

cia de una comunicación de aquél, viéndose resuelta más tarde.

Y ya en 1929 se entra de lleno en la preparación de los proyectos definitivos, en los que hemos de considerar dos partes: las obras del puerto interior de la Zona franca, de la incumbencia exclusiva del Consorcio, y las de entrada, con las de defensa de la misma, cuyos estudios previos deben llevarse de común acuerdo con el puerto aduanero por la relación que tienen con las ampliaciones del mismo.

Hemos anotado al principio las principales ventajas que reunían los terrenos elegidos para emplazamiento de la Zona, a las que debemos añadir ahora una más, la de la proximidad al actual puerto de Barcelona, que hacía posible el trazado de unas obras de defensa comunes a los dos puertos, formando un solo antepuerto para el servicio de ambos. Para el estudio de la disposición general de tales obras, en el que debían coordinarse los intereses de aquellas entidades, fueron nombrados don Blas Sorribas, ingeniero director de las obras del Consorcio, y D. José M. Jáuregui, ingeniero subdirector de las obras del puerto, que en octubre del mismo año terminaban el llamado "Estudio de la ampliación del puerto aduanero de Barcelona y de la situación de la entrada al puerto franco interior".

En este trabajo, después de considerar varias de

las soluciones que pudieran adoptarse para obras definitivas y provisionales, llegaban a la conclusión de que debiera aceptarse para entrada al puerto interior un punto intermedio de la línea de costa de los terrenos definidos, la desembocadura del canal del Pont de las Vacas, a unos dos kilómetros y medio del actual contradique, proponiendo las soluciones definitiva y provisional de obras que se dibujan en el esquema (Fig. 2.^a) que acompañamos —la primera, como más ventajosa para la navegación, y la segunda, para el aprovechamiento como provisional de la misma entrada definitiva—, cuyos presupuestos respectivos oscilan alrededor de 45 millones de pesetas y ocho millones de pesetas.

Después de una larga tramitación, en la que, dada la importancia del asunto, fué sometido por dos veces a información pública, informando además el Consejo de Obras Públicas y todas las autoridades y entidades interesadas, se aceptaba el punto de entrada propuesto y era aprobada la solución definitiva de las obras exteriores en 8 de septiembre de 1931, quedando para la redacción de su proyecto.

Respecto a la provisional, se desechaba por el Consejo de Obras Públicas la solución propuesta, ordenando la Superioridad el estudio de otra por el norte de los terrenos del Consorcio, punto N de la figura 2.^a, con un canal interior; orden que se cumplimentó por los mismos ingenieros que habían estu-

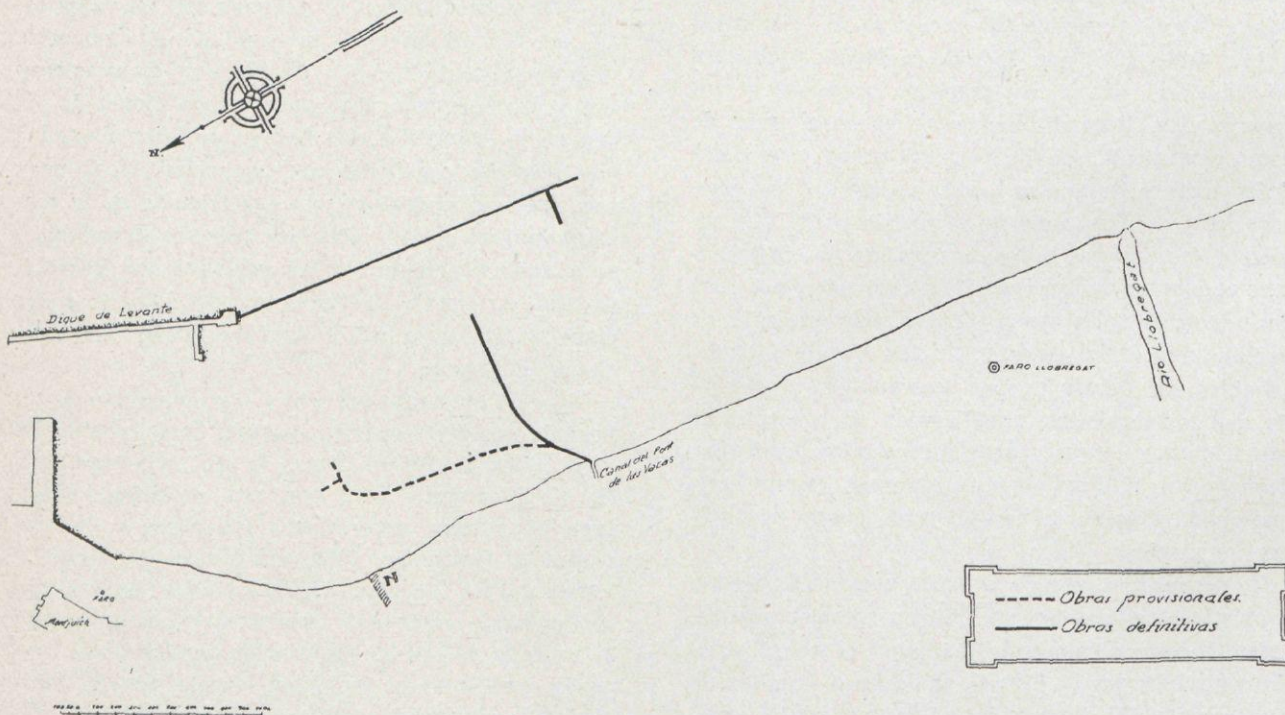


Figura 2.^a—Esquema de las obras de defensa de la entrada del puerto interior.