

MADRID, 15 DE OCTUBRE DE 1873.

TOMO XXI.

NÚM. 19.

SUMARIO.

Una ley superflua ó perjudicial, por M.— Memoria sobre las obras del puerto de Barcelona.— Programa de premios por descubrimientos de antigüedades.— Situación de los caminos de hierro de Europa en 1868.— Parte oficial.— Bibliografía.— Noticias varias.

UNA LEY

SUPERFLUA Ó PERJUDICIAL (1).

(Conclusion.)

Hay algunos que al parecer creen, que cuando se trata de otorgar concesiones de obras públicas á los particulares no es necesario que la Administracion illustre los expedientes con los informes facultativos; y respecto á la importancia y utilidad de las obras proyectadas, dicen que le basta oír el parecer de las localidades interesadas. No deben ciertamente suprimirse las informaciones públicas, ni ha de prescindirse del parecer de las localidades, á pesar de que la experiencia enseña la escasa utilidad de tales informaciones y dictámenes, y la facilidad con que se arrastra á las corporaciones y particulares á defender proyectos defectuosos, inconvenientes ó irrealizables.

Y no debe extrañarse de que así suceda, porque no se concibe cómo de lo técnico podrá juzgar el que no es facultativo; ni es fácil admitir que cuantos suscriben un escrito en apoyo de un proyecto, han podido estudiarlo y comprender sus condiciones para deducir las ventajas ó inconvenientes que puede presentar.

Todo en la ciencia del Ingeniero es difícil y complicado: todo exige meditacion y estudio, ilustrado éste por las enseñanzas de la experiencia y por los ejemplos de obras análogas; pero entre todas las obras públicas descuellan bajo

(1) Véase el número anterior.

este punto de vista, los puertos. El problema del estudio y de la construccion de los puertos es uno de los más complicados que pueden presentarse, y es, sin duda, difícil abarcarlo en toda su extension, analizarlo en cuanto tiene de complejo, y resolverlo satisfaciendo en lo posible á las condiciones fundamentales que ha de llenar, algunas de las cuales son entre sí opuestas: por esto en varias ocasiones se ha encontrado tan dividida sobre un mismo problema la opinion de distinguidos Ingenieros y Marineros, y la de corporaciones altamente respetables. Para el puerto de Argel se estudiaron por facultativos competentes siete proyectos distintos, y tampoco estuvieron acordes las corporaciones que sobre ello dieron su parecer: en Inglaterra para el puerto de Douvres se presentaron tres proyectos debidos á hombres de primer orden en la ciencia, y en el puerto de refugio de Hollyhad, despues de empezadas las obras se ha variado el proyecto, abandonando parte de lo construido. Cuatro proyectos se habian propuesto para el puerto de Valencia ántes de aceptarse el que se ha realizado; y para el de Barcelona se han formulado hasta veintinueve proyectos por Marineros, Pilotos, Prácticos é Ingenieros: otros muchos ejemplos podrian presentarse para patentizar las dificultades que el problema presenta.

Si esto se verifica con los facultativos que por sus estudios y por su experiencia conocen estas materias, es mucho mayor el peligro de que incurran en error los simples particulares que no tienen aquellos conocimientos, ó que pretenden suplirlos con una práctica siempre insuficiente y muchas veces nula, y que son, no obstante, llamados para apreciar la solucion de tan difícil problema. Entre varios ejemplos que comprueban lo que acaba de manifestarse, se puede citar el hecho de que, habiéndose presentado hace pocos años, para el puerto de Valencia, un pro-

yecto de reforma del que está aprobado, aceptando ciertas condiciones, y entre ellas la de que el puerto debía cubrirse de los mares del SE., lo aprobaron con entusiasmo 47 pilotos, patrones y hombres de mar: y más adelante, 12 de estos individuos aceptaron igualmente otro proyecto de condiciones diferentes, entre las cuales figuraba la de que el puerto debía abrirse al ESE.; y otros 13 de los 47 expresados que cuando se ocuparon del primer proyecto fijaron el viento del NE. como el de los temporales dominantes que habian de tomarse en cuenta para el proyecto, al tratarse del segundo expresaron que el viento que con el mismo objeto se habia de considerar era el NNE. Por el contrario, en el mismo puerto de Valencia, de los que defendieron el segundo proyecto, y por consiguiente, afirmaron que el viento de los temporales dominantes era el NNE., 18 manifestaron formalmente despues, que el viento de dichos temporales era el del NE. Y por último, no faltó quien habiendo apoyado sucesivamente los dos proyectos citados y sus condiciones diferentes, manifestó que ignoraba cuáles eran los vientos de temporal en Valencia.

En las informaciones practicadas para determinar el sitio de la bahía de Cádiz en que debian ejecutarse las obras del puerto, y en la costa de Asturias el emplazamiento del puerto de refugio que en aquel litoral se debe establecer, los pareceres se dividieron y se sostuvieron las opiniones con empeño, defendiendo las corporaciones, los marinos y los particulares de cada localidad, como más ventajosa bajo todos conceptos, la situacion del puerto en su misma localidad, presentando datos, afirmando hechos y exponiendo razonamientos opuestos, que muchas veces se excluian de una manera absoluta.

No hace muchos años que algunos que se consideraban competentes, sostenian la conveniencia de introducir en el proyecto y en las obras del puerto de Barcelona una reforma, con la cual se cerraba el puerto 34° más del límite admisible para entrar en él de la orzada, con el viento de temporal, que como límite se ha admi-

tido para base fundamental de la disposicion de los diques y de la boca de aquel puerto. La adopcion de esta reforma hubiera dificultado, y para muchos buques hubiera hecho imposible, la entrada en el puerto con los temporales de Levante, que son los más frecuentes y temibles.

Tambien se podrian presentar otros muchos ejemplos prácticos de semejantes errores y contradicciones, que se explican fácilmente, recordando lo que ya se ha consignado, á saber: que los problemas de que se trata son sumamente difíciles, y que se necesitan conocimientos especiales y una práctica ilustrada en los llamados á resolverlos, circunstancias que no reunen, por más que se les quiera atribuir especial competencia, los que sólo pueden alegar la circunstancia de haber navegado más ó ménos tiempo, ó los que, y éstos son el mayor número, no han hecho otra cosa que disfrutar del espectáculo del mar, y el placer de presenciar el tráfico de un puerto.

Con tales condiciones los informantes incurren en errores y en contradicciones: defienden, no lo mejor, ni lo que más conviene á los intereses de la nacion, sino lo que les imbuyen agentes interesados, lo que favorece á sus particulares intereses, ó el mezquino provecho de la localidad á la cual pertenecen. Así es que los que carecen de conocimientos facultativos no pueden apreciar si la disposicion de los diques, si la magnitud y exposicion de la boca son las más propias para facilitar la entrada con los vientos del mayor número de rumbos posible, y al mismo tiempo proporcionar á los buques fondeados la mayor tranquilidad: tampoco podrán conocer si el sistema de construccion de las obras ofrece suficientes garantías de estabilidad, ó si hay el peligro de que se arruinen, obstruyendo con sus escombros la boca del puerto, ó inutilizando el fondeadero: y todo esto es necesario conocerlo para admitir ó para desechar un proyecto; y por consiguiente, para poder conceder ó negar la concesion; ó para dar la preferencia al mejor proyecto, cuando se presentan dos ó más para la misma localidad.

Las mismas consideraciones y análogos ejem-

plos se podrian presentar respecto de otras clases de obras: y de todos modos se habria de deducir que ninguno de los expedientes de concesion de obras públicas puede resolverse con acierto sin los dictámenes facultativos, y sin el exámen facultativo tambien de los proyectos. Grande error y origen de desaciertos y de injusticias sería el resolver las cuestiones de las concesiones por los informes de los particulares y de las corporaciones locales.

IV.

De las observaciones que se han presentado resulta que si la ley de 20 Agosto se aplica en su sentido recto, es superflua, porque en cuanto á la tramitacion de los expedientes nada contiene que no esté prescrito en el decreto-ley de 14 de Noviembre; siendo imposible de cumplirse el precepto de no detener el curso de los expedientes, cuando hay más de una peticion sobre un mismo objeto, y se han de comparar entre sí los proyectos para dar la preferencia al más ventajoso: y no pudiendo ménos de ser siempre reconocido el derecho, que se confirma por el artículo 5.º de la misma ley.

Esta sería perjudicial si pudiera aplicarse con el criterio de suprimir los dictámenes facultativos de las Autoridades de Marina y de los Ingenieros, ó de posponerlos á los de los particulares y corporaciones no facultativas, cuyos informes ocupan, en estas cuestiones de carácter técnico, un lugar secundario respecto al parecer de los primeros.

M.

MEMORIA

SOBRE EL PROGRESO Y ADELANTO DE LAS OBRAS DEL PUERTO DE BARCELONA, DURANTE EL AÑO ECONÓMICO DE 1872 Á 1873.

INTRODUCCION.

Las obras del puerto de Barcelona bajo la administracion de la Junta creada al efecto han vencido el tercer año de su vida activa.

La simple mirada dirigida desde la orilla del

mar, basta para apreciar bien los adelantos que ya se han realizado y las ventajas que se han obtenido. El ver circular y diseminados los buques por todo el anchuroso espacio que abrazan los diques, patentiza que han desaparecido los bajos ó los obstáculos que ántes se oponian á ello. La boca del puerto se descubre ya en su verdadera posicion y amplitud, y el muelle de tierra, que marcha con actividad, tiene sus fundaciones concluidas y marcada su direccion y situacion distintamente en las superficie de las aguas.

Al empezar el cuarto año de la administracion de las obras por la Junta, y en observancia á su reglamento, ha de darse cuenta del *adelanto y progreso de las obras*, durante el tercero, y se cumple con tan conveniente prescripcion en esta *Memoria*, presentándola en la misma forma con que se han redactado las anteriores.

No han faltado tampoco, durante el año económico de 1872 á 1873, contrariedades para las obras ni para la Junta; pues aparte de los escollos y dificultades consiguientes á las vicisitudes políticas, intereses particulares, disfrazados á veces con impropio ropaje, han procurado y conseguido entorpecer la marcha regular y conveniente de las obras, intentando alguno tambien, aunque inútilmente, quebrantar el alto crédito que merece su administracion, pretendiendo capciosamente amenguar su prestigio para dejar tal vez paso á especulaciones privadas contrarias á la conveniencia pública.

Lamentable es que, en medio de las generales simpatías que merecen obras tan importantes y de los grandes servicios que están ya prestando, con positivos beneficios para la nacion y para Barcelona, existan intereses privados que produzcan tales contrariedades ó destruyan la unidad del pensamiento general que debe prevalecer para que el puerto de Barcelona logre lo que pocos puertos del mundo puedan alcanzar; es decir, que el conjunto de las obras que van ejecutándose, obedezcan á un plan preconcebido para una época de mayor frecuentacion y desarrollo; medio de lograr hoy y mañana la comodidad en todas las faenas y maniobras que han de realizarse en todo su extenso ámbito.