

portal de la Taconera las cenizas del inolvidable maestro Eslava.

A las dos en punto de la tarde desfilaba el último coche por el portal de la Taconera.

Llegado al cementerio el féretro y la comitiva, se rezó un responso en la capilla, llevando enseguida los restos de Eslava al panteón de la familia del Sr. Echeverría, que es de hermosa fábrica y se halla á la derecha de la entrada.

Así terminó el solemne tributo dedicado por Pamplona á uno de los más esclarecidos hijos de Navarra, nuestra provincia hermana.

---

## MEMORIA

### DE LA JUNTA DE OBRAS DEL PUERTO DE BILBAO



La Junta de Obras del Puerto de Bilbao acaba de publicar su vigésima primera Memoria anual, para dar cuenta del estado en que se hallaban las obras al finalizar el año económico de 1898 á 1899 y poner de manifiesto el progreso que durante el mismo han alcanzado.

Desde 1877 á 1887 la Junta se ocupó en la mejora de la ría y barra que eran las obras que más urgencia reclamaban y las únicas que podía llevar á cabo con los escasos recursos de que al principio disponía, pero aumentados éstos considerablemente, á consecuencia del incremento del tráfico, producido por las mejoras obtenidas en la ría y barra pudo ya estudiar y emprender las trascendentales obras del puerto exterior, que tan necesarias eran, ya para abrigo de la embocadura de la ría, como para asegurar el porvenir de este puerto.

Durante el año económico citado, ha seguido en construcción el rompeolas y contramuelle del puerto exterior, así como las obras de defensa de la costa de Algorta, además de ejecutar importantes obras de conservación, dragado y otros servicios.

En 30 de Junio de 1898 se habían construido 610,60 metros de longitud del rompeolas ó dique del Oeste comprendiendo el pequeño trozo que se apoya en el cuerpo de la costa.

Durante el año económico de 1898-99 se construyeron 211,70 metros, que añadidos á los construidos, forman un total general de 822,30

metros de longitud que el rompeolas tenía en 30 de Junio de 1899.

Además se ha completado la escollera de basamento donde han de asentarse los grandes jalones en las próximas campañas y se han rellenado con bloques de 30 metros cúbicos los huecos que aun quedan en la parte superior de la defensa anterior, que solo pueden ponerse en obra con pleamares vivas y cuando la mar está muy tranquila. También se ha construido un trozo de 46 metros de longitud, del parapeto superior, sobre una parte de la superestructura hecha en el verano de 1897, y se han asentado al pie del basamento de la superestructura y en una longitud de 210 metros los bloques artificiales que han de formar una barqueta que sirva para regularizar las imperfecciones inevitables que en la colocación de los jalones se originasen.

Durante el pasado invierno se han refugiado muchos buques al abrigo del trozo ya construido del rompeolas, y como á la terminación de la campaña de este verano tendrá unos 940 metros se podrán utilizar como fondeadero unos 800 metros, no teniendo en cuenta la parte contigua á la costa. Así es en efecto, y con boyas de amarra se pueden efectuar allí operaciones de carga y descarga, con auxilio de gabarras, algunos trasatlánticos de carrera fija, á los que no convenga entrar en la ría.

Las cantidades que los contratistas han acreditado por las obras ejecutadas durante el citado año económico en el rompeolas ascienden á 2.738.823,56 pesetas y con la rebaja proporcional á la obtenida en la subasta se les han abonado 2.519.717,52. El total de lo que se les ha abonado desde quecomenzó esta obra asciende á 21.954.298,73 pesetas.

En el contramuelle ó dique del Este se construyen 264,20 metros de superestructura que unidos á los de los años anteriores forman un total de 689,40 metros medidos por el basamento interior y 755,40 por el exterior.

Respecto al muro de defensa desde el muelle de Las Arenas hasta la avanzada de Algorta, en el cual se apoya una carretera ó camino de servicio, se indica haber dado orden al contratista de comenzar la carretera tan pronto como el proyecto fué aprobado por la Superioridad.

Se ha abonado á los contratistas por aquellas obras durante el año económico citado 1.387.442,41, que, con lo satisfecho anteriormente, se eleva á 5.325.721,25 pesetas.

De las obras de defensa y camino de servicio de la costa de Algorta se construyeron un muro de 280 metros de longitud en toda su altu-

ra y 200 metros más en alturas variables, habiendo abonado al contratista 108.671,10 pesetas, y con lo abonado anteriormente, 148.988,31 pesetas.

En las obras de conservación y reparación se han invertido pesetas 110.675,97.

Entre ellas figuran la pintura y reparación de las 35 boyas fondeadas en la ría, cuyo servicio es tan importante que arroja en el año 3841 estados de los buques á ellas amarrados.

Se han efectuado importantes dragados para la conservación del cáuce, cuyo coste ha ascendido á 193.540 pesetas.

El alumbrado eléctrico ha importado 20.433,22 pesetas. El número de buques que han entrado y salido del puerto durante las mareas de noche han sido 1920 vapores y 157 buques de vela.

Los servicios de grúas y tinglados han producido líquido 4.439,64 pesetas.

El entretenimiento de las dos boyas luminosas que existen en la embocadura del puerto exterior han costado pesetas 6.209,07.

Resulta que el importe de todos los gastos ocasionados durante el año económico 1898-99 asciende á 5.242.155,11 pesetas.

A la Memoria acompañan varios planos para mayor ilustración y las cuentas detalladas de ingresos y gastos.

Es un notabilísimo trabajo que honra al ilustre ingeniero-director facultativo don Evaristo de Churruca, cuyo nombre se halla asociado al engrandecimiento del puerto de Bilbao.

