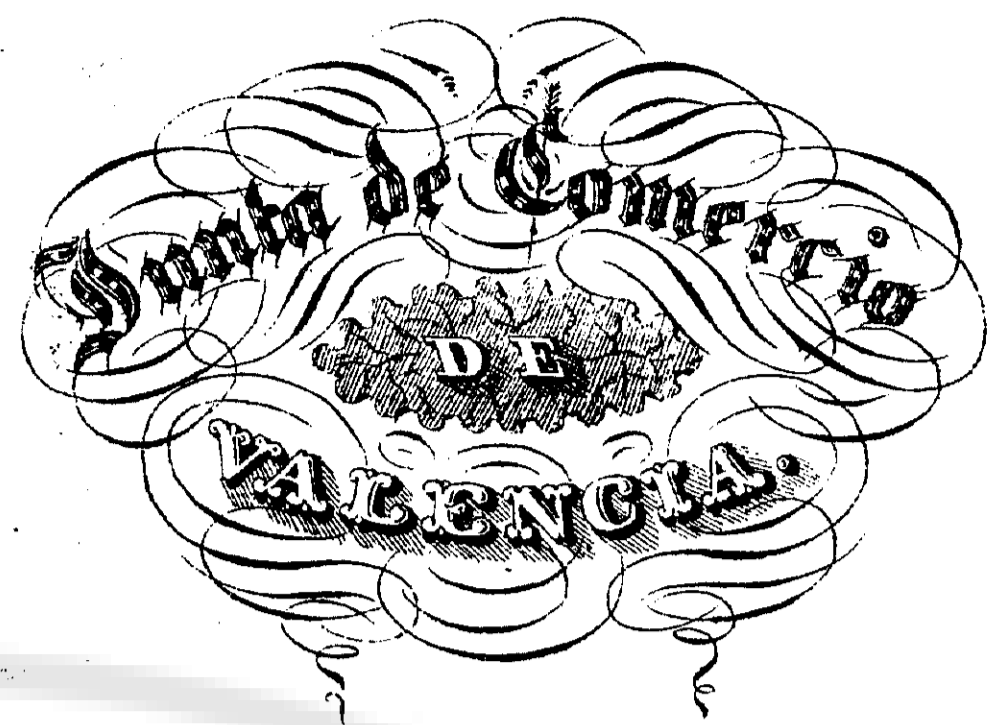


1839 C-99
IV. Comercio n. 4



Valencia 25 de Mayo de 1839.

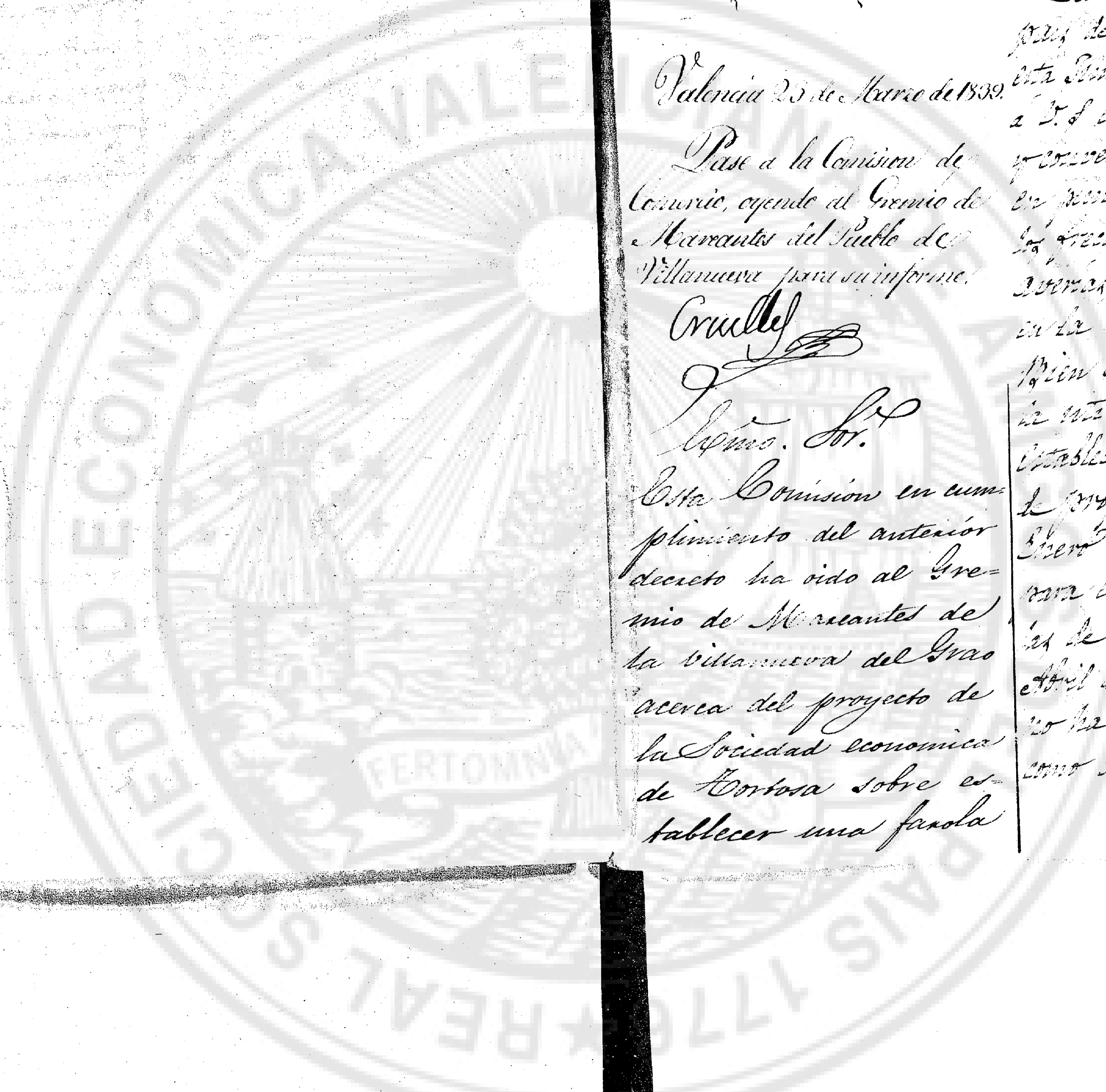
Pase a la Comision de Comercio, dependiente del Gremio de Mercaderes del Pueblo de Villanueva para su informe.

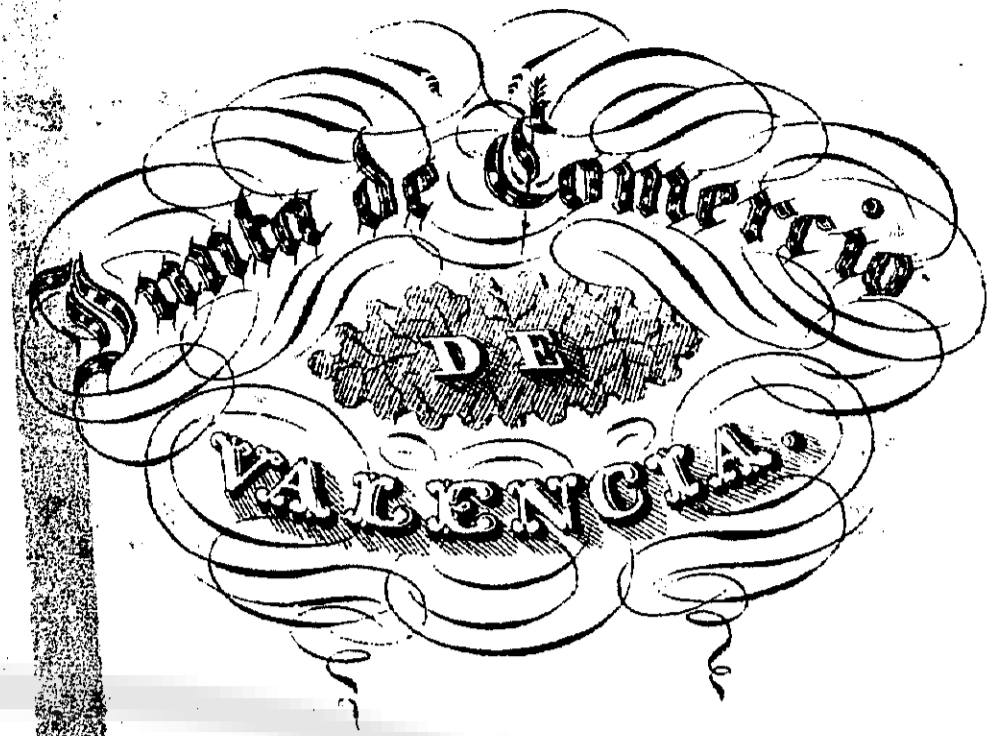
Cruelles

J. S. S. S.

Esta Comision en cumplimiento del anterior decreto ha oido al Gremio de Mercaderes de la Villanueva del Grao acerca del proyecto de la Sociedad economica de Tortosa sobre establecer una fanola

La Sociedad economica del P. de Tortosa ha dirigido a esta Junta el Oficio, que incluye a S. S. en copia, sobre la necesidad y conveniencia de una linterna, en punto contestante, para evitar los frecuentes extravios y averias, que se ocasionan en la Embocadura del Ebro. Bien convencida la Junta de la utilidad y urgencia de este establecimiento, tubo el honor de proponerlo al Gobierno en el mes de 1835; excitando luego, para este mismo fin, el celo de las de V. M. y Realidad en Abril de 1838: cuyo proyecto no ha tenido ulterior resultado, como aparece del citado Oficio.





Junta ord^a de 29 Mayo de 1839

Para la Comisión de Comercio
donde obra en los antecedentes

Consignante al Oficio
que dirige esta Junta a esa
Sociedad en 19 de Marzo ult.^o
acerca del Establecimiento de
su fard en la Embocadura del
Ebro; desea saber la de Fortosa
por su reciente comunicacion
de D. del que rige, cuales sean
el parecer y sentimientos de
D. L. S. en dicho particular:
y para satisfacer a este pregun-
tado y cumplir con el cometi-
do de aquella Corporacion, es-
pera la que subscriba se
describan D. L. S. manifestada

lo que estimen por conve-
niente.

Dada que a V. S. S. M. S.
Valencia 27. de Mayo 1839.

Manuel Domingo

Antonio J. G. J. S. C.

Pres. de la Sociedad Economica de esta Capital.




Sociedad Económica de Amigos del País de Tortosa = Los vicios y vicia-
pareables perjuicios que reporta el Comercio en general, con los tranfrazos y averías
de buques, nacionales y extranjeros, que frecuentemente acontecen en la barra del Ebro,
llamaron desde un principio la atención de la sociedad, constituyéndose de la gravedad
de aquellas males; tanto mas, cuanto en su concepto se presenta muy fácil y prác-
ticable el remedio, con señalar y marcar el eminente peligro, por medio de
un faro o linterna, establecida en el punto que el resultado de las observaciones y
trabajos de un facultativo indique por mas convenientemente. = A este propósito,
con el objeto de dar a la ejecución de la obra la importancia, que el interés del
Comercio exige, ha resuelto dirigirse a esa respetable Junta, la de Fomento y Pro-
celosa, invitandola, a que se dignen prestar su cooperación, y asím extirpar, si
parece oportuno, el celo de la respectiva sociedad económica de las tres Ca-
pitales para el mismo efecto, acudiendo a un tiempo y cada una de estas Co-
poraciones por sí al Gobierno de S. M. con la sollicitud que estimen mas con-
veniente, despues de haberse puesto de acuerdo. = Cuando son tan públicas y no
triviales las perjuicios de que se trata, no hay necesidad de hacer una requesta a
ellos; sin embargo para cimentar, en su caso, la sollicitud, que convenientemente la
sociedad transmitir a V. S. los datos y noticias, que ha reunido, con el solo
fin de contribuir al bien publico y llenar en esta parte, un deber que le im-
pone su Institución. = La barra del Ebro está en la línea, que forma el
N. de este nombre, en su desembocadura al Mar, y se divide en dos, empezan-
do la una a la parte de Levante, en la confluencia del golfo de Santa Fe,
y formando su punta, llamada la barra hacia la parte de Poniente: si-
guiese a ella la línea, señalada con el nombre de Punta; y continúa la
otra barra, denominada del Sur, cuyo extremo hacia el poniente concluye
en el sitio, donde empieza a formarse el banco de la punta de la Barra,
que constituye el puerto de los Alfaques. = La que produce los tranfrazos
y averías, es la primera; aunque siendo ella la que reporta al Mar
mayor caudal de agua, es por consiguiente la que conduce mas vientos,
y la que empezando desde el puerto del fango forma los peligrosos ban-
cos de la barra; cuyos bancos, que se introducen bastante en la mar, están
cubiertos en algunos sitios por sola media brasa de agua. = La segunda queda

encasada en la línea de la Isla Bruda, reposta muy poca agua
y no hace perjuicio al navegante. = Es constante, y la experiencia
lo ha demostrado, que la mayor parte de los naufragios, sino en todos,
han ocurrido siempre de noche; y si se busca la razón porque sucede
así, se encuentran con evidencia en que de día tienen los navegantes
puntos de demarcación, muy efectivos con los montes que empujan
do, desde Cabo Salou continúan por la línea del agua hasta muy
cerca de la referida barra: siendo el otro punto de comparación el
Monte de Almuñia, que se encuentra en el puerto de los Alfaques.
Por manera que si desde el citado Cabo Salou, se toma el rumbo
acia fuera, en buelta del Sur, hasta estar en la paralela de Almuñia
cia; se tiene ya evitado el peligro. Mas es de advertir, que no
siempre y por todos los buques, puede hacerse esto; porque especial-
mente en el invierno cuando reinan los vientos de Monte fuerte
que son los generales de aquella estación en el punto que se describe, es
sumamente expuesto el barloventearse mucho, en razón de que sería
muy fácil el ir a parar a las Islas Baleares, o costas que las sobri-
guera: lo aunque sea fácil aquella deriva en la navegación de
día, concurren otras circunstancias, en la noche, que hacen
muy difícil en ser así. = El golfo de San Jorge es conocido por uno de
los sitios mas peligrosos de nuestra costa, por aquellos que lo tienen
experimentado; entre los cuales, es un dicho vulgar, que diez veces de
contar solo de treinta y tres millos, o sean once leguas, tanica mi-
por longitud, sería mucho mas temible que el golfo de San Jorge
el dilatado de Valencia: pues, además, de que encierra en sí una
costa aguda y de peñascales, tiene el doble perjuicio de que el
hilo de corriente toda, conduce a los buques hacia dentro; motivo
por el cual en los temporales de levante, ya por la rapidez de las
mismas corrientes, ya por la fuerza del viento que impele hacia
la ensenada del golfo, entran los buques con rapidez en ellos, y
van directamente a perderse en el banco de arena, que forma
la peligrosa barra del Ibro, en la parte de levante: porque,
como ya se ha dicho, falta de noche la señal fija de los montes;

que los haría huir del peligro. Por lo contrario en la grande obscuri-
dad que acompaña a los temporales y tomada la costa como regularmente sue-
le suceder, cuando se cree estar con un caudal de agua mas que suficiente se
viene a embarrancar en un banco de arena, tanto mas perjudicial, cuanto que
por ser mojada acaba de sumergir el buque; si como es lo regular en su embar-
cada se le ha abierto una costura o se ha descalzado una tabla, porque por
cualquier punto de estos se va introduciendo la arena con una ligereza incredi-
ble y llega a formar dentro de él una masa de un peso tan enorme, que
punto con la confluencia que ya tiene de sí el mar con las aguas del río,
destrozan e inutilizan del todo lo que les opone resistencia. = Los buques que
se han perdido enteramente desde el año 1790 hasta el día pueden regularse
a unos ciento y seis, y los que han padecido avería a unos noventa, siendo de
notar que la mayor parte de estas desgracias han recaído en los de extranjeros
y de vela cuadrada, y ninguna en los de la matrícula de esta Ciudad, cuyos ca-
pitones, aunque no sin riesgo y trabajo alguna vez, saben extrahere del peligro
por su practica y larga experiencia contribuyendo a ellos la proxima existencia
de los puertos del Algarve y de los Alfaques que ofrecen un asilo seguro. De-
ro los extranjeros, y aun los nacionales que carecen de la practica y experi-
cia indicadas, no saben o no pueden ganar los puertos en una tempestad por
la noche, o evadirse del peligro, por la falta del señal o faro que les avisa de
el y de la proximidad de los puertos; de modo que pocos años ha se fue
a buque nube goleta, embocada en la ensenada, y que habia tenido la fortuna
de poder andar, salvando los bancos de arena, después de haber navegando
algunas horas, sostenida de sus amarras, a la corta distancia de unos dos
millas del puerto del Algarve, donde hubiera podido refugiarse a tener
señal que la guiara. = Con oficio de 29 de Febrero de 1836 dijo el Comandante
de Marina de esta Armada a la Sociedad, que luego que se posesionó de su
mando y observó los repetidos naufragios, que ocurrían en la barra de este
río, o sus inmediaciones, se decidió a hacer un simple reconocimiento de
aquellos puntos, y se convenció de lo necesario que era establecer un faro
o linterna, para evitar aquellos en la parte posible; y en su consecuencia
se dirigió al Excmo Sr. Secretario de Estado y del Despacho Universal de
Marina en 29 de Marzo de 1836. proponiéndole esta idea y manifestando-
le la necesidad que habia de llevarle a efecto, cuya invitación fue acogida
por S. E. y trasladada al Ministerio de la Gobernación, que en agitación

compete el ramo de faros y linternas, segun tuvo abien comunicado
en 3 de Abril siguiente; ignorando si sobre el particular se ha dictado
alguna providencia: = Con estos datos y noticias cree la Sociedad haber
demostrado la necesidad del establecimiento del faro, para evitar los
inmensos perjuicios, que se ocasionan al Comercio por su falta, y de los
cuales dan una idea los que ha sufrido en la bahia del Ebro, en me-
nos de un siglo, con los naufragios y averias, de que se ha hecho
mencion; y por lo mismo se persuade que el Gobierno de S. M., tan
interesado como esta en dispensar su proteccion a este ramo principal
de la prosperidad publica, se dignara acceder a la solicitud, con la
urgencia que reclama la importancia de la obra, mayormente, quan-
do no faltan recursos para su ejecucion y el sosten del faro; pues
que el derecho de Plaisie que se percibe en las Duanas, Traccionales,
tiene por objeto la conservacion y limpieza de los puertos, y la manu-
tencion de balizas y linternas, sin haber necesidad de gravar a
los buques con nuevos impuestos, en su entrada en los puertos: y
mucho menos en el Ebro, por advertirse, que en la tarifa de los derechos
de pilotaje por razon de entrada y salida y de carga y alijo de
26 de Febrero de 1785, aplicados al piloto y a este Gremio de Ma-
rinas exclusivamente; y de los cuales participa ahora el Gremio
de Marina de esta Bahia, se ha hecho ya de tiempo un aumento
considerable; siendo de presumir que para ello habra mediado la debida auto-
rizacion = La Sociedad se promete que penetrado V. S. del objeto, que se
propone con esta comunicacion, se dignara presentar de lo que en su
vista haya tenido abien resolver; asi como la Sociedad Economica de ca-
pital, en el caso que a V. S. le haya parecido oportuno invitada,
para determinar en su virtud lo que correspondia; quedando en dar a V. S.
el debido conocimiento de las contestaciones que reciba de las Juntas de Com.
de Orense y Zaragoza, a quienes se dirige con esta fha. en los papeles
terminos = Orense que. a V. S. m. d. Fortuna 1.º de Marzo de 1839 = Juan
Antonio Piñana, Director = Antonio Gonzalez, Secretario = all. de
Sr. Presid. y Junta de Comercio de Valencia =

Es copia

Louisequin, S. C. & C.


una en rep

ciembre de 1839

entel

J. B. Berenguer
y Ronda 

SOCIEDAD

Económica

DE VALENCIA.

Copia del Reglamento de la Comisión de Ciencias Naturales, aprobado por la Sociedad en Sesión de 11 de Diciembre de 1899

Artículo 1.º La Comisión se reunirá en la Sala de las Sesiones cuando la Sociedad desee oír su dictamen: cuando el Presidente lo juzgue conveniente, ó algún individuo lo pida.

2.º Las Sesiones se celebrarán con los individuos que concurren después de esperas un cuarto de atención de la hora citada.

3.º Las actas después de aprobadas, se rubricarán por el presidente y secretario, y puestas en limpio se firmarán por los mismos.

4.º Los informes, oficios y demas documentos pertenecientes a esta Comisión se remitirán al fin de cada año a la Secretaría de la Sociedad.

5.º La Comisión se conformará en los casos no expresados en este reglamento, con el espíritu de los estatutos; y en caso de duda lo decidirá en conocimiento de la Sociedad por su resolución.

Valencia 13 Diciembre de 1899

El Secretario accidental.

J. F. B. Berenguer
y Bonda