





JUNTA DEL PUERTO DE BARCELONA



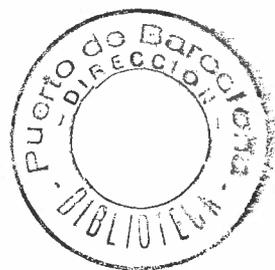
MEMORIA

ACERCA DEL ESTADO Y PROGRESO
DE LAS OBRAS Y LA MARCHA DE
LOS SERVICIOS COMERCIALES DE
DICHO PUERTO, DURANTE LOS
AÑOS 1918 Y 1919 :: :: :: :: :: ::

— 1920 —

Imp. Hijos de Domingo Casanovas, Ronda San Pablo, 67. — Barcelona.

AÑO M.CM.XX



MEMORIA



EN cumplimiento de un precepto reglamentario inherente a los Ingenieros Directores de los Puertos, redactamos la presente Memoria acerca del estado y progreso de las obras y la marcha de los servicios comerciales de este puerto durante los dos últimos años 1918 y 1919, en la que, siguiendo el orden establecido en la anterior, daremos a conocer los trabajos ejecutados, durante el curso de los dos ejercicios, no solo en las obras de nueva construcción sino en la conservación de las existentes y explotación de los servicios; analizando y justificando, además, todos los gastos realizados en dichas obras y servicios y consignando los ingresos obtenidos en estos últimos. Asimismo, daremos cuenta de los nuevos estudios y proyectos formulados por esta Dirección para ir mejorando las condiciones del puerto, con arreglo al plan trazado para terminarlo, y cuyo conocimiento puede ser de interés para los que se preocupan del desarrollo y engrandecimiento del mismo.

En nuestra Memoria anterior hacíamos notar las circunstancias penosas y difíciles que habíamos atravesado durante los años 1916 y 1917 no solo para emprender obras nuevas, sino para llevar a cabo los trabajos corrientes de conservación y explotación, porque a causa de la tremenda contienda mundial se habían elevado de un modo considerable los precios de los materiales, faltando alguno de estos en absoluto, y dificultado en gran manera los transportes; siendo innumerables los obstáculos que tuvimos que vencer para no paralizar en momento alguno las obras y los servicios comerciales cuando precisamente eran mayores las exigencias del Comercio y de la Navegación.

Muy a pesar nuestro debemos manifestar que todas estas causas desfavorables se han agravado en el curso de los dos años últimos, pues si bien la guerra tuvo feliz término a fines del 1918, no ha podido normali-

zarse todavía la situación creada por las funestas consecuencias de la misma; antes al contrario, han sido muy importantes, de larga duración y de índole diversa los disturbios ocurridos en la mayoría de las naciones después de la contienda.

En nuestra ciudad, por lo que se refiere a la construcción de obras, los jornales del personal han sido en el último bienio mucho más elevados que en el anterior y también subieron de valor casi todos los materiales de consumo, resultando asimismo sumamente difícil adquirir algunos de ellos a cualquier precio; el aumento de los jornales, sobre todo, se inició de un modo rápido al empezar el año pasado por acuerdo de los centros obreros y después de varias huelgas parciales que comprendieron los albañiles, peones, carpinteros, cerrajeros, carreteros, etc., esto es, los ramos de construcción y de transporte; motivando todo ello una subida en los elementos manufacturados y en los materiales pétreos, cemento, ladrillos y otros similares por el mayor precio de la mano de obra y de los acarrees. Y lo que fué peor todavía, así como hasta entonces, dentro de estas obras y servicios comerciales a cargo de la Junta, nos habíamos librado de las huelgas, a pesar de haber sido tan frecuentes y variadas en la ciudad durante los años 1916, 1917 y 1918, de tal suerte que puede decirse que constituían un mal endémico y de que las hubo en las brigadas de carga y alijo de los buques, en todos los grandes talleres próximos al puerto y en las distintas casas constructoras que en él trabajan para la reparación de las embarcaciones, habiendo logrado mantener el trabajo merced a nuestros esfuerzos y por haber ido concediendo al personal, en el curso de dichos años, ciertas garantías y las oportunas gratificaciones y aumentos en los jornales en consonancia con sus necesidades y lo que permitían los respectivos presupuestos, resultó que en el curso del pasado año, a causa de la intromisión de elementos extraños, promotores de los trastornos existentes en la ciudad, que arrastraron a nuestros obreros, tuvimos que sufrir diversas huelgas; dos casi generales del 7 al 12 de marzo y del 24 del mismo mes al 5 de abril, esta última en toda la ciudad y buena parte de la provincia donde fué de mayor duración, pues no se normalizó la situación hasta primeros de mayo; otra parcial del 28 de julio al 11 de agosto; otra también parcial del ramo de construcción y de poca intensidad, desde el 11 al 19 de diciembre, y en el día último de año tuvo que ser suspendido de empleo y sueldo por unos días el personal afecto al servicio del Dique flotante y de las cábricas por no haber querido efectuar la subida de un buque perteneciente a una de las Compañías Navieras boycooteadas por los elementos marinos de la ciudad.

Todos estos paros forzosos e inevitables en nuestras obras y servicios, sumamente reducidos si se tienen en cuenta los habidos en la ciudad durante el año a causa de los boycotts ejercidos por el elemento obrero y los lockouts declarados en diversas ocasiones por la Federación patronal, han causado muchos perjuicios sobre todo en la explotación de los servicios

comerciales, ya muy limitada durante el mismo por la falta de buques, porque muchos dejaron de acudir a nuestro puerto, ante la anormalidad casi continua de la ciudad por las huelgas del personal empleado en los transportes, en los trabajos de carga y alijo, en los servicios de marinería y máquinas de las embarcaciones, etc., viéndose obligados a partir o ir directamente a otros puertos por no estar parados en el nuestro.

Han llegado a ser tantos, durante el curso del año último, los días en que se han visto paralizados los trabajos inherentes al tráfico marítimo del puerto por las causas expresadas, nó los relativos a nuestras obras y servicios, que bien puede afirmarse que se han perdido unos 4 meses, y que han sido más de ciento los buques conocidos que han dejado de acudir al mismo a descargar sus mercancías. Resultado de todo ello, que nosotros hemos tenido muchos menos ingresos por arbitrios y en la explotación de los servicios; que en la ciudad y provincia se paran muchas industrias y talleres; que los buenos obreros, ante tantos disturbios, se van a otras poblaciones para estar más tranquilos, y que con tanto trasiego de personal y la falta de medios, se causan, en definitiva, desde nuestro punto de vista, grandes molestias a la buena marcha de las obras y servicios del puerto.

No es de extrañar pues que en algunas ocasiones, como ya indicaremos más adelante, hayamos tenido que suspender ciertos trabajos, singularmente en las obras nuevas que llevamos a cabo por el sistema de administración, sobre todo teniendo en cuenta que, aparte de los motivos expresados, existía la circunstancia muy principal de que las casas constructoras a las que podíamos adjudicar determinados destajos no querían dar precio ni fijar plazo de los encargos que se les hacían, queriendo limitarse a construir las obras o ejecutar los trabajos como si lo fueran por administración mediante el abono de los jornales y materiales al precio que resultasen, condiciones imposibles de aceptar cuando se parte de un presupuesto determinado. No decimos nada de las ejecutadas por contrata, porque, salvo en las de adoquinado de los muelles de Poniente y de Costa y en las de distribución de la zona de servicio de los muelles de España y de Barcelona, terminadas las dos en el año 1918, no se ha presentado en las demás obras, cuya construcción se proponía por este último sistema, postor alguno en las subastas celebradas; indudablemente por no saber a qué atenerse los contratistas respecto de los precios de jornales y materiales ante la variabilidad existente en todos ellos, y relativamente al plazo de ejecución por las continuas huelgas que imposibilitaban todo cálculo para la fijación del mismo. Por todo ello la marcha de los trabajos en dichas obras nuevas ha resultado algo lenta en el último bienio como lo fué en el anterior, siendo esto un obstáculo para el desarrollo y progreso del puerto; por lo tanto, es preciso que en los años venideros se compense el tiempo perdido a fin de que este centro marítimo vaya adquiriendo la supremacía e importancia a que tiene derecho por su historia.

En la redacción de esta Memoria adoptaremos el mismo plan seguido

en la anterior. En primer término trataremos de las obras nuevas llevadas a cabo por los distintos sistemas y agrupadas según los muelles, empezando por los del lado de Levante y acabando por los de Poniente después de contornear todo el puerto; describiremos luego los trabajos efectuados para la conservación ordinaria y extraordinaria de las obras ya ejecutadas y de los elementos existentes, siguiendo el orden establecido en el presupuesto anual correspondiente; después analizaremos los distintos servicios en explotación con los principales incidentes ocurridos, dando cuenta, además, de los gastos producidos y de los ingresos obtenidos; a continuación nos ocuparemos de varios asuntos relativos a este puerto, algunos de ellos ajenos a las obras y servicios, pero en los que ha intervenido esta Dirección técnica; más adelante reseñaremos los proyectos, estudios e informes más importantes formulados por la misma, y por último, incluiremos varias relaciones y estados diversos relativos a los planes anuales de obras, estadísticas comerciales, tráfico de mercancías, movimiento de buques, etcétera, acompañando todas las descripciones de las obras y servicios con las fotografías y planos necesarios para formarse claro concepto de las mismas.

Barcelona, 5 de enero de 1920

EL INGENIERO DIRECTOR,

José Ayxelá.

OBRAS DE NUEVA CONSTRUCCIÓN

Prolongación y reforma del dique del Este :: ::

En nuestra anterior Memoria, relativa a los años 1916 y 1917, consignamos las características principales de esta construcción que puede en realidad considerarse como una de las más importantes realizadas en España en estos últimos tiempos; detallamos asimismo los trabajos llevados a cabo por el Contratista, durante aquel plazo, para la ejecución de la obra; los trámites seguidos para la rescisión de la contrata a petición de aquel y para la recepción de las obras ejecutadas; los estudios e informes para proceder a la liquidación de estas y a la revisión de los precios unitarios fijados en el proyecto que sirvió de base a la subasta, indicando, por último, todo lo actuado para la oferta a la Junta del Puerto de los útiles y elementos que la contrata poseía para las obras.

Veamos ahora de relacionar todos los incidentes ocurridos en esta grandiosa obra durante los dos años 1918 y 1919 que se comprenden en la presente Memoria.

Liquidación de las obras ejecutadas

Dicha liquidación se redactó con fecha 7 de diciembre de 1917 en cumplimiento de lo dispuesto en los dos primeros apartados de la R. O. de 21 de mayo del propio año, elevándose acto seguido al Centro Superior para su aprobación con la completa conformidad del contratista.

Sometida a los trámites reglamentarios y entre ellos a informe del Consejo de Obras públicas, motivó la R. O. de 5 de junio de 1918 por la que se imponían algunas prescripciones previas antes de que fuera aprobado el estudio formulado por esta Dirección. Dichas prescripciones se marcaron en las dos órdenes de la Dirección General de Obras Públicas de 10 del propio mes dirigidas a la Jefatura y a la Junta disponiendo en las mismas, respectivamente, que el Ingeniero Jefe remitiera un certificado sobre la

concordancia de ciertas cantidades y volúmenes y que esta Dirección enviara algunos datos aclaratorios. Cumplimentando por nuestra parte y sin pérdida de tiempo, la orden anterior, formulamos un razonado informe con fecha 13 del siguiente julio, cuyo informe remitido poco después a la Superioridad con el certificado de la Jefatura, motivó la R. O. de 10 de agosto por la que se aprobó definitivamente y en todos sus extremos la liquidación presentada; faltando solo abonar al Contratista el saldo resultante de la misma y devolverle la fianza que oportunamente entregó para la ejecución de las obras.

El saldo que importaba 1,069'57 pesetas se incluyó en cuentas en febrero de 1919 mediante la oportuna certificación; y habiendo solicitado de la Dirección General en 28 de noviembre de 1918, D. Diego Gómez como representante del contratista, que se le devolviera la fianza por haber cumplido todas las disposiciones vigentes para estos casos, se incoó el necesario expediente que se recibió en esta dependencia en 23 de mayo siguiente, y una vez resueltos todos los incidentes habidos en la contrata relativos a devolución de elementos y materiales y a la ejecución de determinados trabajos, informamos favorablemente en 8 de agosto posterior, motivando la orden de la Dirección General de Obras Públicas de 22 de septiembre en la que se manifiesta a la del Tesoro Público que puede devolverse dicha fianza que asciende a 152,550 pesetas.

Indemnización al contratista por daños y perjuicios

Con fecha 1.º de diciembre de 1917 elevó el representante del contratista una instancia al Excmo. Sr. Ministro de Fomento solicitando la valoración de los daños y perjuicios que según él se le habían ocasionado durante la ejecución de las obras inherentes a la contrata, por haber tenido que extraer los materiales pétreos de las canteras de Garraf en lugar de las de Montjuich, exponiendo múltiples fundamentos en apoyo de su petición. Recibido dicho documento en esta Dirección en 8 del siguiente febrero, se informó extensamente y con todo detalle en 23 del propio mes en el sentido de que en modo alguno procedía semejante indemnización; aceptado dicho informe por la Junta y con la entera conformidad de la Jefatura, se devolvió al Centro Superior que dictó la R. O. de 28 de junio desestimando por completo la petición del contratista.

Revisión de los precios unitarios de la contrata

En nuestra Memoria anterior, correspondiente al bienio de 1916 y 1917, indicábamos que el contratista de estas obras de la prolongación y reforma del dique del Este quiso acogerse a los beneficios concedidos en el R. D. de 31 de marzo de 1917 para la revisión de los precios unitarios en las contratas de obras públicas, por entender que la suya estaba dentro de las

condiciones fijadas en el mismo; a tal efecto y siguiendo las bases de la instrucción para tramitar estos expedientes, dictada por R. O. de 19 de mayo siguiente, elevó en 10 de agosto del propio año una instancia al Excelentísimo señor Ministro de Fomento, que informada por esta Dirección en sentido desfavorable y previos los otros dictámenes correspondientes, pasó al Centro Superior para su resolución.

Respecto de este asunto debemos manifestar que quedó resuelto desde el momento que el contratista prestó la absoluta conformidad a la liquidación de las obras por él ejecutadas, formulada por esta Dependencia en 7 de diciembre posterior.

Averías producidas en la obra por los temporales

Cuando más adelante en las últimas páginas de esta Memoria trataremos de los incendios, naufragios y demás accidentes ocurridos en este puerto durante el bienio que se comprende en la misma, reseñaremos también los principales temporales que hemos sufrido, algunos de ellos muy violentos y de carácter especial; por lo tanto, nos limitaremos ahora a manifestar que la construcción que analizamos ha resistido perfectamente hasta la actualidad todos los fenómenos marítimos, siendo de notar solamente grandes remociones en la masa arrojada de escollera y bloques del lado exterior que han motivado un fuerte descenso de sus elementos y la desaparición de alguno de ellos, no solo en toda la extensión longitudinal de la prolongación del dique sino de un modo muy principal en el morro del mismo donde se produjeron grandes cavidades en las zonas centrales de los lados de Levante y del Sur, que se rellenaron sin pérdida de tiempo en los primeros días hábiles, pero en la parte concertada no se ocasionó la menor avería que merezca ser mencionada.

Obras necesarias en la prolongación del dique del Este y en su espigón para defensa y complemento de las existentes

En nuestra Memoria anterior expusimos con detalle las razones que motivaron y las obras que se comprendían en este proyecto redactado con fecha 28 de junio de 1917, según disposiciones de la Superioridad acerca de un dictamen de esta Dirección, después de haberse aprobado la rescisión de la contrata y efectuado la recepción de las obras ejecutadas por el contratista.

Dicho estudio fué sancionado en todas sus partes por R. O. de 27 de marzo de 1918, previas algunas ligeras reformas y adiciones que sin pérdida de tiempo se habían introducido en dos de sus documentos y que se

remitieron al Centro Superior en 11 de febrero anterior después de recibir la orden de la Dirección General de 28 de enero en que así se disponía aceptando en principio el proyecto. Como la aprobación se hizo por su presupuesto de contrata que ascendía a la cantidad de 417,607'14 pesetas, pidió la Junta sin demora alguna que se hiciese en seguida la subasta, enviando al propio tiempo a la Superioridad el oportuno certificado de que poseía fondos para la realización de los trabajos. Mas como quiera que por las circunstancias especiales de las obras que debían llevarse a cabo y por el resultado obtenido en otras subastas anteriores en este puerto, y en la provincia, podía afirmarse que no habría postor alguno en la licitación, a fin de no perder tiempo, y dado el carácter de urgencia de las obras, solicitó también la Junta la debida autorización para ejecutarlas por el sistema de administración y después de las oportunas gestiones, consiguió su objeto mediante la R. O. de 26 de abril siguiente dictada por el Ministerio de Fomento, previo acuerdo del Consejo de Ministros, según está prescrito para casos como el de que tratamos, en el artículo 2.º del R. D. de 21 de diciembre de 1917; en cuya R. O. después de varios resultandos y considerandos, se contiene la siguiente parte dispositiva:

"S. M. el Rey (q. D. g.) de conformidad con lo acordado por el Consejo de Ministros, ha dispuesto se autorice a la Junta de Obras del puerto de Barcelona para la ejecución, por el sistema de administración, de las obras del "Proyecto de las obras necesarias en la prolongación del dique de Levante y en el espigón que del mismo arranca, para defensa y complemento de las existentes en el puerto de Barcelona", por su presupuesto de pesetas trescientas setenta y cuatro mil setecientas setenta y cinco con setenta y tres céntimos (374.775'73)".

En virtud de la transcrita orden Superior recibida en esta Dirección en 7 de mayo, se empezaron sin pérdida de tiempo los trabajos necesarios para cumplimentarla, logrando dar principio a las obras, en 16 del propio mes, con la fabricación de bloques de hormigón para recrecer cuanto antes fuera posible la restringa exterior, obra de imprescindible necesidad porque en su establecimiento está fundada gran parte de la resistencia del rompeolas, y construyendo además los macizos de fábrica para cerrar los portillos que el contratista había dejado en la parte superior del espaldón, aprovechando para ello los medios y elementos que de antiguo posee la Junta para la construcción y conservación de esta clase de obras.

En el curso de aquel verano se dió a los trabajos toda la actividad compatible con las dificultades de encontrar obreros aptos y de obtener, en la cantidad necesaria, algunos de los materiales pétreos y aglomerantes indispensables, como: mampuestos, piedra machacada, cales y cementos; pues a causa de las huelgas existentes, durante varios días y en distintas etapas, en las canteras y de la falta de carros y vagones para los transportes, era casi imposible el suministro de dichos materiales, aparte todo ello del precio elevado a que estos debían pagarse igualmente que los jornales del personal.

A pesar de todos estos obstáculos que tuvimos que vencer, además de

tener que habilitar en muy pocos días un taller provisional para la fabricación de bloques de 26 toneladas para ir recreciendo la restinga exterior, ante la imposibilidad de aprovechar de momento, por falta de medios, los sillares artificiales de 80 toneladas construídos por el contratista y depositados en el taller del muelle Occidental de la dársena de carenado, no fué menor la actividad desplegada en el resto del año 1918, pues en el curso del mismo se fabricaron 111 bloques de hormigón de 11'50 metros cúbicos, de los cuales se colocaron 92 en algunos puntos débiles de la citada restinga en la prolongación del dique y en las zonas de Levante y del Sur de su morro. Además, se cerraron casi por completo los cuatro portillos existentes en la parte alta del espaldón, se fabricó un gran volumen de hormigón para levantar la plataforma del morro y se terminó dicho espaldón con sus pretilos y coronación en una extensa longitud, construyendo, en suma, más de 1,700 metros cúbicos de hormigón para todos estos macizos. Al final del ejercicio habíamos gastado solamente la cantidad de 82,935'89 pesetas; bien es verdad, que para la ejecución de estas obras se aprovecharon algunos materiales sobrantes de otras y se utilizaron los aparatos, medios y elementos con que ordinariamente cuenta esta Dirección.

Durante el pasado año no ha sido menor la actividad que se ha dado a estos trabajos, aun a pesar de que las distintas huelgas habidas en la ciudad por el boicot de los obreros en el ramo de construcción y los lockouts planteados por la Federación patronal, han repercutido, según ya hemos dicho, en nuestro personal de las obras, y se han visto, las de que tratamos, suspendidas en diversas etapas de más o menos duración; se han impulsado tanto, que se ha concluído por completo el macizo de hormigón para recrecimiento de la plataforma del morro del dique con el pretil y bancos en todo su contorno y la escalera de gran amplitud para el acceso a dicha plataforma, se ha ultimado la coronación del espaldón en una extensa longitud revocando además los dos paramentos exterior e interior y ejecutando varios detalles para ir dando a la construcción por terminada, y se han acabado por completo todas las obras que faltaban en el espigón. En el taller de bloques se han fabricado 363 unidades, de los cuales se han colocado solo 197 más los 19 sobrantes del año anterior, o sea en total 216, algunos de ellos en la restinga del contorno del morro del dique que estaba muy mermada y el resto en la formación del basamento de la citada escalera central de acceso a la plataforma de aquel y en ciertos puntos débiles de la restinga en la zona final de dicho dique; verdad es que, durante el año, no han sido muchos los días hábiles para la colocación de estos bloques en obra, si queríamos atender a las necesidades del Comercio y de la Navegación que requerían de modo insistente las cábricas flotantes destinadas a estos trabajos.

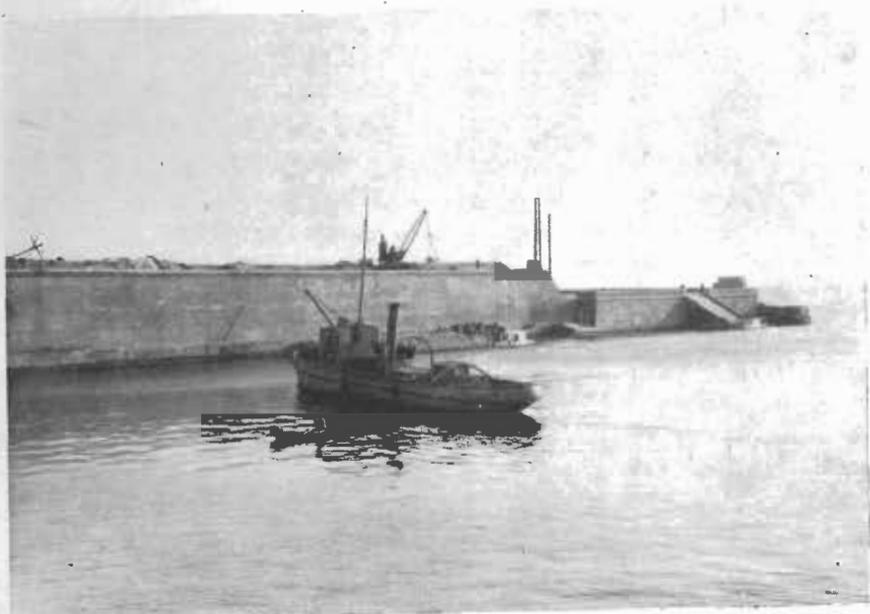
Aparte de estas obras con cargo al proyecto que analizamos, y en virtud de haber llegado a un acuerdo con el contratista respecto de la devolución de los medios y elementos que oportunamente se le entregaron para

la ejecución de las obras de su contrata según se prescribía en los pliegos de condiciones vigentes para la misma, se han llevado a cabo durante el año anterior los trabajos de índole diversa necesarios para poner en función los elementos del antiguo taller de bloques; de este modo en la primera ocasión propicia que se disponga de buen tiempo y personal adecuado, se podrán levantar, cargar, transportar y verter en obra todos los sillares artificiales de 80 toneladas, que, según antes hemos dicho, están depositados desde hace algunos años en dicho taller, y que siendo de gran utilidad para ampliar y recrecer la restinga del rompeolas, hubieran sido de difícil aprovechamiento de no haber podido habilitar los aparatos y elementos propios para los mismos y necesarios para las operaciones de levante, carga, transporte y vertimiento en obra.

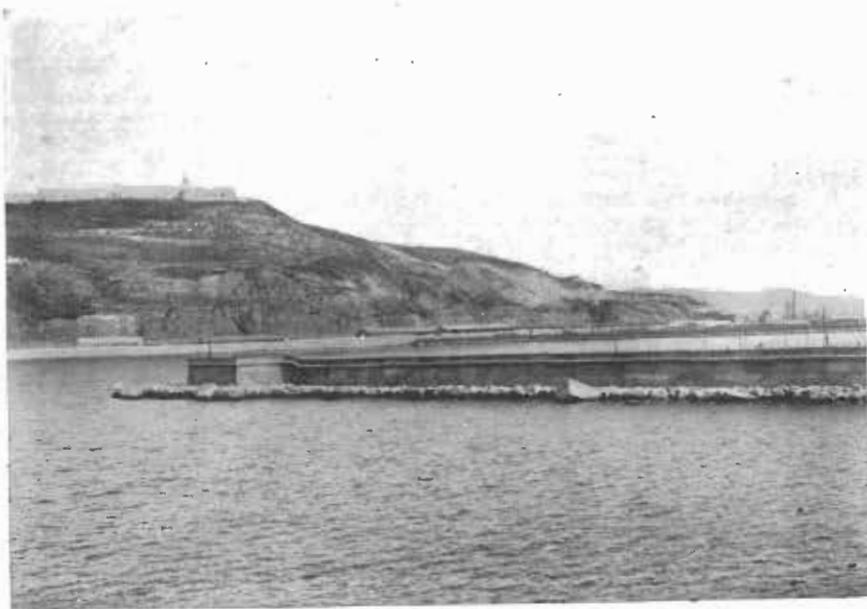
Para todos estos trabajos que hemos someramente analizado, efectuados durante el pasado ejercicio, se ha empleado la suma de 227,202'91 pesetas, bastante limitada en relación con la obra ejecutada, habiendo también logrado tal circunstancia mediante el aprovechamiento de las embarcaciones y útiles afectos a las obras del puerto en general.

Para ultimar las relativas a este proyecto, falta solo en realidad la construcción de los pretiles y parte alta del espaldón en la zona final de la prolongación del dique, la fabricación y colocación de algunos nuevos bloques de 26 toneladas para aumentar la restinga y el levante y vertimiento de los antiguos de 80 para lo propio. Indudablemente se llevará a cabo durante el primer semestre del año corriente con la cantidad sobrante que es de 64,637'23 pesetas, y en su virtud, podrán terminarse estas obras necesarias y urgentes en el rompeolas con feliz resultado tanto técnico como económico; todo ello aun a pesar del estado de indefensión en que algunas partes de la construcción se encontraban cuando cesó la contrata; de que todas las que se comprenden en este proyecto, si nó las más difíciles, son las de mayor coste que debía llevar a cabo el contratista para cumplir los compromisos contraídos; de las averías que forzosamente hemos tenido durante la ejecución, y por último, de la gran elevación que han sufrido los precios de los jornales y materiales desde la fecha en que fué rescindida la contrata.

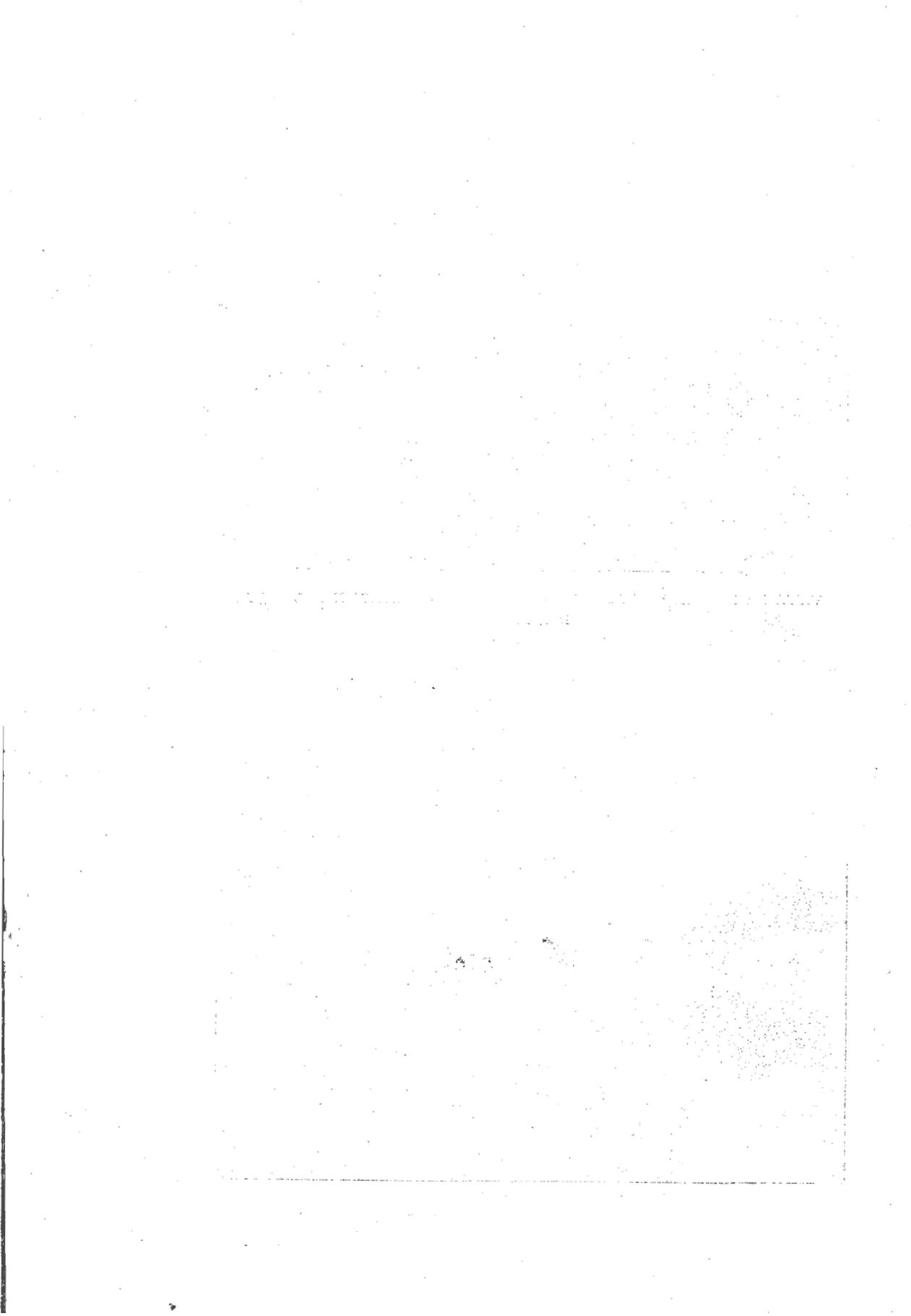
Las fotografías que se acompañan dan clara idea de la situación en que han quedado las obras que acabamos de analizar, no solo al final del año pasado las de la parte concertada, sino al acabar la campaña de verano las de la restinga exterior de bloques.



VISTA DE LA EXTREMIDAD O MORRO DE LA PROLONGACIÓN DEL DIQUE
DEL ESTE



VISTA DE UN TROZO DEL ESPIGÓN CON SU EXTREMIDAD O MORRO

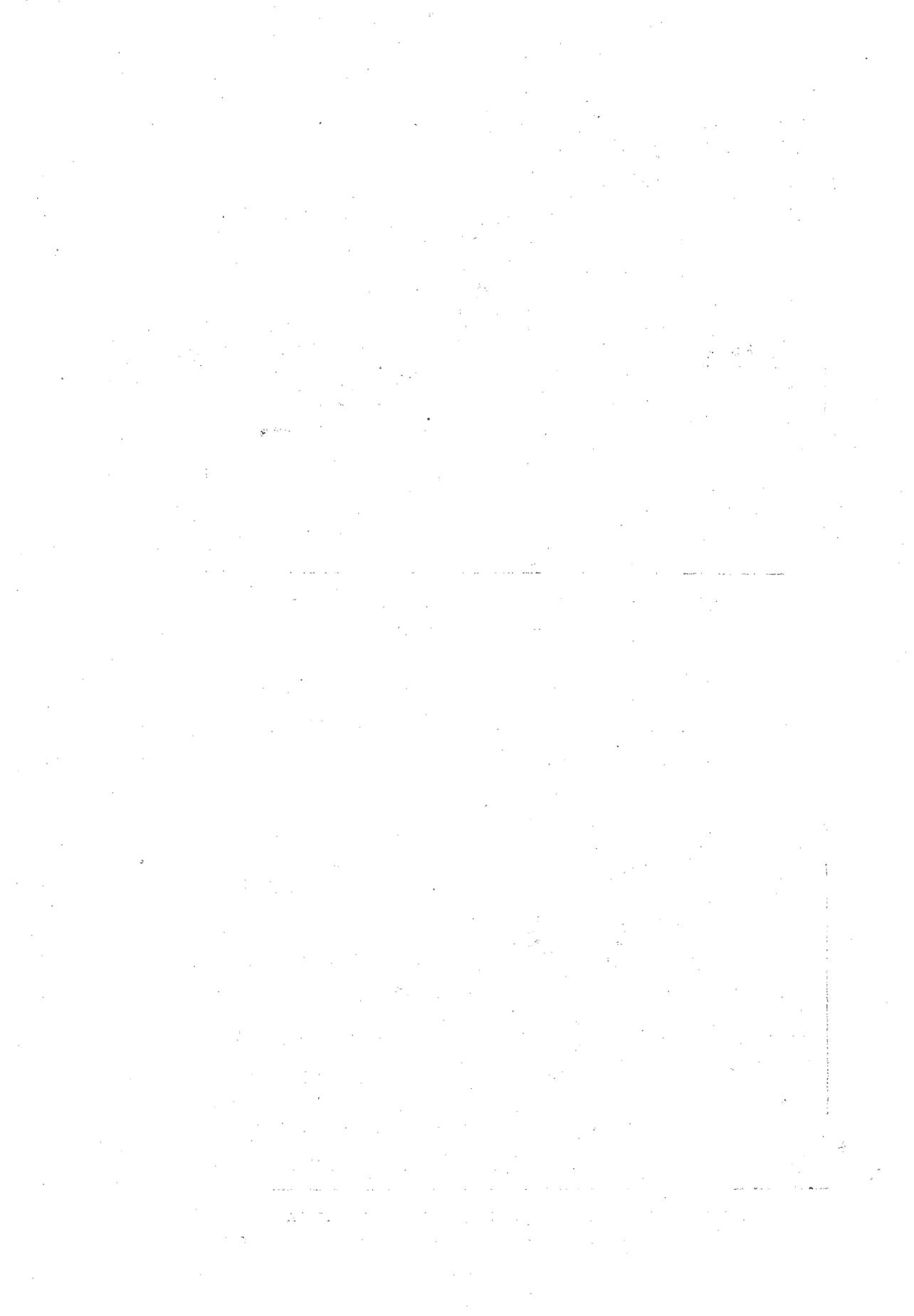




VISTA DE PARTE EXTERIOR DEL ROMPEOLAS EN SU ZONA FINAL, TOMADA DEL ARRANQUE DEL ESPIGÓN



VISTA DE LA PARTE EXTERIOR DEL ROMPEOLAS, TOMADA DE LA PLATAFORMA FINAL





VISTA GENERAL DEL ESPIGÓN Y DE LA PARTE FINAL DE LA PROLONGACIÓN DEL DIQUE

Averías producidas en estas obras por los temporales ocurridos duran- te el curso de su ejecución :: :: ::

Análogamente a lo manifestado al tratar en páginas anteriores de las averías que han tenido lugar en las obras de la prolongación del dique que se realizaron por contrata, vamos a reseñar someramente los accidentes y desperfectos ocasionados en estas obras de carácter urgente ejecutadas por administración, a reserva de relacionar más adelante con algún detalle todos los fenómenos marítimos acaecidos durante el bienio a que se refiere esta Memoria.

La gruesa marejada de Levante que se presentó en la noche del 25 de septiembre de 1918 y continuó todo el día siguiente con bastante intensidad y fuerte viento, produjo algunas averías en el macizo de recrecimiento de la plataforma del morro, rompiendo los moldes y llevándose un pequeño volumen de hormigón del ángulo del lado Sudeste.

El temporal también de Levante que sobrevino en la noche del 14 de noviembre, siguiendo con mar bastante picada durante los días 15, 16 y 17, y reinando en los dos primeros fuerte viento y lluvia casi continua, produjo, en el mismo macizo de recrecimiento de la plataforma, ligeras averías rompiendo el pretil del lado de Levante en la longitud de unos 10 metros y se llevó muchos materiales acopiados y algunos moldes y tabloneros empleados en la ejecución.

Análogas averías ocasionó, en la noche del 10 al 11, el temporal que tuvo lugar en los días 9, 10 y 11 de febrero de 1919, que asimismo fué de Levante con viento duro del Norte y Nordeste, rompiendo el pretil recién construido de la plataforma y degradando el ángulo que mira a Levante aparte de unos pocos materiales que arrastró hacia el interior.

Obras complementarias en la prolongación del dique del Este

Según ya indicamos en la Memoria anterior, la Superioridad, de acuerdo con lo propuesto por esta Dirección en su extenso informe de febrero de 1917, resolvió por R. O. de 21 de mayo siguiente que, además del proyecto de obras urgentes y necesarias que acabamos de analizar, se redactase otro u otros para las obras complementarias de estas últimas, no solo para terminar con todas ellas los trabajos comprendidos en la contrata rescindida, sino para dejar al rompeolas en las mejores condiciones para resistir la acción de los temporales, para servir de acceso en toda su lon-

gitud al público que desea gozar de las bellezas del mar libre, y para poder establecer cómoda y debidamente los servicios de vigilancia y balizamiento de la entrada en el puerto a cargo de nuestro personal.

Por estas razones y realizados ya casi en su totalidad los trabajos urgentes y de imperiosa necesidad que habían de constituir la defensa de las obras ejecutadas por la contrata, consideramos poco tiempo atrás que había llegado la ocasión de formular el estudio de las obras complementarias, lográndolo con fecha 20 de diciembre último. Aceptado el proyecto por la Junta, fué remitido sin demora a la Jefatura de la provincia para su informe y ulterior envío al Centro Superior para su aprobación.

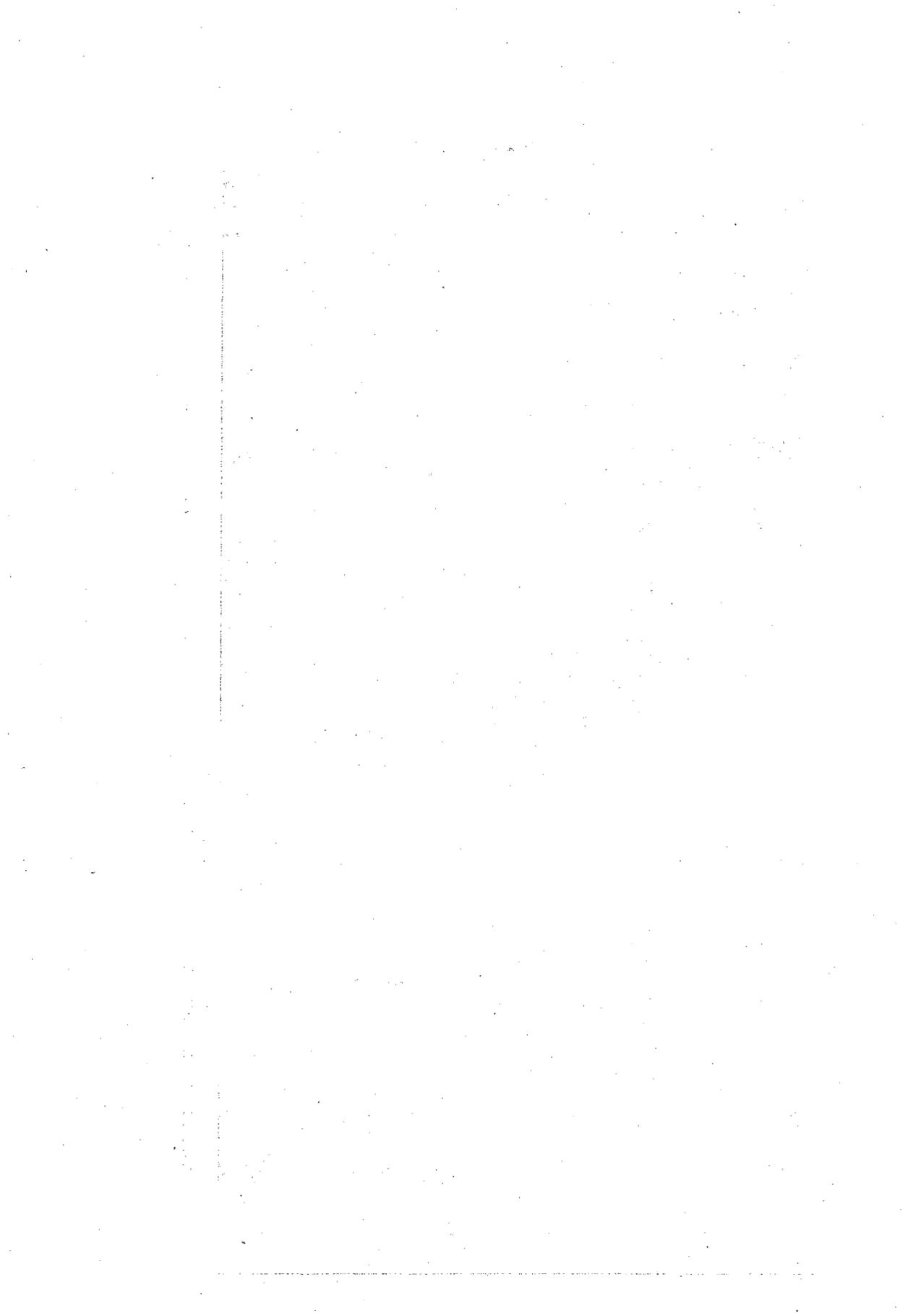
Las obras que integran dicho estudio son las siguientes: completar la restinga exterior de bloques arrojados en todas las zonas débiles; construir un cordón de bloques en una gran longitud al pie del macizo escalonado entre este y la restinga, que vengan a sustituir la escollera gruesa desaparecida, y reparar las averías existentes en la primera banquetta del referido macizo escalonado. Con estas tres obras, que hoy son de suma precisión para dotar al rompeolas de la imprescindible masa arrojada exterior destinada a quebrantar el oleaje, la construcción tendrá indudablemente, en toda su extensión longitudinal, la necesaria sección para resistir los más violentos temporales. Además, se comprende en este proyecto la ejecución del torreón, en forma de tronco de pirámide octogonal, sobre la plataforma del nuevo morro del dique, y el macizo de hormigón para el debido enlace de este torreón con el espaldón de dicho dique.

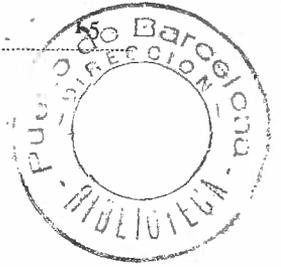
El presupuesto de estas obras asciende a 378,165'85 pesetas si han de realizarse por contrata y a 339,379'61 pesetas si se llevan a cabo por administración, que es como se ha solicitado por múltiples razones.

Si, como es de esperar fundadamente, se terminan con feliz resultado, habremos obtenido una economía de cerca de un millón de pesetas en la ejecución de esta grandiosa obra; teniendo para ello en cuenta el presupuesto de contrata del último proyecto aprobado a cargo del contratista que con la baja de la subasta resultaba ser de 21.162,351'02 pesetas, el importe de las obras ejecutadas por aquel y abonadas según liquidación que se elevó a 19.534,852'38 pesetas, y la suma a que ascienden los dos últimos proyectos de las obras urgentes y de las complementarias, que es de pesetas 714,155'34; obras que en realidad completan con creces las que debía ejecutar el contratista; todo ello a pesar de la gran elevación que han sufrido los precios unitarios en los dos últimos estudios.



VISTA DE LA ZONA DEL ARRANQUE DEL ANTIGUO DIQUE DEL ESTE, DURANTE EL TEMPORAL DE FEBRERO DE 1919





Reparación de los desperfectos ocasionados por los temporales en la alineación recta del antiguo dique del Este ::

Continuación de las obras construidas en el año 1911

En la Memoria anterior dimos cuenta del objeto de este proyecto redactado con fecha 31 de octubre de 1916 y aprobado en todas sus partes por el Centro Superior según R. O. de 28 de diciembre del propio año y por su presupuesto de administración que asciende a 24,883'79 pesetas.

Indicamos asimismo que, resueltos favorablemente en los primeros meses del año 1917 todos los trámites necesarios para llevar a cabo la ejecución de las obras por dicho sistema, no fué posible dar comienzo a las mismas durante aquel año por múltiples causas, todas ellas justificadas; sin que por eso fuera de temer que las averías se hicieran más importantes y llegase a peligrar la resistencia del rompeolas, porque los fuertes temporales ocurridos durante los últimos meses del 1916 y singularmente uno de mucha intensidad y duración que tuvo lugar en febrero del 1917 no habían causado el menor desperfecto en toda aquella zona averiada, y a pesar de ello, aprovechando algunos días hábiles del verano de este último año y en vista de que no podíamos emprender estas obras de reparación, se colocaron con cargo al presupuesto de conservación, varios bloques como refuerzo al pie del talud de dicha zona, que mantenían la obra en buenas condiciones de resistencia.

En el curso de los dos años últimos, han subsistido las mismas causas de trabajos urgentes, falta de personal apto y escasez y carestía de materiales pétreos y aglomerantes, agravadas todavía por la necesidad de ejecutar, por el sistema de administración, las obras que hemos analizado en páginas anteriores, para defensa y complemento de las llevadas a cabo por el contratista de la prolongación de este dique del Este; y como el refuerzo de bloques de que acabamos de hablar produce todavía el resultado apetecido, nos hemos decidido por esperar algún tiempo más y que sea de verdadera necesidad la reparación de los desperfectos, época en que seguramente dispondremos de medios y personal para ejecutar las obras.

Muelle de Levante

Durante los dos ejercicios que se comprenden en esta Memoria, no se ha realizado obra ni se ha practicado servicio comercial alguno en este

muelle por parte de esta Dirección. Únicamente se ha efectuado el derribo de la instalación o taller de fabricación de hormigón que poseía la extinguida contrata de las obras de Prolongación y reforma del dique del Este en la zona de la tercera alineación del propio muelle, y la construcción de un almacén provisional en los terrenos de la primera, próximos al depósito de boyas del Estado para guardar ciertos útiles y elementos de la Sociedad "Navegación e Industria".

Dársena y careneros del Dique flotante y deponente

Careneros para el servicio del Dique

Como ya indicábamos en nuestra Memoria anterior, de esta obra, que se halla en ejecución desde hace algunos años, faltaba solo, al empezar el último bienio, terminar ligeros detalles para darla por ultimada, cuyos detalles no se pudieron llevar a cabo hasta tanto que estuvieran por lo menos acabados los trabajos de la prolongación de la fosa oriental para el servicio de conjunto de las cuatro secciones del Dique y los de reforma y ampliación del muelle llamado de cerramiento de la dársena, obras todas ellas ligadas íntimamente entre sí.

Realizados los primeros durante el año 1917 y dejando los segundos para más adelante con arreglo a un nuevo estudio de ampliación de la dársena de carenado, se procedió sin pérdida de tiempo en el año 1918 a efectuar las partes de obra que faltaban con cargo a este proyecto, practicando, al efecto, un repaso general en la superestructura de los dientes de los careneros reforzando el conjunto y reformando los frentes de los mismos para facilitar la entrada de las pontonas del Dique; se colocaron nuevos puntos de amarre en el andén bajo del lado de Levante, y por último, se completaron las piezas que constituyen la cama de las embarcaciones.

En todos estos trabajos realizados durante los meses de abril a agosto, ambos inclusive, del propio año 1918, se emplearon 3,524'55 pesetas de las 3,668'59 que sobaban del crédito aprobado, resultando una economía de 144'04 pesetas.

Obras adicionales para la instalación definitiva del servicio de carenado

El presupuesto de estas obras fué aprobado por la Superioridad por R. O. de 14 de abril de 1904, y de su importe por el sistema de admi-

nistración que ascendía a 62,654'76 pesetas, se han venido gastando casi todos los años algunas cantidades para ultimar la instalación a medida que lo demandaban y permitían las exigencias de la explotación del Dique flotante.

Al empezar el año 1918, primero de los dos en que dividimos los trabajos realizados durante los mismos, se reanudaron estas obras adquiriendo una partida de madera y completando algunos detalles que eran necesarios en el lado de Poniente donde habían existido durante los años anteriores los andamiajes para la construcción de los grandes cajones bloques por parte de la contrafa del dique del Este. En todos estos trabajos, llevados a cabo en el mes de enero, se empleó la suma de 5,098'65 pesetas, y como el sobrante del crédito disponible era de 5,199'73 pesetas, resultó en definitiva una economía de 101'08 pesetas, según se consigna en la relación de gastos.

Ampliación del Servicio de Carenado

Obras complementarias a las del concurso para la construcción de la 4.ª sección del Dique flotante

Al practicar la liquidación de las obras referentes al suministro de la 4.ª sección del Dique flotante y deponente, adjudicadas a "La Maquinista Terrestre y Marítima" de esta ciudad, se segregaron algunos trabajos de escasa importancia ajenos a dicha sección pero comprendidos en el concurso, que por causas no imputables a su voluntad había dejado de realizar la casa constructora, y que deberían luego llevarse a cabo por administración cuando se efectuasen las reparaciones ya aprobadas para las otras secciones 1.ª y 2.ª del propio Dique; ya que los tales trabajos consistían en el achafalamiento de las cajas de aire y en la construcción y montaje de los cierres o tapas portátiles de las cajas de admisión y evacuación del agua en las referidas dos secciones, para todo lo cual se tenía ya el material acopiado en nuestros talleres.

Sancionada dicha liquidación en todos sus extremos por R. O. de 9 de junio de 1917, cuanto antes llegó la ocasión oportuna que fué en noviembre de 1918, una vez puesta la sección 1.ª entre careneros para su reparación, comenzaron en la misma los trabajos inherentes a las obras complementarias de que tratamos; cuyos trabajos acabaron en abril del pasado año, habiéndose abonado en cuentas de mayo a la citada casa constructora, que fué a la que se adjudicaron en concurso particular, la cantidad de 3,714'15 pesetas, mitad del crédito disponible sobrante de la liquidación que era de 7,428'30, a fin de poder aplicar la otra mitad a los trabajos iguales de la sección 2.ª cuando en ella se efectúe la oportuna reparación.

Prolongación de la fosa oriental de la dársena de carenado

Al finalizar el año 1917, último de los dos que se comprendían en la Memoria anterior, se había efectuado por el Sr. Ingeniero Jefe de la provincia la recepción provisional de estas obras llevadas a cabo por contrata, y se había formulado por esta Dirección la correspondiente liquidación de las obras ejecutadas.

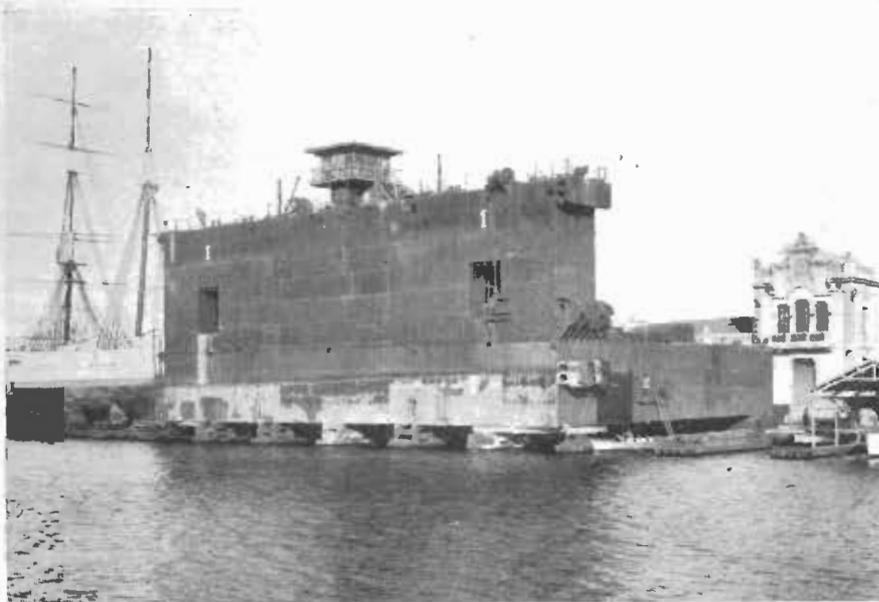
Previo el oportuno aviso de esta dependencia a la Junta en 23 de enero de 1918 y de las gestiones de esta acerca de la Superioridad, la Dirección General de Obras públicas por orden de 5 de marzo siguiente se sirvió designar al referido Ingeniero Jefe para recibir definitivamente las obras, y habiendo señalado el día 21 del propio mes para efectuar la recepción, tuvo esta lugar levantando el acta correspondiente que fué aprobada sin demora según orden de la misma Dirección General de 18 de abril.

La liquidación de las obras, que se había redactado con fecha 15 de noviembre de 1917, fué sancionada en todas sus partes por R. O. de 26 de febrero de 1918; aprobadas ya la recepción definitiva y la liquidación, se expidió con fecha 31 de julio la oportuna certificación para abonar al contratista el saldo de la liquidación que importaba 850'81 pesetas, habiendo resultado una economía de 613'78 pesetas en las obras ejecutadas respecto del crédito aprobado. Mas adelante, previas las gestiones realizadas por el contratista, se le devolvió la fianza y quedó por completo terminado el expediente de esta obra.

Reparación extraordinaria de la 1.^a sección del Dique flotante y deponente

Este proyecto fué redactado con fecha 12 de enero de 1915 y elevado sin pérdida de tiempo a la aprobación Superior, se le concedió según Real Orden de 24 de abril del mismo año y por su presupuesto de ejecución por el sistema de administración que ascendía a 24,886'90 pesetas.

Terminada por completo la reparación de la 3.^a sección y puesta al servicio público a fines del año 1917, abrigábamos la idea, de acuerdo con el plan que nos habíamos propuesto al ampliar y mejorar el servicio de carenado con dicho Dique flotante, de llevar a cabo cuanto antes la reparación de la 1.^a sección del mismo. Pero por un lado la falta de algunos de los materiales más indispensables, por otro la escasez de personal apto en los trabajos de reparaciones metálicas por ser en aquella época muy solicitado de las casas constructoras extranjeras, y por otro y más primordial, la imposibilidad de suspender por algún tiempo el servicio de las dos secciones 1.^a y 2.^a ante las necesidades cada día mayores de la Navegación, nos impidieron hasta septiembre de 1918 empezar los verdaderos trabajos para limpiar y arreglar dicha sección 1.^a.



GRAN COSTADO Y PONTONAS DE LA SECCIÓN 1.ª DEL DIQUE, PUESTO SOBRE CARENEROS PARA SU REPARACIÓN



FLOTADORES DE LA 1.ª SECCIÓN DEL DIQUE COLOCADOS SOBRE EL MUELLE DE CATALUÑA PARA SU REPARACIÓN

En los meses de marzo, abril, junio y agosto de aquel año se adquirieron ya ciertos materiales, del mejor modo que era posible dado el elevado precio y hasta carencia casi absoluta de algunos de ellos, con el fin de activar luego estas obras de reparación. En el mes de mayo se publicó un aviso en los periódicos para que los Navieros y Consignatarios supiesen que, a partir del 3 de junio y por algunos días, no se podían efectuar operaciones más que con las dos secciones 3.^a y 4.^a del Dique porque era preciso llevar a cabo los trabajos de desunión de las 1.^a y 2.^a que estaban enlazadas desde el principio de la explotación de un modo permanente; pero era tal el número de buques que solicitaban subir en Dique, que no hubo medio de suspender el servicio hasta mediados del mes de septiembre, en cuya época, previos algunos trabajos preparatorios en los flotadores y paralelógramos y empleando varias brigadas para trabajar de un modo continuo, logramos en dos días llevar a cabo las costosas y delicadas operaciones para desunir las dos secciones 1.^a y 2.^a, trasladar luego la 1.^a al lado de Levante y la 4.^a de este lado al de Poniente, a fin de poder unir esta con la 2.^a y así operar por lo general con las dos 2.^a y 4.^a unidas en Poniente y la otra 3.^a en el lado de Levante.

Una vez la 1.^a en este lado de Levante, se la colocó entre los dientes de los careneros de la parte Sur, se separaron de ella los flotadores y se trasladaron a la dársena de la Industria, trabajando en todos los elementos componentes de esta sección con verdadera actividad a fin de proceder a su debida reparación. Al objeto de dejar libres los careneros para la reparación de los buques que en tan gran número los pedían, el día 5 de noviembre siguiente se subieron los dos flotadores pequeños al muelle de Cataluña con la cábria de 80 toneladas y el 28 del propio mes se subió el mayor con la misma cábria y las otras dos de 25 unidas después de haber preparado para los tres flotadores la correspondiente cama sobre el muelle; así hemos podido realizar en estos elementos y en los paralelógramos los oportunos trabajos sin ocupar para nada los careneros.

Las obras realizadas con cargo al crédito aprobado para este primer proyecto de reparación de la sección, terminaron a fines del mismo noviembre, habiendo gastado la suma de 24,870'09 pesetas y resultando por tanto un sobrante de 16'81 pesetas.

Posteriormente, previos algunos trabajos necesarios y aprovechando unos días de calma en el servicio de la 3.^a sección, se subió en ella el gran costado y pontonas de la 1.^a, colocándola sobre careneros, después de haberlo intentado efectuar los dos días anteriores sin resultado a causa del fuerte viento y movimiento de las aguas, el día 19 de febrero del año pasado, donde continua en la actualidad, terminada casi por completo, dispuesta para ser colocada a flote igualmente que los flotadores a la primera ocasión que sea posible.

Reparación de las cámaras laterales del gran costado de la sección 1.^a
Reparación de las pontonas de la id. id.
Reparación de los flotadores de la id. id.

En la Memoria anterior, al tratar de esta sección, ya se indicaba que no sería posible llevar a cabo por completo los trabajos de reparación de la misma con el crédito aprobado de 24,886'90 pesetas, porque por la experiencia adquirida en los trabajos realizados en la 3.^a y después de un examen más detenido de dicha sección 1.^a en los últimos meses del año 1917 aprovechando unos días de poca actividad en su funcionamiento, pudo apreciarse que el estado de algunas planchas y muchas piezas de refuerzo del gran costado y pontones era tan deplorable por el trabajo activo de tantos años, que era preciso cambiarlas por completo; y dado el elevado coste de los materiales metálicos y de pintura, así como de los jornales del personal dedicado a estas operaciones, no habría más remedio que solicitar, mediante nuevos proyectos, la concesión de otros créditos para la completa reparación.

Así sucedió en efecto, dicha 1.^a sección resultó en bastante peor estado que la 3.^a, siendo menester la sustitución de muchas planchas y piezas de refuerzo de las cámaras laterales del gran costado y de las pontonas y flotadores, así como de algunos puntales, piezas longitudinales de madera sobre las pontonas y diversos elementos de la cuna, al propio tiempo que una reparación muy cuidadosa en las máquinas y calderas; por lo tanto, siendo de mucha mayor importancia las obras que debían realizarse y más subido el precio de todos los materiales y de la mano de obra, sería menester una cantidad bastante más elevada.

Además, por la práctica adquirida al reparar la 3.^a sección, que había quedado en muy buenas condiciones de funcionamiento, consideramos muy conveniente para la total reparación, simultanear los trabajos en los principales elementos de la sección: gran costado, pontonas y flotadores.

Por esta razón se redactaron sin pérdida de tiempo los tres proyectos, consignados al principio de este apartado, debidamente justificados.

El primero de ellos se formuló con fecha 10 de septiembre de 1918 y enviado poco después a la Junta y al Centro Superior para su aprobación, le fué otorgada según R. O. de 12 de noviembre siguiente, por su presupuesto por administración de importe 24,862'75 pesetas. Acto seguido esta Dirección con fecha 22 del mismo mes indicó a la Junta que solicitase de la Superioridad la inclusión del mismo en el Plan anual a fin de dar principio en seguida a las obras, pero a causa de tener pendientes otros trabajos más urgentes, no empezaron hasta 1.^o de enero de 1919; de todos los modos la Superioridad aprobó la inclusión en el Plan anual por medio de la orden de la Dirección General de 31 de diciembre. Empezadas las obras no se dejaron hasta su terminación en el mes de julio, habiendo en estos meses gastado la cantidad de 24.862'18 pesetas, según consta en la relación co-

responsdiente de gastos mensuales por las distintas obras que acompañamos al final, con una economía de 0'57 pesetas.

El 2.º proyecto relativo a la reparación de las pontonas, se redactó con fecha 23 de septiembre de 1918, siendo aprobado por R. O. de 13 de noviembre siguiente por su presupuesto de administración que ascendía a 24,785'92 pesetas; se solicitó de la Superioridad su inclusión en el Plan anual y se otorgó esta petición también por orden de la Dirección General de 31 de diciembre posterior; empezaron las obras en enero de 1919 y continuaron sin interrupción hasta septiembre último empleando en las mismas la cantidad de 24,782'10 pesetas, con una economía de 3'82 respecto del crédito aprobado.

El tercer proyecto concerniente a la reparación de los flotadores de la propia sección 1.ª del Dique flotante, se presentó con fecha 5 de octubre de 1918 y remitido sin demora a la Junta y a la Superioridad, fué por esta sancionado según R. O. de 12 de noviembre por su presupuesto de administración que se elevaba a 24,980'79 pesetas. Esta Dirección, una vez conocida esta disposición aprobatoria, indicó a la Junta en 22 del mismo mes que pidiera también la inclusión de este proyecto en el Plan anual vigente, otorgándose esta solicitud según orden de la Dirección General de 31 de diciembre siguiente. Como los flotadores ya se habían colocado sobre el muelle de Cataluña, se empezaron sin pérdida de tiempo las obras en 1.º de diciembre siguiendo sin parar hasta el pasado mes de agosto de 1919, con un total gasto en los dos ejercicios de 24,954'73 pesetas y una economía por tanto de 26'06 pesetas.

Reparación extraordinaria de la 2.ª sección del Dique flotante y deponente :: :: ::

Este proyecto fué redactado por esta Dependencia con fecha 12 de abril de 1917, siendo aprobado en todos sus extremos por R. O. de 23 de junio siguiente por su presupuesto de 49,952'67 pesetas para ejecutar las obras por el sistema de administración, a pesar de lo que se prescribe en la Ley de Contabilidad vigente, en vista de las justificadas razones que exponíamos en la Memoria correspondiente.

Siguiendo el plan trazado al efectuar la ampliación del servicio de carenado con la adquisición de la 4.ª sección del Dique y el arreglo de las otras tres primitivas, cuanto antes sea posible poner en función la 1.ª, cuyos elementos componentes tienen ya casi ultimada su reparación, faltando sólo ligeros detalles que se llevan a cabo con cargo al presupuesto de conservación general del aparato, procederemos a empezar los trabajos en la 2.ª pasando al lado de Poniente la 3.ª y 4.ª para operar unidas y la 1.ª en el de Levante sola, o enlazada con la 3.ª si ha de pasar a Poniente para funcionar las tres secciones juntas, con buques de gran tonelaje.

Reparación complementaria de esta 2.ª sección

Por los resultados obtenidos en la modificación y arreglo de las dos secciones 3.ª y 1.ª, es indudable que, dado el estado en que también se encuentra la 2.ª, será menester llevar a cabo en ella otras varias obras complementarias de las previstas en el proyecto que acabamos de analizar, de modo análogo a lo ya efectuado en las otras dos secciones; y como por el alza que han experimentado los jornales y algunos materiales que han de emplearse en la reparación será insuficiente el crédito aprobado de 49,952'67 pesetas para los trabajos incluídos en dicho primer proyecto, se ha terminado hace pocos días el estudio correspondiente de las obras complementarias con su presupuesto de 49,515'54 pesetas, que también solicitamos ejecutar por administración mediante las razones oportunas ante la idea de llevarlas a cabo de un modo simultáneo con las otras para la buena marcha del conjunto de las mismas.

Reparación extraordinaria de la 3.ª sección

En la Memoria anterior se dió detallada cuenta de este proyecto y de todos los incidentes ocurridos durante la ejecución de las obras en él comprendidas, consignando asimismo la cantidad empleada y el sobrante del crédito aprobado.

Se indicaba también que la recepción de las obras se llevó a cabo en 21 de diciembre de 1917, levantando el acta correspondiente que fué elevada a la aprobación del Centro Superior; pues bien, este se dignó otorgarla por orden de la Dirección General de Obras Públicas de 17 de enero de 1918, terminando así el proceso de esta reparación.

Adquisición y montaje de una junta rápida flexible de enlace entre las dos secciones 1.ª y 2.ª del Dique flotante y de varios mecanismos para las mismas

Redactado el oportuno estudio debidamente justificado con fecha 3 de marzo de 1917 proponiendo la ejecución de estos trabajos por concurso, fué devuelto por orden de la Dirección General de Obras Públicas del 2 del siguiente junio para que se hicieran algunas ligeras adiciones en el pliego de bases, y realizadas estas sin pérdida de tiempo por esta Dependencia en 23 del propio mes, se remitieron al Centro Superior que aprobó el estudio por orden de la misma Dirección General de 18 de diciembre, mediante pequeñas modificaciones en algunas bases del pliego correspondiente.

Cumpliendo sin demora lo dispuesto en esta orden que, se recibió en 2 de enero de 1918, se realizaron con fecha 5 del propio mes las modificaciones prescritas, y enviadas en seguida a la Junta para su remisión al

Centro Directivo, fué sancionado el estudio por completo según R. O. de 2 de febrero siguiente.

Previas las oportunas gestiones, por R. D. de 23 de octubre del mismo año, se autorizó a esta Junta para celebrar el concurso, y acordado por ésta en sesión de 27 de noviembre, tuvo lugar el acto en 30 de diciembre con arreglo a los trámites reglamentarios. No habiéndose presentado postor alguno, acordóse, según lo prescrito en la Ley de Contabilidad vigente, realizar las obras por administración dando cuenta de ello a la Superioridad, que sancionó el acuerdo por R. O. de 7 de febrero de 1919.

Cuanto antes lo permitieron los múltiples trabajos de reparación del material flotante que teníamos pendiente, se hicieron los preparativos en nuestros talleres y las oportunas gestiones cerca de las varias importantes casas constructoras de la ciudad para llevar a cabo estas obras, estudiando al propio tiempo con toda atención, la forma y modo de dar cierta rigidez a esta junta de enlace para el mejor funcionamiento de las dos secciones 1.ª y 2.ª del Dique que han de funcionar por lo general unidas.

En la actualidad siguen los trabajos esperando poderles dar cima dentro del corriente ejercicio, con lo cual y una vez ultimadas las reparaciones de la sección 2.ª de que acabamos de tratar, quedará resuelto el plan propuesto en la ampliación del servicio de carenado con las 4 secciones del Dique; y por medio de las uniones que se han establecido entre ellas, cada una podrá reemplazar a las otras durante los inevitables trabajos de conservación y limpia que periódicamente deben practicarse en las mismas.

Muelle de Cataluña

Repetidas veces hemos manifestado, al tratar de esta obra, que su proyecto fué aprobado hace ya mucho tiempo; que la ejecución del mismo se ha llevado a cabo en diversas etapas, por el sistema de administración, a medida que disponíamos del emplazamiento necesario, y que, para ultimar los trabajos en su totalidad, solo faltaban ligeros detalles en los muros y terraplenes del muelle, que no podían realizarse hasta que el contratista de la prolongación y reforma del dique del Este derribase las instalaciones que para la construcción de su obra había levantado con el oportuno permiso en los terrenos de este muelle.

Como hasta hace muy pocos meses no ha quedado dicho contratista desligado por completo de todos los compromisos contraídos con la Junta y con esta Dirección, en virtud de las concesiones que se le otorgaron durante el curso de la ejecución de sus trabajos, han permanecido en pie las instalaciones y no ha sido posible terminar aquellos detalles del muelle durante el pasado bienio; pero efectuados hace poco tiempo estos trabajos

de derribo, es llegada la ocasión de acabar las obras de este muelle con arreglo a su proyecto aprobado, invirtiendo al efecto la cantidad de pesetas 4,799'73 que sobra del presupuesto sancionado por la Superioridad.

Distribución de los muelles de la dársena del Dique flotante y deponente

Edificios emplazados en el muelle de Cataluña

Durante los nueve primeros meses del año 1918, se llevaron a cabo las obras contenidas en este proyecto con la posible actividad para darlas por ultimadas con arreglo al mismo a pesar de las dificultades con que tuvimos que luchar a causa de las huelgas habidas en la ciudad entre los obreros del ramo de construcción, habiéndose empleado en aquel período, según consta en la relación que acompañamos al final de esta sección de obras nuevas, la cantidad de 18,085'46 pesetas, de las 18,191'42 sobrantes de los ejercicios anteriores, de suerte que ha resultado en definitiva una economía de 105'96 pesetas.

El presupuesto total por administración aprobado para todos estos edificios comprendidos en la distribución de los muelles de la dársena del Dique, era de 182,025'56 pesetas.

Muelle Nuevo

Distribución provisional de la zona de servicio del muelle Nuevo y de los terrenos colindantes con la playa de la Mar Vieja :: ::

En nuestra Memoria anterior se dió detallada cuenta de las razones que motivaron este proyecto cumplimentando la R. O. de 13 de abril de 1915, dictada sobre el estudio relativo a una propuesta de reforma de los terrenos de dicho muelle formulado por esta Dirección en 1.º de agosto de 1914.

Dicho proyecto redactado con fecha 1.º de julio de 1915, fué sometido acto seguido, previos los trámites reglamentarios, a la sanción de la Superioridad; pero habiendo sido pasado al Ramo de Guerra para su informe, surgieron varios incidentes que retrasaron la resolución definitiva, recayendo por fin esta, después de una larga tramitación, según la extensa y razonada R. O. de 15 de marzo de 1918, en la que, después de diversos

resultandos y considerandos a propósito de los múltiples extremos comprendidos en el estudio, se contiene la siguiente parte dispositiva:

“S. M. el Rey (q. D. g.) de conformidad con lo propuesto por esta Dirección General, ha tenido a bien disponer:

“1.º Aprobar el “Proyecto definitivo de distribución provisional de la zona de servicio del muelle Nuevo y de los terrenos colindantes con la playa de la mar Vieja” del puerto de Barcelona, redactado por el Ingeniero Director de las obras del Puerto en 1.º de julio de 1915 con sus dos grupos de obras y por sus dos presupuestos de ejecución de las mismas, por contrata de doscientas treinta y seis mil cuatrocientas cuarenta y cuatro pesetas cincuenta y un céntimos (236,444'51) y por administración de veinte y cuatro mil trescientas setenta y cinco pesetas con ocho céntimos (24,375'08).

“2.º Que para la ejecución de las obras se tengan en cuenta las modificaciones que en ellas se introducen por lo que se refiere a las situadas en el frente de la Batería del Astillero por el acta de la Comisión mixta de 21 de mayo de 1910 y el acta de modificación de la hoja núm. 3 de los planos del proyecto, de 23 de febrero de 1917, debiendo darse cumplimiento también a los artículos 14 y 15 del Reglamento de 14 de diciembre de 1916.

“3.º Autorizar a la Junta de Obras del Puerto para ejecutar desde luego las obras del grupo de las que se han de realizar por administración.

“4.º Aprobar asimismo el pliego de bases que han de regir en el concurso del proyecto, construcción y explotación de un gran Balneario en la playa de la mar Vieja con arreglo al proyecto que se apruebe, y autorizar a la Junta de obras para anunciar y celebrar el concurso cuando lo considere oportuno confirmando la autorización concedida por la R. O. de 17 de abril de 1915; debiendo añadirse otra base que preceptúe que, si las necesidades de la defensa lo demandasen, la Autoridad militar podrá ordenar la destrucción de las obras sin derecho a reclamar indemnización alguna por parte del concesionario.

“5.º Que en las condiciones que se fijan en los anejos del proyecto para la concesión de la instalación de vías del tranvía en el muelle Nuevo e instalación del Club de Natación en el sitio que se le designa en los planos, se tenga en cuenta, cuando se haga, si así procediere, la concesión de estos aprovechamientos con arreglo a lo que sobre el particular preceptúan la Ley de puertos vigente y el Reglamento para su ejecución.”

Enterada la Junta de esta Superior disposición en sesión del día 10 del propio abril, y teniendo en cuenta la singular importancia que revestía la nueva base que según la misma debía añadirse a las del concurso de proyectos para la construcción y explotación del gran Balneario, acordó, por voto unánime, encomendar a esta Dirección el oportuno estudio de la citada R. O. a fin de informar si procedía interesar de la Superioridad algunas modificaciones en dicha nueva base que hicieran posible la eficacia del referido concurso, o proponer un cambio de emplazamiento del aludido Balneario; el que subscribe, sin pérdida de tiempo y con fecha 16 siguiente, evacuó su cometido, haciendo historia de las actuaciones habidas con el Ramo de Guerra durante la tramitación del proyecto por las que se había resuelto por completo esta cuestión, y proponiendo, en consecuencia, la simple adición de “la Autoridad militar podrá ordenar la destrucción de las obras, que *causen obstáculo*, sin derecho, etc.”

Durante el bienio de 1918 y 1919 que analizamos, no ha sido posible emprender trabajo alguno de los contenidos en este proyecto; en primer término, por las causas tantas veces citadas de las dificultades con que hemos tropezado para emprender cualquier obra a causa de las huelgas casi continuas en la ciudad, falta de personal apto y carestía de materiales; en segundo lugar, por no cercenar en lo posible al Comercio mas espa-

cios donde depositar mercancías, ya que tanta necesidad tenía de ellos en todo tiempo, y por último, para limitar las obras de ejecución a las más necesarias y urgentes a fin de no perjudicar la situación económica de la Junta, harto penosa por la falta de recursos, por ser bastante menor que en años anteriores el número de toneladas de mercancías importadas que son las que satisfacen arbitrios para las obras.

En el supuesto de que en el presente año desaparezcan en parte las anormales circunstancias que hemos atravesado, se emprenderán las obras por administración a la primera ocasión propicia, y se solicitará de la Superioridad que saque a subasta las del otro grupo, a fin de llevar a cabo la urbanización de este muelle con arreglo al proyecto aprobado.

Derribo de los antiguos almacenes de propiedad de la Junta, existentes en este Muelle Nuevo :: ::

Para terminar las obras relativas a este proyecto que se realizaban por administración y se suspendieron tiempo atrás, falta solo el derribo de un almacén situado en la misma línea de fachada que los antiguos talleres de la Sociedad "Navegación e Industria" hoy propiedad de la Compañía Trasmediterránea; almacén que ahora se halla alquilado en buenas condiciones para depósito de sal a la casa Catasús y C.^a, que había disfrutando la concesión de otro particular en terrenos del muelle y que tuvo que derribarse. Como de momento no causa estorbo alguno, antes al contrario, presta buena utilidad, hemos esperado realizar su demolición cuando se lleven a cabo los otros trabajos de distribución del muelle; por esta razón y según lo indicado en líneas anteriores, nada se ha hecho con cargo a este proyecto durante los dos años últimos.

Obras complementarias de defensa de los terrenos de la zona marítima del puerto en la playa llamada de la Mar Vieja :: :: :: :: :: :: :: :: ::

(2.ª etapa constructiva)

En la Memoria anterior, al tratar de esta obra, decíamos al final de la misma, que, del crédito aprobado y después de los trabajos realizados en el ejercicio de 1917, quedaba un remanente de 8,164'10 pesetas para reanudar las obras en los meses propicios del 1918 si había necesidad de ello; añadiendo que, seguramente no la habría, porque debido a los temporales de Levante ocurridos durante el otoño y singularmente en el mes de diciembre del 1917 se había formado en toda aquella zona un extenso playazo con caracteres de seguridad y permanencia.



SITUACION EN QUE QUEDÓ EL TROZO DE LA PLAYA DE LA MAR VIEJA
DETRAS DEL "NUEVO VULCANO", DESPUES DEL TEMPORAL DE S. E. DEL
4 AL 5 DE ENERO DE 1919 (HASTA FIN DE 1918 SE HABÍA MANTENIDO UN
EXTENSO PLAYAZO)



VISTA DE LOS BAÑOS DE LA PLAYA DE LA MAR VIEJA CON EL EXTENSO
PLAYAZO FORMADO DETRÁS DEL "NUEVO VULCANO"

Y en efecto, durante el curso de los dos años últimos no ha sido menester efectuar trabajo alguno con cargo a este proyecto porque la playa ha permanecido por lo general en tal estado de amplitud que la masa arenosa ha invadido casi siempre el cordón longitudinal y los espigones de escollera vertida como defensa de toda aquella zona. Solo el violento temporal del Sur y Sudeste que tuvo lugar en los días 4 y 5 de enero del año pasado y singularmente por la noche, que fué muy intenso aunque por fortuna de corta duración, ocasionó algunas erosiones de importancia, dejando la escollera del cordón longitudinal y del primer espigón al descubierto en toda la zona frente de las instalaciones del Club de Natación, sin tocar, no obstante, el playazo de los baños de "La Concha" y "San Sebastián". Posteriormente en febrero, marzo y abril se vió unas veces colmada la playa y otras bastante mermada según era la dirección de las marejadas; en mayo resultó bastante uniforme y tendida, y con el temporal de Levante de 1.º de junio quedó regularizada por completo y bastante crecida. Así seguimos durante el verano y otoño pasados con ligeras marejadas de Levante y Sudeste que trajeron o quitaron la arena, acabando el año con una playa de mucha amplitud en toda esta Zona de la mar Vieja.

Tal como se encuentra desde hace algún tiempo toda esta parte de la playa de propiedad de la Junta, con gran satisfacción del público porque es la más concurrida en la época de baños, es muy probable que continúe consolidada sin necesitar obra alguna de defensa.

Las dos fotografías adjuntas completan lo expuesto en las líneas anteriores.

Varadero público para carenado de pequeñas embarcaciones. - - Vara- dero de los pescadores e instala- ciones anejas :: :: :: :: :: :: ::

En el curso de los dos años que se comprenden en esta Memoria, el servicio en estos dos Varaderos ha sido de gran intensidad, singularmente en el que se practican los trabajos de carenado a las embarcaciones de reducido tonelaje, pero no se ha realizado en ellos obra alguna de nueva construcción que merezca ser reseñada; solo se han ejecutado los trabajos para la conservación y explotación de los distintos elementos que integran estas importantes instalaciones, de las que daremos cuenta más adelante.

Muelles de Pescadores y de las Baleares

Durante los dos años a que se contrae esta Memoria tampoco se ha realizado en estos muelles obra alguna nueva que merezca ser consignada; solo se han efectuado los trabajos inherentes a la conservación y reparación de los tinglados, pavimentos, vías férreas, grúas y demás elementos existentes en los mismos, de cuyos trabajos trataremos más adelante.

Ambos muelles, singularmente el último, continua prestando buenos servicios al tráfico comercial y marítimo; en el paramento Oeste tienen concedido atraque fijo las dos grandes entidades navieras "Compañía Trasatlántica" y la de "Pinillos, Izquierdo y Compañía", utilizando además los tinglados inmediatos para el depósito de las mercancías que transportan sus buques; el del lado de Levante está destinado, desde hace muchos años, a la carga y alijo en barcazas por medio de grúas de mano.

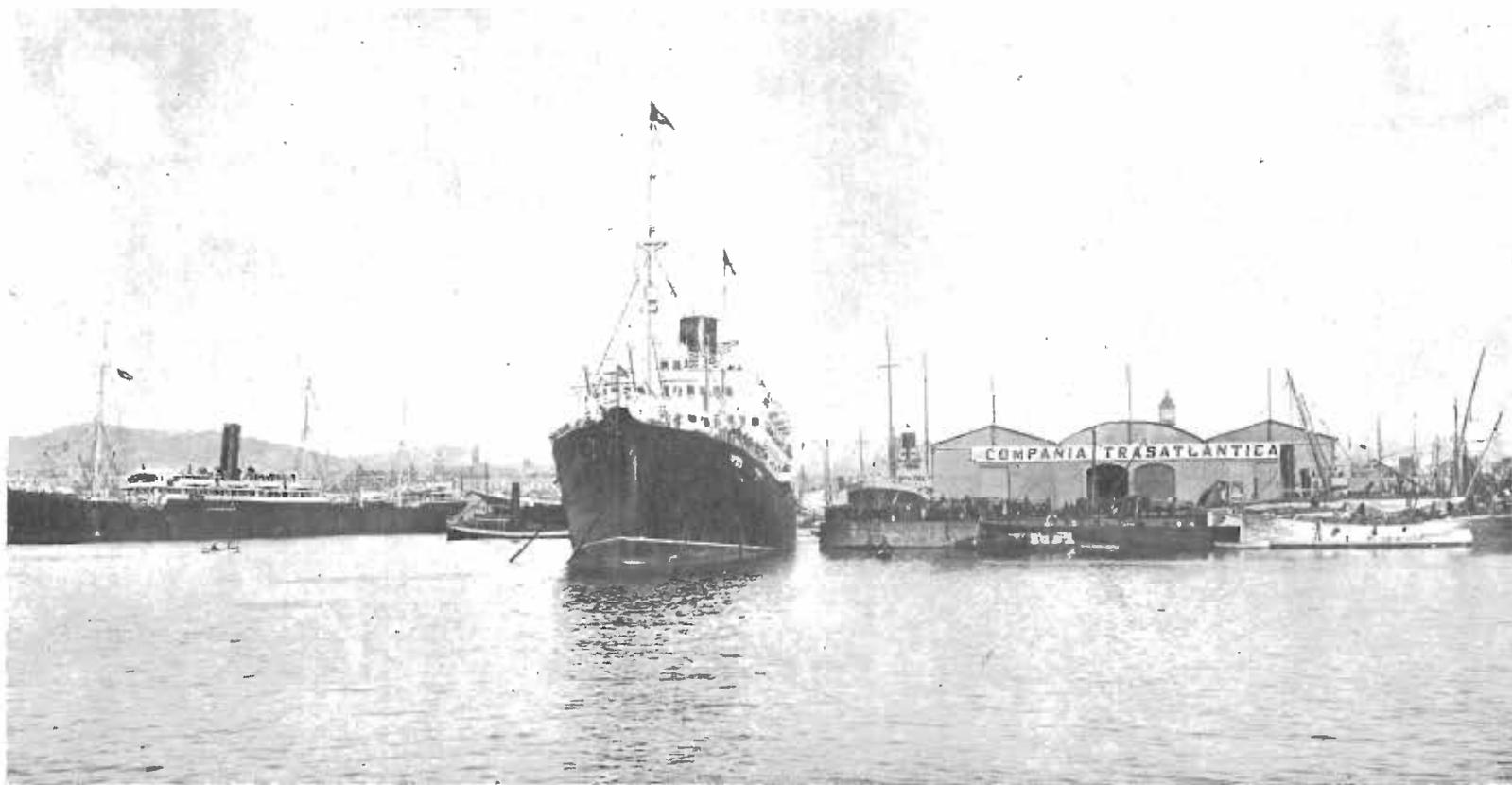
La fotografía adjunta representa el momento en que el grandioso vapor "Infanta Isabel de Borbón" de la Compañía Trasatlántica se dispone a salir de nuestro puerto para Buenos Aires.

Muelles de la Barceloneta y del Rebajo ::

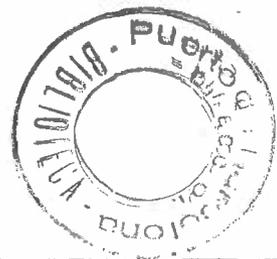
Distribución de los terrenos de la zona marítima en dichos muelles

Según ya indicábamos en la Memoria anterior, la ejecución de los trabajos que faltan para ultimar las obras de este proyecto aprobado, hace ya algunos años, en 23 de febrero de 1901 por el sistema de administración, por su presupuesto de 638,510'88 pesetas, depende de que se lleven a cabo los de distribución provisional de la zona del muelle Nuevo; pues aquellas son en su mayoría inherentes a la urbanización del muelle del Rebajo en la parte próxima a aquel.

Como según hemos referido en anteriores páginas, no ha sido posible por causas varias empezar todavía las obras en dicho muelle Nuevo, tampoco en el curso de los dos años últimos se ha realizado trabajo alguno en los otros dos de la Barceloneta y del Rebajo, concerniente al proyecto que analizamos, del cual existe un crédito sobrante de 28,272'31 pesetas que seguramente emplearemos en parte en el presente ejercicio para ir acaban-



SALIDA DEL PUERTO DEL GRANDIOSO VAPOR "INFANTA ISABEL DE BORBON"



do estas obras de distribución. Solamente se han llevado a cabo con toda asiduidad los trabajos corrientes de conservación y los inherentes a la reforma de la red de tuberías para el abastecimiento de aguas, de que daremos cuenta en páginas siguientes.

Muelle del Depósito

Almacenes Generales de Comercio

Análogamente a los anteriores muelles que acabamos de analizar, no se ha llevado a cabo en el del Depósito obra alguna de nueva construcción en el curso de los dos años últimos, salvo un pabellón para retretes y urinarios públicos y de pago con cargo al proyecto de reforma y ampliación de este servicio, y las obras para mejorar el de abastecimiento de aguas, de todo lo cual se dará cuenta más adelante, así como de los trabajos inherentes a la conservación ordinaria de todos los elementos existentes en el muelle.

Tampoco se han podido ejecutar durante el mismo período, por subsistir la gran elevación de precios en los materiales, carencia de algunos de ellos y mayor urgencia de otros trabajos, las obras que la Junta acordó practicar por cuenta de la Sociedad "Crédito y Docks de Barcelona" arrendataria de los Almacenes Generales de Comercio en mayo de 1916; obras inherentes a reparaciones de carácter extraordinario en el edificio y mecanismos, motivadas por la prórroga del plazo de concesión.

Muelle de la Muralla

Distribución de los terrenos de la zona marítima en dicho muelle ::

Los únicos trabajos, aparte de ligeros detalles sin importancia, que faltan para dar por terminado este proyecto de distribución de los terrenos aprobado hace ya algunos años, en 30 de marzo de 1901, por el sistema de administración con un presupuesto de 717,819'60 pesetas y del que existe un sobrante de 63,081'14 pesetas, son los relativos al adoquinado y colocación de la segunda vía férrea en la zona del borde del muelle en la amplitud de unos cuatro metros.

Durante el curso de los dos años anteriores no se ha llevado a cabo trabajo alguno de los comprendidos en este proyecto de distribución, por no haber podido todavía quitar la tajea y levantar la tubería de presión para

el servicio de las grúas hidráulicas existentes en este muelle de la Muralla, no solo por la lentitud con que se han tenido que ejecutar las obras por contrata para la distribución del de España, sino por no estar resuelto por completo el asunto relativo a la reforma de la instalación hidráulica y su nuevo emplazamiento en este último muelle, como lugar más adecuado para sacar de ella el necesario rendimiento.

Ahora bien; redactado por esta Dirección con fecha 19 de abril del año pasado el extenso y detallado estudio para el utilado mecánico de los muelles de España, de Atarazanas y de Barcelona, que, como veremos más adelante, comprende la modificación del servicio hidráulico, su unificación en el de España y la instalación de varias grúas eléctricas en el mismo y en los otros de Atarazanas y de Barcelona, y aprobado técnicamente y en todos sus extremos dicho estudio por orden de la Dirección General de 10 de diciembre último, es de suponer fundadamente que, en el curso del presente ejercicio, a medida que vayan desapareciendo las circunstancias anormales que atravesamos, unas producidas por la contienda mundial que tuvo lugar en estos últimos años, y otras que obedecen a la cuestión social, tan agravada en esta ciudad por las luchas entre patronos y obreros, podremos levantar los antiguos elementos de la instalación hidráulica existentes en este muelle, y en su virtud continuar los trabajos que faltan relativos al proyecto de distribución que analizamos.

Edificio para oficinas de la Junta y de esta Dirección en la Puerta de la Paz

Conforme ya anticipábamos en la Memoria anterior, a principios del año 1918, se comenzaron las obras de reforma en el edificio construído hace algunos años para embarcadero de viajeros en la Puerta de la Paz, a fin de habilitarlo para sede y oficinas de la Junta del Puerto, de su Secretaría-Contaduría y de esta Dirección técnica. Como estas obras se realizaron con cargo al presupuesto consignado en la sección de conservación extraordinaria, de ellas daremos cuenta más adelante, bastando ahora indicar que se llevaron a cabo con feliz éxito y que al finalizar el propio año 1918 ya se hallaban todas aquellas dependencias instaladas en el edificio con gran beneplácito de la Junta.

Muelle de Atarazanas

Distribución de los terrenos de la zona marítima en dicho muelle ::

El proyecto de estas obras de distribución, del propio modo que en los de los muelles que acabamos de tratar, data de algunos años; fué aprobado

con fecha 6 de junio de 1903 para ejecutar los trabajos por administración por su presupuesto de 215,493'40 pesetas, del cual existe en la actualidad un sobrante de 107,562'60, que deberá emplearse en los trabajos que faltan, y que consisten en su parte más importante en los siguientes: levantar la tajea de la tubería de presión de las grúas hidráulicas, acabar la zona adoquinada, colocar una segunda vía férrea a borde del muelle, y por último, construir otra escalera monumental igual a la existente en la Puerta de la Paz.

Por las mismas razones expuestas al tratar del proyecto anterior, estos, por la imposibilidad de levantar los elementos del servicio hidráulico radicales en este muelle, no se ha llevado a cabo, durante los dos ejercicios que se comprenden en esta Memoria, trabajo alguno relativo a este proyecto de distribución; pero también, por lo dicho antes, esperamos con cierto fundamento que podrán reanudarse dentro del corriente año.

Muelles de España y de Barcelona

Distribución provisional de la zona de servicio en dichos muelles :: ::

En la anterior Memoria, se consignaron con toda detalle las causas por las cuales el Contratista de estas obras había procedido con gran lentitud en la ejecución de las mismas durante el plazo de los dos años que en ella se analizaron, siendo una de las principales, los obstáculos con que había tropezado por la falta de algunos materiales y la dificultad en los transportes.

Al acabar el ejercicio de 1917, se hallaban construídos los tinglados y las vías afirmadas, se habían instalado las tuberías de agua para riegos e incendios y estaba bastante adelantado el adoquinado en las zonas del borde del muelle de España, faltando, para terminar las obras contratadas, hacer la instalación del servicio hidráulico en este muelle y el levante y asiento de las vías férreas en el mismo y en el de Barcelona. Hemos indicado repetidas veces que estos últimos trabajos no podrían con seguridad realizarse ante la imposibilidad de adquirir algunos de los materiales indispensables, y que, por lo tanto, quedarían sin ultimar todas las obras comprendidas en el proyecto aprobado; debiéndose proceder en su día a la liquidación de las que había ejecutado el contratista durante el plazo y prórrogas que se le habían concedido.

Dicho plazo fijado en las condiciones del proyecto terminaba en 11 de noviembre de 1916, mas por R. O. de 10 de enero de 1917, previa petición del contratista, se le concedió una prórroga de 18 meses, por lo que aquel

debía acabar en 11 de mayo de 1918; pero debidamente justificada como la anterior elevó otra instancia en 10 de abril del mismo año solicitando de la Superioridad una nueva prórroga no menor de seis meses, e informada también favorablemente, le fué concedida por dicho período según R. O. de 6 de junio siguiente, de suerte que por este motivo las obras debían terminar en 11 de noviembre del mismo año 1918.

Y así sucedió en efecto, habiéndose dado por acabadas las obras de la contrata en la citada fecha cuando dieron fin las de adoquinado de toda la zona del borde del muelle de España, única clase de obra que se llevó a cabo durante todo aquel año, empleado en pavimentar dicha zona, y los espacios entre los tinglados del propio muelle.

En 24 de diciembre siguiente elevó el contratista al Excmo. Sr. Ministro de Fomento una instancia documentada pidiendo la recepción de las obras por él ejecutadas y que luego se practicara la liquidación; recibida en esta Dirección en 20 de enero de 1919, se informó con fecha 23 a la Junta, y previos los otros trámites y dictámenes oportunos, resolvió el Centro Superior de completa conformidad con el nuestro, disponiendo por R. O. de 21 de abril que se procediese por el Sr. Ingeniero Jefe de la provincia a la recepción de las obras, y que, más adelante cuando se hubiese llevado a cabo la revisión de los precios unitarios que estaba pendiente, se efectuase la correspondiente liquidación de las obras construídas. En su virtud, esta Dirección manifestó a la Junta la conveniencia de avisar al citado Ingeniero Jefe para que se dignase fijar día y hora para efectuar la recepción, y señalada esta para el día 19 de mayo, se celebró levantando la oportuna acta que fué aprobada en todas sus partes por orden de la Dirección General de 2 de julio siguiente. Posteriormente, casi transcurrido el plazo de garantía que era de 6 meses, esta Dirección, en 15 de octubre último, ofició otra vez a la Junta para que el Sr. Ingeniero Jefe de la provincia tuviese a bien fijar día para la recepción definitiva, y señalado el 29 de noviembre, se celebró dicha recepción según el acta que ha sido aprobada por completo según orden de la Sección de Puertos del Ministerio de Fomento de 31 de diciembre último.

Mientras tanto se realizaban estos trámites para la recepción de las obras, el contratista, en virtud de lo dispuesto en la orden de la Dirección General de Obras públicas de 31 de octubre del propio año 1918 resolviendo que la instancia por él presentada en 27 de junio de 1917 acerca de la revisión de los precios unitarios de su contrata, se substituyese por otra con arreglo a los RR. DD. de 26 de agosto y de 26 de septiembre de 1918 en los que se reformaba y ampliaba el otro de 31 de marzo de 1917 dictados para la revisión de dichos precios en las contratas de obras públicas, solicitó en 9 de noviembre del mismo 1918, mediante otra instancia debidamente documentada, que se incoase el oportuno expediente, el cual tramitado por la Jefatura de esta provincia con arreglo a las instrucciones contenidas en el formulario redactado por el Consejo de Obras Públicas

y aprobado por la Dirección General, según orden de 19 de mayo del año pasado, para formular y tramitar dichos expedientes, y recibido en esta Dependencia en 30 de junio, se prepararon acto seguido todos los documentos necesarios a tenor de dicho formulario, remitiendo, por fin, en 31 de octubre último a la Junta un extenso estudio con la justificación de los nuevos precios y la completa conformidad del contratista, cuyo estudio se pasó sin demora a la Jefatura de Obras Públicas para su examen e informe y posterior remisión a la Superioridad para su aprobación, de la que se halla pendiente en la actualidad.

La cantidad abonada al contratista, por medio de certificaciones mensuales durante el año 1918 con cargo al presupuesto aprobado para este proyecto, fué de 146,311'78 pesetas, que corresponde a la siguiente obra ejecutada:

10,300'00 metros cuadrados de adoquinado.

Cobertizo en la zona central de la 1.ª alineación del muelle de España

Indicábamos en la Memoria anterior al tratar de estas construcciones para depósito y resguardo de las mercancías, que, después de dos subastas, sin resultado, para construir dos grandes cobertizos en las zonas centrales de las dos alineaciones del muelle de España y de haber remitido a la Superioridad un nuevo proyecto para llevar a cabo parte del mismo por el sistema de administración, que fué devuelto para que se pusieran los primitivos precios, con fecha 10 de octubre de 1917 se remitió al Centro Superior otro estudio para la ejecución de un cobertizo en la zona central de la 1.ª alineación del propio muelle, por el sistema de administración y por el nuevo presupuesto de 178,683'51 pesetas, que, a nuestro entender, no era suficiente; se añadía, además, que se esperaba obtener pronto la necesaria aprobación a fin de realizar cuanto antes estas obras que venían a satisfacer una necesidad imperiosa en nuestro puerto, donde, a pesar de que ya tenemos muchos, faltan todavía espacios cubiertos para las mercancías.

Así fué, en efecto, dictándose con fecha 27 de febrero de 1918 una Real Orden en la que, después de varios resultandos y considerandos relativos a las circunstancias particulares que concurrían en este proyecto, se contiene la siguiente parte dispositiva:

"S. M. el Rey (q. D. g.) de acuerdo con el Consejo de Ministros, ha tenido a bien disponer, que en atención a la urgencia con que reclama la Junta la construcción de la obra y a los recursos con que cuenta, y a pesar de la insuficiencia del presupuesto para realizarla, sea aprobado el presupuesto para la construcción de un cobertizo en la zona central de la primera alineación del muelle de España del puerto de Barcelona, redactado por el Ingeniero Director D. José Ayxelá, y cuyo importe es de ciento setenta y ocho mil seiscientos ochenta y tres pesetas cincuenta y un céntimos (178,683'51), incluso los imprevistos y accidentes del trabajo, debiendo realizarse por administración las obras del mismo".

En su virtud, nos dispusimos a emprender los trabajos preparatorios para llevar a cabo las obras, y pronto tropezamos con serias dificultades por la falta de buenos materiales aglomerantes para las fábricas, y sobre todo porque ninguna de las casas constructoras de la parte metálica quería comprometerse a realizar las obras de esta clase en plazo determinado, además de pedir un crecido precio unitario muy superior al fijado en el proyecto. Por estas razones, con gran sentimiento, acordó la Junta, a propuesta de esta Dirección, suspender de momento el comienzo de estas obras hasta ver si desaparecía la anormalidad tan grande que sufríamos en aquella época.

A principios del año pasado, terminada la contienda mundial que tantos trastornos ha producido durante los cuatro anteriores, se reanudaron las gestiones cerca de las casas constructoras con resultado también desfavorable, pues aparte de que en algunas de ellas estaba el personal en huelga, las otras pedían precios sumamente elevados y tampoco querían fijar plazo para la construcción y montaje; por estos motivos desistimos de empezar las obras, pero a mediados del año en la creencia de que el precio del material metálico sufriría una baja de consideración, según se anunciaba desde hacía algún tiempo, nos decidimos por llevar a cabo la construcción de las tajeas como obra preparatoria antes de los cimientos de los apoyos del cobertizo, volviendo otra vez a emprender las gestiones con las casas constructoras para obtener precio de la parte metálica. De esta suerte, después de dar previa cuenta a la Junta y a la Jefatura del comienzo de estos trabajos por administración, empezaron en 21 de julio continuando sin interrupción hasta primeros de septiembre en que se terminó esta parte de las obras. Como tampoco dieron buen resultado las gestiones realizadas para la construcción y montaje de la parte metálica por las mismas razones expuestas en líneas anteriores, suspendimos la ejecución de este proyecto hasta ver si en el presente año varían en sentido de mejora las malas circunstancias que atravesamos, baja el precio del material metálico y pueden trabajar sin obstáculos las casas constructoras. Por desgracia, las huelgas del elemento obrero y los lockouts planteados en noviembre y diciembre últimos por la Federación Patronal parece que han agravado la situación.

Obras complementarias para la distribución de la zona de ser- vicio del muelle de España :: ::

Este proyecto estaba incluido en el Plan general de obras para terminar el puerto, formulado por esta Dirección y elevado al Centro Superior en noviembre del año 1918, basado en los acuerdos tomados en la Asamblea celebrada en el Ministerio de Fomento en 19 de septiembre anterior.

Lo redactamos con el fin de llevar a cabo las obras necesarias para distribuir la zona de servicio del muelle de España de un modo adecuado para satisfacer las exigencias del tráfico comercial y marítimo en un largo plazo, completando al propio tiempo, las obras realizadas por el contratista de la distribución provisional, las comprendidas en otros varios estudios y proyectos ejecutados por administración y entre ellos el del cobertizo y tajeas de que acabamos de tratar, las inherentes a la instalación del servicio de grúas hidráulicas que explicaremos en páginas siguientes, y por último, las relativas a un gran edificio para Depósito Comercial emplazado en la zona central de la 2.ª alineación, que han de llevarse a cabo por una empresa particular de acuerdo con lo expuesto y justificado en el referido Plan general de obras.

Presentado este proyecto con fecha 10 de julio del año pasado, en la Memoria correspondiente se justifican las razones que motivaron la ejecución de las obras en él comprendidas, las cuales se analizan con todo detalle y consisten en su mayor parte en adoquinados de las calzadas centrales para el tránsito rodado, aceras para peatones y vías férreas. Elevado sin pérdida de tiempo a la aprobación Superior, previos los informes reglamentarios, para llevar a cabo los trabajos por contrata, por su presupuesto de 1.325,661'71 pesetas, se halla actualmente pendiente de dicha aprobación que esperamos recaerá en breve plazo.

En la hoja núm. 1 de los planos que se acompañan al final de esta Memoria, se han dibujado con toda claridad las obras de distribución que acabamos de indicar.

Adoquinado de varias zonas del muelle de Barcelona

Redactado este proyecto con toda premura en 5 de enero de 1918 a fin de proporcionar las debidas facilidades al tránsito rodado que tenía lugar en dicho muelle, y en vista de que el contratista de las obras de distribución provisional del mismo no podía dar la necesaria actividad a los trabajos de su contrata, fué elevado sin pérdida de tiempo a la aprobación de la Superioridad, pidiendo a la par su inclusión en el plan vigente y justificando la Junta que tenía fondos suficientes para la ejecución de las obras, todo ello con el fin de no retrasar estas. Sancionado el estudio en todos sus extremos por el Centro Directivo según R. O. de 23 de febrero siguiente y por el presupuesto de contrata que ascendía a 209,909'62 pesetas, se autorizaba asimismo en esta disposición Superior a la Dirección General para anunciar y celebrar la subasta de las obras, por lo cual esta Dependencia y la Junta, solicitaron repetidas veces que tuviese aquella lugar, a fin de llevar a cabo cuanto antes obras tan convenientes.

En virtud de estas gestiones, la Dirección General de Obras Públicas ordenó telegráficamente en 31 de julio que por esta Dirección se le enviaran cinco ejemplares de las condiciones particulares y económicas, cuya

orden se cumplió sin demora remitiendo dichos documentos al día siguiente, y en su virtud la propia Dirección General por orden de 21 de agosto, resolvió señalar el día 28 de septiembre para celebrar la subasta ante la misma.

Efectuada la subasta en dicho día y repetida el día 7 de noviembre por orden de la misma Dirección General de 1.º de octubre, sin resultado alguno en ambos por no haberse presentado postor, se realizaron, de acuerdo con las disposiciones vigentes sobre este particular, las oportunas gestiones cerca de la Superioridad para llevar a cabo las obras por el sistema de administración, dictándose la R. O. de 4 de enero de 1919 en que se resolvía que se llevase a cabo la ejecución por dicho sistema y por su presupuesto de 188,006'02 pesetas.

Conocida esta R. O. en el día 14 siguiente, procedimos por nuestra parte a efectuar acto seguido los preparativos necesarios, y al empezar la tercera decena del propio mes de enero se dió principio a los trabajos por la excavación de la calle central del muelle cerca de la Estación marítima. Continuaron aquellos sin interrupción en los meses siguientes con toda la actividad posible, habiendo logrado a fines de julio, tener adoquinada dicha calle central en toda su extensión hasta el muelle de San Beltrán con una superficie de 7,432'00 metros cuadrados y terminada la construcción de todas las tejas y albañales de desagüe que faltaban a ambos lados de dicha calzada; y todo ello a pesar de los grandes inconvenientes que hemos tenido que vencer, no solo para que el Comercio nos dejara libres los espacios donde debíamos construir los desagües, sino con el personal por las distintas huelgas ocurridas en la ciudad y también con los suministrantes de los materiales por el elevado precio de estos y porque no cumplían sus compromisos a causa de la dificultad en los transportes, sobre todo los que debían venir por ferrocarril.

En todos los trabajos llevados a cabo con cargo a este proyecto, hemos empleado durante el pasado año la cantidad de 171,629'65 pesetas, sumamente reducida si se tiene en cuenta el coste de los materiales, singularmente el de los adoquines que puestos a pie de obra no se encontraban a menos de 18'00 ó 20'00 pesetas el metro cuadrado. Bien es verdad que, análogamente a lo practicado en otros trabajos realizados por administración, hemos echado mano de los medios y elementos que posee esta Dirección para las obras de conservación, sin que estas sufran perjuicio alguno.

Como escaseaba el personal apto y había que proceder con cautela en tomar gente nueva en estos tiempos de continuas huelgas, suspendimos en agosto estas obras por algún tiempo, con tanto mayor motivo cuanto que ya habíamos resuelto el problema con el adquinado de la calle central que tan preciso era. Para ultimar los trabajos inherentes al proyecto solo faltaba en realidad, empedrar algunos pasos transversales que se hallaban bien afirmados y podían esperar unos meses; mientras tanto, nos dedicamos a activar otras obras de mayor urgencia.

Obras complementarias para la distribución de la zona de servicio del muelle de Barcelona ::

Ultimado con todo detalle este proyecto en 24 de febrero del año anterior, sobre la base del estudio previo incluido también en el Plan general de noviembre de 1918, y con el fin de completar los diversos trabajos llevados a cabo hasta la fecha en este muelle ampliado, comprende las obras siguientes: sustitución de los cuatro pequeños tinglados que hoy existen casi a borde del muelle en el primer trozo de la zona Nordeste, por otros tres de gran capacidad y la ampliación de los dos construídos hace poco en el segundo trozo, a fin de formar en dicha zona de muelle un grupo de cinco vastos depósitos de mercancías cubiertos y cerrados y compuesto cada uno de tres naves; la construcción en la zona del lado Sudoeste de otro grupo de cuatro tinglados de dimensiones y composición iguales a los opuestos del lado Nordeste; la instalación de una red de vías férreas adosadas a estos dos grupos de tinglados y en comunicación con las generales de los muelles de Atarazanas y de San Beltrán; la construcción de pavimento adoquinado en las superficies de a borde del muelle de las propias zonas y fajas de unión con la calzada central y con todas las demás ya empedradas; la de aceras para peatones a los lados de la calle central; la de dos amplios pabellones en la zona del origen del muelle, desinados, el uno a oficinas de la Sanidad Marítima, y el otro a las de la Inspección de muelles de la Aduana, y por último, la ejecución de varios detalles de urbanización que han de completar con todas las obras que acabamos de indicar, las ya llevadas a cabo en estos últimos años por administración y por la contrata de la distribución provisional, según estudios aprobados por la Superioridad.

Este proyecto contiene dos partes de obras: una para ser realizada por administración, consistente en la demolición y levante de las actuales instalaciones, tinglados, vías férreas, etc., con un presupuesto de 44,009'01 pesetas, y otra que comprende las obras nuevas que han de ser ejecutadas por contrata, con un presupuesto de 4.053,841'68 pesetas. Pasado sin demora por la Junta a la Jefatura de Obras Públicas para su informe y remitido al Centro Superior para su sanción, motivó la orden de la Dirección General de 12 del pasado junio por la que se aprobaba el estudio; pero considerando demasiada elevada la cifra del importe de las obras por contrata en estos tiempos en que los contratistas se encuentran todavía tan reacios en presentar proposiciones por la alteración que sufren los precios unitarios en general, y hallándose, por otra parte, divididas en el proyecto las obras que debían realizarse en dos etapas, se dispuso en la orden aprobatoria que se modificaran los documentos a fin de que dichas obras por

contrata pudieran subastarse en dos grupos independientes de igual importe aproximadamente.

Recibida dicha orden en 27 del propio mes y practicadas por esta Dirección, sin pérdida de tiempo, las necesarias modificaciones en los documentos, se remitieron los nuevos estudios a la Junta en 16 del siguiente julio, deslindando perfectamente las obras a realizar en cada uno de los dos grupos y siendo sus presupuestos respectivos por contrata de 2.051,517'74 y 2.002,323'94 pesetas. Elevados al Centro Superior para la resolución definitiva, se ha dictado la R. O. de 2 de octubre último en la que se ratifica la aprobación sancionando las dos partidas por contrata y la por administración con su presupuesto, consignando en el de ejecución material que es de 42,727'20 pesetas, en lugar del verdadero que asciende a 44,009'01 pesetas.

Esperamos llevar a cabo pronto estas obras de urbanización o utilado del muelle tan convenientes para el tráfico comercial y marítimo.

En las hojas núms. 2, 3 y 4 de los planos que se acompañan al final de esta Memoria, se dá clara idea de estas obras complementarias para distribuir el muelle de Barcelona; en la número 2 se contiene el plano general; en la núm. 3 las plantas de los edificios destinados a oficinas de la Inspección de muelles y de la Sanidad marítima, y en la núm. 4 la sección transversal del mismo muelle.

Utilado mecánico de los muelles de España, de Atarazanas y de Barcelona. - Aprovechamiento, en el muelle de España, de la antigua instalación de gruas hidráulicas :: :: :: ::

Este importante estudio redactado con fecha 19 de abril del año anterior, con arreglo a los principios expuestos en el referido Plan general de obras para terminar el puerto, presentado en noviembre de 1918 a petición del Centro Superior, comprende dos proyectos: uno para la modificación de la actual instalación para el servicio de grúas hidráulicas y su emplazamiento en el muelle de España, y otro para la adquisición, montaje y colocación definitiva, mediante concurso, de 25 grúas eléctricas de modernas características para diversos muelles.

Las obras relativas al primero, cuya ejecución se propuso por el sistema de administración, tienen un presupuesto de 659,835'48 pesetas; en la Memoria correspondiente se razona y justifica con todo detalle la bondad de la solución adoptada, la necesidad de llevar a cabo esta reforma en los elementos de la actual instalación hidráulica y el nuevo emplazamiento de

las grúas, aparte de dar con ello cumplimiento a la orden de la Dirección General de Obras Públicas de 1.º de agosto de 1917.

Para los trabajos inherentes al segundo proyecto, cuya ejecución se proponía por concurso público, se consigna un presupuesto de 3.451,400'00 pesetas.

Elevado dicho estudio, previos los trámites e informes reglamentarios, a la aprobación de la Superioridad, ha merecido de esta la extensa y razonada orden de la Dirección General de Obras Públicas de 10 de diciembre último, en la que, después de una serie de resultandos y considerandos relativos al estudio, se contiene la siguiente parte dispositiva:

"Esta Dirección General de acuerdo con el dictamen del Consejo de Obras Públicas ha resuelto: 1.º aprobar técnicamente los dos proyectos que a él se refieren presentados por la Dirección facultativa, relativo el primero al aprovechamiento de la actual instalación hidráulica y el segundo a la adquisición de 25 grúas eléctricas, así como el pliego de bases para el suministro del fluido; 2.º que su ejecución se realice con la rapidez que permitan los recursos económicos de la Junta de Obras, y 3.º que la Junta cuando económicamente lo considere oportuno, solicite las debidas autorizaciones para el gasto, teniendo en cuenta la urgencia de realizar este servicio".

Se tendrán en cuenta las conclusiones contenidas en esta orden Superior.

Muelle de San Beltrán

Durante el curso de los dos ejercicios anuales que abarca esta Memoria, no se ha realizado en toda la zona afecta al tráfico marítimo de este muelle obra alguna de nueva construcción, habiéndonos limitado a practicar los trabajos de conservación de todos los elementos existentes en el mismo y singularmente del pavimento adoquinado.

En la zona de este muelle radican los terrenos de la antigua estación del ferrocarril de esta ciudad a Villanueva y más tarde llamada de San Beltrán de la Compañía de Madrid a Zaragoza y a Alicante; terrenos hoy de propiedad de la Junta en virtud de convenios celebrados con dicha Compañía y que debían haber quedado desalojados por completo antes del 28 de junio de 1917. Pero a petición del Director de la misma y previos los informes correspondientes, la Superioridad por R. O. de 11 de abril del propio año, accedió, mediante las oportunas condiciones y según un contrato de arrendamiento con la Junta, a que siguiese la Compañía usufructuando los terrenos por tiempo indeterminado, mientras la Junta no tuviese necesidad de ellos y no quedase por completo terminada la estación de mercancías llamada del Morrot.

En el curso del pasado año, a petición de varias entidades comerciales y del Administrador de esta Aduana, con el fin de disponer de mayores espacios para el depósito y reconocimiento de las mercancías, y en plena explotación la otra estación inmediata del Morrot, se hicieron diversas

gestiones para que se entregaran aquellos terrenos en todo o en parte al objeto de dar las facilidades debidas para el levante de las vías y derribo de las instalaciones existentes, acordando por fin la Junta, en sesión de 11 de junio, denunciar el convenio celebrado en 28 de junio de 1917 e indicar a la referida Compañía de ferrocarriles que según el mismo debían quedar libres los terrenos por todo el día 30 de septiembre siguiente, manifestando la Compañía su completa conformidad según oficio de 16 siguiente. Mas con motivo de las huelgas en el personal del ramo de construcción ocurridas durante el verano, le fué imposible a la Compañía efectuar los trabajos necesarios, y en su virtud, por oficio de 27 de septiembre, solicitó una prórroga que informada favorablemente por esta Dirección le fué concedida de tres meses, debiendo quedar libres los terrenos a fines del año último; pero habiendo tenido lugar otras huelgas, algunas de ellas de brazos caídos y planteado el lockout por la Federación patronal durante 12 días del mes de noviembre y todo el de diciembre siguiente hasta el 26 de enero pasado, no fué posible terminar los trabajos de derribo, por lo que la Junta a petición de la Compañía acordó en sesión de 23 de noviembre último otorgarle una nueva prórroga de un mes contado a partir de la fecha en que se normalicen los trabajos del ramo de construcción en la ciudad.

Practicada la entrega dentro de breve plazo, podrá la Junta disponer de una vasta superficie para depósito de mercancías, si bien ha de ser objeto para su uso de alguna urbanización; mientras tanto esta Dirección tiene a punto de terminar el proyecto de reforma y ampliación de este muelle de San Beltrán que ha de cambiar radicalmente y en sentido altamente favorable toda aquella zona y su unión con los inmediatos de Poniente y de Costa.

Muelles de Poniente, de Costa del Morrot, y del Contradique ::

Tampoco en estos tres muelles de la parte Sur del puerto, se ha efectuado en el transcurso de los dos años anteriores obra alguna de nueva construcción, salvo el adoquinado de algunas zonas en los dos primeros de que daremos cuenta acto seguido. En cambio, han sido muy importantes y variados los trabajos que ha requerido la conservación de los edificios y pavimentos y en particular de las calzadas afirmadas, habiéndose, al propio tiempo, llevado a cabo en estos últimos meses con cargo al presupuesto ordinario el empedrado de una faja inmediata al paramento del lado Norte del muelle de Poniente para facilitar el tráfico de descarga de carbones; de cuyos trabajos, así como de otros ejecutados en el del Contradique para

habilitar un taller para la fabricación de bloques destinados a la conservación de los diques y rompeolas, daremos somera cuenta más adelante.

Adoquinado de algunas zonas de los muelles de Poniente y de Costa :: ::

En la Memoria anterior se expusieron con detalle los motivos por los cuales se redactó este proyecto con fecha 24 de marzo de 1917, los trámites seguidos hasta su aprobación según R. O. de 11 de agosto siguiente, la fecha de la celebración de la subasta, la adjudicación de las obras a la Sociedad "Fomento de Obras y Construcciones" de esta ciudad, el día que empezaron los trabajos que fué en 15 de diciembre, levantando el acta correspondiente de replanteo que luego se aprobó por orden de la Dirección General de 4 de abril de 1918, y por último, los trabajos realizados durante aquel mes de diciembre y la suma abonada, según certificación, al contratista.

En el curso de los primeros meses del año 1918 siguieron los trabajos con gran actividad, con el fin de molestar, durante el menor tiempo posible, al intenso tráfico que tenía lugar en aquellos dos muelles con la descarga de carbones, tanto en el de Poniente para los vehículos que iban a la población cargados de combustible, como en el de Costa para los que se dirigían a la Estación; de suerte que al acabar el primer trimestre se había ya construido el adoquinado en toda la zona de este último muelle y en el paso de unión con el de Poniente, facilitando en grado sumo el tránsito tan activo que allí tenía lugar.

Siguieron luego las obras sin la menor interrupción hasta acabar la superficie objeto de la contrata en el plazo previsto en las condiciones. En 20 de julio, o sea, con anterioridad a la fecha de terminación que debía ser en 15 de agosto, esta Dirección ofició a la Junta para que, según lo consignado en dichas condiciones, se solicitase del Sr. Ingeniero Jefe de la provincia la designación de día y hora para efectuar la recepción provisional de los trabajos; así lo acordó la Junta en sesión del 24 del propio julio, y hecha la petición al referido Ingeniero Jefe, se sirvió éste fijar el día 30 del siguiente septiembre para celebrar dicha recepción, que tuvo lugar en el día señalado levantando el acta correspondiente que se aprobó por orden de la Dirección General de 26 de octubre.

Como el plazo de garantía era solo de 4 meses, a causa de que durante el de ejecución debía ser inevitable el tránsito por la zona adoquinada, con fecha 31 de diciembre del propio año 1918 se avisó a la Junta para efectuar la recepción definitiva, la cual por designación del Sr. Ingeniero Jefe de la provincia tuvo lugar en 5 de febrero de 1919, mediante al oportuna acta que también fué sancionada por la Superioridad según orden de la Dirección General de 3 del siguiente marzo.

Una vez llevada a cabo la recepción provisional de las obras y en el

curso del plazo de garantía, esta Dirección formuló sin demora la liquidación correspondiente con fecha 21 de octubre y con la conformidad del contratista; remitida a la Junta en 4 de noviembre y sometida a los trámites reglamentarios fué aprobada por completo según R. O. de 28 de enero de 1919.

Sancionada el acta correspondiente a la recepción definitiva y aprobada también la liquidación de las obras ejecutadas, se expidió por esta Dirección, con fecha 17 de febrero, la oportuna certificación a fin de abonar a la Sociedad Contratista el saldo de la liquidación que importaba 4,669'84 pesetas, habiendo resultado una economía de 106'12 pesetas respecto de la cantidad líquida del remate.

Mas adelante, en el mes de abril, dicha Sociedad solicitó de la Junta que, a tenor de las vigentes disposiciones, interesase de la Jefatura de Obras públicas la apertura del oportuno expediente para devolverle la fianza de 12,500 pesetas existente en la Caja de Depósitos según resguardo de 23 de noviembre de 1917; expediente que, sujeto a los respectivos trámites e informes correspondientes, motivó la orden de la Dirección General de Obras públicas de 12 de diciembre último por la que se resuelve dicha devolución por haber cumplido el Contratista todas sus obligaciones.

La suma abonada al mismo por medio de certificaciones mensuales durante el año 1918 con cargo al presupuesto aprobado para este proyecto, ha sido de 210,232'31 pesetas que corresponden a las siguientes cantidades de obra ejecutada:

Obra ejecutada y abonada durante el año 1918

13,850'00 metros cuadrados de adoquinado completamente terminado.

400'00 metros lineales de bordillo colocado.

Reforma y ampliación de la actual **red de tuberías para el abasteci-** **miento de aguas en la zona marf-** **tima del puerto :: :: :: :: :: ::**

En nuestra Memoria anterior, consignamos en detalle el objeto de este proyecto redactado con fecha 20 de diciembre de 1916 y aprobado en todas sus partes por el Centro Superior, según R. O. de 6 de marzo de 1917 por su presupuesto de administración importante la suma de 24,676'46 pesetas. Se dió cuenta asimismo de los trabajos realizados con toda actividad durante el mismo ejercicio de 1917 y de la cantidad gastada que ascendía a 18,204'32 pesetas.

En el curso de los dos años últimos solo hemos trabajado para este

proyecto en el primer trimestre del 1918, habiéndose reformado desde su principio con muy buen éxito la red de tuberías de los muelles de las Balears, de Pescadores, del Rebajo, de la Barceloneta y del Depósito, estas, de casi toda la zona de Levante del puerto, que era la más perjudicada por no disponerse de la cantidad de agua necesaria en muchos casos; aprovechando para ello gran parte del material existente y del que teníamos depositado en almacenes procedente de otras instalaciones, ya que resultaba sumamente difícil, por no decir imposible, adquirir muchos de los elementos que debían colocarse en la nueva red.

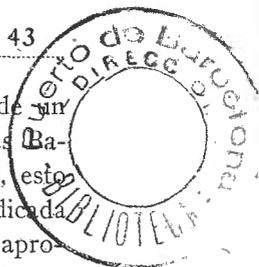
A partir de marzo de 1918 quedaron suspendidas estas obras, porque había otras más urgentes y en espera de que fuera más fácil y económica la adquisición de los pocos elementos que faltaban para terminarlas. En realidad solo aspiramos, para acabar la reforma de esta instalación, en colocar un ramal desde la cañería general de la Compañía en la carretera de Casa Antúnez, hasta nuestra tubería instalada en el muelle de Poniente, a fin de reforzar el suministro en toda esta zona del Oeste; y para estos trabajos que creemos podrán llevarse a cabo en el presente año, nos bastará la cantidad de 3,012'09 pesetas sobrante del crédito aprobado, debiendo hacer constar que la suma gastada durante los tres primeros meses de 1918, según se consigna en el estado correspondiente a las obras nuevas, fué de 3,460'12 pesetas.

Obras necesarias para mejorar y ampliar el servicio de los re- tretes y urinarios del puerto :: ::

En el curso de los dos anteriores ejercicios hemos terminado las obras relativas a este proyecto, cuyo objeto y fechas de redacción y de aprobación se detallaron en nuestra Memoria anterior. En él se ha comprendido el derribo de los antiguos pabellones existentes en la Puerta de la Paz, Plaza de Palacio y muelle del Rebaix y la construcción de otros en su lugar según un nuevo modelo de mayores proporciones y para el doble servicio público y de pago; la ejecución de otros tres públicos en el muelle de España para el personal obrero, y por último, de otro análogo a estos al final del muelle del Contradique.

Con estos nuevos pabellones queda este servicio bastante bien atendido en el puerto, no solo para el personal ocupado en las faenas de carga y alijo, sino para el público que circula por los muelles.

Durante el año 1918 y los dos primeros meses de 1919, se emplearon con cargo al presupuesto aprobado, las cantidades de 11,437'44 y 1,363'44 pesetas respectivamente, según consta en el estado de la relación de los gastos por obras nuevas que acompañamos al final de esta sección; habien-



do resultado de dicho presupuesto, que era de 24,858'82 pesetas, una economía de 21'79 pesetas.

Construcción de un gánguil metálico de 80 metros cúbicos de capacidad, para el tren de limpia de este puerto :: :: ::

Redactado este proyecto con fecha 31 de agosto de 1916 con el objeto de aumentar hasta tres el número de gánguiles afectos al tren de limpia, fué aprobado por R. O. de 2 de enero siguiente por su presupuesto de contrata que ascendía a 41,884'60 pesetas. Desde entonces no ha llegado, al parecer, la ocasión oportuna de que el Centro Superior lo sacase a subasta; verdad es que en el curso de los tres años últimos el precio del material metálico ha sido sumamente elevado, y además, la mayoría de las casas constructoras dedicadas a esta clase de trabajos no querían hacer proposiciones en las subastas por las luchas que tenían que sostener con el personal y la variabilidad del coste de los materiales; pero como es de esperar fundadamente que vayan desapareciendo estas circunstancias anormales, con seguridad durante el presente ejercicio podrá llevarse a cabo la construcción de que tratamos, a fin de completar los múltiples servicios que de continuo tiene que prestar en nuestro puerto esta clase de embarcaciones.

Edificio para la Junta e Inspección de Emigración en este puerto :: ::

La Junta del Puerto en sesión de 11 de diciembre de 1918 y en vista de una razonada instancia que le dirigieron, con fecha 26 de noviembre anterior, los consignatarios en esta plaza de las mas importantes casas navieras, acordó por unanimidad que por esta Dirección se redactase el oportuno proyecto para habilitar unos locales a la Junta e Inspección de Emigración en este puerto.

Formulado el estudio, sin demora, para la construcción de un pequeño edificio, después de conocer por los interesados las necesidades y servicios que debían satisfacerse, con fecha 20 de enero siguiente, fué aprobado en todos sus extremos y previos los trámites e informes reglamentarios por R. O. de 8 de marzo, por su presupuesto de contrata que ascendía a 42,371'51 pesetas, autorizando a la propia Junta del Puerto para la celebración de la subasta. Pero en virtud de lo prescrito en la R. O. de 30 de abril de 1914, en la que se dispone que la celebración de estos actos corresponde a la Dirección General de Obras Públicas, lo manifestó así la

Junta a la Superioridad enviando al propio tiempo la oportuna certificación de que poseía los fondos necesarios para llevar a cabo las obras; resolviendo el Centro Superior según R. O. de 15 de abril del propio pasado año que la subasta se celebrase en Madrid por la Dirección General, y ésta por orden de 25 de julio, después de algunas gestiones realizadas por la Junta, acordó que tuviese lugar el día 23 de agosto siguiente. Realizado el acto, no se presentó postor alguno, por lo que, después de haber solicitado que se celebrase cuanto antes la segunda subasta, la Dirección General señaló para ello el día 23 de octubre. Tampoco hubo proposiciones en este segundo acto, y en su virtud, a petición de esta Dirección, la Junta solicitó de la Superioridad llevar a cabo las obras de este proyecto por el sistema de administración, según se prescribe en la Ley de Hacienda vigente.

En esta situación el asunto, la Dirección General, por orden de 10 de diciembre último, ha dispuesto que se hiciera otro estudio del edificio pabellón que se proyectó, sobre la base de una nueva distribución de servicios y con un programa para atender a otras diversas necesidades de la emigración; hallándose dicho estudio pendiente de redacción al terminar el año.

Edificio para la Comandancia de Marina

Ante las reiteradas súplicas a la Junta del Puerto por la Comandancia de Marina y entidades que a ella tienen que acudir, y en virtud del oficio que con fecha 4 de abril de 1918 envió el Director General de Obras públicas al Ingeniero Jefe de esta provincia, acordó dicha Junta al final del propio año encomendar a esta Dependencia la redacción de un proyecto de edificio con destino a la Comandancia de Marina de este puerto, que durante muchos años estuvo instalada en los locales del antiguo torreón del muelle de Pescadores y desde el año 1903 ocupa unos pisos del Paseo de Colón, cuyo alquiler corre a cargo de la mencionada Junta del Puerto según convenio entre los Ramos de Fomento y Marina.

Formulado el estudio con fecha 8 de febrero de 1919, con un presupuesto por contrata de 241,541'32 pesetas y con arreglo a un programa de servicios y necesidades hecho de común acuerdo con los funcionarios de la Comandancia, fué elevado sin pérdida de tiempo y después de los informes correspondientes, a la sanción del Centro Superior, que acordó pasarlo a dictamen del Ministerio de Marina primero y luego al del Consejo de Obras Públicas, hallándose al terminar el año pasado pendiente de resolución.

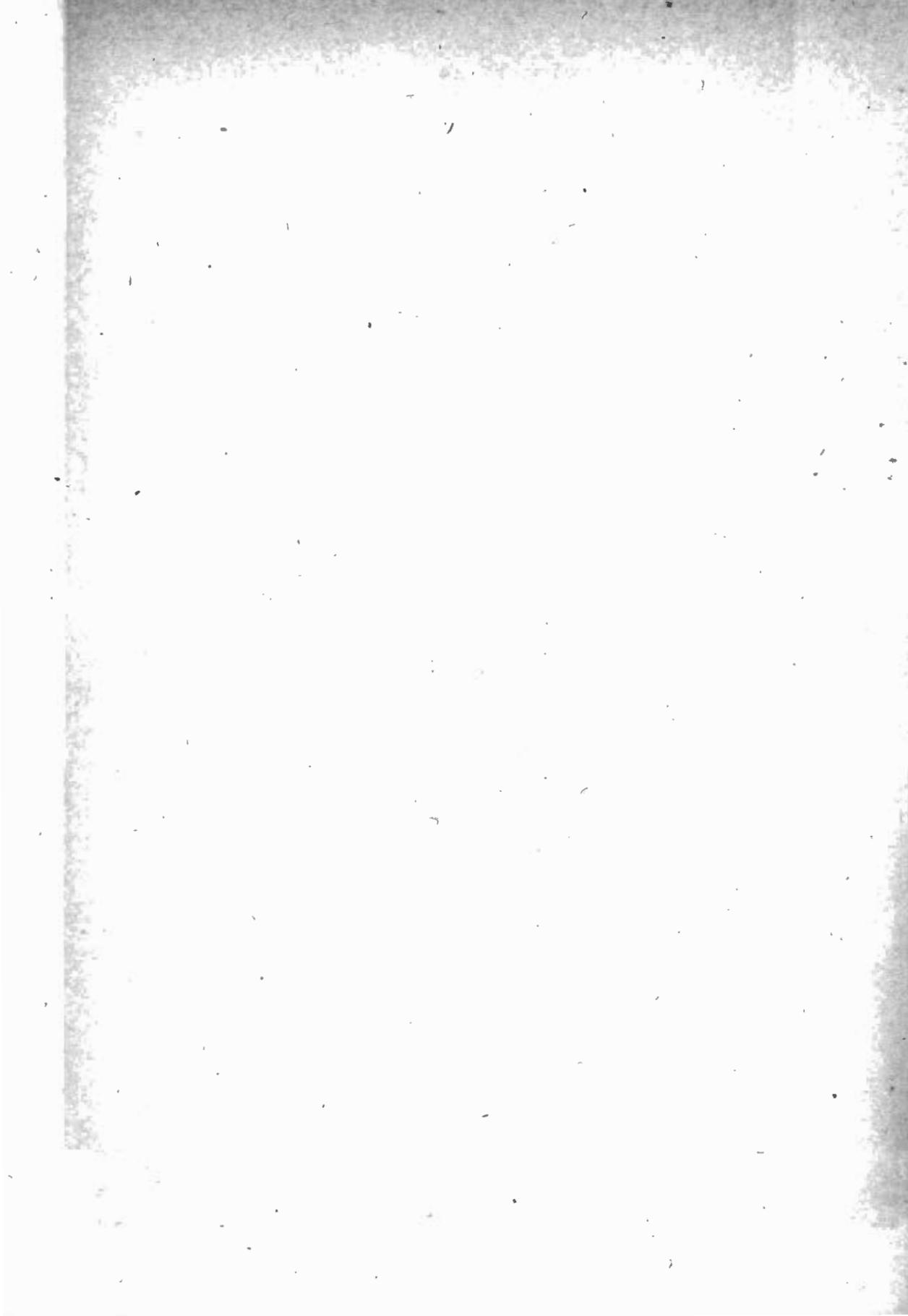
Reparación extraordinaria en la cábría "Esperanza" de 80 tone- ladas de potencia :: :: :: :: ::

Por el número de años que funciona esta cábría flotante, sometida en muchas ocasiones a un intenso y pesado servicio para satisfacer las necesidades del Comercio y de la Navegación, ya que se trata de un aparato de elevación de características especiales, ha llegado en estos últimos tiempos a una situación tal, que no sería de extrañar que en cualquiera de las penosas operaciones que practica, se inutilizase alguno de los elementos que la integran.

En diversas ocasiones se le ha hecho un recorrido en el casco y en la maquinaria como meros trabajos de conservación del aparato, pero ahora se hace preciso una reparación seria y cuidadosa en el mismo, cambiándole alguno de los elementos y reformando otros para que el conjunto pueda prestar cómoda y debidamente los servicios a que se le destina, según se justifica con detalle en la Memoria correspondiente del proyecto.

Formulado éste con fecha 25 de septiembre pasado para realizar los trabajos por el sistema de administración y por su presupuesto de 49,507'94 pesetas, fué elevado acto seguido y previos los informes reglamentarios a la aprobación Superior, esperando que recaerá ésta en breve para empezar aquellos cuanto antes.

**Relación de las obras nuevas ejecutadas por los sistemas de administración,
por contrata o por concurso, y de las cantidades que mensualmente y en cada
uno de los dos años 1918 y 1919, se han empleado en las mismas por los dos
conceptos de jornales y materiales o se han abonado a los contratistas en
certificaciones**



OBRAS DEL PUERTO DE BARCELONA - DIRECCIÓN TÉCNICA

RELACIÓN DE LAS CANTIDADES GASTADAS EN LAS OBRAS NUEVAS DURANTE EL AÑO 1919

DESIGNACIÓN DE LAS OBRAS	ENERO		FEBRERO		MARZO		ABRIL		MAYO		JUNIO		JULIO		AGOSTO		SEPTIEMBRE		OCTUBRE		NOVIEMBRE		DICIEMBRE		TOTAL GASTADO — Pesetas	OBSERVACIONES	
	Jornales Pesetas	Materiales Pesetas																									
POR ADMINISTRACIÓN																											
Obras complementarias a las del concurso para la construcción de la 4.ª Sección del Dique flotante y deponente	"	"	"	"	"	"	"	"	3,714'15	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	3,714'15	Empezaron en noviembre del año anterior y terminaron en abril del presente.	
Reparación de los flotadores de la 1.ª Sección del Dique flotante y deponente	2,444'40	733'00	2,146'04	767'52	2,238'66	"	2,608'78	2,511'58	2,109'54	336'50	2,171'07	"	1,037'38	"	185'00	"	"	"	"	"	"	"	"	"	19,289'47	Acabaron estas obras en agosto con un sobrante de 26'06 pesetas.	
Reparación de las cámaras laterales del gran costado de la 1.ª Sección del Dique flotante y deponente	2,418'97	"	2,252'62	"	2,389'11	2,156'00	2,828'84	4,350'71	1,550'53	3,936'67	856'50	1,903'65	131'38	87'20	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	24,862'18	Acabaron estas obras en julio con una economía de 0'57 pesetas.	
Reparación de las pontonas de la 1.ª Sección del Dique flotante y deponente	2,208'33	"	2,021'22	"	2,160'75	649'45	2,489'29	4,696'35	1,871'39	1,188'00	2,290'51	506'65	3,113'63	309'00	1,197'78	"	79'75	"	"	"	"	"	"	"	24,782'10	Terminaron estas obras en septiembre con un sobrante de 3'82 pesetas.	
Junta rápida flexible entre las secciones 1.ª y 2.ª del Dique flotante y deponente	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	—	En estudio para su construcción y montaje.	
Mejora y ampliación del servicio de retretes y urinarios.	827'06	"	536'38	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	1,363'44	Terminaron estas obras en febrero con una economía de 21'79 pesetas.	
Obras necesarias para la defensa y complemento de las existentes en la prolongación del dique del Este y en el espigón	6,333'33	"	6,206'96	12,948'82	7,247'03	4,173'75	8,919'27	"	13,191'60	10,612'31	12,979'27	19,454'58	12,541'97	15,742'65	8,659'08	17,678'69	11,155'30	24,372'56	13,124'50	4,130'00	8,935'19	664'00	2,753'50	5,378'55	227,202'91	Siguen en el próximo año.	
Adoquinado de varias zonas del muelle de Barcelona	418'12	"	1,513'27	28,050'00	1,962'18	11,881'35	2,593'25	20,085'95	3,053'50	32,242'67	2,504'05	33,781'60	1,976'01	31,567'70	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	171,629'65	Empezaron en enero y se suspenden en julio para reanudarlas más adelante.	
Cobertizo en la zona central de la 1.ª alineación del muelle de España	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	175'38	670'85	413'25	3,930'00	608'00	200'85	"	"	"	"	"	"	5,998'33	Empezaron en julio y se suspenden en septiembre para reanudarlas más adelante.	
POR CONTRATA																											
Prolongación y reforma del dique del Este.	"	"	1,069'57	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	1,069'57	Es el saldo de la liquidación.	
Adoquinado de varias zonas de los muelles de Poniente y de Costa	"	"	4,669'84	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	4,669'84	Es el saldo de la liquidación.	
																							SUMA	484,581'64			

OBRAS DEL PUERTO DE BARCELONA - DIRECCIÓN TÉCNICA

RELACIÓN DE LAS CANTIDADES GASTADAS EN LAS OBRAS NUEVAS DURANTE EL AÑO 1918

DESIGNACIÓN DE LAS OBRAS	ENERO		FEBRERO		MARZO		ABRIL		MAYO		JUNIO		JULIO		AGOSTO		SEPTIEMBRE		OCTUBRE		NOVIEMBRE		DICIEMBRE		TOTAL GASTADO — Pesetas	OBSERVACIONES	
	Jornales Pesetas	Materiales Pesetas																									
POR ADMINISTRACIÓN																											
Distribución de los muelles de la dársena del Dique flotante y deponente. — Edificios emplazados en el muelle de Cataluña.	817'75	1,248'77	616'94	349'12	680'25	2,611'88	705'69	1,580'89	692'13	2,074'48	688'75	1,457'29	716'19	1,172'38	648'75	903'91	582'39	537'90	"	"	"	"	"	"	"	18,085'46	Terminaron las obras en septiembre, con un sobrante de 105'96 ptas.
Obras adicionales para la instalación definitiva del servicio de carenado.	763'25	4,335'40	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	5,098'65	Se reanudan y acaban estas obras en enero, con un sobrante de 101'08 ptas.
Careneros para el servicio del Dique flotante y deponente	"	"	"	"	"	"	797'88	"	523'31	591'00	500'13	"	568'35	"	543'88	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	3,524'55	Se reanudan en abril y terminan en agosto, con un sobrante de 144'04 ptas.
Obras complementarias a las del concurso para la construcción de la 4. ^a Sección del Dique flotante y deponente	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	Empiezan en noviembre pero no se abonan los trabajos hasta el final.
Reparación extraordinaria de la 1. ^a Sección del Dique flotante y deponente.	"	"	"	"	"	13,218'30	"	679'80	"	"	"	408'60	"	"	"	706'24	174'39	594'50	2,494'59	1,518'00	3,858'72	1,216'95	"	"	24,870'09	Empieza en marzo y acaba en noviembre con una economía de 16'81 ptas.	
Reparación de los flotadores de la 1. ^a Sección del Dique flotante y deponente.	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	648'94	5,016'32	5,665'26		
Reforma y ampliación de la actual red de tuberías para el abastecimiento de aguas en el puerto	568'88	2,182'94	336'00	"	372'20	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	3,460'02	Se suspenden estas obras a fines de marzo para reanudarlas más adelante.	
Mejora y ampliación del servicio de retretes y urinarios.	611'81	685'15	585'25	"	364'00	118,07	367'25	257'60	170'63	"	276'50	"	519'00	3,366'10	412'44	308'52	409'75	460'00	402'25	78,00	1,051'69	334'00	659'43	"	11,437'44	Continúan en el siguiente ejercicio.	
Obras necesarias para la defensa y complemento de las existentes en la prolongación del dique del Este y en el espigón.	"	"	"	"	"	"	"	"	1,325'90	2,180'00	3,337'05	9,794'77	4,574'28	6,099'14	4,925'06	6,780'00	5,236'02	6,902'40	4,334'34	4,640'00	3,176'97	13,154'67	3,342'64	3,132'35	82,935'59	Empiezan en mayo y siguen en el próximo año.	
POR CONTRATA																											
Distribución provisional de la Zona de servicio de los muelles de España y de Barcelona	11,364'00		11,364'00		8,523'02		7,102'52		5,682'02		7,102'52		8,523'02		8,523'02		8,523'02		5,682'02		63,922,62				146,311'78	Son las cantidades abonadas en certificaciones mensuales. — Terminaron las obras en noviembre.	
Obras de fábrica necesarias para la prolongación de la fosa oriental de la dársena de carenado	"		"		"		"		"		"		850'81		"		"		"		"				"	850,81	Es el saldo de la liquidación.
Adoquinado de varias Zonas de los muelles de Poniente y de Costa	40,471'54		37,473'65		37,473'65		40,101'94		19,486'30		8,993'68		7,494'72		18,736'83		"		"		"				"	210,232'31	Son las cantidades abonadas en certificaciones mensuales. — Terminaron las obras en agosto.
																								SUMA. . . .	512,471'96		

Conservación ordinaria y extraordinaria de las obras y aparatos, servicio y policía de los muelles y explotación de los distintos elementos del puerto

Para la ejecución de los diversos trabajos comprendidos en la conservación ordinaria y extraordinaria de las obras y elementos y en la explotación de los múltiples servicios retribuidos existentes en este puerto, tiene esta Dirección el deber de redactar todos los años en época oportuna, que hasta ahora ha sido el mes de septiembre según lo indicado en los Reglamentos vigentes, y en lo sucesivo lo será en el de diciembre en virtud de lo prescrito en la reciente R. O. de 13 de enero anterior al disponer que el plan anual económico comprenda desde 1.º de abril del presente hasta 31 de marzo del próximo; el correspondiente presupuesto llamado de conservación y explotación que se somete a la aprobación Superior.

Formulado el estudio para el ejercicio de 1918, el primero de los dos de que hemos de dar cuenta en esta Memoria; en 15 de septiembre de 1917, fué sancionado por la Superioridad por R. O. de 16 de enero de 1918 por su total importe de 1.872,435'97 pesetas en diversas partidas según los distintos artículos y capítulos que el mismo abarcaba; por R. O. de la misma fecha y en vista de una instancia elevada a la Junta por el personal de obreros afectos a esta Dirección en súplica de que, haciéndose cargo de su triste situación producida por el encarecimiento de todos los elementos de la vida, se procurase aumentar los jornales, solicitud que fué remitida al Centro Superior, y se aprobó por éste la autorización a la Junta para invertir un crédito de 48,780'00 pesetas considerado como adicional al del plan económico del mismo año 1918; posteriormente, en atención a otra instancia entregada al Excmo. Sr. Ministro de Fomento, durante su permanencia en esta ciudad en el mes de agosto, por una comisión del personal afecto a estas obras pidiendo aumento de jornal, se dictó con fecha de 11 de septiembre otra R. O. concediendo un crédito de 17,537'50 pesetas también como adicional a dicho plan. Sumando estas dos cantidades al primer presupuesto general aprobado, resultó un total de que podríamos disponer de 1.938,753'47 pesetas.

Según consta en el estado que acompañamos al final de esta sección, la cifra total de gastos efectuados en las obras de conservación y servicios en explotación, por los dos conceptos de personal y materiales, ascendió

a 1.681,882'24 pesetas, obteniéndose una economía de 256,871'23 pesetas, muy digna de ser notada si se tiene en cuenta la elevación sufrida en el precio de los materiales.

El otro estudio relativo al presupuesto para la conservación y explotación durante el pasado año 1919, se redactó con fecha 14 de septiembre de 1918; elevado también, previos los trámites reglamentarios, a la sanción Superior, fué aprobado por R. O. de 7 de enero de 1919 por su total importe de 2.098,099'95 pesetas en las cinco partidas correspondientes a cada una de las cuatro secciones que comprende el presupuesto, más la relativa a las atenciones legales dispuesta por la Superioridad en la R. O. de 13 de diciembre de 1901. Poco después, por orden de la Dirección General de 27 de febrero, se aprobó la autorización a la Junta para conceder al personal obrero que cobra por listas un aumento de 0'50 pesetas diarias, sin alterar el presupuesto llamado de conservación, habiéndose empezado la concesión en la 3.^a decena del propio febrero. Mas adelante, por orden de la misma Dirección General de 14 de marzo, se sancionó el acta levantada por la Junta y una Comisión de obreros para otorgar a estos diversas concesiones y un aumento de 1'50 pesetas a todo el personal de conservación y explotación que cobra por listas, a partir del 11 de marzo, y redactado el necesario presupuesto adicional que ascendía a 226,244'16 pesetas, se aprobó por R. O. de 29 de abril siguiente. En su virtud, el primitivo presupuesto general se amplió hasta 2.324,344'11 pesetas.

Del estado correspondiente a los gastos mensuales efectuados, se deduce que la cifra total empleada durante el año pasado se eleva a 2.004,324'95 pesetas, habiendo obtenido un sobrante o economía de 320,019'16 pesetas, de gran importancia si no olvidamos las dificultades y obstáculos que hemos tenido que vencer para llevar a cabo los trabajos inherentes a dicho presupuesto.

En efecto, aquí podríamos repetir con mayor motivo conceptos análogos a los vertidos en las primeras páginas de esta Memoria al tratar de las circunstancias anormales atravesadas en la ejecución de las obras nuevas durante el último bienio, que en definitiva tuvieron por causa la pasada guerra europea; pero no lo hacemos, limitándonos a consignar que, si bien en las obras de nueva construcción todos los inconvenientes que podrían presentarse se subsanaban en parte dejando la realización de aquellas para más adelante cuando mejorara la situación, no sucedía lo propio con las obras relativas a la conservación y explotación. Semejante medida no puede ni debe adoptarse tratándose de trabajos necesarios para conservar obras y aparatos o para explotar servicios, pues si los primeros se retrasan ha de resultar contraproducente para las mismas obras que requerirían luego trabajos más costosos, y la explotación de los servicios no puede tampoco limitarse ni diferirse porque son todos ellos por lo general operaciones destinadas a satisfacer necesidades de momento pedidas.

por el Comercio y la Navegación; y precisamente en este puerto hemos impulsado estos servicios de tal modo, que la recaudación por este concepto ha aumentado en grado sumo en los últimos años durante el curso del período anormal de la conflagración europea, según puede observarse en uno de los estados que se acompañan al final de esta Memoria.

Tampoco ha de llamar la atención ni sorprender la elevada cuantía de estos presupuestos anuales, pues no debe olvidarse que un puerto de la importancia y condiciones del nuestro, el presupuesto de conservación llamado así, aunque comprenda ésta y la explotación, ha de subir forzosamente bastante de un año a otro; no solo porque con motivo de las nuevas obras que se ejecutan continuamente va aumentando el número de muelles, edificios y elementos diversos que luego hay que mantener en buen estado y va siendo también cada vez mayor el número de servicios a que hay que atender y explotar, sino porque a medida que pasa el tiempo los elementos en general se van desgastando y requieren mayores cantidades para su conservación, hasta llegar la ocasión de que sean substituídos por otros iguales o similares.

Expuesto lo que antecede, y atendiendo a que en la Memoria anterior ya indicamos con algún detalle el número y condiciones de la mayoría de elementos existentes en este puerto, pasaremos a reseñar someramente los trabajos efectuados durante los dos años últimos en la conservación de las obras y en la explotación de los servicios públicos retribuídos, dando cuenta además de los principales incidentes ocurridos en esta última; y para ello, seguiremos el mismo orden establecido en los presupuestos anuales divididos en cuatro Secciones con sus correspondientes capítulos y artículos.

Conservación ordinaria de las obras, servicio y policía de los muelles :: ::

Gastos generales y talleres

La Sección 1.ª del presupuesto se refiere a la conservación ordinaria y extraordinaria de las obras y al servicio y policía de los muelles, y en su capítulo 1.º se comprenden los servicios de carácter general para las obras y los especiales de la Junta y de esta Dirección técnica, y además los distintos talleres para la ejecución de los trabajos, afectos a esta misma Dirección.

Los diversos servicios que abarca el capítulo 1.º se han cumplido con toda escrupulosidad durante los dos ejercicios que analizamos en esta Memoria; las lanchas de vapor y de gasolina han realizado los trabajos a que están destinadas; se han adquirido los aparatos, útiles, impresos y demás

efectos que eran menester, y se ha conservado del modo debido el material sanitario para casos de accidentes.

En todos nuestros talleres que son: el de cerrajería, ajustaje y calderería para las reparaciones del material metálico, el de carpintería en sus distintos ramos, el de pintura, el de construcciones eléctricas y el de lam-pistería, se ha trabajado con actividad suma en estos dos últimos años, tanto más cuanto eran muchas y variadas las operaciones y alguna de ellas de urgencia, y nos era imposible acudir a los centros constructores de la ciudad, porque con motivo de las huelgas y paros obligados, han estado cerrados en varias ocasiones y cuando funcionaban lo hacían en unas condiciones de plazo y precio a que no nos podíamos someter por no saber a que atenernos.

En el taller de reparaciones del material metálico se han realizado trabajos de verdadera importancia que han acreditado una vez más la buena disposición dada al mismo y a las aptitudes del personal encargado, mereciendo citarse entre aquellos los siguientes: la reparación y arreglo de todos los elementos de la 1.ª sección del Dique flotante, la transformación completa del Barco-bomba "Llobregat", la construcción de un vol-teador de nuevo sistema para la draga de rosario, la instalación de un moto-bomba en una lancha para el servicio de incendios, la reparación del casco y caldera de la cábria "Esperanza" de 80 toneladas, construcción de un guarda-calor y arreglo de la máquina en la lancha de vapor "Lige-ra", reparación y montaje de varias grúas de vapor para la ejecución de las obras, construcción de la parte metálica de las defensas de los muelles, y finalmente, todos los trabajos inherentes a la conservación de grúas, cábricas, boyas, básculas, puertas metálicas en los edificios y en los pasos a nivel de las vías férreas, cruces y agujas para estas, etc., etc.

En el de carpintería en sus diversos ramos de armar, de ribera y de taller propiamente dicha, se han llevado a cabo también trabajos de suma entidad y de índole muy variada; desde la reparación completa de un casco de una embarcación de elevado tonelaje o la construcción de grandes piezas para armaduras o puntales del Dique, hasta los trabajos más delicados en puertas y ventanas y en los modelos de aparatos presentados en la reciente Exposición nacional de Ingeniería que justamente ha llamado la atención.

Lo propio ha sucedido en el taller para construcción y reparación del material eléctrico para el que se habilitó un nuevo local en terrenos del muelle de la Barceloneta, que se transformó por completo en los primeros meses del año 1918, dotándole de máquinas y herramientas especiales hasta convertirlo en un taller de condiciones muy apropiadas; por no poder acudir a las casas que se dedican a esta clase de trabajos delicados, nos hemos visto precisados a ejecutar un sinnúmero de elementos y piezas nuevas para la reforma y ampliación de los distintos cuadros eléctricos,

aparte de todos los trabajos especiales para la reparación y conservación de la red de alumbrado y de los motores y mecanismos de las grúas y aparatos movidos por la electricidad; habiéndose realizado todo con el más completo éxito, como lo patentizan el número reducido de averías que tenemos, y la bondad de la instalación de alumbrado existente.

En los demás talleres de lampistería y pintura, instalados en locales más a propósito para su objeto y transformados asimismo en los meses de mayo y junio del año 1918, también se han llevado a cabo los trabajos inherentes a los mismos para la buena conservación de las obras y elementos de este puerto durante los dos últimos años. Por el personal afecto al primero se ha procedido al arreglo de los elementos y piezas especiales de la red de tuberías para agua, simultaneando estas operaciones con las comprendidas en el proyecto de reforma y ampliación de la misma; a la construcción y montaje de todos los elementos componentes de las diversas instalaciones de agua y gas en los edificios, así como la nueva colocación y reposición de cristales, aparte todo ello de los relevantes servicios que ha prestado este personal para la extinción de incendios ocurridos en la Zona marítima del Puerto de que trataremos más adelante. Por parte de los operarios afectos a la sección de pintura, se han realizado todos los trabajos a ellos pertinentes en los edificios, grúas, casetas, etc., poniendo especial cuidado en la conservación de la parte metálica y de madera por el elevado coste de estos materiales y difícil reposición en estos dos ejercicios anteriores.

Para terminar lo pertinente a este capítulo, indicaremos únicamente que siuviésemos que hacer la relación de los trabajos de cierta importancia practicados en nuestros talleres para las distintas obras de conservación o de nueva construcción, llevadas a cabo por el sistema de administración y para la explotación de los servicios públicos retribuidos, durante el plazo de los dos años que analizamos en esta Memoria que han sido de mucha actividad por las razones ya apuntadas, llenaríamos muchas páginas y daríamos demasiada extensión a la misma; bastará indicar que, a pesar de que los medios y elementos de que disponemos no son los que contienen los grandes centros constructores de la ciudad, se ejecutan en nuestros talleres diversidad de trabajos que llaman justamente la atención.

Conservación propiamente dicha, de las obras y elementos del puerto

El capítulo 2.º de la propia sección 1.º del presupuesto, se refiere a la conservación de las obras y elementos del Puerto; contiene 9 artículos, siendo el primero el relativo a la conservación de los diques y muelles.

Diques y muelles

De bastante importancia han sido los trabajos realizados en los diques y muelles de este puerto para la buena y eficaz conservación de los mismos, no solo con el objeto de que los primeros posean las debidas condiciones para resistir a los más violentos temporales y marejadas, sino también a fin de que los segundos tengan buen aspecto y presten los servicios a que están destinados para el atraque de los buques y depósito de las mercancías.

En el curso de los dos años últimos se ha procedido en los diques a la colocación de bloques para la defensa de los taludes exteriores de los rompeolas y a la ejecución de algunas obras de fábrica para reparar ligeras averías. En los muros de los muelles se han rejuntado las grietas de los paramentos, se han arreglado las averías en las escaleras y practicado otros múltiples trabajos de escasa entidad; los únicos realmente dignos de mención son: en primer término, la reparación delicada y costosa llevada a cabo durante el año 1918 en las vigas del piso de hormigón armado del lado Sur del muelle de Poniente continuando las obras emprendidas en el ejercicio anterior, y en segundo lugar, las averías en los muelles de Levante, San Beltrán y otros y en el puertecillo llamado de los Prácticos situado en la zona del ángulo Sur del muelle del Contradique, producidos por el violentísimo temporal o fenómeno marítimo que más adelante reseñaremos, ocurrido en la noche del 4 al 5 de enero del pasado año, cuyos desperfectos se corrigieron durante el propio mes de enero y parte del siguiente.

Atracaderos, defensas, amarras, puentes básculas, casetas varias para los servicios, etc. :: :: :: ::

Todos estos elementos del puerto, cuya conservación está incluída en el artículo 2.º son en gran número y muy variados y prestan un servicio continuo, siendo en realidad de mucha importancia los trabajos que es preciso llevar a cabo para tenerlos en buen estado de conservación.

En los distintos atracaderos de madera existentes en los muelles de la Muralla y Nuevo para el servicio de los vapores llamados "Golondrinas" y en los del muelle del Contradique para las embarcaciones de la Sanidad Marítima y de los Prácticos, se ha procedido al arreglo del piso, peldaños y barandillas, substituyendo las piezas metálicas y de madera que estaban en mal estado y dándoles dos manos de pintura en todas sus partes fuera del agua; el afecto al servicio de la Sanidad Marítima, ha sido objeto de una completa reparación durante el pasado diciembre por haber sufrido una gran avería a causa de una falsa maniobra de una barcaza destinada al transporte de materiales.

Respecto de las defensas colocadas en los paramentos de los muros de los muelles para evitar averías en estos y en los buques en caso de mare-

jadas y en los atraques, no hay que justificar la necesidad de que tengan forma y resistencia apropiadas y de que siempre se encuentren en buen estado de conservación. Aquí en este puerto, después de varias tentativas y no siendo posible emplear rollizos colgantes de gran diámetro, hemos adoptado un tipo de defensas también colgantes y formadas por diversas piezas, que nos han dado buen resultado, de modo que actualmente estos medios de protección son ya en gran número en el contorno de los muelles y han prestado muy buenos servicios. Durante los dos años últimos se ha procedido al arreglo y reparación de casi todas las antiguas y se han colocado otras muchas nuevas en los muelles que no las tenían, de suerte que en los talleres de carpintería y cerrajería existen brigadas que casi siempre están ocupadas en estos trabajos. El fenómeno marítimo ya mencionado, ocurrido en la noche del 4 al 5 de enero, fué causa de serias averías en unas 20 defensas de los muelles de Costa, San Beltrán, Barcelona, Baleares y España, y gracias a ellas no sufrieron desperfectos los buques ni los muelles, lo que hubiera sido más sensible; en los meses siguientes se procedió con toda la actividad posible a la reparación de las mismas.

Durante los dos años se han construído 17 defensas nuevas y se han arreglado 27 de las antiguas por haber sufrido desperfectos; en la actualidad existen en el puerto 146 defensas de madera, y en su mayoría son del tipo colgante ya indicado.

Los medios de amarre instalados en los muelles, que son muy variados y de distinto sistema, desde los antiguos argollones fijados en los paramentos hasta los norays y bolardos situados en la coronación, han sido objeto también de una buena conservación, singularmente los dos últimos que son los más empleados por los buques. En los primeros meses del año 1918 se procedió al picado, rascado y pintado de estos elementos, contándose entonces 415 bolardos y 110 norays en los que se ejecutaron cuidadosamente los trabajos necesarios. Además se han levantado 4 norays del lado Nordeste del muelle de Poniente, que no prestaban apenas servicio por estar en aquel sitio muy agrupados y se han colocado dos de ellos en el muelle del Contradique en puntos a propósito para el amarre de los buques allí fondeados, en espera de sitio para la descarga o por prescripción sanitaria.

En las básculas y puentes-básculas para el pesado de los vehículos ordinarios y vagones respectivamente, se han practicado los trabajos inherentes a una esmerada conservación, no solo en los aparatos sino en sus casetas, y lo mismo ha sucedido con las de estas que están dentro de la Zona marítima del puerto a cargo de esta Dirección, destinadas al personal de guarda muelles, de vigilancia, carabineros y otros servicios de los múltiples que aquí se prestan.

Grúas de los diversos sistemas

Son en gran número y variedad de sistemas los aparatos que en este

puerto posee la Junta destinados al Comercio para la carga y alijo de las mercancías, afectos a la construcción y conservación de las obras; existiendo grúas de mano, de vapor, hidráulicas y eléctricas.

En las primeras, que prestan un servicio continuo y casi todas están arrendadas a entidades y particulares, se han efectuado en el curso de los dos ejercicios anteriores, los necesarios trabajos para su conservación, sustituyendo las piezas averiadas en algunas de ellas, pintando los armazones metálicos y cambiando las plataformas de madera en la mayor parte; podemos afirmar que al final del año pasado quedaron todos estos aparatos en buen estado.

Las grúas de vapor han sido también objeto de serias reparaciones, especialmente las que devolvió hace unos meses la contrata de la prolongación y reforma del dique del Este, al terminar por completo sus trabajos y compromisos. En la móvil que antes era de 10 toneladas de potencia y que se transformó a fines del año 1917, alargando la pluma y arreglando sus mecanismos para convertirla en otra de 5 toneladas más útil para los trabajos a que debía destinarse, se procedió en los primeros meses de 1918 a terminar los detalles que faltaban; ampliando el contrapeso, rascando y pintando todos los elementos y amiantando por fin la caldera, hasta dejar el conjunto en perfecto estado. De las grúas devueltas por la Contrata, hay dos que trabajan de un modo continuo en la parte superior del rompeolas para las obras que allí ejecutamos por administración.

Las grúas hidráulicas, como ya indicaremos más adelante al tratar de la explotación de estos servicios, lo han prestado de un modo interrumpido durante los dos años últimos; debido por un lado a que el Comercio ha dejado de utilizarlas en algunas ocasiones con motivo de las huelgas del personal de carga y descarga, y por otro a la carestía del carbón, hemos suspendido el trabajo de estas grúas varias veces procurando causar los menos perjuicios posibles; se han aprovechado estos paros en el servicio para los trabajos de arreglo de la maquinaria y grúas que no se pueden llevar a cabo si aquel es continuo. En los primeros meses del año 1918 y con objeto de obtener datos concretos para el estudio de utilado mecánico de los muelles que estábamos redactando, se procedió a modificar una grúa móvil de 1 $\frac{1}{2}$ toneladas, en la que se hizo un repaso general de todos sus órganos y elementos y se alargó la pluma 1 $\frac{1}{2}$ metros para darla mayor alcance y altura, habiendo obtenido un feliz resultado en las pruebas detenidas que se practicaron. Así mismo se hicieron varios ensayos en la Central a fin de utilizar la fuerza eléctrica para el movimiento de la máquina, aprovechando el motor, los elementos y materiales existentes en nuestros talleres.

Las grúas eléctricas han sido objeto también de una cuidadosa conservación no solo por la índole de estos aparatos, sino por el continuo servicio que prestan; en cada una de ellas, aprovechando los días de paro, se

han practicado los trabajos de limpia y repaso detenido, sustituyendo las piezas y elementos que han sido menester para el buen funcionamiento de las mismas.



Edificios, tinglados, kioscos, casetas, etc.

Todas estas construcciones que son en gran número y muchas de ellas de suma importancia, han sido objeto durante el pasado bienio de una continua y esmerada conservación, practicando en ellas los trabajos necesarios en las partes de fábrica, metálicas y de madera, a pesar de los múltiples obstáculos que hemos tenido que vencer por falta de operarios buenos y aptos y con motivo de las huelgas ocurridas en la ciudad entre el personal del ramo de construcción, durante muchos meses del pasado año y aun del anterior.

No detallaremos estos trabajos porque daríamos demasiada extensión a esta Memoria, limitándonos a consignar que los de mayor entidad han sido los siguientes: la modificación y arreglo en el antiguo cuartelillo para los Mozos de las Escuadras emplazado en el origen del muelle de la Barceloneta, para convertirlo en taller de la sección eléctrica con excelente resultado; la reforma efectuada en el pabellón de los Guarda-muelles y policía situado en el muelle del Depósito para destinarlo a taller de pintura, habiendo pasado los primeros a unos locales de la planta baja del mismo edificio que para oficinas de la Junta y de esta Dirección, tenemos en la Puerta de la Paz y de que más adelante trataremos, y el personal de la policía a otro pabellón habilitado al efecto en el tinglado n.º 2 del muelle de la Muralla en el paso llamado de Medinaceli; la variación llevada a cabo en la caseta para el servicio de riegos y retén de incendios, quitando el taller de lampistería para dar mayor desahogo a los otros servicios y trasladándolo a uno de los pabellones del referido tinglado n.º 2 en el paso al muelle de España; la ampliación realizada en el pequeño edificio de la zona central de este último muelle donde están los locales de la Sección de Aduana, vigilantes, barrenderos y peones de muelle del puerto; la construcción de cobertizo para oficinas y almacenes para depósito de útiles y materiales con destino al taller de fabricación de bloques en el muelle del Contradique, y por último, las reparaciones hechas en las cubiertas, puertas y ventanales de los tinglados, para evitar goteras, reponer vidrios y planchas, etc.

Calzadas afirmadas, jardines, andenes y paseos de los muelles

Calles adoquinadas

Vías férreas

Todas estas calzadas y vías abarcan una extensión muy considerable en nuestro puerto, y por la índole del tráfico que en ellas tienen lugar,

que es sumamente pesado y continuo, requieren asiduos trabajos para mantenerlas en buen estado de conservación. Con el objeto de beneficiar el tránsito rodado y evitarnos en parte estos trabajos que en muchas zonas son muy difíciles de llevar a cabo en condiciones de bondad y economía, nos hemos propuesto desde hace ya algún tiempo y a medida que lo han permitido las circunstancias anormales que se han atravesado por falta de materiales y dificultad en los transportes, sustituir poco a poco el afirmado de las calles destinadas al tránsito rodado, por adoquinado, pues si bien el gasto de primera construcción es mucho más elevado, la conservación resulta luego menos costosa. Así se ha hecho en los muelles de Poniente y de Costa, en el de España y en el de Barcelona; de todos modos, durante los dos últimos años se han hecho verdaderas reparaciones en las zonas afirmadas de los muelles, por parte de la numerosa brigada de peones camineros que hay en este puerto y que trabajan en cuadrilla o por grupos según las necesidades de la obra a ejecutar y auxiliados a veces por peones eventuales, debiéndose mencionar: la parte final del de Costa inmediata al paramento, las extensas zonas del frente y del lado Nordeste del de Poniente, las dos calles adosadas a las fachadas longitudinales de los tinglados números 5 y 6 del de Barcelona, y la calzada posterior a los tinglados del lado de Levante de la 1.^a alineación del muelle de España, todo ello además de la esmerada conservación practicada en las demás partes afirmadas de los muelles, en las que, por lo general, se ha empleado buena piedra caliza procedente de las costas de Garraf, de Mongat o de la llamada Montaña Pelada, sita en el Noroeste de esta ciudad, recebo a propósito según el firme y efectuando el apisonado con un rodillo de vapor o de piedra según los casos.

Los jardines y arbolado que tenemos a nuestro cargo dentro de la Zona marítima de los muelles, así como los distintos andenes afectos al tránsito de los peatones, también han sido objeto de una esmerada conservación por parte del personal que a ello está destinado; en los árboles y plantaciones se ejecutan las operaciones que son menester y en las épocas propicias, poniendo un especial cuidado a pesar de no revestir este servicio gran importancia.

Respecto de las calles adoquinadas, para cuya conservación poseemos asimismo personal en número suficiente y que trabaja de ordinario formando dos brigadas a las órdenes de un capataz y un auxiliar, y empleamos casi siempre piedra granítica o basáltica de la mejor calidad que se encuentra en el mercado, indicaremos que en los primeros meses del año 1918 se practicó una buena reparación en la parte Sur del muelle de San Beltrán, en las calles del muelle del Depósito y en la de unión de los del Rebajo y Barceloneta; poco después se adoquinó la zona de unión de los muelles de San Beltrán y de Poniente, para completar los trabajos llevados a cabo por la contrata de las obras de este último muelle y del de

Costa; posteriormente se arregló la calzada del de Atarazanas y origen del de San Beltrán, y en los últimos meses se hizo un repaso general de baches y cambio de adoquines en los distintos muelles. Durante el pasado año una sección de la brigada se dedicó al recorrido general de las calzadas adosadas a los Paseos de Colón y Nacional por las que circula sin cesar en todo el día un tráfico muy pesado, de las fajas del borde de los muelles de la Muralla y Barceloneta, en las calles y zonas de depósito del del Rebajo y en la parte central del de San Beltrán, acabando en los últimos meses con los trabajos corrientes de rebacheo en los otros muelles; el resto del personal, en su mayor número, se empleó en los trabajos que por administración tuvimos que practicar para el adoquinado de la calle central y pasos transversales del muelle de Barcelona de que hemos dado cuenta en anteriores páginas, ampliando esta obra con unas fajas adosadas a la acera de tierra de la Estación marítima, y en los dos últimos meses, aprovechando la circunstancia de no existir tránsito apenas en el puerto con motivo de las huelgas de los obreros carreteros y de los lockouts planteados por la Federación patronal, hemos llevado a cabo el empedrado de una faja inmediata al paramento Nordeste del muelle de Poniente que ha de beneficiar grandemente a la descarga y transporte de carbones, en aquella zona donde hay tan activo tráfico.

En las vías férreas a pesar de la dificultad en obtener materiales tanto de carriles, accesorios y piezas especiales de unión y cruzamiento como de buenas traviesas de madera, no han dejado de practicarse, durante los dos años que analizamos, los trabajos necesarios para la buena conservación de todos los elementos que componen la red ferroviaria de este puerto que tiene ya bastante importancia por su extensión y variedad de aquellos; además del recorrido general de las vías, limpieza de agujas y giratorias, etc., se han realizado trabajos de alguna entidad cambiando varios carriles y traviesas, en la sección de la Puerta de la Paz, en la curva del muelle del Depósito y recta de entrada a la estación n.º 1; en las vías generales de los muelles de la Muralla y de San Beltrán, en las curvas del andén de la Plaza de Antonio López y en otras; todo ello con el fin de que la explotación activa de estas vías no sufra entorpecimiento alguno.

Material flotante - Grandes y pequeñas embarcaciones

Son tantas y de forma y dimensiones tan variadas las embarcaciones que la Junta del Puerto posee para la ejecución de las obras y la explotación de los servicios comerciales, que la conservación eficaz de las mismas ha de resultar sumamente difícil y costosa, habiéndose agravado estas circunstancias en los dos años últimos por la elevación de los jornales, carestía de materiales necesarios y hasta falta de muchos elementos indispensables. A pesar de todos éstos inconvenientes, además de practicar un recorrido general en casi todas las embarcaciones menores, se han llevado

a cabo reparaciones de bastante importancia en las de cierto tonelaje, que someramente analizaremos ahora, aparte de que en páginas siguientes, al tratar de la Sección 2.ª, hagamos la relación de los trabajos efectuados con cargo a la conservación extraordinaria.

A mediados del año 1918 se hizo un repaso general en el casco del vaporcito "Ligera" y una reparación cuidadosa de su máquina y caldera, pues a causa del penoso servicio de remolques a que se le ha sometido en la ejecución de las obras del rompeolas de Levante, era preciso sustituir algunas de las piezas y reparar el eje; más adelante, en febrero del año pasado y aprovechando unos días de poca actividad, se le cambió el guardacalor y algunos tubos y se hizo la limpia de la caldera; posteriormente, en julio, se subió al Varadero para rascar y pintar el casco y hacer un repaso en la maquinaria, arreglando al propio tiempo el volante del timón y otros detalles, y por último, en diciembre se sustituyeron y ajustaron algunas piezas de la máquina, se repasó el eje y se practicó un recorrido general en la embarcación, quedando en muy buenas condiciones.

En las lanchas de bloques y barcazas para el transporte de materiales, que no han sido objeto de reparaciones extraordinarias, se han cambiado algunas piezas por causas de averías durante los trabajos; en la barcaza número 6 especialmente se practicó una limpia y recorrido general sustituyendo planchas de zinc y piezas de madera del fondo y de la cubierta aparte de algunos baos y cuadernas.

Las cábricas flotantes también han sido objeto de una cuidadosa conservación en espera de poder realizar en ellas cuando sea posible la reparación extraordinaria que necesitan. Aprovechando la suspensión de servicios comerciales motivada por el lockout último y en vista de que la cábrica de 80 toneladas presentaba serias averías en la parte del frente de su casco y en la caldera, se subió al Dique y careneros a primeros de diciembre último, practicando en ella los trabajos indispensables para que pueda seguir prestando servicio, mientras llega la aprobación del proyecto de reparación de que antes hemos tratado.

Boyas de situación y de amarre

Estos elementos flotantes, por lo general destinados al fondeo de las embarcaciones, han de ser como éstas objeto de una periódica conservación si se quiere tenerlos en buenas condiciones. En los meses de marzo y abril de 1918, se arreglaron algunas boyas inútiles para el servicio y más adelante se hizo la sustitución de otras que estaban fondeadas y se habían averiado por falsas maniobras de los buques. En junio de 1919, aprovechando unos días de poca actividad en las cábricas para los servicios comerciales, se practicó un cambio general de boyas en el puerto, efectuando poco después las operaciones de rascado y pintado e incluso las debidas reparaciones en las que se levantaron, a fin de tenerlas listas para cualquier cambio que se presente.

Conservación del fondo del puerto

En la Memoria anterior analizamos con algún detalle los elementos flotantes que componen el tren de limpia del puerto y la situación en que se hallaban para prestar el servicio a que están destinados; nos limitaremos, pues, en la presente a describir someramente los trabajos efectuados durante los dos años últimos para la conservación del fondo de las dársenas y para la propia conservación de dichos elementos, que constituye el Capítulo 3.º de la Sección 1.ª del presupuesto anual.

Durante los primeros días de 1918, se dedicó el tren de limpia a continuar los trabajos iniciados a fines del anterior, para extraer los productos del bajo fondo existente en las inmediaciones de la escalera de la Puerta de la Paz; a últimos de enero se suspendieron aquellos por unos días para variar de fondeadero y cambiar cadenas, a fin de estorbar lo menos posible el atraque de los vapores correos de Mallorca, aprovechando esta variación para utilizar los gánguiles en el vertimiento de los depósitos de barro que se habían formado en los muelles y en rascar y pintar algunas partes de la draga.

Al final de febrero se reanudó el dragado frente del muelle de Atarazanas para acabar aquella zona, y en 20 de marzo vuelve a la parte Norte de la escalera citada para hacer un repaso general y terminar el referido bajo fondo. En 18 de abril se trasladó un poco más al Norte en el propio muelle de la Muralla frente del paso a la Plaza de Medinaceli para limpiar una zona que faltaba, acabando el dragado a fines de mayo y pasando el tren a la amarra en los muelles de Cataluña y Occidental de los careneros, a fin de proceder durante los meses siguientes a un detenido recorrido en el casco, maquinaria, caldera y otros elementos de la draga que estaban en malas condiciones después del trabajo activo a que se les había sometido. A tal efecto, se hizo un repaso general en la máquina, se arregló el juego de engrane, se forraron las canales cambiando algunas planchas metálicas y se rascaron y pintaron las partes que lo necesitaban.

Durante los últimos meses del año 1918 y en el 1919 se han efectuado pocos trabajos para la conservación del fondo, porque éste, por lo general, está bastante bien en todas las dársenas y el precio del carbón continuaba siendo muy elevado, limitándonos a extraer los productos en algunos pequeños bajos fondos que se han encontrado, y a reparar los elementos del tren de limpia para tenerlo preparado y en disposición de prestar servicio cuando sea menester.

Simultaneando con estos trabajos realizados para la conservación de la draga y gánguiles del tren, se han llevado a cabo los necesarios para tener siempre en buen estado el vapor remolcador "Setantí" que ha prestado muy buenos servicios en la construcción de las obras por administración.

Alumbrado, Policía y Vigilancia

Los servicios de alumbrado, vigilancia y policía y de riego e incendios en toda la Zona marítima de los muelles de este puerto, constituyen el último capítulo de la conservación ordinaria de las obras y aparatos del mismo a cargo de esta Dirección.

Como quiera que en la Memoria anterior ya puntualizamos con bastante detalle en qué consisten cada una de estas secciones y reseñamos el personal y elementos que las componen, bastará ahora dar cuenta de los trabajos llevados a cabo para la conservación y de los principales incidentes ocurridos durante los dos años últimos.

Por lo que se refiere al alumbrado, debemos mencionar, en primer término, la variación, que ya indicábamos en dicha Memoria, realizada en las luces para el balizamiento del puerto desde 1.º de enero de 1918, consistente en haber suprimido la enfilación de las dos luces verdes de la prolongación del dique del Este, emplazadas, una en el centro del antiguo torreón y otra a 100 metros de distancia, y además la boya luminosa colocada al final del rompeolas, disponiendo en lugar de estas tres luces, solo la primera de ellas de un modo provisional en la proximidad del centro del nuevo morro como luz terminal, hasta que se coloque en dicho punto la definitiva y conservando la enfilación de las dos luces rojas del lado de Poniente en la playa y en la montaña de Montjuich.

En segundo lugar, debemos indicar que la luz verde de la punta del espigón que estaba situada a 6'50 metros sobre el nivel del mar, se ha elevado a 10'00 desde mediados de julio pasado cuando se terminó el torreón. Las demás luces exteriores de balizamiento para la entrada en el puerto y las interiores para el acceso a las dársenas, no han sufrido variación alguna, y todas ellas, por la índole y carácter preferente del servicio que prestan, han sido objeto de una eficaz y continua conservación durante el plazo que analizamos.

Respecto de las luces para el alumbrado de los muelles y edificios del puerto a cargo de esta Dirección, solo debemos manifestar que hemos procurado aumentarlas donde era preciso y sustituir todos los arcos voltaicos que quedaban por lámparas de incandescencia "Nitra" de diversa potencia lumínica según los sitios, al objeto de tener mejor alumbrado con menos personal y mayor facilidad en la conservación y reparaciones.

No cabe duda que las lámparas modernas de incandescencia "Nitra" con igual consumo fluído que los arcos voltaicos producen un alumbrado mejor y más uniforme; requieren menos cuidados, no hay necesidad de limpiarlas y cambiar los carbones diariamente y son de mucho más fácil manejo y colocación; para su conservación y reparaciones es preciso en definitiva menos personal, circunstancia esta y otras que sería prolijo

enumerar que tienen gran valor en épocas de huelgas para no interrumpir el servicio, según hemos podido nosotros apreciar prácticamente.

También han sido objeto de reforma las instalaciones de los tinglados del muelle de la Barceloneta y del andén de la Plaza de Antonio López, y además alguno de los cuadros eléctricos, quedando hoy día el servicio muy bien planteado y con los gastos bastante limitados para la conservación y reparaciones.

La vigilancia y policía en los muelles se ejerce por el personal de guardas de día y de noche; según ya indicábamos en la Memoria anterior, la Junta del Puerto a fines de 1917 tomó el acuerdo para la mejor práctica de este servicio tan importante, de descomponer el personal de día en dos brigadas: una afecta a los verdaderos trabajos de vigilancia y policía para evitar o corregir las infracciones dentro de la Zona marítima de los muelles marcadas en el Reglamento, y otra para los servicios puramente fiscales o administrativos inherentes a la medición y toma de datos de las superficies ocupadas por las mercancías, auxiliadas dichas brigadas, en caso necesario, por los individuos afectos a otros servicios fiscales del puerto y por el personal de esta Dirección destinado a la vigilancia de los edificios y de las vías férreas, y la primera ayudada de un modo especial por una sección de policía formada por individuos del Cuerpo del Estado y dedicada a evitar y corregir las sustracciones de mercancías y otros efectos dentro de la Zona marítima.

En 9 de abril del año anterior, después de pasadas las huelgas que tuvimos en marzo, acordó la Junta reorganizar todo este personal afecto a vigilancia, policía y medición de superficies reglamentando del modo debido su ingreso en cada una de las secciones, y el funcionamiento de las mismas. A tal objeto esta Dirección presentó su proyecto de Reglamento correspondiente que luego, de acuerdo con Secretaría se descompuso en dos estudios: uno para los guarda muelles y otro para el personal administrativo, que fueron sancionados por la Junta en sesión de 28 de mayo; y sometidos, previos los trámites reglamentarios, a la aprobación Superior, se obtuvo esta según orden de la Dirección General de 18 de septiembre último, esperando ahora la aprobación del presupuesto anual y el comienzo del año económico para poner en práctica de modo completo este servicio con arreglo al plan formulado.

La brigada de guardas de noche o serenos ejerce el servicio de vigilancia y policía formando dos turnos de ocho horas cada uno, o sea de las 16 a las 24 y de esta hora a las 8, quedando el turno de los de día desde las 8 a las 16; dicha brigada de noche está auxiliada en sus funciones por la de faroleros o encargados de las luces de enfilación en los puntos de los muelles, de los vigilantes electricistas y de los guardas de las vías férreas y pasos a nivel; en el curso de los dos años últimos se han prestado estos servicios con toda normalidad.

La limpieza de los muelles y del fondeadero se ha llevado a cabo también de un modo continuo durante el plazo que analizamos, salvo los contados días de la huelga general habida en marzo del pasado año, por las brigadas de personal, los vehículos y los botes afectos a dicho servicio, que es uno de los que más cuidado requieren para que produzca los necesarios beneficios al Comercio y a la Navegación con las menores molestias posibles, siendo menester además una asidua conservación en los medios y útiles empleados.

Por último, dentro de la sección del presupuesto correspondiente a la conservación ordinaria, quedan los servicios de aguada a los edificios y material de la Junta, de riegos dentro de la Zona marítima de los muelles y de extinción de incendios en todas las construcciones y elementos de propiedad de aquella y al cuidado de esta Dirección. Todos estos servicios se han prestado con suma regularidad y sin el menor contratiempo, incluso la conservación de los medios y aparatos a ellos afectos, dentro del lapso de tiempo que analizamos en esta Memoria; debiendo mencionar que en los meses de enero y julio se notaron muchos escapes de agua a causa de las dilataciones y contracciones que sufren las tuberías, pero conocido el consumo excesivo mediante los contadores, se averigua luego con exactitud el lugar de la avería por medio del *hidrófono*, aparato especial que nos ha prestado muy buenos servicios.

Debemos también consignar como trabajos efectuados para este ramo, que desde mediados de febrero de 1918 se llevó a cabo la instalación de una tubería de 10 centímetros a lo largo y cerca del paramento Sudoeste del muelle de Barcelona, a partir de la general de 12 centímetros del muelle de San Beltrán, siguiendo dicho paramento y el frente hasta enlazarla luego con la de 6 centímetros ya colocada en la otra zona del Nordeste, terminando estos trabajos a principios de abril.

Conservación extraordinaria de las obras y aparatos

Como ya indicábamos en la anterior Memoria, en la Sección 2.^a del presupuesto, que corresponde a la conservación extraordinaria de las obras y aparatos, se comprenden no solo las reparaciones de alguna importancia que han de realizarse en los muelles, diques, edificios, instalaciones, grúas, material flotante, etc., sino también la adquisición de los elementos y materiales de carácter especial necesarios para la conservación de las obras y la explotación de los servicios comerciales.

Las obras de cierta importancia llevadas a cabo durante los dos años últimos con cargo a esta Sección del presupuesto de conservación en los edificios, instalaciones y material flotante de este puerto, han sido las siguientes que en seguida detallaremos: reforma en el edificio de la Puerta de la Paz a fin de habilitarlo para oficinas de la Junta y de esta Dirección técnica y para dependencias varias; la prolongación del puente de servicio del Varadero; la reforma y ampliación del servicio del carro grande para aumentar la potencia de carenado del mismo; la modificación y arreglo del barco-bomba "Llobregat"; la reparación completa de dos lanchas para transporte de bloques y materiales, y por último, se terminaron los trabajos para dejar el vapor remolcador "Setanti" en perfecto estado de funcionamiento.

El edificio de la Puerta de la Paz proyectado en el año 1903 para Embarcadero de viajeros con todas las dependencias propias del caso y construido en los años siguientes, dejó de tener su finalidad con la pérdida de nuestras colonias primero y más tarde con la construcción de la Estación marítima en el muelle de Barcelona, de suerte que era muy lógico y racional habilitarlo para sede y oficinas de la Junta y de esta Dirección cuanto antes fuera posible, ya que aquella entidad ocupaba unos locales de la Casa Lonja que no eran de su pertenencia y bastante reducidos para oficinas, y que esta Dirección se hallaba instalada en unos pisos poco apropiados en la Plaza de Medinaceli.

Teniendo en cuenta estas circunstancias, en sesión de 13 de octubre de 1916 acordó la Junta, previa propuesta de la Vicepresidencia y esta Dirección, empezar las obras de reforma del edificio así que terminase en noviembre de 1917 el plazo de 10 años de arrendamiento otorgado con el particular que explotaba los servicios de café-restaurant que en el mismo tenían lugar, avisando a aquel con el tiempo necesario fijado en el contrato. Acabado éste; se hizo cargo esta Dirección del edificio, empezaron

sin pérdida de tiempo los trabajos de levante de las instalaciones con la idea de aprovechar todos los materiales, y al principiarse el año 1918 con el crédito consignado en esta parte del presupuesto, se empezaron las obras procurando como medida de economía, emplear parte del personal y materiales de la conservación y dando a los trabajos la debida actividad para acabarlos por completo a fines del verano. A principios de noviembre del propio 1918 se trasladó la Junta y a mediados de diciembre esta Dirección, quedando desde entonces instalados en local propio y en sitio adecuado como corresponde a la importancia del puerto.

En la adjunta fotografía aparece la fachada principal del edificio.

La prolongación del puente de servicio del Varadero público para lanchas y pequeñas embarcaciones, era de suma necesidad en los casos de tener que subir en el carro grande buques de cierto calado; previo el oportuno estudio para llevar a cabo esta obra con la mayor economía posible y sin causar molestias a la explotación del servicio de carenado, se empezaron los trabajos en primeros de noviembre de 1918 preparando la base para la construcción de las dos pilas y colocando en seguida los bloques para formar éstas. Puesta la sobrecarga en los cimientos durante el plazo conveniente, se construyeron los macizos fuera del agua y luego los pisos de hormigón armado, terminando las obras a mediados del año pasado; la longitud del puente ha quedado aumentada en unos 17'50 metros, dando clara idea de las obras realizadas la fotografía que se acompaña.

La reforma y ampliación del carro grande para aumentar la potencia de carenado, se ha reducido a instalar, durante el mes de septiembre último en el tramo superior de la vía, una especie de carenero formado por grandes vigas que se colocan entre el casco y la embarcación para sostener a esta y quedar libre el carro para otro buque que se queda más abajo; de este modo se llega casi a duplicar el servicio. Esta reforma y la que se introducirá en el presente año en la vía del carro pequeño alargándola unos 12 metros para ganar 0'50 metros de calado, han de mejorar notablemente esta instalación de carenado.

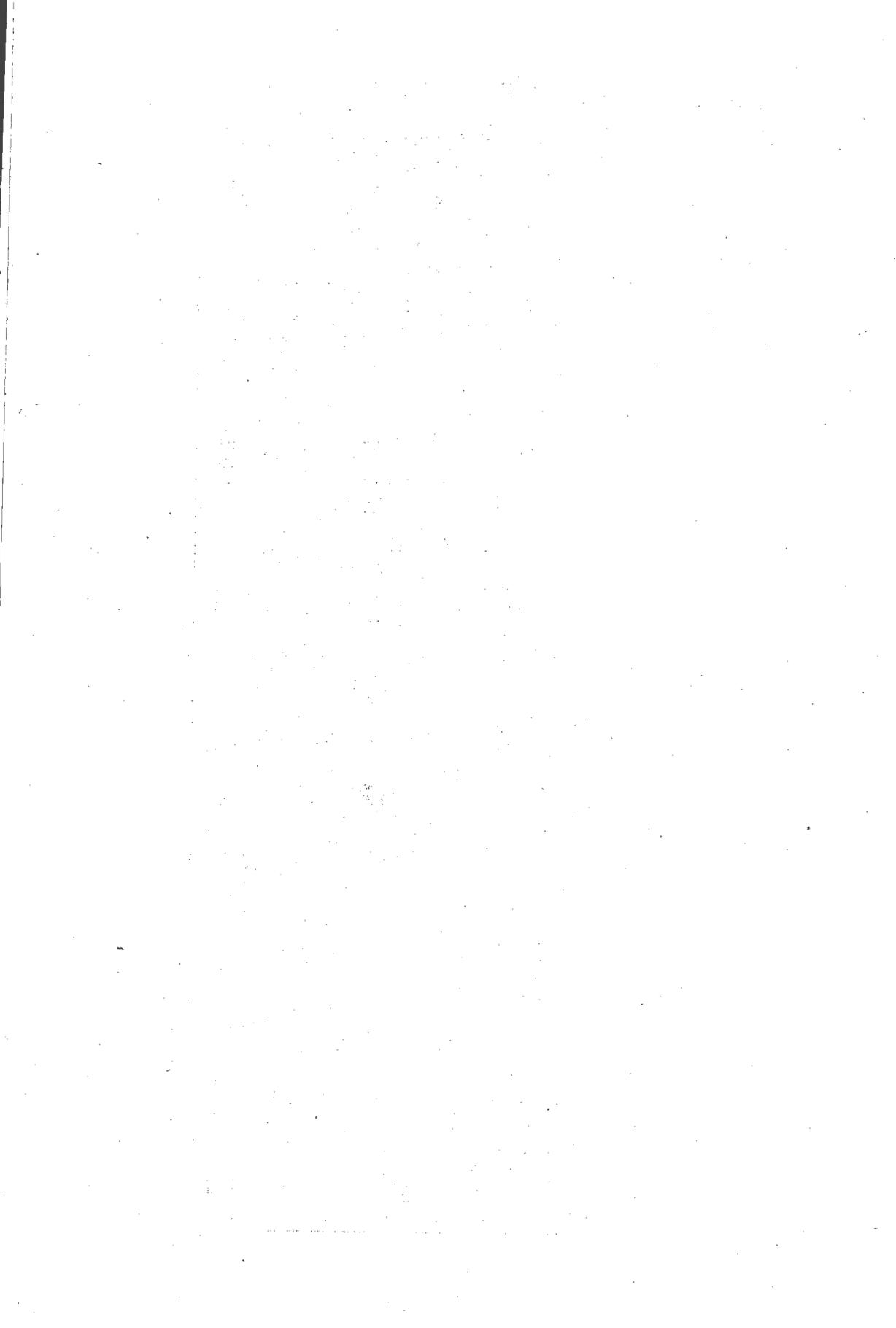
La modificación y arreglo llevados a cabo en el Barco bomba "Llobregat" han constituido una de las operaciones más difíciles ejecutadas por el personal de estas obras durante los dos años últimos; a pesar de la falta de medios y elementos, el resultado no ha podido ser más satisfactorio, quedando el buque en perfectas condiciones de funcionamiento. A principios de febrero de 1918 se hicieron los trabajos preparatorios prestando todavía servicio; en marzo se hizo un repaso general al "Besós", estando en funciones el "Llobregat", a fin de que luego pudiera suplir a éste; en 20 de abril se subió en Dique y al siguiente 23 se trasladó a careneros; en 4 de julio, después de efectuar los oportunos trabajos en el casco por debajo de la línea de flotación, se sacó de careneros y a los dos días se puso a flote para continuar las obras de reforma en la parte de calderería,



FACHADA PRINCIPAL, DEL EDIFICIO DE LA JUNTA DEL PUERTO



PROLONGACIÓN DEL PUENTE DE SERVICIO DEL VARADERO PÚBLICO PARA EMBARCACIONES DE PEQUEÑO TONELAJE





BARCO-BOMBA "LLOBREGAT" DESPUÉS DE LA REFORMA

ajustaje, carpintería, etc., cuyas obras a causa de la falta de operarios y de tener que acudir a otros trabajos más urgentes no pudieron darse por terminadas hasta mediados del pasado año, después de haber subido otra vez en Dique en 7 de mayo para rascar y pintar los fondos. De todos modos, se practicó en dicho barco bomba "Llobregat" una verdadera transformación ampliando y mejorando las condiciones del guarda calor, caja de humos y chimenea; reformando por completo el puente con la adición de un piso; se dió mejor disposición al gancho de remolque; se le hizo un nuevo tanque en la popa para alimentación de las calderas, nueva distribución en las cámaras y otros muchos detalles que sería prolijo enumerar, dotando, en definitiva al buque de un buen aspecto, apropiado a los servicios que ha de prestar, según puede verse en la fotografía que se acompaña.

Se han reparado también por completo en los último meses del año anterior las dos lanchas números 1 y 5 destinadas al transporte de bloques y materiales, cambiándoles la mayor parte de las piezas resistentes y las del fondo y dotándoles de cubierta plana, habiendo resultado dos embarcaciones como nuevas, y finalmente, en los primeros meses del año 1918 se procedió con gran actividad a terminar la reparación del vapor remolcador "Setantí" de que dimos cuenta en la Memoria anterior. Colocado en el muelle de Cataluña donde se le cambiaron muchas piezas y planchas del casco, se puso a flote en 8 de febrero, una vez terminados aquellos trabajos, para colocarle la maquinaria y caldera, y luego de montados y ajustados todos los elementos, se ultimaron los detalles del interior y cubierta, quedando a primeros de mayo en disposición de prestar servicio como si fuera un buque de nueva construcción.

Respecto de la adquisición de los elementos y materiales de carácter especial o de cierta importancia necesarios para la conservación de las obras y la explotación de los servicios comerciales, que constituye el capítulo 2.º de la Sección destinada a la conservación extraordinaria, debemos manifestar que a causa de las dificultades surgidas con motivo de la guerra, ha sido sumamente difícil encontrar la mayor parte de los elementos consignados en los presupuestos, habiéndonos decidido, para no obtenerlos a precio muy elevado, por esperar al presente año, y limitándonos en los anteriores a la compra de los materiales de madera y metálicos necesarios para las nuevas defensas de los muelles que se han construído en los talleres y colocado en su lugar con el personal de estas obras.

Explotación de los servicios públicos retribuidos

La explotación de los servicios públicos retribuidos que ha tomado gran incremento en nuestro puerto y que es objeto de muchos cuidados y preferente atención por parte de esta Dirección para dar las necesarias facilidades al Comercio y a la Navegación, obteniendo al propio tiempo los debidos rendimientos, constituye la Sección 3.^a del presupuesto anual llamado de la conservación de las obras y explotación de los elementos del puerto.

Conocidos dichos servicios en detalle por lo expuesto en la anterior Memoria, solo reseñaremos en la presente, de un modo somero, los principales incidentes ocurridos en los mismos durante el curso de los dos años últimos, dando cuenta de los ingresos y gastos habidos en los de mayor importancia. Además debemos consignar que si bien en los ejercicios anteriores no se habían interrumpido tales servicios más que en los contados días de lluvia continua o viento huracanado en los que era imposible toda operación, funcionando sin cesar a pesar de las anormales circunstancias atravesadas por falta de personal y medios con motivo de la tremenda contienda mundial, no ha sucedido lo propio en el transcurso del pasado año 1919. Durante el 1918 fueron muchas las huelgas habidas en la ciudad en todos los ramos de la industria y construcción y de ellas pudimos sustraernos; pero al principiar el año último y según ya hemos consignado en las primeras páginas, empezó el personal de las obras y servicios a dejarse influir por el de la ciudad ajeno a los mismos y singularmente por el afecto a la carga y alijo de los buques, y por tal motivo tuvimos que sufrir varios días de paro forzoso; menos mal que, apelando a todos los esfuerzos y poniendo a contribución cuantos elementos pudimos disponer, se mantuvieron los servicios de carácter preferente y entre ellos el de alumbrado público, vigilancia y balizamiento de la entrada en el puerto.

Servicio de Carenado

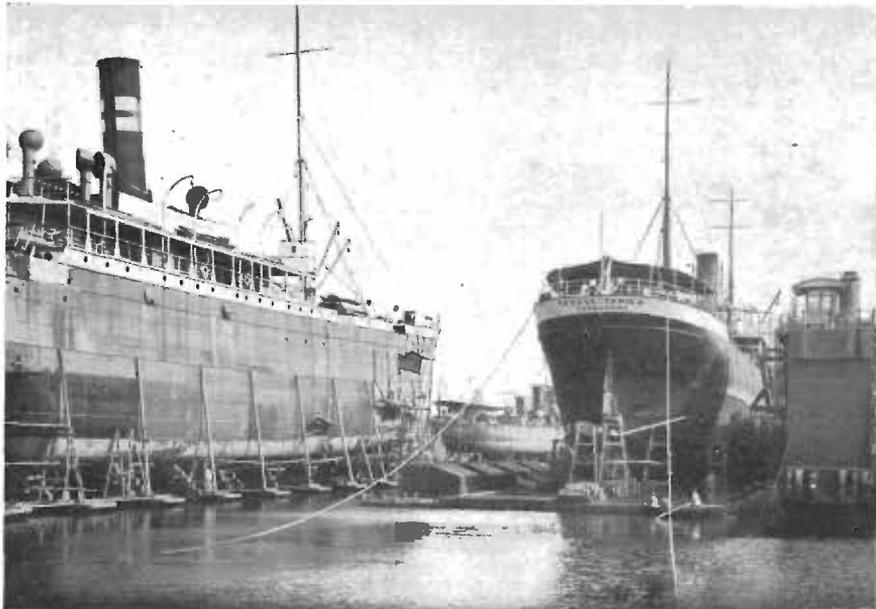
Es el capítulo 1.^o de esta sección del presupuesto afecta a la explotación y comprende varias instalaciones.

Dársena del Dique flotante y deponente

Durante el plazo de dos años que analizamos y singularmente en el

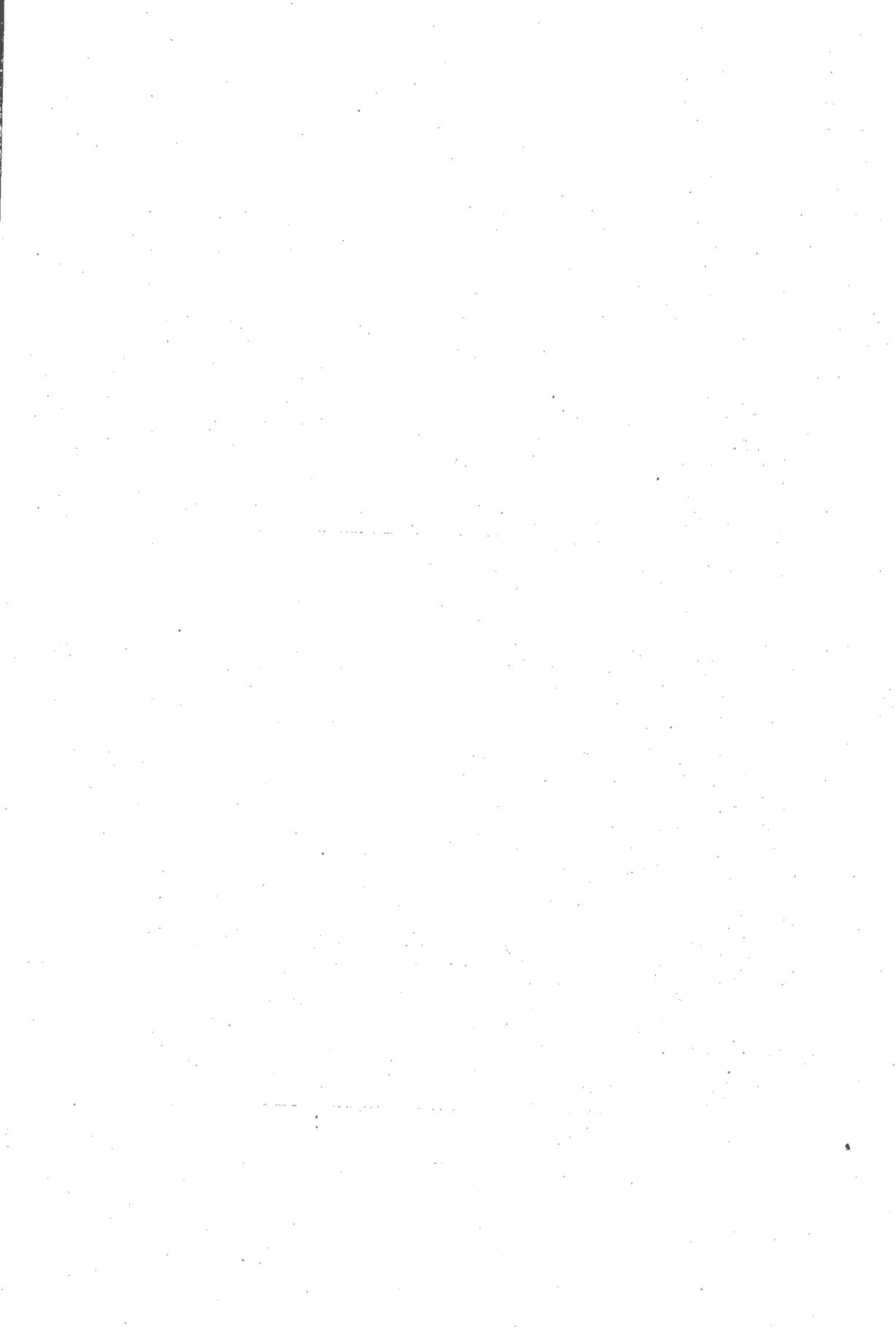


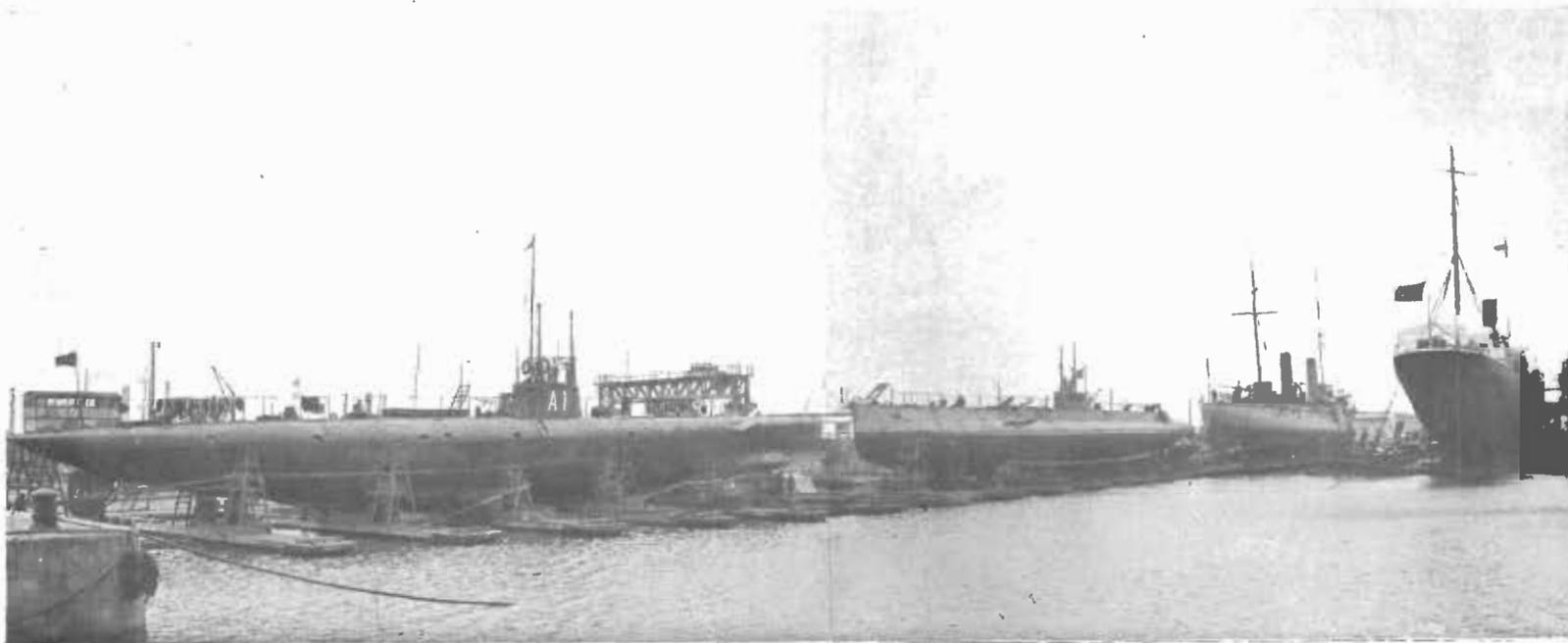
GRANDIOSO VAPOR "ARTAGAN MENDI" DE LA CASA SOTA Y AZNAR, SOBRE TRES SECCIONES DEL DIQUE



LADO DE PONIENTE DE LA DÁRSENA DE CARENADO

VAPOR "CONDE WIFREDO"
 CONTRATORPEDERO "VILLAMIL" } en careneros
 VAPOR "TERESA PAMIES" SOBRE TRES SECCIONES DEL DIQUE





DÁRSENA DE CARENADO PARA EL SERVICIO DEL DIQUE FLOTANTE Y DEPONTE (Lado de Poniente)

CANONERO ESPAÑOL "ALVARO DE BAZAN" }
SUBMARINO " " "PERAL" } en careneros
Id. " " "A. I. MONTURIOL" }
VAPOR "VILLVERDE" DE LA COMP.ª TRASATLANTICA SOBRE DOS SECCIONES DEL DIQUE

ejercicio de 1918, la explotación del Dique flotante y deponente, como aparato para el carenado de los buques, ha tomado gran incremento, aun a pesar de tener una de las secciones apartada del servicio con motivo de su reparación.

Los primeros meses del año 1918 fueron de gran actividad, siendo muchas las embarcaciones de limitado tonelaje que necesitaron el Dique utilizando una o dos secciones, hasta el punto de que en varias ocasiones estuvieron los careneros de ambos lados de la dársena ocupados por completo e incluso el Dique con 6, 7 y hasta 8 buques en reparación o limpia. En abril ya empezaron a venir buques de mayor porte, subiendo en Dique por primera vez el día 12 el vapor "Montserrat" de la Compañía Trasatlántica que por ser de gran calado, forma de casco especial con quilla cortante y proa muy afilada, se requería mucho cuidado en la operación; días después subió el grandioso vapor "Artagan-Mendi" de la casa Sota y Aznar, uno de los buques de mayor tonelaje que han entrado en el puerto. A mediados de mayo, esta Dirección manifestó a la Junta la conveniencia de que se avisase a los Navieros y Consignatarios que, a partir de primeros de junio y durante algunos días, no se podrían subir barcos con tres secciones por tener que llevar a cabo la reparación de la 1.^a y para ello efectuar la desunión de la junta permanente entre ésta y la 2.^a; así se hizo, publicando el aviso en varios periódicos el día 17 del propio mes de mayo, pero fueron tantos los buques de gran tonelaje y algunos de ellos con carácter de correos que entonces solicitaron turno para subir en Dique, que no fué posible realizar aquellos trabajos hasta mediados de agosto, después de un detenido estudio y de tomar las necesarias medidas para que el plazo de suspensión de operaciones fuera solo de contados días como así sucedió en efecto. De modo pues, que en la 2.^a quincena de mayo y primeros días de junio, entraron en Dique muchos buques de gran porte y entre ellos el día 30, también por primera vez, el vapor "Manuel Calvo" de la citada Compañía Trasatlántica, cuyo barco entró por la mañana en la dársena, se subió antes de las 10, se limpió y pintó a dos manos incluso se hizo reparación en uno de los ejes, saliendo al día siguiente antes de las 9. Tanto este como el "Montserrat" no se habían subido antes por sus condiciones especiales de peso y quilla, a pesar de ser en gran número los buques de aquella Compañía que anualmente han entrado en Dique. A últimos de julio y primeros de agosto, antes de efectuar la desunión de las dos secciones 1.^a y 2.^a, fueron muchos los días que se subieron dos barcos, uno en el lado de Poniente y otro en el de Levante de la dársena con dos secciones cada uno; y con objeto de operar con toda facilidad en este último lado, el día 13 de agosto se abrió la puerta que hacía mucho tiempo permanecía cerrada, volviéndola a su posición habitual el día 28 de septiembre, después de haber realizado sin dificultad la desunión de los flotadores y gran costado de las referidas secciones 1.^a y 2.^a, trasladando la 1.^a al lado de Levante

para su reparación, la 4.^a de este lado al de Poniente, para operar por lo general en unión de la 2.^a; dejando la 3.^a en el de Poniente salvo en los casos de subida de buques de gran porte que se hace pasar al de Levante para enlazarse con la 4.^a y funcionar la 2.^a, 4.^a y 3.^a unidas.

En los últimos meses del año no cesó la actividad desplegada en la explotación, habiendo días de tener 6 y 7 buques en la dársena; en el 3 de diciembre se subió el submarino alemán U. C. 74 con dos secciones en el lado de Poniente, existiendo en los careneros de este lado el buque francés de gran porte "Provence" que sufrió una costosa y larga reparación por averías causadas por un torpedo, y el vapor español "Albal"; en el lado de Levante permanecían en careneros el "Salvador Giner", que estuvo allí varios meses, y el "Mirotres", buque de cemento armado de reciente construcción, existiendo además la 1.^a sección del Dique, con sus pontonas entre los dientes de los careneros, y sobre la 3.^a sección estaba nuestro barco bomba "Besós".

Durante estos tres meses de invierno tuvimos días muy malos para las operaciones en la dársena, habiendo sufrido momentos de bastante peligro para el Dique. En la noche del 4 al 5 de enero del año pasado, hubo gran marejada en el interior de aquella a causa de un violento huracán del S. O. con mar bastante gruesa de S. y S. E. que produjo una verdadera revolución en todo el puerto, según veremos más adelante; afortunadamente por la tarde del día 4 se pudo hacer salir del Dique a duras penas la fragata holandesa de gran porte "Elsa Ollander" que se amarró de costado en la primera alineación del muelle de Levante por no ser posible remolcarla más adentro del puerto, de lo contrario, con dicho buque encima, hubiera estado expuesto el Dique a seguros contratiempos. A causa de este fenómeno marítimo que fué un verdadero ciclón, no se pudo trabajar con el Dique dentro de la dársena en el día 5, pero arreglado todo pronto, al siguiente se subieron dos barcos el "Cabo Cervera" con dos secciones y el "Isla de Cabrera" con una.

El día 31 del propio enero subió en Dique el submarino español "Peral" y pasó a careneros al siguiente; en 5 de febrero entró el otro submarino A. n.º 1 "Monturiol" que también se trasladó a careneros junto al anterior; el día 10 siguiente subió el cañonero "Alvaro de Bazán" y también se colocó en careneros, de suerte que fueron tres los buques de guerra haciendo reparaciones, según puede verse en una de las varias fotografías que acompañamos para dar idea de este servicio de carenado.

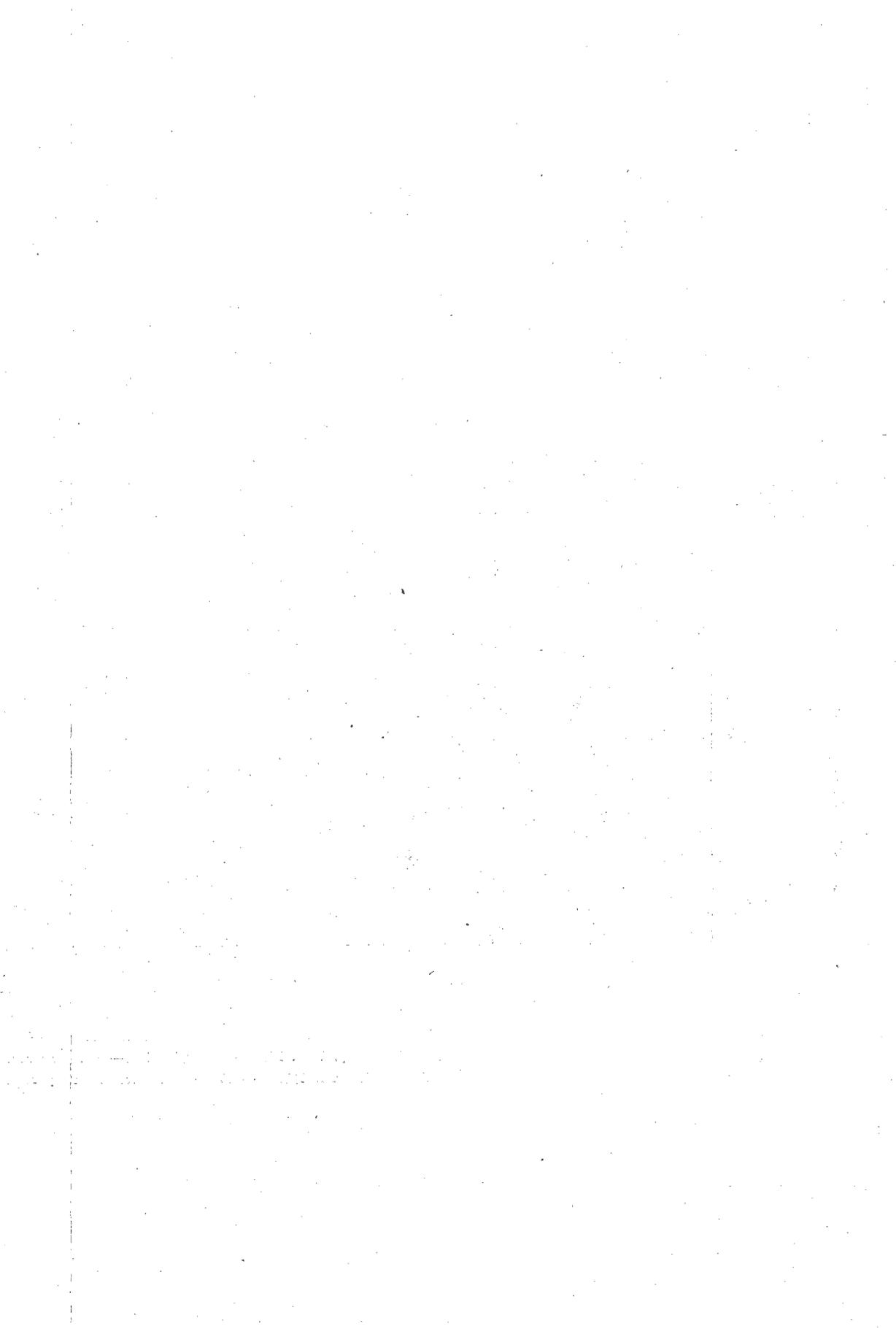
Durante todo el año pasado si bien no hubo en la dársena la actividad del anterior a causa de las huelgas de nuestro personal y de los otros paros generales en la ciudad de que luego hablaremos, no por eso dejaron de entrar en Dique gran número de embarcaciones, y fueron muchas las ocasiones en que la dársena estaba repleta de buques en los que se realizaban faenas de limpia o reparación; al principio del año sobre todo era tal la de-



DÁRSENA DE CARENADO.—8 buques en reparación o limpia

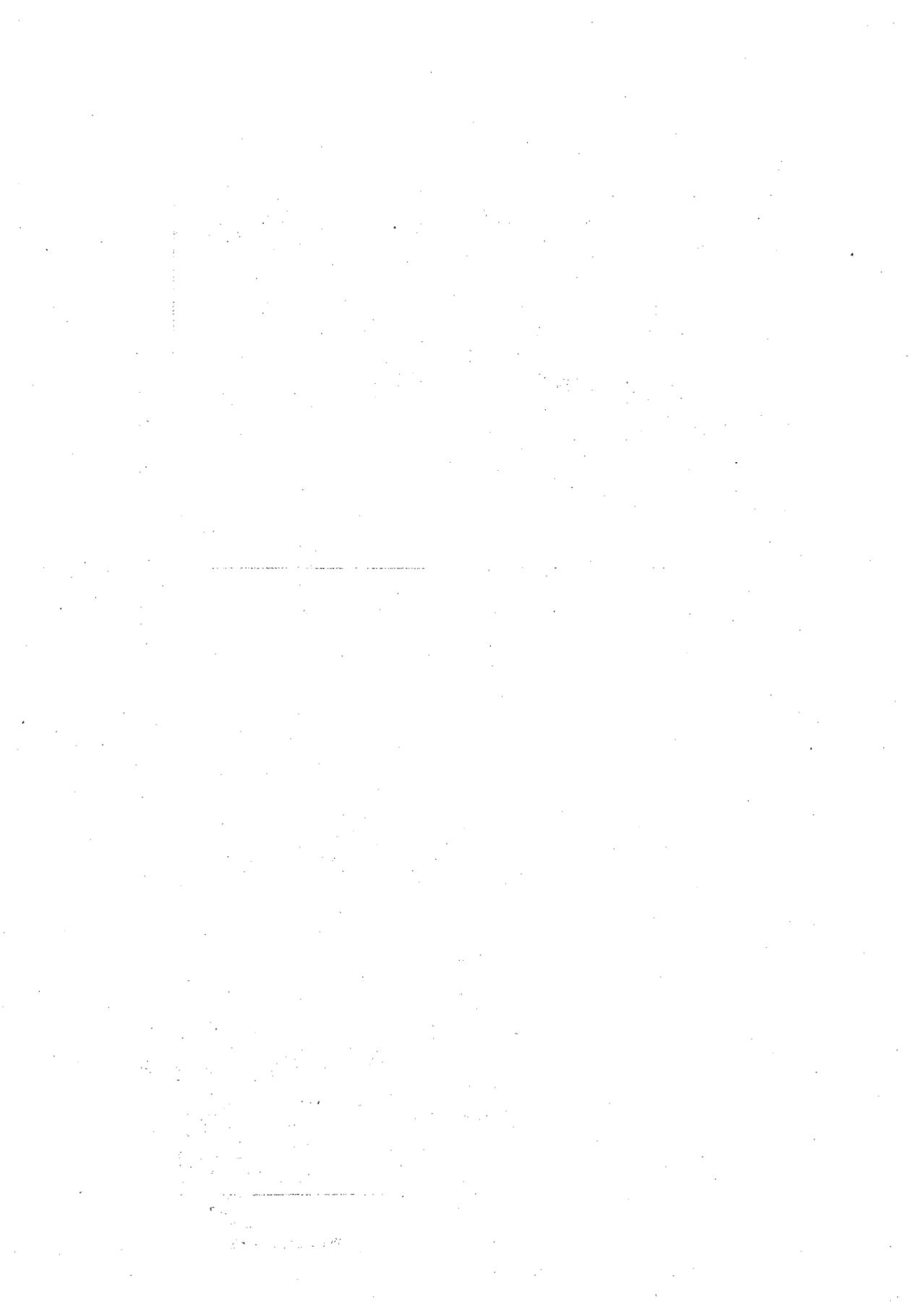
VAPOR "ANDROMACHI" (GRIEGO)—En los careneros—lado de Poniente
CORBETA "J. Y G. LLUSA" (ESPAÑOLA)—En los careneros—lado de Poniente
VAPOR "ESPAÑOLETE"—Sobre las dos secciones 1.ª y 2.ª del Dique—lado de Poniente

PAILEBOT CON MOTOR "PAULINA"—Sobre la 4.ª sección—lado de Levante
"TORPEDERO N.º 16" DEL ESTADO—Sobre la 3.ª sección—lado de Levante
VAPOR "VIRGEN DE AFRICA"—En los careneros—lado de Levante
" " "MEDITERRANEO"—En los careneros—lado de Levante
PAILEBOT CON MOTOR "MARIO STELLA"—En los careneros—lado de Levante





BUQUE NORTEAMERICANO "MERCER", DE GRAN PORTE, SOBRE LAS TRES SECCIONES DEL DIQUE FLOTANTE



manda de turno para subir en Dique, que con objeto de facilitar y regularizar las operaciones, tuvieron que recordarse las disposiciones dictadas en 20 de mayo de 1916.

El movimiento habido en los dos años se puede comprobar fácilmente con la simple inspección de las relaciones detalladas y estados varios con los resúmenes mensuales y totales, que a continuación acompañamos, de los buques que han utilizado el Dique, incluso en los días festivos a petición insistente de los armadores y consignatarios; presentamos estas relaciones de modo análogo a lo practicado en la Memoria anterior, para dar idea clara de la importancia de esta instalación.

Examinando dichas relaciones, se comprende perfectamente la fácil adaptación del sistema a toda clase de buques y flotantes, y puede apreciarse, además, no solo el gran número de embarcaciones que afluyen a nuestra dársena de carenado para utilizar el servicio especial del Dique flotante y deponente, que será todavía mayor el día en que, terminadas las reparaciones, puedan funcionar las cuatro secciones, sino la variedad suma de estos barcos y elementos flotantes.

En el curso de los dos años últimos, igualmente que en los anteriores, han subido en Dique y se han depositado en careneros buques de todas dimensiones y formas; grandes trasatlánticos y pequeños vapores; cruceros, cañoneros y torpederos de guerra; submarinos españoles y extranjeros; dragas de varios sistemas; buques de vela de todos tamaños, e incluso la 1.ª Sección, lo que prueba las condiciones especiales del aparato y del sistema de carenado. Pero entre los buques que lo han utilizado, merecen especial mención, por los cuidados requeridos en la preparación de la cuna y en las operaciones de subida y bajada, los submarinos ya citados; algunos torpederos de la marina de guerra; los trasatlánticos "Montserrat" y "Manuel Calvo" que no habiendo subido en ejercicios anteriores por su gran calado y peso, se mostró empeño en que entrasen en Dique; el buque norteamericano "Mercer" de elevado tonelaje, que tenía 122 metros de eslora y 17'20 metros de manga con una escoa que dificultó mucho la subida por su anchura excepcional, faltando muy poco para no tocar las cajas de aire de las pontonas; es este un vapor de moderna construcción y con la proa vertical y apuntada por debajo, y por último, varios buques de la casa Sota y Aznar de gran porte y forma especial con falsas quillas en los costados.

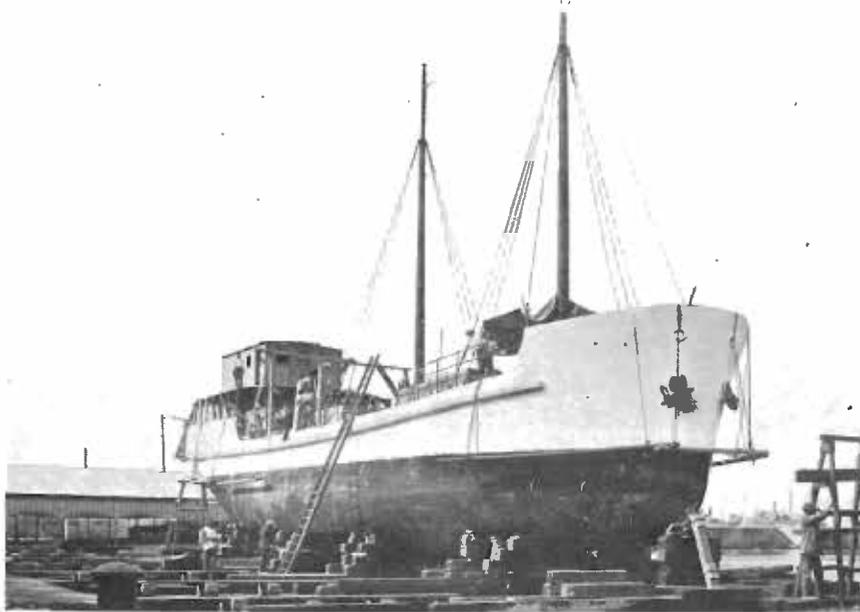
También han sido en bastante número las embarcaciones de vapor y de vela que han permanecido en careneros largo tiempo para su reparación, debiendo mencionar las siguientes: Virgen de Africa, Troroyri, Hespérides, Isleño, Alvaro de Bazán, Marieges, Vinaroz, Vda. Llusá, Mahón, Ramón, Juliana, Provence, Salvador Giner y Conde Wifredo; todos estos han pasado en careneros más de un mes y los dos últimos más de 4 y 6 meses respectivamente.

A pesar de la actividad desplegada en la explotación durante el bienio anterior, según se deduce de los estados detallados que se acompañan, no se ha descuidado la conservación ordinaria de las secciones del Dique, aprovechando los días y aun las horas en que el personal quedaba libre de las faenas inherentes a la subida y bajada de las embarcaciones para realizar las operaciones de picado, rascado y pintado de las partes metálicas y de madera, arreglo de los medios y elementos averiados, cambio de maderas de las cunas, limpia de calderas, ajuste de la maquinaria, etc. Así pues, en febrero y marzo de 1918 durante unos días salteados de escaso movimiento, se llevaron a cabo diversos trabajos en las secciones 3.^a y 4.^a; en abril se reanudaron en esta última, y se hizo un repaso general en los careneros de depósito, arreglando la cuna, pintando maderas y reformando los frentes de los dientes para su mayor resistencia y más fácil entrada en las pontonas. En los últimos meses del propio año y primeros del pasado, también se realizaron varios trabajos, y finalmente, en el mes de diciembre último, aprovechando unos días de calma por la falta de buques con motivo del lockout en la ciudad planteado por la Federación patronal y del boycott de los obreros, se hizo un repaso general en las secciones 3.^a y 4.^a cambiando maderas, algunas cuñas y puntales averiados y también ciertas piezas y planchas de la 2.^a que estaban sumamente gastadas. Además, durante el plazo que analizamos, se ha tenido que adquirir y reponer mucha madera para la cuna de los barcos pagando precios muy crecidos, porque han sido varios los buques de elevado peso y quilla especial que dejan destrozadas las piezas.

Procurando no suspender la explotación porque por lo general eran siempre varios los buques que solicitaban turno de entrada, se colocaron durante los meses de abril y mayo de 1918, las piezas y resortes necesarios en la junta de unión de las dos secciones 3.^a y 4.^a para poder emplearla como rígida y como flexible según los casos; se repararon las averías producidas en dicha junta al bajar en 6 de diciembre el "Isla de Panay", que se rompieron algunos chaveteros de abajo, los soportes de los tensores de arriba y se torcieron algunos ejes; pocos días más adelante, en 12 de enero de 1919, al bajar el "M. Arnús" después de sacarlo de careneros, se rompieron otros dos chaveteros de la junta rápida flexible entre las secciones 2.^a y 4.^a, pero se arregló la avería sin pérdida de tiempo por medio de elementos provisionales, y al día siguiente subió con las mismas tres secciones el grandioso vapor "Manuel Calvo" sin novedad, cambiando aquellas piezas rotas durante su estancia en Dique. Posteriormente, en 13 de mayo siguiente, al bajar el "Arnús", se produjo otra avería doble; una en la junta de enlace de las 3.^a y 4.^a parecida a la que se produjo cuando el "Isla de Panay" y otra en la unión de las 4.^a y 2.^a como en el caso del "M. Arnús"; pero pronto quedaron reparados tales desperfectos sin perjudicar la explotación del aparato un solo día.



SUBMARINO ALEMÁN U. C. 74 SOBRE LA SECCIÓN 3.^a DEL DIQUE



BUQUE "MIROTRES" DE HORMIGÓN ARMADO, CONSTRUÍDO POR LA S. A. "CONSTRUCCIONES Y PAVIMENTOS" EN LA PLAYA DE S. ADRIAN DEL BESOS, DEPOSITADO EN CARENEROS PARA SU LIMPIA Y REPARACIÓN

Los paros forzosos en este servicio solo los hemos tenido por las huelgas del personal; la 1.^a que fué casi general en todo el personal afecto a las obras y servicios comerciales a cargo de esta Dirección y que afortunadamente solo duró del 7 al 12 de marzo del año pasado, después de habernos librado de otras muchas anteriores acaecidas en la ciudad y casi toda la provincia entre personal análogo; la 2.^a que fué general en la población, empezó en 24 del mismo marzo y se tardaron muchos días en volver a la normalidad, pero que entre nuestro personal solo llegó al día 5 de abril a pesar de la anormalidad reinante en la ciudad; posteriormente en 28 de julio por solidaridad con los obreros afectados a la carga y alijo de los buques que holgaban desde el día 16 anterior, suspendieron los trabajos los operarios de los talleres y el personal del Dique, además de los empleados en las obras y reparación de buques de otras casas constructoras, durando el paro hasta el día 11 de agosto, y por último, en 31 del pasado diciembre por solidaridad también con el personal de la marina mercante que boicoteaba algunas casas navieras, se negó el nuestro afecto al Dique a subir un buque de una de aquellas Compañías y se le suspendió de empleo y sueldo hasta el día 12 de enero del presente año en que volvieron al trabajo para subir dicho buque.

Estos han sido los únicos paros habidos en la explotación, muy sensibles en verdad, pero sumamente limitados si se tiene en cuenta que durante los dos años últimos casi no se ha pasado un mes sin huelgas en la población y que en varias ocasiones se han sufrido *boycots* por parte de los obreros de los distintos ramos de la construcción y que la Federación patronal, obligada por las circunstancias, ha planteado en el curso del pasado año el *lockout* en diversas etapas: desde el 14 de abril a fin de mes, del 28 de agosto al 9 de septiembre, del 3 al 13 de noviembre y de 1.^o de diciembre a 26 de enero último. Durante estos períodos de paro general en la ciudad, se han trabajado en nuestras obras y servicios salvando los innumerables obstáculos que han surgido por coacciones al personal y falta de suministro de materiales.

Para terminar lo relativo a la explotación de este servicio de carenado con el Dique flotante, debemos manifestar que, según ya indicábamos en la Memoria anterior, la Junta del Puerto en sesión de 12 de diciembre de 1917 a propuesta de esta Dirección y mediante razones justificadas, tomó el acuerdo de elevar las tarifas de este servicio hasta el 50 por 100, empezando a regir dicho aumento en 1.^o de enero de 1918 y debiendo solicitar la aprobación Superior. Practicados los trámites reglamentarios fué sancionado por el Sr. Gobernador según orden de 16 de abril.

Asímismo acordó la Junta en sesiones de 23 de julio y 10 de septiembre del año pasado, aplicar de un modo transitorio una reducción mayor a los buques de gran porte que permanezcan mucho tiempo en careneros, acla-

rando al propio tiempo lo prescrito en la tarifa *B* especial aprobada respecto de las embarcaciones que los ocupen más de 50 días.

La simple inspección de las fotografías adjuntas y el examen de los estados que insertamos a continuación dan clara idea de la importancia de este servicio.

Año 1918

SERVICIO DE CARENADO

EMBARCACIONES QUE HAN UTILIZADO EL DIQUE
FLOTANTE Y DEPONENTE DURANTE EL AÑO 1918.

(No se incluyen los buques y aparatos flotantes de propiedad de la Junta del Puerto)

NOMBRE	Clase	Tonelaje	SUBIDA		Perma- nencia en Di- que o en carene- ros — Días	IMPORTE de la misma — Pesetas
			Día	Mes		
Guillermo Schulz	Vapor	2,538	31	Dicem. 1917	1	1,932'31
San Carlos	"	2,488	2	Enero 1918	2	3,562'62
A. Lázaro	"	1,553	4	"	1	2,096'80
París	"	534	4	"	2	912'70
Vicenté	"	240	17	Dicem. 1917	8	1,078'44
Kontzesi	"	289	6	Enero 1918	1	561'79
Ceferino	"	3,697	6	"	2	4,306'15
Angel B. Pérez	"	2,500	8	"	1	2,490'00
Upo Mendi	"	3,838	9	"	1	2,941'89
Giralda	"	2,194	11	"	1	2,309'82
Comercio	"	539	12	"	1	641'25
Albal	"	1,100	13	"	2	1,482'50
Españoleto	"	1,403	15	"	1	1,299'97
Modelo	Pailebot	240	16	"	1	505'20
Torpedero n.º 16.	Vapor	240	16	"	2	291'07
Juan Cruz	Pailebot	240	10	"	5	940'68
Mercedes	Vapor	1,338	17	"	1	1,246'35
Calabria	"	1,095	18	"	2	1,547'95
Virgen de Africa	"	504	12	Dicem. 1917	37	7,640'86
Gandía	"	240	21	Enero 1918	2	604'35
Neptuno	Draga	250	21	"	2	603'00
Francolí	Vapor	1,241	22	"	1	1,132'84
Mediterráneo	"	254	11	"	14	2,397'31
Almazora	"	422	25	"	1	655'86
María	"	339	25	"	1	559'54
Ramón Mumbrú	"	1,511	26	"	1	1,389'07
Sagunto	"	962	21	"	7	2,915'97
Marcelina	B Goleta	250	24	"	4	778'95
Marqués de la Victoria.	Vapor	598	29	"	3	643'84
Lérida	"	1,276	2	Febrero	2	1,699'95
Sancho	"	273	5	"	1	543'31
San Sebastián	"	280	5	"	1	551'40
Tintoré	"	1,323	6	"	1	1,218'97
S. José de la Montaña.	"	240	8	"	1	512'40
Luisa	"	3,603	7	"	5	8,083'96
Montserrat 2.º	"	240	14	"	1	430'20

NOMBRE	Clase	Tonelaje	SUBIDA		Permanencia en Di- que o en carene- ros — Dias	IMPORTE de la misma — Pesetas
			Día	Mes		
María Teresa	Pailebot	933	12	Febrero	4	1,916 85
Misericordia	Vapor	240	15	"	1	430'20
María	"	2,165	16	"	1	2,344 27
San José	Pailebot	1,001	15	Enero	26	9,320'80
Torpedero n.º 5	Vapor	240	11	Febrero	7	564'90
Pedro	Corbeta	1,087	19	"	2	1,446'90
Trini	Vapor	1,425	20	"	2	1,852'50
Torpedero n.º I	"	240	19	"	4	385'08
Luis Matutano	Pailebot	240	21	"	3	778 80
Tambre	Vapor	2,168	23	"	1	2,350'58
Jorge Juan	"	1,259	25	"	1	1,810'63
Valencia	"	690	26	"	1	760'20
Castro-Alen	"	1,321	28	"	3	2,473'07
Torras y Bages	"	1,344	3	Marzo	2	1,779'05
Cabo Cervera	"	2,164	5	"	3	4,406'63
Tordera	"	1,850	2	Febrero	26	21,078 46
Angela	B Goleta	240	7	Marzo	1	505'20
Teresa Fábregas	Vapor	971	22	Febrero	8	3,329'08
Tvoroyrí	Goleta	240	30	Enero	36	4,735'40
Florinda	Vapor	2,078	11	Marzo	2	3,329'22
Araña	"	267	13	"	1	488'14
San Carlos	"	2,488	15	"	1	2,413 89
Velarde	"	869	8	"	8	3,060'37
María Teresa.	B Goleta	933	10	"	10	3,656'49
Safe	"	270	11	"	6	1,167 48
C. López y López.	Vapor	4,470	15	"	6	10,914'95
Valbanera	"	5,099	21	"	1	3,605'56
Serra	"	2,303	25	"	2	3,433 84
Vinaroz	Draga	240	26	"	1	430 20
Rius y Taulet	Vapor	1,357	27	"	1	1,247'02
Narciso Parés	Corbeta	337	27	"	1	542'23
Arnús	Vapor	4,691	28	"	2	4,902 46
Ciudad de Palma	"	240	30	"	1	430 20
Castilla	"	1,920	31	"	1	1,711'50
Roberto	"	911	24	"	5	2,185'78
Bilbaíno.	"	1,146	1	Abril	2	1,577'70
José María	"	350	2	"	1	632'25
Bellver	"	1,315	4	"	1	1,192'92
Antonia García	"	240	4	"	1	505'20
Ramón	"	955	23	Marzo	14	5,400'16
Cataluña	"	1,200	5	Abril	1	1,081'50
Paulina	"	2,098	7	"	1	2,237'19
Vicente Ferrer	"	991	8	"	1	944'10
Unión	"	297	6	"	1	571 03
Scomber	"	270	9	"	1	514 20
Lulio.	"	688	9	"	1	758'64

NOMBRE	Clase	Tonelaje	SUBIDA		Permanencia en Di- que o en carene- ros — Días	IMPORTE de la misma — Pesetas
			Día	Mes		
Ramón de Larrinaga .	Vapor	3,058	11	Abril	1	2,792'73
Colón	"	737	2	"	10	3,343'74
Montserrat	"	4,700	12	"	1	3,538'50
La Sabinosa	"	300	13	"	2	750'00
Jata-Mendi	"	4,250	14	"	1	3,108'75
Rosendo María	B Goleta	1,178	17	"	1	1,082'76
Tirso	Vapor	624	3	"	12	3,516'41
Balmes	"	3,806	19	"	2	4,393'19
Mallorca	"	2,204	21	"	1	2,364'99
Artagan-Mendi	"	5,617	22	"	1	3,737'38
Teresa Tayá	"	1,050	24	"	2	1,484'62
La Sabinosa	"	300	25	"	1	508'50
Rita	"	1,239	26	"	1	1,131'25
Rey Jaime II	"	1,380	27	"	1	1,903'20
Joaquín	B Goleta	293	19	"	9	1,669'77
Navarra	Vapor	1,688	30	"	1	1,540'10
Torre del Oro	"	1,320	1	Mayo	2	1,711'50
Pedro	Corbeta	240	1	"	1	505'20
Jacinto Verdagner . .	Vapor	1,641	3	"	2	2,116'70
Norden	"	702	4	"	1	768'50
Ciudad de Cádiz . . .	"	3,179	5	"	1	2,693'74
Monte Toro	"	851	24	Abril	11	3,978'57
Villa de Sóller	"	450	7	Mayo	1	585'00
Andalucía	"	1,818	8	"	1	1,572'81
Ruiz Capdepón	"	992	10	"	1	944'70
Gerónimo	"	2,419	13	"	3	4,619'35
Manuel Espaliú	"	989	16	Abril	25	9,287'86
Joaquina	B Goleta	240	17	"	25	3,280'90
Esperanza	Vapor	240	17	Mayo	2	570'60
Legazpi	"	4,349	21	"	2	4,727'13
Ordunte-Mendi	"	3,952	23	"	1	3,106'62
Torre del Oro	"	1,320	7	"	12	6,067'22
Damiana	Pailebot	240	22	"	3	790'05
Vicente La Roda	Vapor	1,508	25	"	1	1,390'35
Banderas	"	2,147	26	"	1	2,396'44
Cabañal	"	1,516	27	"	1	1,378'20
Matilde	B Goleta	268	27	"	1	462'54
Cirilo Amorós	Vapor	1,252	28	"	1	1,160'40
Serantes	"	2,156	16	"	9	9,612'17
Manuel Calvo	"	5,850	30	"	1	4,257'25
Wenceslao	"	2,285	1	Junio	1	2,312'92
Cresalubí	"	1,341	2	"	1	1,268'59
Alicante	"	3,878	3	"	2	4,402'47
Mikeldi-Chiki	"	240	4	"	2	570'60
Villarreal	"	1,593	5	"	1	1,460'47
Júpiter	"	4,896	7	"	1	3,405'38

NOMBRE	Clase	Tonelaje	SUBIDA		Permanencia en Dique o en careneros — Días	IMPORTE de la misma — Pesetas
			Día	Mes		
Gorbea-Mendi	Vapor	4,891	8	Junio	1	3,668'83
Achurri	"	2,733	9	"	1	2,588'11
Luis	"	240	11	"	1	430'20
Isla de Panay	"	3,484	11	"	2	4,160'16
Juan Maragall	"	1,470	13	"	1	1,394'00
Aragón	"	1,934	14	"	2	2,487'05
Sotolongó	"	3,819	16	"	1	2,967'94
San José	"	1,265	19	"	1	1,151'92
Hércules	"	300	19	"	2	768'75
Vapor n.º I	"	240	21	"	1	448'95
Isla de Panay	"	3,484	20	"	2	4,178'91
Ernesto	"	2,573	23	"	1	2,493'31
Rosario	"	2,884	18	"	8	9,617'29
Rita	"	2,212	24	"	3	4,406'04
Marqués del Turia	"	1,705	27	"	2	2,173'50
Barcelona	"	5,942	1	Julio	2	5 671'83
Adolfo	"	3,403	2	"	1	2,784'46
S. Giner	"	1,001	4	"	1	998'88
Roger de Lluria	"	3,707	5	"	1	2,907'58
Asuarca	"	2,845	6	"	2	3,787'17
Serafín Ballesteros	"	2,923	8	"	1	2,571'31
San José	"	1,265	27	Junio	9	4,622'39
Poeta Querol	"	929	10	Julio	2	1,303'56
Ntra. Sra. de Aranzazu	"	390	2	"	8	2,004'77
Cádiz	"	5,617	11	"	1	3,830'89
Martín Sáenz	"	3,466	13	"	2	4,164'09
Inés	"	3,696	15	"	1	2,903'13
C. Sorní	"	1,253	16	"	1	1,132'63
Wiliam E. Dosvnes	"	753	17	Junio	22	6,143'64
Urkiola-Mendi	"	3,552	18	Julio	2	4,385'73
Mediterráneo	"	254	18	"	1	446'37
Arosa	"	240	19	"	1	505'20
Ida	"	3,091	20	"	2	3,933'46
Juan de Joanes	"	925	22	"	1	904'50
Villamanrique	"	2,337	23	"	1	2,130'52
Compostela	"	1,272	24	"	1	1,251'90
Tordera	"	1,850	25	"	1	2,185'50
Temerario	"	570	26	"	1	717'00
San Carlos	"	2,488	27	"	1	2,410'14
Compostela	"	1,272	28	"	1	1,138'74
Mahón	"	846	26	"	1	1,131'88
Begoña n.º I	"	2,485	29	"	1	2,543'47
Canalejas	"	1,171	29	"	1	1,108'57
Andalucía	"	1,818	16	"	15	10,199'44
María	"	2,188	30	"	2	3,363'12
Cataluña	"	1,687	31	"	2	2,151'90

NOMBRE	Clase	Tonelaje	SUBIDA		Perma- cencia en Di- que o en carenc- ros — Días	IMPORTE de la misma — Pesetas
			Día	Mes		
Euzkera	Vapor	1,553	2	Agosto	1	1,577'47
Rosario	"	2,884	2	"	1	2,642'04
Cirilo Amorós	"	1,252	3	"	1	1,160 40
Angel B. de Pérez	"	2,500	6	"	1	2,475'00
Miguel M. Pinillos	"	3,290	7	"	2	4,040'85
P. de Satrústegui	"	5,000	9	"	1	3,412'50
Unbe-Mendi	"	4,313	10	"	1	3,263'65
Mouro	"	2,905	1	"	10	11,792'63
Neptuno	"	250	13	"	1	460'50
Kontzesi	"	289	14	"	1	486'79
Cabo Tres Forcas	"	2,265	15	"	1	2,323'57
Teresa Pamies	"	2,554	12	"	7	8,188'13
Cirilo Amorós	"	1,252	15	"	2	1,629'90
Marzo	"	1,296	16	"	2	1,682'70
Fidel Gurrea	"	240	5	"	15	2,271'78
C. López y López	"	4,170	21	"	1	3,076'35
Hércules	"	3,967	24	"	1	2,994'13
Conde Wifredo	"	3,774	22	"	1	3,029'19
Betis	"	1,011	17	Julio	28	10,453'14
Matilde	"	329	20	Agosto	7	1,713'43
Salvador	"	240	6	"	15	2,071'98
Mercedes	"	1,138	1	Septbre.	1	1,032'21
Torpedero n.º 5	"	240	30	Agosto	2	285 30
Mar Negro	"	2,692	2	Septbre.	1	2,558'52
Urko-Mendi	"	3,278	3	"	2	4,033'47
Rey Jaime I	"	2,300	6	"	1	2,319'00
Rosario	"	2,884	19	Agosto	17	19,042'04
Cullera	"	896	6	Septbre.	1	887'10
J. J. Sister	"	1,554	8	"	2	2,926'59
Almazora	"	422	9	"	1	628'20
Sueca	"	240	9	"	1	448'95
Jacinto	"	1,579	9	"	3	3,902'80
Peña Castillo	"	350	10	"	1	632'25
Punta Melilla	"	240	10	"	4	837'67
Ciudadela	"	271	12	"	2	643'29
Játiva	"	1,203	15	"	2	1,535'01
Valentín	"	1,453	16	"	3	2,372'38
Matilde	B Goleta	268	17	"	2	619'32
Ciérvana	Vapor	1,264	19	"	1	1,132'38
Ausias March	"	1,250	20	"	1	1,121'25
Bellver	"	1,315	21	"	1	1,172'92
Legazpi	"	4,349	24	"	1	3,398'84
Suárez n.º 2	Pailebot	2,202	27	Agosto	4	4,578'09
Mirotres	Vapor	240	28	"	23	3,163'32
Montserrat	"	4,500	27	Septbre.	4	7,915'00
Virgen de Africa	"	504	5	Octubre	1	677'40

Nombre	Clase	Tonelaje	SUBIDA		Permanencia en Di- que o en carene- ros — Días	IMPORTE de la misma — Pesetas
			Día	Mes		
Luis	Vapor	240	6	Octubre	1	430'20
Montevideo	"	5,500	2	"	2	5,650'00
Vilá	Pailebot	350	7	"	2	987'00
Lázaro	Vapor	1,553	4	"	5	5,741'21
La Sabinosa	"	300	8	"	1	499'50
Cristóbal Llusá	Corbeta	1,809	10	"	1	1,565'65
Pepito	B Goleta	426	9	"	1	563'49
Betis	Vapor	1,611	11	"	1	1,407'75
Punta Calaburra	"	240	4	"	7	1,217'56
Jorge Juan	"	1,259	14	"	1	1,810'63
Cabo Menor	"	3,242	12	"	1	2,775'51
Teresa Fábregas	"	971	15	"	1	1,007'85
Félix Pizcueta	"	1,610	16	"	2	2,059'50
Isla de Menorca	"	1,003	18	"	1	951'30
Velarde	"	945	19	"	1	916'50
Tirso	"	624	20	"	1	765'00
Ordunte-Mendi	"	3,952	21	"	3	5,838'09
Martín Sáenz	"	3,466	24	"	2	4,149'09
Jata-Mendi	"	4,250	27	"	1	3,108'75
Torreblanca	"	859	28	"	1	864'90
Colón	"	737	29	"	1	853'11
Hespérides	"	907	26	Agosto	55	18,632'71
Munzalba	Pailebot	417	15	Octubre	17	3,010'80
Barceló	Vapor	1,855	1	Novbre.	1	2,194'42
Artagan-Mendi	"	5,717	3	"	1	3,702'88
Roger de Flor	"	1,470	4	"	4	3,055'25
Laguardia	"	567	6	"	2	952'59
Carolina E. Pérez	"	2,696	8	"	2	3,695'54
Catalina	"	4,796	10	"	3	6,479'07
Isleño	"	605	20	Agosto	62	16,084'80
Martín Sáenz	"	3,466	14	Novbre.	2	4,149'09
Eolo	"	3,803	18	"	1	3,116'80
Pepito	B Goleta	422	28	Octubre	24	3,726'81
Tintoré	Vapor	1,323	19	Novbre.	2	1,735'10
Arraiz	"	2,832	21	"	1	2,694'42
Comercio	"	539	23	"	1	642'42
Cristina Rueda	"	1,432	24	"	1	1,308'90
Azpeitia	"	2,520	26	"	2	3,642'30
Malvarrosa	"	240	26	"	2	611'85
Domingo Mumbrú	"	1,207	30	"	1	1,105'81
Ciudad de Cádiz	"	3,179	29	"	1	2,674'99
Grao	"	1,488	2	Dicbre.	2	1,868'46
Albal	"	1 092	25	Novbre.	11	4 713'31
Isla de Panay	"	3,484	5	Dicbre.	1	2,847'27
U. C. 74	Subm.º	450	3	"	1	805'50
Arriluze	Vapor	2,685	7	"	1	2,549'92

NOMBRE	Clase	Tonelaje	SUBIDA		Permanencia en Di-que o en carene-ros — Días	IMPORTE de la misma — Pesetas
			Día	Mes		
Temerario	Vapor	570	7	Dicbre.	1	724,50
Viuda de Llusá	Fragata	2,240	9	"	1	1,975,50
Belos.	Vapor	397	9	"	1	698,44
Mallorca	"	2,204	10	"	1	2,346,24
Milkeldi-Chiki	"	240	10	"	1	430,20
San Carlos.	"	2,295	11	"	1	2.316,97
P. de Satrústegui . . .	"	5,200	12	"	4	8,426,25
Gorbea-Mendi	"	4,291	16	"	1	3,254,08
Mahón	"	846	17	"	1	874,50
Mirotres	"	240	23	Novbre.	21	2,923,56
Sagunto.	"	962	18	Dicbre.	1	945,45
Provence	"	3,941	23	Septbre.	82	82,447,78
Pascual Flores	"	240	19	"	2	792,60
Santa Ana	"	1,555	18	Dicbre.	2	1,993,50
Rey Jaime II.	"	1,380	23	"	1	1,917,60
Rita	"	2,212	23	"	4	4,954,65
Tambre	"	2,168	26	"	1	2,265,54
Ontón	"	2,810	28	"	1	2,600,55
TOTALES.		482,372				829,941,88

TOTAL EMBARCACIONES, 284

Año 1918

RESUMEN, POR MESES, DEL NÚMERO DE EMBARCACIONES
QUE HAN UTILIZADO
EL DIQUE FLOTANTE Y DEPONENTE

(No se incluyen los buques y aparatos de propiedad de la Junta del Puerto)

MESES	Número de embarcaciones	Peso total — Toneladas	Cantidades obtenidas — Pesetas
Enero	28	32,039	48,825'24
Febrero	20	19,521	37,575'74
Marzo	16	26,907	70,376'83
Abril	32	49,689	60,520'30
Mayo	24	33,614	57,324'25
Junio	22	53,768	68,051'31
Julio	29	61,248	71,792'81
Agosto	24	51,027	86,460'59
Septiembre	23	31,628	59,270'90
Octubre	23	39,951	51,754'99
Noviembre	18	35,607	79,435'75
Diciembre	25	47,376	138,453'17
TOTALES	284	482,375	829,941'88

ESTADO DE INGRESOS Y GASTOS

AÑO	Ingresos — Pesetas	Costos — Pesetas	Beneficios — Pesetas
1918	829,941'88	157,583'77	672,358'11

Año 1919

SERVICIO DE CARENADO

EMBARCACIONES QUE HAN UTILIZADO EL DIQUE FLOTANTE Y DEPONENTE DURANTE EL AÑO 1919

(No se incluyen los buques y aparatos flotantes de propiedad de la Junta del Puerto)

NOMBRE	Clase	Tonelaje	SUBIDA		Permanencia en Dique o en careneros — Días	IMPORTE de la misma — Pesetas
			Día	Mes		
Manuel Calvo	Vapor	5,617	29	Dicbre. 1918	4	9,065'32
Juliana	"	2,376	2	Enero 1919	1	2,349'78
Isla de Cabrera	"	240	6	"	1	430'20
Cabo Cervera	"	2,164	6	"	1	2,328'84
Santiago López	"	2,418	7	"	1	2,403'54
Vinaroz	"	534	8	"	1	697'50
Florinda	"	2,078	9	"	1	2,229'09
María	"	339	9	"	1	544'54
Concha	"	1,542	10	"	1	1,474'65
Damiana	Pailebot	240	26	Dicbre. 1918	17	2,376'54
Elsa Olander	Fragata	2,092	3	Enero 1919	1	2,571'74
Manuel Arnús	Vapor	2,946	21	Dicbre. 1918	22	22,423'17
Manuel Calvo	"	5,800	13	Enero 1919	3	7,565'25
Adelina	"	3,945	16	"	1	3,103'57
Achurri	"	2,800	17	"	3	4,873'50
Río Delta	"	983	20	"	1	1,014'30
Antonia	"	776	22	"	2	1,153'62
Kontzesi	"	289	22	"	2	530'86
Manuela Pla	"	855	20	"	5	2,053'08
Ramón	"	956	21	"	1	923'10
Banderas	"	2,147	24	"	1	2,257'03
Inés	"	4,196	26	"	1	3,273'26
Viva	"	1,746	27	"	1	1,642'95
Mediterráneo	"	254	27	"	1	446'37
Manuel Espaliu	"	989	2	Febrero	1	961'65
Andromachi	"	2,138	3	"	1	2,287'14
Navarra	"	1,688	4	"	1	1,540'10
Isabel de Llusá	Fragata	1,432	28	Enero	11	6,011'01
San Fost	Pailebot	481	7	Febrero	1	621'82
Rita	Vapor	1,238	9	"	1	1,148'85
Manuel F. Villaverde	"	2,001	11	"	1	2,197'90
Diana	Pailebot	260	6	"	8	1,482'45
Valencia	Vapor	689	13	"	1	757'50
Donostia	"	3,210	14	"	1	2,781'30
A. I. Monturiol	Subm.º	240	4	"	12	1,087'32
Isaac Peral	"	240	31	Enero	19	1,852'21

NOMBRE	Clase	Tonelaje	SUBIDA		Permanencia en Di- que o en carene- neros — Días	IMPORTE de la misma — Pesetas
			Día	Mes		
Pérez Pujol	Vapor	1,297	20	Febrero	1	1,231'27
Hércules	"	3,967	22	"	1	2,994'13
Marzo	"	1,296	25	"	1	1,176'57
Marcelina	B Goleta	250	13	"	11	1,669'95
Arantzasu	Vapor	2,291	26	"	1	2,409'10
Torras y Bages	"	1,344	27	"	1	1,262'55
Villamanrique	"	1,537	1	Marzo	1	1,375'66
U. C. 74	Sub.º A	240	25	Febrero	2	717'60
Arnús	Vapor	3,490	2	Marzo	3	5,460'80
P. de Satrústegui	"	5,200	5	"	1	3,741'00
Marte	"	3,714	6	"	1	2,891'67
Vicentita	"	250	28	Febrero	10	1,595'70
Salvador	"	1,000	13	Marzo	4	2,220'00
Campana	"	1,384	16	"	1	1,302'78
Vinaroz	Draga	240	13	"	4	837'00
Menorquín.	Vapor	933	17	"	2	1,307'19
Montserrat.	"	4,147	19	"	2	4,567'90
Alvaro de Bazán	Cañon.º	598	10	Febrero	38	5,071'12
Roger de Lluria.	Vapor	3,706	22	Marzo	1	3,248'43
Paraíso	Pailebot	500	5	Abril	3	1,034'25
Balear	Vapor	999	7	"	2	1,367'08
Peña Castillo	"	350	9	"	1	557'25
Paulina	"	3,069	9	"	1	2,649'19
María del Carmen	"	350	10	"	1	576'00
Ciérvana	"	1,264	10	"	1	1,132'38
Montevideo	"	5,205	12	"	1	3,899'17
Adolfo	"	3,403	14	"	3	5,409'13
Pedro	Corbeta	1,087	17	"	1	1,024'27
Aniceto	B Goleta	240	18	"	1	130'20
Españoleto.	Vapor	1,403	19	"	1	1,284'97
San Sebastián	"	280	19	"	3	835'35
Peris Valero	"	1,663	24	Marzo	17	14,606'66
Vicente Puchol	"	1,514	20	Abril	1	2,046'09
Virgen del Carmen	Pailebot	240	23	"	2	664'35
Rey Jaime I	Vapor	2,300	24	"	1	2,319'00
Alicante.	"	3,878	25	"	3	6,196'76
Eretza Mendi	"	4,126	28	"	2	4,574'99
Balmes	"	3,806	30	"	3	5,673'27
Valbanera	"	4,999	3	Mayo	1	3,562'06
Jaume d'Urgell	"	702	4	"	1	769'56
Velarde.	"	945	5	"	1	916'50
Marieges	Pailebot	240	13	Marzo	35	4,593'95
J. y C. Llusá	Corbeta	1,001	6	Mayo	1	923'29
San Carlos	Vapor	3,088	7	"	1	2,638'14
A. Lázaro	"	1,553	8	"	1	2,016'46
Ruiz Capdepon	"	992	9	"	1	974'46

NOMBRE	Clase	Tonelaje	SUBIDA		Permanencia en Di- que o en carene- ros — Días	IMPORTE de la misma — Pesetas
			Día	Mes		
Willarreal	Vapor	1,593	11	Mayo	1	1,393'93
Arnús	"	4,790	12	"	1	3,471'15
Cataluña	"	3,665	14	"	1	2,871'82
Serafin Ballesteros	"	2,922	15	"	2	4,014'53
Cabo Tres Forcas	"	2,265	18	"	2	3,410'47
Vinaroz	"	534	17	"	2	972'70
Begoña n.º I	"	2,484	20	"	2	3,785'16
P. Claris	"	3,598	22	"	1	2,844'69
Osado	Contrd.º	240	23	Abril	25	1,788'82
Urko Mendi	Vapor	3,278	26	Mayo	3	5,253'51
Ciudadela	"	271	29	"	2	643'29
Rius y Tauler	"	1,357	29	"	2	1,755'90
Legazpi	"	4,349	31	"	1	3,148'84
Rosendo Masia	Corbeta	1,095	1	Junio	1	1,098'02
La Sabinosa	Vapor	300	2	"	1	508'50
Temerario	"	570	2	"	2	1,022'02
Almazora	"	422	3	"	1	628'20
Gupúzcoa	"	2,419	4	"	2	3,505'18
Jeanne d'Arc	"	240	4	"	2	570'60
Marte	Pailebot	440	16	Mayo	16	3,029'40
Castilla	Vapor	1,920	6	Junio	1	1,711'50
Mar Mediterráneo	"	2,896	8	"	1	2,847'26
Salvador Giner	"	1,001	13	Novbr. 1913	189	69,010'00
Barcelona	"	6,000	9	Junio 1913	1	3,817'50
Bjerka	"	1,228	16	"	2	1,676'10
Mirotres	"	240	16	"	1	437'40
Vicente La Roda	"	1,508	16	"	1	1,371'60
C. López y López	"	4,170	11	"	3	6,678'40
Ybai-Gane	"	570	17	"	1	814'50
Trini	"	1,427	18	"	1	1,304'77
Ciudad de Cádiz	"	3,179	20	"	1	2,674'99
Bjerka	"	1,228	21	"	1	1,140'60
Sueca	"	240	21	"	1	437'40
Goldfield	Pailebot	730	22	"	1	708'60
Cirilo Amorós	Vapor	1,252	23	"	1	1,122'84
Cabañal	"	1,516	24	"	1	1,332'72
Tambre	"	2,168	25	"	1	2,265'54
Montserrat	"	240	25	"	3	722'55
Vicente La Roda	"	1,508	26	"	4	3,147'30
José María	"	398	28	"	1	612'69
Número I	"	240	30	"	1	430'20
Cristina Rueda	"	1,432	30	"	2	1,864'65
Torpedero n.º I	V. guerra	240	24	Mayo	32	2,094'67
Colonel Driant	B Goleta	744	7	Junio	18	4,989'06
Sueca	Vapor	240	1	Julio	2	570'60
Cabo Cervera	"	2,164	4	"	1	2,263'92

NOMBRE	Clase	Tonelaje	SUBIDA		Permanencia en Dique o en careneros — Días	IMPORTE de la misma — Pesetas
			Día	Mes		
Teresa Pamies	Vapor	2,554	6	Julio	2	3,530 34
Istros	"	3,324	7	"	1	2,917 47
Prydeven	Pailebot	338	9	"	1	618 39
Trini	Vapor	1,425	9	"	2	1,859 10
Cristina Rueda	"	1,432	11	"	1	1,310 55
Carola	"	275	11	"	2	706 50
Betis	"	1,010	12	"	1	974 25
Tomasín	"	240	13	"	2	645 60
Macarena	"	1,122	14	"	2	1,692 65
Mazagán	B Goleta	240	4	"	14	1,952 10
Carlitos	Vapor	357	16	"	2	849 18
Teresa Fábregas	"	971	17	"	1	981 23
Villagarcía	"	1,107	1	"	1	1,107 45
Canalejas	"	934	19	"	1	909 90
Leonor	"	240	21	"	2	645 60
María	"	339	20	"	1	544 54
Villamil	Caztpd.º	441	2	"	22	2,587 95
C. Sorní	Vapor	1,253	24	"	1	1,161 22
Vila	Pailebot	254	18	"	6	1,177 96
Teresa Tayá	Vapor	1,050	26	"	7	3,425 25
Lulio	"	688	11	Agosto	2	1,060 56
Salvador	"	240	12	"	1	430 20
Hércules	"	300	13	"	1	508 50
Nancy Hanks	Pailebot	1,030	14	"	1	1,021 35
Gloria	Vapor	448	14	"	1	745 05
Mouro	"	2,905	16	"	1	2,564 02
Juan Grané	"	240	16	"	3	713 17
Centella	Pailebot	240	24	Julio	13	1,899 72
Vinaroz	Vapor	534	15	Junio	47	11,346 10
Compostela	"	1,272	18	Agosto	1	1,176 90
Mecheliu	"	607	20	"	1	752 25
Beechlaud	Pailebot	420	25	"	1	561 90
El Gobernador	Vapor	437	25	"	1	712 20
Freida	Pailebot	669	27	"	1	707 20
Luis	Vapor	240	27	"	1	430 20
Kontzesi	"	289	28	"	2	674 61
Mariposa	Corbeta	1,131	28	"	2	1,574 52
Nuria	Vapor	2,862	2	Septbre.	1	2,546 61
Inés	"	3,696	3	"	3	6,442 26
Atlante	"	1,446	6	"	2	2,877 63
Juan Grané	"	240	6	"	1	437 40
Valencia	Draga	734	21	Agosto	21	3,326 39
Rosario	Vapor	612	8	Septbre.	2	1,036 83
Lea	"	240	9	"	1	512 40
Aunie B. Anderson	Pailebot	850	10	"	1	878 25
Eolo	Vapor	3,803	11	"	3	5,670 88

NOMBRE	Clase	Tonelaje	SUBIDA		Permanencia en Di-que o en careneros — Dias	IMPORTE de la misma — Pesetas
			Día	Mes		
Bermeo	Vapor	1,790	14	Septbre.	1	1,625'55
Anita.	"	240	15	"	1	437'40
Mikeldi Chiki	"	240	16	"	1	430'20
Villamanrique.	"	1,537	16	"	3	2,548'27
Conde Wifredo	"	3,774	23	Febrero	181	162,527'95
Viuda Llusá	Fragata	1,640	23	Julio	42	23,460'90
Beechland	Pailebot	489	22	Septbre.	1	466'75
Samuel Courtney	"	441	22	"	1	503'59
Cresalubí	Vapor	1,342	23	"	1	1,234'65
Mahón	"	846	23	Agosto	30	9,861'78
Don José	"	1,845	25	Septbre.	1	2,209'72
Antoñita	"	240	27	"	1	430'20
A. Lázaro	"	1,553	27	"	1	2,016'46
San Carlos.	"	2,488	2	Octubre	1	2,395'14
Bellver	"	1,315	3	"	4	2,733'00
P. de Satrústegui	"	5,200	8	"	1	4,059'75
Unbe-Mendi	"	4,313	9	"	2	4,669'99
Santiago López	"	2,218	11	"	1	2,285'79
Mirotres	"	240	13	"	1	437'40
Torreblanca	"	859	13	"	4	1,938'78
Montevideo	"	5,205	15	"	4	8,911'12
Donostia	"	2,710	19	"	1	2,485'05
Capitá Revuelta	"	1,084	20	"	1	1,074'90
Vicentita	"	336	22	"	1	551'16
Santa Ana.	"	1,555	22	"	4	3,159'75
Ciutat de Tarragona	Pailebot	338	24	"	1	543'39
La Sabinosa	Vapor	300	25	"	3	841'50
Baracaldo	"	1,666	26	"	3	2,867'70
Ramón	"	955	19	Septbre.	32	11,817'15
Ramón Mumbrú	"	3,920	29	Octubre	1	3,050'10
Juliana	"	2,376	29	Septbre.	33	27,438'69
Torre del Oro	"	1,325	1	Novbre.	1	1,180'87
Cristóbal	Pailebot	240	21	Octubre	6	1,060'56
Colón	Vapor	737	3	Novbre.	1	793'50
Lucrecia	"	230	5	"	1	570'15
Montserrat.	"	240	6	"	1	448'95
P. Clarís	"	3,598	8	"	6	9,360'83
Blandon	"	4,005	14	"	1	3,084'52
Cristóbal Miravet	Pailebot	305	4	"	7	1,444'57
Vittoria	Vapor	834	16	"	2	1,289'95
Willis A. Holden	Pailebot	1,188	6	"	8	3,894'61
Cádiz.	Vapor	5,617	20	"	1	3,662'38
Ciudad de Cádiz.	"	3,179	22	"	1	2,674'99
Cisneros.	Fragata	1,778	25	"	2	2,657'61
Buenos Aires	Vapor	5,205	27	"	2	5,062'42
Mercer	"	5,000	29	"	3	6,776'25

NOMBRE	Clase	Tonelaje	SUBIDA		Permanencia en Dique o en careneros — Días	IMPORTE de la misma — Pesetas
			Día	Mes		
J. Llusá Puig.	B Goleta	684	2	Dicbre.	1	646'38
Salvador	Vapor	1,000	2	"	1	949'50
Montserrat.	"	4,147	4	"	1	3,067'03
La Guardia	"	567	5	"	1	773'01
Llobet Hermanos	Pailebot	240	15	"	11	2,030'65
TOTALES.		361,634				800,657'18

TOTAL EMBARCACIONES, 225

Año 1919.

RESUMEN, POR MESES, DEL NÚMERO DE EMBARCACIONES
QUE HAN UTILIZADO

EL DIQUE FLOTANTE Y DEPONENTE

(No se incluyen los buques y aparatos flotantes de propiedad de la Junta del Puerto)

MESES	Número de embarcaciones	Peso total — Toneladas	Cantidades obtenidas — Pesetas
Enero	24	47,333	77,781'80
Febrero	17	23,707	* 32,210'27
Marzo	14	27,783	* 35,599'40
Abril	18	31,871	50,607'09
Mayo	21	44,323	54,273'66
Junio	26	41,348	113,585'03
Julio	26	24,568	* 40,947'11
Agosto	17	11,574	* 29,232'53
Septiembre	24	31,880	233,731'20
Octubre	18	37,078	81,260'36
Noviembre	14	28,531	37,185'91
Diciembre	6	11,638	** 14,242'82
TOTALES	225	361,634	800,657'18

* Durante estos meses tuvimos algunos días de paro forzoso por las huelgas del personal.

** Durante este mes ha quedado suspendido el servicio casi por completo a causa del lockout planteado por la Federación patronal, pues los pocos buques que han utilizado el Dique apenas si han podido realizar los trabajos más indispensables. Se ha aprovechado esta circunstancia para efectuar ligeras reparaciones en algunos elementos del aparato.

ESTADO DE INGRESOS Y GASTOS

AÑO	Ingresos — Pesetas	Gastos — Pesetas	Beneficios — Pesetas
1919	800,657'18	212,166'02	588,491'16

PUERTO DE BARCELONA

ESTADO DE LOS SERVICIOS EXTRAORDINARIOS PRESTADOS POR EL DIQUE
FLOTANTE, EN DIAS FESTIVOS, DURANTE LOS AÑOS 1918 Y 1919

Año 1918

MESES	Número de servicios	Ingresos — Pesetas	Gastos — Pesetas	Beneficio — Pesetas
Enero	6	1,750'00	780'25	969'75
Febrero.	1	350'00	158'64	191'36
Marzo	5	1,350'00	628'08	721'92
Abril.	7	2,400'00	1,075'99	1,324'01
Mayo	5	1,800'00	678'95	1,121'05
Junio	6	2,200'00	811'49	1,388'51
Julio.	4	1,250'00	489'74	760'26
Agosto.	5	1,025'00	312'24	712'76 *
	6	2,150'00	960'23	1,189'77
Septiembre	3	787'50	353'23	429'37 *
	7	2,300'00	1,156'70	1,143'30
Octubre.	5	1,350'00	582'33	767'67
Noviembre.	7	2,600'00	1,256'56	1,343'44
Diciembre.	8	2,575'00	1,228'97	1,346'03
TOTALES.	75	23,887'50	10,478'40	13,409'10

* Dichos servicios son en horas extraordinarias de días laborables.

Año 1919

MESES	Número de servicios	Ingresos — Pesetas	Gastos — Pesetas	Beneficio — Pesetas
Enero.	5	1,550'00	951'46	598'54
Febrero.	4	1,400'00	820'78	579'22
Marzo.	9	3,200'00	2,011'87	1,188'13
Abril.	3	1,100'00	736'18	363'82
Mayo.	8	2,575'00	1,687'71	887'29
Junio.	9	3,362'50	2,040'96	1,321'54
Julio.	6	1,775'00	1,008'83	766'17
Agosto.	—	—	—	—
Septiembre	3	950'00	598'41	351'59
Octubre.	6	2,350'00	1,292'96	1,057'04
Noviembre.	4	1,350'00	1,039'26	310'74
Diciembre.	—	—	—	—
TOTALES.	57	19,612'50	12,188'42	7,424'08

SERVICIO DE CARENADO
DÁRSENA DEL DIQUE FLOTANTE Y DEPONENTE

RELACIÓN del número de buques y aparatos flotantes que han utilizado el Dique, su tonelaje total y cantidades obtenidas desde que empezó la explotación del mismo.

AÑOS	Número de buques	Peso total en toneladas	Ingresos — Pesetas	Gastos — Pesetas	Beneficios — Pesetas
1903. . . .	53	43,551	56,744'73	102,414'76	— 45,670'03
1904. . . .	57	59,375	105,098'21	112,223'00	— 7,124'79
1905. . . .	58	57,408	58,649'42	63,687'54	— 5,038'12
1906. . . .	75	69,438	82,644'21	72,982'64	9,661'57
1907. . . .	81	109,799	109,475'43	75,629'74	33,845'69
1908. . . .	82	100,405	137,798'10	84,795'19	53,002'91
1909. . . .	105	138,546	156,619'45	87,456'60	69,162'85
1910. . . .	142	145,129	138,806'28	87,055'24	51,751'04
1911. . . .	158	188,254	160,938'68	72,312'98	88,625'70
1912. . . .	154	204,035	172,408'51	81,280'52	91,127'99
1913. . . .	167	216,467	183,743'50	85,250'48	98,493'02
1914. . . .	176	226,085	216,088'99	77,096'87	138,992'12
1915. . . .	193	248,975	234,711'14	83,197'61	151,513'53
1916. . . .	205	294,541	359,953'58	115,617'81	244,335'77
1917. . . .	260	410,434	648,452'47	135,689'29	512,763'18
1918. . . .	284	482,375	829,941'88	157,583'77	672,358'11
1919. . . .	225	361,634	800,657'18	212,166'02	588,491'16

NOTAS.—En esta relación no se han incluido los buques y aparatos flotantes de propiedad de la Junta, que ésta utiliza para sus obras y los servicios que pide el Comercio, y que pueden evaluarse, por término medio, en cuatro o cinco por año; ni los 93 grandes cajones bloques para las obras de la prolongación del dique del Este, que se construyeron sobre los careneros y utilizaron el Dique para ser puestos a flote.

En los años 1917, 1918 y 1919 además de este ingreso, hay los correspondientes a las operaciones en los días festivos que ascienden a 15,325'00, 23,887'50 y 19,612'50 pesetas.

Las cifras contenidas en esta relación, son sobrado elocuentes para que nos detengamos en analizarlas y justificarlas; puede verse desde que empezó la explotación del Dique en el año 1903 el aumento anual experimentado en número de buques, tonelaje de los mismos e ingresos obtenidos en el servicio; pero donde el aumento sube de punto es en los cuatro últimos años y sobre todo en los dos que analizamos en esta Memoria.

Varadero público

Durante el plazo de los dos últimos años a que se contrae esta Memoria, no ha decaído tampoco un momento la actividad en esta instalación de carenado; los dos carros con sus respectivas vías, destinado uno a las lanchas y pequeñas embarcaciones hasta 30 toneladas y el otro a los de mayor porte hasta unas 250 toneladas, han subido multitud de buques y flotantes de diversa clases, variedad y tamaño, existiendo siempre muchos en demanda de turno; lo que justifica plenamente la bondad del sistema y la acertada disposición que en la actualidad tiene este servicio de carenado que viene a completar el del Dique flotante, satisfaciendo así plenamente las necesidades de la Navegación.

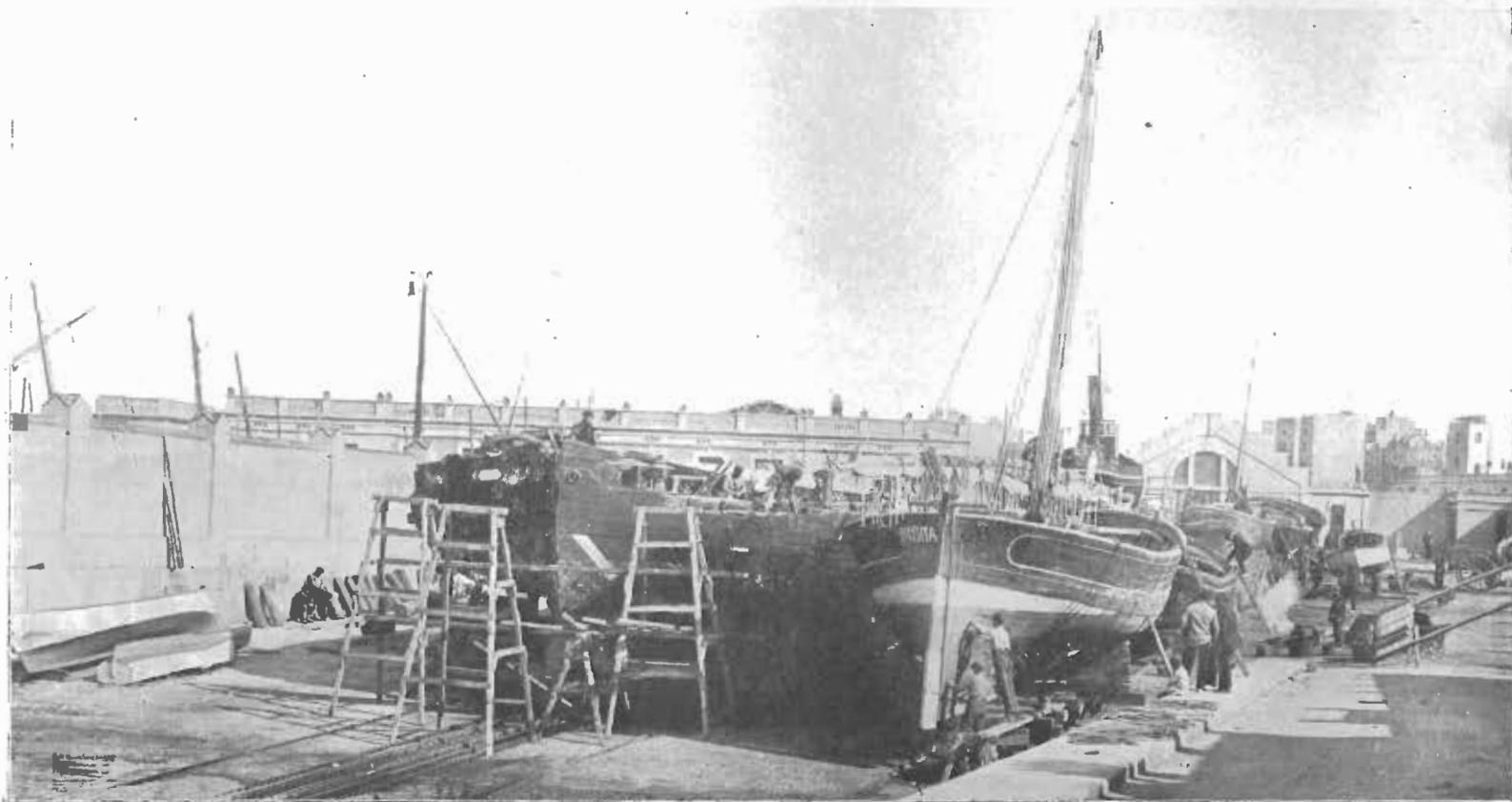
A pesar de la continuidad en el servicio, no se ha descuidado la conservación en todos los elementos que integran esta instalación, reponiendo las piezas inservibles y reparando las averiadas. En los meses de febrero y abril de 1918, se cambiaron muchos trozos de madera de las cuñas y de la cama de las embarcaciones y se construyeron varios caballetes; en agosto y septiembre se practicaron los trabajos de ajuste en la maquinaria y de picado, rascado y pintado de los dos carros, boyas, etc.; en octubre, noviembre y diciembre se hizo un recorrido en las vías arreglando la explanación con el buzo para evitar algunos obstáculos que se encontraban en el movimiento del carro grande. A mediados del año último también se repuso mucha madera de la cuna de los barcos, y al propio tiempo que se terminaban las obras de prolongación del puente y se practicaban los trabajos para ampliar el servicio del carro grande que ya hemos descrito someramente en páginas anteriores, se hizo un repaso general a toda la instalación incluso en las edificaciones existentes para central eléctrica, almacenes, pañol, portería, etc.

Igualmente que para el servicio del Dique flotante, el Sr. Gobernador por orden de 16 de abril de 1919 aprobó el aumento hasta el 50 por 100 de la tarifa ordinaria, que empezó a regir en 1.º de enero, por acuerdo anterior de la Junta a propuesta de esta Dirección.

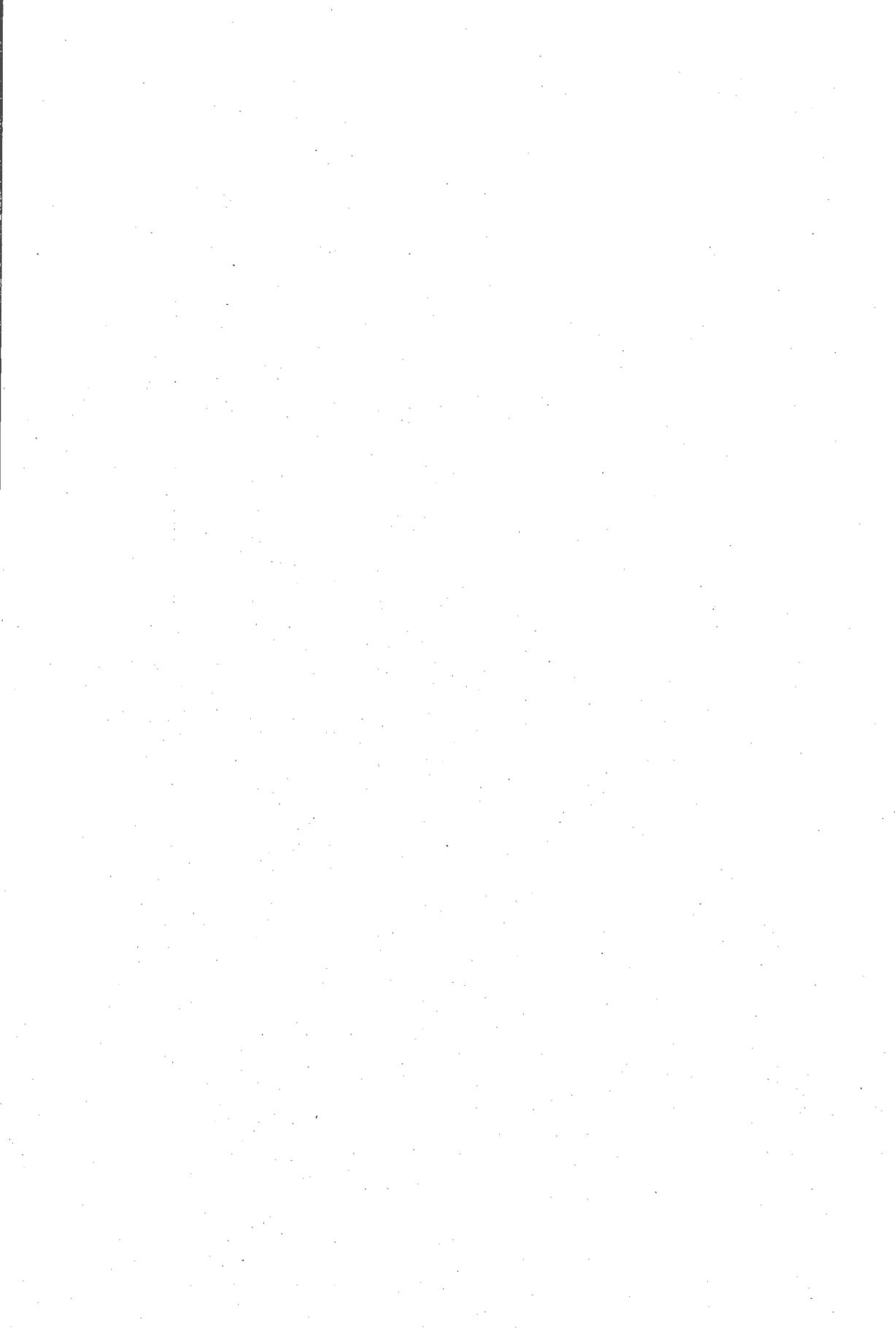
Como de costumbre, acompañamos algunas fotografías y los estados relativos a la explotación, que dan perfecta idea de esta instalación de carenado.

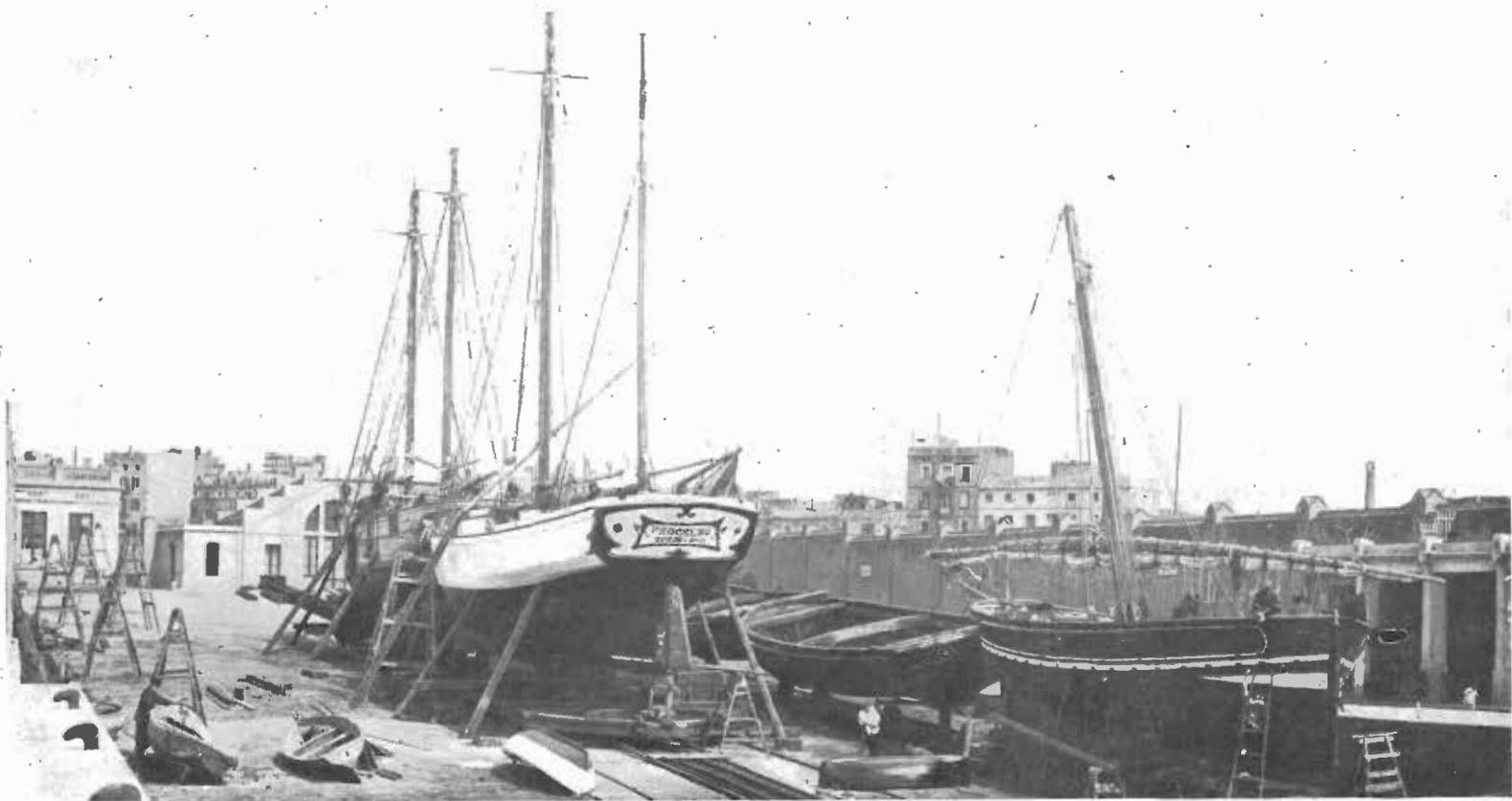
Varadero especial para tumbar en quilla

También ha prestado buenos servicios esta instalación planteada durante los meses de septiembre y octubre de 1917, en terrenos de la 2.ª alineación del muelle de Levante. En varias ocasiones ha sido tan elevado el número de embarcaciones que solicitaban turno en el Varadero público, permaneciendo en el mismo alguna de ellas bastante días para su repara-



VARADERO PÚBLICO PARA EMBARCACIONES DE PEQUEÑO TONELAJE, EN PLENA ACTIVIDAD





VARADERO PÚBLICO PARA EMBARCACIONES DE PEQUEÑO TONELAJE



VELERO "SOLGULL," HACIENDO TRABAJOS DE REPARACION Y LIMPIA,
TUMBADO EN QUIJLA EN LA INSTALACION DEL MUELLE DE LEVANTE



VARADERO DE BOTES EN EL EXTREMO DEL MUELLE DE PONIENTE

ción, que muchos interesados, a fin de ganar tiempo, han solicitado utilizar este otro Varadero para la limpia de sus barcos con feliz éxito.

Varadero para botes

Esta modesta instalación situada en el martillo del final del muelle de Poniente y que funciona sin interrupción desde hace muchos años, se ha utilizado para multitud de botes y flotantes pequeños, prestando buenos servicios a la gente de mar.

PUERTO DE BARCELONA

SERVICIO DE CARENADO

VARADERO PÚBLICO

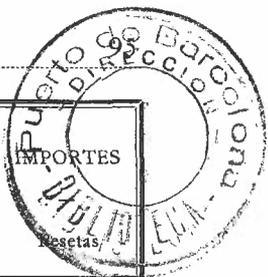
CARRO GRANDE

Embarcaciones que lo han utilizado durante el año 1918

NOMBRE	Clase	Tonelaje	FECHA DE SUBIDA		Estancia en Varadero — Días	IMPORTES — Pesetas
			Día	Mes		
Teresa	Goleta	96	27	Diciem. 1917	13	699'68
San Francisco	Pailebot	69	14	Enero 1918	2	192'30
Anna María	"	221	17	"	8	1,116'93
Cedida	Místico	65	28	"	2	86'81
Algibe n.º 1	Algibe	30	28	"	1	78'75
Carmelita	P Goleta	138	30	"	2	313'72
Santiago	B Goleta	82	2	Febrero	12	841'21
Joven Pepita	Goleta	79	15	"	2	206'17
Abel	Baland.º	74	18	"	4	316'38
Nicolás	Remolc.	32	15	"	2	111'30
Inés	Goleta	123	22	"	10	964'63
Alfreda	Laud	84	4	Marzo	2	225'30
Concepción Sala	Pailebot	56	7	"	4	246'72
Nicolás	Remolc.	32	12	"	1	93'75
Tres Amigos	Laud	32	14	"	2	96'90
Roberto	Baland.º	60	14	"	3	217'20
María Laura	Pailebot	51	17	"	6	400'92
Progreso	Baland.º	49	17	"	6	397'08
Cabrera	Vapor	82	27	"	1	183'75
Murillo	Laud	61	28	"	3	217'57
Manuel	"	42	2	Abril	1	96'15
Trinidad Concepción	Pailebot	83	4	"	3	281'46
Slec	Baland.º	22	8	"	7	252'90
Joven Pepita	Goleta	78	8	"	8	558'36
Gaspar Bayarri	Laud	60	18	"	2	169'50
Algibe n.º 2	Algibe	30	18	"	2	113'25
Joaquina	Falucho	34	22	"	6	212'58
Miguel	Laud	62	29	"	2	174'15
Otaria	Pailebot	101	1	Mayo	6	562'24
Servol	Laud	61	8	"	2	199'27
Tamarit	Yate	34	13	"	1	93'75
Ramis I.	Baland.º	61	13	"	2	201'15
Abel	Pailebot	99	15	"	2	307'89
Balbinita	Goleta	99	17	"	1	187'80
Fomento n.º 2	Gánguil	72	22	"	3	287'10
Montseny	Remolc.	73	25	"	2	236'32

MEMORIA

NOMBRE	Clase	Tonelaje	FECHA DE SUBIDA		Estancia en Varadero — Días	IMPORTES Pesetas
			Día	Mes		
Adelina	Yate	25	25	Mayo	2	82'50
María	Vapor	59	28	"	2	188'88
Mallorca	Pailebot	74	31	"	2	205'80
Arnaldo Oliver	"	84	4	Junio	4	353'17
Cataluña	Remolc.	114	10	"	2	327'45
Margarita	Pailebot	120	12	"	4	468'15
Pedro Oliver	"	119	17	"	3	372'78
Emelia	"	109	21	"	12	1,067'58
Gabarra n.º 2	Gabarra	90	8	Julio	5	358'50
Valentín	Pailebot	82	13	"	1	151'65
Fomento de O y C.	Remolc.	30	15	"	1	88'12
Fomento n.º I.	Gánguil	68	15	"	2	211'20
Gabarra n.º 3	Gabarra	220	17	"	6	564'75
Concha	Baland.º	30	26	"	3	132'75
Concha	Laud	44	26	"	2	124'80
Puerto de Andraitx	Pailebot	105	29	"	1	193'50
Montserrat	Remolc.	150	31	"	1	266'25
Aniceto	B Goleta	190	5	Agosto	5	703'80
Timoteo I	"	164	10	"	3	432'90
Salinero	Pailebot	186	13	"	4	593'97
San Antonio	P. Gol. ^a	168	19	"	1	271'30
Abel	Baland.º	74	25	"	2	194'55
Carmencita Agustí	Velero	45	21	"	4	196'53
Gabarra n.º 5	Gabarra	90	26	"	5	358'50
Joven Luisa	Pailebot	86	31	"	1	167'32
Isabel	P. Gol. ^a	98	2	Septbre.	2	259'72
Fuerteventura	Pailebot	88	5	"	2	242'10
Menorca	"	87	7	"	7	659'34
Joven Pepita Antonia	Algibe	30	16	"	3	132'75
Tres Amigos	Laud	32	16	"	3	128'40
Comercio	Goleta	83	19	"	1	185'62
Salinero	Pailebot	186	21	"	4	593'97
Joven Pepe	Baland.º	55	27	"	1	125'62
Algibe n.º 4	Algibe	43	27	"	1	103'12
Ramis I.	Baland. ^a	61	30	"	2	199'27
Algibe n.º I	Algibe	30	30	"	2	105'75
Elena Beltrán	Pailebot	116	2	Octubre	7	846'42
Senengua	Baland.º	62	12	"	3	259'72
María	Pailebot	60	15	"	5	319'70
María y Luisa	Laud	61	15	"	4	278'57
Virgen del Remedio	"	47	23	"	3	178'20
S. José de la Montaña	Pailebot	109	28	"	6	591'70
Paulita	"	152	5	Novbre.	2	325'20
Algibe n.º 3	Algibe	80	8	"	6	536'10
Slec	Baland.º	20	8	"	5	217'80
Teresa	Laud	97	18	"	6	550'89



NOMBRE	Clase	Tonelaje	FECHA DE SUBIDA		Estancia en Varadero — Días	IMPORTES — Pesetas
			Día	Mes		
Manolo	Barca	35	18	Novbre.	6	250'41
Villa de Arenys	Pailebot	79	26	"	2	215'55
Pepe	"	74	29	"	4	434'88
Mascota	"	89	3	Dicbre.	2	236'92
Concha	Baland.º	30	5	"	4	159'75
San Sebastián	"	80	5	"	7	519'60
Fulton	Vapor	40	14	"	1	97'10
San Antonio	Pailebot	91	17	"	2	243'45
Rápido	"	72	19	"	8	526'51
TOTALES.		7,240				28,551'17

TOTAL DE EMBARCACIONES, 91

Año 1918

SERVICIO DE CARENADO :: VARADERO PÚBLICO

RELACIÓN, por meses, del número y tonelaje de las embarcaciones que han subido al Varadero durante el año 1918, con el importe de las operaciones practicadas en el mismo.

MESES	CARRO GRANDE Buques de vela o vapor, gabarras, etc.			CARRO PEQUEÑO Lanchas y pequeñas embarcaciones		TOTAL — Pesetas
	Núm.	Toneladas	Ingresos Pesetas	Núm.	Ingresos Pesetas	
Enero.	5	481	2,174'47	25	1,163'75	3,338'22
Febrero.	5	405	1,788'78	32	2,643'12	4,431'90
Marzo.	9	569	2,835'25	31	2,000'25	4,835'50
Abril.	8	410	1,901'77	41	2,040'37	3,942'14
Mayo.	11	746	2,521'05	35	1,789'87	4,310'92
Junio.	5	511	1,727'35	48	2,136'37	3,863'72
Julio.	9	778	2,892'85	54	2,360'62	5,253'47
Agosto.	8	1,067	3,017'80	31	1,790'25	4,808'05
Septiembre.	10	788	2,597'96	33	1,744'00	4,341'96
Octubre.	7	437	2,187'63	40	1,907'24	4,094'87
Noviembre.	7	572	2,687'65	25	1,067'25	3,754'90
Diciembre.	7	476	2,218'61	33	1,733'25	3,951'86
TOTALES.	91	7,240	28,551'17	428	22,376'34	50,927'51

ESTADO DE INGRESOS Y GASTOS

AÑO	Ingresos — Pesetas	Gastos — Pesetas	Beneficios — Pesetas
1918	50,927'51	16,636'21	34,291'30

PUERTO DE BARCELONA

SERVICIO DE CARENADO

VARADERO PÚBLICO

CARRO GRANDE

Embarcaciones que lo han utilizado durante el año 1919

NOMBRE	Clase	Tonelaje	FECHA DE SUBIDA		Estancia en Varadero — Días	IMPORTES — Pesetas
			Día	Mes		
Mellié	Lancha	100	31	Diciembre. 1918	8	278'25
Petri	"	100	31	"	8	278'25
Concepción Sala	Pailebot	56	12	Enero 1919	2	230'22
María Laura	"	51	12	"	2	238'57
Gabarra n.º 5	Gabarra	90	14	"	10	639'75
Juanito	Goleta	70	26	"	1	209'62
Flor del Mar	Pailebot	63	27	"	5	313'56
Columbretes	"	42	27	"	5	216'54
P. C. I.º	"	147	2	Febrero	2	442'65
Ègara	"	210	4	"	1	329'25
Vilasar de Mar	"	165	5	"	2	411'67
B. Francisco	"	69	8	"	2	190'42
Algibe n.º 2	Algibe	30	8	"	2	105'75
Núm. 5	Lanchón	250	12	"	6	430'50
Yo Jacquelina	B Goleta	178	20	"	7	882'06
Juanito	Pailebot	101	28	"	9	788'37
Manuel Siaba	Baland.º	75	13	Marzo	1	163'12
Valentín	Pailebot	81	14	"	2	247'27
Bergere	Laud	56	17	"	2	277'27
Fomento	Remolc.	30	20	"	2	105'75
Teresa	Pailebot	96	20	"	1	202'50
Alfreda	Laud	84	22	"	2	225'30
Cataluña	Remolc.	114	5	Abril	6	733'53
Atoñita	Vapor	127	12	"	10	1,283'26
Juanet II	Baland.º	30	23	"	6	221'25
Joaquina	Laud	34	23	"	6	212'58
S. Y. B.	"	51	29	"	7	396'12
Miguel	"	62	29	"	3	220'65
Antonio Alzina	Pailebot	190	7	Mayo	7	1,070'92
María	Vapor	59	15	"	5	348'18
Montserrat	Laud	57	15	"	12	585'09
Servol	"	61	27	"	1	136'87
F. Castellanos	Baland.º	79	28	"	3	306'48
Manuel	Laud	42	28	"	1	121'15
Montseny	Remolc.	73	2	Junio	1	166'87
F. O. y C. n.º 2	Gánguil	72	4	"	8	614'34

Nombre	Clase	Tonelaje	FECHA DE SUBIDA		Estancia en Varedero — Días	IMPORTES — Pesetas
			Día	Mes		
Isla de Cabrera . . .	Vapor	84	12	Junio	1	180'00
Cristóbal Colón . . .	Laud	90	14	"	18	1,323'30
Eslech	Baland. ^o	26	14	"	5	227'17
Trinidad Concepción	Pailebot	82	2	Julio	1	151'65
Adelina	"	30	2	"	1	78'75
Margarita	"	107	4	"	22	1,888'21
Sur	Lancha	200	27	"	13	840'00
Lola Puigmal	Goleta	99	23	Agosto	2	262'05
Ricardo	Remolc.	104	26	"	9	952'98
Paquete Ciudadelano	Pailebot	86	5	Septbre.	4	372'20
Oeste	Lancha	200	11	"	9	606'00
Nuevo Lareño	Pailebot	108	20	"	1	217'80
Antonio Salamó . . .	"	118	21	"	4	565'41
Gaspar Bayarri . . .	Laud	60	7	Octubre	4	269'76
Pia	Chalana	200	3	"	3	237'00
Canigó	Pailebot	94	27	Septbre.	6	635'35
Inés	Goleta	123	11	Octubre	12	1,349'81
Segunda Rosa	Baland. ^a	49	23	"	1	107'18
San Bernardo	Vivero	59	24	"	14	693'33
Julietta	Pailebot	74	7	Novbre.	3	257'55
Slec	Yate	26	11	"	1	118'50
Romualdo Ballester	Laud	64	12	"	3	265'20
Comercio	Goleta	83	15	"	2	260'32
Teresa	Laud	97	18	"	2	255'52
Pacífico	Vapor	163	20	"	31	3,929'46
Choucholita	"	139'5	22	Dicbre.	2	362'56
Verge del Remei . . .	Pailebot	116'5	24	"	3	368'73
TOTALES.		5,876				30,399'22

TOTAL DE EMBARCACIONES, 63

Año 1919

SERVICIO DE CARENADO :: VARADERO PÚBLICO

RELACIÓN, por meses, del número y tonelaje de las embarcaciones que han subido al Varadero durante el año 1919, con el importe de las operaciones practicadas en el mismo.

MESES	CARRO GRANDE Buques de vela o vapor gabarras, etc.			CARRO PEQUEÑO lanchas y pequeñas embarcaciones		TOTAL — Pesetas
	Núm.	Toneladas	Ingresos Pesetas	Núm.	Ingresos Pesetas	
Enero	6	466	1,874'66	32	1,645'12	3,519'78
Febrero	9	1,154	3,322'40	26	1,497'00	4,819'40
Marzo	6	439	1,784'28	31	1,320'55	3,104'83
Abril	5	389	2,675'92	30	1,404'75	4,080'67
Mayo	6	480	2,757'83	25	1,452'75	4,210'58
Junio	5	350	1,388'84	42	1,787'62	3,176'46
Julio	5	335	3,669'08	45	2,217'74	5,886'82
Agosto	2	299	1,102'05	31	1,447'87	2,549'92
Septiembre	5	616	2,714'39	36	2,109'74	4,824'13
Octubre	5	526	2,598'60	52	2,146'48	4,745'08
Noviembre	6	403	1,850'42	27	1,205'24	3,055'66
Diciembre	3	419	4,660'75	9	607'50	5,268'25
TOTALES	63	5,876	30,399'22	386	18,842'36	49,241'58

ESTADO DE INGRESOS Y GASTOS

AÑO	Ingresos — Pesetas	Gastos — Pesetas	Beneficio — Pesetas
1919	49,241'58	26,617'51	22,624'07

VARADERO

SERVICIOS EXTRAORDINARIOS PRESTADOS EN DIAS FESTIVOS DURANTE LOS AÑOS 1918 Y 1919

Año 1918

MESES	Servicios — Número	Importes — Pesetas
Marzo	2	80'00
Agosto.	1	48'63
TOTAL.	3	128'63

Año 1919

MESES	Servicios — Número	Importes — Pesetas
Enero.	3	170'00
Febrero.	1	80'00
Marzo.	1	60'00
Abril	1	70'00
Septiembre.	1	80'00
Diciembre	1	75'00
TOTAL.	8	535'00

PUERTO DE BARCELONA

RELACIÓN DE LAS EMBARCACIONES QUE HAN EFECTUADO REPARACIONES TUMBANDO LA QUILLA

Año 1918

FECHA	CLASE Y NOMBRE DE LA EMBARCACIÓN	Tonelaje	INGRESOS — Pesetas
29 Enero	Pailebot "Angela"	46	63'75
23 Febrero	" " "Luisa"	80	85'00
4 Marzo	" " "Luisa"	80	63'75
5 "	" " "Luisa"	80	21'25
7 "	" " "Luisa"	80	21'25
30 "	Laud "Paz"	45	37'50
3 Abril	Balandro "Ciudad de Ribeira"	35	28'00
22 "	Laud "Arrogante"	40	75'00
1 Mayo	Pailebot "Dolores"	170	112'50
15 "	" " "Teresina Madre"	77	168'90
31 "	Balandro "Ciudad de Ribeira"	40	28'00
21 Agosto.	Laud "2.ª Carmencita"	40	37'50
27 "	Pailebot "Ana Maria"	45	42'50
6 Septiembre	Balandro "Paquito"	45	42'50
28 "	" " "Isabel"	33	30'00
28 "	Laud "Raimunda"	30	30'00
7 Octubre	Goleta "Ruth"	200	195'00
21 "	Laud "Romualdo"	56	45'00
25 "	Balandro "Hilario"	40	60'00
31 "	Barca "Joven Elena"	50	42'00
4 Diciembre.	Místico "Virgen del Carmen"	26	42'00
13 "	Pailebot "Santiago"	60	162'00
19 "	" " "Concepción Sala"	45	68'25
= 23 embarcaciones =		TOTALES. . .	1,443
			1,501'65

PUERTO DE BARCELONA

RELACION DE LAS EMBARCACIONES QUE HAN EFECTUADO REPARACIONES TUMBANDO LA QUILLA

Año 1919

FECHA	CLASE Y NOMBRE DE LA EMBARCACIÓN	Tonelaje	INGRESOS — Pesetas
17 Enero	Pailebot "Columbretes"	33	60'00
20 "	Laud "Lylyta"	39	43'80
21 Febrero.	" " "Arrogante"	42	67'50
7 Abril.	Pailebot "Ana María"	50	60'00
7 "	" " "María Gloria"	98	108'00
14 "	" " "Angela"	46	71'25
16 "	" " "Sor Barquero"	58	99'24
24 "	" " "Luis Matutano"	106	157'50
24 "	" " "Salamó"	74	108'00
30 "	Goleta "Joven Pepita"	79	94'50
9 Mayo.	Laud "Joaquina"	44	45'00
27 "	Falucho "San José"	47	42'50
4 Junio.	Pailebot "Menorca"	62	132'00
7 "	" " "Arnaldo Oliver"	46	94'50
1 Julio.	Laud "Pedro"	51	43'75
2 "	Pailebot "Manresa"	98	136'50
8 "	Laud "Tarragona"	31	40'00
31 "	" " "Joven Tomás"	15	14'00
19 Agosto.	Balandra "Joven Pepe"	46	33'00
23 "	Pailebot "Virgen del Pilar"	58	94'50
2 Septiembre	" " "Abel"	100	180'00
10 "	" " "Aurelia"	66	127'80
22 "	" " "Juanito"	98	180'00
26 "	Laud "Joven Tomás"	15	24'00
30 "	Balandro "M. ^a de los Dolores"	64	101'25
16 Octubre.	Pailebot "Fe"	55	63'75
17 "	Balandro "Miguel Ortega"	43	112'50
14 Noviembre	Barca "Victoria"	26	32'50
19 "	Balandra "Isabel"	33	37'50
= 29 embarcaciones =		TOTALS . . .	1,623
			2,404'84

SERVICIO DE CARENADO

VARADERO PARA BOTES EN EL MUELLE DE PONIENTE

AÑO 1918			AÑO 1919		
MESES	Número de embarcaciones	Cantidades recaudadas — Pesetas	MESES	Número de embarcaciones	Cantidades recaudadas — Pesetas
Énero . . .	21	46'65	Enero . . .	23	79'65
Febrero . . .	11	23'55	Febrero . . .	25	88'65
Marzo . . .	20	48'90	Marzo . . .	16	35'95
Abril . . .	16	36'30	Abril . . .	15	29'65
Mayo . . .	18	42'80	Mayo . . .	20	38'90
Junio . . .	29	52'75	Junio . . .	34	54'95
Julio . . .	26	64'05	Julio . . .	24	50'35
Agosto . . .	19	36'60	Agosto . . .	40 (*)	54'95
Septiembre . . .	22	39'90	Septiembre . . .	16	52'50
Octubre . . .	14	26'10	Octubre . . .	12	60'00
Noviembre . . .	20	95'05	Noviembre . . .	16	87'55
Diciembre . . .	17	62'25	Diciembre . . .	15	68'10
TOTALES . . .	233	574'90	TOTALES . . .	256	701'20

(*) Son 26 embarcaciones y 14 cajones flotantes.

Servicios de las cábricas flotantes, grúas de los diversos sistemas, puentes-básculas, retretes de pago, alumbrado eléctrico y vigilancia extraordinaria ::

Todos estos servicios forman parte del Capítulo 2.º de la Sección 3.ª del presupuesto afecto a la explotación; sin entrar en detalles respecto del número y condiciones de los elementos que los integran, por haberlos ya consignado en la Memoria anterior, indicaremos solamente que todos ellos han prestado señalada utilidad al Comercio y a la Navegación y han funcionado sin interrupción en el plazo de los dos años que analizamos, salvo en los contados días de paro forzoso por parte de nuestro personal.

Las cábricas y grúas eléctricas, singularmente, han sido muy solicitadas para la carga y alijo de las mercancías, por poseer algunos de estos elementos características especiales de potencia y alcance; todos estos aparatos para la manipulación de los bultos han trabajado de modo continuo, salvo las grúas hidráulicas cuyo servicio se ha suspendido, en múltiples ocasiones en que había poca demanda, en vista del precio elevado del carbón, procurando con tales medidas causar los menos perjuicios al Comercio. Análogamente que para los servicios del Dique flotante y del Varadero, el Sr. Gobernador aprobó por orden de 16 de abril de 1918, la resolución, acordada por la Junta a propuesta de esta Dirección, de aumentar las tarifas de las cábricas hasta el 100 por 100, de las grúas eléctricas hasta el 50 por 100 y de las grúas hidráulicas y de vapor hasta el 100 por 100, empezando a ponerse en vigor estos aumentos a partir de 1.º de enero de 1918.

Así mismo, en sesión de 12 de noviembre último y a propuesta justificada de esta Dirección, acordó la Junta aumentar temporalmente la tarifa de las grúas de mano a 3'00 pesetas por día, debiendo empezar a regir desde el 15 siguiente.

Servicios de aguada, remolques y extinción de incendios

Estos servicios están comprendidos en el capítulo 3.º de la propia Sección 3.ª y lo mismo que los anteriores han adquirido suma importancia en este puerto.

Además de las bocas con sus contadores especiales que existen en la red general del puerto para dar agua a determinadas casas navieras, la Junta facilita también agua a las embarcaciones fondeadas en las dárseñas y a las instalaciones múltiples particulares existentes en terrenos de la zona marítima de los muelles, por medio del personal y aparatos a cargo de esta Dirección.

En vista de que la Compañía que suministra el agua a la Junta abrigaba la idea de aumentar el precio del metro cúbico, como, en efecto, lo hizo

más adelante, esta Dirección propuso a la Junta, en sesión de 12 de febrero del año pasado que se elevase a 0'40 pesetas el metro cúbico de agua suministrada por ella a las entidades y particulares, en lugar de los 0'30 que hasta entonces cobraba, acordándolo la Junta de conformidad y que la nueva tarifa empezase a regir en 1.º de marzo; como el volumen del líquido es de importancia, resulta un servicio de bastante rendimiento.

Asímismo se prestan servicios de remolque con los vapores afectos por lo general a nuestras obras cuando no son necesarios para estas, cooperando a los que lleva a cabo la Sociedad de remolcadores, existente en este Puerto, para el traslado de embarcaciones dentro de las dársenas, entrada y salida en la de carenado, etc.

Merece especial mención el servicio de extinción de incendios; a tal objeto se dispone, por un lado, de la brigada de tierra cuyo personal está siempre de retén para acudir al primer llamamiento, sea del público sea por los timbres de alarma diseminados por el puerto, y de otro, de los barco-bombas cuyo comportamiento en los casos o accidentes de importancia y peligro para los buques, ha merecido los mayores elogios, procediendo a verdaderos salvamentos; existe siempre uno de los barcos con servicio permanente para acudir a la mayor brevedad a prestar los necesarios auxilios.

Igualmente que para los servicios ya mencionados últimamente, al de remolques se le aumentó la tarifa en un 100 por 100 por la misma orden del Sr. Gobernador de 16 de abril de 1918, empezando a regir desde principio de enero del propio año.

Personal afecto al servicio general y a la explotación de las obras :: ::

La relación de este personal forma la última Sección del presupuesto anual para la conservación ordinaria y extraordinaria de las obras y la explotación de los distintos servicios. En los años anteriores figuraba el afecto a los servicios generales, al del Dique flotante y deponente, al de policía y vigilancia, al de balizamiento para la entrada en el puerto, a los de explotación y al de vigilancia especial; pero según lo dispuesto por la Superioridad en la R. O. de 16 de enero de 1918 al aprobar el Plan de obras y presupuesto anual para dicho año, solo hicimos figurar el año pasado en esta 4.ª sección el personal afecto a la explotación en general y a la vigilancia, pasando el resto al estado correspondiente del Plan de obras.

Por lo demás, durante el curso del bienio anterior no ha sufrido variación alguna la indicada relación del personal.

Como necesario complemento de cuanto acabamos someramente de exponer respecto de la explotación de todos estos servicios tarifados y para que se comprenda la importancia de los mismos, insertamos a continuación varios estados de los ingresos obtenidos y gastos que en ellos se han producido durante los dos años que analizamos.

Acompañamos también la relación de las toneladas de mercancías cargadas y descargadas en las vías del puerto mediante la explotación que según convenio con la Junta realiza la Compañía de ferrocarriles de Madrid a Zaragoza y a Alicante, las cantidades que por tal concepto ha recibido dicha Junta, así como también las que ha cobrado en concepto de peaje por el paso de los vagones cargados y vacíos por las vías generales del puerto comprendidas entre las estaciones números 1 y 3 de dicha Compañía.

Por último, como final obligado de esta parte de la Memoria, presentamos la relación de los gastos mensuales y totales en el año, habidos, durante los dos ejercicios anteriores, en la conservación de las obras y explotación de los servicios, consignando las fechas de aprobación de los presupuestos y la economía obtenida; así como también acompañamos el resumen general de gastos por el concepto de las obras a cargo de esta Dirección en cada uno de los dos años últimos, comprendiendo: los gastos de personal y material de esta Dirección, los eventuales para la inspección y vigilancia de las obras nuevas, los que han originado estas, y los de conservación y explotación, datos todos ellos de suma necesidad para el que quiera darse cuenta de la marcha de las obras y del progreso del puerto.

SERVICIOS PUBLICOS DIVERSOS

CÁBRIAS

AÑOS	Ingresos — Pesetas	Gastos — Pesetas	Beneficios — Pesetas
1918	60,417'50	31,089'67	29,327'83
1919	66,548'40	43,296'86	23,251'54
	126,965'90	74,386'53	52,579'37

GRÚAS HIDRAULICAS Y DE VAPOR

AÑOS	Ingresos — Pesetas	Gastos — Pesetas	Beneficios — Pesetas	Pérdida — Pesetas
1918	18,329'65	68,214'49	"	49,884'84
1919	31,129'66	60,289'41	"	29,159'75
	49,459'31	128,503'90	"	79,044'59

GRÚAS ELÉCTRICAS Y PUENTES-GRÚAS

AÑOS	Ingresos — Pesetas	Gastos — Pesetas	Beneficios — Pesetas
1918	77,778'77	28,138'66	49,640'11
1919	110,882'50	40,999'75	69,882'75
	188,661'27	69,138'41	119,522'86

GRÚAS DE MANO

AÑOS	Ingresos — Pesetas	Gastos — Pesetas	Beneficios — Pesetas
1918	10,264'25	1,713'50	8,550'75
1919	10,746'75	2,316'75	8,430'00
	21,011'00	4,030'25	16,980'75

PUENTES-BÁSCULAS

AÑOS	Ingresos — Pesetas	Gastos — Pesetas	Beneficios — Pesetas	Pérdida — Pesetas
1918	26,227'10	15,254'51	10,972'59	"
1919	16,622'40	20,163'10	"	3,540'70
	42,849'50	35,417'61	7,431'89	"

RETRETES PÚBLICOS Y DE PAGO

AÑOS	Ingresos — Pesetas	Gastos — Pesetas	Beneficios — Pesetas
1918	1,408'65	45'00	1,363'65
1919	1,491'00	224'10	1,266'90
	2,899'65	269'10	2,630'55

AGUADA A EMBARCACIONES Y A PARTICULARES

AÑOS	Ingresos — Pesetas	Gastos — Pesetas	Beneficios — Pesetas
1918	59,206'50	34,092'16	25,114'34
1919	86,285'45	43,723'67	42,561'78
	145,491'95	77,815'83	67,676'12

ALUMBRADO ELÉCTRICO Y VIGILANCIA EXTRAORDINARIA

AÑOS	Ingresos — Pesetas	Gastos — Pesetas	Beneficios — Pesetas
1918	2,651'00	1,492'00	1,159'00
1919	4,169'50	2,571'50	1,598'00
	6,820'50	4,063'50	2,757'00

Años 1917 y 1918

SERVICIOS GENERALES

RELACION de las toneladas de mercancías cargadas y descargadas en las vías del Puerto por la Compañía de los Ferrocarriles de Madrid a Zaragoza y a Alicante, y cantidades que ésta ha satisfecho a la Junta, según las tarifas convenidas.

AÑO	MES	Kilogramos cargados y descargados
1917	Agosto, del 6 al 31	15.459,989
"	Septiembre	18.512,990
"	Octubre	21.804,743
"	Noviembre	19.435,431
"	Diciembre	15.023,036
1918	Enero	17.038,090
"	Febrero	13.435,961
"	Marzo	16.823,540
"	Abril	21.020,209
"	Mayo	25.851,314
"	Junio	18.064,341
"	Julio	18.352,497
"	Agosto, del 1 al 5.	1.754,137
		222.576,278

DISTRIBUCIÓN SEGÚN EL CONVENIO

Toneladas de 1000 Kilogramos	Precio por tonelada correspondiente		Cantidades parciales correspondiente	
	al Puerto Pesetas	a la Compañía Pesetas	al Puerto Pesetas	a la Compañía Pesetas
20,000'000	"	0'25	"	5,000'00
30,000'000	0'10	0'15	3,000'00	4,500'00
30,000'000	0'15	0'10	4,500'00	3,000'00
20,000'000	0'20	0'05	4,000'00	1,000'00
122,576'278	0'25	"	30,644'07	"
222,576'278			42,144'07	13,500'00

Suma total que corresponde a la Junta del Puerto. - 42,144'07 pesetas.

Años 1917 y 1918

RELACION de los vagones cargados de la Compañía de los Ferrocarriles de Madrid a Zaragoza y a Alicante que han circulado por las vías del Puerto, y cantidades que según convenio ha satisfecho a la Junta.

AÑO	MES	Número de vagones cargados	Tarifa por vagón — Pesetas	IMPORTES — Pesetas
1917	Agosto	5,886	0'20	1,177'20
"	Septiembre	7,388	0'20	1,477'60
"	Octubre	8,209	0'20	1,641'80
"	Noviembre	7,936	0'20	1,587'20
"	Diciembre	6,848	0'20	1,369'60
1918	Enero	6,462	0'20	1,292'40
"	Febrero	6,767	0'20	1,353'40
"	Marzo	7,751	0'20	1,550'20
"	Abril	8,410	0'20	1,682'00
"	Mayo	8,948	0'20	1,789'60
"	Junio	7,701	0'20	1,540'20
"	Julio	7,011	0'20	1,402'20
		89,317		17,863'40

Asciede a la cantidad expresada de 17,863'40 pesetas

Años 1917 y 1918

RELACIÓN de los vagones vacios de la Compañía de los Ferrocarriles de Madrid a Zaragoza y a Alicante que han circulado por las vías del Puerto, y cantidades que según convenio ha satisfecho a la Junta.

AÑO	MES	Número de vagones vacios	Tarifa por vagón — Pesetas	IMPORTES — Pesetas
1917	Agosto	2,792	0'10	279'20
"	Septiembre	2,540	0'10	254'00
"	Octubre	2,929	0'10	292'90
"	Noviembre	3,191	0'10	319'10
"	Diciembre	4,078	0'10	407'80
1918	Enero	3,059	0'10	305'90
"	Febrero	3,297	0'10	329'70
"	Marzo	4,433	0'10	443'30
"	Abril	4,606	0'10	460'60
"	Mayo	6,934	0'10	693'40
"	Junio	5,303	0'10	530'30
"	Julio	4,707	0'10	470'70
		47,869		4,786'90

Asciede a la expresada cantidad de 4,786'90 pesetas

Años 1918 y 1919

SERVICIOS GENERALES

RELACIÓN de las toneladas de mercancías cargadas y descargadas en las vías del Puerto por la Compañía de los ferrocarriles de Madrid a Zaragoza y a Alicante, y cantidades que ésta ha satisfecho a la Junta, según las tarifas convenidas.

AÑO	MES	Kilogramos cargados y descargados
1918	Agosto, del 6 al 31.	14.540,147
"	Septiembre	15.523,769
"	Octubre	20.647,002
"	Noviembre	22.017,762
"	Diciembre.	21.412,643
1919	Enero	18.680,582
"	Febrero.	19.127,202
"	Marzo	14.297,060
"	Abril	21.731,230
"	Mayo	22.685,704
"	Junio	17.392,725
"	Julio.	23.243,282
"	Agosto, del 1 al 5	1.443,184
		232.742,292

DISTRIBUCIÓN SEGÚN EL CONVENIO

Toneladas de 1000 Kilogramos	Precio por tonelada correspondiente		Cantidades parciales correspondiente	
	al Puerto Pesetas	a la Compañía Pesetas	al Puerto Pesetas	a la Compañía Pesetas
20,000'000	"	0'25	"	5,000'00
30,000'000	0'10	0'15	3,000'00	4,500'00
30,000'000	0'15	0'10	4,500'00	3,000'00
20,000'000	0'20	0'05	4,000'00	1,000'00
132,742'292	0'25	"	33,185'57	"
232,742'292			44,685'57	13,500'00

Suma total que corresponde a la Junta del Puerto.—44,685'57 pesetas

Años 1918 y 1919

RELACIÓN de los vagones cargados de la Compañía de los ferrocarriles de Madrid a Zaragoza y a Alicante que han circulado por las vías del Puerto, y cantidades que según convenio ha satisfecho a la Junta.

AÑO	MES	Número de vagones cargados	Tarifa por vagón — Pesetas	IMPORTE — Pesetas
1918	Agosto	7,095	0'20	1,419'00
"	Septiembre	7,048	0'20	1,409'60
"	Octubre	7,380	0'20	1,476'00
"	Noviembre	6,852	0'20	1,370'40
"	Diciembre	7,003	0'20	1,400'60
1919	Enero	6,802	0'20	1,360'40
"	Febrero	6,526	0'20	1,305'20
"	Marzo	6,551	0'20	1,310'20
"	Abril	4,295	0'20	859'00
"	Mayo	6,907	0'20	1,381'40
"	Junio	6,528	0'20	1,305'60
"	Julio	6,878	0'20	1,375'60
		79,865		15,973'00

Asciende a la cantidad expresada de 15,973'00 pesetas

Años 1918 y 1919

RELACIÓN de los vagones vacíos de la Compañía de los Ferrocarriles de Madrid a Zaragoza y a Alicante que han circulado por las vías del Puerto, y cantidades que según convenio ha satisfecho a la Junta.

AÑO	MES	Número de vagones vacíos	Tarifa por vagón — Pesetas	IMPORTE — Pesetas
1918	Agosto	4,427	0'10	442'70
"	Septiembre	4,395	0'10	439'50
"	Octubre	4,476	0'10	447'60
"	Noviembre	3,855	0'10	385'50
"	Diciembre	4,968	0'10	496'80
1919	Enero	4,004	0'10	400'40
"	Febrero	4,056	0'10	405'60
"	Marzo	4,295	0'10	429'50
"	Abril	3,424	0'10	342'40
"	Mayo	5,008	0'10	500'80
"	Junio	5,387	0'10	538'70
"	Julio	5,088	0'10	508'80
		53,383		5,338'30

Asciende a la expresada cantidad de 5,338'30 pesetas

Año 1918

PUERTO DE BARCELONA

OBRAS Y SERVICIOS COMERCIALES A CARGO DE LA JUNTA

:: DIRECCIÓN TÉCNICA ::

Presupuesto de conservación de las obras, explotación de los servicios, etc.

MESES	CANTIDADES GASTADAS		TOTALES
	JORNALES	MATERIALES	—
	Pesetas	Pesetas	Pesetas
Enero	66,514'12	36,865,91	103,380'03
Febrero.	65,953'10	106,245'00	172,198'10
Marzo	72,501'51	75,299'92	147,801'43
Abril.	69,532'51	128,828'35	198,360'86
Mayo	72,986'80	26,284'11	99,270'91
Junio.	69,127'04	40,956'56	110,083'60
Julio.	74,843'50	135,774'58	210,618'08
Agosto	72,290'85	28,769'85	101,060'70
Septiembre	75,614'95	71,117'76	146,732'71
Octubre.	76,758'40	41,328'49	118,086'89
Noviembre	79,199'53	37,905'96	117,105'49
Diciembre.	82,858'36	74,325'08	157,183'44
SUMAS	878,180'67	803,701'57	1.681,882'24

Presupuesto general aprobado por R. O. de 16 Enero 1918 1.872,435'97 Ptas.

Id. adicional id. por R. O. de 16 Enero 1918 48,780'00 id.

Id. id. id. por R. O. de 11 Septiembre 1918 17,537'50 id.

TOTAL 1.938,753'47 Ptas.

Economía obtenida sobre el presupuesto total aprobado. . . . 256,871'23 Pesetas.

Año 1919

PUERTO DE BARCELONA

OBRAS Y SERVICIOS COMERCIALES A CARGO DE LA JUNTA

:: DIRECCIÓN TÉCNICA ::

Presupuesto de conservación de las obras, explotación de los servicios, etc.

MESES	CANTIDADES GASTADAS		TOTALES — Pesetas
	JORNALES	MATERIALES	
	Pesetas	Pesetas	
Enero	71,362'56	129,426'98	200,789'54
Febrero.	65,986'28	26,951'75	92,938'03
Marzo	74,303'23	58,328'37	132,631'60
Abril.	89,073'80	29,777'54	118,851'34
Mayo	107,180'46	69,840'47	177,020'93
Junio.	107,282'87	57,711'86	164,994'73
Julio.	99,657'60	57,430'52	157,088'12
Agosto	92,735'66	30,996'19	123,731'85
Septiembre	112,071'53	60,583'61	172,655'14
Octubre.	113,125'08	111,459'66	224,584'74
Noviembre	112,794'20	98,687'16	211,481'36
Diciembre.	122,156'55	105,401'02	227,557'57
SUMAS	1.167,729'82	836,595'13	2.004,324'95

Presupuesto general aprobado por R. O. de 7 de Enero de 1919 2.098,099'95 Ptas.

Id. adicional id. por R. O. de 29 de Abril de 1919 : 226,244'16 id.

TOTAL 2.324,344'11 Ptas.

Economía obtenida sobre el presupuesto total aprobado 320,019'16 Ptas.

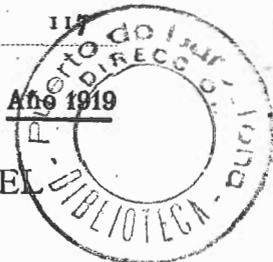
NOTAS.—Por orden de la Dirección General de 27 de febrero, se aprueba la autorización a la Junta para conceder al personal obrero que cobra por listas un aumento de 0'50 pesetas diarias, sin alterar el presupuesto de conservación; empezándose la concesión en la 3.^a decena de febrero. Por orden de la Dirección General de 14 de marzo, es sancionada el acta levantada por la Junta y la comisión de obreros, para diversas concesiones y un aumento de 1'50 pesetas a todo el personal de conservación y explotación que cobra por listas, a partir del 11 de marzo; en su virtud, se redacta presupuesto adicional que asciende a 226,244'16 pesetas y que se aprueba por R. O. de 29 de abril.

Año 1918

RESUMEN GENERAL DE GASTOS POR EL CONCEPTO DE LAS OBRAS

	PESETAS
PERSONAL Y MATERIAL DE LA DIRECCIÓN TÉCNICA	136,087'90
GASTOS EVENTUALES PARA LA INSPECCIÓN Y VIGILANCIA DE OBRAS NUEVAS.	17,593'79
OBRAS NUEVAS	
Por administración	
Distribución de los muelles de la dársena del Dique flotante y deponente. Edificios emplazados en el muelle de Cataluña.	18,085'46
Obras adicionales para la instalación definitiva del servicio de carenado	5,098'65
Careneros para el servicio del Dique flotante y deponente.	3,524'55
Obras complementarias a las del concurso para la construc- ción de la 4.ª sección del Dique flotante y deponente.	—
Reparación extraordinaria de la 1.ª sección del Dique flotante y deponente	24,870'09
Reparación de los flotadores de la 1.ª id. id. id.	5,665'26
Reforma y ampliación de la actual red de tuberías para el abastecimiento de aguas en el puerto.	3,460'02
Mejora y ampliación del servicio de retretes y urinarios.	11,437'44
Obras necesarias para la defensa y complemento de las exis- tentes en la prolongación del dique del Este y en el espigón	82,935'59
Por contrata	
Distribución provisional de la zona de servicio de los mue- lles de España y de Barcelona.	146,311'78
Obras de fábrica necesarias para la prolongación de la fosa oriental de la dársena de carenado	850'81
Adoquinado de varias zonas de los muelles de Poniente y de Costa	210,232'31
Por concurso	
Junta rápida y flexible entre las secciones 1.ª y 2.ª del Dique flotante y deponente	—

Conservación de las obras, explotación de los servicios, etc.	1,681,882'24
TOTAL.	2,348,035'89



RESUMEN GENERAL DE GASTOS POR EL CONCEPTO DE LAS OBRAS

	PESETAS
PERSONAL Y MATERIAL DE LA DIRECCIÓN TÉCNICA, SERVICIOS GENERALES Y EN EXPLOTACIÓN	196,742'31
GASTOS EVENTUALES PARA LA INSPECCIÓN Y VIGILANCIA DE OBRAS NUEVAS	19,222'13
OBRAS NUEVAS	
Por administración	
Obras complementarias a las del concurso para la construc- ción de la 4.ª sección del Dique flotante y deponente.	3,714'15
Reparación de los flotadores de la 1.ª sección del Dique flotante y deponente	19,289'47
Reparación de las cámaras laterales del gran costado de la 1.ª sección del Dique flotante y deponente.	24,862'18
Reparación de las pontonas de la 1.ª sección del Dique flotante y deponente	24,782'10
Junta rápida flexible entre las secciones 1.ª y 2.ª del Dique flotante y deponente	—
Mejora y ampliación del servicio de retretes y urinarios.	1,363'44
Obras necesarias para defensa y complemento de las exis- tentes en la prolongación del dique del Este y en el espigón	227,202'91
Adoquinado de varias zonas del muelle de Barcelona.	171,629'65
Cobertizo en la zona central de la 1.ª alineación del muelle de España	5,998'33
Por contrata	
Prolongación y reforma del dique del Este.	1,069'57
Adoquinado de varias zonas de los muelles de Poniente y de Costa	4,669'84
<hr style="width: 20%; margin: 10px auto;"/>	
Conservación de las obras, explotación de los servicios, etc.	2,004,324'95
TOTAL.	2,704,871'03

ASUNTOS VARIOS

**Accidentes ocurridos en el puerto, sea en las dársenas,
sea en los diques rompeolas, sea en los terrenos de la
zona marítima de los muelles :: :: :: :: :: ::**

Siguiendo el mismo plan de las Memorias anteriores, vamos en la presente a describir, aunque sea brevemente, los diversos accidentes ocurridos en el puerto, tanto en las embarcaciones como en las construcciones, elementos existentes y mercancías depositadas en los muelles. A tal objeto reseñaremos, de modo somero, los temporales, incendios, naufragios, averías, etc., que han tenido lugar durante el bienio que analizamos.

Temporales

Según ya indicamos en las primeras páginas de este escrito, han sido muchos y algunos muy violentos los temporales que hemos sufrido en el curso de los años 1918 y 1919.

Después de transcurrir los dos primeros meses del 1918 con bastantes días de lluvia y algunas marejadas en los principios del año y en la 2.^a quincena de febrero, intercalados con días verdaderamente primaverales, apareció el marzo muy lluvioso, y al anochecer del 5 empezó una violenta marejada de Levante con fuerte viento del Nordeste y primer cuadrante, continuó toda la noche y madrugada siguiente con bastante intensidad y caracteres de temporal tendiendo a veces a pasar al Sudeste; en el día 7, aunque amainó algo la marejada y el viento, quedó todavía mucha mar de fondo entre Levante y Sudeste. Los días siguientes fueron también de lluvia casi continua y mucho viento, haciéndose imposible en varios de ellos ejecutar obra alguna ni operación comercial en el Puerto. Después de tanta lluvia que puso intransitables las zonas de los muelles que no son adoquinadas, surgió una marejada de Levante el día 15 por la tarde con fuerte viento Nordeste que continuó por la noche y fué en aumento en la mañana del 16 siendo muy dura en el mediodía y por la tarde; por fin amainó por la noche y siguió con menos intensidad durante el día 18, formándose un gran playazo detrás de los talleres del Nuevo Vulcano en la mar Vieja.

En los primeros días de abril se presentaron ligeras marejadas de Levante, después tuvimos algunos días de lluvia impropios del mes, y por fin en los días 25 y siguientes hubo bastante mar de fondo del Sudeste y algunas veces de Levante que en ocasiones fué de carácter violento.

Asímismo en la primera decena de mayo apenas si lució el sol, pero no sufrimos temporal alguno hasta el 8 de junio en que al amanecer se presentó una mar gruesa de Levante con mucho oleaje y rachas fuertes de viento, al mediodía arreció bastante, pero afortunadamente fué amortiguándose por la noche cesando al día siguiente.

Continuaron los meses de julio, agosto y septiembre con ligeras marejadas, unas veces de Levante que traían arena de la referida playa de la mar Vieja, y otras del Sudeste y del Sur que la quitaban, llegando a mediados del último mes que teníamos bastante mermada toda aquella zona del lado Sur.

Otro temporal de bastante intensidad sufrimos en los últimos días del mismo septiembre; empezó el 25 con fuerte marejada de Levante y viento duro que continuaron en los dos días siguientes, impidiendo con el primero toda clase de operaciones en la dársena del Dique y para el traslado de buques en el puerto, incluso la salida del trasatlántico "Montserrat"; este temporal fué afortunadamente para nosotros de poca importancia, pues como ya se consignó en las primeras páginas solo produjo ligeros desperfectos en el ángulo de Levante del nuevo morro del rompeolas, pero causó bastantes naufragios y averías en el resto de la costa de Levante, en las proximidades de los puertos de Vinaroz, Castellón, Valencia y Alicante, así como también en algunos del Norte, los de Santander y San Sebastián, donde produjo verdaderos estragos en las instalaciones de los baños.

Durante los meses de octubre y noviembre que fueron también bastante lluviosos y con días de fuerte viento, tuvieron lugar algunas marejadas de Levante y Sudeste, siendo de notar solamente las ocurridas en los días 21 y 22 de octubre, 6 y 7 de noviembre, 10 y 11 del propio mes, y sobre todo la de mayor duración y que revistió caracteres de temporal duro en los días 15, 16 y 17; por lo general fué de Levante y en ocasiones con mar gruesa, muy violento y de bastante duración, ocasionando ligeras averías en los pretilos del morro y arrastrando todos los útiles y materiales allí depositados, pero sin producir, lo mismo que los anteriores, desperfecto alguno digno de mención en la masa concertada del rompeolas en toda su extensión.

El pasado año 1919 fué también muy pródigo en temporales, pero de todos ellos merece reseña aparte y algo detallada el fenómeno marítimo acaecido en la noche del 4 al 5 de enero. Después de unos días por completo bonancibles, en la tarde del 3 de enero cambió bruscamente el tiempo, y con fuerte viento S. O. surgió una marejada del Sur y Sudeste que no cesó en toda la noche, pero amainó en la madrugada y por la mañana del 4 ya estaba el mar casi tranquilo. Por la tarde, de un modo rápido, y con asombro de la gente de mar apareció el mal tiempo volviendo a soplar fuerte viento de S. O. que se convirtió pronto en huracán llegando a ser

imponente por la noche, pues unido a una marejada muy gruesa del S. y del S. E., se produjeron dentro del puerto, a causa de la resaca que entraba, unas violentas corrientes de flujo y reflujo que en pocos momentos hacían variar notablemente el nivel de las aguas haciendo mover a las embarcaciones incluso las de mayor porte a pesar de haber reforzado sus amarras. Fué un fenómeno sumamente raro; dentro de las dársenas tuvieron lugar multitud de accidentes, aunque ninguno afortunadamente de gravedad.

Muchas de las embarcaciones mejilloneras que estaban fondeadas a redoso del rompeolas y del espigón y al abrigo, por tanto, de la marejada reinante, fueron arrastradas por la corriente de reflujo, sacadas fuera del puerto y trasladadas luego por el oleaje a las inmediatas playas de Badalona y Masnou; el pontón carbonero "San Ignacio de Loyola" y el vapor "Santiago López" atracados de punta en el muelle de Levante, perdieron sus amarras y se corrieron en una gran longitud; el acorazado "Pelayo" estuvo a punto de sufrir grandes averías, porque el "Manuel Calvo" se le vino encima; los buques alemanes "Brasilia" y "Rudolf" fondeados en la dársena del Morrot, de punta al lado Sur del muelle de Poniente, también sufrieron grandes corrimientos; en general, todos los buques y singularmente los atracados a los paramentos de los muelles normales a la acción de la marejada, hubieran sufrido grandes averías a no ser por las defensas que quedaron casi todas destrozadas, dando lugar el movimiento de las diversas embarcaciones a accidentes sumamente curiosos, como por ejemplo: el traslado del Club del P. Pedregosa desde su fondeadero situado en la 2.^a alineación del muelle de Levante, al rincón del lado Norte de la dársena de carenado salvando en su paso mil obstáculos; el levante de una embarcación de dicho Club sobre el muelle de cerramiento de dicha dársena, depositándola allí el movimiento ascensional de las aguas sin causarla el menor desperfecto, etc.

En el puertecillo de los Prácticos, situado al pie de su caserna en la punta del Sur del muelle del Contradique, se produjeron varias averías, volcándose hacia adentro algunos bloques que constituían el muro exterior, quedando roto el puente de madera de embarque.

No obstante, todas estas averías ocurridas en nuestro puerto carecieron de importancia relativamente a las que tuvieron lugar en otros de la Península según referencias de los periódicos, y entre ellos los de Bilbao, Santander, Coruña, Málaga, Tarragona, etc., donde hubo, en algunos, verdaderos naufragios de buques de elevado porte y muchas averías en edificios y muelles. En nuestro puerto, mas que la violencia del temporal, llamó la atención los caracteres del mismo y los fenómenos que pudieron apreciarse dentro de las dársenas por el movimiento de las aguas.

Otras dos marejadas bastante intensas sufrimos en los días 23 al 26 del propio enero y del 8 al 13 de febrero. La primera fué de Levante, en algu-

nos momentos muy fuerte, pero no causó desperfecto alguno en las obras. La segunda se presentó también de Levante con duro viento del Norte y Nordeste, fué mucho más violenta que la anterior y pasó antes de acabar al Sudeste, llevándose toda la arena que en gran cantidad existía en la playa detrás del Nuevo Vulcano; por su duración y violencia, este temporal de febrero fué muy malo para el rompeolas por la fuerza del oleaje, pues removió en grado sumo los elementos arrojados de la masa exterior, y por el fuerte viento y lluvia a ratos fué muy molesto para las operaciones comerciales.

Transcurrieron luego los meses siguientes de primavera y verano con ligeras marejadas sin importancia, que por lo general fueron del 2.º cuadrante y muy variables aun en el curso de cada una de ellas, pues si empezaban de Levante pronto pasaban a Sudeste y viceversa, formando o cercenando en parte la playa de la mar Vieja. Llegamos a principios de octubre en que, durante los días 4 al 8, tuvimos un verdadero temporal de mar, lluvia y viento; la mar fué en los días 6 y 7 muy gruesa de Levante con tendencia al Sudeste y el viento muy fuerte variando del Nordeste al Norte, pero en el rompeolas solo produjo pequeñas remociones de bloques en la restinga exterior y alrededor del morro; el río Llobregat tuvo el día 7 una crecida muy importante que inundó los terrenos ribereños y causó muchos perjuicios a los pueblos inmediatos.

En los últimos dos meses de noviembre y diciembre solo se han dejado sentir pequeñas marejadas, primero del Sudeste y luego de Levante y Nordeste, con viento por lo general del primer cuadrante, que no han ofrecido novedad.

Incendios

Múltiples y muy variados han sido los siniestros de esta índole ocurridos en el puerto durante los dos años que en esta Memoria se comprenden, todos en los buques a flote o en las mercancías depositadas en los muelles, habiendo adquirido alguno de ellos caracteres alarmantes por su intensidad debido a las circunstancias en que tuvo lugar y a las condiciones del combustible. Afortunadamente fueron todos dominados con más o menos tiempo por nuestra brigada de tierra, auxiliada de un modo muy eficaz por el personal y medios que posee el Ayuntamiento de esta ciudad, y en ciertos casos de suma gravedad, por los Barcos bombas, de los cuales tenemos uno en servicio permanente para estos casos y los de salvamento. Es de advertir que en la mayoría de ellos acudieron las Autoridades de mar y tierra, que, junto con esta Dirección, dictaron las medidas oportunas para dominar los siniestros y evitar los accidentes que de estos pudieran derivarse. Vamos a reseñar brevemente dichos incendios.

El primero de los que ocurrieron durante el año 1918 fué en el día 18

de marzo; a las 3 de la tarde el personal de a bordo del vapor "Norden" de la casa Hijos de J. Tayá que estaba atracado al paramento Sudeste del muelle de España, poco después de haber llegado procedente de Génova, notó que había fuego en la bodega de popa donde existía una gran partida de azufre en sacos.

Dadas las señales de alarma necesarias, acudió acto seguido nuestro Barco-bomba "Llobregat" que en aquellos momentos prestaba servicio de remolque, y al poco rato la brigada de tierra de estas obras y el personal de bomberos de la ciudad, poniendo en seguida todos los medios posibles en acción a fin de dominar y luego extinguir el incendio, lográndose a las dos horas después de incesantes esfuerzos por la imposibilidad de resistir el personal los gases que se desprendían por la combustión del azufre. Una vez lograda la extinción, quedó de retén nuestro personal de tierra, y el Barco-bomba procedió a achicar en seguida el agua de la bodega, porque el buque, además de hundirse a causa del anegamiento, había tomado una inclinación del lado de estribor muy peligrosa, permaneciendo allí también de retén toda la noche durante la descarga hasta el día siguiente a las 12.

El día 20 volvió a reproducirse el incendio en la misma partida de azufre depositada ya en el muelle de Barcelona, pero pronto quedó extinguido con la brigada nuestra de tierra que acudió sin pérdida de tiempo.

El día 1.º de junio y a las 10 de la noche, hubo un pequeño incendio en el almacén de los Sres. Hijos de J. Martí y Bertrán, situado en el Paseo Nacional inmediato a la Zona marítima de los muelles; acudió nuestra brigada de tierra y fué pronto sofocado.

A la una de la madrugada del día 8 del mismo junio, se inició un incendio en la parte de popa del vapor "Sotolongo" anclado de punta en el lado Nordeste del muelle de Barcelona frente del tinglado n.º 5; el fuego que en los primeros momentos tomó gran incremento, siendo pasto de las llamas una buena cantidad de provisiones de boca, quedó pronto dominado por nuestro personal ayudado por el del Ayuntamiento.

El día 22 del propio junio a las 10 de la mañana, se declaró otro incendio a bordo del pailebot "Los Amigos" de la matrícula de Palma de Mallorca amarrado en la 1.ª alineación del muelle de España con cargamento de carbón mineral; con los elementos de la brigada de tierra quedó pronto dominado, pero a ruego del patrón del barco quedó un retén algunas horas por si eran necesarios sus servicios durante la descarga.

Días después, en 8 de julio por la mañana, se declaró un pequeño incendio en una de las carboneras del vapor "San José" que estaba en careneros a punto de salir después de haber sido reparado; pronto quedó extinguido con el personal y medios existentes en la dársena del Dique flotante.

El día 11 siguiente en las primeras horas de la mañana, hubo un conato

de incendio en una partida de balas de algodón depositadas en el muelle de Barcelona, procedente de la descarga del "Martín Saenz" de la Compañía Pinillos; acudió en seguida el retén de guardia, pero no fueron necesarios sus servicios porque con el personal y medios existentes en el muelle ya se había sofocado.

A eso de las 10 $\frac{1}{2}$ del día 4 de septiembre se declaró un incendio en la bodega n.º 4 del vapor "Mar Negro", fondeado de punta al paramento Nordeste del muelle de Barcelona frente del tinglado n.º 3, a consecuencia de un chispazo de los soldadores de autógeno, porque la citada bodega estaba impregnada de petróleo, cuya descarga había efectuado pocos días antes en el muelle de Poniente. Acto seguido que sonaron las campanas, silbatos y timbres de alarma, acudió por un lado el Barco-bomba "Besós" y nuestra brigada de tierra, como también la de la ciudad; con todos los medios de que se disponían, menos las mangueras de inundación porque no eran necesarias, se procedió a la extinción del fuego lográndolo por completo a eso de las 2 $\frac{1}{2}$ de la tarde en que se retiraron el Barco-bomba y el personal del Ayuntamiento, quedando solo de retén nuestra brigada de tierra para cualquier eventualidad. Al día siguiente se tuvo noticia de haberse reproducido el incendio; se preparaba el Barco-bomba para acudir al lugar del siniestro y no tuvo necesidad de ello por haberse sofocado en seguida.

A las 4 $\frac{1}{2}$ de la tarde del día 15 del mismo septiembre, dieron aviso de que se había declarado un incendio a bordo del vapor "Salvador" atracado de costado al testero Sur del muelle de España; acto seguido acudió el Barco-bomba y el personal de la brigada de tierra y a la hora y media pudieron dominar el fuego que se había producido en una de las carboneras a consecuencia de la inflamación de los gases.

Tales fueron los siniestros de esta clase ocurridos durante el año 1918.

En el año pasado ocurrieron todavía en mayor número.

El primero tuvo lugar por la mañana del día 9 de enero. Un poco antes del mediodía se recibió aviso de que se había declarado un incendio a bordo del buque inglés "War Soldier" atracado al paramento Sur del muelle de Barcelona; como el fuego tenía lugar en la bodega n.º 2 que estaba cargada de salitre, fué necesario inundarla con el Barco-bomba, lográndose con tan poderoso medio extinguir el incendio a eso de las 2 de la tarde y permaneciendo un retén durante unas horas para evitar cualquier accidente imprevisto.

A las 4 de la tarde del día 18 de marzo se declaró otro incendio en unas partidas de balas de algodón depositadas en la zona del muelle de San Beltrán frente del de Barcelona; por la clase de combustible y el fuerte viento terral o N. O. que reinaba, pronto adquirió grandes proporciones, no pudiéndose evitar que se propagara a otras partidas de algodón y de barriles de aceite y sebo inmediatas; como con los medios disponibles era

imposible atajarlo, se hicieron grandes esfuerzos para localizarlo en una gran extensión, lográndolo al cabo de una hora gracias a los continuos trabajos del personal del Ayuntamiento y de esta Dirección y a los auxilios prestados por varias compañías de soldados de cuota que hacían prácticas en terrenos del propio muelle de Barcelona, y que se dedicaron a remover las mercancías allí amontonadas para hacer provechoso el trabajo del personal dedicado a extinguir el incendio. A pesar de ser muy importante, a las dos horas quedó dominado, aunque con graves pérdidas de mercancías y algunas averías en los elementos del muelle; el Barco-bomba, que también había acudido, se retiró a las 10 de la noche, el personal del Ayuntamiento lo hizo a las 12 y nuestra brigada de tierra quedó allí varios días, relevándose sus individuos, para ir sofocando los pequeños incendios que se producían al manipular las balas de algodón. Este siniestro fué el de mayor entidad habido durante el año y gracias a las acertadas medidas adoptadas por las autoridades y a los servicios prestados por el personal del Ayuntamiento y de la Junta, auxiliados eficazmente por los soldados citados, no hubo que lamentar desgracia alguna, pérdidas de gran consideración, ni mayores accidentes, porque toda aquella zona estaba repleta de mercancías que podían ser en breves momentos pasto de las llamas. Las fotografías que acompañamos dan ligera idea de la importancia del siniestro.

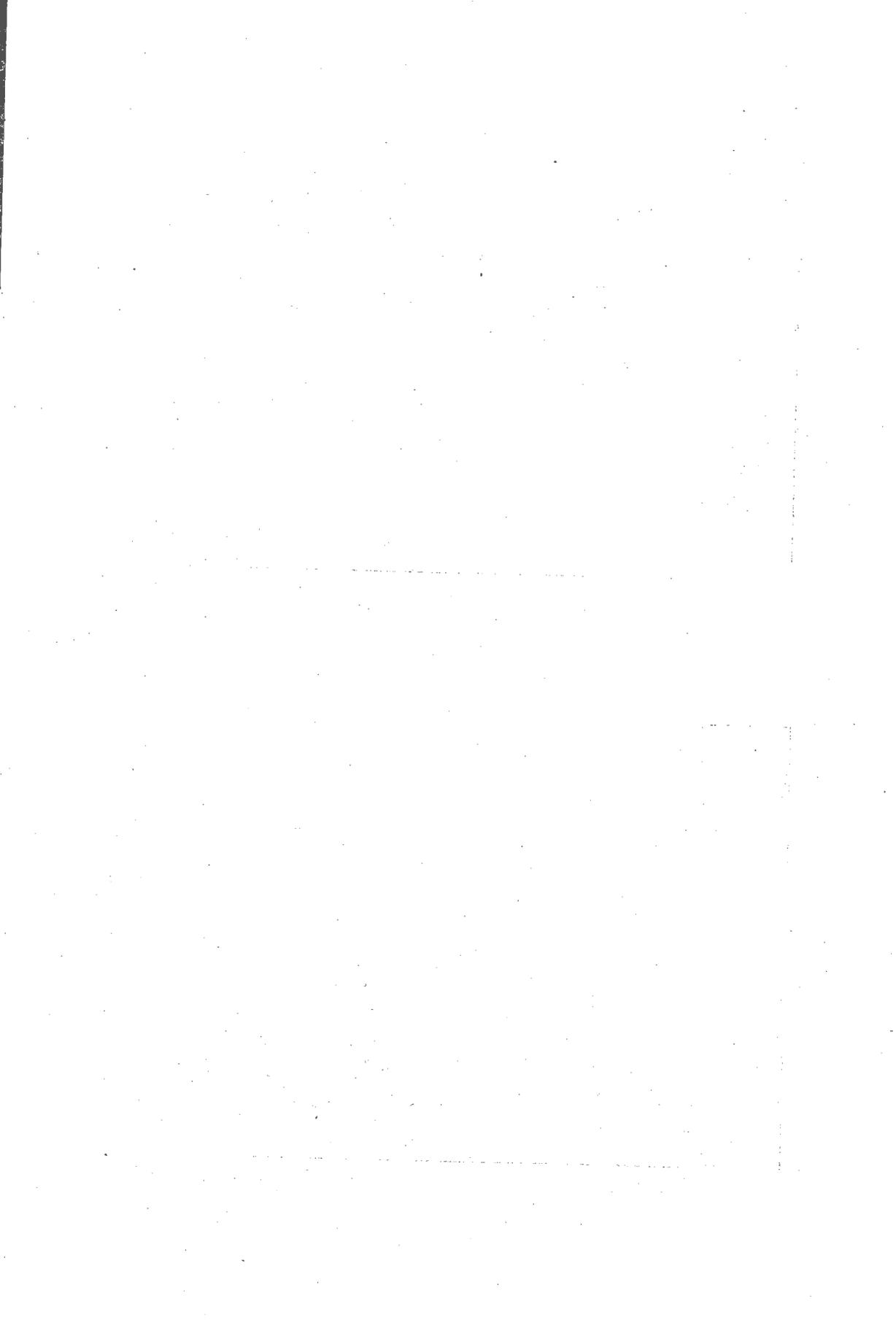
A las 6 de la mañana del día 14 de abril se recibió aviso que había fuego en la bodega de popa del vapor "Valentín", atracado de punta en el paramento Nordeste del muelle de Barcelona frente del tinglado número 5 y llevando carga general; acto seguido acudió el retén de guardia y la brigada del Ayuntamiento y poco después el Barco-bomba "Besós", procediendo esta Dirección con todos los medios disponibles y de acuerdo con la Autoridad de Marina al anegamiento completo de la bodega en vista de las dificultades que había para lograr extinguir el incendio. A las 9 quedó anegada la bodega apoyándose el buque por el lado de popa en el fondo del mar; en esta situación, se empezó la descarga de mercancías, apagándose por el retén los pequeños incendios que se observaban; además, al poco rato de sofocado el fuego se procedió al achique con los medios del Barco-bomba, que prestó en esta ocasión un señalado servicio, según manifestación de las Autoridades presentes en el siniestro, quedando luego de retén durante unas horas para cualquier eventualidad.

A las 3 de la tarde del mismo día 14 se produjo un ligero incendio en una partida de balas de algodón que se descargaban del vapor "Infanta Isabel" atracado al Sur del propio muelle de Barcelona; fué pronto sofocado, separando las pocas balas quemadas.

A las 9 de la noche del día 13 de mayo siguiente se declaró un pequeño incendio en la cabina del motor del pailebot "Rápido" anclado en el muelle de Barcelona, siendo al poco rato sofocado con los elementos de la bri-



INCENDIO OCURRIDO EL DÍA 18 DE MARZO DE 1919



gada de tierra que acudió en seguida. El día 18 de junio a las 4 de la mañana, tuvo lugar otro pequeño incendio a bordo del vapor "Velarde" que fué sofocado poco después por la misma brigada de tierra.

El día 27 de agosto, otro incendio sin importancia, tuvo lugar a flote en la zona del ángulo de los muelles de Pescadores y Rebajo, producido por haber prendido fuego a unas grasas que allí se habían echado; como existían varias embarcaciones próximas hubo al principio cierto temor, pero pronto fué sofocado.

En el día 10 de septiembre a las 3 $\frac{1}{2}$ de la madrugada, hubo otro conato de incendio en una partida de balas de algodón depositadas en el muelle de España, que fué sofocado acto seguido.

A las 7 $\frac{1}{2}$ del día 4 de octubre el vigilante del tinglado n.º 2 del muelle de la Muralla, se dió cuenta que había fuego en una estiba de sacos de azúcar depositados en la última nave del lado Norte; avisó acto seguido acudiendo nuestra brigada de tierra y el personal de carga y descarga, quedando antes de una hora sofocado el incendio con pérdida de bastantes sacos de azúcar por el agua que tuvo que echarse y que luego costó mucho trabajo quitar para no causar más perjuicios a la mercancía.

A las 5 $\frac{1}{2}$ de la mañana del 18 de octubre, el personal de a bordo del vapor "M. Arnús" que estaba provisionalmente atracada de punta en el lado Nordeste del muelle de Poniente, dispuesto a salir para Canarias, se dió cuenta de que había fuego en la bodega de popa que estaba llena de carga general y azufre; acto seguido sonaron las señales de alarma acudiendo el Barco-bomba "Llobregat", nuestra brigada de tierra y el personal del Ayuntamiento, que aplicaron en seguida los medios necesarios para sofocar el incendio junto con las fuerzas de la Armada que también trabajaron con gran ahinco, logrando dominarlo al cabo de unas tres horas, sin necesidad de inundar la bodega, pero con grandes esfuerzos por lo difícil que se hacía trabajar allí a causa de los vapores del azufre. Una vez dominado, empezó la descarga de las mercancías, quedando solo un retén de nuestra brigada para ir rociando los bultos que aun ardían.

En la noche del 26 de noviembre hubo otro pequeño incendio en un montón de madera depositada en los andenes de frente de los Almacenes Generales de Comercio, que pudo ser sofocado en seguida con nuestro personal; se encontraron unas botellas con líquidos inflamables y una mecha que sin duda produjeron el incendio, pues durante aquellos días de huelgas y malestar general en la ciudad fueron también muchas las bombas y petardos que estallaron en diversos sitios.

A las 2 de la madrugada del día 10 de diciembre, se recibió aviso en el retén de que en la zona del muelle de Poniente se había declarado un incendio. Salió acto seguido el personal y se le dijo que el fuego era a bordo del vapor "Emilia S. de Pérez" anclado de punta cerca del final de la parte Nordeste de dicho muelle, dentro de la bodega n.º 2 abarrotada

de carga general. Acudió también la brigada del Ayuntamiento y el Barco-bomba "Llobregat", disponiéndose con todos estos medios a sofocar el incendio. Como al principio, después de abrir las escotillas, el fuego tomó grandes proporciones y había el temor de que se propagase a la bodega número 1 que estaba cargada de petróleo y bencina, se tomó el acuerdo de proceder al anegamiento de la bodega incendiada, lo que se logró con dicho Barco-bomba después de bastantes esfuerzos por parte del personal. A las 8, una vez apagado por completo el fuego, pasó dicho barco a achicar el agua, y el personal, singularmente la marinería del crucero "Cataluña" que prestó señalados servicios, se dedicó a descargar el buque para ir examinando las mercancías, quedando luego solamente el retén de nuestra brigada de tierra.

Por último, a las 5 de la tarde del día 31 del mismo diciembre, tuvo lugar un pequeño fuego a bordo del vapor griego "Boualina" fondeado en la dársena del Morrot con el atraque en el muelle de Costa, siendo pronto sofocado con el personal de la embarcación, pues a pesar de que acudió nuestro retén y la brigada del Ayuntamiento no tuvieron necesidad de prestar auxilio alguno.

Nafragios y salvamentos dentro del puerto y a su proximidad :: ::

Por fortuna han sido de poca importancia los siniestros de esta clase ocurridos durante los dos años últimos que analizamos en esta Memoria.

El día 13 de febrero de 1918 y a las 5 ½ de la mañana, hallándose la draga "Neptuno" de la contrata de la Prolongación y reforma del Dique del Este, amarrada de punta cerca del paramento de la 3.ª alineación del muelle de Levante, se dió cuenta el personal de a bordo de que la embarcación se iba hundiendo sin duda a causa de una vía de agua; acudió acto seguido, previo aviso, el Barco-bomba "Besós" que estaba de guardia, y a las dos horas de maniobrar ya había dominado la situación, logrando a las 11 de la mañana dejar la draga sin novedad después de haber taponado la vía de agua.

El día 5 de marzo por la tarde salió del puerto con rumbo a Portvendres el pailebot "María Puigmal", de antigua construcción, cargado de bidones y bocoyes de alcohol; poco después de pasar la extremidad del rompeolas de Levante, ante el temporal que reinaba, quiso la tripulación volver pero no logró entrar en puerto por no poder gobernar bien la embarcación, abandonando a ésta para salvarse, echando antes anclas, pero estas garrearón y fué el barco a estrellarse contra los bloques de la restinga del rompeolas en el ángulo interior del morro a eso de las nueve de la noche; al día siguiente por la mañana, cuando el temporal amainó, solo pudieron apreciarse multitud de restos diseminados por aquella zona y varios bidones y bocoyes en la playa de Casa Antúnez.

El día 8 de junio por la mañana, que tuvimos un duro temporal de Levante, soplaron rachas muy fuertes de viento que hicieron zozobrar una barca pescadora en la bocana de los muelles de Barcelona y Cataluña, que pudo levantarse luego fácilmente.

El día 3 de diciembre con la cábria de 80 toneladas y la brigada del buzo se procedió al salvamento del falucho "French" que había sido apresado por contrabando en 1.º de diciembre de 1916 y hacía algún tiempo que se había ido a pique en la zona del ángulo de los muelles de Barcelona y de San Beltrán, estando allí depositados en espera de la tramitación del oportuno expediente. Con la misma cábria se trasladó al muelle de Levante para su examen y reparación por parte de los interesados.

En la noche del 4 al 5 de enero del año pasado hubo dentro del puerto diversos naufragios de pequeñas embarcaciones a causa del extraordinario fenómeno marítimo reinante, del que ya hemos dado cuenta en páginas anteriores.

Al caer la tarde del día 1.º de abril hallándose una lancha de vapor del acorazado "Alfonso XIII" en el antepuerto cerca del cazatorpederos "Osado" que custodiaba el "Roger de Lluria" fondeado allí para estancia de los sindicalistas presos, chocó con los ganchos de los elementos protectores de la hélice y se produjo una vía de agua; acto seguido, viendo que se hundía, el maquinista fué a vararla en la inmediata playa de casa Antúñez, quedando próximamente paralela a la línea de agua cerca del antiguo embarcadero de la contrata de la dársena del Morrot. Dos días después, se procedió al salvamento con personal de la Armada y el nuestro, depositándola provisionalmente en el muelle de Levante para ser trasladada por tierra a los Astilleros para su reparación.

A primeros de abril se fué a pique en la referida zona del ángulo de los muelles de San Beltrán y de Barcelona, otro de los laudes apresados por contrabando y depositados allí en espera de tramitación.

El día 15 de abril hallándose una barcaza de carbón cerca del paramento Oeste del muelle de las Baleares, fué embestida por el vapor "Infanta Isabel" produciéndola bastantes averías; a pesar de que se procuró amarrarla a los bolardos allí existentes, al día siguiente se fué a pique y al otro día 17 se levantó con la cábria de 25 toneladas, transportándola y depositándola en el muelle de Levante para su desguace.

En 1.º de junio el vapor danés "Bjerka", que venía al puerto cargado de carbón, embarrancó a causa de la niebla en la parte Sur del delta del Llobregat, lográndose después de algunos días y múltiples esfuerzos ponerlo a flote con los remolcadores de la Sociedad existente en el puerto.

El día 6 de junio se fué a pique en la misma zona ya citada antes, otro de los laudes apresados por contrabando.

A causa de la tormenta y fuerte huracán que tuvo lugar al anochecer del día 22 de agosto y sin duda por un descuido de la tripulación, se fué

a pique la balandra "Joven Pepe" que efectuaba su reparación tumbando en quilla en la instalación al efecto planteada en el muelle de Levante; a los dos días se puso a flote con la cábría de 80 toneladas y se achicó la embarcación con el Barco-bomba "Llobregat".

En 20 de agosto se fué a pique una pequeña barca cargada de arena en la parte exterior del Contradique, entre la caserna de los Prácticos y la prolongación del muelle de Costa.

El día 25 del mismo mes, a eso de las 12, se fué a pique la barcaza grande n.º 4 de la Junta, mientras se iba descargando de los materiales pétreos que llevaba para las obras del rompeolas en el final de la prolongación cerca del morro. Previas las necesarias operaciones, se levantó el día 28 con la cábría de 80 toneladas, y no pudiendo achicarla acto seguido, se trasladó al terraplén del muelle de Levante, poniéndola a flote el día 30.

Averías en los muelles y elementos

En gran número y muy variadas han sido las averías producidas en los muelles y elementos de este puerto durante los dos años últimos, no solo por los buques en los paramentos de muelles y en las grúas establecidas en los mismos, sino por las locomotoras y vagones a su paso por las vías férreas en los elementos de estas y en las puertas de cierre, y también por los vehículos ordinarios al transitar por las calzadas; afortunadamente no ha habido ninguna avería de estas digna de mención por su importancia, y en casi todas ellas se han abonado, por parte de los que las han hecho, los gastos empleados en su reparación, como tampoco han sido de gran entidad los desperfectos ocasionados en los muelles y construcciones por los fuertes huracanes que hemos sufrido y por el fenómeno marítimo ocurrido en la noche del 4 al 5 de enero de 1919.

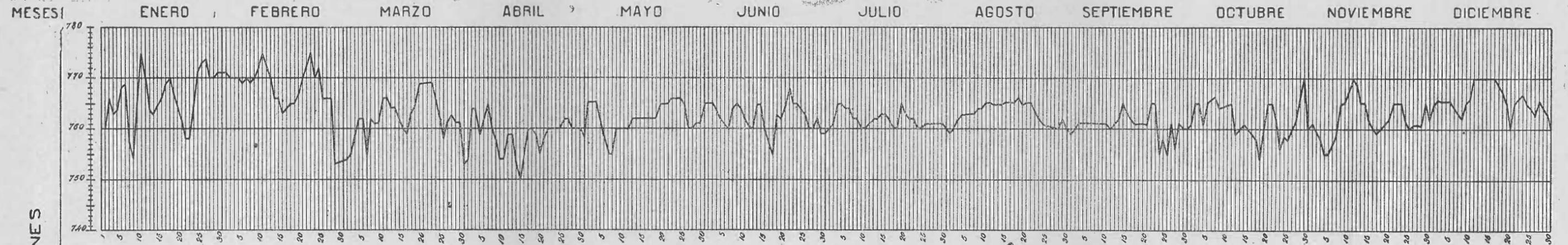
Observatorio astronómico

El modesto observatorio instalado en la terraza de las oficinas del Dique flotante que está a cargo del personal de esta Dirección y del de la Sociedad Astronómica de España y América, y del cual dimos detallada nota en la Memoria anterior, ha seguido prestando sus buenos servicios durante el pasado bienio, consignándose diariamente las oportunas observaciones en un libro, sobre todo en lo que se refiere a las presiones y vientos, acompañando adjunto el gráfico indicador de las presiones barométricas durante el plazo que analizamos en esta Memoria.

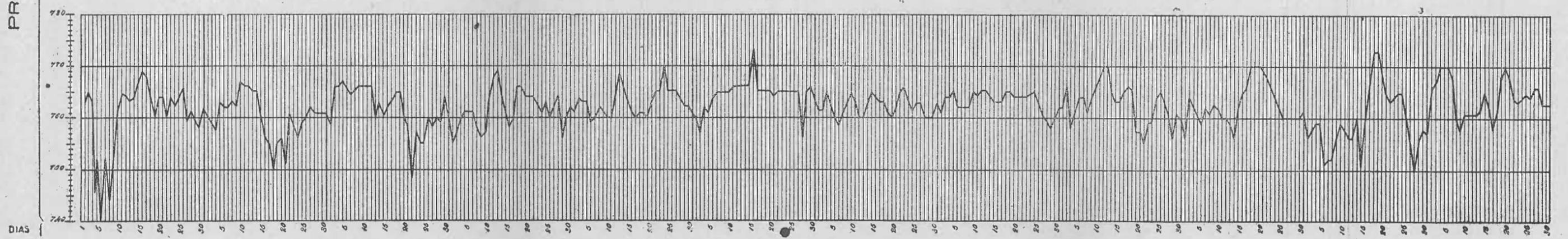
Servicio sanitario

Las camillas y botiquines de urgencia que en distintos sitios de la zona marítima de los muelles ha establecido esta Dirección para los accidentes

GRAFICO INDICADOR DE LAS PRESIONES BAROMÉTRICAS AÑO 1918



AÑO 1919



que puedan ocurrir al personal de las obras y servicios comerciales a cargo de la misma y a los otros obreros ocupados en los distintos trabajos de carga y alijo de los buques, han prestado también muy buenos servicios durante los dos años últimos.

Además esta Dirección, por acuerdo de la Junta, abriga el propósito de instalar en unos locales a propósito en punto céntrico del puerto, un consultorio donde puedan acudir a cierta hora del día nuestros obreros afectos a la Caja de Auxilios y Previsión patrocinada por aquella entidad, dándoles así toda suerte de facilidades.

Aparatos para la descarga mecánica del carbón

Los dos que existen de propiedad de una Sociedad particular instalados en la primera parte del muelle de San Beltrán y designados por el público con el nombre de *bicicletas*, han seguido funcionando durante el bienio anterior, si bien no con la actividad de los otros ejercicios, por haber sido mucho menor la importación del carbón y preferir los interesados efectuar la descarga frente de sus almacenes emplazados en los muelles de Poniente y de Costa.

Depósitos flotantes de carbones

No ha habido tampoco variación alguna en estos elementos; existen los dos pontones "Lorenzo" y "Pepita" de la "Compañía General de carbones" fondeados en la dársena del Morrot, y el otro "San Ignacio de Loyola" de la "Compañía Trasatlántica" amarrado de punta en el muelle de Levante fuera de la zona de acceso a la dársena de carenado.

Se han hecho en años anteriores otras muchas peticiones para establecer depósitos flotantes de combustible, y en el curso de los dos últimos se ha tramitado otro de los Sres. Astoreca y Azqueta que está pendiente de resolución Superior.

Vapores golondrinas

Desde hace muchos años prestan servicio de transporte de personas por el interior del puerto, unos vaporcitos llamados por el público *golondrinas*, que por lo general hacen los viajes desde la Puerta de la Paz hasta los muelles del otro lado de Levante, sea el de la Barceloneta, sea el Nuevo. Este servicio reviste gran importancia durante el verano en la época de los baños, pues en pocos minutos pueden trasladarse los pasajeros desde la citada Puerta de la Paz hasta los establecimientos de la playa de la mar Vieja que son los más concurridos; en los meses de invierno solo tienen alguna intensidad en los días festivos para el transporte de las personas que desean trasladarse al rompeolas y gozar desde allí de las bellezas del mar.

Reivindicación, por parte de la Junta del Puerto, de los terrenos procedentes de la caducada concesión Bertrán, ocupados con sus talleres por la Sociedad Altos Hornos y Herrería de Nuestra Señora del Carmen. — Permuta de terrenos entre ambas entidades

Completando las indicaciones que acerca de este asunto hacíamos en la Memoria anterior, reseñaremos los trámites habidos en el curso del bienio que analizamos.

Por R. O. de 22 de julio de 1918, se aprobó, con ligeras modificaciones, la propuesta elevada por la Junta a la Superioridad relativa al convenio acordado con aquella Sociedad sobre cesiones, permutas y compensaciones de terrenos, marcando en dicha disposición la línea divisoria entre las zonas de propiedad de ambas entidades, y facultando a la Junta para ratificar dicho convenio.

Habiéndose pasado la R. O. a la Sociedad Altos Hornos y contestado esta de conformidad en 22 de octubre, se presentó sin demora por esta Dirección un nuevo plano con arreglo a las disposiciones de la R. O., a fin de acompañarlo a la escritura pública de convenio, la cual, después de algunos trámites, se otorgó en 8 de mayo de 1919, consignando en la misma un plazo para que la Sociedad derribara las construcciones levantadas en terrenos de la Junta, cuyos trabajos debía terminar en 31 de agosto. Por causas varias y entre ellas las continuas huelgas que tuvieron lugar en el ramo de construcción, se fué prorrogando aquél, terminando el derribo a mediados de octubre, y en 25 de noviembre último se firmó la escritura definitiva acerca del cambio de terrenos entre ambas entidades, tomando posesión la Junta de los que a ella le pertenecían.

La resolución de este asunto en la forma que se ha llevado a cabo, constituye indudablemente una importante mejora para el puerto, pues además de haber entrado la Junta en posesión de una gran superficie de terrenos en la parte S. O., se ha podido establecer en aquella zona una amplia calle de 15 metros en comunicación con la carretera de casa Antúnez que es la vía más importante de aquella extensa barriada industrial, dando así fácilmente entrada y salida al tráfico que puede tener lugar entre los muelles del lado de Poniente y dicha barriada; todo ello además de haber obtenido una extensa línea de playa con una anchurosa faja inmediata, que en su día puede ser base para el desarrollo de una gran factoría naval.

Depósito franco

En la sección correspondiente a la gestión de la Junta redactada por Secretaría que se incluye al final de esta Memoria, se contienen las noticias completas relativas a este asunto durante los dos años últimos, limi-

tándonos nosotros a dar cuenta de los incidentes principales en que ha intervenido esta Dirección.

El Consorcio creado para el planteamiento del Depósito franco en esta ciudad, solicitó de la Junta del Puerto en 21 de marzo de 1918, que, ante la idea de activar aquel y mientras se estudiaba una instalación más amplia para sus futuras necesidades, se destinara para establecerlo de momento el espacio existente en el muelle del Contradique, no abierto todavía al tráfico comercial en gran escala y libre de edificaciones.

Pasada dicha petición a informe de esta Dirección, lo evacuamos con fecha 1.º de abril siguiente, puntualizando todos los extremos contenidos en la misma, y formalizando los oportunos planos de emplazamiento del Depósito con la distribución de los terrenos del muelle y la valoración de la superficie que podría ocuparse.

Aceptado por la Junta, acordó también esta las condiciones mediante las cuales podrían concederse en arriendo al Consorcio los indicados terrenos.

Posteriormente, en 30 de agosto, se dirigió otra vez este a la Junta para que le indicara los edificios o almacenes radicantes en el puerto que podrían ser utilizados temporalmente y con pocos gastos para los servicios del Depósito franco, mientras se llevasen a cabo las construcciones provisionales o definitivas acordadas por dicho Consorcio en terrenos del muelle del Contradique o del llano del Llobregat respectivamente; habiendo acordado la Junta, en sesión de 13 de septiembre, encomendar a la Vicepresidencia y a esta Dirección el oportuno estudio para atender con la mayor rapidez posible dicha petición, se formuló aquel sin demora, resolviendo la Junta en sesión de 25 del propio mes, de acuerdo con la ponencia, o sea, que se concediera en arriendo, mediante las debidas condiciones, el tinglado n.º 6 del muelle de Barcelona.

Poco después, en 7 de octubre siguiente, el Consorcio al manifestar su gratitud a la Junta, pidió que se puntualizaran aquellas condiciones, y al propio tiempo remitía, para su examen, un anteproyecto para la instalación del Depósito franco en los terrenos del muelle del Contradique; a estos extremos contestó debidamente la Junta, motivando otra comunicación del Consorcio, en la que, para dar la necesaria importancia a la instalación, solicitaba el otro tinglado n.º 5 y terrenos anejos del referido muelle de Barcelona, con una superficie aproximada de 10.000 metros cuadrados.

Estudiada esta nueva petición con el debido detenimiento, tomó la Junta los oportunos acuerdos, según los cuales tuvo lugar la Junta de Autoridades en 8 de marzo del pasado año que resolvió entre otros extremos, conceder temporalmente al Consorcio para el planteamiento del Depósito franco los dos tinglados números 5 y 6 y terrenos inmediatos, hasta entonces destinados a la importación del extranjero.

En 10 del propio mes, el Consorcio hizo algunas manifestaciones a la Junta para la aceptación del contrato de arrendamiento de los tinglados y terrenos del muelle de Barcelona, así como también respecto de las condiciones para el arriendo de los del muelle del Contradique, acompañando al propio tiempo otros planos y presupuestos para levantar en este muelle unos tinglados o almacenes destinados al funcionamiento del Depósito, con algunas consideraciones para el futuro aprovechamiento de los mismos por parte de la Junta; solicitado informe de esta Dirección sobre este último extremo, lo emitió con fecha 7 de mayo, acordando la Junta lo pertinente en sesión del 14 venidero, así como en la del día 28 siguiente se aprobaron las condiciones de arrendamiento de estos terrenos, cuyas condiciones aceptadas por el Consorcio, se elevaron a la aprobación Superior, motivando, después de algunas consultas, la R. O. de 19 de diciembre último acerca de este particular.

Mientras tanto, previos los oportunos trámites acerca de la delimitación de los terrenos del muelle de Barcelona, se levantó en 18 de junio el acta correspondiente, con asistencia de una representación del Consorcio, de la Administración de Aduanas y de esta Dirección como delegada de la Junta; más adelante, en 11 de agosto se firmó entre la Junta y el Consorcio el contrato de arriendo de dichos terrenos, dando principio en 10 de octubre, previo el oportuno concurso entre los constructores, a la ejecución, por cuenta de aquel, de la pared de cerca y demás obras inherentes a la instalación que se pretende, completando las ya existentes en el muelle. Con motivo de las anormales circunstancias atravesadas durante los últimos meses del año, no han podido dar a los trabajos la necesaria actividad, y actualmente continua la construcción de aquellas obras; esperamos se acabarán en breve para poder llevar a la práctica el tan deseado funcionamiento del Depósito franco en Barcelona.

Expediente promovido por la instancia de la Sociedad "Navegación e Industria" (Nuevo Vulcano) :: :: ::

En las Memorias anteriores se ha dado detallada cuenta del objeto de esta instancia y de los trámites e incidentes surgidos para su resolución; en la presente indicaremos que en 10 de abril de 1918 se dictó una extensa y razonada R. O. en la que, después de una serie de resultandos y considerandos, se aprobó la propuesta de la referida Sociedad a la Junta del Puerto mediante ciertas y determinadas condiciones bien puntualizadas en dicha disposición Superior; hasta la fecha no se ha llevado a cabo trabajo alguno por parte de la Sociedad para dar cumplimiento a aquella.

Delimitación de los terrenos afectos a la Batería del Astillero

Al tratar del proyecto de distribución provisional de la zona de ser-

vicio del muelle Nuevo y de los terrenos colindantes con la playa de la mar Vieja, consignamos la parte dispositiva de la R. O. de 15 de marzo de 1918 aprobatoria del mismo, y en el extremo 2.º se hacía referencia a las modificaciones que debían introducirse en las obras con motivo de la existencia de la Batería del Astillero en aquella zona, aludiendo a las actuaciones habidas acerca de este asunto entre los Ramos de Guerra y Fomento representados por la Comandancia de Ingenieros de esta plaza y por esta Dirección como delegada de la Junta.

Nada de particular había ocurrido después de las actas levantadas para delimitar dichos terrenos, sancionadas por los Centros Superiores, pero a principios de diciembre del mismo año 1918, por orden de la Autoridad militar y sin aviso alguno a la Junta, se colocaron unos mojones con intención de limitar el terreno de la futura Batería; dada cuenta de tales trabajos por parte de esta Dirección a la Junta, que vulneraban a su entender lo consignado en dichas actas, esta lo hizo presente a la Dirección General de Obras Públicas, motivando, después de algunos trámites, la Real orden de 19 de diciembre último en la que, además de manifestar que se daba traslado a Guerra y de exponer los oportunos antecedentes sobre este asunto, se contiene la siguiente parte dispositiva:

“S. M. el Rey (q. D. g.) a propuesta de esta Dirección General ha resuelto declarar que no pueden considerarse delimitados los terrenos de la batería del Astillero en el Puerto de Barcelona, en tanto no sean exacta y totalmente cumplidos los acuerdos consignados en el acta levantada en 21 de mayo de 1910 por la Comisión mixta al objeto designada y que se aprobó por R. O. de 23 de julio del mismo año.”

A propuesta de esta Dirección la Junta, en sesión de 28 del pasado febrero acordó dar traslado de esta R. O. al Sr. Comandante General de Ingenieros para su conocimiento y efectos, recibiendo contestación en 5 del corriente mes.

Club de Natación-«Barcelona»

De acuerdo con lo indicado en el mismo proyecto de distribución provisional de la zona de servicio del muelle Nuevo, el Club de Natación-Barcelona solicitó en mayo de 1916, mediante el expediente y proyecto correspondientes, el oportuno permiso para construir un edificio de carácter definitivo en terrenos colindantes con la playa de la mar Vieja, cuyo proyecto está pendiente de trámite.

Posteriormente, en enero del año pasado, solicitó también la construcción de una piscina próxima a sus instalaciones para mayor comodidad de sus socios; tramitado el expediente con arreglo a las vigentes disposiciones falta solo la resolución Superior que esperamos recaerá en breve. La referida Sociedad, que es digna de protección por los fines que persigue ajenos a todo lucro, viene usufructuando desde hace unos años un trozo de playa de la mar Vieja detrás de los talleres del Nuevo Vulcano, con la autorización de la Autoridad gubernativa.

Modificación de servicios y atraques en los muelles

Como consecuencia de los acuerdos tomados en la Junta de Autoridades celebrada en 20 de diciembre de 1917, en los primeros meses de 1918 se hizo el traslado del pontón de la Comisión Oceanográfica al muelle Nuevo, se practicó el cambio de atraque de los vapores de la Compañía Ibarra desde el muelle de Pescadores al del Rebajo y se varió el emplazamiento del material y embarcaciones de la Sociedad de los vapores "Golondrinas" desde el muelle Nuevo al de Pescadores. Posteriormente, después de resolver algunos obstáculos, se organizó el mercado de naranjas y frutas en la zona de unión de los muelles de San Beltrán y de Poniente dejando libre el de España, y más tarde se efectuó el cambio del edificio flotante propiedad del "Club de mar" desde el muelle de Barcelona al de Pescadores, cumpliéndose así todos los acuerdos.

En 8 de marzo del pasado año, según hemos indicado en páginas anteriores, se celebró otra Junta de Autoridades, a propuesta de la del Puerto, para arrendar al Consorcio del Depósito franco los dos tinglados números 5 y 6 del muelle de Barcelona y conceder otros dos atraques para buques carboneros al final del de Costa, quedando poco después cumplimentados también estos acuerdos.

Instalación de un gran balneario en terrenos del muelle Nuevo y playa de la Mar Vieja ::

La R. O. de 15 de marzo de 1918 aprobatoria, después de una larga tramitación, del referido proyecto de distribución provisional de la zona de servicio del muelle Nuevo, de la que hemos tratado al analizar dicho proyecto, dió motivo a la Sociedad "Baños y Sports marítimos" de esta ciudad, que había adquirido la mayor parte de las concesiones de los establecimientos de baños en la playa de la mar Vieja, para elevar en 26 de junio siguiente una instancia al Excmo. Sr. Ministro de Fomento solicitando, entre otros extremos, la construcción, a sus expensas, de un edificio para gran Balneario en los terrenos marcados en aquel proyecto. Sometida dicha instancia a la tramitación correspondiente recayó sobre ella la R. O. de 16 de noviembre del mismo año 1918, y posteriormente se concretó esta resolución en un pliego de bases redactado de común acuerdo entre la Junta del Puerto y aquella Sociedad para la concesión directa a esta de la ejecución del gran Balneario, pliego que, elevado sin demora a la aprobación Superior en febrero del año pasado, se halla actualmente pendiente de esta.

Modificación transitoria de algunas tarifas para los servicios comerciales

Según ya hemos indicado en líneas anteriores, por orden del Sr. Go-

bernador de 16 de abril de 1918, según acuerdo anterior de la Junta a propuesta de esta Dirección, se aprobaron los siguientes aumentos en los servicios comerciales: el del Dique flotante, hasta el 50 %; del Varadero público, hasta el 50 %; de las grúas hidráulicas y de vapor, hasta el 100 %; de las grúas eléctricas, hasta el 50 %; de los remolcadores y cábricas flotantes, hasta el 100 %.

En sesión de 12 de febrero de 1910, acordó la Junta elevar a 0'40 pesetas el metro cúbico de agua suministrada a entidades y particulares que hasta entonces se cobraba a 0'30 pesetas; más adelante en 23 de julio y a petición de varias casas armadoras y consignatarias, acordó hacer mayor descuento a los buques de cierto tonelaje que utilicen por mucho tiempo los careneros, y en sesión de 10 de septiembre se acordó aclarar la tarifa del propio Dique, en el sentido de que a los buques que permanezcan más de 50 días en careneros, se les siga aplicando el descuento del 60 %.

También, en diciembre último, en vista de la anormalidad producida por el lockout patronal, acordó suspender, durante éste, el cobro de arbitrios por ocupación de muelle, atraque, etc.

Alza en los precios de los materiales de consumo. - Dificultades en la adquisición de los mismos y en la ejecución de las obras.

Repetidas veces en el curso de esta Memoria hemos indicado que durante los dos años que en la misma se comprenden, han sufrido ciertos materiales de consumo una enorme elevación en sus precios, así como también hemos hecho presente las dificultades e inconvenientes con que hemos tropezado para adquirir algunos de ellos y para ejecutar determinados trabajos para las obras de nueva construcción y de conservación y en la explotación de los servicios públicos retribuidos.

Verdaderamente resulta en extremo penosa la labor de esta Dirección acerca de este punto; pues por un lado la variación continua en los precios le impide formular con la debida exactitud los presupuestos correspondientes a las obras y servicios; por otro, la dificultad en obtener los materiales, sea por su precio sumamente elevado, sea porque no los haya en el mercado, sea porque encontrándolos a cualquier precio existe el inconveniente de la falta de transportes, le imposibilita la ejecución de ciertos trabajos a veces de carácter urgente, no cabiendo el medio de acudir a los grandes centros constructores de la ciudad, porque ante esta misma anormalidad, agravada por la cuestión del personal, no quieren fijar precio ni plazo para la entrega.

El año pasado, sobre todo, ha sido de consecuencias funestas; además del gran número de días de paro forzoso por huelgas de obreros o por los lockouts patronales, tuvo lugar al principio y se ha producido al final, una elevación notable en los jornales del personal y en los de los vehículos de transporte y como resultado de ello en muchos de los materiales. Si bien con relación a los precios existentes en 1917 han bajado algo a últi-

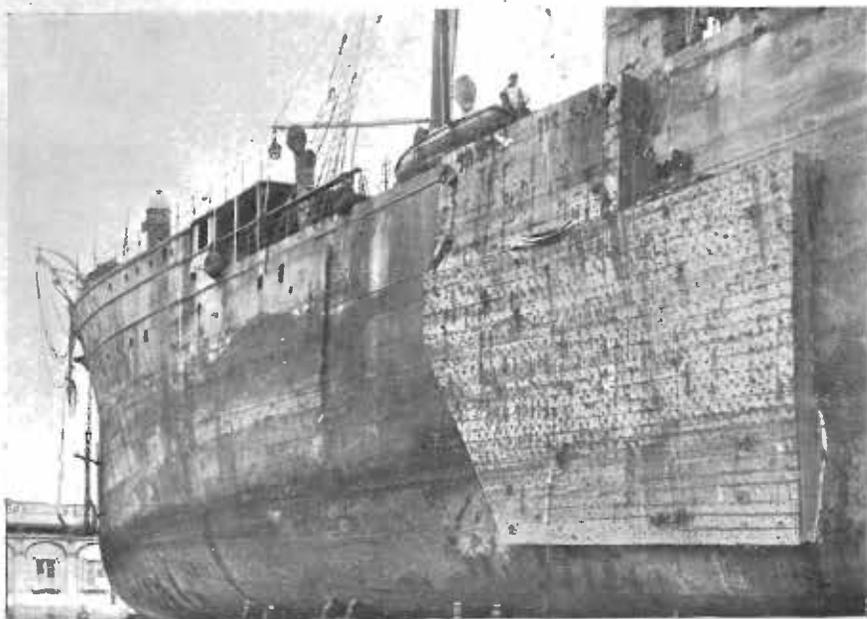
mos de 1919 los del carbón, hierros, maderas, etc., en cambio han subido mucho los de los ladrillos, materiales pétreos, cementos, etc., siendo además para algunos de estos sumamente difícil la adquisición en grandes cantidades. Por todo ello, fácil es comprender que son muchos los obstáculos que hemos de vencer continuamente en un puerto de la entidad del nuestro, con obras grandes en ejecución y servicios importantes en explotación, que hemos de llevar a cabo casi solamente con nuestro personal y medios y en nuestros talleres.

Como resumen para el año 1918, podríamos consignar que, durante el mismo, hubo muchas dificultades para la ejecución de toda clase de obras, no solo por ser los materiales muy caros y faltar algunos de los más esenciales, sino porque en la ciudad se han sufrido un sinnúmero de huelgas parciales en todos los ramos y singularmente en el de construcción, que repercutieron en el puerto; sin embargo, a pesar de que estuvimos rodeados de huelgas por todos lados, tanto en los grandes talleres próximos a la zona marítima de los muelles, como en las casas constructoras que trabajan en la reparación de los buques, nosotros pudimos evitarlas dentro del personal de las obras y servicios comerciales a cargo de esta Dirección, apelando a todos los medios que pudimos.

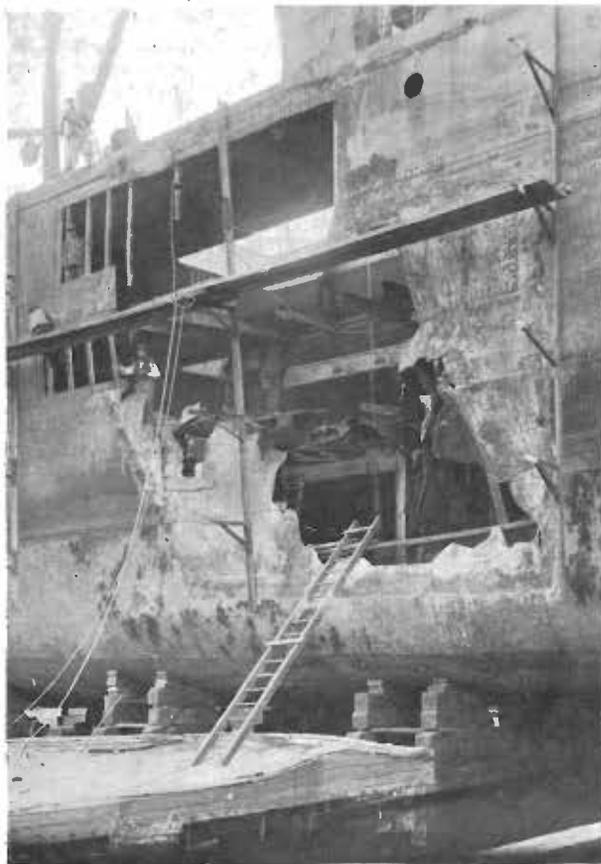
El año 1919 empezó muy mal; a pesar de haberse acabado la contienda mundial en 11 de noviembre de 1918, los materiales siguieron con la misma anormalidad; en los últimos meses de 1918 y primeros de 1919, hubo una gran paralización en todo; se trabajaba muy poco en la región catalana y nadie compraba producto alguno. Además, había gran falta de elementos esenciales para la vida como leña, carbón, etc., y hasta pan; y el personal pedía continuamente aumento de jornal a causa del encarecimiento de aquella por el mayor precio que adquirían las subsistencias. Todo el año fué siguiendo de mal en peor, debiendo hacer especial mención de la situación creada en la ciudad y provincia, tanto al estallar la huelga general de 24 de marzo, como al plantearse el lockout patronal en 1.º de diciembre; en ambas épocas se pasaron días muy azarosos.

Incidentes de diverso carácter ocurridos en el puerto, dignos de mención :: :: ::

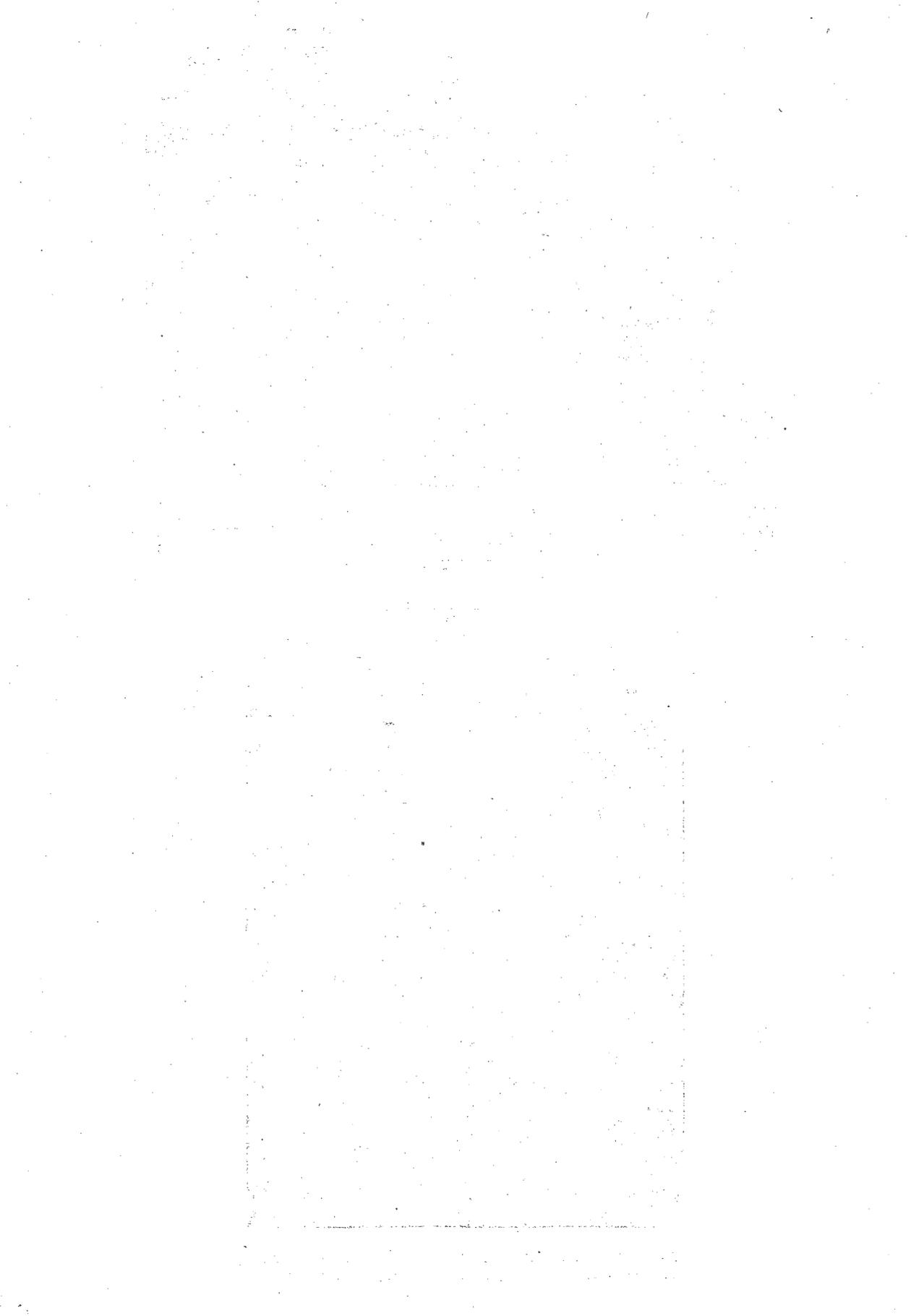
El día 22 de diciembre de 1917, unos pescadores encontraron junto a la playa de Pueblo Nuevo un artefacto flotante que parecía una mina submarina; con toda precaución la trajeron al puerto y dieron aviso a la Comandancia de Marina, que dispuso se custodiara en sitio reservado, quedando sobre una barca al final de la 3.ª alineación del muelle de Levante; después de ser examinada por algunos oficiales de la Armada, que según referencias manifestaron que era inútil, se dejó depositada sobre un bote bajo la vigilancia ordenada por Marina. Sin saber como, desapareció, cayendo sin duda al fondo del mar, porque posteriormente en 29 de



VAPOR FRANCÉS "PROVENCE" EN CARENEROS PARA REPARAR LA AVERÍA QUE ESTA TAPONADA Y QUE LE HIZO UN TORPEDO DE UN SUBMARINO, HABIÉNDOSE REFUGIADO EN PALAMOS DONDE HA PERMANECIDO VARIÓS MESES

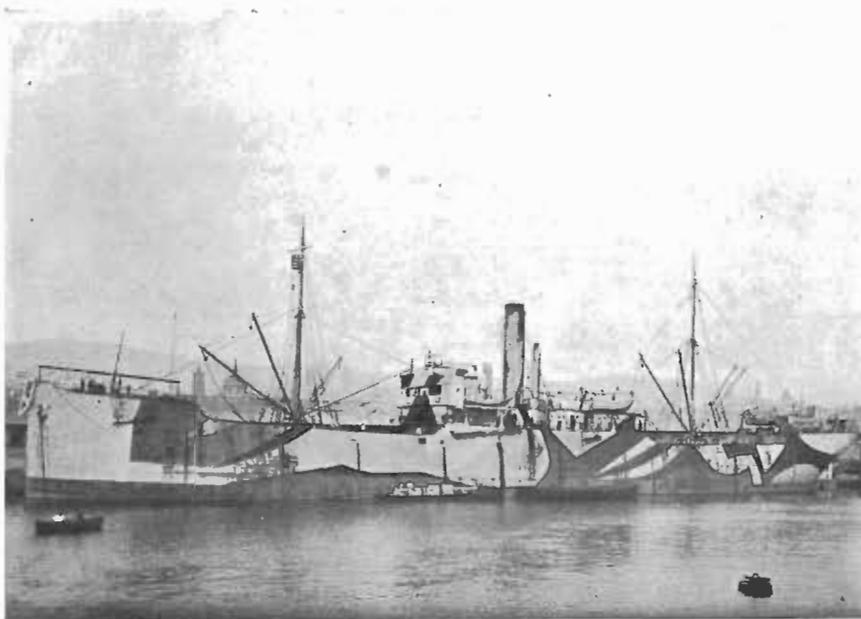


VAPOR "PROVENCE" COLOCADO EN CARENEROS PARA REPARAR LA AVERIA QUE LE PRODUJO UN TORPEDO





BUQUE INGLÉS "CONWAY" CON SU CASCO PINTADO CON DIBUJOS RAROS
PARA BURLAR LOS SUBMARINOS



BUQUE INGLÉS "DENBIGHSHIRE" PINTADO TAMBIÉN CON DIBUJOS EXTRAÑOS

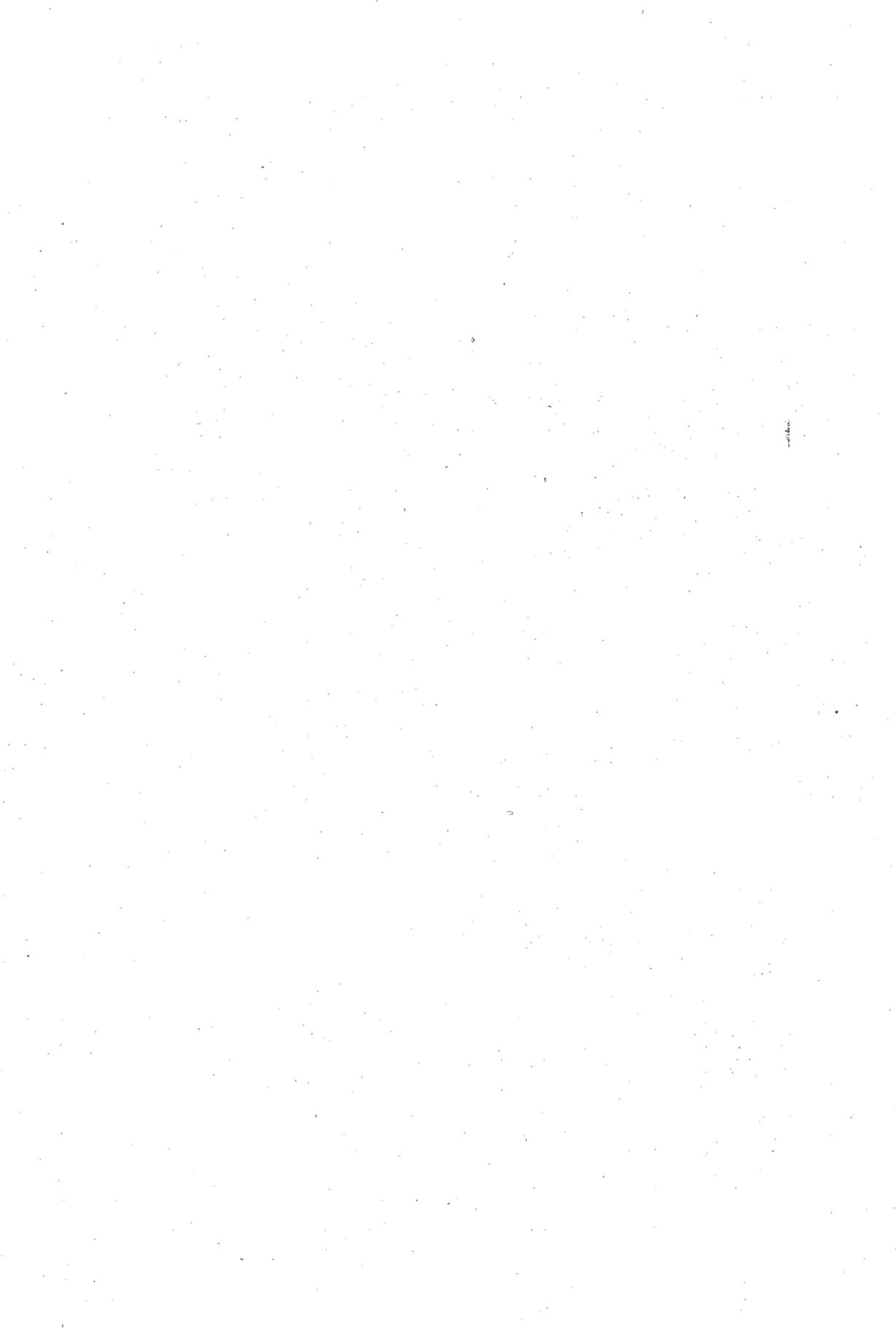




BUQUE "WESTERN BELLE" NORTEAMERICANO DE GRAN PORTE, ATRACADO AL MUELLE DE LA MURALLA



VAPOR NORTEAMERICANO "SAC-CITY" DE GRAN TONELAJE, ATRACADO AL MUELLE DE LA BARCELONETA, QUE SEGÚN REFERENCIAS SE CONSTRUYO EN MENOS DE TRES MESES



julio de 1918 se encontró, rastreando el fondo de la dársena del Morrot en busca de hierros que habían caído; en su virtud, la Autoridad de Marina, dispuso que debidamente custodiada se fondeara, en mar libre a unas 8 ó 10 millas del puerto, lejos de todo peligro.

Durante el año 1918 fueron en gran número los submarinos alemanes que pasaban cerca de estas costas para dar caza a los buques aliados que pasaban, y en varias ocasiones fué torpedeado algún vapor que pocas horas antes había salido del puerto. Resultaron ser muchos los buques torpedeados cerca de las costas del Norte frente del golfo de Rosas; algunos se hundieron en el fondo del mar, otros pudieron resistir y se refugiaron en algunos de los puertos próximos; entre ellos, se cuenta el vapor francés "Provence" que pudo llegar al puerto de Palamós, donde taponó la avería que más tarde fué reparada en nuestra dársena de carenado, según se ve en las fotografías que se acompañan.

En la mañana del día 21 de junio un submarino se acercó a menos de una milla de la entrada en el puerto o de la extremidad del rompeolas, haciendo algunas señales; salió uno de los Prácticos, y el Comandante del submarino le manifestó que tenía a bordo dos heridos, de ellos uno, que era el 2.º Comandante, con carácter grave por tener una herida en la mano que se le gangrenaba; a instancia de dicho Comandante se hizo cargo el Práctico del herido trasladándole, según órdenes recibidas, al "Princesa de Asturias" que estaba atracado al Sur del muelle de Barcelona; durante todo el día permaneció el submarino no lejos de la costa dando vueltas y al siguiente desapareció.

En el curso del mismo año 1918 afluyeron al puerto, llamando la atención, multitud de buques, en su mayoría ingleses, con los cascos pintados con dibujos raros para burlar la vigilancia que sobre ellos ejercían los submarinos alemanes; de tales dibujos dan clara idea las fotografías que acompañamos.

También incluimos otras fotografías de buques de gran porte que han venido al puerto durante el año pasado, llenos de mercancías generales para la descarga y preparados luego para cargar alguna especial; eran verdaderos cargo-boats y muchos de ellos norte-americanos.

Como consecuencia del estado anormal atravesado a fines de 1918 en que, como ya hemos dicho, hubo carencia de multitud de artículos de consumo y para la fabricación, teniendo que suspender los trabajos varias fábricas, vino más tarde la reacción, y a mediados de febrero llegaron varios buques con cargamento de algodón; hubo días que en los distintos muelles del puerto había más de 60.000 balas de distintas clases, dando idea la adjunta fotografía del depósito hecho durante la descarga de uno

de los buques en el muelle de España; posteriormente hubo afluencia de pieles, madera y otras mercancías; y para la mayoría de las otras que en gran cantidad llegan a este puerto, como son: carbón, trigo, etc., también los buques venían casi juntos presentándose bastantes dificultades para proporcionarles a todos sitio conveniente para la descarga.

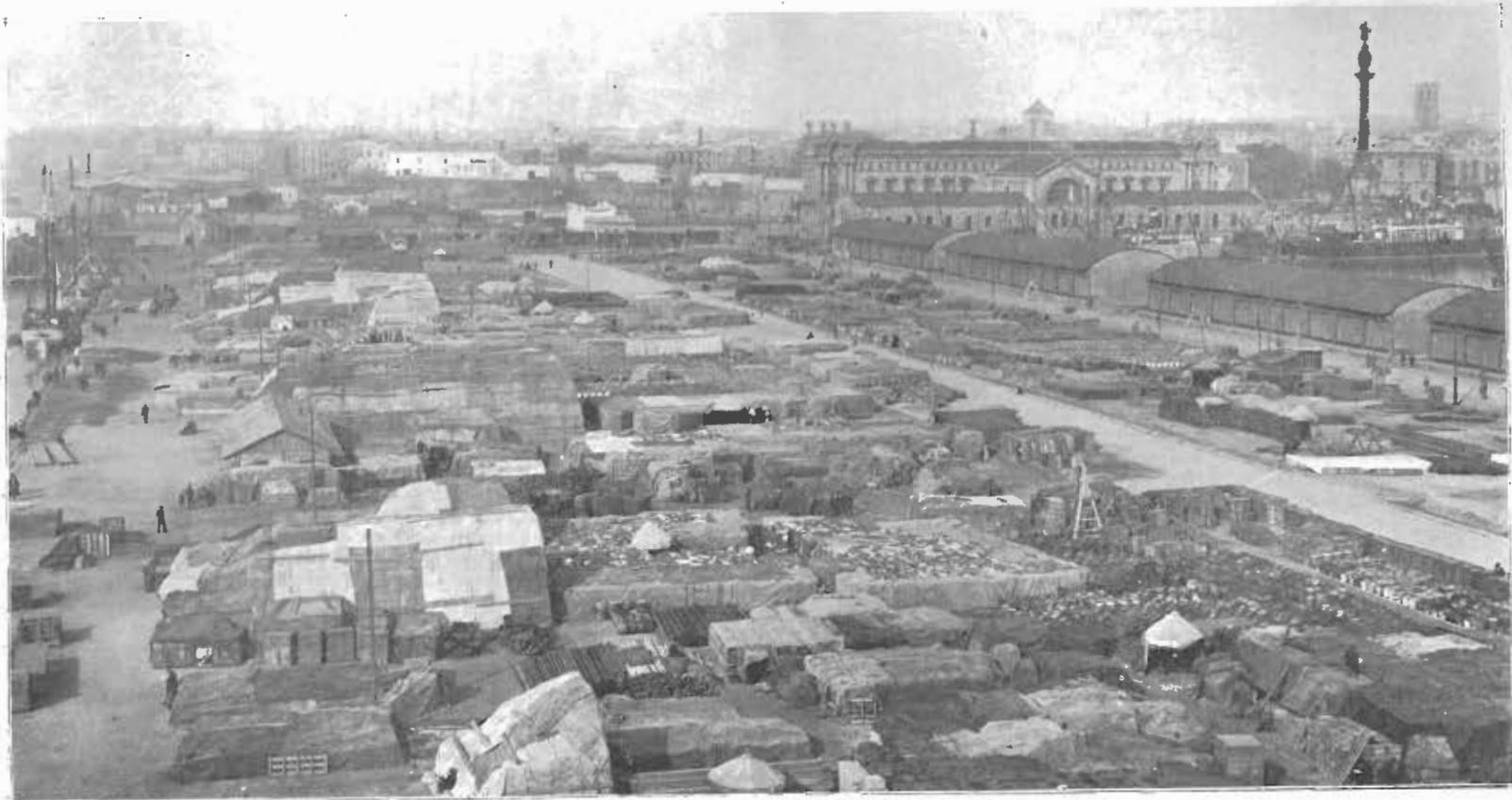
Además, con motivo de los conflictos de carácter social habidos durante el año pasado, y sobre todo en sus meses últimos, tuvimos en el puerto una gran aglomeración de mercancías por todos los muelles; por no hacer estadias los buques querían descargar con los medios de que disponían, y como por falta de transporte no se desalojaban los muelles, sufrimos unos días de verdadero agobio, y eso que fueron muchos los buques, según ya hemos dicho, que se trasladaron a Alicante, Tarragona, Palamós y otros puertos próximos, en donde también había mercancías depositadas por todas partes.

Asimismo, con motivo de la anormalidad existente en la población por el mal estado de la cuestión social, en los primeros meses del año pasado se concentraron en el puerto varios buques de guerra españoles, cuyas tripulaciones prestaron, junto con el personal del ejército, señalados servicios en épocas de huelgas generales para que no quedasen interrumpidos en la ciudad los de carácter preferente como: el alumbrado, abastecimiento de aguas, etc. En 19 de enero, se hallaban fondeados en distintos sitios del puerto los acorazados "Alfonso XIII" y "Pelayo" y el cañonero "Alvaro de Bazan"; los dos torpederos núms. 1 y 18; los cuatro submarinos españoles Peral, el A n.º 1 Monturiol, el A n.º 2 Cosme García y el n.º 3, existiendo además el submarino alemán U. C. 74. Pocos días después en febrero, llegaron el crucero "Extremadura" y el contratorpedero "Villamil", y más tarde relevándose con alguno de los anteriores el acorazado "España" y el cazatorpedero "Osado". Muchos de ellos aprovecharon la ocasión para limpiar sus fondos y hacer las oportunas reparaciones en la dársena de carenado con el Dique flotante, según indicamos al tratar de la explotación de este aparato.

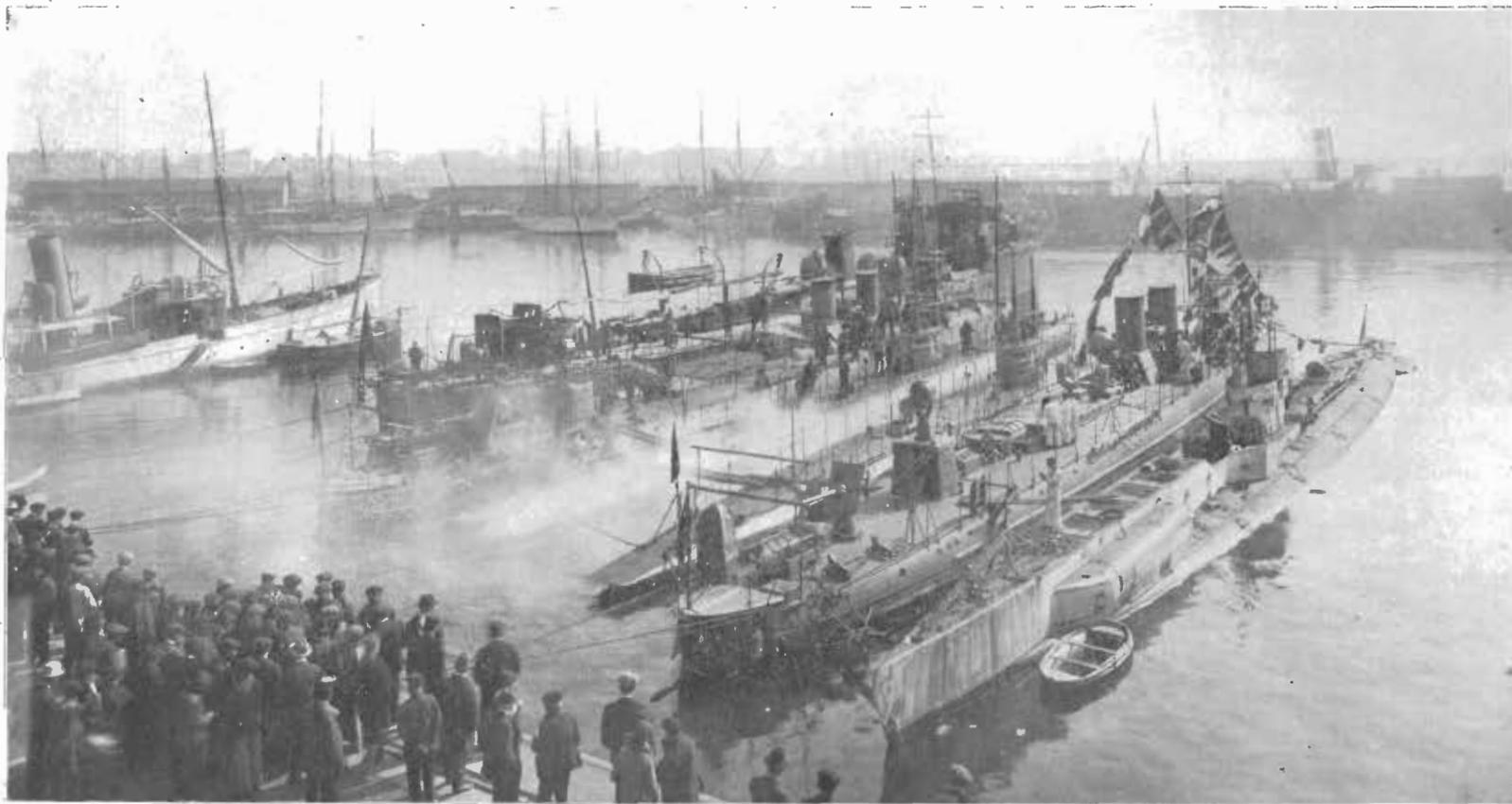
La fotografía que acompañamos representa un grupo numeroso de estos buques de guerra fondeados de punta en el muelle de la Muralla, frente al paso llamado de Medinaceli.



DESCARGA Y DEPÓSITO DE 22,000 BALAS DE ALGODÓN DEL VAPOR "JÓPITER" EN EL MUELLE DE ESPAÑA



AGLOMERACIÓN DE MERCANCIAS EN EL MUELLE DE BARCELONA EN DICIEMBRE DE 1909



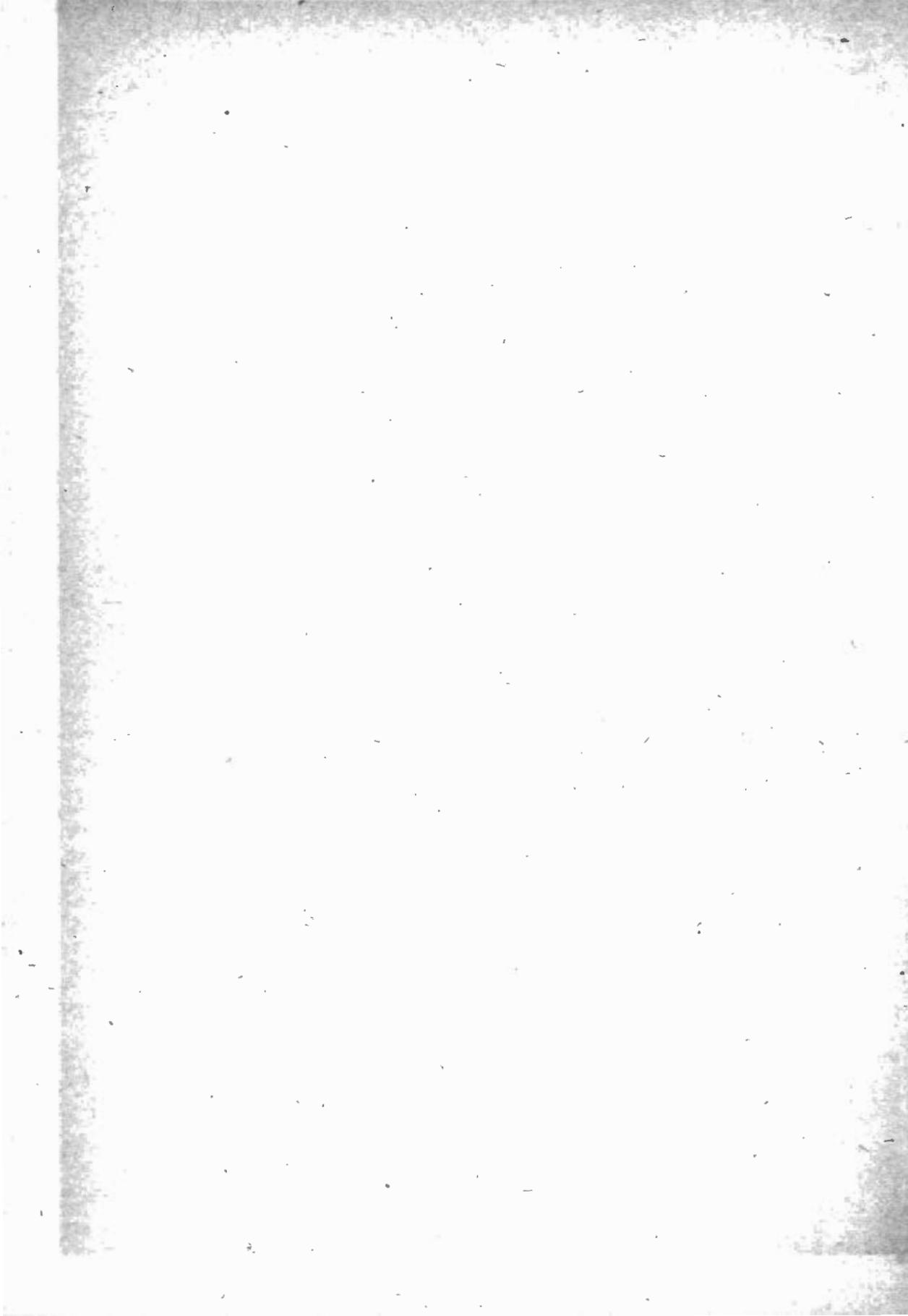
GRUPO DE BUQUES ATRACADOS DE PUNTA AL MUELLE DE LA MURALIA EN MARZO DE 1919

SUBMARINO ALEMAN U. C. 74
TORPEDERO ESPAÑOL, N.º 1
SUBMARINO ESPAÑOL, A. 2
" " A. 3
TORPEDERO ESPAÑOL, N.º 18
CONTRATORPEDERO "VILLAMIL"

Proyectos, liquidaciones, presupuestos, estudios diversos e informes de alguna importancia redactados por esta Dirección técnica, durante los dos años 1918 y 1919 :: :: :: ::

Para dar idea de la labor realizada por esta Dirección durante los dos últimos años que se comprenden en esta Memoria, se acompañan a continuación dos estados. Contiene el 1.º una relación detallada de los proyectos, liquidaciones y presupuestos formulados, consignando el título de los mismos, las fechas de su redacción y de la aprobación Superior, el importe de sus presupuestos, sea por administración, por contrata o por concurso, y las observaciones a ellos pertinentes.

En el 2.º estado se han anotado los estudios varios que se han hecho y los informes de alguna importancia que se han emitido a petición de la Junta o de la Superioridad; todo ello aparte de los trabajos corrientes, de las cuentas mensuales y de las relaciones y cuentas diarias inherentes a los servicios públicos retribuidos.



PROYECTOS, LIQUIDACIONES Y PRESUPUESTOS, REDACTADOS POR ESTA DIRECCION DURANTE LOS AÑOS 1918 Y 1919

DESIGNACION	FECHAS				IMPORTE DE LOS PRESUPUESTOS		OBSERVACIONES
	De redacción		De aprobación		Por adminis- tración Pesetas	Por contrata o concurso Pesetas	
AÑO 1918							
Proyecto de adoquinado de varias zonas del muelle de Barcelona	5 enero	1918	23 febrero	1918	188,006'02	209,909'62	Aprobada la ejecución del proyecto por contrata, se dispuso luego que se hiciera por administración. Suspendida la terminación de las obras por algún tiempo.
Modificaciones al pliego de bases para la junta rápida flexible entre las secciones 1.ª y 2.ª del Dique flotante y deponente	5 enero	1918	2 febrero	1918	"	"	Pendiente de ejecución por admón.
Proyecto de reparación de las cámaras laterales del gran costado de la 1.ª Sección del Dique flotante y deponente	10 septbre.	1918	12 noviembre	1918	24,862'75	"	Terminado.
Presupuesto para la conservación de las obras y explotación de los servicios de este puerto, durante el año 1919	14 septbre.	1918	7 enero	1919	2.098,099'95	"	Terminado.
Proyecto de reparación de las pontonas de la 1.ª Sección del Dique flotante y deponente	23 septbre.	1918	13 noviembre	1918	24,785,92	"	Terminado.
Proyecto de reparación de los flotadores de la 1.ª Sección del Dique flotante y deponente	5 octubre	1918	12 noviembre	1918	24,980'79	"	Terminado.
Liquidación de las obras de adoquinado de algunas zonas de los muelles de Poniente y de Costa	21 octubre	1918	28 enero	1919	"	4,669'84	Devuelto el saldo de la liquidación y la fianza.
AÑO 1919							
Proyecto de edificio para la Junta e Inspección de emigración en este puerto.	20 enero	1919	"	"	"	42,371'51	Pendiente de reforma.
Proyecto de edificio para Comandancia de Marina	8 febrero	1919	"	"	"	241,541'32	Pendiente de aprobación.
Proyecto de las obras complementarias para la distribución de la Zona de servicio del muelle de Barcelona	24 febrero	1919	12 junio	1919	44,009'01	4.053,841'68	La parte de obras por contrata se ha dividido en dos grupos para la subasta.
Presupuesto adicional al de Conservación y explotación para aumentar los jornales al personal	20 marzo	1919	29 abril	1919	226,244'16	"	Terminado.
Estudio para el utilado mecánico de los muelles de España, de Atarazanas y de Barcelona	19 abril	1919	10 diciembre	1919	659,835'48	3.451,400'00	Hay una parte por administración y otra por contrata.
Proyecto de las obras complementarias para la distribución de la Zona de servicio del muelle de España.	10 julio	1919	"	"	"	1.325,661'71	Pendiente de aprobación Superior.
Estudio para adaptar el proyecto de obras complementarias para la distribución de la Zona de servicio del muelle de Barcelona a fin de sacarlo a subasta en dos grupos de obras.	16 julio	1919	2 octubre	1919	42,727'20	2.051,517'74 2.002,323'94	Pendiente de ejecución.
Presupuesto para la conservación de las obras y explotación de los servicios de este puerto durante el año 1920	15 septbre.	1919	"	"	2.477,207'37	"	Pendiente de aprobación Superior.
Proyecto de reparación extraordinaria de la cámara Esperanza de 80 toneladas	25 septbre.	1919	"	"	49,507'94	"	Pendiente de aprobación Superior.
Proyecto de las obras complementarias en la prolongación del dique del Este	20 diciembre	1919	"	"	339,379'61	378,165'85	Pendiente de aprobación Superior con los dos presupuestos para la resolución del que convenga.

ESTUDIOS VARIOS E INFORMES DE IMPORTANCIA
FORMULADOS POR ESTA DIRECCION
DURANTE LOS AÑOS 1918 Y 1919

Año 1918

- 24 enero Memoria sobre el estado y progreso de las obras y la marcha de los servicios comerciales de este puerto, durante los años 1916 y 1917.
- 23 febrero.... Informe sobre la instancia presentada por el representante de la Contrata de las obras de Prolongación y reforma del dique del Este, reclamando una indemnización por daños y perjuicios por no haber podido utilizar las canteras del Morrot de la montaña de Montjuich para dichas obras.
- 1 abril Informe acerca de la instancia elevada por el Consorcio del Depósito Franco a la Junta solicitando los terrenos del muelle del Contradique para las instalaciones del mismo.
- 16 abril Datos remitidos al Servicio Central de Puertos y Faros para el estudio de un plan económico para terminar las obras de este Puerto, sobre la base de realizar un empréstito extraordinario para la ejecución de obras públicas.
- 16 abril Informe acerca de la R. O. de 15 de marzo pasado aprobatoria del proyecto de Distribución provisional de la Zona de servicio del muelle Nuevo y de los terrenos colindantes con la playa de la mar Vieja.
- 23 abril Datos solicitados por el Servicio Central de Puertos y Faros relativos a estadística y tráfico del puerto.
- 3 mayo Informe relativo a la instancia del contratista de las obras de Distribución provisional de la Zona de servicio de los muelles de España y de Barcelona, solicitando una nueva prórroga para terminar las de su contrata.
- 7 mayo Datos varios remitidos al Servicio Central de Puertos y Faros.
- 13 julio Informe acerca de la orden de la Dirección General de obras públicas, relativa a la liquidación de las obras de la Prolongación y reforma del dique del Este.
- 18 septiembre. Plan de obras nuevas para 1919.

- 12 octubre ... Informe relativo a las peticiones formuladas a la Junta y a esta Dirección por el Sindicato de trabajadores de estas obras.
- 8 noviembre. Plan general de obras para terminar el puerto, basado en los acuerdos tomados en la Asamblea celebrada en el Ministerio de Fomento el 19 de septiembre pasado.

Año 1919

- 13 enero Informe referente a la agrupación de los viveros de me-gillones en el Puerto, en el expediente incoado en Marina a petición de los dueños de los mismos.
- 16 enero Datos solicitados por el Servicio Central de Puertos y Faros acerca de los gastos ocurridos en la conservación de las obras y explotación de los servicios durante los últimos años.
- 22 enero Informe acerca de la instancia elevada a la Superioridad por el contratista de las obras de Distribución provisional de la Zona de servicio de los muelles de España y de Barcelona, solicitando la recepción de las obras ejecutadas y que luego se practique la oportuna liquidación de las mismas.
- 24 febrero.... Informe acerca de la petición del Club de Natación "Barcelona" para construir una piscina próxima a las demás instalaciones del Club.
- 16 abril Estudio de un reglamento para el servicio de los guarda muelles.
- 7 junio Informe relativo a la petición de una instalación flotante para depósito de carbones minerales.
- 26 agosto..... Datos remitidos al Servicio Central de Puertos y Faros acerca del tráfico, recaudación, ingresos, etc. en el Puerto durante los últimos años.
- 27 agosto..... Datos enviados al mismo Servicio Central acerca de las características principales del Puerto.
- 28 agosto..... Estudio relativo a un programa mínimo de las obras a realizar en el Puerto solicitado por la Superioridad.
- 2 septiembre. Datos varios remitidos al Centro Superior, relativos al año 1918.
- 18 septiembre. Plan de obras para el año 1920.

- 22 septiembre. Informe acerca del Proyecto de emplazamiento de un paseo marítimo en esta ciudad según expediente incoado por el Excmo. Ayuntamiento.
- 31 octubre.... Estudio acerca de la revisión de los precios unitarios de la contrata de las obras de distribución provisional de la Zona de servicio de los muelles de España y de Barcelona.
- 6 diciembre.. Informe relativo a la unificación y prórroga de las concesiones de los establecimientos de baños situados en la playa de la mar Vieja, solicitadas por la Sociedad que los explota.

Planes anuales de obras

En cumplimiento de un precepto reglamentario, consignado en el apartado 1.º del artículo 60 del Reglamento general de las Juntas de Puertos, esta Dirección ha venido redactando, durante el mes de septiembre de cada año, el plan anual de obras nuevas para el siguiente, a fin de que sea aprobado por el Centro Superior.

Por R. O. de 13 de enero último y en virtud de que en el artículo 1.º de la Ley de presupuestos de 31 de diciembre de 1918, se fija la duración de los años económicos a partir de 1.º de abril, se resolvió que dichos planes de obras junto con los económicos de las Juntas, sean sometidos por estas a las Jefaturas dentro de la primera quincena de enero; por lo tanto, esta Dirección deberá formularlos en el mes de diciembre para su entrega a la Junta en fecha oportuna.

A continuación incluimos los estados relativos a los presupuestos para las citadas obras nuevas en cada uno de los dos años 1919 y 1920, cuyos estados forman parte de los respectivos planes anuales, y por ellos podrá hacerse cargo del sinnúmero de obras que tenemos en ejecución y en proyecto.

OBRAS PÚBLICAS

JUNTA DEL PUERTO DE BARCELONA

PLAN ECONÓMICO PARA EL AÑO 1919

PRESUPUESTO DE OBRAS EN CURSO DE EJECUCIÓN

DESIGNACIÓN DE LAS OBRAS	Sistema de ejecución	Presupuesto aprobado — Pesetas	Importe aproximado de las obras		OBSERVACIONES
			Realizadas hasta fin del año 1918 — Pesetas	Que podrán ejecutarse en el año 1919 — Pesetas	
POR ADMINISTRACIÓN					
Obras urgentes y necesarias para defensa de las existentes en el rompeolas de Levante.	Por admón.	374,775'73	130,000'00	240,000'00	En curso de ejecución
Muelle de Cataluña.	"	745,191'56	740,391'83	4,750'00	Id. id.
Distribución de la zona marítima en el muelle de la Barceloneta.	"	638,510'88	610,238'57	10,000'00	Id. id.
Distribución de la zona marítima en el muelle de la Muralla.	"	717,819'60	654,738'46	42,500'00	Id. id.
Distribución de la zona marítima en el muelle de Atarazanas.	"	215,493'40	107,930'80	30,000'00	Id. id.
Derribo de los almacenes del muelle Nuevo.	"	27,697'36	18,099'85	2,000'00	Id. id.
Obras complementarias de defensa de la zona marítima en la playa de la Mar Vieja (2. ^a etapa).	"	21,609'22	13,450'52	8,100'00	Id. id.
Distribución de los muelles de la dársena del Dique flotante. — Edificios emplazados en el muelle de Cataluña.	"	183,025'56	181,500'00	1,500'00	Id. id.
Limpia, recorrido y reparación de la 1. ^a sección del Dique flotante y dependiente.	"	24,886'90	22,000'00	2,800'00	Id. id.
Reparación de las cámaras laterales del gran costado de la 1. ^a sección del Dique flotante.	"	24,862'75	2,800'00	22,000'00	En estudio
Reparación de las pontonas de la 1. ^a sección del Dique flotante y dependiente.	"	24,785'92	2,000'00	22,700'00	En estudio
Reparación de los flotadores de la 1. ^a sección del Dique flotante y dependiente.	"	24,980'79	2,500'00	22,400'00	En estudio
Ampliación y mejora del servicio de retretes y urinarios.	"	24,858'82	18,000'00	6,800'00	En curso de ejecución
Reforma y ampliación de la actual red de tuberías para el abastecimiento de agua en el puerto.	"	24,676'43	22,000'00	2,650'00	Id. id.
POR CONTRATA					
Prolongación y reforma del Dique del Este.	Por contrata	21.162,351'02	19.533,782'81	1.069'57	La contrata fué rescindida.—Es el saldo de la liquidación.
Distribución provisional de la zona de servicio de los muelles de España y de Barcelona.	"	1.297,419'46	900,000'00	60,000'00	En curso de ejecución
Adoquinado de algunas zonas de los muelles de Poniente y de Costa.	"	(*) 222,503'00	220,000'00	2,500'00	Es el saldo aproximado de la liquidación.
Adoquinado de varias zonas del muelle de Barcelona.	"	209,909'62	40,000'00	165,000'00	Pendiente de subasta
			SUMA. . .	646,769'57	
POR ADMINISTRACIÓN					
OBRAS NUEVAS QUE HAN DE EMPRENDERSE					
Obras complementarias de las existentes en el rompeolas de Levante.	Por admón.	(*) 200,000'00	0'00	50,000'00	En estudio
Distribución provisional del muelle Nuevo.	"	24,375'08	0'00	24,350'00	Pendiente de ejecución
Reparación de un trozo de la alineación recta del antiguo Dique del Este.	"	24,883'79	0'00	24,850'00	Id. id.
Cobertizo para la zona central de la primera alineación del muelle de España.	"	178,683'51	0'00	120,000'00	Id. id.
Obras complementarias a las del concurso de la 4. ^a sección del Dique flotante para ampliar el servicio de carenado.	"	7,428'30	0'00	3,700'00	Id. id.
POR CONTRATA					
Distribución provisional del muelle Nuevo.	Por contrata	236,444'51	0'00	100,000'00	Id. id.
Construcción de un gánguil metálico para el tren de limpia.	"	41,539'52	0'00	41,500'00	Pendiente de subasta
Obras complementarias para la distribución del muelle de Barcelona.	"	(*) 2.000,009'00	0'00	300,000'00	En estudio
Cobertizos y obras complementarias para la distribución del muelle de España.	"	(*) 1.550,000'00	0'00	250,000'00	Id. id.
Instalación del servicio de grúas hidráulicas en el muelle de España.	"	(*) 500,000'00	0'00	150,000'00	Id. id.
POR CONCURSO					
Adquisición y montaje de una junta rápida flexible de enlace entre las secciones 1. ^a y 2. ^a del Dique flotante.	Por concurso	45,400'00	0'00	22,700'00	
			SUMA. . .	1.087,100'00	

RESUMEN

	Pesetas
Obras en curso de ejecución.	646,769'57
Obras nuevas que se han de emprender.	1.087,100'00
TOTAL. . .	1.733,869'57

(*) Es el presupuesto aproximado.
 (**) Es la cantidad líquida del remate.

OBRAS PÚBLICAS

JUNTA DEL PUERTO DE BARCELONA

PLAN ECONÓMICO PARA EL AÑO 1920

PRESUPUESTO DE OBRAS

DESIGNACIÓN DE LAS OBRAS	Sistema de ejecución	Presupuesto aprobado o por aprobar — Pesetas	Importe aproximado de las obras		OBSERVACIONES
			Realizadas hasta fin del año 1919 — Pesetas	Que podrán ejecutarse en el año 1920 — Pesetas	
POR ADMINISTRACIÓN					
OBRAS EN CURSO DE EJECUCIÓN					
Obras urgentes y necesarias para defensa de las existentes en el rompeolas de Levante.	Por admón.	374,775'73	280,000'00	94,500'00	En curso de ejecución
Muelle de Cataluña	"	745,191'56	740,391'83	4,750'00	Suspendidas durante algún tiempo
Derribo de los almacenes del muelle Nuevo	"	27,697'36	18,099'85	2,500'00	Id. íd.
Obras complementarias de defensa de la zona marítima de la playa de la Mar Vieja (2.ª etapa).	"	21,609'22	13,450'52	8,100'00	Id. íd.
Distribución de la zona marítima en el muelle de la Barceloneta	"	638,510'88	610,238'57	10,000'00	Id. íd.
Distribución de la zona marítima en el muelle de la Muralla	"	717,819'60	654,738'46	50,000'00	Id. íd.
Distribución de la zona marítima en el muelle de Atarazanas	"	215,493'40	107,930'80	30,000'00	Id. íd.
Reforma y ampliación de la actual red de tuberías para el abastecimiento de aguas en el puerto	"	24,676'43	21,664'34	3,000'00	En curso de ejecución
Adoquinado de varias zonas del muelle de Barcelona	"	188,006'02	171,629'65	16,300'00	Id. íd.
Cobertizo en la zona central de la primera alineación del muelle de España.	"	178,683'51	30,000'00	148,500'00	Id. íd.
Adquisición y montaje de una junta rápida flexible de enlace entre las secciones 1.ª y 2.ª del Dique flotante	"	45,400'00	10,000'00	35,400'00	Id. íd.
Obras complementarias a las del concurso de la 4.ª sección del Dique flotante para ampliar el servicio de carenado	"	7,428'30	3,714'15	3,714'15	Id. íd.
			SUMA.	406,764'15	
Distribución provisional de la zona de servicio de los muelles de España y de Barcelona	Por contrata	1.297,419'46	897,400'95	125,000'00	Pendiente de revisión de precios y liquidación
POR CONTRATA					
POR ADMINISTRACIÓN					
OBRAS NUEVAS QUE SE HAN DE EMPRENDER					
Obras complementarias en el rompeolas de Levante	Por admón.	200,000'00	0'00	60,000'00	En estudio
Distribución provisional del muelle Nuevo	"	24,375'08	0'00	24,350'00	Pendiente de ejecución
Reparación de un trozo de la alineación recta del antiguo Dique del Este.	"	24,883'79	0'00	24,850'00	Id. íd.
Reparación y arreglo de la cábría flotante de 80 toneladas	"	50,000'00	0'00	50,000'00	En estudio
Reparación y arreglo de la 2.ª sección del Dique flotante y deponente	"	49,952'67	0'00	49,900'00	Pendiente de ejecución
Obras complementarias para la íd. íd. íd.	"	49,500'00	0'00	49'500'00	En estudio
Utilado mecánico de los muelles de España, de Atarazanas y de Barcelona	"	659,835'48	0'00	100,000'00	Pendiente de aprobación
Obras complementarias para la distribución de la zona de servicio del muelle de Barcelona.	"	44,009'01	0'00	0'00	Id. íd.
			SUMA.	358,600'00	
Distribución provisional del muelle Nuevo	Por contrata	236,444'51	0'00	100,000'00	Pendiente de subasta
Construcción de un gánguil metálico para el tren de limpia.	"	41,539'52	0'00	41,500'00	Id. íd.
Edificio para la Junta e Inspección de Emigración.	"	42,371'51	0'00	42,350'00	Pendiente de segunda subasta
Edificio para la Comandancia de Marina.	"	241,541'32	0'00	180,000'00	Pendiente de aprobación
Obras complementarias para la distribución de la Zona de servicio del muelle de Barcelona.	"	2.051,517'74	0'00	200,000'00	Id. íd.
Obras complementarias para la distribución de la Zona de servicio del muelle de España	"	2.002,323'94	0'00	0,00	
Obras complementarias para la distribución de la Zona de servicio del muelle de España	"	1.325,661'71	0'00	100,000'00	Id. íd.
			SUMA.	663,850'00	
Utilado mecánico de los muelles de España, de Atarazanas y de Barcelona.	Por concurso	3.451,400'00	0'00	200,000'00	Id. íd.
			SUMA TOTAL.	1.754,214'15	

RESUMEN

	Pesetas
Obras en curso de ejecución.	531,764'15
Obras nuevas que se han de emprender.	1.222,450'00
TOTAL.	1.754,214'15

Obras en estudio

Plan general formulado en noviembre de 1918

En las Memorias anteriores hemos dado cuenta de los distintos planes generales de obras para terminar el puerto formulados por orden de la Superioridad, siempre que se ha tratado de obtener por el Ministerio de Fomento un crédito extraordinario para la ejecución de obras públicas.

En la presente debemos hacer constar que en octubre de 1918 y en virtud de los acuerdos adoptados en la Asamblea celebrada en dicho Ministerio en 19 de septiembre anterior por los representantes de las Juntas e Ingenieros Directores de varios puertos, ordenó el Centro Superior que con toda urgencia se redactase un plan de obras nuevas para terminar el puerto con objeto de que sirviera de base a los proyectos que se proponía llevar a cabo el entonces Ministro de Fomento Excmo. Sr. D. Francisco Cambó.

Formulado dicho estudio, sin pérdida de tiempo, se remitió en 8 de noviembre siguiente, conteniendo una extensa Memoria general con sus estados anejos y un plano general del puerto y además 22 anteproyectos de otras tantas obras con sus correspondientes Memoria, planos y presupuesto.

En dicha Memoria general, además de reseñar los antecedentes oportunos, se justifica debidamente el plan adoptado para ir terminando el puerto, con el concurso, para determinadas obras, de entidades comerciales ajenas a la Junta, análogamente a lo que se practica en el extranjero. Para dar una idea del mismo y no hacer interminable este escrito, acompañamos a continuación cuatro estados en los que se detallan las obras nuevas con sus presupuestos y plazos de ejecución, las cuales pueden verse marcadas en la hoja n.º 5 de los planos que se incluye al final. Dichas obras son en su mayoría de gran importancia y han de convertir sin duda a nuestro puerto en un gran centro marítimo del Mediterráneo, debiendo citar: la ampliación de la dársena de carenado con el Dique flotante y deponente y la electrificación del funcionamiento de este aparato; el rompeolas de Poniente; la instalación de Silos o grandes depósitos para cereales en el muelle de San Beltrán; la reforma y ampliación de este muelle; el utilado general de los nuevos, y la creación de una gran factoría naval en los terrenos de la prolongación del muelle de Costa.

Durante el año último, se han sometido a la sanción de la Superioridad, obteniendo algunos de ellos la necesaria aprobación, varios de los estudios contenidos en dicho plan general, según ya hemos consignado al

principio de la Memoria al tratar de las obras de nueva construcción; en el presente y sucesivos nos iremos ocupando de las demás hasta completar la relación de las obras, cuyos proyectos reseñaremos en las Memorias siguientes, que será en ocasión más oportuna.

OBRAS PÚBLICAS
JUNTA DEL PUERTO DE BARCELONA

PLAN ECONÓMICO PARA EL AÑO 1919

PRESUPUESTO DE OBRAS EN CURSO DE EJECUCIÓN

DESIGNACIÓN DE LAS OBRAS	Presupuesto aprobado — Pesetas	Importe aproximado de las obras que habrán de realizarse a partir de 1.º de Enero de 1919 — Pesetas	PLAZO PARA TERMINAR
<u>POR ADMINISTRACIÓN</u>			
Obras urgentes y necesarias para defensa de las existentes en el rompeolas de Levante	374,775'73	240,000'00	1 año
Muelle de Cataluña	745,191'56	4,750'00	1 año
Distribución de la zona marítima en el muelle de la Barceloneta.	638,510'88	28,000'00	2 años
Distribución de la zona marítima en el muelle de la Muralla	717,819'60	43,000'00	2 años
Distribución de la zona marítima en el muelle de Atarazanas.	215,493'40	107,000'00	2 años
Derribo de los almacenes del muelle Nuevo	27,697'36	9,500'00	2 años
Obras complementarias de defensa de la zona marítima en la playa de la Mar Vieja (2.ª etapa).	21,609'22	8,100'00	2 años
Limpia, recorrido y reparación de la 1.ª Sección del Dique flotante y deponente	24,886'90	4,000'00	1 año
Reparación de las cámaras laterales del gran costado de la 1.ª Sección del Dique flotante y deponente.	24,862'75	22,000'00	1 año
Reparación de las pontonas de la 1.ª Sección del Dique flotante y deponente.	24,785'92	20,000'00	1 año
Reparación de los flotadores de la 1.ª Sección del Dique flotante y deponente.	24,980'79	22,000'00	1 año
Ampliación y mejora del servicio de retretes y urinarios	24'858'82	2,000'00	1 año
Reforma y ampliación de la actual red de tuberías para el abastecimiento de aguas en el puerto	24,676'43	2,600'00	1 año
<u>POR CONTRATA</u>			
Prolongación y reforma del dique del Este	21.162,351'02	1,100'00	1 año (es el saldo aproximado de la liquidación).
Distribución provisional de la zona de servicio de los muelles de España y de Barcelona	1,297,419'46	80,000'00	1 año (es el saldo aproximado de la liquidación).
Adoquinado de algunas zonas de los muelles de Poniente y de Costa	222,503'00	4,700'00	1 año (es el saldo aproximado de la liquidación).
Adoquinado de varias zonas del muelle de Barcelona.	209,909'62	200,000'00	1 año
	SUMA.	798,750'00	

OBRAS, CON PROYECTO APROBADO, QUE HAN DE EJECUTARSE

<u>POR ADMINISTRACIÓN</u>			
Obras complementarias de las existentes en el rompeolas de Levante (en estudio).	200,000'00	200,000'00	2 años
Distribución provisional del muelle Nuevo	24,375'08	24,000'00	1 año
Reparación de un trozo de la alineación recta del antiguo Dique del Este.	24,883'79	24,500'00	1 año
Cobertizo para la zona central de la 1.ª alineación del muelle de España.	178,683'51	178,000'00	2 años
Obras complementarias a las del concurso de la 4.ª sección del Dique flotante para ampliar el servicio de carenado.	7,428'30	7,400'00	2 años
<u>POR CONTRATA</u>			
Distribución provisional del muelle Nuevo	236,444'51	230,000'00	2 años
Construcción de un gánguil metálico para el tren de limpia	41,539'52	41,500'00	1 año
<u>POR CONCURSO</u>			
Adquisición y montaje de una junta rápida flexible de enlace entre las secciones 1.ª y 2.ª del Dique flotante	45,400'00	45,400'00	2 años
	SUMA.	750,800'00	

RESUMEN

	Pesetas
Obras en curso de ejecución	798,750'00
Obras, con proyecto aprobado, que han de ejecutarse.	750,800'00
TOTAL.	1,549,550'00

OBRAS PÚBLICAS

JUNTA DE OBRAS DEL PUERTO DE BARCELONA

OBRAS NECESARIAS Y DE CARÁCTER URGENTE

Plazo máximo de ejecución - 12 años, de 1919 a 1930 ambos inclusive

Núm.	DESIGNACION DE LAS OBRAS	Sistema de ejecución	Presupuesto aproximado — Pesetas
	(A) OBRAS EXTERIORES		
1	Rompeolas de Poniente	Por contrata	6.280,000'00
	(B) OBRAS INTERIORES		
	(a) Para cumplimentar las necesidades del tráfico comercial		
2	Obras complementarias para la distribución de la zona de servicio del muelle de Barcelona.	Por contrata y por administración	3.575,000'00
3	Obras complementarias para la distribución de la zona de servicio del muelle de España	Por contrata	992,000'00
4	Instalación del servicio de grúas hidráulicas en el muelle de España	Por administración	676,000'00
5	Suministro, montaje e instalación de 25 grúas eléctricas de portal de 1 1/2 a 3 toneladas de potencia, en los muelles de España, de Atarazanas y de Barcelona	Por concurso	2.500,000'00
6	Suministro, montaje e instalación de 13 grúas eléctricas de portal; tres de 50, 20 y 10 toneladas respectivamente, y diez de 1 1/2 a 3 toneladas, para diversos muelles.	Por concurso	1.450,000'00
7	Reforma y ampliación del muelle de San Beltrán, incluso pavimentos y desagües	Por contrata	3.447,000'00
8	Obras complementarias de la distribución de la zona de servicio del muelle de San Beltrán	Por contrata	2.285,000'00
	(b) para limpiar, reparar y construir buques		
9	Ampliación y reforma de la instalación del Varadero público.	Por administración	423,000'00
10	Electrificación de la fuerza para la maniobra de las 4 Secciones del Dique flotante y deponente	Por administración	670,000'00
11	Adquisición de una 5.ª Sección para el Dique flotante y deponente	Por concurso	1.000,000'00
12	Ampliación de la dársena de careneros para el servicio del Dique flotante y deponente	Por contrata	4.250,000'00
13	Dique seco de carena, para buques de 240 metros de eslora	Por contrata o por concurso	9.610,000'00
	(c) complementarias y accesorias		
14	Edificio para Comandancia de Marina	Por contrata	215,000'00
15	Instalación definitiva del alumbrado de la boca del puerto	Por administración	167,000'00
	(C) ARTEFACTOS PARA LAS OBRAS Y SERVICIOS ESPECIALES		
16	Adquisición de una draga de rosario con dos gánguiles y de una draga de succión completa	Por concurso	1.500,000'00
17	Adquisición de una cámbria flotante de 50 toneladas.	Por concurso	340,000'00
	TOTAL		39.380,000'00

OBRAS PÚBLICAS
JUNTA DE OBRAS DEL PUERTO DE BARCELONA.

OBRAS NECESARIAS PERO MENOS URGENTES

Plazo de ejecución tres años - de 1931 a 1933 ambos inclusive

NÚMERO	DESIGNACIÓN DE LAS OBRAS	Sistema de ejecución	PRESUPUESTO APROXIMADO — Pesetas
	(B) OBRAS INTERIORES		
	<i>(a) para cumplimentar las necesidades del tráfico comercial</i>		
18	Obras complementarias de la distribución de la zona de servicio de los muelles de Poniente, de Costa del Morrot y del Contradique . . .	Por contrata	1.329,000'00
19	Utilado de los muelles de la dársena del Dique flotante y deponente . . .	" "	1.203,000'00
20	Muelle adosado al rompeolas de Levante y a su espigón.	" "	5.143,000'00
21	Utilado del muelle adosado al rompeolas de Levante y a su espigón . . .	Por administración	665,000,00
	(C) ARTEFACTOS PARA OBRAS Y SERVICIOS ESPECIALES		
22	Adquisición de una cábría flotante de 120 toneladas	Por concurso	450,000'00
	TOTAL		8.790,000'00

PUERTO DE BARCELONA

RESUMEN GENERAL DE LOS GASTOS POR OBRAS

	IMPORTE — Pesetas
1.º Grupo.—Obras en curso de ejecución o con proyecto aprobado (plazo de ejecución.—2 años)	1.549,550'00
2.º Grupo.—Obras de carácter urgente (plazo de ejecución máximo.—12 años)	39.380,000'00
3.º Grupo.—Obras necesarias pero menos urgentes (plazo de ejecución.—3 años)	8.790,000'00
TOTAL	49.719,550'00

o sea, 50.000,000'00 de pesetas en números redondos.

Programa mínimo de las obras necesarias y de carácter urgente en el puerto

En agosto del pasado año, por orden e instrucciones del Servicio Central de Puertos y con objeto de que sirviera de base al proyecto de ley para el fomento de la riqueza nacional, realizable durante el período de 1920 al 1930, que quería presentar a la sanción de las Cortes el entonces Ministro de Fomento Excmo. Sr. D. Abilio Calderón, se redactó por esta Dirección un programa mínimo de las obras que considerábamos necesarias y de carácter urgente, concretándolo en unos planos y notas y en un estado con la relación de obras y sus presupuestos, que es el que a continuación se acompaña.



OBRAS PÚBLICAS

JUNTA DEL PUERTO DE BARCELONA

PROGRAMA MÍNIMO DE LAS OBRAS NECESARIAS Y DE CARÁCTER URGENTE

Plazo de ejecución 10 años - de 1920 a 1929 ambos inclusive

DESIGNACION DE LAS OBRAS	Sistema de ejecución	Presupuesto aproximado — Pesetas
Diversas obras con proyecto aprobado y en curso de ejecución		1.200,000'00
Obras complementarias para la distribución de la zona de servicio del muelle de Barcelona.	Por contrata y por administración.	2.051,517'74 *
		2.002,323'94 *
Obras complementarias para la distribución de la zona de servicio del muelle de España	Por contrata	44,009'01 *
		1.325,661'71 *
Utilado mecánico de los muelles de España, Atarazanas y de Barcelona:		
Instalación del servicio de grúas hidráulicas en el muelle de España	Por administración	659,835'48 *
Suministro, montaje e instalación de 25 grúas eléctricas de portal de 1 1/2 a 3 toneladas de potencia, en los muelles de España, de Atarazanas y de Barcelona.	Por concurso	3.451,400'00 *
Suministro, montaje e instalación de 13 grúas eléctricas de portal; tres de 50, 20 y 10 toneladas respectivamente, y diez de 1 1/2 a 3 toneladas, para diversos muelles.	Por concurso	1.850,000'00 **
Reforma y ampliación del muelle de San Beltrán, incluso pavimentos y desagües	Por contrata	3.447,000'00 **
Variación de la fuerza para la maniobra de las Secciones del Dique flotante y deponente	Por administración	670,000'00 **
Adquisición de una 5.ª Sección para el Dique flotante y deponente	Por concurso	1.000,000'00 **
Ampliación de la dársena y careneros para el servicio del Dique flotante y deponente	Por contrata	4.250,000'00 **
Dique seco de carena, para buques de 240 metros de eslora	Por contrata o por concurso	9.610,000'00 **
Edificio para Comandancia de Marina	Por contrata	241,541'32 *
Instalación definitiva del alumbrado de la boca del puerto	Por administración	167,000'00 **
Adquisición de una cábría flotante de 50 toneladas.	Por concurso	340,000'00 **
Diversas obras complementarias		500,000'00
TOTAL.		32.810,289'20

* En proyecto pendiente de la aprobación superior.

** En estudio según anteproyectos presentados.

Movimiento comercial del Puerto

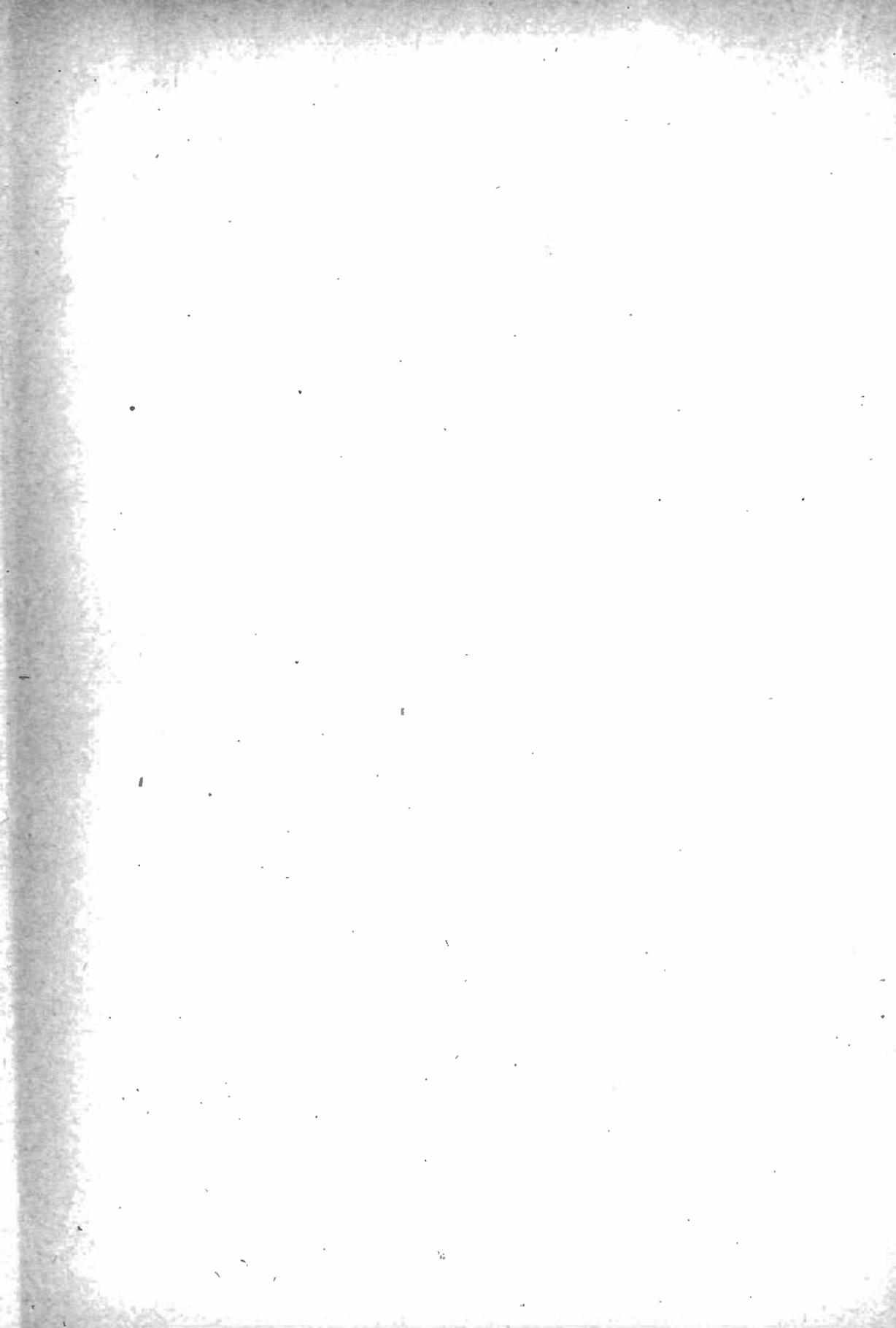
Estados diversos

Igualmente que en las Memorias anteriores, se incluyen a continuación varios estados según notas facilitadas por la Administración de la Aduana, a fin de dar a conocer el movimiento de importación y exportación en el puerto durante los dos años últimos que se comprenden en la presente. En dichos estados y para cada uno de los dos ejercicios, se han incluido las relaciones por meses y totales en el año, del número de buques que han entrado en puerto para realizar operaciones comerciales, descomponiéndolos según sean españoles o extranjeros, de vela o de vapor y según la procedencia; las toneladas de mercancías descargadas y cargadas, indicando, en el estado relativo a la importación, la cantidad total que la Junta ha percibido en concepto de arbitrio para las obras por las mercancías descargadas, ya que por las destinadas a la exportación no se cobra en este puerto arbitrio alguno, y por último, los resúmenes del tráfico habido y número de buques entrados.

Asimismo se acompañan los estados con las relaciones mensuales y anuales de las cantidades percibidas por la Junta con el impuesto sobre pasajeros, creado por R. O. de 16 de septiembre de 1916 y empezado a cobrar desde 1.º de noviembre del mismo año.

Como complemento de todos estos datos referentes al puerto durante los dos años últimos, se acompañan también al final otros dos estados: uno que contiene el movimiento de importación y exportación según su procedencia o destino, durante el decenio anterior, y otro más detallado que comprende, en el curso del mismo período de 10 años, el tráfico mercantil, el movimiento de buques, el de pasajeros y los ingresos y gastos habidos por los diferentes conceptos.

La simple inspección de este último estado da clara idea de la variación habida en estos distintos extremos durante el plazo que abarca, y singularmente de la anormalidad sufrida con motivo de la guerra, idea que todavía se completa con el examen de los gráficos que van a continuación. Así puede verse, durante la contienda mundial, el descenso producido en el tráfico y en el tonelaje de los buques aunque fueran estos en mayor número, porque eran de escaso porte; la enorme baja habida en la recaudación por el concepto de arbitrio para las obras y la elevación en los productos por explotaciones tarifadas, que ha venido a compensar en parte aquella reducción, para poder llevar adelante las obras pendientes de ejecución y las inherentes a la conservación.



PUERTO DE BARCELONA

MOVIMIENTO DE BUQUES QUE HAN REALIZADO OPERACIONES COMERCIALES EN EL PUERTO, Y CANTIDADES PERCIBIDAS POR RAZÓN DEL ARBITRIO DESTINADO PARA LAS OBRAS DEL MISMO

AÑO 1918 — Meses	NÚMERO DE BUQUES ENTRADOS, Y SU TONELAJE					KILOGRAMOS DE MERCANCIAS DESCARGADAS				RECAUDACIÓN POR EL ARBITRIO PARA LAS OBRAS			
	De cabotaje	De la navegación de altura o del extranjero		Números totales	Tonelaje	De cabotaje	De la navegación de altura o del extranjero		TOTALES	De cabotaje — Pesetas	De la navegación de altura o del extranjero		TOTALES — Pesetas
		Con bandera española	Con bandera extranjera				Con bandera española	Con bandera extranjera			Con bandera española — Pesetas	Con bandera extranjera — Pesetas	
Enero	239	88	8	335	142,991	83.311,051	32.098,101	2.677,355	118.086,507	50,002'13	64,196'19	5,354'71	119,553'03
Febrero	288	83	4	375	128,749	87.471,129	15.035,287	"	102.506,416	52,487'50	30,070'55	"	82,558'05
Marzo	340	66	6	412	135,051	92.935,673	7.471,426	179,200	100.586,299	55,762'05	14,942'85	358'40	71,063'30
Abril	370	56	8	434	143,654	85.604,880	24.059,425	1.851,967	111.516,272	51,363'14	48,122'42	3,703'93	103,189'49
Mayo	482	45	7	534	136,686	106.059,555	22.065,258	4.679,659	132.804,472	63,647'28	44,130'54	9,359'32	117,137'14
Junio	333	27	7	367	141,895	104.038,546	18.929,613	1.445,835	124.413,994	62,443'18	38,859'22	2,891'67	104,194'07
Julio	266	93	12	371	135,139	84.006,915	22.054,434	1.686,777	107.748,126	50,384'39	44,108'84	3,373'55	97,866'78
Agosto	241	99	12	352	144,497	82.162,052	17.692,729	5.330,544	105.185,325	49,295'14	35,385'45	10,661'08	95,342'67
Septiembre	198	133	10	341	141,900	75.636,149	30.055,068	432,411	106.123,628	45,401'24	60,110'15	864'82	106,376'21
Octubre	194	87	12	293	156,195	64.724,118	27.646,456	4.643,894	97.014,468	38,865'04	55,292'92	9,287'79	103,445'75
Noviembre	173	131	13	317	142,164	66.808,087	39.293,711	4.093,349	110.195,147	40,084'40	78,587'42	8,186'69	126,858'51
Diciembre	153	140	8	301	141,879	63.753,266	35.888,421	6.149,056	105.790,743	38,251'87	71,776'87	12,298'11	122,326'85
SUMAS	3,277	1,048	107	4,432	1.690,800	996.511,421	292.289,929	33.170,047	1.321,971,397	597,988'36	585,583'42	66,340'07	1.249,911'85
		1,155					325.459,976				651,923'49		

AÑO 1918

ESTADISTICA DE LOS BUQUES NACIONALES Y EXTRANJEROS QUE HAN ENTRADO EN EL PUERTO DE BARCELONA PARA REALIZAR OPERACIONES COMERCIALES

MESES	ENTRADOS							
	ESPAÑOLES		Toneladas de Registro	EXTRANJEROS		Toneladas de Registro	TOTALES	
	Vela	Vapor		Vela	Vapor		Buques	Toneladas
Enero	168	157	135,999	5	5	6,992	335	142,991
Febrero	226	143	123,603	2	4	5,146	375	128,749
Marzo	253	152	132,306	4	3	2,745	412	135,051
Abril	287	138	135,699	6	3	7,955	434	143,654
Mayo	376	149	134,450	8	1	2,236	534	136,686
Junio	243	115	133,062	5	4	8,833	367	141,895
Julio	234	123	126,682	10	4	8,457	371	135,139
Agosto	207	133	140,481	11	1	4,016	352	144,497
Septiembre	192	137	134,850	6	6	7,050	341	141,900
Octubre	143	137	141,449	5	8	14,746	293	156,195
Noviembre	150	150	125,856	5	12	16,308	317	142,164
Diciembre	146	147	133,551	3	5	8,328	301	141,879

RESUMEN

Con bandera	N.º de buques	N.º de toneladas
Española	4,306	1.597,988
Extranjera	126	92,812
TOTALES	4,432	1.690,800

PUERTO DE BARCELONA

IMPUESTO

SOBRE LOS PASAJEROS, CREADO POR R. O. DE 19 DE SEPTIEMBRE DE 1916

AÑO 1918

MESES	PESETAS
Enero	7,468'52
Febrero	3,160'38
Marzo	6,891'28
Abril	11,104'65
Mayo	12,875'40
Junio	2,942'92
Julio	14,974'15
Agosto	9,208'90
Septiembre	3,768'14
Octubre	8,329'65
Noviembre	13,331'53
Diciembre.	2,159'27
TOTAL	96,214'79

NÚMERO DE PASAJEROS ENTRADOS EN EL PUERTO DURANTE EL AÑO 1918

Para el puerto	De tránsito	TOTAL
62,934	64	62,998

PUERTO DE BARCELONA

MOVIMIENTO DE BUQUES QUE HAN REALIZADO OPERACIONES COMERCIALES EN EL PUERTO, Y CANTIDADES PERCIBIDAS POR RAZÓN DEL ARBITRIO DESTINADO PARA LAS OBRAS DEL MISMO

AÑO 1919 — Meses	NÚMERO DE BUQUES ENTRADOS, Y SU TONELAJE					KILOGRAMOS DE MERCANCIAS DESCARGADAS				RECAUDACIÓN POR EL ARBITRIO PARA LAS OBRAS			TOTALES — Pesetas
	De cabotaje	De la navegación de altura o del extranjero		Números totales	Tonelaje	De cabotaje	De la navegación de altura o del extranjero		TOTALES	De cabotaje — Pesetas	De la navegación de altura o del extranjero		
		Con bandera española	Con bandera extranjera				Con bandera española	Con bandera extranjera			Con bandera española — Pesetas	Con bandera extranjera — Pesetas	
Enero	139	136	11	285	167,519	48.633,232	61 361,860	1.403,913	111.399,005	29,182'48	122,723'92	2,807'83	154,714'23
Febrero	138	102	20	260	155,166	65.904,096	39.944,549	10.929,003	116.777,648	39,542'60	79,889'10	21,858'01	141,289'71
Marzo	171	141	33	345	181,838	46.915,766	47.477,532	15.618,574	110.011,872	28,150'38	94,955'18	31,237'15	154,342'71
Abril	179	100	16	295	146,485	39.212,692	40.621,066	23.075,694	102.909,452	23,538'98	81,242'12	46,151'38	150,932'48
Mayo	284	152	40	476	236,622	34.305,099	16.867,484	10.736,141	61.908,724	20,588'81	33,734'96	21,472'27	75,796'04
Junio	216	105	39	360	209,123	43.087,991	19.683,053	11.572,553	74.343,597	25,852'43	39,366'21	23,145'10	88,363'74
Julio	224	138	54	416	245,729	50.865,090	56.435,699	33.347,790	140.648,579	30,521'75	112,871'39	66,695'57	210,088'71
Agosto	219	95	12	226	151,544	44.242,564	55.147,857	19.519,639	118.910,060	26,550'74	110,295'71	39,039'26	175,885'71
Septiembre	96	90	32	218	159,043	44.655,650	56.919,311	29.428,405	131.003,366	26,842'22	113,838'56	58,856'80	199,537'58
Octubre	78	76	29	183	137,181	43.437,616	56.117,512	24.475,968	124.031,096	26,065'86	112,235'04	84,951'94	187,252'84
Noviembre	68	73	31	172	119,274	53.861,092	40.902,127	42.149,178	136.912,397	32,316'17	81,804'25	84,298'37	198,418'79
Diciembre	56	70	33	159	132,752	9.537,585	50.823,822	37.189,271	97.550,678	5,721'94	101,647'65	74,378'75	181,748'34
SUMAS	1,768	1,277	350	3,395	2.042,276	524.658,473	542.301,872	259.446,129	1,326.406,474	314,874'36	1.084,604'09	518,892'43	1.918,370'88
		1,627					801.748,001				1.603,496'52		

AÑO 1919

ESTADÍSTICA DE LOS BUQUES NACIONALES Y EXTRANJEROS QUE HAN ENTRADO EN EL PUERTO DE BARCELONA PARA REALIZAR OPERACIONES COMERCIALES

MESES	ENTRADOS							TOTALES	
	ESPAÑOLES		Toneladas de Registro	EXTRANJEROS		Toneladas de Registro	Buques	Toneladas	
	Vela	Vapor		Vela	Vapor				
Enero	105	168	157,029	3	9	10,490	285	167,519	
Febrero	86	151	128,020	8	15	27,146	260	155,166	
Marzo	160	149	143,076	5	31	38,762	345	181,838	
Abril	143	133	122,677	2	17	23,808	295	146,485	
Mayo	246	184	163,929	4	42	72,693	476	236,622	
Junio	150	165	153,697	12	33	55,426	360	209,123	
Julio	171	185	178,663	23	37	67,066	416	245,729	
Agosto	65	145	132,589	5	11	18,955	226	151,544	
Septiembre	75	109	117,219	6	28	41,824	218	159,043	
Octubre	53	96	97,754	8	26	39,427	183	137,181	
Noviembre	45	94	83,082	4	29	36,192	172	119,274	
Diciembre	37	88	88,557	7	27	44,195	159	132,752	

RESUMEN

Con bandera	N.º de buques	N.º de toneladas
Española	3,003	1.566,292
Extranjera	392	475,984
TOTALES	3,395	2.042,276

PUERTO DE BARCELONA

IMPUESTO

SOBRE LOS PASAJEROS, CREADO POR R. O. DE 19 DE SEPTIEMBRE DE 1916.

AÑO 1919

<u>MESES</u>	<u>PESETAS</u>
Enero	10,702'41
Febrero	4,559'66
Marzo	3,913'30
Abril	4,863'03
Mayo	6,457'05
Junio	7,279'80
Julio	9,153'81
Agosto	15,959'96
Septiembre	10,817'31
Octubre	17,932'70
Noviembre	7,189'12
Diciembre.	26,995'30
TOTAL	125,823'45

NÚMERO DE PASAJEROS ENTRADOS EN EL PUERTO DURANTE EL AÑO 1919

Para el puerto	De tránsito	TOTAL
76,590	10,384	86,974

RESUMEN DEL MOVIMIENTO DE IMPORTACION

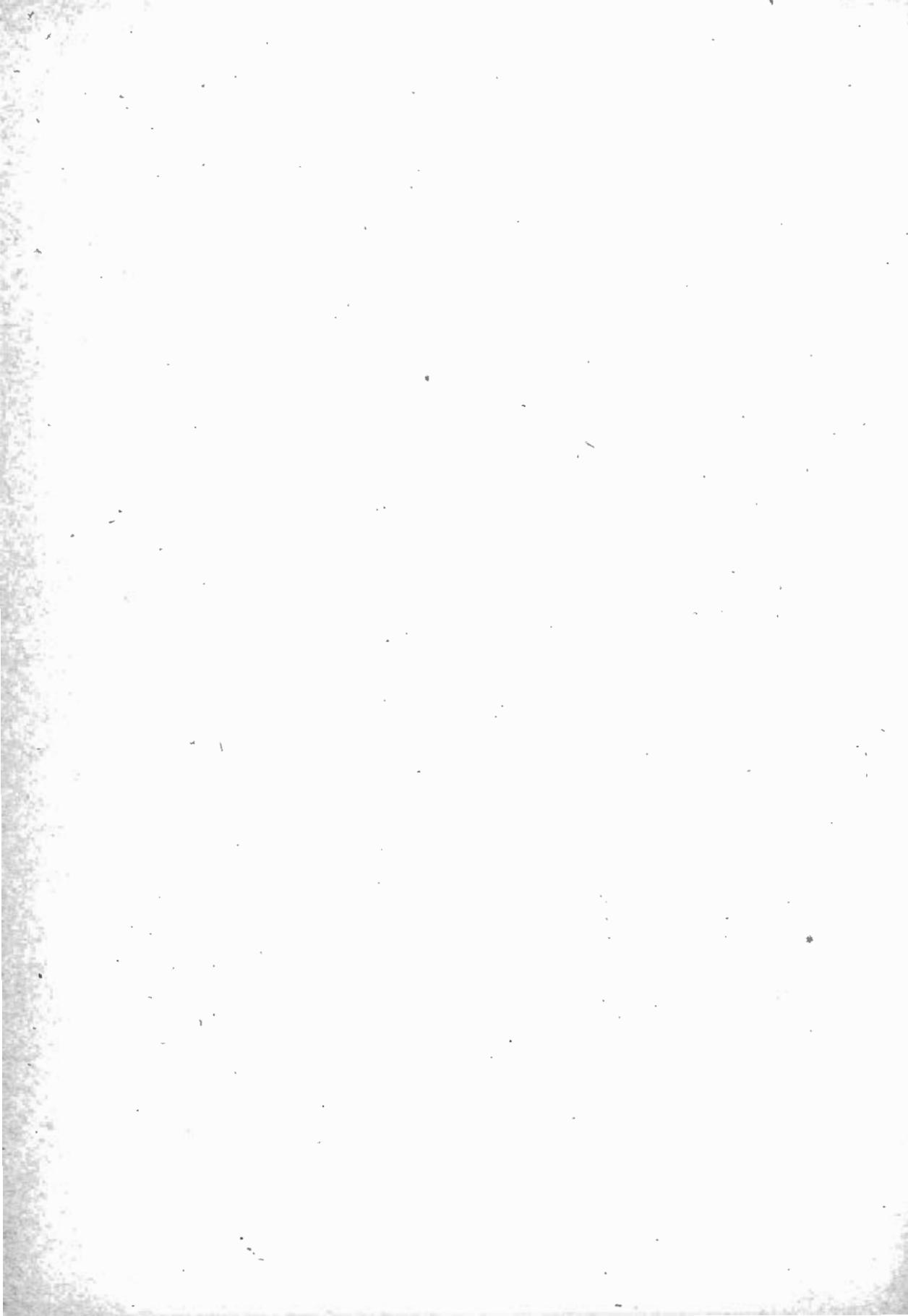
AÑOS	Navegación de cabotaje	Navegación de altura	TOTAL
	Toneladas	Toneladas	
1918	996,511	325,460	1.321,971
1919	524,658	801,748	1.326,406

RESUMEN DEL MOVIMIENTO DE EXPORTACIÓN

AÑOS	De cabotaje	Para el extranjero	TOTAL
	Toneladas	Toneladas	
1918	316,933	260,817	577,750
1919	237,909	344,688	582,597

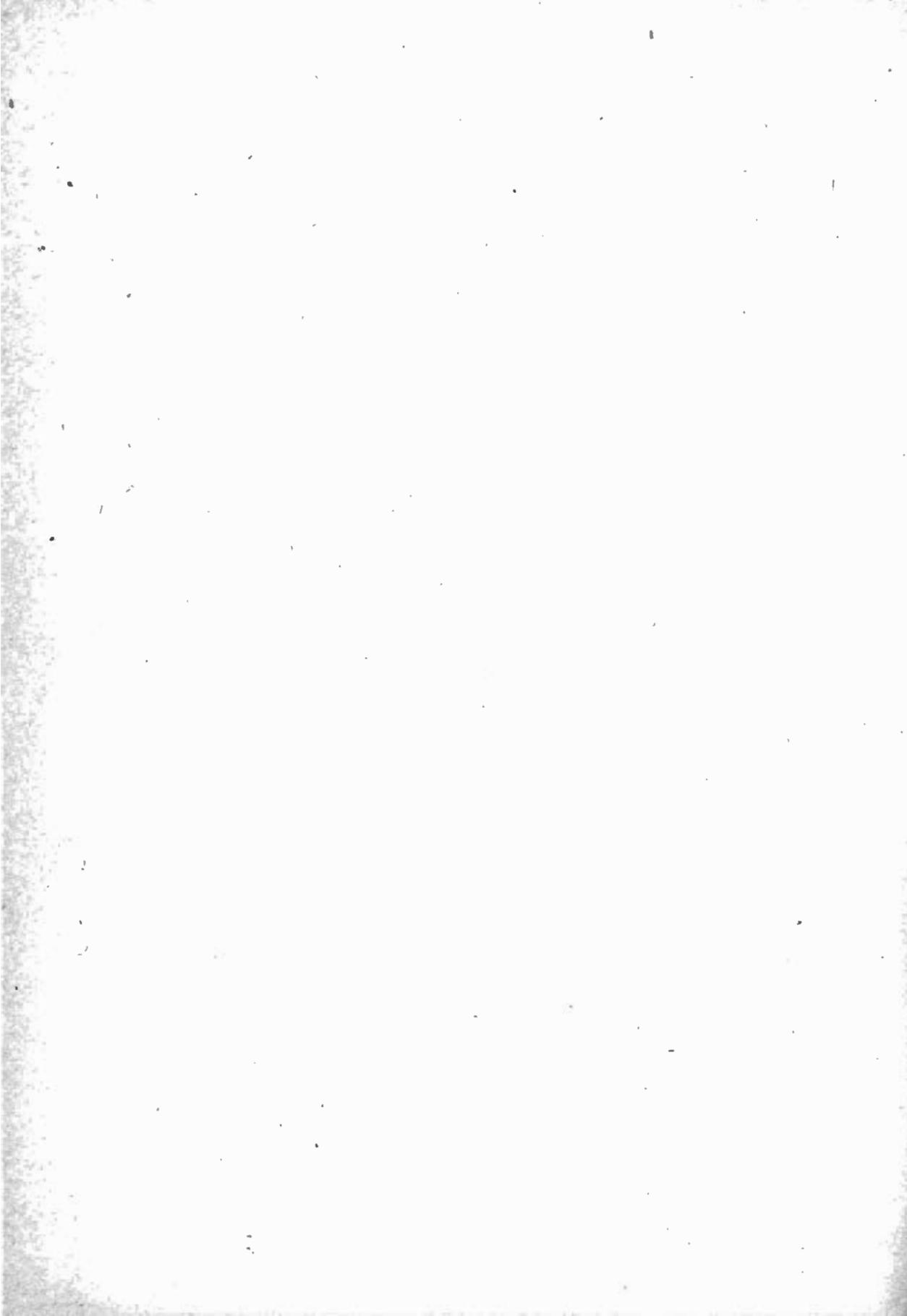
RESUMEN, SEGÚN LA PROCEDENCIA, DE LOS BUQUES QUE HAN ENTRADO EN EL PUERTO PARA REALIZAR OPERACIONES COMERCIALES Y TONELAJE DE LOS MISMOS

AÑOS	PROCEDENCIA		Número total	Tonelaje
	De cabotaje Número	Del extranjero Número		
1918	3,277	1,155	4,432	1.690,800
1919	1,768	1,627	3,395	2.042,276



ESTADOS COMPARATIVOS





PUERTO DE BARCELONA

MOVIMIENTO DE IMPORTACIÓN

AÑOS	Navegación de cabotaje	Navegación de altura	TOTAL
	Toneladas	Toneladas	Toneladas
1910	524,123	1.178,883	1.703,006
1911	598,837	1.224,120	1,822,957
1912	642,291	1.261,286	1.903,577
1913	597,019	1.534,077	2.231,096
1914	494,568	1.566,494	2.061,062
1915	680,476	1.348,930	2.029,406
1916	605,882	1.223,967	1.829,849
1917	929,126	497,691	1.426,817
1918	996,511	325,460	1.321,971
1919	524,658	801,748	1.326,406

MOVIMIENTO DE EXPORTACIÓN

AÑOS	De cabotaje	Para el extranjero	TOTAL
	Toneladas	Toneladas	Toneladas
1910	316,273	162,262	478,535
1911	309,688	171,197	480,855
1912	328,306	202,509	530,815
1913	333,793	213,937	547,730
1914	370,376	163,567	533,943
1915	367,407	175,660	543,067
1916	348,971	256,707	605,678
1917	365,956	314,868	680,824
1918	316,933	260,817	577,750
1919	237,909	344,688	582,587

PUERTO DE BARCELONA

ESTADO DEL MOVIMIENTO COMERCIAL Y DE LOS INGRESOS Y GASTOS POR LOS DIFERENTES CONCEPTOS

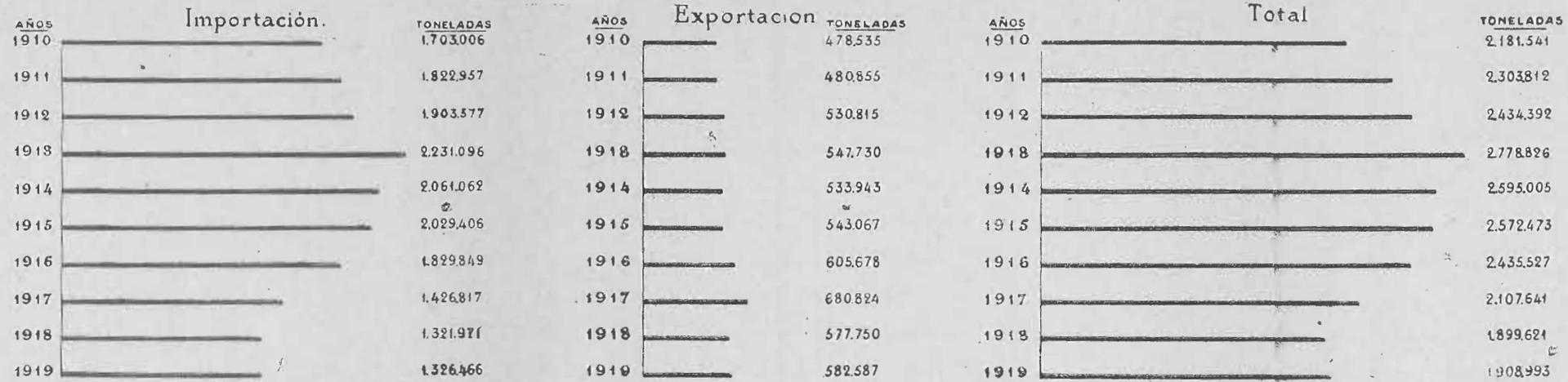
AÑOS	TRÁFICO MERCANTIL			MOVIMIENTO DE BUQUES (*)				MOVIMIENTO DE PASAJEROS Número	INGRESOS POR LOS DIFERENTES CONCEPTOS					GASTOS POR LOS DIFERENTES CONCEPTOS						
	Importación Toneladas	Exportación Toneladas	TOTAL Toneladas	Españoles Número	Extranjeros Número	TOTAL Número	Tonelaje de registro		Producto del arbitrio sobre las mercancías descargadas Pesetas	Impuesto sobre los pasajeros Pesetas	Producto de las explotaciones tarifadas, impuesto de muelle, alquileres, etc. Pesetas	Subvención del Estado Pesetas	Procedentes de empréstitos Pesetas	TOTALES Pesetas	Dirección técnica Pesetas	Sección administrativa * incluso intereses de las obligaciones emitidas Pesetas	Conservación ordinaria y extraordinaria de las obras Pesetas	Explotación de los servicios Pesetas	Construcción de obras nuevas Pesetas	TOTALES Pesetas
1910	1.703,006	478,535	2.181,541	2,679	1,044	3,723	3.110,038	63,503	2.004,654'74	—	560,029'20	148,200	3.140,593'49	5.853,477'43	155,665'95	1.203,271'40	660,968'33	300,862'45	4.063,766'56	6.384,534'69
1911	1.822,957	480,855	2.303,812	2,963	923	3,886	3.622,704	79,354	2.165,658'34	—	606,987'91	148,200	3.138,235'02	6.058,991'27	156,520'61	1.188,545'97	828,096'81	229,890'92	4.317,752'50	6.720,756'81
1912	1.903,577	530,815	2.434,392	2,941	976	3,917	3.743,866	79,106	2.500,515'19	—	649,348'19	148,200	2.608,094'75	5.906,158'13	152,524'99	1.407,601'80	654,792'27	418,625'79	2.462,301'23	5.105,846'08
1913	2.231,096	547,730	2.778,826	3,062	1,055	4,117	4.322,531	90,323	3.580,465'22	—	816,787'48	148,200	1.020,976'38	5.566,429'08	152,378'55	1.439,177'49	670,389'18	404,740'29	2.465,576'13	5.142,261'64
1914	2.061,062	533,943	2.595,005	2,894	871	3,765	3.616,775	76,808	3.429,735'04	—	1.002,537'08	148,200	—	4.580,472'12	151,420'63	1.393,117'99	752,460'74	467,770'62	2.695,085'68	5.469,855'66
1915	2.029,406	543,067	2.572,473	2,946	641	3,587	3.302,918	87,902	3.106,199'83	—	1.057,933'33	148,200	370,811'88	4.683,145'01	157,959'79	1.418,514'34	860,779'85	433,229'60	1.748,997'45	4.619,481'03
1916	1.829,849	605,678	2.435,527	3,140	480	3,620	2.303,296	65,847	2.812,792'50	19,697'05	1.297,110'68	148,200	849,568'30	5.127,368'53	150,123'40	1.448,644'87	856,913'21	548,600'88	618,286'91	3.622,569'27
1917	1.426,817	680,824	2.107,641	4,356	230	4,586	2.269,128	44,454	1.552,881'59	122,353'25	1.627,418'71	148,200	—	3.450,853'55	148,541'74	1.475,906'66	900,558'57	537,062'22	288,557'71	3.350,626'86
1918	1.321,971	577,750	1.899,621	4,325	107	4,432	1.690,800	62,998	1.249,911'85	96,214'79	1.973,352'39	148,200	—	3.467,679'03	153,681'69	1.557,898'20	1.070,367'69	611,514'55	512,471'96	3.905,934'09
1919	1.326,406	582,587	1.908,993	3,045	350	3,395	2.042,276	86,974	1.918,370'88	125,823'45	2.077,931'58	148,200	—	4.270,325'91	215,964'44	1.524,503'43	1.356,925'13	647,399'83	484,581'64	4.229,374'47

(*) En esta relación facilitada por la Administración de la Aduana, solo se incluyen los buques que realizan operaciones comerciales; no contándose los buques de guerra, los de recreo, los que entran en busca de refugio o para efectuar su limpia o carenado, etc.

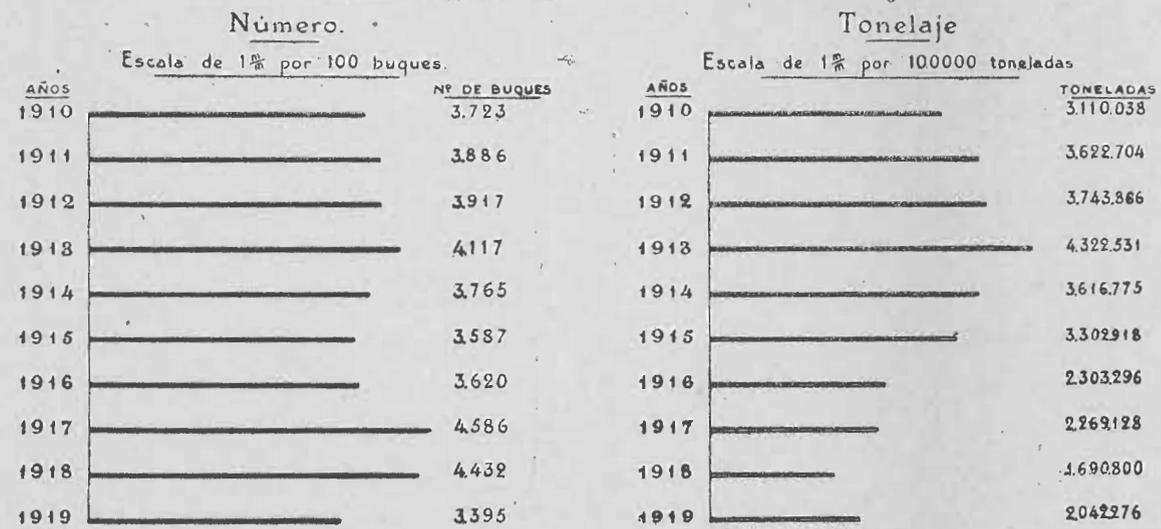
(**) Por un error al hacerse el envío no se recibieron en realidad más que 147,706 pesetas

TRÁFICO MERCANTIL

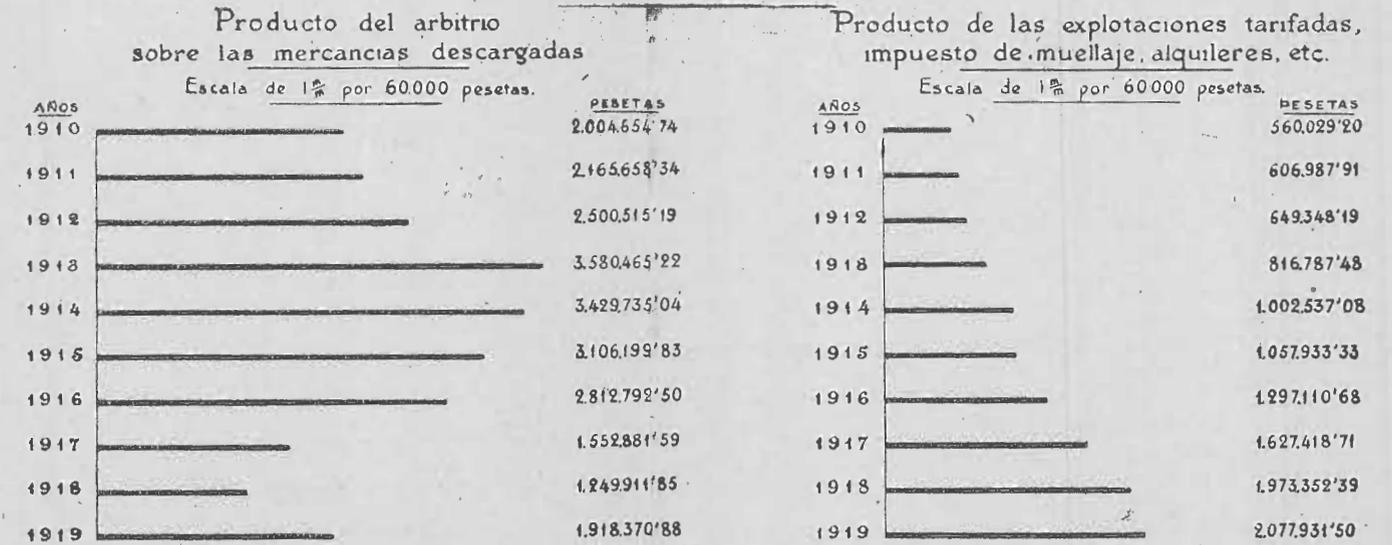
Escala de 1^{cm} por 40.000 toneladas

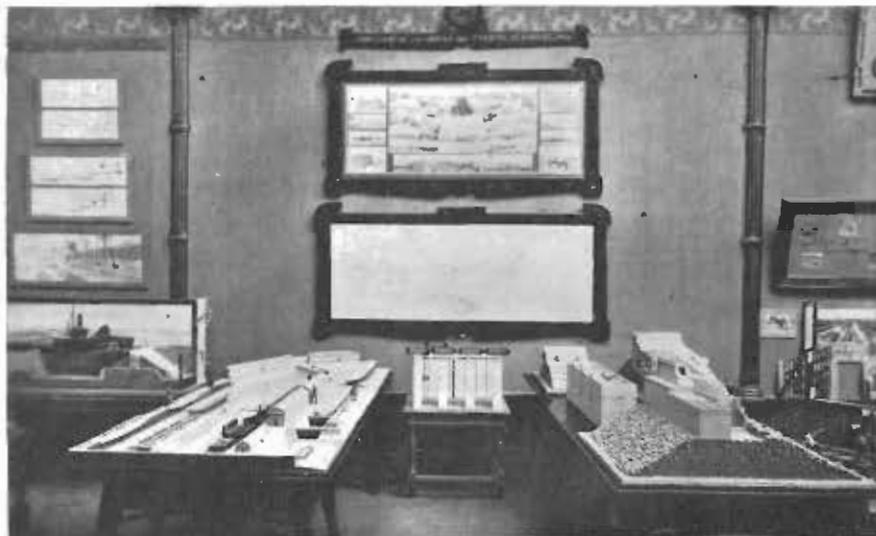


MOVIMIENTO DE BUQUES



RECAUDACION





VISTA DE LA INSTALACIÓN PRESENTADA POR ESTA DIRECCIÓN EN LA
EXPOSICIÓN ANEJA AL CONGRESO NACIONAL DE INGENIERÍA





Exposición aneja al Congreso nacional de Ingeniería :: :: ::

A insistentes requerimientos del Comité organizador del Congreso Nacional de Ingeniería celebrado en Madrid en noviembre pasado, con la Exposición aneja al mismo que tuvo lugar días después hasta primeros del año corriente, y de un modo especial por el Presidente de dicho Comité Excmo. Sr. D. Francisco Terán, que entonces lo era también del Instituto de Ingenieros Civiles y de la Asociación de Ingenieros de Caminos, Canales y Puertos, y es en la actualidad Ministro de Abastecimientos, esta Dirección no solo se inscribió muy gustosa como Socio Corporativo del Congreso, sino que puso en acción todos los medios y esfuerzos para presentar en la Exposición, a pesar del poco tiempo de que se disponía, una instalación de carácter técnico digna de la importancia de nuestro puerto.

Dicha instalación, según se indica en el adjunto grabado, se componía de dos grandes cuadros y varias mesas con modelos: de los cuadros había uno con el plano del puerto en el que figuraban las obras actuales y las necesarias para darle por ultimado, y otro con varias fotografías de las obras y construcciones y de los elementos en explotación. Las mesas contenían: una de ellas, varios modelos de secciones de diques rompeolas ejecutados o en estudio; otra, diversos modelos de muros de muelle; otra, un modelo con los elementos del Dique flotante y deponente para el servicio de carenado de embarcaciones; otra, un modelo de cábria flotante especial para la carga, transporte y colocación de grandes bloques, y por último, otra mesa con la ampliación de la dársena de carenado de este puerto junto con un grandioso dique seco. Todos estos trabajos, singularmente el último, llamaron poderosamente la atención de los Ingenieros y de cuantas personas visitaron la Exposición.

Desde aquí debemos hacer constar nuestro profundo agradecimiento, en primer término, hacia S. M. el Rey (q. D. g.) que en su visita a nuestra instalación le dedicó largo rato prodigando frases de elogio a la misma, y haciendo resaltar la importancia del puerto, y en segundo lugar, al Jurado calificador que ha compensado con creces nuestros esfuerzos otorgando, por voto unánime, a la instalación de esta Dirección, según noticias recientes, el "Gran premio de honor de cooperación oficial" que es la más alta recompensa concedida a los Centros de carácter oficial.

Del plano general que ha figurado en la Exposición daremos seguramente cuenta en la próxima Memoria.

Barcelona 14 de febrero de 1920.

El Ingeniero Director,

José Ayuela.

Presentada en sesión de 14 de Abril de 1920, la Junta acordó imprimirla.

GESTIÓN DE LA
JUNTA DEL PUERTO DE BARCELONA
DURANTE LOS EJERCICIOS
DE 1918 Y 1919





Gestión de la Junta del Puerto de Barcelona

A modo de complemento y ampliación de la Memoria técnica que precede, a seguida resume esta Junta los principales asuntos que han sido especial objeto de su labor administrativa durante los ejercicios de 1918 y 1919.

MOVIMIENTO EN LA JUNTA

Por voto unánime en las dos elecciones anuales al efecto celebradas, ha seguido ocupando la Vicepresidencia de esta Junta el Excmo. Sr. don Rómulo Bosch y Alsina; cargo que desempeña sin interrupción desde primero de julio de 1906.

Renunciado por el Excmo. Sr. D. Ignacio Girona en 17 de enero de 1918 su cargo de Vocal de esta Junta en representación del Instituto Agrícola Catalán de San Isidro, entró a substituirle con igual carácter el Excelentísimo señor don Manuel Porcar y Tió; quien, falleció en 28 de marzo siguiente, dejó en esta Corporación sentido, gratisimo y perdurable recuerdo por haber pertenecido a la misma durante larguísimos años, con actuación siempre eficaz, y desempeñando en diversos períodos, con singularísimo acierto, su Vicepresidente accidental.

Habiendo cesado, por renuncia, el Excmo. Sr. D. Juan Perpiñá en 23 de enero de 1918 de ostentar en esta Junta la representación de la Sociedad Económica de Amigos del País, fué elegido para llenar dicha vacante el Excmo. Sr. D. Manuel Marqués y Puig.

Al constituirse de nuevo, en enero de 1918, el Excmo. Ayuntamiento Constitucional de nuestra ciudad, fué confirmado para el bienio en el cargo de Vocal de esta Junta en delegación del mismo el Concejal Ilustre señor don Mariano Martí y Ventosa.

Para llenar una de las dos plazas de Vocal representante del Consejo Provincial de Agricultura y Ganadería, vacante desde bastante tiempo, fué nombrado en 7 de agosto de 1918 el señor D. Antonio Jansana.

Al constituirse de nuevo la Cámara Oficial de Industria en 8 de octubre de 1918, confirmó en el cargo de Vocales de esta Junta al Excmo. señor Conde de Lavern y al Sr. D. José Tey.

A ocupar el puesto que en representación del Instituto Agrícola Catalán de San Isidro quedó vacante por fallecimiento del Excmo. Sr. D. Manuel Porcar y Tió, fué llamado de nuevo, por acuerdo de tan benemérita Corporación de 3 de diciembre de 1918, su Presidente Excmo. Sr. D. Ignacio Girona.

En virtud de nombramiento de la Cámara de Comercio y Navegación entró a formar parte de la Junta en substitución del Sr. D. Juan Vilanova y March, que dejó de pertenecer a dicha Cámara, el Sr. D. José Armenteras y Vintró, quien se posesionó en 11 de diciembre de 1918.

En 13 de mayo de 1919 renunció D. José Tey con el cargo que desempeñaba de miembro de la Directiva de la Cámara de Industria, la representación que de la misma tenía en esta Junta.

Terminado el período parcial por que habían sido nombrados Vocales de la misma por el Instituto Agrícola Catalán de San Isidro y la Cámara de Comercio y Navegación los señores D. Ignacio Girona y D. José Armenteras fueron respectivamente confirmados en sus puestos con fechas 13 y 23 de mayo de 1919.

El Excmo. Sr. D. Rafael Roig y Torres fué reelegido en 5 de junio siguiente Vocal de esta Junta por la Asociación de Navieros y Consignatarios.

En substitución del Sr. D. José Tey, la Cámara de Industria eligió en 11 del mismo mes al Excmo. Sr. D. Luis Ferrer-Vidal, cuya representación por el Fomento del Trabajo Nacional terminaba el día 30.

Finido en la propia fecha el tiempo de su mandato representando a la Asociación de Capitanes y Pilotos de la Marina Mercante, cesó como Vocal el Sr. D. Pedro Sust y Estapé, reemplazándole, por nombramiento de 18 de junio, el Sr. D. Miguel Serra Juan.

El Fomento del Trabajo Nacional con data de 21 de igual mes, confirmó su representación al Sr. D. Jaime Cussó Maurell, en substitución de D. Luis Ferrer-Vidal.

Por haber renunciado, por motivos de salud, a todas las delegaciones que de la Cámara de Comercio y Navegación tenía conferidas el señor D. Juan Gubern, cesó en la que ostentaba en esta Junta el día 23 de diciembre de 1919.

EDIFICIO-SEDE DE LA JUNTA

Mejorado y habilitado para dicho destino el Edificio embarcadero de viajeros de la Puerta de la Paz, que ya no tenía utilidad ninguna para tal objeto, en primero de noviembre de 1918 quedó instalada en él la residencia oficial de la Junta y de sus Secciones Administrativa y Técnica con la holgura y decoro que tan necesario era después de cincuenta años de existencia.

ANIVERSARIO DE LA CREACIÓN DE LA JUNTA

No merecía casi el nombre de puerto el que por espacio de varias centurias venía siéndolo de la capital catalana cuando en 1868, sintiéndose con alientos para llevar a cabo su expansión, acudió el comercio barcelonés en masa al Gobierno Provisional de la Nación en demanda de un organismo autónomo que cuidara de hacer y administrar el puerto; dictándose, en consecuencia, en 11 de diciembre del propio año, con espíritu ampliamente descentralizador, un Decreto por el que se creaba la Junta con encargo de procurar la pronta construcción del mismo, allegando y administrando los recursos que se destinaran a las obras y realizando los empréstitos para ello necesarios.

Transcurrido en 1918 medio siglo desde la creación de esta Junta, la primera que en nuestra patria hubo de su clase, creyó la misma ser de justicia conmemorar tan honroso y grato aniversario, considerando que con una persistente desinteresada labor de cincuenta años había logrado, a pesar de mil y un contratiempos, ver convertido aquel reducido puerto que se le entregó en 1868 con sus cien hectáreas escasas y sus aguas intranquilas, en el actual con más de trescientas bien abrigadas y con una línea de muelles de nueve kilómetros de extensión, sin comprender, como es del caso, los 1,600 metros que mide la escollera de prolongación del Dique del Este.

Acordó esta Junta, en consecuencia, celebrar sus bodas de oro con la modestia en que siempre ha vivido, pero por modo íntimo y efusivo, reuniendo en dos actos a todos sus miembros y a cuantos supervivientes a ella habían pertenecido; publicando, además, una breve noticia de su actuación desde que fué creada.

Los dos actos aludidos, sin gravamen alguno para la Junta, consistieron en una Misa solemne en el Camarín de la Basílica de Nuestra Señora de la Merced en sufragio del alma de los ex Vocales, Ingenieros y Secretario fallecidos desde 1868, y en un almuerzo en el edificio-sede de esta Junta, que en aquel propio día 11 de diciembre de 1918 se reinauguraba.

Completó tan grata conmemoración el simpático rasgo de los emplea-

dos administrativos y facultativos de esta Junta expresando en día tan solemne su inquebrantable adhesión a la misma, consignándola en artístico pergamino policromado con las firmas de todos ellos, que fué entregado solemnemente por numerosa comisión.

Con motivo de dicho quincuagésimo aniversario quisieron unánimemente los señores Vocales que constituían esta Junta y los supervivientes de los que desde su creación a la misma habían pertenecido demostrar al señor Vicepresidente Excmo. Sr. D. Rómulo Bosch y Alsina la singular consideración que les merecía, dedicándole a tal fin rica y artística placa de plata a varias entonaciones, ornamentada con alegorías del puerto y el escudo de la Corporación, con la siguiente leyenda en lengua catalana:

“Tributo de agradecimiento y alta estima al honorable Vicepresidente de la Junta del Puerto de Barcelona, su propulsor y guía durante el más largo período presidencial efectivo de que ha gozado la misma desde su creación en XI de diciembre de MDCCCLXVIII.—*Excmo. Sr. D. Rómulo Bosch y Alsina*—Ofrenda de los Vocales y ex Vocales de dicha Junta con motivo del cincuentenario de su constitución en v de febrero de MDCCCXIX.—Siguen los nombres.—A v de febrero de MCMXIX”.

Para que tanto el personal de plantilla afecto a las Secciones Facultativa y Administrativa de la Junta como el asalariado dependiente de la Dirección de las Obras participara por modo tangible en tan gratas conmemoraciones, pidió aquélla a la Superioridad, que a ello accedió gustosa, la necesaria autorización para conceder a todos un auxilio extraordinario.

EMPRÉSTITOS

No existiendo durante el bienio que abraza esta Memoria fondos sobrantes que destinar a la escalonada recogida de las Obligaciones de los Empréstitos por pesetas 8.300,000 y pesetas 20.000,000, respectivamente, que tiene emitidos la Junta, no ha podido comenzar aún la amortización voluntaria de ninguno de los dos.

Tampoco se ha colocado, por no ser necesario arbitrar fondos extraordinarios, ninguna de las 3,000 obligaciones que del indicado segundo Empréstito se guardan en cartera.

SUBVENCIÓN Y AUXILIOS DEL ESTADO

Una vez más se han visto defraudadas las esperanzas de la Junta de que viniera en su ayuda por manera adecuada y directa el Estado para hacer del puerto de Barcelona lo que de consuno demandan perentoria e inaplazablemente los intereses nacionales y los del tráfico marítimo mun-

dial; ya que, ni los amplios planes y proyectos concebidos por el señor Ministro de Fomento Excmo. Sr. D. Francisco de A. Cambó, ni los algo más reducidos de su sucesor Excmo. Sr. D. Abilio Calderón lograron la aprobación de las Cortes; con lo que sigue ascendiendo a la modestísima suma de pesetas 150,000 la subvención anual, con descuento, que percibe del Estado el puerto de Barcelona desde 1909.

Correspondiendo la Junta a las grandes deferencias que con ocasión de los estudios realizados para concretar sus laudables planes y proyectos en pro de la expansión de los puertos nacionales, especialmente de los once estructurales y singularmente del de esta ciudad, le había dispensado el Excelentísimo Sr. Ministro de Fomento D. Francisco de A. Cambó, le visitó corporativamente la Junta en septiembre de 1918, con ocasión de hallarse en esta ciudad, para felicitarle por sus patrióticas iniciativas, y rendirle expresivas gracias por dichas atenciones, haciendo votos por que cuanto antes pudieran ser un hecho; oyendo con tal motivo de labios de dicho señor Ministro frases de aliento y alta estima para esta Junta, que fueron agradecidas sinceramente.

Cuando en el año 1909 acudió la Junta a la Superioridad pidiendo autorización para emitir un empréstito de 20.000,000 de pesetas con que poder realizar las grandes obras entonces proyectadas, construídas hoy, se le ofreció solemnemente otorgarle con carácter permanente anual desde aquella fecha una subvención no menor de 800,000 pesetas, que quedó reducida, al ser concedida, a la modesta antes indicada suma de pesetas 150,000 con descuento.

Igual subvención le ha sido asignada en los años sucesivos, a pesar de otras nuevas formales promesas, conforme aparece en la siguiente relación de las otorgadas globalmente a los veinte y siete puertos nacionales que de ello gozan desde 1909 a 1919, ambos inclusive.

Cádiz	Ptas.	8.800,000'00
Ceuta	"	6.678,500'00
Melilla y Chafarinas	"	5.500,000'00
Coruña.	"	5.230,000'00
Santander	"	4.030,000'00
Alicante	"	4.400,000'00
Almería	"	4.400,000'00
Huelva	"	3.860,000'00
Bilbao	"	3.850,000'00
Sevilla	"	3.780,000'00
Gijón-Musel	"	3.370,000'00
Cartagena	"	3.680,000'00
Castellón	"	3.315,000'00
Vigo	"	3.210,000'00

Valencia	Ptas. 2.975,000'00
Málaga	" 2.740,000'00
Tarragona	" 2.610,000'00
Las Palmas	" 2.200,000'00
Palma de Mallorca	" 2.000,000'00
Santa Cruz de Tenerife	" 1.740,000'00
Pontevedra	" 1.650,000'00
Barcelona	" 1.650,000'00
Ribadesella	" 1.050,000'00
Algeciras	" 920,000'00
Ferrol	" 610,000'00
Mundaca	" 600,000'00
Denia	" 550,000'00

Como se ve, el puerto de Barcelona figura con la suma global de *pesetas* 1.650,000 en un período de once años, idéntica a la que ha tenido durante igual tiempo el de Pontevedra, ocupando en la anterior relación, que abraza veinte y siete puertos, el *veintiún* lugar (*).

Ascendiendo a pesetas 140.340,393'73 la totalidad de los gastos a que ha atendido esta Junta desde su creación en 11 de diciembre de 1868 hasta 31 de igual mes de 1919, resulta que el Estado sólo ha contribuído directamente a los mismos con un 1'17 por ciento.

Al emitir la Junta en 1900 el empréstito por 8.300,000 pesetas, primero de los dos actualmente en circulación, previendo que para lo sucesivo tuviera que bastarse a sí propia, como luego desgraciadamente ha resultado hasta la fecha, cuidó de ir estableciendo explotaciones tarifadas en favor del comercio y de crear pequeños impuestos perfectamente para el mismo soportables, que vinieran a reforzar por modo permanente y ascendente el único ingreso que se le había concedido al ser creada en 1868, basado en un arbitrio por obras, gravando única y exclusivamente la descarga de mercancías en este puerto, tanto nacionales como extranjeras, y quedando enteramente libre la carga de las mismas.

Dichas explotaciones tarifadas y pequeños impuestos han producido afortunadamente para la Junta, desde el indicado año de 1900 hasta 31 de diciembre de 1919, la importantísima suma total de pesetas 14.127,645'21 con la que y los productos del calendario arbitrio por Obras de puerto, ha podido hacer frente por sí sola a todas sus necesidades y al pago de los intereses de los citados dos Empréstitos.

(*) La mayor parte de dichas Juntas han tenido subvención desde que fueron respectivamente creadas.

La repartida durante 1919 aparece ser: Ptas. 70.000 Algeciras, 400.000 Alicante, 400.000 Almería, 250.000 Avilés, 150.000 BARCELONA, 350.000 Bilbao, 800.000 Cádiz, 430.000 Cartagena, 300.000 Castellón, 250.000 Ceuta, 390.000 Coruña, 25.000 Denia, 100.000 Ferrol, 325.000 Gijón-Musel, 200.000 La Luz y Las Palmas, 375.000 Huelva, 190.000 Málaga, 25.000 Mundaca, 250.000 Palma de Mallorca, 250.000 Valencia, 150.000 Pontevedra, 50.000 Rivadcsella, 100.000 Santa Cruz de Tenerife, 400.000 Santander, 420.000 Sevilla, 300.000 Tarragona, y 300.000 Vigo.

Explicación gráfica y curiosa del sucesivo desarrollo de las aludidas explotaciones tarifadas y pequeños impuestos creados, es el estado que al final del presente resumen de la gestión de esta Junta aparece.

En él se observa que los citados servicios y explotaciones tarifadas, que en 1900 sólo produjeron en total pesetas 96,000'00, han ido aumentando de año en año su rendimiento hasta llegar en 1919 a 2.315,000'00 pesetas, debido a que la Junta, en vista de sus necesidades, ha venido creando, como antes se dice, otros servicios, que, al dar facilidades al comercio, le han rendido nuevos ingresos (*).

Con tener éstos la importancia que han alcanzado, no son suficientes, desgraciadamente, sumados a los demás ordinarios, para atender al desarrollo de las obras complementarias que faltan ejecutar en este puerto, ya que únicamente por intereses de las Obligaciones de los dos Empréstitos en circulación se necesitan pesetas 1.206,000'00 y pesetas 63,239'75 por impuesto de utilidades y timbre de negociación, sin contar la amortización de los mismos que todavía no ha podido comenzar; resultando, además, cosa inexplicable, que siendo la Junta una delegada directa del Ministerio de Fomento, o sea un organismo del Estado, haya sido forzada a pagar, desde 1917, contribución industrial por las grúas que administra, propiedad del Estado y en beneficio del mismo, con una cuota anual de pesetas 26,564'52.

De toda evidencia es, por tanto, la urgente necesidad de que el Ministerio de Fomento se digne venir en rápida y eficaz ayuda de este puerto, que, por circunstancias bien ajenas al mismo y no por falta de demandas de la Junta, ha resultado constantemente ser la Cenicienta en el reparto anual de subvenciones.

CONVENIOS CON LA COMPAÑÍA DE LOS FERROCARRILES DE MADRID A ZARAGOZA Y ALICANTE

Considerando la Junta que convenía a los intereses generales del puerto dar por terminado el contrato de inquilinato temporal establecido con dicha Compañía ferroviaria para utilizar, con carácter puramente interino, los locales y terrenos ocupados por la antigua Estación número 3 del Muelle de San Beltrán, que comenzó a regir en 28 de junio de 1917, lo denunció en forma para que quedara definitivamente terminado el citado arriendo por todo el mes de septiembre de 1919.

Conforme la Compañía de Madrid a Zaragoza y a Alicante con el

(*) Con motivo del encarecimiento de materiales y jornales producido por la guerra, proseguido después, fueron oportunamente aumentadas las tarifas de los siguientes servicios, quedándolo actualmente en la proporción que respectivamente se consigna:

Dique flotante y Varadero CINCUENTA por ciento.—Cábricas y remolques CIENTO por cien.—Grúas hidráulicas y de mano CIENTO por cien.—Grúas eléctricas CINCUENTA por ciento.—Aguada TREINTA por ciento.—Vigilancia tinglados CIENTO por cien.

citado plazo, comenzó enseguida el derribo de las edificaciones existentes en dichos terrenos, pero la pertinaz paralización que ha habido constantemente en esta ciudad respecto del ramo de construcción, le ha impedido en todo lo que restara del año 1919 entregar tales terrenos vácuos y expeditos a esta Junta; la cual, en atención a ser debidos los retrasos a causa de fuerza mayor, le ha ido prorrogando de mes en mes el plazo convenido.

TERRENOS DE LA CADUCADA CONCESIÓN BERTRÁN

La serie de dificultades que desde 1905 hubo de ir venciendo la Junta con perseverancia nunca decaída hasta llegar a la reintegración en favor del Estado de los diversos terrenos afectos a dicha Concesión, para conseguir que el puerto de Barcelona pudiera disponer de todo lo que era suyo, y tuviera por la parte de Casa-Antúnez la expansión y anchurosa salida que al desembarazado tráfico terrestre del mismo convenía, han tenido por fin completísima y satisfactoria solución, gracias al convenio previo celebrado con la Sociedad Altos Hornos y Herrería de Nuestra Señora del Carmen, de que se dió cuenta en la anterior Memoria, acertadísimamente mejorado y sancionado por la Superioridad según la Rcal orden de 22 de julio de 1918, que quedó reducido a escritura pública en 8 de mayo de 1919, y por el cual existe hoy abierta por la parte Oeste del puerto una gran vía a nivel, de quince metros de anchura, paralela a la de los ferrocarriles de Madrid a Zaragoza y a Alicante, que une desahogadamente los muelles de Costa y del Contradique a la carretera y barriada de Casa-Antúnez; restando libre asimismo, por la parte del mar, amplia y valiosa faja de terreno, con su playa correspondiente, que en día no lejano, ha de ser firme base para el ensanche futuro del puerto.

Tuvo efectividad completa dicha importantísima mejora el día 25 de noviembre de 1919, mediante solemne acta de entrega definitiva a la Junta, de todos aquellos terrenos levantada por el Notario D. José Mercader.

DEPÓSITO FRANCO

Con fecha 21 de marzo de 1918, solicitó de la Junta el Consorcio del citado Depósito que, mientras se estudiaba una instalación más amplia para sus futuras necesidades, se destinara con urgencia para establecimiento del mismo, el espacio existente en el muelle del Contradique del Oeste.

Acogida favorablemente la petición por coincidir con anteriores resoluciones de la Junta y su constante propósito de facilitar la implantación de dicho servicio, fué pasada inmediatamente al señor Ingeniero Director

de las Obras a fin de que, mediante la formalización de un adecuado plano en que quedara deslindado el terreno que cupiera dedicar a dicho objeto, con su situación, cabida y valoración, se sirviera informar con premura; lo cual verificado con fecha primero del siguiente mes de abril, permitió a la Junta acordar y trasladar al indicado Consorcio, el día 11, las condiciones mediante las cuales podría concedérsele en arriendo el indicado espacio de terreno.

En 30 de agosto del propio año se dirigió el mencionado Consorcio a la Junta interesando le indicara los edificios o almacenes que, radicando en el puerto, pudieran ser utilizados temporalmente para el servicio de Depósito Franco, con objeto de poderlo instalar interinamente cuánto antes mientras se construyeran las obras definitivas cuyos planos decía tener ya aprobados.

En sesión de 13 de septiembre acogió, como siempre, la Junta con la mayor simpatía, la petición, indicando consiguientemente que a tal objeto y en principio, podría señalarse uno de los nuevos grandes tinglados del muelle de Barcelona. El de número 6.

En 7 de octubre siguiente, significó el aludido Consorcio su gratitud a la Junta por dicho ofrecimiento, remitiendo, además, un proyecto que había formado, según decía, para la instalación provisional del Depósito Franco en el Contradique del Oeste, a fin de que fuera estudiado y se le manifestara si las obras hacederas podrían ser abonadas por esta Junta.

Previo dictamen de una Ponencia mixta al efecto nombrada, el Consorcio del Depósito Franco manifestó en 27 de diciembre de 1918 a la Junta, que oficialmente aceptaba en principio la oferta de terrenos en el muelle del Contradique del Oeste para la instalación definitiva del citado Depósito, mediante la construcción de locales apropiados que pudieran ser de utilidad general para la Junta el día en que se realizara la creación de la proyectada zona franca y se acordara su traslado; así como agradecía la oferta del tinglado número 6 del Muelle de Barcelona para la rápida instauración del mencionado servicio, rogando que para dar al mismo desde un principio la debida importancia, en lugar del aludido solo tinglado se le concediera, además, el de número 5 contiguo y espacios descubiertos limítrofes, que vendrían a constituir en conjunto una superficie de más de 8,000 metros cuadrados, mitad cubierta y mitad al aire libre.

La Junta, después de estudiar maduramente el asunto, tomó los siguientes acuerdos:

PRIMERO.—Quedar enterada oficialmente de las manifestaciones del Consorcio del Depósito Franco respecto de los terrenos del Contradique del Oeste, dejando pendiente de ajuste el fijar el canon a pagar por el terreno que se arriende en definitiva.

SEGUNDO.—Quedar impuesta igualmente la Junta de la aceptación por parte del propio Consorcio del tinglado número 6 en la forma por la misma acordada.

TERCERO.—Acceder, en consecuencia y en principio, a la utilización provisional por el citado Consorcio, para la instauración interina de dicho Depósito Franco, de

los tinglados números 5 y 6 del muelle de Barcelona, pendientes de entrega por el contratista, y zona limítrofe, que oportunamente se deslindará, siempre que, consultadas debidamente las entidades locales Cámara de Comercio y Navegación, Cámara de Industria y Fomento del Trabajo Nacional, manifiesten oficialmente su absoluta conformidad en que se resten del tráfico general ordinario de nuestro puerto los dos aludidos tinglados con su zona y línea de muelle correspondiente y los espacios descubiertos cercanos a los mismos, que se demarcarán.

CUARTO.—Que dicha utilización, una vez puntualizada y convenida, sea debidamente solicitada y tramitada por ante el señor Gobernador Civil, siempre con el carácter interino, provisional y a precario que corresponde y sólo por el tiempo preciso, estrictamente indispensable, para el levantamiento de locales adecuados en el Contradique del Oeste, con arreglo a la Ley de Puertos y Reglamento para su ejecución, para la instalación del Depósito Franco con carácter permanente; y

QUINTO.—Señalar como tipo de arriendo para la utilización de los dos tinglados números cinco y seis del muelle de Barcelona con destino a la instalación provisional del citado Depósito Franco, un canon anual por metro cuadrado de tinglado, a razón de dos pesetas, y de pesetas una por igual unidad de espacio descubierta.

Manifestada oficialmente la conformidad exigida en el anterior transcrito tercer acuerdo por las Cámaras de Comercio y Navegación e Industria y Fomento del Trabajo Nacional, pudo la Junta, insiguiendo en su propósito de dar al mentado Consorcio cuantas facilidades de ella dependieran, adoptar en sesión de 26 de febrero de 1919 los acuerdos encaminados a destinar con carácter puramente temporal e interino y sólo por el tiempo estrictamente necesario para que por dicho Consorcio se construyeran locales propios para el servicio de Depósito Franco, los tinglados números 5 y 6 del Muelle de Barcelona y espacios limítrofes descubiertos; pasar a la consideración del repetido Consorcio un proyecto de condiciones para dejar definitivamente convenidas las que deban regir para el consiguiente arriendo temporal interino de los indicados locales; y acudir al señor Gobernador Civil de la Provincia para que, con arreglo a las disposiciones vigentes y previa la reunión de la Junta de Autoridades y entidades con jurisdicción en el puerto, acordara destinar los repetidos tinglados y espacios libres, que oportunamente serían deslindados, al mentado servicio de Depósito Franco, cesando, en consecuencia, en el general de importación a que estaban afectos.

Convocada y reunida por el señor Gobernador Civil la indicada Junta de Autoridades y entidades el día 6 de marzo, adoptó por unanimidad el acuerdo, de conformidad entera con lo propuesto por esta Corporación, de destinar temporal e interinamente los dos memorados tinglados al servicio de Depósito Franco, facilitándolos al efecto al Consorcio que lo tiene a su cargo.

Manifestado por el mismo, con fecha 10 del citado mes, que aceptaba las condiciones propuestas por la Junta, mediante algunas modificaciones, así para el arriendo temporal de los dos mentados tinglados y espacios limítrofes descubiertos como para el definitivo de los terrenos que solicitaba en el muelle del Contradique del Oeste, acompañando, además, unos planos y presupuestos de los edificios que en ellos pensaba levantar al objeto de que, estudiados por la Junta, pudieran merecer su aprobación a los

efectos del aprovechamiento futuro por la misma y consiguiente abono de su valor al repetido Consorcio; previa nueva reunión de representantes del mismo y de la Junta en 19 del siguiente mes de abril, se dejó concretado de común acuerdo el Proyecto de condiciones para la utilización provisional, mediante contrato de inquilinato, de los indicados tinglados números 5 y 6 del Muelle de la Muralla, siendo aprobado por la Junta en sesión de 23 de dicho mes; acordándose en la de 14 de mayo posterior respecto de aquellos planos y proyecto, que eran aceptables en principio y que, caso de tener que abonar la Junta, a su tiempo, el importe de tales construcciones, deberá hacerse con arreglo a los precios entonces vigentes, apreciándose el demérito existente en las mismas y segregando del conjunto la instalación de elementos que no resultaran de utilidad para esta Corporación; todo como avance de parecer, sin perjuicio de la tramitación reglamentaria correspondiente.

En sesión de 28 del propio mayo se aprobaron definitivamente por la Junta las condiciones mediante las cuales podría concederse al Consorcio del Depósito Franco un espacio de 18,000 metros cuadrados en el Muelle del Contradique del Oeste de este puerto para instalar allí dicho Depósito con carácter permanente; cuyas condiciones, conocida su aceptación por la citada entidad en sesión de esta Junta de 7 de julio siguiente, motivaron el acuerdo de igual fecha de elevarlas, como lo fueron, a la debida sanción de la Dirección General de Obras Públicas; la cual se dignó otorgarla por Real orden de 9 de diciembre.

DISTRIBUCIÓN DEFINITIVA DE LOS TERRENOS DEL MUELLE NUEVO Y SU ZONA

El proyecto definitivo general de reforma y distribución de los indicados terrenos, formulado por esta Junta en 1915 y elevado a la sanción de la Superioridad, del que forma principal parte la construcción y adjudicación de un grandioso establecimiento de baños marítimos digno de la ciudad, fué aprobado por Real orden de 15 de marzo de 1918; dando pie el citado proyecto a que por una entidad denominada "Baños y Sports Marítimos", que adquirió las distintas instalaciones temporales de baños sitios en dicha zona, se puntualizara un proyecto coincidente con el de esta Junta para la construcción del indicado balneario; cuyo proyecto, después de diversos trámites e incidencias, vino a concretarse, de conformidad con lo dispuesto por la Dirección General de Obras Públicas con fecha 16 de noviembre de 1918, en un Pliego de condiciones formulado por la Junta de común acuerdo con la aludida Sociedad "Baños y Sports Marítimos", para la concesión directa a la misma del gran balneario-casino por ella propuesto, cuyo pliego fué elevado a la debida aprobación superior en febrero de 1919, sin que todavía haya recaído resolución.

HUELGA DEL PERSONAL ASALARIADO
AFECTO A LA
DIRECCIÓN FACULTATIVA DE LAS OBRAS DEL PUERTO.

A pesar de entonces recientes auxilios extraordinarios concedidos y del aumento general de pesetas 0'50 en todos los jornales de los operarios pertenecientes a las Obras, que acababa de abonárseles previa autorización de la Superioridad a razonada propuesta de esta Junta fecha 12 de febrero de 1919, se declararon en huelga, sin previo aviso, todos dichos operarios el día 7 de marzo; adoptándose sin pérdida de momento por el señor Ingeniero Director, de acuerdo con la Junta y con la cooperación inapreciable de las dignísimas Autoridades Militar, Marítima y Civil, las necesarias urgentes medidas para mantener, en cuanto cupiera, los más indispensables servicios de luces y vigilancia en la zona del puerto; todo lo cual con las demandas al señor Ingeniero Director formuladas por el elemento obrero con posterioridad al paro, se puso inmediatamente en conocimiento del Ilmo. Sr. Director General de Obras Públicas acompañado de los pertinentes antecedentes y consideraciones, recibiendo el señor Vicepresidente el día 11 por la mañana un telegrama de dicho señor Director, concebido en los siguientes términos: "Esta Dirección General encuentra muy atinadas cuantas consideraciones expone esa Junta respecto a bases propuestas por el Comité al Ingeniero Director y le autoriza para obrar según estime oportuno, dado que merece completa confianza a este Centro Directivo."

En vista de tan honrosa muestra de consideración a la Vicepresidencia de la Junta, procuró ésta, sin pérdida de tiempo, que una representación autorizada de dichos operarios, todos pertenecientes a las Obras, se entrevistara con la misma, asistida del señor Secretario-Contador, para conocer detalladamente las demandas que servían de pretexto para la huelga y procurar urgente solución que pusiera fin a un estado de cosas, agravado por el anormalísimo que atravesaba entonces la ciudad, que tan hondos perjuicios causaba al puerto.

La entrevista citada tuvo lugar a las cuatro y media de la tarde del propio día 11, presentando dichos comisionados, debidamente acreditados y en número de tres, como bases a discutir las siguientes demandas:

- 1.ª Jornada diaria de ocho horas.
- 2.ª Aumento en el jornal diario de dos pesetas.
- 3.ª Jornal íntegro en caso de accidente del trabajo.
- 4.ª Destitución del encargado Jacinto Martín.
- 5.ª Admisión de todo el personal despedido.
- 6.ª Abono de los jornales perdidos en este conflicto.
- 7.ª Garantía formal de no ejercer represalias.

8.^a Las horas extraordinarias se pagarán con un aumento del cien por ciento.

9.^a Cobrar todos los sábados en lugar de decenalmente y dentro de las horas de trabajo.

Los faroleros que hagan tres turnos de ocho horas cada turno.

Conocidas tales demandas por los señores Vicepresidente y Secretario-Contador; estudiadas una por una y discutidas armónica y ampliamente con los tres indicados representantes de los obreros en huelga, se concretó el resultado de la deliberación en un Acta que dice así:

"En la ciudad de Barcelona, a los once días del mes de marzo de mil novecientos diez y nueve, reunidos los señores Vicepresidente y Secretario-Contador de la Junta del Puerto, don Rómulo Bosch y Alsina y don Manuel Creus con los representantes del Sindicato de Trabajadores de las Obras de dicho Puerto, don Andrés López, don Ramón Roig y don Francisco Alonso, operarios afectos a la Dirección facultativa de dichas Obras, han convenido, en principio, para poner fin a la huelga que dichos trabajadores sostienen desde el día siete del corriente, animados todos de los más leales deseos de armonía, en lo siguiente:

"PRIMERO.—La jornada normal diaria será para todos los servicios de las obras del Puerto de ocho horas, considerándose como extraordinarias las que pasen de las mismas, y pagándose cada una con un aumento del cien por ciento;

"SEGUNDO.—Aumento en todos los jornales actualmente señalados, de una peseta cincuenta céntimos;

"TERCERO.—Traslado por el señor Ingeniero Director a distinto servicio del que ahora presta del encargado Jacinto Martí;

"CUARTO.—Seguirán en el trabajo los operarios que cesaron en el de la brigada que tenía a su cargo dicho encargado Jacinto Martí; y

"QUINTO.—Por la Junta se estudiará la manera de que a la posible brevedad puedan percibir jornal íntegro todos los accidentados.

"Hecha formal oferta de que por la Junta se procurará tener en consideración la buena disposición de los señores comisionados y las necesidades del elemento obrero para compensarle de la pérdida de los jornales experimentada durante los días de huelga, y de que por razón de la misma no se ha de molestar a operario alguno, los señores comisionados se comprometieron formalmente a reanudar el trabajo mañana miércoles, día doce del corriente, a cuyo efecto, el suscrito señor Vicepresidente se pondrá de acuerdo con el señor Ingeniero Director.

"El propio señor Vicepresidente hace constar que espera ver aprobado por la Junta del Puerto en su sesión de mañana tarde, y luego por la Dirección General de Obras Públicas, cuanto queda consignado.—(Firmado) Rómulo Bosch y Alsina, Andrés López, Ramón Roig, Francisco Alonso, M. Creus.—Hay el sello de la Junta del Puerto, y además otro en el que se lee: "Sindicato de Trabajadores de las Obras del Puerto de Barcelona."

De la transcrita acta se envió con urgencia copia a la Dirección General de Obras Públicas, quedando a las seis y media de la tarde del repetido mismo día 11 de marzo solucionada por completo la huelga, mientras se recababa la aprobación de dicha Acta por la Junta, que la dió unánime en sesión del siguiente día 12, siendo enviada y sometida inmediatamente a la definitiva sanción de la Superioridad con manifestaciones de viva gratitud por la alta muestra de consideración y confianza que significaba la amplia autorización conferida telegráficamente a la Vicepresidencia.

Hallada la manera de compensar a los aludidos operarios por la pérdida de jornales correspondientes a los cuatro días que la huelga duró y de conseguir que en lo sucesivo pudieran percibirlo entero en caso de accidente del trabajo en el de no pertenecer a la "Caja de Auxilios y Previsión

de los Empleados y Obreros de la Junta" sin perjuicio para esta Corporación, dióse por la misma formal entero cumplimiento a las ofertas que de estudiar y resolver sobre entrambos particulares constaban en la indicada Acta; la que se vió sancionada por la Superioridad por orden de 14 del indicado mes de marzo, con felicitaciones para la Junta y su Vicepresidencia en particular.

REORGANIZACIÓN DEL CUERPO DE GUARDA-MUELLES

En vista de las notorias deficiencias de dicho servicio y del anómalo comportamiento observado por los individuos que integraban el citado Cuerpo cuando la huelga general de operarios afectos a la Dirección facultativa de estas Obras de 7 de marzo de 1919, creyó la Junta llegado definitivamente el momento de realizar los propósitos que de larga fecha alimentaba, de completo acuerdo con el señor Ingeniero Director, de reorganizar tal servicio a fin de adaptarlo a las necesidades sentidas en este puerto, tanto respecto de una mayor y más seria vigilancia de orden en su zona para el debido cumplimiento del Reglamento de policía de muelles, cuanto para intensificar la administrativa a fin de que estén atendidos como es debido los intereses comerciales del tráfico general y salvaguardado el cobro de impuestos a favor de esta Junta.

Encomendada a los señores Ingeniero Director y Secretario-Contador la puntualización de un proyecto de Reglamento para la mentada reorganización, en sesión de 9 de abril y cumplido el encargo por dichos señores en la de 28 del subsiguiente mes, fué aprobada, elevándose consiguientemente a la sanción de la Superioridad.

En dicha sesión fué igualmente aprobado el Proyecto de organización de la vigilancia administrativa de la zona del puerto, desligada del Cuerpo de Guarda-muelles, para aprovechar los elementos utilizables del actual, evitando amalgamas de atribuciones; cuyo proyecto se envió igualmente a la sanción del Centro Directivo, que se dignó otorgarla, juntamente con la del nuevo Reglamento para el Cuerpo de Guarda-Muelles, con fecha 18 de septiembre.

Durante el próximo ejercicio de 1920 quedarán seguramente organizados entrambos servicios.

VIGILANCIA EN LOS MUELLES

Conforme se dijo en la anterior Memoria, a partir de primero de enero de 1918 corre el servicio indicado a cargo del Cuerpo de Policía y Seguridad, el cual, dentro de la anormalidad perenne en que ha vivido esta ciudad desde aquella fecha, ha hecho cuanto buenamente ha podido para evitar y corregir robos, raterías y depredaciones, sin que, desgraciadamente,

por una serie de concausas e impurezas de la realidad, haya acabado con los mismos, como fuera indispensable para la debida seguridad de las mercancías depositadas en la zona del puerto.

EDIFICIO PARA LA COMANDANCIA DE MARINA

En atención a que corre desde el año 1903 a cargo de la Junta el pago del alquiler de los locales que ocupa dicha Comandancia, lo cual significa un importante gasto permanente; y lo poco adecuado de dichos locales, a pesar del punto céntrico en que están emplazados, movió a esta Corporación a concretar definitivamente con dicha Comandancia sus necesidades y aspiraciones para poder ofrecerle, a sus expensas también, decorosa y desahogada residencia en edificio expresamente levantado; confiándose consiguientemente al señor Ingeniero Director el correspondiente encargo.

Formulado por el mismo el oportuno Proyecto y designado como punto de inmejorable emplazamiento el cruce del Muelle de Barcelona con el de San Beltrán, que une el puerto a la ciudad mediante una de sus más importantes y amplias vías, fué aprobado por la Junta y elevado a la sanción de la Superioridad por acuerdo de 12 de febrero de 1919.

EDIFICIO-PABELLÓN PARA EL SERVICIO DE EMIGRACIÓN

En 11 de diciembre de 1918, en virtud de razonada instancia suscrita por importantísimas y numerosas casas navieras y consignatarias de esta plaza, resolvió la Junta encomendar a la Dirección facultativa de las Obras la redacción de un Proyecto para la habilitación de locales adecuados destinados a los servicios a cargo de la Junta e Inspección de Emigración en este puerto.

Formulado dicho Proyecto, aceptado por unanimidad en 20 de enero siguiente y aprobado por Real orden de 8 de marzo de 1919, fué sacado a subasta ineficazmente por dos veces; en vista de lo cual pidió la Junta se la autorizase para verificar las obras por el sistema de Administración.

En este estado, con fecha 10 de diciembre del propio año, dispuso la Superioridad se verificase un nuevo estudio del Edificio-pabellón aprobado sobre la base de distinta distribución de servicios en el mismo para atender a otros aspectos del movimiento emigratorio, cuyo estudio no ha podido aún terminarse.

CONDECORACIÓN AL SEÑOR INGENIERO DIRECTOR

Otorgada por S. M. el Rey al señor Ingeniero Director de las Obras Excmo. Sr. D. José Ayxelá y Juvé, la Gran Cruz del Mérito Naval con

distintivo blanco; estimando esta Junta honra propia la distinción egrégia de que había sido objeto aquel muy conspicuo funcionario, en recompensa a sus singulares méritos y servicios, acordó por voto unánime dirigir al mismo efusiva felicitación y tomar principal parte todos los señores Vocales que la integraban en la subscripción abierta por las más prestigiosas entidades navieras de la plaza para costear y ofrecer al señor Ayxelá las insignias de tan preciada condecoración; cuya entrega solemne en los salones de la Asociación de Navieros del Mediterráneo tuvo lugar en diciembre de 1918.

APROBACIÓN DE CUENTAS

Sin la menor observación fueron sucesivamente aprobadas por la Superioridad las Cuentas generales de Ingresos y Gastos rendidas por la Junta, correspondientes a los ejercicios de 1917 y 1918.

Movimiento de fondos durante los ejercicios de 1918 y 1919 que comprende esta Memoria

AÑO 1918

Ingresos

	PESETAS
Producto del arbitrio con destino a las Obras del Puerto.	1.249,911'85
Idem del arbitrio sobre embarque y desembarque de pasajeros	96,214'79
Procedente de alquileres de locales y almacenes.	103,738'50
Idem id. del material flotante.	14,596'01
Idem id. de kioscos.	20,870'80
Idem de personal y material facilitado a particulares.	8,334'27
Idem de personal y material facilitado a la Jefatura de Obras Públicas	5,711'89
Idem del servicio de grúas hidráulicas y de vapor.	18,329'65
Idem del servicio de grúas eléctricas y puentes-grúas.	78,621'27
Idem id. id. de grúas de mano.	10,491'75
Idem id. id. de puentes-básculas	25,940'60
Idem id. id. de cábricas flotantes	60,467'52
Idem id. id. de escusados públicos.	1,408'65
Idem id. id. del dique flotante.	833,216'14
Idem de trabajos extraordinarios del dique flotante.	13,571'80
Idem del servicio del varadero público	51,804'05
Idem id. id. de atracaderos.	183'34
Idem id. id. de aguada a buques y a particulares.	58,434'25
Idem id. id. de vigilancia y alumbrado en horas extraordinarias	726'00
Idem del servicio de descarga de carbones.	4,380'00
Idem de permisos a vendedores ambulantes.	678'00
Idem de alquileres de casetas instaladas en los muelles	3,894'35
Idem de alumbrado facilitado a particulares.	1,980'80

	PESETAS
Procedente de remolques	21,372'40
Idem de desperfectos en los muelles.	4,252'71
Idem de ocupación de espacios por mercancías.	110,771'94
Idem de depósitos de carbón mineral	144,318'33
Idem de varios arrendatarios	33,094'85
Idem del impuesto de muellaje	148,711'28
Idem de permisos para obras de canalización y tendido de cables	181'90
Idem del canon señalado a los diferentes flotantes de carbón	6,500'00
Idem del canon por conducciones en la zona marítima	2,312'04
Idem del 1'20 por ciento sobre pagos a contratistas.	4,480'93
Idem del impuesto sobre paradas de coches y automóviles de alquiler	485'00
Idem del impuesto sobre paradas de carros.	412'50
Idem del 1 por 100 por derechos de cobranza de lo satisfecho por los empleados de la Junta por el impuesto de utilidades	123'53
Idem del reposo de varias partidas de carbón.	627'60
Idem de la bonificación del seguro del edificio de los Almacenes Generales de Comercio	128'23
Idem de la bonificación del seguro del barco-bomba número 1 al servicio de la Jefatura de Obras Públicas	101'25
Idem por reintegro de lo pagado de más por contribución industrial en los tercero y cuarto trimestres de 1917	1,177'54
Idem de la Sociedad "Crédito y Docks de Barcelona" por el arriendo de los Almacenes Generales de Comercio, correspondiente al corriente año	20,000'00
Idem de la misma Sociedad por el 5 por 100 sobre 113,046'85 pesetas y el 15 por 100 sobre 48,148 pesetas, que importan los almacenajes devengados por dichos Almacenes desde 1.º de julio de 1917 a 30 de junio de 1918.	12,874'52
Idem de la propia Sociedad por el arriendo del tinglado número 1 del Muelle de la Muralla (Depósito de Comercio) correspondiente a este año	10,000'00
Idem de la misma Sociedad por el 10 por 100 sobre	

	PESETAS
80,000 pesetas y el 20 por 100 sobre pesetas 193,529'80 que importan los almacenajes devengados por el "Depósito de Comercio" en el tinglado número 1 del Muelle de la Muralla	46,705'56.
Procedente del Excmo. Ayuntamiento de esta ciudad por reintegro de la parte con que debe contribuir al alumbrado eléctrico de los muelles, co- rrespondiente a 1915	21,743'71.
Idem de la propia Corporación, por el valor líquido de los cupones realizados durante el año de los títulos de la Deuda Municipal que posee la Junta en pago de parte del alumbrado eléctrico de los muelles a cargo de dicha Corporación	808'56.
Idem del reintegro del seguro del barco-bomba nú- mero 1 al servicio de la Jefatura de Obras Públicas	2,096'45.
Idem del transporte de mercancías por las vías fé- rreas del puerto	64,794'37
Idem de la subvención asignada a esta Junta por el Ministerio de Fomento	148,200'00.
TOTAL DE LOS INGRESOS.	3.469,775'48

Gastos

OBRAS POR ADMINISTRACIÓN, CONSERVACIÓN Y SERVICIOS DE EXPLOTACIÓN

	PESETAS
Importan los jornales y materiales empleados en las obras por administración	155,077'06.
Idem los jornales y materiales empleados en obras de conservación y policía de los muelles.	1.070,367'69.
Idem los jornales y materiales empleados en los servi- cios de explotación y del personal afecto al servicio general	611,514'55.
Idem lo satisfecho en concepto de gratificación por tra- bajos de índole extraordinaria a los obreros de la Junta, autorizada por Real orden de 7 de diciembre	36,476'50.

	PESETAS
Importan los materiales satisfechos en el presente año, correspondientes al ejercicio anterior, cuyos valores están incluidos en las cuentas de la Dirección facultativa de 1917, no habiendo sido aprobadas hasta el corriente año	78,326'34
	<hr/> 1.951,762'14
A deducir el importe de materiales invertidos en la conservación de las obras en el corriente año, cuyo importe está pendiente de la aprobación de la Junta	114,781'59
	<hr/> 1.836,980'55

OBRAS POR CONTRATA

Satisfecho al contratista de la distribución provisional de los muelles de España y Barcelona, las certificaciones 31. ^a a la 42. ^a , ambas inclusive.	154,834'78
Idem al contratista de las obras necesarias para la prolongación de la fosa oriental de la dársena de carenado, por saldo	850'81
Idem al contratista del adoquinado de varias zonas de los muelles de Poniente y Costa, las certificaciones 1. ^a y 9. ^a	217,727'04
	<hr/> 2.210,393'18

GASTOS ADMINISTRATIVOS

	PESETAS
Satisfecho por haberes del personal de Secretaría, Administración e Intervención	109,313'58
Idem por materiales de dichas oficinas	5,321'20
Idem por haberes del personal de la Dirección facultativa	127,657'17
Idem por material de oficina para la Dirección facultativa	8,018'26
Idem por quinquenios a varios de los empleados afectos al servicio general	412'47
Idem por gastos eventuales de la Dirección facultativa para la vigilancia e inspección de obras nuevas.	17,593'79

PESETAS

Satisfecho en calidad de compensación a los empleados de la Junta, con arreglo a lo dispuesto por Real orden de 12 de junio último, en atención a la carestía de todos los elementos a la vida necesarios	16,351'45
Idem a los propios empleados en calidad de auxilio extraordinario, concedida por Real orden de 17 de diciembre	17,137'73

GASTOS GENERALES DE LA JUNTA

Satisfecho por gastos en los servicios de explotación intervenidos por la Administración de la Junta.	8,746'80
Idem por inspecciones y gratificaciones	14,739'92
Idem por alquileres	9,000'00
Idem como compensación, por deficiencia de derechos pasivos, a D. Julio Valdés Humarán, ex Ingeniero Director	6,000'00
Idem por honorarios al procurador de la Junta	56'70
Idem por material en gastos generales de la Junta.	20,484'61
Idem por seguro sobre incendios	1,032'93

MONTEPIÓ, IMPUESTOS Y EMPRÉSTITOS

Satisfecho al Cajero-Contador de la Caja de Auxilios y Previsión de los empleados y obreros de la Junta la cantidad señalada en los presupuestos administrativos de la Junta, de conformidad con lo dispuesto en la Real orden de 10 de septiembre de 1902	52,500'00
Idem por el impuesto de utilidades y timbre de negociación sobre las obligaciones emitidas por la Junta.	63,239'75
Idem por gastos de los empréstitos	1,409'00
Idem por intereses de las obligaciones colocadas por la Junta	1.206,000'00
Idem por la contribución industrial de las grúas de diferentes sistemas, puentes-grúas y cábricas que la Junta posee y tiene destinadas para el servicio público del puerto	26,564'52

TOTAL GASTOS ADMINISTRATIVOS. 1.711,579'89

VARIOS

	PESETAS
Satisfecho el 1 por 100 del timbre de negociación sobre las obligaciones de la Junta, correspondiente al año 1917	25,985'45.
Idem el 1 por 100 del timbre de negociación correspondiente al Empréstito de 20.000,000 de pesetas, por un capital nominal emitido de pesetas 17.624,500, referente al año 1916; cuyo pago dejó de hacerse en su día por haberse presentado la liquidación con error	16,847'26.
Idem al Centro de Navieros Aseguradores, por el seguro a total pérdida del barco-bomba número 1, de una cábria flotante y varios útiles de buzo, hecho por cuenta de la Jefatura de Obras Públicas de la provincia	2,096'45.
Idem a los señores Witty y Compañía, en calidad de reintegro por lo pagado de más por derechos de puerto en la descarga del vapor "Llanishen"	44'00.
Idem a D. Pedro Larrañaga por el mismo concepto en la descarga de los vapores "Martí" y "Ernesto"	240'00.
Idem a D. Juan Guardiola por ídem ídem en la descarga del vapor "Añorga"	620'00.
Idem a los señores Ripol y Compañía por igual concepto en la descarga del vapor "Isla de Panay".	101'12.
TOTAL.	45,934'28
GASTOS POR OBRAS.	2.210,393'18.
GASTOS ADMINISTRATIVOS.	1.711,579'89
TOTAL GASTOS.	<u>3.967,907'35</u>
INGRESOS.	3.469,775'48
GASTOS	3.967,907'35
MÁS GASTOS.	<u>498,131'87</u>

Existencia en Caja en 31 de diciembre Ptas. 1.445,926'87

AÑO 1919

Ingresos

PESETAS

Producto del arbitrio con destino a las obras del puerto sobre descarga de mercancías	1.918,370'88
Idem del arbitrio sobre embarque y desembarque de pasajeros	125,823'45
Procedente de alquileres de locales y almacenes.	89,569'12
Idem íd. íd. de kioscos	21,442'20
Idem íd. íd. del material flotante	10,044'57
Idem de material y personal facilitado a particulares.	23,205'55
Idem de material y personal facilitado a la Jefatura de Obras Públicas	643'62
Idem del servicio de grúas hidráulicas y de vapor.	31,073'14
Idem del servicio de grúas eléctricas y puentes-grúas.	111,660'00
Idem íd. íd. de grúas de mano.	10,756'75
Idem íd. íd. de puentes-básculas	17,344'85
Idem íd. íd. de cábricas flotantes	66,549'40
Idem íd. íd. de excusados públicos	1,495'50
Idem íd. íd. del dique flotante y deponente.	798,543'41
Idem de trabajos extraordinarios del dique flotante.	7,044'33
Idem del servicio del varadero público	51,001'62
Idem íd. íd. de atracaderos	146'68
Idem íd. íd. de aguada a buques y a particulares.	83,364'90
Idem íd. íd. de vigilancia y alumbrado en horas extraordinarias	607'50
Idem íd. íd. de descarga de carbones	4,160'00
Idem de permisos a vendedores ambulantes.	727'00
Idem del alquiler de casetas instaladas en los muelles.	3,958'32
Idem del alumbrado facilitado a particulares.	6,560'72
Idem de remolques	28,504'05
Idem de desperfectos en los muelles	4,511'45
Idem de ocupación de espacios por mercancías	307,629'50
Idem de ocupación de espacios con depósitos de carbón mineral	154,191'65
Idem de ocupación de espacios por varios arrendatarios	47,294'73
Idem del impuesto de muellaje	187,075'34
Idem de permisos para obras de canalización y tendido de cables en la zona marítima	105'00

		PESETAS
Procedente del canon señalado a diferentes depósitos flotantes de carbón		6,500'00.
Idem del canon por conducciones en la zona marítima.		835'08.
Idem del impuesto sobre paradas de coches y automóviles		465'00.
Idem del impuesto sobre paradas de carros.		920'60.
Idem del uno por ciento por derechos de cobranza del impuesto de utilidades correspondiente a los empleados de la Junta.		112'48.
Idem del reposo de varias partidas de carbón.		1,008'78
Idem de la bonificación sobre el seguro de los "Almacenes Generales de Comercio"		128'23.
Idem de la Sociedad "Crédito y Docks de Barcelona" por el arriendo de los Almacenes Generales de Comercio, correspondiente al corriente año.		20,000'00.
Idem de la misma Sociedad por el 5 por 100 sobre pesetas 112,674'50, el 15 por 100 sobre pesetas 200,000 y el 25 por 100 sobre 92,217'84, que importan los almacenajes devengados por dichos Almacenes desde 1.º de julio de 1918 a 30 de junio de 1919		58,688'17
Idem de la propia Sociedad por el arriendo del tinglado número 1 del Muelle de la Muralla (Depósito Comercial) correspondiente a este año.		10,000'00.
Idem de la repetida Sociedad por el 10 por 100 sobre pesetas 40,000 y el 20 por 100 sobre pesetas 427,678'32 que importan los almacenajes devengados por el "Depósito de Comercio" en el tinglado núm. 1 del Muelle de la Muralla, desde 1.º de junio de 1918 a 30 de junio de 1919		89,535'63.
Idem del Excmo. Ayuntamiento de esta ciudad por reintegro a cuenta de la parte con que debe contribuir al alumbrado eléctrico de los muelles, correspondiente al primer semestre de 1916		10,589'14.
Idem de la propia Corporación por el valor líquido de los cupones realizados durante el año, de los títulos de la Deuda Municipal que poseía la Junta, en pago a cuenta de la parte del		

		PESETAS
	alumbrado eléctrico de los muelles a cargo de dicha Corporación	804'19
Procedente	del reintegro del seguro del barco-bomba número 1 facilitado a la Jefatura de Obras Públicas	500'50
Idem	del transporte de mercancías por las vías férreas del puerto	65,996'87
Idem	del 1'20 por 100 sobre pagos a contratistas	56'03
Idem	de lo que corresponde percibir a la Junta en las multas impuestas por infracción del Reglamento de policía de muelles, desde 9 de enero de 1913 a 20 de diciembre de 1917.	205'31
Idem	del canon que debe satisfacer anualmente a la Junta el concesionario del Puerto de Garraf, según Real orden de 19 de mayo último.	1,000'00
Idem	de la subvención del Estado, asignada por el Ministerio de Fomento a la Junta, comprensiva de 11 mensualidades	135,850'00
TOTAL DE LOS INGRESOS.		4.516,601'24

Gastos

OBRAS POR ADMINISTRACIÓN, CONSERVACIÓN Y SERVICIOS DE EXPLOTACIÓN

		PESETAS
Importan	los jornales y materiales empleados en obras nuevas por Administración	478,842'23
Idem	los jornales y materiales empleados en obras de conservación y policía de los muelles	1.333,750'09
Idem	los jornales y materiales empleados en los servicios de explotación y del personal afecto al servicio general	670,574'86
Idem	los materiales satisfechos en el corriente año, correspondientes al ejercicio anterior, cuyos valores están incluidos en las cuentas de la Dirección facultativa de 1918, no habiendo sido aprobadas por la Junta hasta el presente año.	114,781'59
		2.597,948'77

	PESETAS
A deducir el importe de materiales invertidos en la conservación de las obras en el corriente año, cuyo importe está pendiente de la aprobación de la Junta	171,770,17
	<u>2.426,178'60</u>

OBRAS POR CONTRATA

Satisfecho al contratista de la ampliación y reforma del Dique del Este, por saldo	1,069'57
Idem al contratista del adoquinado de varias zonas de los muelles de Poniente y Costa, por saldo	4,669'84
Idem y no anotado por error en junio del año próximo pasado al verificar el pago al contratista de las obras de distribución provisional de los muelles de España y Barcelona, de la certificación número 37	0'02
	<u>2.431,918'03</u>
TOTAL POR OBRAS.	<u>2.431,918'03</u>

GASTOS ADMINISTRATIVOS

	PESETAS
Satisfecho por haberes del personal de la Secretaría, Administración e Intervención	142,007'45
Idem por material de dichas oficinas	5,262'95
Idem por haberes del personal de la Dirección facultativa	154,123'73
Idem por material de Oficinas de la misma.	10,112'65
Idem por haberes del personal afecto al servicio general.	32,505'93
Idem por gastos eventuales de la Dirección facultativa para la vigilancia e inspección de Obras nuevas	19,222'13

GASTOS GENERALES DE LA JUNTA

Satisfecho por gastos en los servicios de explotación intervenidos por la Administración de la Junta.	9,771'80
Idem por inspecciones y gratificaciones	15,739'88
Idem por alquileres	6,000'00

PESETAS

Satisfecho como compensación por deficiencia de derechos pasivos a D. Julio Valdés Humarán, ex Ingeniero Director de las Obras.	6,000'00
Idem por honorarios al Procurador de la Junta.	202'10
Idem por material en gastos generales de la Junta.	7,446'71
Idem por seguros sobre incendios; en cuanto a 1,130'32 pesetas, se han debitado en esta cuenta, y el resto de pesetas 224'61 en la de Gastos Generales de la Junta, epígrafe de gastos imprevistos	1,130'32

MONTEPIÓ, IMPUESTOS Y EMPRÉSTITOS

Satisfecho al Cajero-Contador de la Caja de Auxilios y Previsión de los empleados y obreros de la Junta la cantidad incluída en los Presupuestos Administrativos de la Junta, de conformidad con lo dispuesto en la Real orden de 10 de septiembre de 1902	52,500'00
Idem por el impuesto de utilidades y timbre de negociación sobre las obligaciones emitidas y colocadas por la Junta	45,901'78
Idem por gastos en los empréstitos	1,796'00
Idem por intereses de las obligaciones colocadas por la Junta	1.206,000'00
Idem por la contribución industrial de las grúas de diferentes sistemas, puentes-grúas y cábricas que posee la Junta	24,744'44
TOTAL DE GASTOS ADMINISTRATIVOS.	1.740,467'87

VARIOS

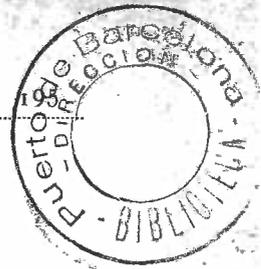
PESETAS

Satisfecho al "Centro de Navieros Aseguradores" por el seguro a total pérdida del Barco-bomba y demás material flotante empleado en el cambio de boyas del Estado	500'50
Por el quebranto sufrido en la venta de 166 títulos de la Deuda Municipal que poseía la Junta, de valor	

PESETAS

	nominal 19,000 pesetas y por los cuales se ha obtenido la cantidad líquida de 15,497'40 pesetas, cuyo quebranto estaba previamente compensado por el cobro de cupones.	3,502'60
Satisfecho a	los Sres. Coll y Regato por reintegro de lo pagado de más por derechos de Obras de Puerto en la descarga del vapor "Inés".	512'07
Idem	a los Sres. Hijos de J. Tayá por igual concepto, en la descarga del vapor "Rita".	1,460'64
Idem	a D. Antonio Pi, por idéntico concepto en la descarga del vapor "Camacho".	660'00
Idem	al mismo por ídem ídem	60'00
Idem	a los Sres. Guilera y Villarreal, por devolución de lo indebidamente pagado por ocupación de espacios en los muelles con una partida de bocoyes de vino	143'68
Idem	a D. Antonio Moreno, por igual concepto e idéntica mercancía	1,378'05
Idem	al Sr. Hijo de Miguel Mateu, por el mismo concepto con una partida de hierro.	340'81
Idem	al Sr. Administrador de "Astilleros Minguell", por igual concepto con una partida de madera.	2,384'44
Idem	al mismo por ídem ídem	273'75
Idem	a los Sres. Hijos de J. Tayá por igual concepto con una partida de madera	2,397'50
Idem	a D. José Gilabert, por igual concepto con una partida de bocoyes vacíos	1,482'67
Idem	a D. Cosme Puigmal, por igual concepto, con otra partida de bocoyes vacíos	252'81
	TOTAL.	15,349'52
TOTAL POR OBRAS.		2.431,918'03
IDEM POR GASTOS ADMINISTRATIVOS.		1.740,467'87
TOTAL GASTOS.		<u>4.187,735'42</u>

MEMORIA



INGRESOS.	4.516,601'24
GASTOS	4.187,735'42
MÁS INGRESOS.	<u>328,865'82</u>

Existencia en Caja en 31 de diciembre. Ptas. . 1.774,792'69

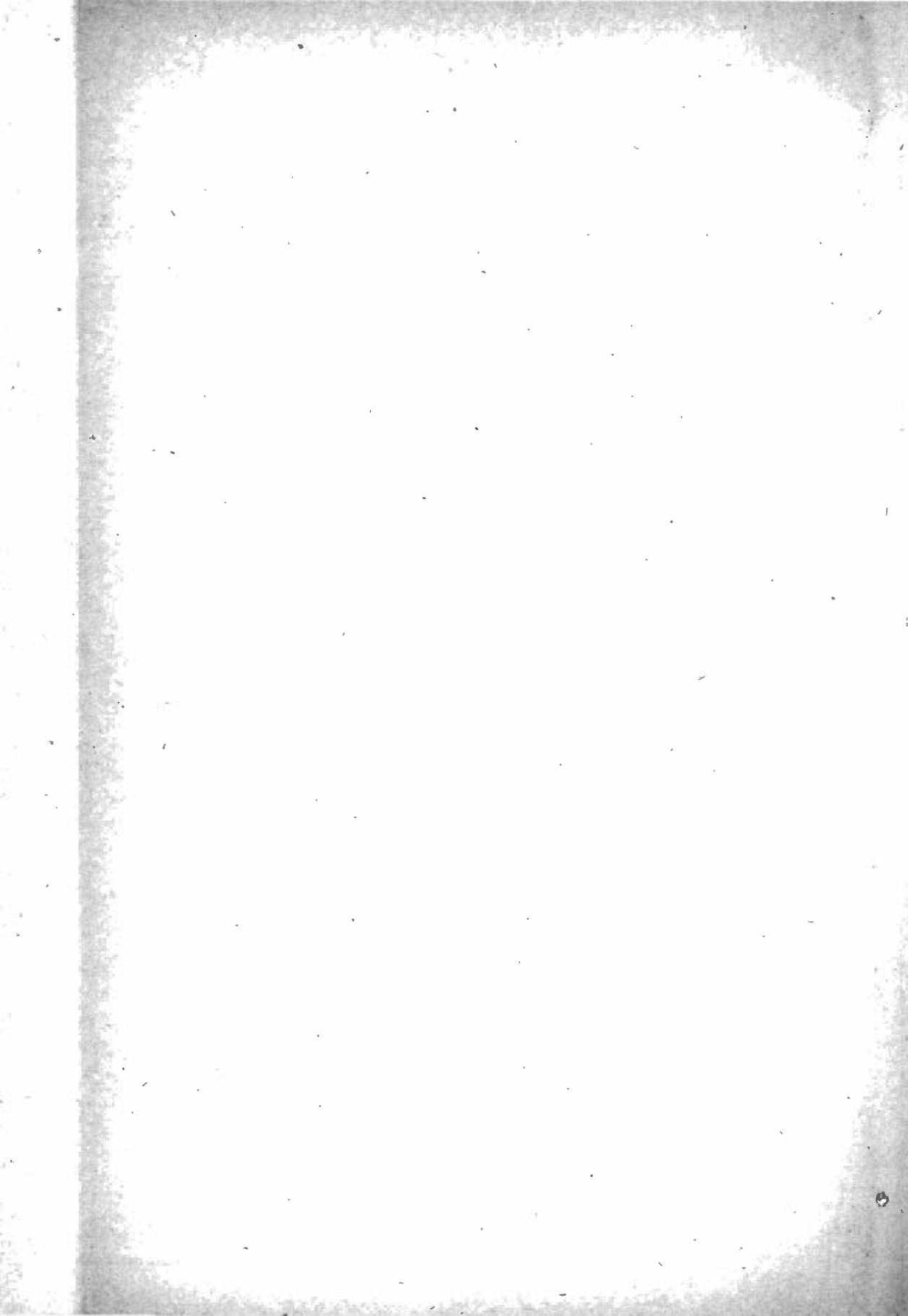
Barcelona, 15 de febrero de 1920.

EL VICEPRESIDENTE,

Rómulo Bosch y Alsina

EL SECRETARIO-CONTADOR,

M. Creus



JUNTA DEL PUERTO DE BARCELONA

ESTADO DEMOSTRATIVO DE LO QUE HAN PRODUCIDO SUCESIVAMENTE LAS EXPLOTACIONES TARIFADAS Y PEQUEÑOS IMPUESTOS ESTABLECIDOS POR LA JUNTA DESDE 1.º DE ENERO DE 1900 A 31 DE DICIEMBRE DE 1919

CONCEPTOS	PRINCIPIO		1900	1901	1902	1903	1904	1905	1906	1907	1908	1909	1910	1911	1912	1913	1914	1915	1916	1917	1918	1919	TOTALES	
	Mes	Año	Pesetas	Pesetas	Pesetas	Pesetas	Pesetas	Pesetas	Pesetas	Pesetas	Pesetas	Pesetas	Pesetas	Pesetas	Pesetas	Pesetas	Pesetas	Pesetas	Pesetas	Pesetas	Pesetas	Pesetas	Pesetas	Pesetas
Arriendo de los Almacenes Generales de Comercio	Febrero	1910	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	15,582'32	20,000'00	20,000'00	20,000'00	20,000'00	20,000'00	20,000'00	20,000'00	20,000'00	20,000'00	195,582'32	
Almacenajes de id. id.	Id.	1911	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	4,231'96	5,022'08	4,453'63	8,353'35	10,893'20	12,715'30	9,295'98	12,874'52	58,688'17	126,528'19	
Arriendo del Tinglado n.º 1 del muelle de la Muralla	Enero	1916	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	10,000'00	10,000'00	10,000'00	10,000'00	40,000'00	
Almacenajes de id. id.	Id.	Id.	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	7,271'25	17,135'10	46,705'56	89,535'63	160,647'54
Arriendo de terrenos para depósitos de carbón	Octubre	1913	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	16,352'77	83,900'00	87,544'41	99'627'59	136,158'33	144,318'33	154,191'65	722,093'08	
Alquiler de kioscos	Anterior a	1900	4,792'50	5,594'50	5,554'00	5,474'00	4,450'68	10,131'11	16,521'98	18,234'73	19,558'11	19,368'00	19,508'84	22,460'80	24,008'06	23,341'91	22,863'90	23,457'35	21,830'00	21,148'30	20,870'80	21,442'20	330,611'77	
Alquiler de locales y almacenes	Id.	Id.	12,623'84	12,583'34	10,803'97	10,092'00	10,099'50	25,436'44	18,140'50	23,958'11	34,253'13	40'603'25	30,604'76	40'020'71	45,688'31	43,202'43	45,837'99	41,219'60	55,147'45	95,451'49	103,738'50	89,569'12	789,074'44	
Arbitrio sobre material flotante, mejilloneras, golondrinas y demás	Id.	Id.	1,268'65	2,124'19	1,432'10	1,243'16	1,423'10	1,642'67	2,571'00	2,510'02	2,822'00	2,260'00	2,074'50	3,861'06	15,749'80	10,190'22	11,052'88	10,578'51	10,563'18	28,260'89	14,596'01	10,044'57	136,268'51	
Arbitrio sobre atracaderos	Id.	Id.	600'00	350'00	200'00	200'00	350'00	250'00	250'00	250'00	275'00	412'50	287'50	379'17	335'00	332'50	399'17	220'00	220'00	220'00	183'34	146'68	5,860'86	
Arbitrio sobre depósitos flotantes de carbones y bicicletas	Enero	1913	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	4,500'00	4,500'00	3,875'00	4,500'00	5,000'00	6,500'00	6,500'00	35,375'00	
Servicio en la descarga de carbones	Marzo	1903	"	"	"	1,401'35	1,682'08	1,992'00	2,272'00	2,352'00	2,264'00	2,120'00	2,016'00	1,976'00	2,008'00	2,478'00	2,440'00	2,640'00	2,760'00	3,060'00	4,380'00	4,160'00	42,001'43	
Arbitrio sobre casetas instaladas en los muelles	Agosto	1910	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	962'50	3,264'50	3,723'00	3,550'50	4,634'34	3,964'00	4,363'63	3,640'75	3,894'35	3,958'32	35,955'89	
Arbitrio sobre permisos a vendedores ambulantes	Agosto	1902	"	"	247'00	427'00	568'00	602'00	641'00	525'00	578'00	551'00	532'00	535'00	501'00	529'00	755'00	850'50	709'00	722'00	678'00	727'00	10,677'50	
Arbitrio sobre permisos para instalación de cables y apertura de zanjas	Enero	1913	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	2,262'70	963'69	577'15	3,090'00	1,575'90	181'90	105'00	8,756'34	
Arbitrio en concepto de cánon por conducciones en la zona marítima	Julio	1904	"	"	"	"	73'75	80'83	80'83	80'83	572'08	97'08	101'90	709'58	306'95	849'75	402'75	399'30	541'95	650'60	2,312'04	835'08	8,095'30	
Arbitrio por paradas de coches de alquiler	Marzo	1914	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	615'00	620'00	470'00	530'00	485'00	465'00	3,185'00	
Arbitrio por paradas de carros	Agosto	1918	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	412'50	920'60	1,333'10		
Alumbrado facilitado a particulares	Septiembre	1908	"	"	"	"	"	"	"	"	78'01	319'07	92'86	298'15	300'93	452'73	743'80	939'28	1,741'21	1,315'34	1,980'80			
Servicio de vigilancia y alumbrado extraordinario a instancia de particulares	Mayo	1910	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	497'50	1,677'00	3,142'25	1,036'50	1,176'50	1,479'00	1,636'00	1,306'70	720'00	607'50	14,822'90	
Material flotante facilitado a particulares	Enero	1901	"	1,032'77	1,586'65	735'48	670'97	817'56	602'90	326'00	717'40	1,385'00	137'08	114'00	1,088'50	7,572'74	3,277'95	4,303'95	5,980'86	1,752'83	275'50	"	32,378'14	
Material flotante facilitado a contratistas	Enero	1901	"	2,336'73	2,196'88	180'93	2,433'98	2,699'67	1,250'65	"	22,569'15	111'27	715'38	4,863'74	"	1,056'25	1,659'56	482'80	2,230'18	82'69	"	"	44,869'86	
Personal facilitado a particulares	Febrero	1910	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	852'28	372'50	2,866'33	1,579'89	706'16	2,706'23	7,935'19	9,743'32	8,068'77	23,205'55	58,036'22	
Remolques para el tráfico marítimo	Mayo	1913	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	4,533'12	4,632'34	6,063'23	18,726'76	16,547'62	21,372'40	28,504'05	100,379'52	
Servicio de gruas hidráulicas	Anterior	1900	39,060'00	40,454'54	58,083'50	70,668'55	78,190'00	65,970'00	73,290'00	69,525'00	67,925'00	64,065'00	61,665'00	46,145'00	47,700'00	51,844'65	35,702'48	36,756'74	48,587'50	32,504'56	16,678'65	29,293'14	1,034,109'31	
Servicio de gruas eléctricas	Abril	1908	"	"	"	"	"	"	"	"	8,130'00	9,474'50	12,548'50	32,081'00	37,648'00	62,700'50	60,998'50	74,655'50	59,799'50	43,642'50	78,445'65	107,223'75	587,347'90	
Servicio de puentes gruas	Enero	1910	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	42'50	55'00	682'50	1,900'00	1,292'20	1,592'50	805'00	701'75	575'42	4,436'25	12,083'12	
Servicio de gruas de mano	Anterior	1900	6,533'00	16,073'50	13,607'75	11,039'25	10,516'00	10,854'25	10,996'50	11,100'25	11,389'00	11,402'25	9,764'25	8,471'25	8,769'75	8,739'75	8,427'00	8,103'75	8,741'25	9,686'25	10,491'75	10,756'75	205,463'50	
Servicio de gruas de vapor	Anterior	1900	2,811'97	2,413'00	2,040'00	1,968'00	1,994'00	1,650'00	1,898'00	2,448'00	2,132'00	1,652'00	1,780'00	2,036'00	1,629'00	1,442'00	764'00	1,288'00	1,350'00	1,044'00	1,603'00	1,780'00	35,722'97	
Servicio de puentes básculas	Anterior	1900	8,686'70	8,657'00	7,726'20	8,567'10	9,635'90	9,556'50	12,664'00	14,683'20	16,153'50	12,739'20	12,821'00	14,437'40	15,139'10	16,960'60	11,792'30	11,454'90	12,199'10	19,554'80	25,940'60	17,344'85	266,713'95	
Servicio de cábricas flotantes	Anterior	1900	7,820'00	7,057'04	8,886'95	7,339'90	6,461'72	4,412'50	5,206'50	9,901'55	9,406'11	7,740'00	6,341'75	8,599'00	11,458'87	21,013'00	12,878'55	16,854'64	35,590'68	30,193'25	60,467'52	66,549'40	344,178'93	
Servicio del dique flotante	Febrero	1903	"	"	"	46,071'11	103,219'28	63,552'69	84,204'42	110,825'12	132,577'76	155,825'26	139,345'09	150,992'48	181,367'58	189,805'02	213'018'67	237,689'32	356,294'83	648,795'74	833,216'14	798,543'41	4,445,343'92	
Trabajos extraordinarios del dique flotante	Enero	1917	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	10,510'56	13,571'80	7,044'33	31,126'69	
Servicio del varadero público	Julio	1903	"	"	"	14,437'55	19,884'44	23,338'05	20,061'95	20,571'48	22,014'80	22,184'37	12,776'20	12,522'06	17,111'20	16,359'77	16,727'07	15,381'92	16,731'41	30,204'90	51,804'05	51,001'62	383,112'84	
Servicio de aguada a buques y particulares	Anterior	1900	11,794'75	18,317'00	20,202'75	17,680'58	17,677'75	22,149'75	28,495'35	34,558'50	37,169'50	40,186'50	42,911'25	48,514'41	48,939'10	68,284'65	69,104'75	67,923'20	68,425'14	64,023'90	58,434'25	83,364'90	868,157'98	
Impuesto por ocupación de espacios en los muelles	Abril	1905	"	"	"	"	"	20,310'00	16,147'41	15,802'25	19,841'71	21,238'29	31,507'63	63,945'65	45,001'19	76,444'33	77,745'24	101,178'44	134,220'08	119,426'96	143,866'79	354,924'23	1,241,600'20	
Impuesto de Muellaje	Enero	1914	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	142,245'68	143,548'63	134,753'98	131,397'74	148,711'28	187,075'34	887,732'65	
Servicio de transporte de mercancías por las vías férreas del Puerto	Julio	1902	"	"	14,963'16	15,268'51	7,769'18	17,827'01	24,700'10	27,404'80	36,146'17	36,589'35	42,232'02	52,227'80	53,588'00	77,828'25	87,058'25	75,261'48	81,105'74	88,378'33	64,794'37	65,996'87	869,139'39	
TOTALES			95,991'41	116,993'61	147,530'91	212,794'47	277,100'33	283,273'03	319,995'09	365,056'84	446,572'43	450,323'89	447,700'61	544,791'22	593,774'50	741,597'16	956,669'07	1,014,502'53	1,250,663'76	1,613,663'08	1,933,149'59	2,315,501'68	14,127,645'21	

Indice de la Memoria

	<u>Página</u>
INTRODUCCIÓN.	3
OBRAS DE NUEVA CONSTRUCCIÓN.	
<i>Prolongación y reforma del dique del Este</i>	7
Liquidación de las obras ejecutadas	7
Indemnización al contratista por daños y perjuicios.	8
Revisión de los precios unitarios de la contrata.	8
Averías producidas en la obra por los temporales.	9
<i>Obras necesarias en la prolongación del Dique del Este y en su espigón para defensa y complemento de las existentes</i>	9
Averías producidas en estas obras por los temporales ocurridos durante el curso de su ejecución	13
<i>Obras complementarias en la prolongación del dique del Este.</i>	13
<i>Reparación de los desperfectos ocasionados por los temporales en la alineación recta del antiguo dique del Este—Continuación de las obras construídas en el año 1911.</i>	15
<i>Muelle de Levante</i>	15
<i>Dársena y careneros del Dique flotante y deponente.</i>	
Careneros para el servicio del Dique	16
Obras adicionales para la instalación definitiva del servicio de carenado.	16
<i>Ampliación del servicio de carenado.</i>	
Obras complementarias a las del concurso para la construcción de la 4. ^a sección del Dique flotante	17
Prolongación de la fosa oriental de la dársena de carenado.	18
Reparación extraordinaria de la 1. ^a sección del Dique flotante y deponente	18
Reparación de las cámaras laterales del gran costado de la sección 1. ^a	20
Reparación de las pontonas de la sección 1. ^a	20
Reparación de los flotadores de la sección 1. ^a	20
Reparación extraordinaria de la 2. ^a sección.	21
Reparación complementaria de la 2. ^a sección.	22
Reparación extraordinaria de la 3. ^a sección.	22
Adquisición y montaje de una junta rápida flexible de enlace entre las dos secciones 1. ^a y 2. ^a del Dique flotante y de varios mecanismos para las mismas	22
<i>Muelle de Cataluña</i>	23
<i>Distribución de los muelles de la dársena del Dique flotante.</i>	
Edificios emplazados en el muelle de Cataluña.	24
<i>Muelle Nuevo.</i>	
Distribución provisional de la zona de servicio del muelle Nuevo y de los terrenos colindantes con la playa de la mar Vieja.	24
Derribo de los antiguos almacenes de propiedad de la Junta, existentes en el muelle Nuevo	26

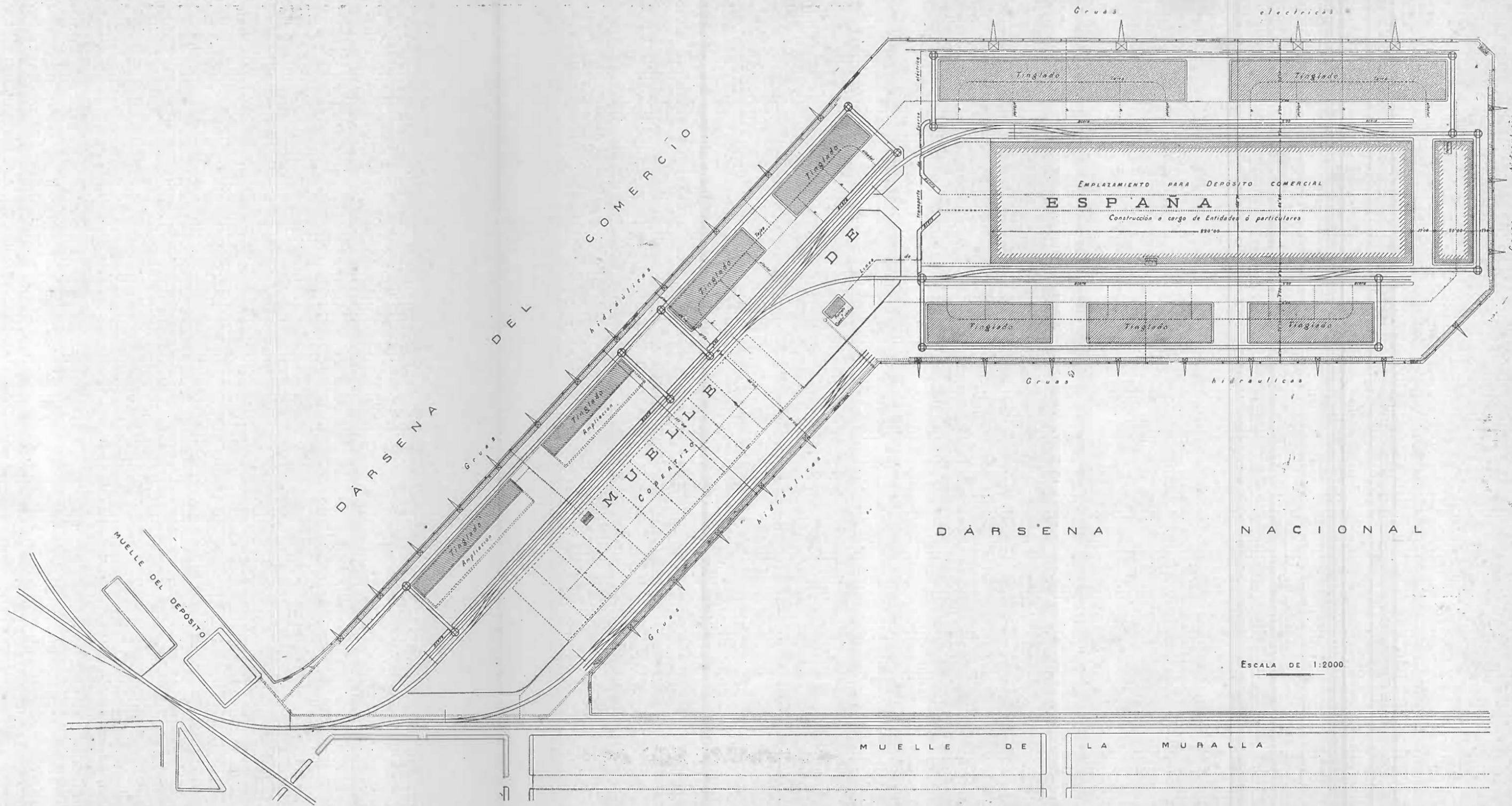
	<u>Página</u>
<i>Obras complementarias de defensa de los terrenos de la zona marítima del puerto en la playa llamada de la mar Vieja.—2.ª etapa constructiva.</i>	26
<i>Varadero público para carenado de pequeñas embarcaciones.</i>	
Varadero de los pescadores e instalaciones anejas.	27
<i>Muelles de Pescadores y de las Baleares.</i>	28
<i>Muelles de la Barceloneta y del Rebajo.</i>	
Distribución de los terrenos de la zona marítima en dichos muelles.	28
<i>Muelle del Depósito.</i>	
Almacenes Generales de Comercio	29
<i>Muelle de la Muralla.</i>	
Distribución de los terrenos de la zona marítima de dicho muelle.	29
Edificio para oficinas de la Junta y de esta Dirección en la Puerta de la Paz	30
<i>Muelle de Atarazanas.</i>	
Distribución de los terrenos de la zona marítima en dicho muelle.	30
<i>Muelles de España y de Barcelona.</i>	
Distribución provisional de la zona de servicio en dichos muelles.	31
Cobertizo en la zona central de la 1.ª alineación del muelle de España.	33
Obras complementarias para la distribución de la zona de servicio del muelle de España	34
Adoquinado de varias zonas del muelle de Barcelona.	35
Obras complementarias para la distribución de la zona de servicio del muelle de Barcelona	37
Utilado mecánico de los muelles de España, de Aatarazanas y de Barcelona. Aprovechamiento, en el muelle de España, de la antigua instalación de grúas hidráulicas	38
<i>Muelle de San Beltrán.</i>	39
<i>Muelles de Poniente, de Costa, del Morrot y del Contradique.</i>	40
Adoquinado de algunas zonas de los muelles de Poniente y de Costa.	41
<i>Reforma y ampliación de la actual red de tubería para el abastecimiento de aguas en la zona marítima del puerto</i>	42
<i>Obras necesarias para mejorar y ampliar el servicio de los retretes y urinarios del puerto</i>	43
<i>Construcción de un gánguil metálico de 80 metros cúbicos de capacidad para el tren de limpia de este puerto.</i>	44
<i>Edificio para la Junta e inspección de emigración en este puerto.</i>	44
<i>Edificio para la Comandancia de Marina.</i>	45
<i>Reparación extraordinaria de la cábría "Esperanza" de 80 toneladas de potencia.</i>	46
<i>Relación de las obras nuevas ejecutadas durante los años 1918 y 1919.</i>	47
CONSERVACIÓN ORDINARIA Y EXTRAORDINARIA DE LAS OBRAS Y APARATOS, SERVICIO Y POLICIA DE LOS MUELLES Y EXPLOTACIÓN DE LOS DISTINTOS ELEMENTOS DEL PUERTO	49
CONSERVACIÓN ORDINARIA DE LAS OBRAS, SERVICIO Y POLICIA DE LOS MUELLES.	
Gastos generales y talleres	51
<i>Conservación propiamente dicha, de las obras y elementos del puerto.</i>	53
Diques y muelles	54
Atracaderos, defensas, amarras, puentes-básculas, casetas varias para los servicios, etc.	54

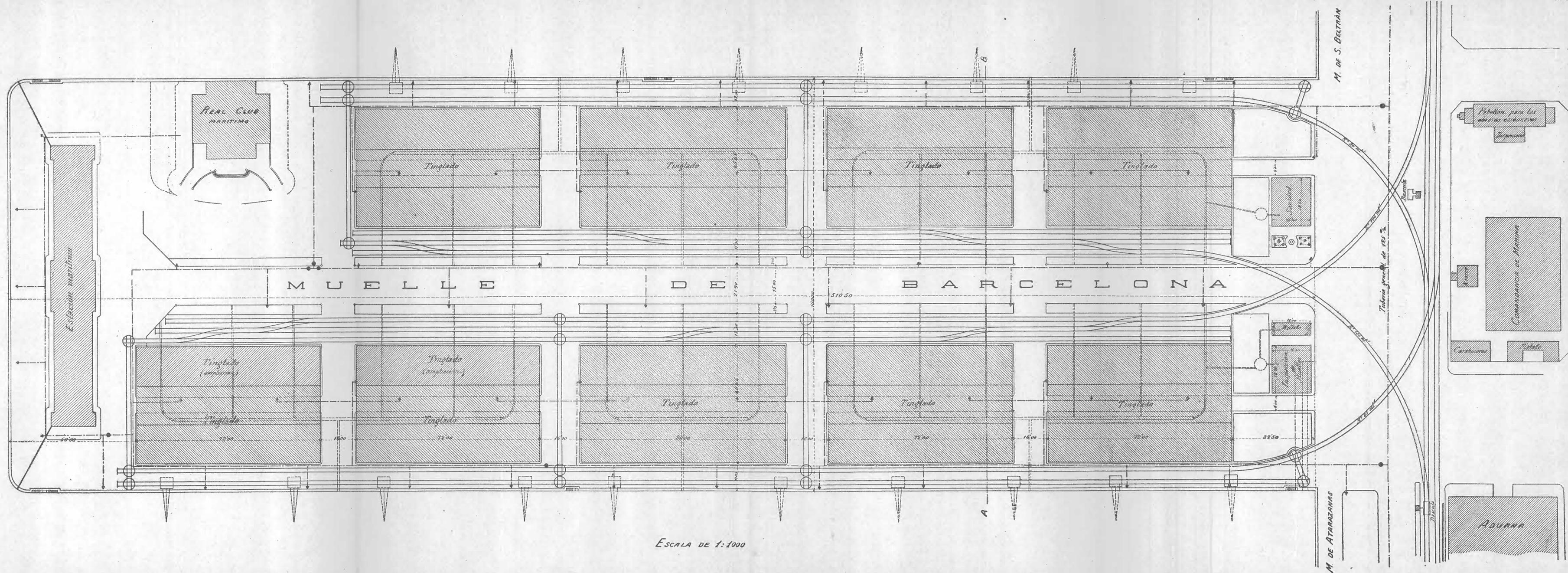
	Página
Grúas de los diversos sistemas	55
Edificios, tinglados, kioscos, casetas, etc.	57
Calzadas afirmadas, jardines, andenes y paseos de los muelles.	57
Calles adoquinadas	57
Vías férreas	57
Material flotante.—Grandes y pequeñas embarcaciones	59
Boyas de situación y de amarre	60
<i>Conservación del fondo del puerto</i>	<i>61</i>
<i>Alumbrado policía y vigilancia</i>	<i>62</i>
CONSERVACIÓN EXTRAORDINARIA DE LAS OBRAS Y APARATOS	65
EXPLOTACIÓN DE LOS SERVICIOS PÚBLICOS RETRIBUÍDOS	68
<i>Servicio de carenado</i>	<i>68</i>
Dársena del Dique flotante y deponente	68
Varadero público	92
Varadero especial para tumbar en quilla	92
Varadero para botes	93
<i>Servicio de las cábricas flotantes</i>	<i>105</i>
<i>Id. de las grúas de diversos sistemas</i>	<i>105</i>
<i>Id. de los puentes-básculas</i>	<i>105</i>
<i>Id. de los retretes de pago</i>	<i>105</i>
<i>Id. del alumbrado eléctrico y vigilancia extraordinaria</i>	<i>105</i>
<i>Id. de aguada, remolques y extinción de incendios.</i>	<i>105</i>
<i>Personal afecto al servicio general y a la explotación de las obras.</i>	<i>106</i>
SERVICIOS PÚBLICOS DIVERSOS	108
PRESUPUESTOS DE CONSERVACIÓN	114
RESÚMENES GENERALES DE GASTOS	116
ASUNTOS VARIOS.	
Accidentes ocurridos en el puerto, sea en las dársenas, sea en los diques rompeolas, sea en los terrenos de la zona marítima de los muelles.	118
Temporales	118
Incendios	121
Naufragios y salvamentos dentro del puerto y a su proximidad.	126
Averías en los muelles y elementos	128
Observatorio astronómico	128
Servicio sanitario	128
Aparatos para la descarga mecánica de carbón	129
Depósitos flotantes de carbones	129
Vapores golondrinas	129
Reivindicación, por parte de la Junta del Puerto, de los terrenos pro- cedentes de la caducada concesión Beltrán, ocupados con sus talleres por la Sociedad "Altos Hornos y Herrería de Nuestra Señora del Carmen".—Permuta de terrenos entre ambas entidades.	130
Depósito franco	130
Expediente promovido por la instancia de la Sociedad "Navegación e Industria" (Nuevo Vulcano)	132
Delimitación de los terrenos afectos a la Batería del Astillero.	132
Club de Natación-Barcelona	133
Modificación de servicios y atraques en los muelles.	134
Instalación de un gran Bañeario en terrenos del muelle Nuevo y playa de la Mar Vieja	134

	Página
Modificación transitoria de algunas tarifas para los servicios comerciales	134
Alza en los precios de los materiales de consumo.—Dificultades en la adquisición de los mismos y en la ejecución de las obras.	135
Incidentes de diverso carácter ocurridos en el puerto dignos de mención	136
<i>Proyectos, liquidaciones, presupuestos, estudios diversos e informes de alguna importancia redactados por esta Dirección técnica, durante los dos años 1918 y 1919</i>	139
<i>Planes anuales de obras</i>	144
<i>Obras en estudio.—Plan general formulado en noviembre de 1918.</i>	145
<i>Programa mínimo de las obras necesarias y de carácter urgente en el puerto.</i>	149
MOVIMIENTO COMERCIAL DEL PUERTO.—ESTADOS DIVERSOS.	151
<i>Exposición aneja al Congreso Nacional de Ingeniería.</i>	163
GESTIÓN DE LA JUNTA DEL PUERTO	167
Movimiento en la Junta	167
Edificio sede de la Junta	169
Aniversario de la creación de la Junta.	169
Empréstitos	170
Subvención y auxilios del Estado	170
Convenios con la Compañía de los ferrocarriles de Madrid a Zaragoza y a Alicante	173
Terrenos de la caducada concesión Bertrán.	174
Depósito Franco	174
Distribución definitiva de los terrenos del Muelle Nuevo y su zona.	177
Huelga del personal asalariado afecto a la Dirección facultativa de las Obras del Puerto	178
Reorganización del Cuerpo de Guarda-muelles	180
Vigilancia en los muelles	180
Edificio para la Comandancia de Marina	181
Edificio pabellón para el servicio de emigración.	181
Condecoración al señor Ingeniero Director	181
Aprobación de Cuentas	182
Movimiento de fondos durante los ejercicios de 1918 y 1919.	183
Estados referentes a impuestos y explotaciones tarifadas.	

Índice de los Planos

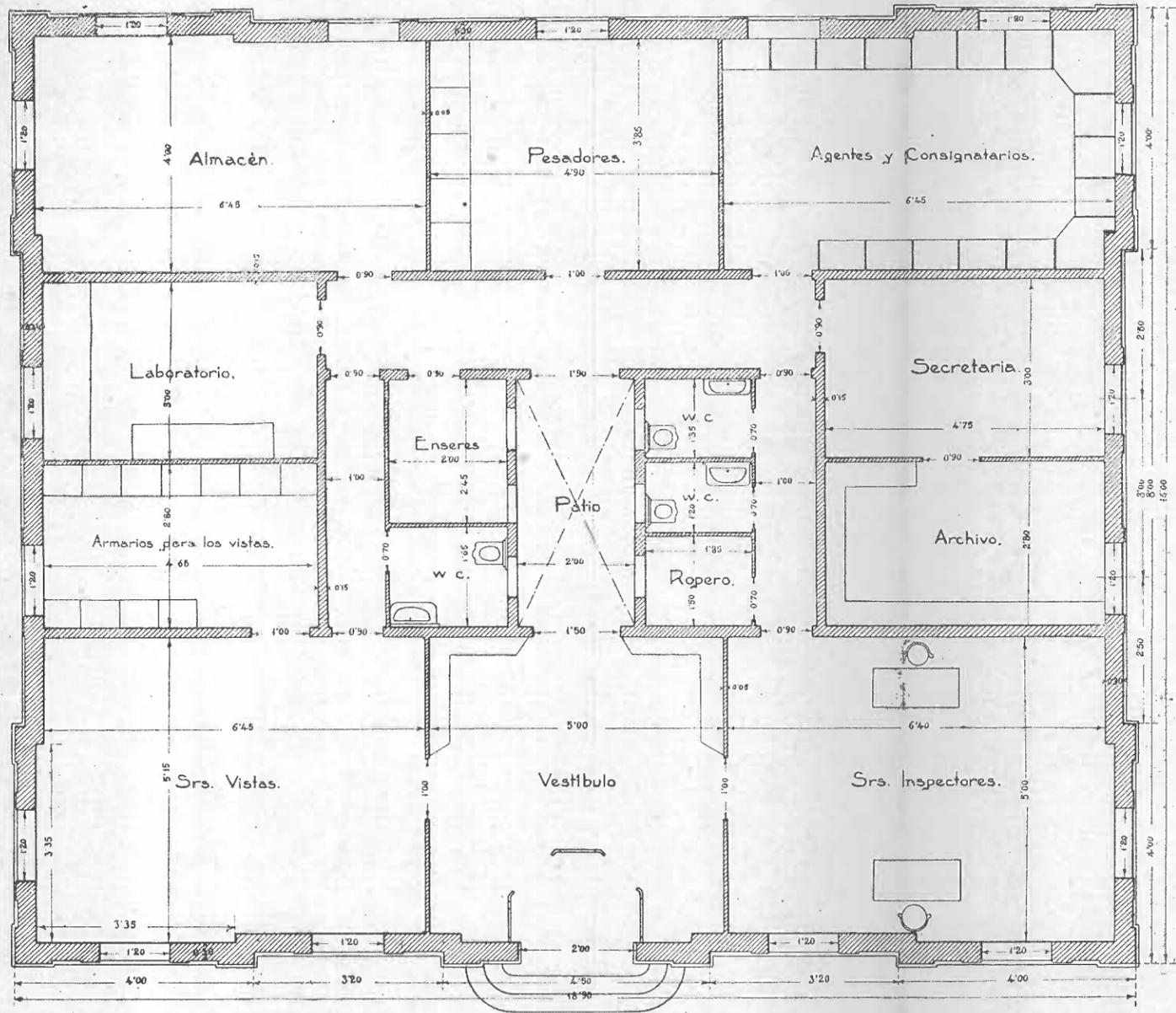
- Hoja n.º 1—Plano de la distribución del muelle de España.—Escala 1:2000.
 Hoja n.º 2—Plano de la distribución del muelle de Barcelona.—Escala 1:1000.
 Hoja n.º 3—Plantas de los edificios destinados a las oficinas de Inspección de muelles y Sanidad Marítima.—Escala 1:100.
 Hoja n.º 4—Sección transversal del muelle de Barcelona.—Escala 1:100.
 Hoja n.º 5—Plano general del Puerto contenido en el Plan general de obras para terminarlo, redactado en noviembre de 1918.—Escala de 1:10,000.



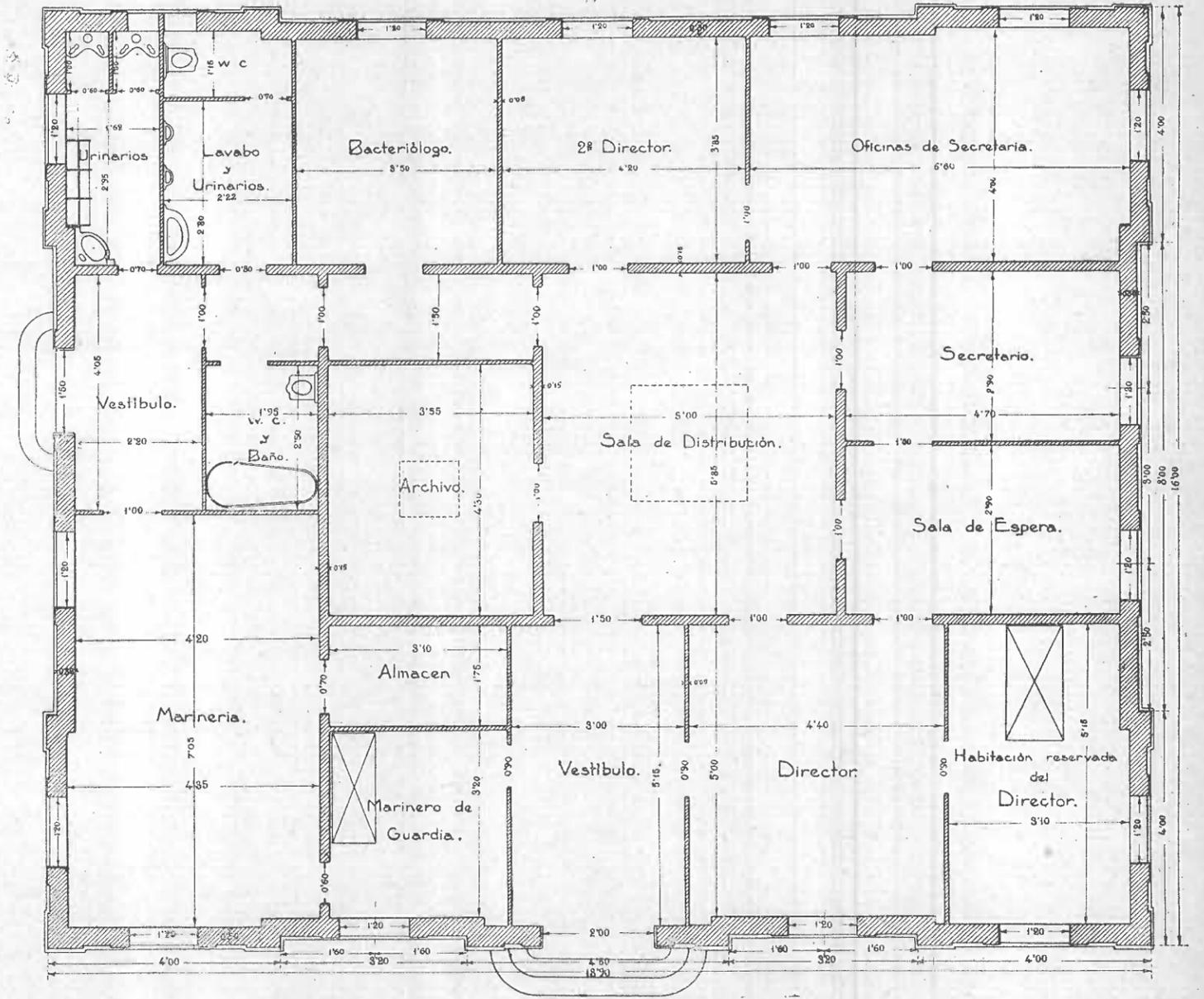


ESCALA DE 1:1000

— INSPECCIÓN de MUELLES. —

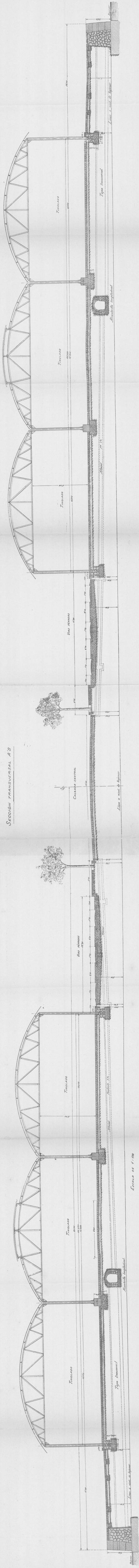


— SANIDAD MARITIMA. —



— Escala de 1:100. —

SECCION TRANSVERSAL A B



ESCALA DE 1:100

PUERTO DE BARCELONA

Plano general con indicación de las obras que se proponen para la terminación del Puerto.

