fondos y obras, como garantía de conveniente administracion, añadida á la de tener representacion en su seno la Excma. Diputacion Provincial, el Excmo. Ayuntamiento, la Junta de Agricultura, Industria y Comercio, la Autoridad de Marina, el Ingeniero Jefe Director de las Obras, que fué al principio el mismo Ingeniero Jefe de la provincia, y la clase de Comerciantes y Navieros por medio de cuatro señores vocales y dos suplentes procedentes de ella y por ella libremente elegidos.

La práctica sincera de este Reglamento, que sirvió de norma para las demás Juntas de Puertos de España, dió excelentes resultados; y de ello son testimonio los que desde un

principio se tocaron, así en la actividad y desarrollo de las obras, como en la recaudacion de fondos y en la confianza que inspiró la Junta así que hubo de acudir al crédito, á pesar de hallarse el país en una época por demás calamitosa.

Despues, por causas que esta Junta no debe apreciar, vino á marcarse en las esferas gubernamentales cierta tendencia á interpretar y aplicar los artículos del Reglamento de una manera ménos expansiva, y más tarde se fueron introduciendo modificaciones que acentuaron un carácter de centralizacion, que la Junta no ha podido jamás creer conveniente, dada la índole especial del objeto y de los medios que tiene para realizarlo. Han sobrevenido dilaciones y demoras y una sensible desorganizacion en el órden con que debían irse ejecutando las diferentes partes del proyecto general, que tal vez se hubiesen evitado, si hubiese podido prescindirse de largos trámites más ó ménos lentamente seguidos, de que en diferentes ocasiones se ha dolido esta Corporacion, anhelosa de un procedimiento activo que permitiera satisfacer prontamente, y á la vez con acierto, las necesidades sentidas.

FONDOS.—EMPRÉSTITO.

Al mismo tiempo que se ocupaba la Junta de su Reglamento, se dedicaba con una preferencia especial á plantear el sistema de dejar seguros para las obras del puerto, los fondos con que debían ejecutarse. El arbitrio de descarga, base de los ingresos, recaudado por la Tesorería de Hacienda y custodiado en sus arcas, quedaba expuesto á todas las eventualidades y azares de una época de conmocion pública, como la que atravesaba entónces la Nacion española. Las necesidades de todo género se imponían y hubiera sido dificilísimo, áun para las autoridades de más caracterizada

energía, conservar intactos los propósitos de respetar aquellos fondos para su destino especial.

Ante semejantes consideraciones, la Junta se propuso trabajar con persistente empeño hasta lograr, en Marzo de 1870, que se le entregasen diariamente los fondos recaudados; y despues de no pocas dificultades, consiguió regularizar en el sentido indicado este importantísimo servicio, habiendo considerado siempre, como sigue creyéndolo hoy, que sin esta entrega diaria y el correspondiente depósito inmediato de los fondos, á disposicion de la Junta, en el establecimiento de crédito, aprobado por el Gobierno, que merezca su confianza, ni se hubieran podido hacer las obras ejecutadas, ni sería posible en lo sucesivo atenderlas y desarrollarlas con la actividad y regularidad necesarias.

Pero esto no era suficiente; la cifra de las recaudaciones convenció á la Junta de que era indispensable ejercer en la forma posible su intervencion en ellas, y la montó en efecto de acuerdo con el Gobierno; teniendo motivos para congratularse de haberlo hecho. Esa intervencion aumentó la vigilancia, dejaron de ser posibles, ó se hicieron mucho más difíciles ciertos abusos, y el producto de lo recaudado, tanto para el Tesoro público, como para las obras del puerto, creció de una manera notable. Lo recaudado en el año de 1870 á 1871 por razon del arbitrio para las obras importó la suma de 581,963'43 ptas., cuya cantidad llegó ya, en el año económico siguiente, hasta la de 855,726 ptas., excediendo de un millon de pesetas en el año de 1876 á 1877 y sucesivos hasta la fecha.

Con esto quedó establecida una base bastante segura, para que pudiese pensarse sériamente en acudir al crédito. Las obras que habían de desarrollarse consumirían anualmente muchísimo más de lo que podía producir el arbitrio de descarga; pero, dada la seguridad de que ese arbitrio no debía distraerse para otras atenciones, dada la probabilidad de que su producto iría más bien en aumento, y contando

la Junta con que no se le negarían las facultades necesarias para garantir un préstamo, no sólo con las entradas provenientes de dicho arbitrio, sino tambien con los terrenos que se ganasen al mar con las obras y se destinasen á la enagenacion, y con el producto de los establecimientos que se construyesen para los servicios del Puerto, se dedicó á la redaccion de las bases del empréstito, las elevó á la superior aprobacion del Gobierno y la obtuvo con Órden de 28 de Enero de 1870.

La situacion de España era entónces angustiosa, los valores públicos sufrían una depreciacion excepcional, y era por lo mismo en gran manera arriesgado en tales circunstancias lanzarse á solicitar la confianza del mercado para valores de nueva creacion, por una Junta delegada de un Gobierno que no la inspiraba sino en el límite que acusaban las diarias cotizaciones. Por esto hubo de señalarse un interés del 7 por 100, por esto hubo necesidad de comunicar á las nuevas obligaciones el mayor grado de independencia posible respecto de toda intervencion oficial, y por esto los señores vocales, que en aquella fecha constituían la Junta del Puerto, hubieron de hacer uso de sus gestiones, de su influencia y quizás de su mismo crédito personal para asegurar el éxito de las primeras emisiones, que no dejaban de ser un problema difícil y trascendental para el Puerto.

Afortunadamente, el éxito más favorable coronó los esfuerzos. En la primera emision de mil obligaciones, se solicitaron más del doble número, habiéndose cedido todas á mayor tipo de la par, y en las sucesivas, la demanda fué creciendo y con ella el premio de los títulos emitidos.

Habíase dado, por consiguiente, el gran paso. La construccion del puerto quedaba asegurada; porque las dificultades en punto á capitales habían sido vencidas, y se había constituido una organizacion que tenía condiciones de estabilidad, y de buen régimen, compuesta de elementos interesados permanentemente en la más pronta, más económica y

más acertada ejecucion de esa obra importantísima, base del porvenir de Barcelona.

La Junta del Puerto, al meditar el empréstito y sus bases, consideró que el millon doscientos cincuenta mil duros de su importe podría ser invertido en obras en el espacio de muy cortos años, y este su pensamiento resultó confirmado en los primeros, porque en el espacio de cuatro años se encontró en el caso de hacer emisiones escalonadas por valor de 700 mil duros; advirtiendo que jamás hizo una emision, sin que estuvieran muy próximos á agotarse los fondos existentes en caja y los de natural ingreso, ántes de la fecha de aquélla, como lo muestran sus cuentas y las Memorias anualmente publicadas.

Mas por desgracia, sus halagüeñas previsiones, que parecían muy naturales y bien fundadas, se deshicieron demasiado pronto, por efecto de los trámites y expedientes con que no había contado lo bastante.

Al fundarse la Junta, había ciertas obras aprobadas ya, y en ellas pudo desplegarse desde luégo una actividad que todavía recuerda Barcelona con complacencia. Para emprender las que no estaban en el mismo caso, que eran muchas y de importancia, se elevó en Mayo de 1871 á la aprobacion superior, el proyecto de distribucion de los terrenos que se ganasen al mar con las obras del Puerto y demás de la zona marítima, formado por el Sr. Ingeniero Jefe Director de ellas. Esa necesaria aprobacion no vino sino 17 meses más tarde, esto es, en 20 de Octubre de 1872, cuando se anhelaba con ansia, por lo que ya influía en la marcha de las obras y en la preparacion de nuevos proyectos. Obtenida la mencionada resolucion, se procedió con toda actividad por el Sr. Ingeniero á completar el estudio y terminar el proyecto de distribucion interior del fondeadero del Puerto, que se presentó terminado en 13 de Febrero siguiente, y fué elevado á la aprobacion de la Superioridad, despues de examinado é informado por el Sr. Comandante de Marina, y

despues de haberlo expuesto la Junta á la vista de los navieros, comerciantes y marinos, de oir las opiniones de unos y otros y de llamar á su seno á vários de ellos para ilustrar más y más su propio criterio.

DILACIONES EN LA TRAMITACION Y DISMINUCION DE ACTIVIDAD EN LAS OBRAS.

De la ultimacion del citado expediente, dependía la preparacion de vários otros proyectos y la ejecucion de obras muy cuantiosas, y por esto hubiera sido en alto grado conveniente evitar todo retraso, que de necesidad habría de reflejarse en los trabajos, produciendo disminucion de actividad y tal vez inaccion forzosa, aparte de otros inconvenientes de consideracion.

Pero las discusiones sobre la conveniencia y forma de las obras interiores del Puerto y sobre la prolongacion del dique del Este, que promovía de nuevo una cuestion ya resuelta anteriormente, se animaron de un modo extraordinario en aquella sazon, sin que aquí sea necesario penetrar en la investigacion de las causas; el Gobierno consideró conveniente abrir pública informacion sobre estos asuntos, y áun cuando su resultado no hizo variar un ápice en cosa alguna fundamental del aludido proyecto, sin embargo se consumió en estos debates y estudios el tiempo larguísimo de unos cuatro años muy próximamente, supuesto que la órden de aprobacion no se recibió hasta el dia 10 de Enero de 1877. Entretanto no pudieron emprenderse ni proyectarse siquiera, segun queda indicado, las muchísimas y muy importantes que dependían de la aprobacion esperada, y de aquí que la actividad hubo de decaer necesariamente de un modo notabilísimo; hubo de destruirse ó alterarse la relacion entre unas y otras, respecto al órden sucesivo ó simultáneo de ejecu-

cion, y todo ello debió refluir desfavorablemente no sólo en el adelanto general, sino tambien en la economía que de la armónica ejecucion y del equilibrio, de antemano calculado, hubiera debido obtenerse.

Entretanto, la Junta suspendió por completo toda emision de obligaciones, porque no podían comenzarse obras en que emplear los fondos, y el gasto de las que estaban en curso, no sólo no exigía nuevas emisiones, sino que distaba mucho de absorber el importe de los ingresos ordinarios.

ACUMULACION INCONVENIENTE DE FONDOS.

De esto nacía una acumulacion de fondos en la caja de la Junta, mayor cada dia, inconveniente á todas luces, pero inevitable dentro de los procedimientos regulares y de las previsiones más obvias y mejor fundadas. Todo hacía esperar que la resolucion del mencionado proyecto vendría próximamente, y por lo mismo no era del caso recurrir á una amortizacion extraordinaria de obligaciones, único medio, entónces, de dar salida á los caudales, así por lo que hubiera podido perjudicar al crédito esa amortizacion á raíz de las emisiones hechas, como por no exponerse á que de un momento á otro viniese aprobado el proyecto, cuya ejecucion había de absorber en un tiempo relativamente corto los fondos, á la sazon existentes, y mayores sumas que habrían de pedirse á la pública confianza. Resultó, sin embargo, tan larga la espera, y tan grande la cantidad acumulada, por efecto, en parte, del aumento cada dia creciente de los ingresos, que por fin hubo necesidad de acudir al medio indicado, siendo casi seguro que al año, ó ántes, de la última amortizacion extraordinaria, será preciso acudir de nuevo al empréstito, porque tras del mencionado período de calma é inaccion relativa, se ha inaugurado felizmente,

como era previsto, uno de gran actividad y de gran desarrollo de obras, que ha de llevar las del Puerto á un punto muy adelantado.

A propósito de su gestion económica, ha creido la Junta oportuno consignar las explicaciones que preceden, para que V. S. Ilma. tenga, en breves palabras condensada, la razon de aquella acumulacion inconveniente de fondos, que nadie lamentaba más que la propia Junta; la de aquella inactividad relativa durante un período bastante largo, á pesar de existir medios sobrados para trabajar activamente, y la del proceder de la Corporacion, que, léjos de descuidar la buena administracion de los caudales que se le habían confiado, comprendía y deploraba su marcha anómala accidentalmente, y se desvivía por enderezarla, sin que le fuese posible, porque la habían creado y la sostenían, á pesar de ella y de todas las instancias y esfuerzos que sin cejar empleó, sucesos imprevistos, superiores á su voluntad, y que no estaba en su mano desviar ni dominar.

Y en relacion con este asunto, se está realizando en la actualidad, que es período de bienandanza, porque se trabaja activamente, un hecho muy significativo, que demuestra cuán impotente es, en ocasiones, el esfuerzo de la Junta para apartar inconvenientes conocidos y notorios. Al formarse las bases del empréstito, dada la situacion de España y los fines de la Junta del Puerto, era un acto de buena administracion ofrecer y pagar el interés del 7 por 100. Aquella situacion varió, el dinero se ha abaratado mucho, las condiciones del mercado son de todo punto diferentes, y hoy, por consiguiente, no debería pagarse aquel interés, que se ha convertido en excesivo. Ya lo vió hace tiempo la Junta, y en 22 de Octubre de 1879 acudió al Gobierno pidiendo la autorizacion necesaria para la conversion de las obligaciones emitidas en otras, al interés del 6 por 100; pero, á estas horas, no se ha conseguido todavía la resolucion del expediente y se corre peligro, por poco que se retarde, de

tener que hacerse nueva emision al mismo interés y condiciones de las anteriores.

VARIOS ASUNTOS RELACIONADOS CON LA MARCHA DE LA JUNTA.

Al lado de los sucesos referidos, que, por su relacion con la vida económica de la Junta, tenían especial importancia, aparte de la que revestían por su influencia en la marcha de las obras, se han verificado vários otros, que no han dejado de ser motivo fundado de preocupacion y de más ó ménos trascendentales contrariedades.

Ahí está la concesion del muelle de San Beltran. El Gobierno conoce bien cuántas han sido las reclamaciones y las quejas que ha motivado, cuánta la perjudicialísima lentitud de sus obras, cuántos los inconvenientes y perturbaciones que ha causado constantemente en las construidas por la Junta, así por las dificultades que necesariamente debían nacer de su emplazamiento entre las canteras y el dique de Poniente por un lado, y las demás obras á cargo de la Junta del Puerto por otro, como por los mayores gastos que á las mismas ocasionaba esta interposicion en gran manera embarazosa, por las dificultades á que con frecuencia daba orígen semejante situacion y la manera de entender y aplicar el concesionario sus derechos, y por la falta de armonía y equilibrio entre unas obras y otras, á pesar de ser todas del mismo Puerto, y deber obedecer á una misma necesidad y á un mismo pensamiento. Y despues de todas esas molestias y perjuicios pasados, debió y deberá todavía preocupar á la Junta dicha concesion, por cuanto con ella se ha desviado la línea del citado muelle de Poniente, llevándola hácia la Roqueta é invadiendo espacios destinados á los diques de carena, y por cuanto en virtud de la interpretacion que ha

conseguido el concesionario de las cláusulas ó condiciones de la concesion, se le han adjudicado extensos terrenos que son y serán cada dia más necesarios para los servicios públicos, y que en su dia habrán de ser objeto de cuantiosas indemnizaciones, si llegan á expropiarse, como es de prever, ya para las necesidades del Puerto, ya para el ornato, desahogo y servicios de la zona urbana. Esta funesta concesion, otorgada con la mira de aliviar al Puerto de gastos y sacrificios, ha sido y seguirá siendo una gran desgracia y una causa de mayores desembolsos y perjuicios que debe lamentarse y servir de enseñanza, para evitar que los intereses particulares se ingieran entre los servicios públicos para explotarlos con detrimento.

Ahí están, asimismo, los terrenos ganados al mar con las obras en la falda de Monjuich, que, despues de haber sido inscritos en el Registro de la Propiedad en garantía de las obligaciones del empréstito, prévia la autorizacion correspondiente, han sido invadidos sin audiencia de la Junta y á pesar de sus reclamaciones, hasta el presente desatendidas, por la construccion del ferrocarril de Valls y Villanueva á Barcelona, á cuya empresa, segun parece, entregó parte de ellos la Administracion Económica por órden del Sr. Gobernador civil, áun cuando en sus inventarios no figuraban dichos terrenos.

Ahí está, igualmente, el emplazamiento de la estacion de dicho ferrocarril, junto al dique de Poniente y á la parte exterior del mismo, que se decretó sin audiencia de la Junta, á pesar de las prescripciones de su Reglamento. Esta Corporacion ha expuesto reverentemente al Gobierno los graves inconvenientes que, á su entender, ha de causar esta obra á la entrada del Puerto, por lo que ha de avanzar hácia su boca el muro de contencion que la empresa del ferrocarril habrá de construir; á las obras del mismo, por las dificultades que el emplazamiento de dicha estacion ha de traer á la explotacion de canteras y á la desahogada comunica-

cion entre ellas y dichas obras; y á los servicios presentes y futuros del Puerto por los espacios que ha de ocupar, indispensables á los mismos. Bien debe esperar la Junta de la la ilustrada rectitud y patriótico celo de V. S. Ilma. que, una obra de orígen reciente y de una empresa particular, no será favorecida en perjuicio de una más antigua, que es del Estado, y que en punto á su pública utilidad es muy superior tambien al proyecto del ferrocarril mencionado, y esta esperanza la alienta en la defensa de los derechos de la importantísima obra nacional que tiene á su cuidado, y en la cual tiene Barcelona puestas sus afecciones y radicado su porvenir.

Mucho ha ocupado, asimismo, á la Junta, la cuestion de policía en los muelles. No tiene necesidad de consignar aquí, que el desórden ha venido siendo grave casi siempre, acentuándose en ciertos momentos hasta llegar á los conflictos. Las reclamaciones del Sr. Ingeniero y de la Junta han sido constantes, acudiendo á todas las autoridades que podían y debían entender en el asunto. Ha debido ocupar tambien con frecuencia la superior atencion del Gobierno sobre el particular; y por desgracia, el mal ha continuado, sin que se haya recogido el fruto de esa gestion, contínua, persistente y molesta quizás para dichas autoridades, y mucho para la Junta del Puerto. Sólo la conviccion de que se trataba de un asunto importantísimo, de provecho general para el comercio, necesario para el buen órden, utilidad y legítima economía de todos, ha podido animar á esta Corporacion á reclamar uno y otro dia la necesidad de que se mandasen despejar los muelles, de que no se permitiese que sirviesen de almacen para ciertas mercancías durante semanas y meses, con perjuicios notorios para el servicio general, y de que no se tolerasen una porcion de abusos por demás dignos de séria represion y absolutamente contrarios á las disposiciones reglamentarias. No puede, sin embargo, dejar de consignar la Junta, que, de algun tiempo á esta

parte, se observa un propósito firme en el Gobierno Civil de volver las cosas á su situacion normal y regular, siendo muy apreciables los resultados que se han conseguido, y siendo de esperar que tan loables procedimientos acabarán por establecer el órden y arraigar la observancia de la legalidad, que por tanto tiempo había quedado como eclipsada.

La mejora del Puerto, el aumento de muelles, los nuevos servicios que en ellos han de desarrollarse y la experiencia de lo pasado, hacían necesario el estudio de un nuevo Reglamento para el buen órden y policía, y lo verificó muy concienzudo el Sr. Ingeniero Jefe Director de las obras, adelantándose á las prescripciones de la ley de Puertos últimamente publicada, y sometiéndolo á la Junta, la cual, despues de examinado, ha tenido la honra de elevarlo al Gobierno con su informe para que se digne adoptar, sobre este punto interesantísimo, una resolucion que acabe los males y desórdenes que se han apuntado y que conoce y lamenta hace años el Comercio de Barcelona.

Los abusos á que se acaba de hacer referencia, tienen su nacimiento en el afan desmesurado, é injusto muchas veces, de lucro ó de economía; y este mismo orígen hay que reconocer por regla general en la propension que se ha observado y que frecuentemente ha debido combatir la Junta á obtener concesiones, establecer ciertas industrias y crear servicios de utilidad dudosa en los espacios y terrenos que con las obras se han conquistado al mar y se han convertido en recintos abrigados y seguros ó en muelles. La Junta ha partido siempre del principio de mantener libre de derechos particulares la obra de uso público y de dominio del Estado, á fin de que tales derechos no embaracen, ahora ó con el tiempo, el libre ejercicio de los de la Nacion y no sean obstáculo á la utilidad general. El establecimiento enfitéutico otorgado por el Real patrimonio á favor de D. Rafael Deás de la Real Machina, y de vários terrenos y almacenes del otro lado del Puerto y la concesion del muelle

de San Beltran, de que ántes se ha hecho mencion, han arraigado firmemente el convencimiento de las funestas consecuencias que suelen traer esos actos, en virtud de los cuales se ponen frente á frente el interés público y el privado, la conveniencia de todos y el derecho de uno que la contraría y tiende á subordinarla á sus miras particulares.

Ha proporcionado tambien tarea y motivos de preocupacion á la Junta, la expropiacion de los almacenes de la Muralla, de la calle de la Paz y del muelle viejo que han de ser y en gran parte han sido ya derribados. No corrían, es verdad, á su cargo ni bajo su direccion los expedientes incoados para el justiprecio de aquellas fincas; pero las dificultades de diversa índole que surgieron, las pretensiones encontradas, hasta cierto punto naturales é inevitables en tales expedientes, y las desviaciones del procedimiento que por desgracia hubieron de hacerse notar, producían tales y tan lamentables dilaciones, que la Junta no podía apartar su pensamiento de este asunto, ni áun la gestion en cuanto cabía que la ejerciese. Por fortuna, los obstáculos quedan removidos, el asunto está dominado, los almacenes de la Muralla han sido expropiados y han desaparecido, se ha adjudicado y aprobado el remate para el derribo de los de la calle de la Paz, y todo hace pensar que en breve podrá hacerse otro tanto con los del muelle viejo.

Una particularidad debe recordarse respecto de la expropiacion y derribo de una parte de la Muralla y sus almacenes. Está mandado que los gastos sean satisfechos, en cuanto á un 60 por 100, por la Junta del Puerto, y el 40 por 100 restante por el Ayuntamiento. Han mediado repetidas comunicaciones para conseguir del Municipio el pago de lo que le corresponde satisfacer, y han resultado sin efecto. En vista de ello, debió acudirse á esa Superioridad, pidiendo autorizacion para adelantar las cantidades que el Ayuntamiento debería haber hecho efectivas, y obtenida con ciertas condiciones, la Junta ha llevado á cabo por sí

sola la expropiacion y el derribo, á fin de no entorpecer indefinidamente la mejora evidentísima que de ello ha de originarse, sin por esto dejar de pedir con instancia á la Corporacion municipal el cumplimiento de tan sagrada atencion, y sin que sea posible consignar aquí el resultado probable de estas reclamaciones, porque como regla general no han obtenido contestacion por parte del Ayuntamiento.

Relacionado con el expediente de expropiacion de los almacenes, está un suceso que no ha podido ménos de llamar poderosamente la atencion de la Junta del Puerto, y que aún deberá llamársela alguna otra vez en lo sucesivo. A vista del ramo de Guerra, y con su aquiescencia, se ha derribado la Muralla y sus almacenes, prévio el pago de su precio á los propietarios, y esto se ha hecho despues de haberse elevado á la Superioridad los correspondientes expedientes, de los cuales la expropiacion y derribo no son más que la consecuencia ó mejor el cumplimiento y ejecucion. Todo esto ha sido bien público, y las cantidades en ello invertidas han sido bien cuantiosas. Sin embargo de ello, hace poco tiempo consignaron los periódicos que el ramo de Guerra había cedido al de Hacienda la mayor parte de los terrenos resultantes del derribo, y le consta á esta Corporacion, por oficios últimamente recibidos, que el Arquitecto de Hacienda se está ocupando de levantar planos y formar manzanas en dichos terrenos, como si no tuviesen en los proyectos por el Gobierno aprobados su destino definitivamente señalado, como si no se hubiesen pagado por una entidad que no es Guerra ni Hacienda los precios de expropiacion y los gastos de derribo, y como si pudiese suceder que, apartando dichos terrenos de la obra pública para la que se han expropiado, se vendiesen para edificaciones particulares. Oportunamente ha tenido esta Junta la honra de exponer á V. S. Ilma. cuanto le consta sobre el particular, y áun cuando no ha dudado ni un momento de que esa Superioridad procurará con empeño evitar toda

suerte de complicaciones que pudieran sobrevenir, sin embargo, como es notoria la importancia y gravedad de los hechos relatados, no ha creido deber prescindir de apuntar en esta Memoria unas indicaciones siquiera sean muy someras.

Son muchísimos otros, como V. S. Ilma. sabe bien, los asuntos que han reclamado la atencion de la Junta durante el período de su existencia; pero como su propósito no es mencionar sino aquellos que más han caracterizado su gestion ó que pueden tener ciertas consecuencias para el porvenir, por esto se abstiene de entrar en la larga lista de los que pudiera someter á la consideracion del Gobierno, concluyendo con apuntar otros dos, para dar cuenta inmediatamente de una manera muy resumida de las obras ejecutadas y de los fondos en ellas invertidos.

Uno es el Telégrafo marítimo de Monjuich, que probablemente hubiera desaparecido hace algunos años, como estaba ya mandado, si la Junta del Puerto no hubiese recomendado repetidamente la conveniencia de su continuacion y no se hubiese prestado á sufragar sus gastos, como lo ha venido haciendo mediante la debida autorizacion de la Superioridad. En virtud de lo dispuesto en la ley de Puertos, este servicio corresponde á Marina; pero hasta el presente, no parece haber estado dispuesto aquel ramo á hacerse cargo de él y costearlo, y por esto había continuado al de la Junta, hasta que, habiendo sobrevenido alguna cuestion de que la Junta debió dar y dió cuenta á V. S. Ilustrísima, ha venido recientemente la órden de supresion de dicho servicio, la cual se ha cumplimentado en el dia 12 del mes corriente, desde cuya fecha no se presta.

El otro es el servicio del Bote salva-vidas, del cual tambien se hizo cargo la Junta por disposicion superior, recibiendo bajo inventario los efectos correspondientes, y dedicándose desde luégo á darle la organizacion correspondiente, á cuyo fin redactó el oportuno reglamento, que fué

aprobado por el Excmo. Sr. Ministro de Fomento con R. Ó. de 18 de Febrero de 1878; nombró una junta de capitanes experimentados y competentes, bajo cuya acertada direccion se ha instruido una tripulacion suficientemente numerosa y escogida, de suerte que el bote está hoy en disposicion de prestar debidamente los servicios á que está destinado.

Tambien este servicio debe pasar al ramo de Marina en virtud de la ley de Puertos; pero tampoco se ha incautado de él hasta el presente, y la Junta, autorizada como corresponde, continúa entretanto sufragando todos los gastos de personal y material que ocasiona.

OBRAS.

La Junta se hizo cargo de su construccion en Julio de 1870. Durante su existencia, se han hecho por la Direccion facultativa cátorce importantes proyectos, cuyos presupuestos ascienden á la cantidad de unos 18 millones de pesetas, lo cual expresa la importancia de los trabajos facultativos realizados. Se han ejecutado obras por valor de unos 10 millones de pesetas, siendo digno de observarse que ninguna de las concluidas ha excedido de sus presupuestos, lo cual demuestra cuán concienzudamente se ha procedido en su confeccion, por el Sr. Director Facultativo. Tambien merece muy especial atencion, la actividad que ha dominado siempre en el estudio y formacion de dichos trabajos técnicos; y, como ejemplos, desea la Junta señalar al Gobierno el proyecto de prolongacion del Dique del Este, el cual fué mandado hacer por la Superioridad en Diciembre de 1876, y

fué presentado á la Junta en Enero siguiente; y el de ejecucion de los muelles de Barcelona y la Capitanía, el cual fué entregado á la Junta en Abril de 1877, siendo así que el de distribucion del fondeadero, del cual dependía, se había recibido con la aprobacion superior á principios de Enero del mismo año. Y es de justicia añadir á todo esto, que en la Direccion facultativa se ha procedido siempre con celo y prevision tan recomendables y oportunos, que, ni una sola vez, los proyectos y demás trabajos á ella confiados han dejado de presentarse con la anticipacion necesaria, para que, mediante una tramitacion regular, pudiesen ponerse en ejecucucion en el momento más conveniente.

Las obras construidas, han sido las siguientes: los diques de cerramiento, de los cuales, el del Este, tiene una escollera que llega hasta 20 metros de profundidad, bajo el nivel del mar; y una gran parte de los morros, principalmente del Oeste.

La construccion del muelle de la Muralla de mar y Atarazanas, fundado á ocho metros de profundidad, comprendiendo esta obra, como partes importantes, el terraplen, las fundaciones de hormigon, el coronamiento de sillería, los desagües y arbolado que están en notable estado de adelanto y la demolicion de los almacenes y del extenso terraplen que formaba la Muralla á que estaban adheridos, que está casi terminada.

El desvío de las aguas sucias de la ciudad que afluían al puerto, el cual promovió la Junta y lo subvencionó con 15,000 duros entregados al Excmo. Ayuntamiento de esta ciudad, que es quien ha realizado la obra.

Una parte muy importante de los muelles de Barcelona, de la Capitanía y de Poniente.

La mejora del muelle de S. Beltran y de otros muelles.

Las obras de conservacion y reparacion de todo lo existente.

El dragado, que ha exigido la extraccion de más de dos millones de metros cúbicos, y que ha hecho desaparecer

por completo la barra ó tasca, peligro permanente para los buques.

El tren de limpia, para hacer constantemente la del Puerto y mantener su fondo á la sonda necesaria, creyendo la Junta que con esta adquisicion, que costó 500,000 francos, se ha dotado al Puerto de un elemento indispensable para su conservacion y de un auxiliar poderoso para las obras submarinas que en lo sucesivo habrán de hacerse.

Las obras fueron reconocidas por órden superior, en el año 1874, por el Inspector general D. Juan de Ribera, habiendo sido su exámen, detenido, concienzudo y tan sério como debía practicarlo una persona de su respetabilidad y competencia. A consecuencia del informe emitido por este dignísimo funcionario, la Junta tuvo la satisfaccion de recibir la Órden de la Direccion General de Obras públicas de 17 de Julio de 1874 que dice así: «Esta Direccion general se ha enterado con satisfaccion, del resultado de la visita practicada por el Inspector D. Juan de Ribera á las obras del puerto de Barcelona, confiadas 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 actividad é inteligencia del Ingeniero encargado de su direccion.»

En medio de los sinsabores que ha tenido la Junta en el desempeño absolutamente patriótico y desinteresado de sus funciones, no dejó de alentarla y satisfacerla este lisongero resultado de sus afanes y de los de su muy digno y celoso Director facultativo, y por esto ha querido recordarlo aquí de una manera especial.

Hoy, al reorganizarse la Junta, deja en construccion activa las siguientes obras:

Las del morro del Este. — *Concluido.*
El muelle de Barcelona. — *Concluido.*
El muelle de la Capitanía. — *Concluido.*

El muelle de Poniente.
Las obras de desagüe y arbolado del muelle de la Muralla
El terraplen del muelle de Barcelona.
La demolicion de la Muralla y sus almacenes; y
El muelle de Pescadores.

Deja tambien contratadas ó anunciadas las subastas y concursos de las obras siguientes:

Las de las máquinas y grúas hidráulicas para los muelles, por valor de 676,040 pesetas.

Las de adoquinado del muelle de la Muralla, por valor de 279,464 pesetas 95 cénts.

Las de los norays para el muelle de San Beltran, por valor de 10.428 pesetas 31 cénts.; y

Las de las vias de hierro para los muelles, por valor de 638,411 pesetas 20 cénts.

La lista de obras en curso de ejecucion y de las contratadas ó anunciadas, patentiza que, tan pronto como se han vencido las dificultades que existían y que en otros lugares de esta Memoria se han mencionado, ha renacido la notable actividad que Barcelona y la Junta ansiaban ardientemente.

CONCLUSION.

El resultado de la gestion de la Junta, puede apreciarse á la simple inspeccion de los dos planos que se acompañan; de los cuales el 1.° representa el estado del Puerto en la época en que la Junta comenzó á funcionar, y el 2.° el estado presente.

Cuando esta Corporacion fué constituida, el Puerto estaba abierto á los temporales del 2.° y 3.er cuadrante; los barcos de alto bordo y los de guerra fondeaban en la bahía porque no podían entrar; los muelles eran muy escasos para hacer las descargas; en la boca del Puerto existía la barra ó tasca, y el oleaje rompía en su interior.

Hoy el Puerto está cerrado; los buques pueden fondear con seguridad dentro de él; las operaciones de las descargas se hacen con comodidad y mucha mayor economía; las escuadras de todo el mundo han fondeado en su interior con sus fragatas acorazadas de más calado; todos los buques que han venido en demanda del Puerto han entrado sin dificultad y sin peligro; la tranquilidad y comodidad de sus dársenas, en construccion todavía, no deja nada que desear; la sonda es de 8 metros en casi toda la extension del fondeadero; en un grande espacio, donde fondean los buques de guerra, es de 10, 12 y 14 metros y esta es tambien la de la boca de entrada.

Tiene, además, hoy el Puerto un ante-puerto de 60 hectáreas, donde las barcas encuentran abrigo y seguridad, y unas dársenas de 80 hectáreas de extension, tranquilas y

cómodas, segun se ha dicho; quedando proyectados y en construccion activa todos los medios auxiliares para facilitar y hacer económicas las faenas del tráfico.

En resúmen; el Puerto de Barcelona, que reunía malas condiciones al empezar la gestion de la Junta, es hoy el segundo en importancia y comodidad en el Mediterráneo y está en camino de no ceder muy pronto á ninguno en sus ventajas para el comercio, si se realizan sin tropiezo los trabajos que están proyectados y preparados.

La Junta, por su lado, bien lo procurará, y Barcelona, que tan desprendida se ha manifestado, satisfaciendo gustosa el arbitrio de donde han brotado esos adelantos y mejoras, no escaseará en adelante sus simpatías y auxilios para el coronamiento de la obra; y como el Gobierno ha de seguir mostrando su interés y dispensando su alta proteccion á la misma, procurando facilidades y cuidando de que los intereses particulares no vengan á reproducir entorpecimientos y conflictos, es de esperar que en breve se harán más tangibles todavía los beneficiosos resultados de esa comunidad de aspiraciones y esfuerzos.

Para concluir, cree la Junta que puede permitirse la insercion de una Real órden que constituye una sancion oficial, muy satisfactoria para ella y para su digno Ingeniero, de la apreciacion que acaba de consignar sobre las principales condiciones de que se ha dotado al Puerto con las obras construidas.

Dice así la aludida Real órden de 25 de Febrero del corriente año, comunicada por el Ministerio de Fomento al de Marina: «Excmo. Sr.:=Conformándose con lo propuesto por la Direccion general de Obras públicas, de acuerdo con el dictámen de la Junta consultiva de Caminos, Canales y Puertos, S. M. el Rey (q. D. g.) ha tenido á bien disponer se manifieste á V. E., como de su Real órden lo verifico, la satisfaccion con que se han visto los ventajosos resultados obtenidos con las obras ejecutadas en el Puerto de Barcelona,

cuyos proyectos generales han sido informados favorablemente y con aplauso por las Autoridades que de ese Ministerio dependen, pues en virtud de la experiencia adquirida en todos los temporales de los rumbos del primero y segundo cuadrante, que son los dominantes para aquel Puerto, pueden declararse realizadas las previsiones que se fundaron en las condiciones de los trazados de los diques de abrigo y de la boca del mismo, encareciendo á ese Ministerio la necesidad de que se suprima en el cuaderno de los faros de las costas del Mediterráneo que publica la Direccion de Hidrografía, la observacion de que el Puerto de Barcelona se cierra y que desde él se hacen señales á los buques, cuando no es abordable, lo cual no se verifica.»

Barcelona 20 de Abril de 1881.

El Vicepresidente,

Isidoro Pons.

El Secretario,

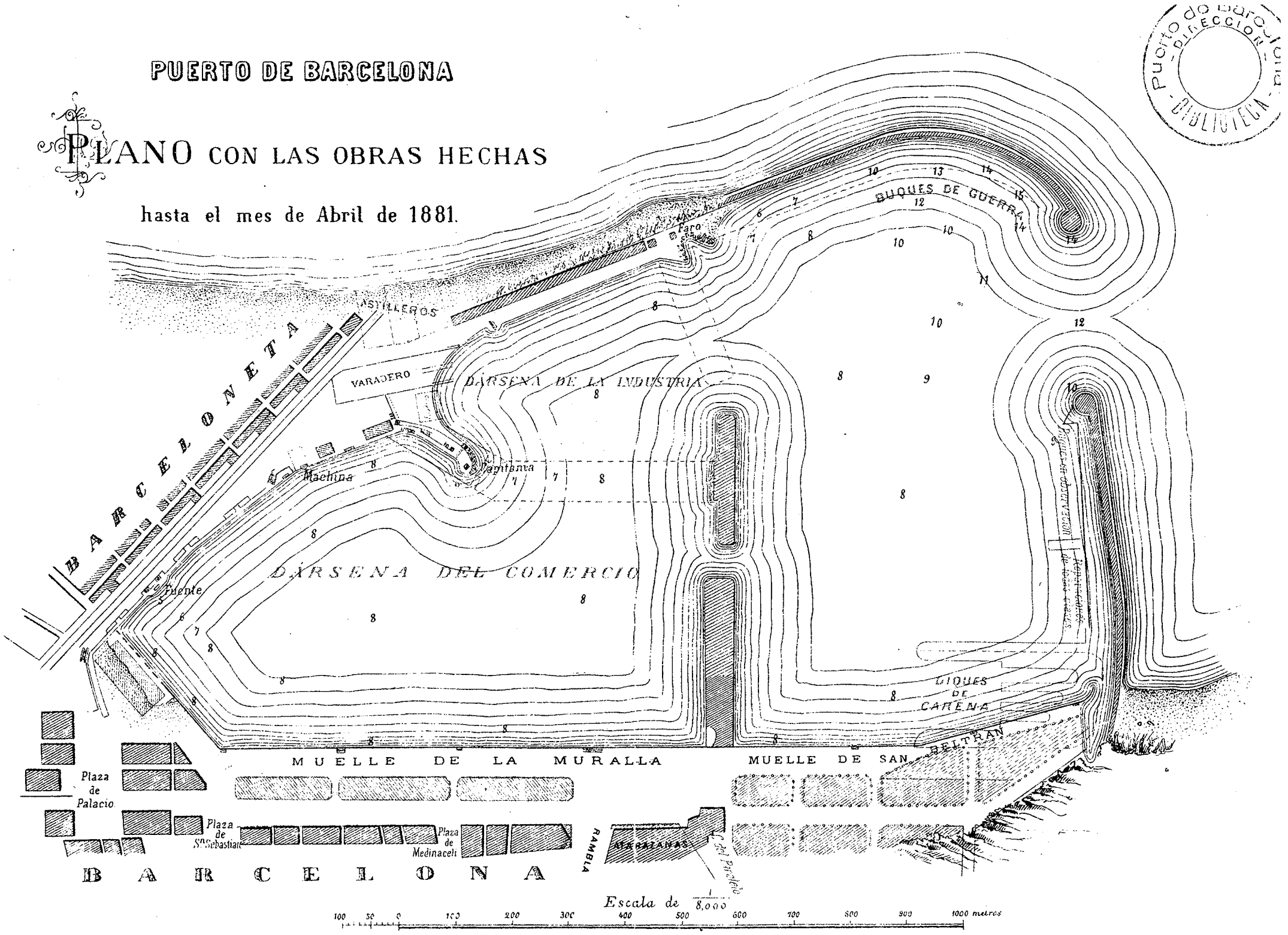
Mauricio Serrahima.

Ilmo. Sr. Director General de obras públicas.

PUERTO DE BARCELONA

PLANO CON LAS OBRAS HECHAS

hasta el mes de Abril de 1881.



B A R C E L O N A

PUERTO DE BARCELONA - DIRECCION - BIBLIOTECA