

los grandes buques en determinadas circunstancias, y que solo podrán utilizar las pequeñas embarcaciones cuando los vientos dominantes permitan su entrada y salida. Creo que el proyecto abortará por sí mismo, y que será ruinoso á sus constructores; y persuadido de este modo de ver, no consentiré que se diga, que por haberme abstenido de esponer mi opinion terminante en este asunto, tácitamente he autorizado que los capitalistas malgasten su dinero, en lo que mis conocimientos me aseguran, que es una especulacion insensata y sin provecho remuneratorio.

Tengo el honor de ser su mas obediente servidor.

ROBERTO STEPHENSON.

24 Great George Street, Westminster.
Julio de 1858.

PUERTO DE BARCELONA.

(Conclusion.)

Hemos hecho ver el malísimo estado del puerto de Barcelona, y los enormes perjuicios que por él está sufriendo el comercio; hemos manifestado que la causa de que tan deplorable estado se haya prolongado hasta aquí está en la ley de 30 de abril de 1856, en virtud de la cual se desechó un proyecto aprobado y se dispuso el estudio de otro nuevo, por medios, cuyo buen resultado era cuando menos dudoso, y que en realidad nada han producido; y por último partiendo del principio que deben remediarse sin pérdida de tiempo los males mas graves que el comercio está sufriendo, hemos propuesto la ejecucion inmediata de las obras que con mas apremiante urgencia, y reconocida justicia reclaman los intereses mercantiles de la segunda capital de España para que los buques puedan entrar en su puerto, y permanecer en él con seguridad. Pero como para nosotros la cuestion de tiempo es la mas

importante, y en todos los asuntos se abrevia el tiempo empleado en su solucion, descartando las cuestiones ociosas, y fijando en su forma mas clara y sencilla las que se hayan de resolver para llegar al resultado final, hemos examinado cuáles son las condiciones á que ha de satisfacer, la disposicion de los muelles con que ha de cerrarse el puerto para que este reuna todas las ventajas que reclama el comercio, marcando los datos que para dicho estudio se han de tener presentes, y la marcha que es necesario adoptar para llegar pronto y con seguridad de acierto al objeto propuesto, que es el de que Barcelona tenga puerto seguro y capaz en el plazo mas breve posible.

Pero al ver que proponemos que el estudio, la aprobacion del Gobierno y la ejecucion de las obras se limite por ahora á los dos muelles que han de formar el recinto general del fondeadero podrá objetarse que de este modo queda el puerto incompleto, y no faltará indudablemente algun optimista, obstáculo deplorable de lo posible, que considere inadmisibile un proyecto que no comprenda dársenas, diques, varaderos, talleres, almacenes y cuantas obras pueden formar parte de un puerto y arsenal de primer orden. Tambien nosotros en tésis general propondríamos que el proyecto abrazara todas las construcciones que definitivamente habrán de ejecutarse en el puerto de Barcelona; pero no lo hacemos porque la cuestion es de estremada urgencia, y la solucion debe darse pronto; y por consiguiente eliminando todo lo que es secundario ó que admite dilacion, y simplificando el problema, se facilita y acelera la resolucion; y por último tomamos en consideracion solo una parte del proyecto, porque esta separacion no perjudica ni complica el estudio y ejecucion de cuanto despues se reconozca que ha de formar parte del puerto de Barcelona. Principiando por el pensamiento atrevido y colosal de convertir en dársena las huertas de San Beltran, si llegara á demostrarse la inmediata necesidad y la conveniencia de esta obra, podria llevarse á cabo en cualquiera época, porque dichas huertas quedan comprendidas dentro

del recinto general del puerto, no solo en todos los proyectos presentados, sino que lo mismo ha de verificarse en cualquier otro pensamiento que se adopte, atendidas las circunstancias de las obras existentes, y la disposicion particular de la localidad. Lo mismo que las huertas de San Beltran, quedan dentro del puerto los terrenos inmediatos á la linterna vieja donde podrian construirse diques y varaderos; é igualmente podrán establecerse cuando se quiera los grandes muelles para la carga y descarga al pié de la muralla del mar, y por frente de Atarazanas; de modo que ningun engrandecimiento, ni mejora podrá proyectarse que no haya de establecerse en el espacio que abraza el recinto general del puerto, y en los terrenos inmediatos á él.

La disposicion que se dé á los muelles que formen este recinto no puede ser tampoco un obstáculo para la introduccion de dichas mejoras: hemos visto que dichos muelles han de proyectarse de modo que los buques tonien el puerto siempre con falicidad y sin peligro, que no penetre en él la agitacion exterior, y que no favorezcan la accion de las corrientes para formar bajos que le perjudiquen: á fin de obtener estos resultados es necesario tomar en consideracion condiciones y circunstancias exteriores; por consiguiente la direccion de los muelles en la entrada del puerto y la magnitud y esposicion de esta entrada pueden considerarse independientes, de las condiciones de orden secundario que nazcan de la disposicion que piense darse á las obras interiores, las cuales naturalmente habrán de sujetarse á las circunstancias de las exteriores de primer orden, que satisfacen las condiciones capitales del puerto, que son, fácil acceso y seguridad. Por todas estas razones el proyecto de cerrar inmediatamente el puerto de Barcelona con las condiciones que llevamos espresadas, es un gran beneficio para el comercio, queda satisfecha una necesidad de primer orden, asegurada la existencia y desarrollo del comercio marítimo de aquella capital, y no puede ser esta obra de tan apremiante necesidad, un obstáculo para ninguna de las ampliaciones ó mejoras que

mas adelante ó desde luego quieran establecerse.

Por el contrario si se piensa en el estudio completo de un proyecto para un puerto de primer orden, la discusion de su division en ante-puerto y dársena ó dársenas, su emplazamiento y respectivas magnitudes, la cuestion de la escavacion de las huertas de S. Beltran, la discusion de su necesidad, de sus ventajas ó inconvenientes, el estudio de su ejecucion, el cálculo de su presupuesto, y la aplicacion al terreno adyacente á aquellas huertas de las construcciones, edificios y demas servicios que deberian situarse inmediatos á esta nueva dársena; el estudio detallado de los diques de construccion, varaderos, y talleres; la determinacion de las nuevas comunicaciones del puerto con la ciudad; las cuestiones á que dé origen la defensa de la plaza; y por último el estudio económico de todas las obras que podrá comprender el proyecto para ver si su costo está en relacion con nuestros recursos, y en el caso probablemente negativo, las nuevas cuestiones para reducir los gastos, suprimiendo, á aplazando algunas construcciones, volverán á retrasar la ejecucion de una obra cuya estraordinaria importancia y necesidad nadie puede poner en duda. Para hacer un estudio general, tal como debe verificarse si ha de ser completo, suponiendo que los encargados ó el encargado de hacerlo se dedique con buena voluntad á llevarlo á cabo será seguramente necesario emplear un año, ó mas si ocurriesen nuevas complicaciones que prolonguen este plazo. Lo contrario es presentar en el papel indicaciones generales de pensamientos mas ó menos aventurados, sujetas á multitud de variaciones al hacer el estudio definitivo de cada parte del proyecto, y acompañadas de presupuestos fundados en apreciaciones inseguras, que han de sufrir alteraciones radicales al llevar á cabo los estudios definitivos, y que por consiguiente no pueden servir de base segura para ningun plan económico. Trabajos de esta naturaleza ni pueden llamarse proyectos, ni pueden servir para ningun contrato ni especulacion, sino se quiere dar origen á un cúmulo de dificultades, y re-

clamaciones en las cuales generalmente salen lastimados los intereses públicos y el crédito de la Administracion.

Hay pues que elegir entre estudiar y ejecutar sin pérdida de momento las obras para cerrar el puerto; ó hacer un estudio general, completo y detallado de un proyecto de puerto de primer orden, empleando en este estudio mas tiempo del que permiten la gravedad é importancia de los perjuicios que sufre el comercio; ó engañar al pais y comprometer á la Administracion con llamados proyectos generales, estudiados en breve plazo; pero que no pueden dar idea exacta de las obras que se han de ejecutar y de su coste y que por consiguiente, no pueden admitirse sin aventurarse en una série indefinida de variaciones en las obras y en las condiciones de lo pactado con la empresa que las tome á su cargo.

Al principiár estos artículos dijimos que no echábamos en olvido que, como paliativo del retardo que con la ley de las Córtes Constituyentes se imponía á la conclusion del puerto de Barcelona, se decretó la prolongacion del muelle del Este, y no queremos concluir sin añadir cuatro palabras sobre este punto. No tratamos de combatir la falta de acierto y la contradiccion que resulta entre la desaprobacion de los proyectos presentados, las disposiciones tomadas para hacer nuevos estudios, y la orden de prolongar el muelle en una direccion que puede no convenir al proyecto que se adopte: esta orden es á todas luces inconveniente y no necesitamos combatirla, puesto que se condena por si misma. Pero la ejecucion de esta obra parcial puede haber creado dificultades por accidentes ocurridos despues que se decretó su realizacion: los temporales que tuvieron lugar en 1856 formaron un bajo cerca del muelle del Este, creemos que la prolongacion de este muelle ha llegado ya á dicho bajo, y como no hay limpia en el puerto de Barcelona, ¿se sienta la base de la escollera de la prolongacion á suficiente profundidad? ¿Se sabe positivamente que hecha la limpia para que los buques que frecuentan el puerto tengan el fondo conveniente, quedará la base de

esta prolongacion, atendiendo á sus dimensiones y demás circunstancias, á la debida profundidad respecto al nuevo fondo del puerto? Estas dudas, además de la naturaleza de la obra nos confirman mas y mas en la idea de la absoluta necesidad de resolver pronto la cuestion del puerto de Barcelona y de cesar por consiguiente en la ejecucion de esta obra parcial, y sin suficiente conexion tal vez con los trabajos generales que hayan de hacerse, segun el proyecto que se apruebe; evitándose así que por otra parte esta prolongacion llegue á ser una nueva complicacion, como hemos temido desde que se decretó, ó si lo fuese ya, logrando que no se agrave esta nueva dificultad.

Hemos visto que bajo cualquier punto de vista que se considere, es tan legitima como urgente la necesidad de dar una pronta solucion á la cuestion de ensanche y abrigo del puerto de Barcelona: por un lado si continúa algun tiempo mas el actual estado lo abandonará gran parte del comercio; porque los buques de porte regular, ni podrán entrar en el puerto, ni estando allí anclados se hallarán con seguridad; y por otra parte hay el peligro de que las obras que hoy se están haciendo sin sujecion á un plan definitivo, y sin resultado inmediato para los males que se lamentan, sean tal vez un nuevo obstáculo en la conclusion general del puerto. En vista de estas circunstancias no dudamos que el Gobierno adoptará las disposiciones convenientes para salir del estado de constante paralizacion en que permanece la terminacion del puerto de Barcelona: creemos que así se hará, fundados en la ilustracion y buen deseo de la Administracion Superior, en el interés con que las Autoridades de Barcelona han visto esta cuestion; y por último, y sobre cuantas consideraciones podrian presentarse, lo esperamos en atencion á la magnitud extraordinaria del mal, á la inmensa importancia de los intereses perjudicados, y al legitimo derecho con que el comercio reclama la conclusion del Puerto de Barcelona.

V. MARTÍ.