PUERTO DE BARCELONA

PUERTO DE BARCELONA

MEMORIA

ACERCA DEL ESTADO Y PROGRESO DE LAS ÓBRAS Y LA MARCHA DE LOS SERVICIOS COMERCIALES DE DICHO PUERTO, DURANTE LOS AÑOS ECONÓMICOS 1922-23 Y 1923-24

1924

Imprenta Casanovas; Ronda San Pablo, 67. — Barcelona. — Teléfono 2120 A.
Año 1924

MEMORIA

UMPLIENDO, *como uno de los deberes correspondientes a los Ingenieros Directores de las obras de los Puertos, lo que se prescribe en el número 19 del artículo 69 contenido en el Capítulo XI del vigente Reglamento general para la organización y régimen de las Juntas de Obras y de las Comisiones administrativas, aprobado por R. D. de 11 de octubre del año anterior, vamos a redactar 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 económicos de 1922-23 y 1923-24, en la cual, siguiendo el mismo orden que en las Memorias anteriores, daremos a conocer los trabajos llevados a cabo en el curso del referido bienio, no solo para la ejecución de las obras nuevas sino en la conservación de las existentes y en la explotación de los servicios públicos retribuídos mediante tarifas, y además, a tenor de lo que se indica en la misma cláusula del Reglamento, se analizarán y justificarán todos los gastos realizados en dichas obras y servicios y se consignarán con claridad los ingresos obtenidos en estos últimos.*

Al propio tiempo, para el debido conocimiento de la Superioridad, daremos oportuna y detallada 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, poniéndolo a la altura de que es merecedor por sus condiciones y por su historia, y para que pueda luchar con los poderosos rivales en el Mediterráneo; y aparte de todos estos datos, por decirlo así, reglamentarios, trataremos, al final, de varios asuntos relativos a las instalaciones comprendidas en el puerto o relacionadas con incidentes ocurridos en el mismo, que siempre es conveniente que sean cono-

cidos para todo el que mira con interés el desarrollo y se preocupa del engrandecimiento de nuestro importante centro marítimo.

En la Memoria anterior, después de justificar cumplidamente el porqué habíamos adoptado para este puerto el plazo de dos años en estos estudios que han de ser los que, mas documentados, han de tratar del progreso y adelanto de nuestro centro marítimo, expusimos con todo detalle las vicisitudes pasadas, en el curso del período de tiempo que comprendía, por los obstáculos y luchas que tuvimos que vencer en la ejecución de las obras nuevas y de conservación y en la explotación de los distintos servicios, a causa, no solo de la cuestión social tan agravada en varias ocasiones en esta ciudad, sinó también, porque debido a la crisis existente en el tráfico marítimo hubo momentos en que, por falta de ingresos, no era muy halagüeña la situación económica de la Junta.

Por fortuna, en el plazo que abarca esta Memoria, han variado algo las cosas en sentido de mejora; aunque no nos hemos visto libres de algunas huelgas porque las habidas en la ciudad repercutían forzosamente en nuestra zona del puerto a pesar de las precauciones que se tomaron y de las órdenes que se dieron, han sido aquellos motivos de paro en el trabajo mucho más limitado y menos graves. Huelgas parciales las hubo en 1922, pero sin importancia; en marzo de 1923, con motivo de la muerte del conocido sindicalista Salvador Seguí (Noy del Sucre) se produjo gran efervescencia entre el elemento obrero y obligaron al paro casi general de los servicios y trabajos en la ciudad, pero afortunadamente no duró más que tres o cuatro días, siendo total el día 13; en abril siguiente hubo algunos conatos de paro en diferentes brigadas de estas obras que pronto quedaron resueltos; pero en 14 de mayo, después de unos días de malestar en los trabajos de carga y descarga en este puerto, sobre todo en el tráfico de carbón, producido por un incidente habido el día 2, estalló la huelga casi general en el ramo de transportes en la ciudad, que tuvo derivación en otros sectores del trabajo y que trastornó todas las obras y servicios nuestros; en algunas secciones tuvimos que parar por falta de materiales y en otras se disminuyó el trabajo, pasándose así un período de dos meses de gran malestar, hasta el 13 de julio en que volvió a reanudarse el tráfico, no sin haber tenido en los primeros días de aquel mes un paro general en la ciudad incluso en los coches, tranvías y autobuses, que ocasionó muchas molestias y perjuicios de gran cuantía, teniendo asimismo lugar en aquellos días muchos accidentes en la población, atracos y hasta asesinatos.

Del propio modo, si bien subsistió la crisis del tráfico marítimo, que por ser un mal mundial y de hondas raíces ha de tardar sin duda bastante tiempo en desaparecer, no se ha notado tanto en nuestro puerto, durante los dos años últimos.

De ello puede dar fé el detallado estado que en las últimas páginas se acompaña y en el que insertamos todos los datos, desde el año 1910 hasta

el pasado 1923, acerca del movimiento comercial y de los ingresos y gastos habidos por diferentes conceptos. Del mismo se desprende que en los dos años anteriores ha ido en aumento el tráfico mercantil, llegando el tonelaje total de importación y exportación a una cifra casi igual a la que alcanzó en los últimos años antes de la guerra; lo propio sucede con el movimiento de buques y de pasajeros, habiendo éstos aumentado en alto grado; los productos obtenidos por el arbitrio sobre las mercancías descargadas y por la explotación de los servicios tarifados, alquileres, etc., han subido también bastante, siendo ello debido no solo al aumento de tráfico sino a la aplicación de las nuevas tarifas relativas a los arbitrios, impuestos y servicios comerciales, las cuales, aprobadas por R. O. de 13 de octubre de 1921, se pusieron en práctica al empezar el año 1922; y finalmente, ha sido también bastante elevada, en los dos últimos años, la cantidad total recibida como subvención otorgada por el Estado a este puerto, pues en enero de 1922 se nos envió la de dos millones de pesetas que con carácter extraordinario fué por fin concedida para las obras de reparación del rompeolas, y mas adelante, habiendo tenido en octubre del propio año efectividad la concesión del aumento, tantas veces solicitado, de la subvención anual otorgada hasta entonces a los puertos, se acordó en Consejo de Ministros del día 19 otorgar al nuestro dos subvenciones anuales: una de 2.200,000 y otra de 200,000 pesetas, de las que trataremos al final de esta Memoria.

Por estas razones, en el curso del bienio que analizamos, ha cambiado notablemente la situación económica que la Junta tuvo en los últimos meses de 1921, y en su virtud, hemos podido con holgura hacer frente a los gastos que se han producido en las obras nuevas y en la de conservación y explotación, empleando tanto la Junta como esta Dirección con sumo acierto los fondos que nos entrega el Gobierno y se recaudan del Comercio y de la Navegación; debiendo añadir que seguramente se hubiera podido dar todavía mayor actividad a alguna de ellas si se hubiese obtenido mas oportunamente la aprobación de los respectivos proyectos.

Barcelona 4 de abril de 1924.

EL INGENIERO DIRECTOR,

José Ayxelá.

OBRAS DE NUEVA CONSTRUCCIÓN

Prolongación y reforma del dique del Este

Reparación de las averías causadas en la prolongación del dique del Este, por el temporal de febrero de 1920 :-:

En la Memoria anterior dimos cuenta, con el detalle necesario, de las averías causadas en la prolongación del dique del Este por el violentísimo temporal de febrero de 1920, extraordinario fenómeno marítimo que conmovió dicha obra exterior en toda su extructura, haciendo desaparecer la restinga exterior de escollera gruesa y de bloques arrojados en toda la parte por encima del agua, dislocando la masa concertada en muchos puntos y abriendo un boquete de unos 250 metros de longitud, enfrente del muelle del Contradique, con volcamiento del espaldón y de los grandes cajones bloques que le servían de basamento, que permitía, con suma facilidad, la entrada de las marejadas en la vasta dársena del Morrot, en el interior del puerto. Expusimos también los trabajos llevados a cabo con toda rapidez, desde un principio, a fin de contener las fatales consecuencias que podía acarrear el desastre; reseñamos el Estudio redactado, sin pérdida de tiempo, presentando el plan general para reparar las averías y consolidar toda la construcción y el primer proyecto para ejecutar las obras imprescindibles y de mayor urgencia. Consignamos, asimismo, las resoluciones aprobatorias de la Superioridad, que en tal ocasión demostró tener plena confianza en la actuación de la Junta y de esta Dirección, por lo que repetimos aquí nuestro agradecimiento; mencionamos los sucesivos proyectos que, formando parte del plan aprobado, debían servir para ir realizando las obras indispensables, aunque no tan urgentes, a fin de remediar el mal causado; dimos cuenta de los obstáculos y dificultades de todo género que tuvimos que vencer en los primeros meses para no interrumpir los trabajos y darles, al contrario, gran actividad; y por último, se hizo una relación

de las distintas unidades de obra ejecutada y los gastos ocasionados durante el plazo que abarcaba la Memoria, y que terminaba en 31 de marzo de 1922.

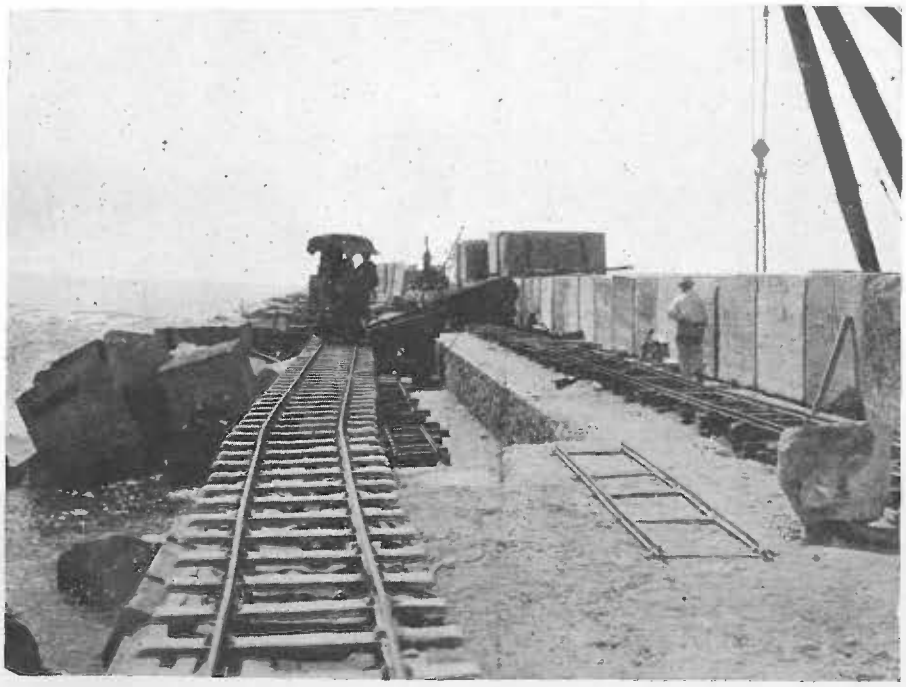
En la presente seguiremos el proceso de estas obras de reparación del rompeolas, difíciles de llevar a cabo por su índole especial y por los medios y elementos que ha sido forzoso acumular; no obstante, justo es manifestar que hasta la fecha, si bien esta Dirección no ha escatimado sacrificio alguno, el más feliz éxito ha premiado nuestros esfuerzos, pues en los cuatro años transcurridos las averías se han visto por completo reparadas y está a punto de quedar consolidada toda la obra, habiendo merecido la labor realizada el aplauso de la Superioridad y de los Ingenieros inspectores delegados de la misma, y de cuantas personas técnicas han visitado la construcción durante este período de los trabajos.

Al empezar el bienio que abarca esta Memoria, continuaban con gran actividad los correspondientes a la 3.ª parte del referido Estudio, o sea, al proyecto de las obras del 1.er grupo del 2.° período constructivo, que, como ya se indicó, tenía un presupuesto por administración de 1.997,506'38 pesetas, que fué aprobado en todos sus extremos por R. O. de 4 de febrero de 1921, y comprendía las obras necesarias y complementarias de las del 2.° grupo del 1.er período, para reforzar la restinga exterior de bloques, formar el terraplén y pedraplén interior y arreglar los principales desperfectos en las masas de hormigón de las banquetas exteriores; sin dar por terminadas las obras inherentes a dicho 2.° grupo del 1.er período, empezamos las del 1.er grupo del 2.° período en febrero de 1921 y siguieron ejecutándose hasta el mes de junio de 1922, con toda la intensidad compatible con los obstáculos que teníamos que vencer para resistir los trastornos producidos por la cuestión social en esta ciudad y para obtener los medios y elementos necesarios en estos trabajos, y con las dificultades de carácter económico que pesaban sobre la Junta y que nos obligaron a suspender estas obras tan necesarias en un plazo de casi cuatro meses desde agosto a diciembre del propio 1921.

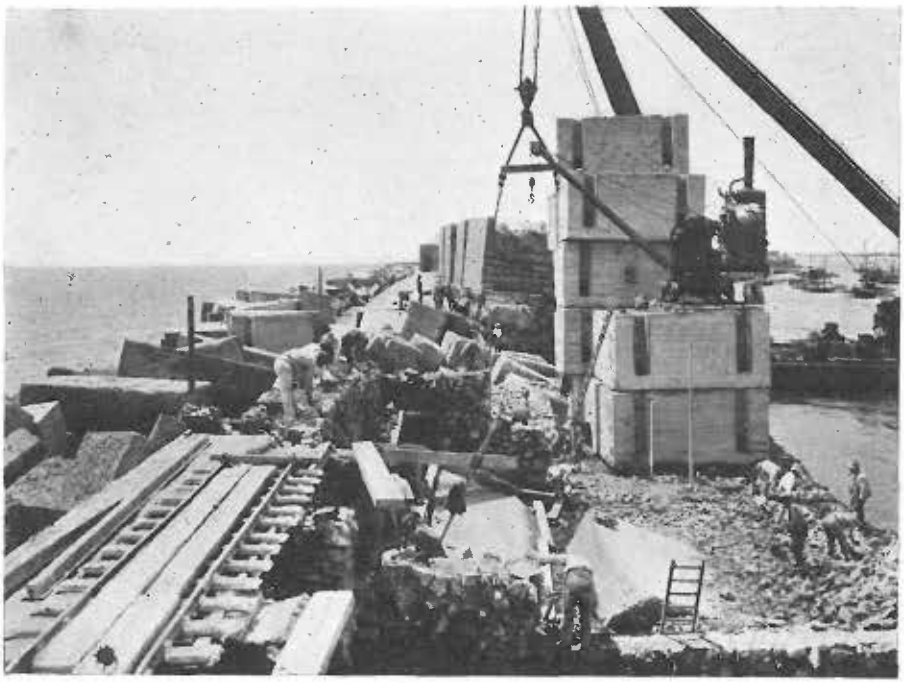
Conforme ya se expresó en la Memoria anterior al tratar de estas obras de reparación, en aquel plazo de forzoso paro en los trabajos por falta de los necesarios recursos, y con pleno conocimiento ya de las obras que debíamos ir llevando a cabo, esta Dirección preparó el proyecto de las correspondientes al 2.° grupo del 2.° período, que, en vista de las que según hemos indicado se contenían en los anteriores y que se iban ejecutando, debían naturalmente comprender las que entonces eran más indispensables, o sea, la ejecución de la parte concertada y de la defensa exterior en el tramo central del dique, en el punto donde se produjo la extensa brecha por volcamiento del espaldón y de su basamento.

Redactado dicho proyecto, que constituía la 4.ª parte del Estudio general, con fecha 5 de octubre de 1921, se remitió acto seguido a la Junta

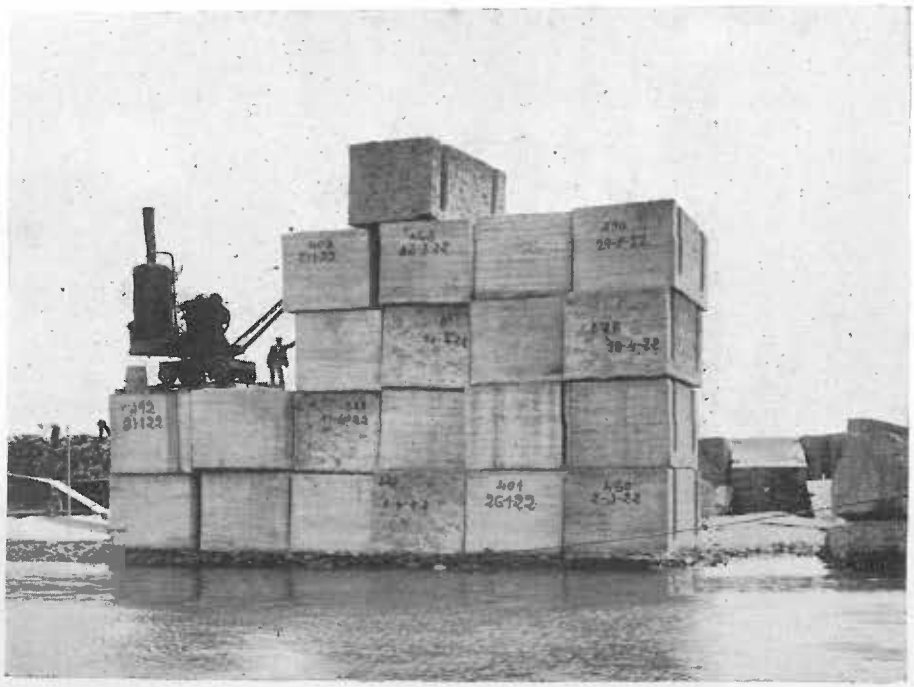
CONSTRUCCIÓN DEL BASAMENTO DEL ESPALDÓN EN LA PARTE CENTRAL DE LA PROLONGACIÓN DEL DIQUE (ZONA DE LA BRECHA)



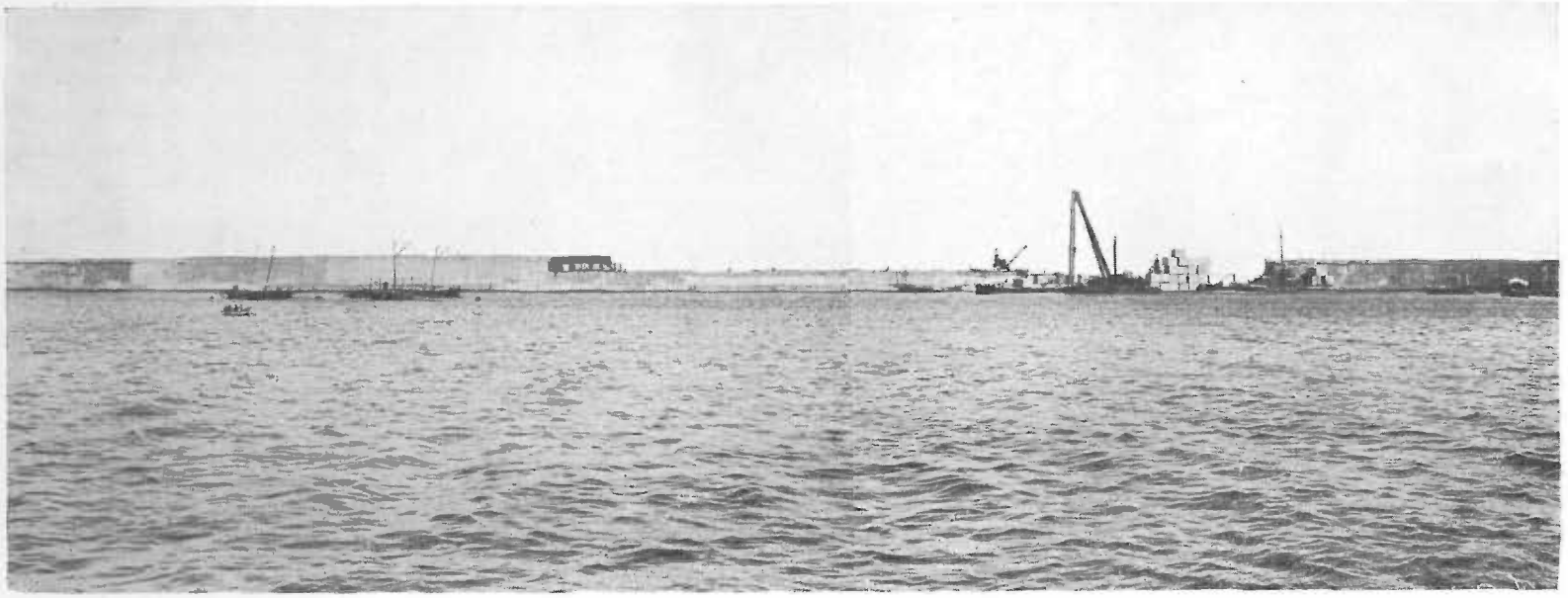
VERTIMIENTO DE BLOQUES EN LA RESTINGA EXTERIOR DETRÁS DE LA ZONA CENTRAL



CONSTRUCCIÓN DEL BASAMENTO DEL ESPALDÓN EN LA ZONA DE LA BRECHA (SOBRECARGA DE BLOQUES)



SOBRECARGA DE BLOQUES EN ALGUNOS PUNTOS DE LA ZONA CENTRAL DE LA PROLONGACIÓN DEL DIQUE



VISTA GENERAL DE LA PROLONGACIÓN DEL DIQUE DURANTE LA REPARACIÓN DE LA ZONA CENTRAL

para darle la debida tramitación y obtener la necesaria aprobación de la Superioridad, la que no se consiguió hasta el 13 de junio de 1922, en que se dictó la R. O. sancionándolo por su total importe, por administración, de 1.485,626'23 pesetas. En el mes siguiente de julio se comenzaron los trabajos inherentes a este 2.° grupo de obras del 2.° período constructivo, correspondientes, según hemos dicho, a la reconstrucción y refuerzo de todo el tramo central en la extensa brecha que se produjo, no cesando hasta quedar por completo ultimado a fines de septiembre del año pasado, sobrando un pequeño remanente de 4,259'27 pesetas del crédito aprobado, conforme se detalla en los estados que más adelante se acompañan relativos a la ejecución de las obras y cantidades gastadas en las mismas.

Es de advertir que en los meses de enero y febrero de 1923, aprovechando favorables circunstancias respecto del personal y materiales aprovechables, se llevaron a cabo ciertos trabajos de formación del terraplén y pedraplén interior de refuerzo correspondientes a los proyectos del 2.° grupo del 1.er período y del 1.er grupo del 2.°; estos últimos continuaron luego al empezar el nuevo año económico, en abril, hasta octubre siguiente; sobrando entonces todavía de los dos proyectos las cantidades de 93,861'72 y 127,187'37 pesetas, para emprender, cuando sea posible y se considere necesario, los trabajos que han de ultimar el refuerzo interior del rompeolas.

Ahora bien; después de reparar las grandes averías en la banqueta y espaldón, o sea, en la parte concertada del rompeolas, de haber recrecido considerablemente la restinga exterior de bloques, de haber formado el terraplén interior de refuerzo en casi toda su longitud y sobre todo en las dos primeras zonas que fueron las más perjudicadas, y de cerrar por completo la brecha o cortadura producida por volcamiento del espaldón en la zona central del dique, lógico y natural era que nos ocupásemos en arreglar los desperfectos existentes en el morro y dotarlo no solo de la debida resistencia para soportar los más duros temporales, sino de la necesaria amplitud para satisfacer todas las necesidades que puedan surgir en esta zona terminal del dique; singularmente teniendo en cuenta que la parte concertada del rompeolas desde la brecha al final se hallaba todavía en bastante buenas condiciones para resistir la acción de fuertes marejadas.

Por estas razones, en plena ejecución de las obras del 2.° grupo del 2.° período, concernientes a tapar la brecha y reforzar la zona central del dique, que, como hemos dicho, empezaron en julio de 1922, y realizadas ya en su mayor parte las de los otros grupos anteriores, esta Dirección preparó, sin pérdida de tiempo, los datos necesarios para redactar el siguiente proyecto de las obras del 3.er grupo del 2.° período constructivo, es decir, la 5.ª parte, que debía contraerse al refuerzo y ampliación del morro terminal y a la construcción de un sólido enlace con el cuerpo del dique; todo ello con arreglo al Plan trazado en el Estudio general de conjunto

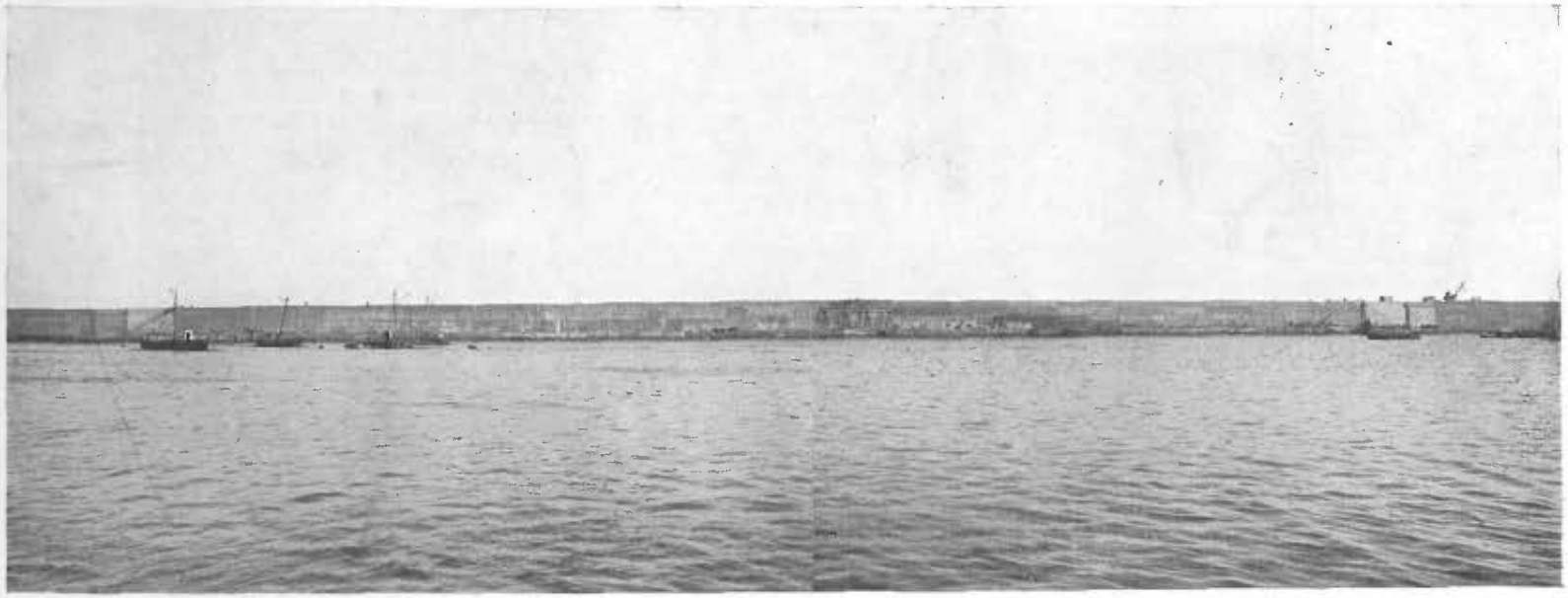
para la reparación de las averías y consolidación de toda la obra, presentado en 14 de mayo de 1920 y aprobado por la Superioridad por R. O. de 19 de agosto siguiente, mediante conceptos sumamente laudatorios para esta Dirección.

Ultimado este proyecto de la 5.ª parte en 14 de octubre de 1922, con un presupuesto total, por administración, de importe 501,840'77 pesetas, se remitió por la Junta acto seguido a la aprobación Superior; pero a pesar de que fué sancionado el Estudio de conjunto para toda la reparación y consolidación del rompeolas por la citada R. O. de 19 de agosto de 1920, por la que se aprobaron también las 1.ª y 2.ª partes, o sea, los dos grupos del 1.er período de obras, y de que fueron asimismo aprobados más adelante los dos primeros grupos del 2.° período, esto es, las 3.ª y 4.ª partes del Estudio, incluso con plácemes para esta Dirección por su actividad y acierto en el desempeño de su cometido, no se ha podido lograr la sanción definitiva de esta 5.ª parte, a pesar de las contínuas gestiones que hemos practicado, hasta en 23 de octubre pasado, en que se dictó la R. O. correspondiente autorizando a la Junta hacer las obras por administración, sin las formalidades de subasta o concurso, debido todo ello a una serie de trámites que se han tenido que observar en virtud de la Ley de Contabilidad vigente.

Conocida por esta Dirección, a los pocos días, dicha Superior disposición tan esperada, preparamos con rapidez el personal y los medios y elementos para comenzar las obras en 1.° del siguiente noviembre, y desde entonces venimos llevando a cabo estos trabajos con toda actividad, hallándose actualmente bastante adelantados, pues hemos logrado ampliar el morro y reforzarlo en las zonas de Levante y Sur y empezar las obras del basamento de la torre para el faro que ha de colocarse en esta parte terminal del rompeolas.

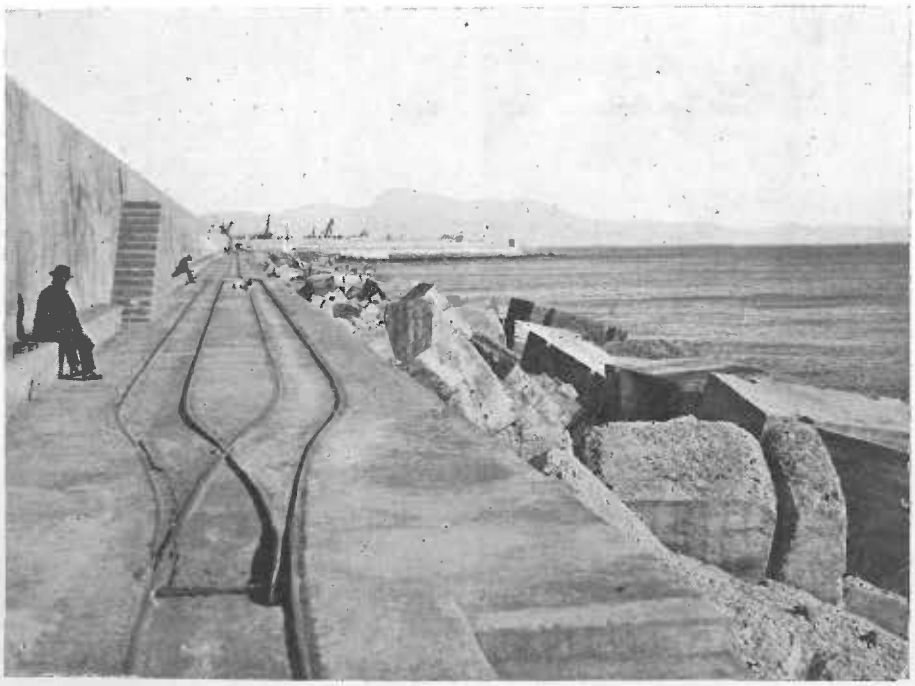
Llevadas a cabo o en ejecución la mayor parte de las obras comprendidas en los distintos proyectos redactados para la reparación de las averías en la prolongación del dique del Este, era preciso, para ir ultimando los trabajos y consolidar toda la construcción, de acuerdo con el plan trazado, reparar algunos desperfectos en los macizos de hormigón de la parte concertada, y sobre todo, reforzar y ampliar las banquetas y el espaldón en toda la longitud comprendida desde la brecha hasta la extremidad o morro, y además, completar la restinga exterior de grandes bloques en algunas zonas que estaban algo débiles por no tener todavía la sección conveniente.

A los efectos de reforzar los macizos de hormigón averiados ampliando al propio tiempo las banquetas y el espaldón en la segunda mitad del rompeolas, se redactó, con fecha 12 de mayo del año pasado, el oportuno proyecto, que constituía la 6.ª parte del Estudio general, o sea, el 4.° grupo del 2.° período, siendo su presupuesto total, por administración, de 249,857'13 pesetas; pasado a la Junta, se remitió, previos los informes co-

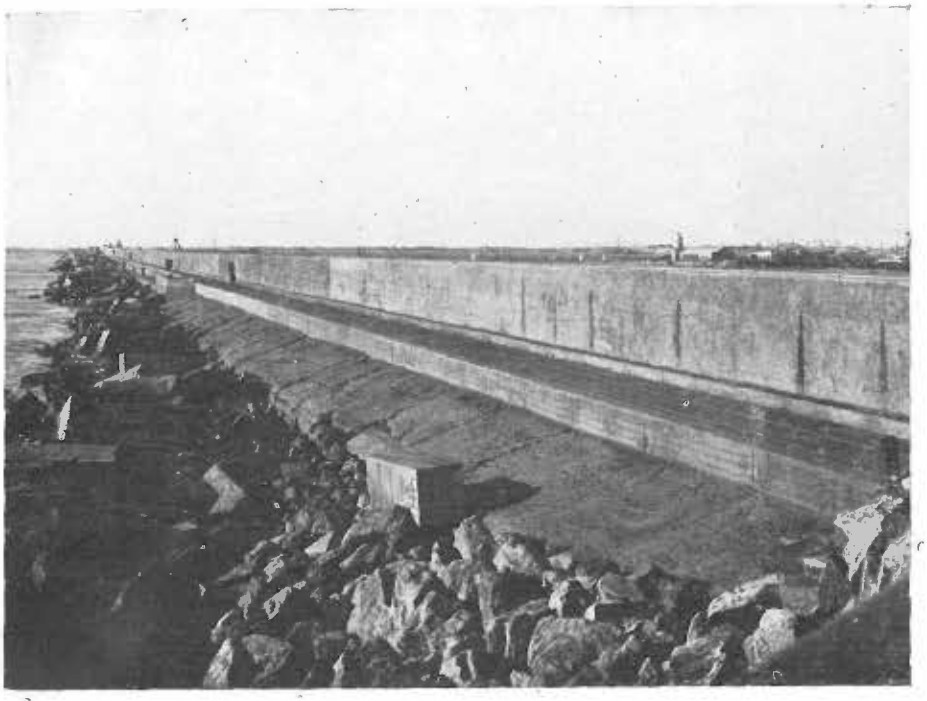


VISTA GENERAL DE LA PROLONGACIÓN DEL DIQUE, CON LA ZONA CENTRAL COMPLETAMENTE REPARADA

ESCALERA DEL LADO INTERIOR, DE ACCESO A LA CORONACIÓN, EN LA ZONA CENTRAL DEL ROMPEOLAS



PARTE EXTERIOR DE LA PROLONGACIÓN DEL DIQUE DEL ESTE, UNA VEZ REPARADA



VISTA DESDE EL ORIGEN DEL LADO EXTERIOR DEL ROMPEOLAS, REPARADO

PARTE EXTERIOR DE LA PROLONGACIÓN DEL DIQUE DEL ESTE, UNA VEZ REPARADA

rrespondientes a la aprobación Superior, la que no se ha conseguido, a pesar de nuestras contínuas gestiones para llevar a cabo estas obras y evitar que se malograran tantos esfuerzos como hemos realizado en estos últimos años, hasta el 14 del pasado febrero, en que se dictó la oportuna R. O. sancionando por completo el proyecto y autorizando a la Junta para llevar a cabo las obras por administración, como las anteriores. En su virtud, conocida dicha disposición Superior en esta Dirección a últimos de dicho mes, se empezaron las obras inherentes a este proyecto de la 6.ª parte en primero de marzo, dándoles en seguida toda la actividad que ha sido posible.

Del propio modo, con el fin de reforzar y completar la restinga exterior de bloques, se redactó por esta Dirección, a los pocos días del anterior, en 18 de mayo del año pasado, el proyecto correspondiente a la 7.ª parte, esto es, del 5.° grupo del 2.° período constructivo, con un presupuesto por administración de 249,888'91 pesetas, cuyo proyecto debe ser el que, por ahora, ha de cerrar el ciclo de los trabajos que nos propusimos al principio; pasado a la Junta y a la Superioridad para su aprobación, se ha obtenido ésta mediante la misma R. O. del 14 del último febrero, y también, se han empezado las obras correspondientes en 1.° de marzo sin pérdida de tiempo, procurando llevarlas a cabo con la necesaria rapidez que exije la índole de la construcción a la cual han de aplicarse.

Como incidentes dignos de mención en estos trabajos de reparación del rompeolas durante el curso de los dos años que se abarcan en esta Memoria, solo debemos indicar, por un lado, la forzosa lentitud que nos vimos obligados a seguir en los meses de mayo, junio y julio del año pasado por la huelga habida en esta ciudad en el ramo de transportes, y en los meses siguientes, por no haber tenido aprobados a tiempo los proyectos presentados, pues sin estas circunstancias desfavorables actualmente tendríamos realizadas ya las obras; y por otro, los temporales ocurridos, singularmente los de noviembre de 1922 y de febrero de este año, que han sido los que más han batido la obra, sin producir el menor desperfecto de importancia, antes bien la han favorecido, si cabe, porque los bloques de la restinga exterior se han entrelazado mejor para resistir la acción de las marejadas.

Para el mejor conocimiento de estas obras de reparación del rompeolas se acompañan varias fotografías; algunas de ellas en el curso de ejecución de los trabajos, y otras comparativas, que, de un modo elocuente, demuestran la importancia y eficacia de la labor llevada a cabo, y además, incluímos, a continuación, una relación de las obras ejecutadas durante el bienio y desde que se empezaron a raíz del temporal, con un estado de los proyectos redactados y los gastos que se han producido.

AVERIAS PRODUCIDAS EN LA PROLONGACIÓN DEL DIQUE DEL ESTE

(ROMPEOLAS DE LEVANTE)

REPARACIÓN DE LAS MISMAS Y CONSOLIDACIÓN DE TODA LA OBRA

RELACIÓN

de las

obras ejecutadas desde 1.º de abril de 1922 hasta 31 de marzo de 1924

(Años económicos 1922-23 y 1923-24)

197,000'00 metros cúbicos de arenaplén o terraplén.

392'00 metros cúbicos de escollera gruesa.

6,345'00 metros cúbicos de escollera de mampuestos.

27,041'50 metros cúbicos de hormigón hidráulico con o sin mampuestos, en la formación de macizos.

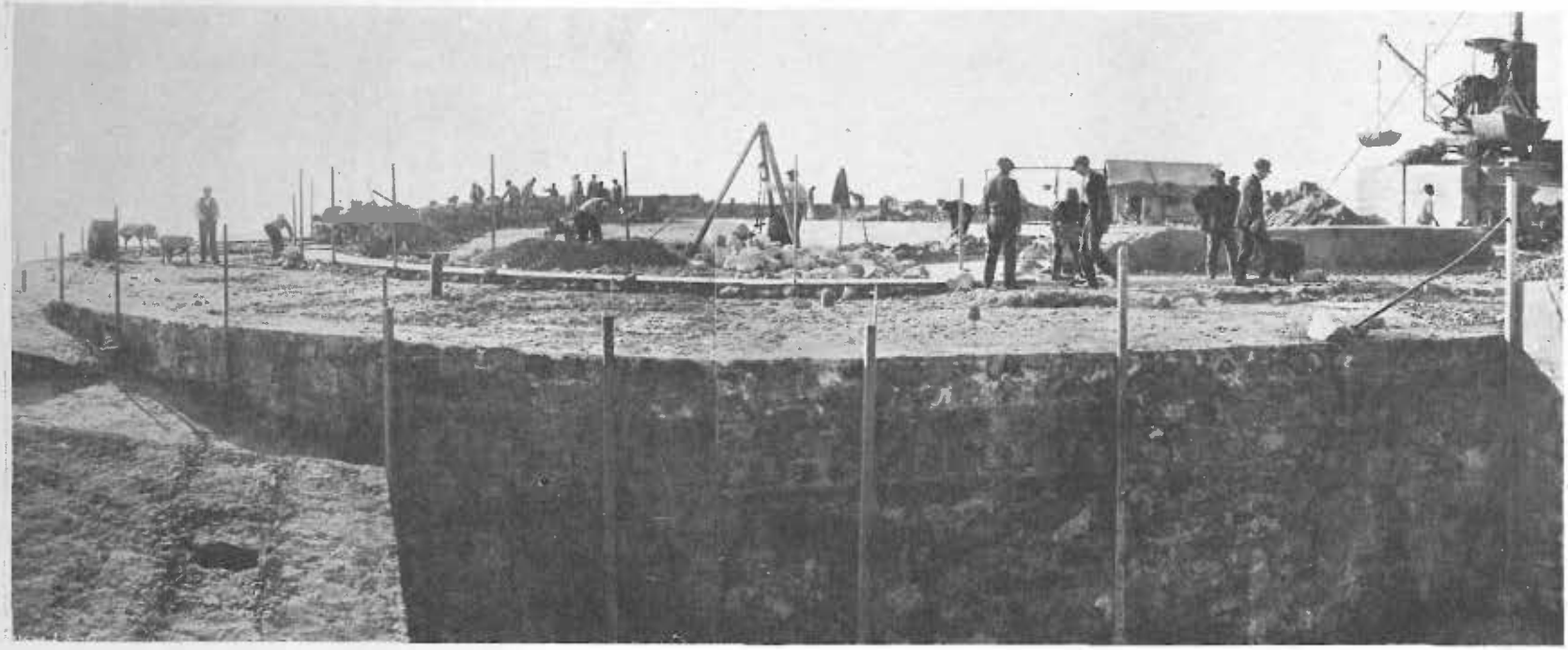
75 bloques de hormigón, de 11'50 metros cúbicos, fabricados.

740 bloques de hormigón, de 26'50 metros cúbicos, fabricados.

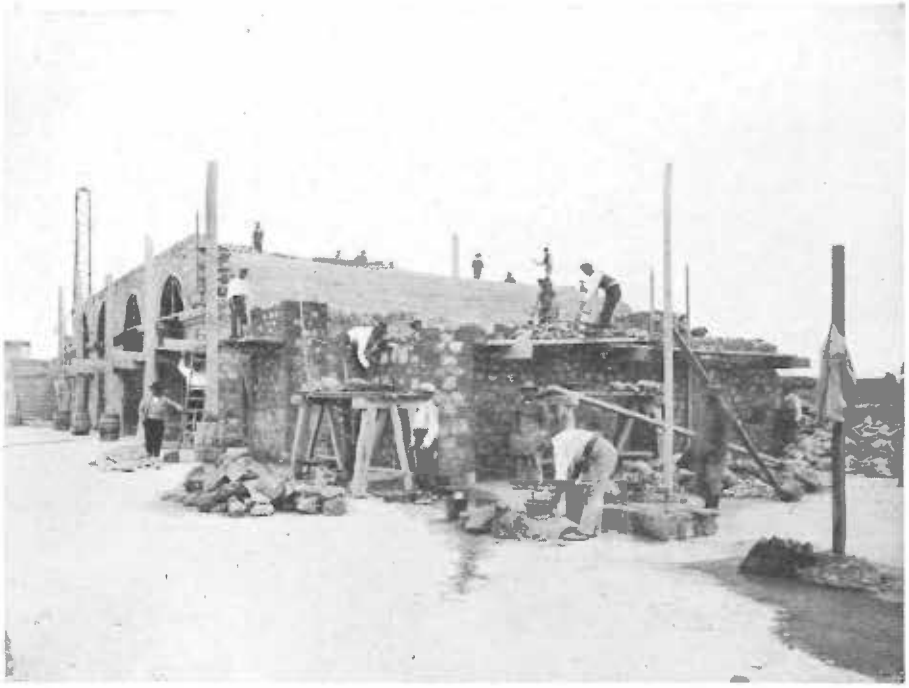
211 bloques de hormigón, de 11'50 metros cúbicos, colocados o vertidos.

881 bloques de hormigón, de 26'50 metros cúbicos, colocados o vertidos;

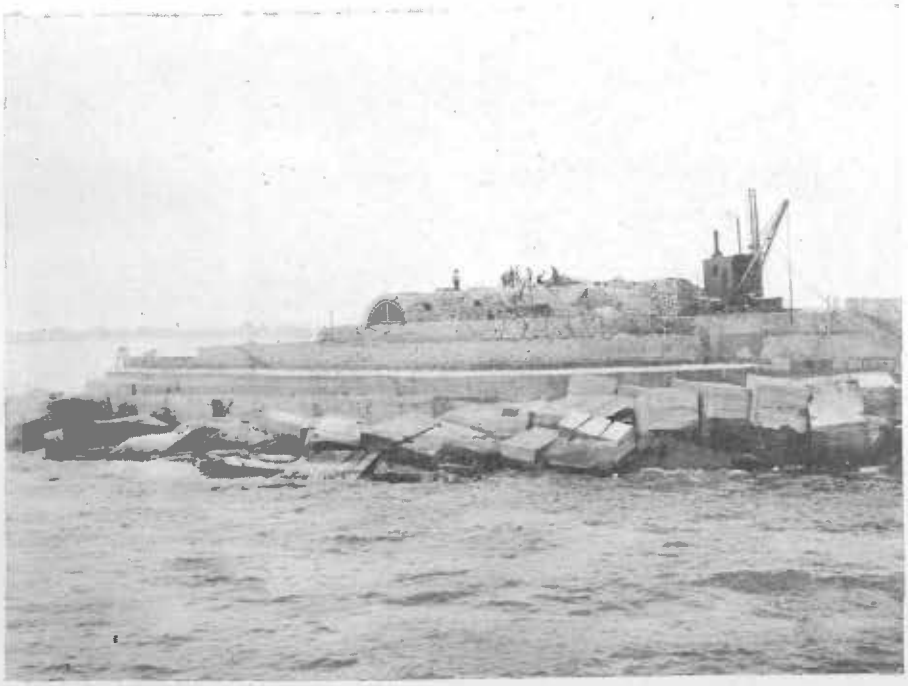
que han ocasionado un gasto total de 2.198,308'90 pesetas, con cargo a los distintos proyectos.



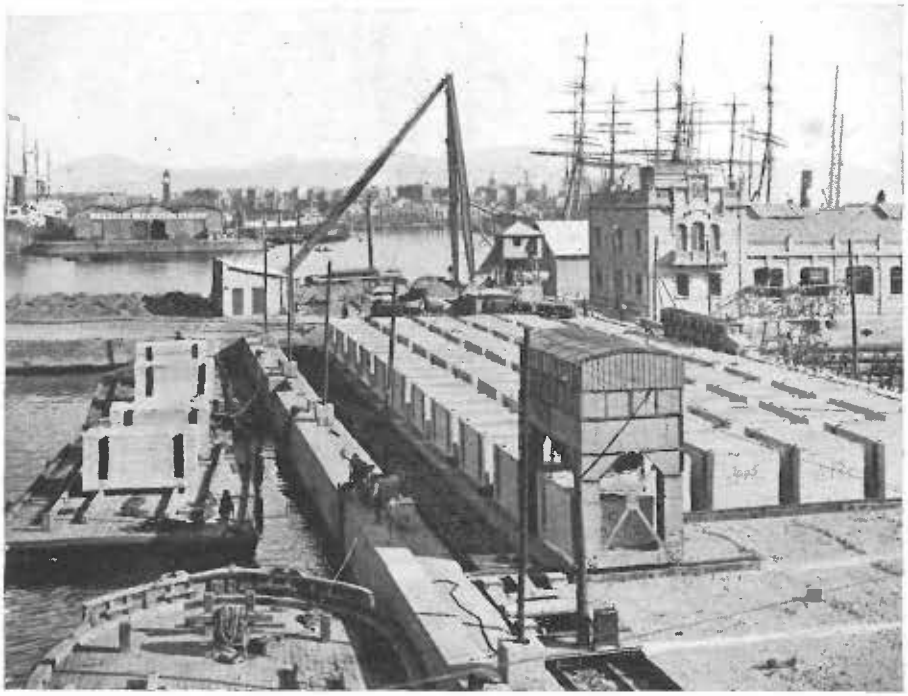
REFORMA Y AMPLIACIÓN DEL MORRO DE LA PROLONGACIÓN DEL DIQUE



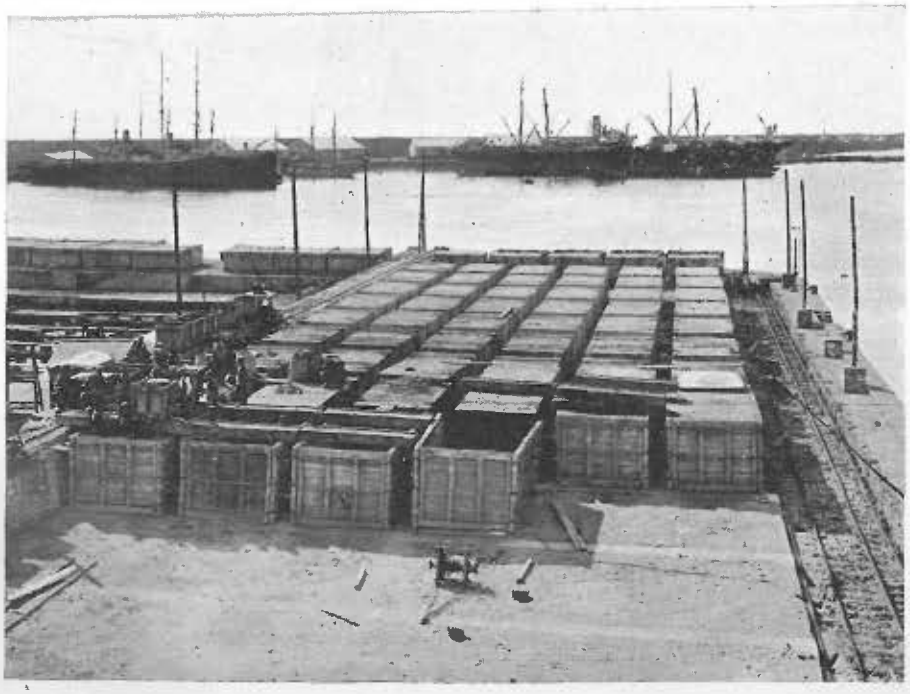
CONSTRUCCIÓN DEL EDIFICIO, EN EL MORRO TERMINAL, PARA VARIAS DEPENDENCIAS Y EL BASAMENTO DE LA LUZ



VISTA EXTERIOR DE LA REFORMA Y AMPLIACIÓN DEL MORRO



TALLER DE FABRICACIÓN DE BLOQUES (LADO NORTE)



TALLER DE FABRICACIÓN DE BLOQUES (LADO SUR)

RELACIÓN

de las

obras ejecutadas en los cuatro años transcurridos desde el 20 de febrero de 1920, fecha del temporal, hasta 31 de marzo de 1924

270,870'00 metros cúbicos de arenaplén o terraplén.
2,762'00 metros cúbicos de escollera gruesa.
21,225'00 metros cúbicos de escollera de mampuestos.
36,728'50 metros cúbicos de hormigón hidráulico, con o sin mampuestos, en la formación de macizos.
16'00 metros cúbicos de hormigón hidráulico en sacos.
132 bloques de hormigón, de 7'70 metros cúbicos, fabricados.
2,492 bloques de hormigón, de 11'50 metros cúbicos, fabricados.
259 bloques de hormigón, con mampuestos, de 11'50 metros cúbicos, fabricados.
1,215 bloques de hormigón, de 26'50 metros cúbicos, fabricados.
36 bloques de hormigón, con mampuestos, de 26'50 metros cúbicos, fabricados.
132 bloques de hormigón, de 7'70 metros cúbicos, colocados o vertidos.
2,932 bloques de hormigón, de 11'50 metros cúbicos, colocados o vertidos.
1,278 bloques de hormigón, de 26'50 metros cúbicos, colocados o vertidos.
178 bloques de hormigón, de 35'00 metros cúbicos, colocados o vertidos.

PROYECTOS REDACTADOS Y GASTOS EFECTUADOS DESDE EL PRINCIPIO

PROYECTOS DE LAS OBRAS DE REPARACIÓN		Presupuestos aprobados — Pesetas	Gastado hasta fin de marzo 1924 — Pesetas	Sobrante en 1.° de abril — Pesetas
1.er PERÍODO.	1.er grupo. . .	49,910'82	49,910'82	0'00
	2.° grupo. . .	1.799,715'47	1.705,853'75	93,861'72
2.° PERÍODO.	1.er grupo. . .	1.997,506'38	1.870,319'01	127,187'37
	2.° grupo. . .	1.485,626'83	1.481,267'56	4,359'27
	3.er grupo. . .	501,840'77	240,267'89	261,572'88
	4.° grupo. . .	249,857'13	24,012'75	225,844'38
	5.° grupo. . .	249,888'91	22,266'12	227,622'79
	Sumas. . .	6.334,346'31	5.393,897'90	940,448'41

Faro para el nuevo morro del dique del Este :-: :-: :-: :-:

Aunque las obras que se comprenden en este proyecto se hallan por completo separadas de las que integran el Estudio de las de reparación y consolidación del rompeolas, que hemos analizado en las páginas que anteceden, vienen a ser, por decirlo así, un complemento de ellas, para dejar terminada esta importante construcción, dándole no solo la debida resistencia para los temporales, sino dotándola de los elementos necesarios para el objetivo que ha de llenar respecto de la Navegación. Es más, ha de estar de acuerdo dicho proyecto con el de refuerzo y ampliación del morro, antes indicado, porque las obras de este han de servir de basamento a los elementos del faro.

Formulado el proyecto de esta luz terminal que ha de marcar la entrada en el puerto, en 8 de febrero del año pasado, sobre la base de aprovechar la torre metálica y el aparato de iluminación que tenemos en depósito desde hace algunos años y se adquirieron para montarlos en su día, se dividió el estudio, para mayor claridad e inteligencia, en dos grupos bien definidos. En el primero, cuyo presupuesto general por administración asciende a 24,981'38 pesetas, se contiene el macizo basamento de la torre metálica con su hueco central cilíndrico y la correspondiente galería de acceso; además, se incluye todo lo concerniente a la colocación y fijación, dentro de este macizo, de los pernos de amarre de la torre, y el montaje sobre el mismo, previamente reparados, de todos los elementos que se han de utilizar entre los que tenemos en depósito, como son: torre metálica, torreón, linterna, cúpula, tambor dióptrico y accesorios; se comprende también la construcción del tramo de escalera metálica del hueco central, y la adquisición y montaje, hasta dejarlo en condiciones de funcionamiento, de todo el equipo de acetileno disuelto en acetona, tal como se describe con todos los detalles en la Memoria del proyecto; en una palabra, abarca este primer grupo todo lo concerniente al faro propiamente dicho.

En el segundo grupo de obras, que tiene un presupuesto, también por administración, de 24,828'43 pesetas, hemos incluído todas las inherentes al pequeño edificio, compuesto de cuatro departamentos, que nos proponemos construír adosado al macizo basamento de la torre, comprendiendo también el arreglo de los paramentos de este macizo que han de formar fachada, a fin de que esté bien ligado arquitectónicamente con el referido edificio.

Remitido el proyecto a la Junta y pasado por ésta a la Jefatura de Obras públicas para su envio al Centro Superior que debía otorgarle su aprobación, fué sometido a informe de las entidades correspondientes,

entre ellas el Servicio Central de Señales marítimas, siendo por fin aprobado en todos sus extremos por R. O. de 17 del pasado octubre, mediante la observancia de las condiciones impuestas, para el detalle de la instalación de la luz, por el referido Servicio Central.

Tan pronto como estén ultimadas las obras de refuerzo y ampliación del morro, que constituye la 6.ª parte de las de reparación del rompeolas, se procederá a llevar a cabo la ejecución de las correspondientes a la instalación de esta luz terminal.

Antiguo dique del Este

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

Continuación de las obras construidas en 1911

Redactado este proyecto en 31 de octubre de 1916, fué aprobado por el Centro Superior según R. O. de diciembre del propio año, por su presupuesto de administración que asciende a 24,883'70 pesetas; tiene por objeto continuar las obras de reforma y defensa del talud exterior de escollera en la alineación recta del antiguo dique, llevadas a cabo con buen resultado en 1911.

Pero ante la imprescindible necesidad, durante estos últimos años de dar toda la actividad posible a los trabajos; primero de refuerzo y complemento de las obras ejecutadas por la contrata de la prolongación de este dique y de su espigón, y después las de reparación de las averías causadas en dicha prolongación por el temporal de febrero de 1920, cuyos trabajos acabamos de describir, y a las cuales hemos tenido que dedicar todos nuestros esfuerzos, no solo en cuanto a personal y medios de que podíamos disponer sino también en lo referente a los recursos de carácter económico, no ha sido posible hasta la fecha llevar a cabo los trabajos comprendidos en el proyecto de que tratamos.

Verdad es que, como hemos consignado en las Memorias anteriores, el refuerzo de bloques que se puso durante el verano de 1917 con cargo a las obras de conservación, impidió la producción de nuevos desperfectos, permitiendo que se mantuviera aquél trozo del rompeolas en buenas condiciones de resistencia; debiendo añadir que los que se han colocado después en el mismo sitio y en toda la extensión de la alineación recta del antiguo dique, han completado aquella labor protegiendo eficazmente dicha zona contra

la acción de los temporales. En el curso del bienio pasado, con este mismo objeto y aprovechando días de calma, se han colocado en esta restinga exterior de bloques del antiguo dique, las siguientes unidades de 27 toneladas, que son las del peso que allí se han puesto desde el principio:

33 bloques, a mediados de agosto de 1922.
8 bloques, en 16 de mayo de 1923.
18 bloques, en 21 de julio de 1923.
5 bloques, en 23 de julio de 1923.
24 bloques, a mediados de agosto de 1923.
12 bloques, en 13 de septiembre de 1923.
6 bloques, en 26 de septiembre de 1923.
12 bloques, en 22 de enero de 1924.
12 bloques, en 6 de marzo de 1924.
6 bloques, en 24 de marzo de 1924.

Suma 136 bloques.

Como estos refuerzos, que por otra parte son indispensables en todo rompeolas para su conservación, producen el resultado apetecido, creemos conveniente esperar algún tiempo más en que sean necesarios los trabajos de reparación contenidos en este proyecto, y podamos disponer para esta obra de los medios y elementos que se requieren.

Muelle de Levante

Durante el curso de los dos años últimos, no se ha llevado a cabo en este muelle obra alguna definitiva para la distribución y equipo del mismo. Unicamente se ha efectuado, en los últimos meses de 1922 y por cuenta de la entidad peticionaria, la instalación provisional de otro almacén para la recepción y depósito de pescado, como complemento de los ya existentes de varias Compañías navieras que lo traen para el consumo de la ciudad en buques especiales que hacen la pesca de altura, y que poseen la oportuna autorización de atraque especial de las embarcaciones en este muelle; y durante el pasado año 1923 se han ampliado otras dos instalaciones de éstas, también a expensas de las Compañías navieras, a fin de ponerlas más en harmonía con las necesidades actuales.

Con cargo al presupuesto de conservación, hemos practicado, según ya detallamos más adelante, los necesarios trabajos para arreglar la calzada general prolongación del muelle Nuevo, abonando las Sociedades antes indicadas los gastos correspondientes a las vías de acceso a sus respectivas instalaciones.

Muelles de la dársena del Dique flotante y deponente

Servicio de carenado

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

En la Memoria anterior, expusimos con todo detalle el proceso de este proyecto y los trabajos preparatorios llevados a cabo en el servicio de carenado para poder realizar las obras de reparación de esta 2.ª Sección, después de haber practicado las correspondientes a las otras dos Secciones 1.ª y 3.ª. Se indicaron también las operaciones hechas para desunir los elementos componentes y colocar los flotadores y paralelógramos en el muelle de Cataluña, añadiendo que, al final del ejercicio, en 31 de marzo de 1922, existía un remanente de 43,426'09 pesetas, para proseguir dichas obras.

En efecto, en abril de 1922 continuaron los trabajos sin interrupción y con bastante actividad hasta fín de junio, primero con la Sección a flote y luego puesta en careneros después de haberla subido con la 1.ª en 18 de mayo; en los meses de verano y otoño siguientes se suspendieron estos trabajos para ejecutar los relativos al proyecto de la reparación complementaria de que en seguida trataremos, reanudándolos en los meses de enero, febrero y marzo de 1923 hasta emplear su presupuesto, del que solo queda un sobrante de 51'65 pesetas, y dejando determinadas obras accesorias que deberán practicarse con cargo a los créditos para la conservación y explotación de este aparato.

Reparación complementaria de la misma Sección

Empezadas las obras inherentes a este proyecto, cuya justificación se hizo en la penúltima Memoria, en julio de 1922, continuamos los trabajos hasta acabar su presupuesto al fín del año económico en 31 de marzo de 1923, sobrando la pequeña suma de 32'05 pesetas; las restantes operaciones de lastrado de flotadores, montaje de paralelógramos y otras se llevarán a cabo en su día, cuando sea posible tener a flote la Sección que está en careneros por haberle ya colocado la semijunta rápida flexible, con los medios disponibles en el presupuesto de conservación.

Adquisición y montaje de una junta rápida flexible de enlace entre las dos Secciones 1.ª y 2.ª del Dique flotante y deponente y de varios elementos para las mismas :-:

Al comenzar el año pasado 1923, cuando nuestros talleres de reparación se vieron ya algo libres de los penosos trabajos inherentes a la construcción y habilitación de medios y elementos para las obras de la reparación de las averías en el rompeolas, y de los relativos al arreglo de la Sección 2.ª del Dique, y cuando se pudo conseguir, hasta cierto punto y previas muchas gestiones, la cooperación que nos era necesaria de algunas casas constructoras de la ciudad, nos decidimos por adquirir algunos materiales a fín de ir componiendo los elementos que debían integrar esta junta rápida flexible, según el minucioso estudio practicado por esta Dirección, después de las enseñanzas obtenidas en la práctica del servicio de las otras juntas de las Secciones y del informe emitido acerca de este particular por el Ingeniero especialista de la casa inglesa Clark & Standfield Mr. S. F. Staples, que vino en mayo de 1922 para reconocer sobre el terreno el trabajo del Dique flotante y discutir con nosotros cuestión tan delicada.

Mas adelante, en todos los meses de abril y siguientes hasta noviembre del propio año pasado, salvo alguna excepción, se llevaron a cabo los trabajos de esta junta rápida flexible en la parte correspondiente a la Sección 2.ª del Dique, quedando en 1.º de diciembre, del crédito aprobado que era de 45,400 pesetas, el pequeño sobrante de 20'57 pesetas, cuando faltaba solo ultimar algunas obras accesorias con cargo al presupuesto de conservación del Dique, que se realizarán en la primera ocasión oportuna en que sea posible.

Muelles oriental, occidental y de cerramiento de la dársena de carenado :-:

Para estos muelles no se ha proyectado ni se ha ejecutado, en el transcurso del bienio que analizamos, obra alguna de las llamadas de nueva construcción; solo se han llevado a cabo en ellos los trabajos inherentes a la conservación y a la explotación del servicio de carenado con el Dique flotante y deponente de que trataremos en páginas posteriores.

Además, en el primero se ha reformado y reconstruído el cobertizo para depósito de útiles y elementos de estas obras; y en los otros dos, se han mejorado las condiciones del taller de fabricación y secadero de bloques de hormigón, que en los mismos se planteó aprovechando y habilitando los medios y elementos disponibles de la contrata.

Muelle de Cataluña

Tampoco en este muelle se ha construído obra alguna nueva; sigue su zona final ocupada con la hormigonera, el almacén de cemento y los acopios de piedra y arena para la fabricación del hormigón para bloques, y en el resto del muelle existen los talleres y dos amplios cobertizos auxiliares para los trabajos que en aquellos se han de practicar.

Muelle Nuevo

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

Este proyecto, cuya reseña y justificación se ha hecho en anteriores Memorias, formulado para completar el equipo o urbanización del muelle Nuevo y aprobado por R. O. de 15 de marzo de 1918, comprende dos clases de obras: unas que han de llevarse a cabo por administración, con un presupuesto de 24,375'08 pesetas, y otras que lo han de ser por contrata, con un importe de 236,444'51 pesetas.

A pesar de que fué sancionado hace tiempo, ni en años anteriores ni en el curso de los dos económicos a que nos referimos, se ha efectuado trabajo alguno con cargo a dicho presupuesto, no solo por las dificultades con que todavía tropezamos para emprender cualquier obra de distribución de muelles a fin de no cercenar en lo posible al Comercio más espacios donde depositar mercancías, sino también porque hasta hace poco hemos tenido que limitar las obras en ejecución, a las más urgentes y precisas por las dificultades materiales, más que económicas, de llevar a cabo tantos trabajos simultáneamente.

Seguramente pronto llegará la ocasión de dar principio a estas obras, primero por las de administración y luego por las que han de ser objeto de contrata.

Derribo de los antiguos almacenes de propiedad de la Junta existentes en este muelle Nuevo :-:

Respecto de estas obras de demolición, suspendidas hace algunos años, debemos consignar aquí los mismos conceptos que expusimos en las Memorias anteriores, esto es, que para acabar los trabajos comprendidos en

el proyecto, falta solo el derribo de un antiguo almacén situado en la propia línea de fachada de los importantes talleres de construcciones metálicas, denominados "Nuevo Vulcano", hoy propiedad de la Compañía Trasmediterránea y emplazados en terrenos de este muelle; almacén que hasta la fecha no ha causado estorbo alguno y se halla arrendado provisionalmente a la casa Catasús y Compañía, en compensación a que se les privó la utilización de otro, cuya concesión poseían, situado en el propio muelle Nuevo, porque era un obstáculo para la buena y eficaz distribución de los terrenos del mismo.

Como el derribo de dicho almacén, que ha de efectuarse como los otros por el sistema de administración, es natural que se realice cuando se emprendan los otros trabajos de urbanización del muelle, con arreglo al proyecto aprobado por la Superioridad de que acabamos de tratar, o bien cuando tenga que levantarse el gran edificio para Balneario a cargo de la Sociedad "Baños y Sports Marítimos", de cuyo proyecto se han aprobado ya los planos definitivos y se ha firmado el oportuno convenio con la Junta para el arriendo de los terrenos mediante un pliego de condiciones aprobado también por la Superioridad, según veremos más adelante al reseñar el expediente relativo a este asunto, es de suponer fundadamente que pronto podamos dar fin a las obras de derribo de estos almacenes, utilizando para ello el crédito sobrante de la cantidad aprobada por el Centro Superior.

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)

Suspendidas también estas obras de defensa, hace unos años, cuando ya se hallaba aquella zona de playa en buenas condiciones para resistir los efectos de las marejadas, no se ha efectuado tampoco, con cargo a este proyecto, trabajo alguno durante los dos ejercicios últimos, no solo porque ha continuado la playa en situación de que no precisaba refuerzo alguno, sino porque resultaba muy difícil verter allí piedra de escollera, de modo que prestase utilidad, por estar el cordón longitudinal y los espigones de aquél material construídos tiempo atrás, casi siempre invadidos en toda su extensión por la masa arenosa.

Solo en algunas ocasiones en el curso de 1922 y singularmente en los últimos meses de 1923, a causa de las marejadas del 2.° cuadrante y más del Sudeste hacia el Sur, por fortuna no muy intensas, se ha visto dicha playa algo descarnada, sobre todo en la parte de detrás del nuevo Club

PLAYA DE LA MAR VIEJA, EN 4 DE NOVIEMBRE DE 1922, DESPUÉS DE UNA MAREJADA DEL SUR

PLAYA DE LA MAR VIEJA, EN 18 DE NOVIEMBRE DE 1922, DESPUÉS DE UN PEQUEÑO TEMPORAL DEL 1.ER CUADRANTE

de Natación, aunque sin correr peligro las escolleras de defensa existentes; pero casi siempre, y también recientemente a últimos de febrero pasado, han aparecido pequeñas marejadas de Levante que han vuelto a reponer el playazo, si nó con la amplitud de los años anteriores 1919 y 1920, con la necesaria para quedar en buenas condiciones por algún tiempo. Al final del ejercicio, en 31 de marzo, se encontraba esta zona bastante mermada, sin ofrecer peligro alguno la resistencia de las escolleras; siendo de esperar que alguna marejada de Levante, frecuentes en abril y mayo, volverá a formar la playa para el verano.

Asi pues, tal como está toda esta zona de playa de la Mar Vieja de propiedad de la Junta, con gran satisfacción del público porque es la más concurrida en la época de verano para tomar baños, es muy probable que siga del mismo modo durante bastante tiempo sin necesitar obras de consolidación; pero por si acaso sobrevinieran, como años atrás, fuertes y contínuas marejadas del Sur y Sudeste que llegaran a producir la socavación de la misma y la destrucción de las escolleras de refuerzo, o bien, por si es necesario continuar el actual muro de defensa antes de empezar la construcción del edificio para gran Balneario, reservamos el crédito sobrante del presupuesto aprobado para las obras de esté proyecto.

Mientras tanto, nosotros, con las debidas precauciones, seguimos aprovechándonos de la arena y gravilla de esta zona de playa, en la parte no afecta a los baños, para la ejecución de las obras que llevamos a cabo por administración, porque aquellos materiales son de calidad superior y su adquisición nos resulta en muy buenas condiciones económicas, utilizando las vías que allí tenemos en comunicación con los talleres de fabricación de hormigón y las vagonetas con tractor; siendo además muy difícil que pudiéramos obtener las cantidades necesarias diariamente, de otro sitio y con diferentes medios.

Para que se comprenda la variación que experimenta esta zona de playa según vengan las marejadas del 1.° o del 2.° cuadrante, se incluyen dos fotografías de la misma, tomadas en los días 4 y 18 de noviembre de 1922, la primera después de haber sufrido una marejada del Sur y la segunda al día siguiente de haber cesado un pequeño temporal de Levante a Nordeste.

Varadero público para carenado de las pequeñas embarcaciones. Varadero de los pescadores e instalaciones anejas :-: :-: :-:

Durante el período de los dos años económicos que se abarcan en esta Memoria, no se ha llevado a cabo en estas instalaciones de varada de embarcaciones obra alguna nueva que deba ser reseñada; solo se han efectuado las necesarias para la buena conservación de los elementos y la fácil explotación de los servicios que en ellas radican, que ya más adelante indicaremos.

En ambos varaderos ha sido bastante activo el movimiento en el curso del bienio pasado; si bien no lo ha sido tanto, como en los años anteriores, en el que se practican los trabajos de carenado, por la crisis existente en el tráfico marítimo, que es más aguda para los buques de pequeño tonelaje.

Muelles de Pescadores, de las Baleares y del Rebajo

En el curso del plazo de dos años que comprendemos en esta Memoria, tampoco se ha realizado en estos tres muelles obra alguna de nueva construcción que merezca ser reseñada; en el primero, tienen asiento varias instalaciones del ramo de pesca afectas al servicio del personal que a ella se dedica, y el restante espacio está destinado a depósito de mercancías para descongestionar los muelles inmediatos; en el segundo, tiene atraque fijo y utilizan los tinglados para depósito de sus mercancías, dos de las grandes Compañías Navieras que prestan servicios marítimos regulares: la Trasatlántica española y la de Pinillos Izquierdo y Compañía; y en el tercer muelle atraca sus buques la casa Ibarra y Compañía, ocupando casi todos los terrenos del mismo para depósito de los géneros que aquellos transportan, y existen además otras varias instalaciones de distintas entidades y pabellones diversos para los servicios que allí radican.

Muelles de la Barceloneta y del Depósito :-: :-: :-:

Para el primero de estos dos muelles que tiene un utilado bastante completo, existe un proyecto aprobado y en curso de ejecución para la distribución de su zona de servicio, cuyas obras se han llevado a cabo por administración y del cual hemos dado noticias detalladas en las anteriores Memorias. Suspendidos los trabajos hace unos años, falta para ultimarlos realizar algunas obras de urbanización en la zona inmediata al muelle del Rebajo, las cuales dependen de las que se incluyen en la distribución del muelle Nuevo que todavía no hemos empezado. Si, como antes hemos indicado, tenemos pronto ocasión propicia de comenzarlas, podrán reanudarse las correspondientes al muelle de la Barceloneta, acabando así el proyecto en la actualidad pendiente, de cuyo presupuesto queda un sobrante de 28,272'31 pesetas.

Por lo tanto, durante los dos años últimos ninguna obra nueva se ha llevado a cabo en este muelle y lo propio ha sucedido en el del Depósito donde están emplazados los vastos Almacenes Generales de Comercio y existen amplias superficies para el depósito de las mercancías; en cambio, en ambos muelles como en los tres anteriores citados, de Pescadores, de las Baleares y del Rebajo, se han practicado determinadas obras y algunas de ellas de suma importancia para la conservación de los elementos que en ellos existen y para la explotación de los servicios. En el muelle del Depósito, en particular, se ha llevado a cabo, en estos últimos meses, la reforma de las vías férreas en toda la zona del frente de los Almacenes Generales de Comercio y el arreglo de la vía general entre estaciones, y también se ha construído el pavimento adoquinado de la faja de la fachada principal entre los andenes y la cerca exterior, trabajos todos que se van ultimando en la actualidad. De todo ello daremos noticia al tratar de estas Secciones de conservación y explotación en las páginas siguientes.

Finalmente, debemos hacer presente que en cuentas del mes de octubre pasado se incluyó una partida de 40,254'28 pesetas para la adquisición de materiales con cargo a la cantidad de 49,092'69 pesetas existentes en la Caja de la Junta y depositada por la Sociedad arrendataria de los Almacenes Generales de Comercio para efectuar determinadas obras de reparación de carácter extraordinario, cuando se le concedió la primera prórroga en el plazo consignado en el contrato, quedando un remanente de 8.838'41 pesetas.

Muelles de Bosch y Alsina (antes de la Muralla) y de Atarazanas :-:

Proyectos para la distribución de los terrenos de la zona marítima en dichos muelles :-: :-:

Suspendidas también hace unos años las obras de distribución de la zona de servicio de estos dos muelles, porque las que faltan, que son, en su parte más principal, las correspondientes a la faja del borde del muelle donde se ha de instalar la segunda vía férrea y se ha de completar la superficie adoquinada del piso, no pueden llevarse a cabo hasta que se haya levantado la actual instalación de grúas hidráulicas que ha de plantearse en el muelle de España, no se ha efectuado tampoco trabajo alguno inherente a estos proyectos. Solamente en noviembre del pasado año, incluímos en las cuentas del propio mes y con cargo a los presupuestos de ambos, sendas cantidades que se emplearon en la adquisición de barras carriles y accesorios para las vías férreas del borde del muelle que en su día se han de colocar; aprovechando, a tal efecto, una ocasión propicia que se presentó para la compra de dicho material en el extranjero, ya que no se fabrica en España el perfil del carril necesario, previas contínuas gestiones que habíamos realizado en los meses anteriores; pues desde antes de la guerra y sobre todo después de la misma con motivo de la ocupación del Ruhr, era imposible la importación de esta clase de material que nos es indispensable para completar la red de vías férreas existente en el Puerto.

Como han mejorado en gran modo las condiciones económicas de la Junta y también las de trabajo por las buenas disposiciones del personal, es de esperar que dentro de poco y tomando la precaución de no llevar a cabo demasiadas obras de urbanización de muelles para no cercenar espacios de depósito al Comercio, podremos reanudar con actividad las correspondientes a estos dos muelles de Bosch y Alsina y de Atarazanas, ultimando las que faltan según los proyectos aprobados, y de cuyos presupuestos sobran respectivamente, en la actualidad las cantidades de 18,481'34 y 78,986'25 pesetas; siendo algo importante la del último, porque precisa construir todavía la gran escalera de la Puerta de la Paz igual a la existente, y para la que ya tenemos, desde hace algún tiempo, toda la piedra preparada y labrada.

PRIMERAS NAVES DE LOS COBERTIZOS DE LA I.ª ALINEACIÓN DEL MUELLE DE ESPAÑA

Muelles de España y de Barcelona

Distribución de la zona de servicio de dichos muelles :-: Cobertizos en la zona central de la 1.ª alineación del muelle de España :-: :-:

Indicábamos en la Memoria anterior que, en enero de 1922 y después de una serie no interrumpida de trabajos y gestiones cerca de las casas constructoras de material metálico y por haber mejorado algo la situación económica de la Junta, se empezaron con gran actividad las obras inherentes a la construcción de varias naves en los cobertizos de la 1.ª alineación del muelle de España, con arreglo al proyecto aprobado por R. O. de 27 de febrero de 1918, disponiendo que se llevasen a cabo las obras por administración, por su presupuesto de 178,683'51 pesetas.

En efecto, comenzados los trabajos para la ejecución de las fábricas de los cimientos de los apoyos correspondientes a cinco naves, a mediados de dicho mes, se acabaron a últimos de marzo siguiente, y desde principios de abril se procedió al montaje de todos los elementos metálicos; apoyos, jácenas, armaduras, correas, etc., terminando a fines de mayo, y simultaneando en lo posible con el montaje definitivo y pintado de la parte metálica, se construyeron los zócalos de hormigón y se pusieron las canales y tuberías de bajada de agua; a mediados de junio se empezó la colocación de la plancha de uralita "canaleta", con sus caballetes, para la cubierta, acabando en el mes de julio. Poco después, en vista del crédito sobrante del presupuesto aprobado, se construyeron otras dos naves que quedaron ultimadas en el mes de octubre siguiente, siendo en total las construídas en número de siete, con el pequeño remanente de 189'48 pesetas.

La adjunta fotografía dá clara idea de estos cobertizos una vez terminados y sirve de complemento a las insertas en la última Memoria.

Ampliación del número de naves en los cobertizos anteriores :-:

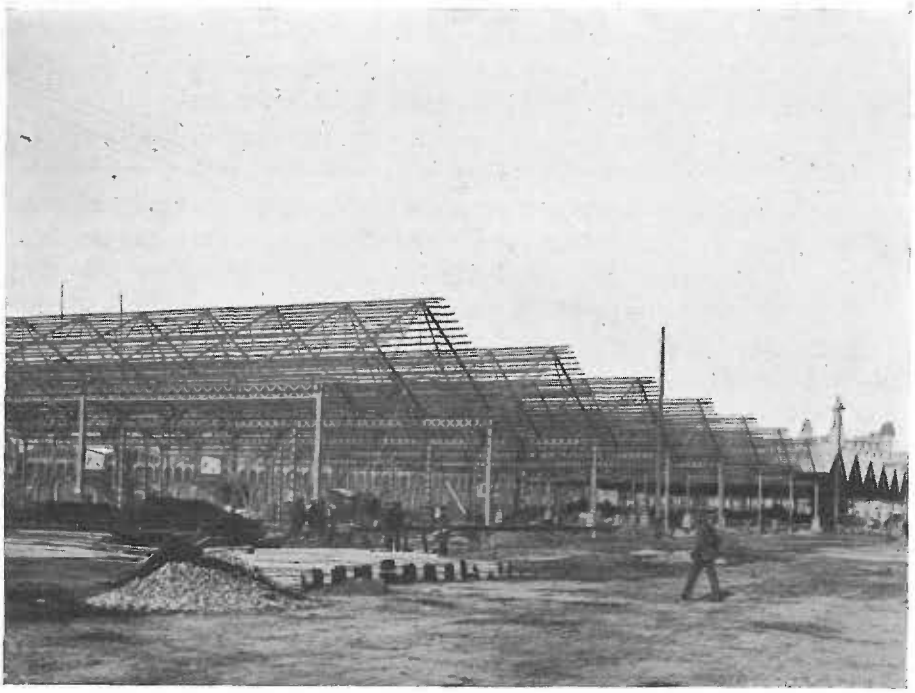
En plena ejecución de las primeras naves de estos cobertizos de la primera alineación del muelle de España, y en vista de que, como ya se suponía y así se consignó al dictar la R. O. aprobatoria, no había crédito suficiente para continuar todas las proyectadas por las razones expuestas en la Memoria anterior, se redactó con toda rapidez el oportuno proyecto para llevar a cabo las restantes, enviándolo a la Junta con fecha 24 de marzo del propio año 1922 con un presupuesto de 280,027'60 pesetas, y

solicitando, de la Superioridad, hacer las obras por administración, como en el primer proyecto, según razones muy justificadas.

Remitido por dicha Corporación acto seguido a la Jefatura de Obras públicas para su informe, y pasado al Centro Superior, fué devuelto, después de varias gestiones sin resultado, por orden de la Dirección General de 30 junio siguiente, para que se reformase el proyecto a fin de que las obras pudieran llevarse a cabo por contrata. Recibida dicha orden Superior en 2 de agosto, se redactó sin pérdida de tiempo el nuevo estudio con fecha 21 del propio mes, con un presupuesto de 240,768'77 pesetas, bastante menor que el anterior, según se justificaba en la Memoria, no solo por contener una nave menos, pues comprendía siete en lugar de ocho, sino por haber disminuído algunos precios a tenor de los vigentes en el mercado. Remitido a la Junta del Puerto el mismo día, fué aprobado, previos los oportunos y favorables informes de la Jefatura de la provincia y del Consejo de Obras públicas, por R. O. de 25 de noviembre siguiente. Recibido en esta Dirección en 20 de diciembre el aviso oficial de la aprobación, se hicieron las debidas gestiones para que la Superioridad sacase cuanto antes las obras a subasta; en su virtud, después de los necesarios trámites y autorizada para ello la Dirección General por R. O. de 14 de febrero del año pasado, señaló el 27 del siguiente marzo para celebrar la subasta, sirviendo de tipo la cantidad del presupuesto de contrata que ascendía, según hemos dicho, a pesetas 240,768'77; efectuada aquella, se adjudicó provisionalmente al mejor postor, que resultó ser D. Juan Girona como Director Gerente de la S. A. "Material para Ferrocarriles y Construcciones" de esta ciudad, y luego lo fué definitivamente según R. O. de 9 de abril, por la cantidad de 195,791 pesetas, que produjo en el presupuesto de contrata, antes indicado, una baja de 44,977'77 pesetas.

Una vez firmada en Madrid la correspondiente escritura en 29 de mayo, se hizo el replanteo según la oportuna acta y empezaron oficialmente las obras en 1.° de junio, dentro del plazo de dos meses señalado en el pliego de condiciones particulares y económicas; pero a causa de la pertinaz y calamitosa huelga en el ramo de transportes, que, según hemos consignado en las primeras páginas de esta Memoria, pesaba sobre la ciudad desde el 14 de mayo, no pudieron continuar aquellas y tuvieron que suspenderse hasta mediados de septiembre, en cuya fecha, libre ya el muelle del sinnúmero de lotes de mercancías que lo habían invadido durante dicha huelga y en los dos meses siguientes desde su terminación que fué en 13 de julio, pudieron reanudarse los trabajos con toda la actividad compatible con la satisfacción de las necesidades del Comercio marítimo en un muelle de tan activo tráfico.

A tenor de lo marcado en las condiciones del proyecto, las obras debían terminar en 1.° de diciembre, y como ello no era posible después del paro forzoso de cuatro meses que había tenido el contratista, presentó éste



AMPLIACIÓN DE LOS COBERTIZOS DE LA I.ª ALINEACIÓN DEL MUELLE DE ESPAÑA (EN CONSTRUCCIÓN)

COBERTIZOS DE LA I.ª ALINEACIÓN DEL MUELLE DE ESPAÑA (TERMINADOS)

en 8 de octubre una instancia a la Superioridad solicitando una prórroga de tres meses para terminar las obras, petición que, informada favorablemente por esta Dirección por ser ciertas las razones alegadas, y tramitada luego, pasó al Centro Superior, que se dignó concederla por R. O. de 28 de noviembre y se recibió en esta Dirección en 24 de diciembre; debiendo, por lo tanto, terminarse las obras antes de 1.° de marzo de este año.

Hemos manifestado, en líneas anteriores, que empezadas aquellas realmente en 17 de septiembre, se dió gran actividad a los trabajos, y en efecto, antes de un mes quedaban construídos los cimientos de fábrica de los apoyos; y como durante el paro forzoso de los trabajos en el muelle, la casa constructora había preparado en los talleres la fabricación de los elementos metálicos, pudo así, en poco tiempo, suministrar y montar toda la parte metálica, que quedó terminada a fines de noviembre, empezando entonces a construir los zócalos de hormigón de los apoyos y a colocar con rapidez las canales y la plancha de la cubierta, cuyos trabajos se ultimaron por completo a principios del pasado febrero, bastante antes de cumplir el plazo concedido por la prórroga.

Por aquellos días, esta Dirección ofició a la Junta para que a su vez lo hiciera al Sr. Ingeniero Jefe de la provincia, a fín de que se sirviera designar el día para efectuar la recepción provisional, y fijado por dicho Jefe el 27 del propio mes, tuvo lugar el acto con asistencia de una Comisión de la Junta, del que subscribe y de un representante de la Sociedad constructora, tal como se prescribe en las condiciones del proyecto, levantándose, después de una detenida inspección de las obras realizadas, la correspondiente acta, que fué sometida, sin pérdida de tiempo a la aprobación Superior, y empezando desde aquella fecha, el llamado plazo de garantía que es de seis meses.

Tomados los oportunos datos, se ha redactado en seguida la liquidación con fecha 17 del pasado marzo, y por lo tanto, dentro de la época prescrita en las vigentes disposiciones enviándola a la Junta para la oportuna tramitación y consiguiente aprobación, que esperamos recaerá en breve, y en virtud de la cual, resulta a favor de la Sociedad contratista un saldo de 1,189'36 pesetas.

Las dos fotografías que se acompañan, dan perfecta idea de todos estos cobertizos durante el montaje y una vez terminados.

Obras complementarias para la distribución de la zona de servicio del muelle de España

Al tratar de este proyecto en la Memoria anterior, expusimos el proceso seguido en la tramitación de su expediente desde que se redactó el

primitivo estudio en 10 de julio de 1919 con un presupuesto de contrata que ascendía a 1.325,661'71 pesetas, hasta que se recibió en esta Dirección en 8 de noviembre de 1920, siendo devuelto por orden de la Dirección General de Obras públicas de fecha 13 de marzo anterior, en el sentido de que se introdujeran en sus documentos algunas reformas y ampliaciones con arreglo a las observaciones contenidas en el dictamen de la Sub-Sección de Puertos del Consejo de Obras públicas; y añadíamos además, que, como en aquella época teníamos otros trabajos más urgentes, y sobre todo los imprescindibles estudios relativos a la reparación de las averías en el rompeolas de Levante, cuyas obras absorvían por completo nuestra atención y los recursos de que podía disponer la Junta, no tuvimos más remedio que demorar la reforma del proyecto de que tratamos, a pesar de que juzgábamos de suma necesidad el planteamiento de las obras en él comprendidas, porque eran las más convenientes para la distribución de la zona de servicio del muelle de España con arreglo al plan trazado para satisfacer las necesidades del tráfico marítimo de dicho muelle, completando las otras obras realizadas anteriormente en el mismo y las relativas a la instalación del servicio de las grúas hidráulicas.

Al final del año 1922, resueltas casi por completo todas las dificultades inherentes a dicha reparación de las averías en el rompeolas, en posesión la Junta de los medios económicos, necesarios, y libres nosotros de otras atenciones técnicas más urgentes, se emprendieron los trabajos de oficina para introducir en el proyecto las reformas y aclaraciones ordenadas por el Centro Superior; pero como había pasado ya tanto tiempo desde la redacción del primitivo estudio, juzgamos de suma precisión, después de un detenido examen, variar también algo los precios unitarios para ponerlos más en consonancia con los entonces vigentes.

Efectuadas todas las variaciones en los documentos, se ultimó el proyecto en 13 de enero del pasado año 1923 con un presupuesto de contrata que importaba 1.314,471'23 pesetas, casi igual al anterior, y pasado a la Junta para elevarlo a la aprobación Superior, se le sometió a los trámites prescritos en las disposiciones en vigor, siendo por fín aprobado en todos sus extremos por R. O. de 7 de diciembre último. Recibida dicha orden en esta Dirección en 2 de enero siguiente, se ofició a la Junta en el mismo día para que se enviasen los necesarios documentos y se hicieran las oportunas gestiones cerca de la Superioridad al objeto de que se sacasen cuanto antes a subasta las obras, hallándose actualmente la resolución Superior pendiente de ciertos informes, por lo que suponemos que en breve plazo podrá efectuarse la necesaria licitación.

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

Construcción de los cuatro tinglados en la zona Sudoeste del muelle :-: :-:

En las dos Memorias anteriores se expuso con todo detalle el expediente de este proyecto, desde que fué redactado el primitivo en 24 de febrero de 1919, con arreglo al plan general de las obras para ir terminando el Puerto formulado en noviembre anterior, y se aprobó en principio por la Dirección General según orden de 12 del siguiente julio, hasta que, una vez dividido en dos proyectos, sancionados los presupuestos de éstos, modificados los precios de uno de ellos, el primero, para sacarlo a subasta, y posteriormente, desglosados de este grupo, por varias razones muy justificadas, las obras inherentes a los cuatro tinglados del lado Sudoeste del muelle, se presentó en 9 de enero de 1922 el oportuno estudio con todos los documentos precisos para poder sacar a subasta dichos cuatro tinglados, siendo aprobada nuestra propuesta por la Superioridad, en todos sus extremos, por R. O. de 20 de marzo siguiente, por el presupuesto de contrata ascendente a 1.163,503'89 pesetas.

Una vez sancionado el estudio, aceptando nuestra propuesta y ante las insistentes y naturales peticiones del Comercio de que se construyeran dichos tinglados, no cesó la Junta ni esta Dirección de practicar múltiples gestiones para que se sacaran a subasta, pero, según noticias, en virtud de la Ley de Contabilidad tuvo que pasar el proyecto, primero a informe del Ministerio de Hacienda y después al del Consejo de Estado, y así transcurrieron algunos meses, hasta que por fín, con todos los informes favorables, en 11 de junio del año pasado se resolvió en Consejo de Ministros sacar las referidas obras a subasta dictándose en 6 de julio el oportuno R. D. autorizando al Ministro de Fomento para ello. Por R. O. de 15 de agosto se facultó, a su vez, a la Dirección General de Obras públicas para fijar el día, y ésta, según orden de 30 siguiente, señaló el 29 de septiembre. Celebrado el acto, se presentaron varias proposiciones de importantes casas constructoras, adjudicándose provisionalmente al mejor postor que fué la S. A. "Material para Ferrocarriles y Construcciones", de esta ciudad, por la cantidad de 910,000 pesetas, que produjo una baja, en el presupuesto de contrata, de pesetas 253,503'59. Pocos días después, en 11 de octubre, se dictó la R. O. de adjudicación definitiva.

Teniendo ya contratista para estas obras, practicó esta Dirección las oportunas gestiones para que se firmara cuanto antes la correspondiente escritura en Madrid, y otorgada ésta, según se supo, en 19 de noviembre,

se hicieron los necesarios preparativos para empezar en seguida las obras, lo que se logró en 10 de diciembre siguiente, levantándose el acta oportuna que se remitió acto seguido a la aprobación Superior.

Desde aquella fecha continúan los trabajos con actividad, construyendo en el muelle los cimientos de los apoyos y los muretes de los testeros, y fabricando en el taller los elementos metálicos para su montaje posterior en obra.

Edificio para Inspección de Muelles y Dirección de Sanidad :-: :-: :-:

En la Memoria anterior se expusieron las razones por las cuales, en vista de las contínuas peticiones del Comercio y de las dificultades de poder llevar en seguida a la práctica todas las obras de distribución de la zona del muelle de Barcelona, se habían desglosado de las del 1.er grupo del proyecto total, los documentos pertenecientes para la construcción de los cuatro tinglados, cuyo expediente acabamos de analizar.

Pues bien, habiendo practicado, en junio del año pasado, la Dirección de Sanidad Marítima de este puerto las oportunas gestiones cerca del Ministerio de la Gobernación en el sentido de que, por haber variado sobremanera las condiciones sanitarias de los puertos y por tanto las necesidades de aquella entidad en estos últimos años, solicitase del de Fomento la reforma y ampliación del pabellón edificio proyectado y aprobado para la misma e incluído también entre las obras del 1.er grupo de las de distribución, la Dirección General de Obras públicas, con fecha 28 de julio siguiente, pidió el necesario informe a la Junta sobre tales manifestaciones; formulado éste de completa conformidad, después de recabar el parecer de esta Dirección en el sentido de que no había inconveniente en acceder a lo solicitado obteniendo antes la oportuna autorización Superior, se dictó una orden, con fecha 29 de septiembre, por la referida Dirección General de Obras públicas resolviendo que se modificase el proyecto de edificio destinado a la Dirección de Sanidad Marítima de este puerto, a fín de que satisfaciera las exigencias de las necesidades sanitarias del mismo.

En su virtud esta Dirección hizo los trabajos preparatorios para llevar a cabo tal modificación, de acuerdo por completo con los propósitos y deseos del actual Director de Sanidad, de igual modo que al redactar el primer proyecto se hizo con el Jefe facultativo de entonces; más como quiera que la ejecución de estas obras era de bastante urgencia, consideramos entonces lógico y racional, al tener que practicar la reforma y ampliación del edificio para oficinas de la Dirección de Sanidad, desglosar éste y los correspondientes a la Inspección de Muelles, retretes públicos y cuadro

eléctrico que también forman parte del 1.er grupo de obras y debían estar colocados simultáneamente en el muelle, presentando, una vez reformados debidamente, los oportunos documentos para sacarlos a subasta cuanto antes, análogamente a lo que hicimos con los cuatro tinglados, ya que el planteamiento de aquellos dos edificios es por completo independiente de las demás obras, y no son obstáculos para ello las que ahora existen en el muelle.

A tal efecto, una vez recibida la citada autorización Superior en 20 del pasado octubre, procedió esta Dirección, así que se lo permitieron otros trabajos más urgentes, a preparar y redactar los necesarios documentos para presentar el estudio en forma de que, una vez aceptado por la Superioridad, pudiesen sacarse las obras a subasta, ultimándolo en 20 del pasado febrero, con un presupuesto de contrata que asciende a 232,116'03 pesetas, para los dos edificios y las otras dependencias anejas. Cursado poco después a la Junta, se pasó, sin perder tiempo al Centro Superior, esperando la aprobación en breve plazo.

En las hojas números 2 y 3 de los planos que se acompañan al final de esta Memoria, se contienen los dibujos de las plantas de estos dos edificios en proyecto.

Cobertizos provisionales para resguardo de mercancías en la zona Nordeste del muelle de Barcelona

Expuesto en la Memoria anterior el objeto de este proyecto, redactado en 23 de marzo de 1922, se indicaba también que al finalizar el bienio que aquella abarca, en 1.° de abril de 1922, esperábamos la resolución Superior. En efecto, pasado, en el curso de los trámites reglamentarios a informe del Consejo de Obras públicas, dictaminó éste en el sentido de que no debía sancionarse el estudio por considerar que los tales cobertizos no eran entonces necesarios, tanto más, cuanto que ya estaban aprobados los cuatro tinglados para este muelle, cuya construcción se plantearía en seguida celebrando para ello la subasta. Recibida la orden de la Dirección General de 15 de julio siguiente en tal sentido, acordó la Junta insistir con nuevas manifestaciones para justificar la conveniencia de dichos cobertizos provisionales, hallándose esta contestación pendiente todavía de la resolución de la Superioridad.

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

Como ya hemos consignado en las Memorias anteriores, este extenso proyecto fué redactado con fecha 19 de abril de 1919, con arreglo al Plan general de obras nuevas para terminar el Puerto presentado a la Superioridad en noviembre de 1918, y comprende dos estudios: uno para la modificación del actual servicio de las grúas hidráulicas y su instalación adecuada en el muelle de España, que debe llevarse a cabo por el sistema de administración con un presupuesto de 689,835'48 pesetas; y otro para la adquisición, mediante concurso público, de 25 grúas eléctricas de modernas características, para diversos muelles, con un importe de 3.451,000'00 pesetas.

Se expuso también que, previos los trámites reglamentarios, fué aprobado técnicamente el referido estudio por orden de la Dirección General de Obras públicas de 10 de diciembre del propio año 1919, facultando a la Junta del Puerto para que, cuando lo juzgase conveniente y oportuno, solicitase la debida autorización para llevar a cabo las obras.

Por las razones tantas veces indicadas en las páginas que preceden, no ha sido posible llevar a la práctica la ejecución de los dos grupos de obras de este proyecto en el curso del bienio que se comprende en esta Memoria: uno de ellos, el de la nueva instalación de grúas hidráulicas, porque depende en parte del planteamiento de las otras obras de urbanización del muelle de España ya aprobadas y a punto de ser sacadas a subasta, y el otro, correspondiente a la adquisición de las grúas eléctricas, porque hasta hace poco no ha dispuesto la Junta de los necesarios recursos y han sido muchas las obras urgentes e indispensables en ejecución; pero habiendo variado en estos últimos meses, y en sentido de mejora, las circunstancias anómalas que se atravesaban, es de esperar que dentro de poco podrán hacerse las oportunas gestiones para emprender las obras relativas a este proyecto.

Muelle de San Beltrán

Durante el período que se comprende en esta Memoria, no se ha realizado obra alguna de nueva construcción en toda la zona de este muelle afecta al tráfico marítimo; en cambio, hemos practicado varios trabajos

para la conservación, de suma importancia, como son: el arreglo de las dos vías férreas generales y de la explanación de los terrenos en toda la extensión de la antigua estación llamada de San Beltrán, efectuando, además, en estos últimos meses, la colocación de nuevas básculas y el pavimentado de algunos trozos afectos al tránsito, cuyos trabajos reseñaremos en lugar oportuno.

Reforma y ampliación de este muelle

Se consignaba en la Memoria anterior que abrigábamos el propósito de pasar pronto a la Junta, para su remisión al Centro Superior, el proyecto de la reforma y ampliación de este muelle de San Beltrán, que ha de cambiar, radicalmente y en sentido muy favorable, toda aquella parte del puerto, porque, con la realización del mismo quedará fácilmente unido dicho muelle con sus inmediatos los de Poniente y de Costa, y podrá desarrollarse, como es debido, la red de vías férreas en todos ellos.

En efecto, redactado el estudio con el título de "proyecto de reforma y ampliación del muelle de San Beltrán, incluso pavimentos y desagües", se ultimó, a causa de su mucha extensión, con fecha 21 de abril de 1923, con un presupuesto total por administración de 4.512,676'53 pesetas, plenamente justificado en todos los documentos correspondientes.

Remitido a la Junta pocos días después, fué aceptado por unanimidad y pasado a la Jefatura sin pérdida de tiempo. Informado por ésta, se envió a la Superioridad a fines de junio para seguir la tramitación prescrita en las vigentes disposiciones. A tal efecto, en 21 de julio se recabó el informe del Ramo de Marina pasando el proyecto a la Dirección general de Navegación y pesca marítima, que lo devolvió en 17 de septiembre siguiente; después se envió al Consejo de Obras públicas cuya Sección dictaminó también muy extensamente en 14 de febrero último devolviéndolo al Ministerio, el cual, en vista de lo actuado, tuvo a bien dictar, con fecha 28 siguiente, la R. O. que se envió a la Jefatura de Obras públicas de la provincia y transcribimos a continuación:

"S. M. el Rey (q. D. g.) conformándose con lo propuesto por esta Dirección "general, y en vista del dictamen emitido por el Consejo de Obras públicas, se "ha servido disponer lo siguiente: 1.° Aprobar por su presupuesto de adminis-"tración de cuatro millones quinientas doce mil seiscientas setenta y seis pe-"setas, cincuenta y tres céntimos (4.512,676'53 pesetas) el Proyecto de reforma "y ampliación del muelle de San Beltrán en el Puerto de Barcelona, suscrito "en 21 de abril de 1923 por los Ingenieros D. José Ayxelá y D. José M. Jáu-"regui, Director y Subdirector respectivamente de dicho Puerto. 2.° Autorizar "a la Junta de Obras del Puerto de Barcelona para ejecutar por contrata las "obras comprendidas en dicho proyecto. 3.° Que se modifique el apartado c) del

"Pliego de condiciones facultativas de acuerdo con las indicaciones que cons-"tan en el informe emitido por esa Jefatura, a cuyo fin se servirá V. S. comu-"nicar a la Junta las instrucciones necesarias. De R. O. comunicada por el Sub-"secretario de este Ministerio, se lo comunico a V. S. para su conocimiento, "el de la Junta de Obras del Puerto y demás efectos."

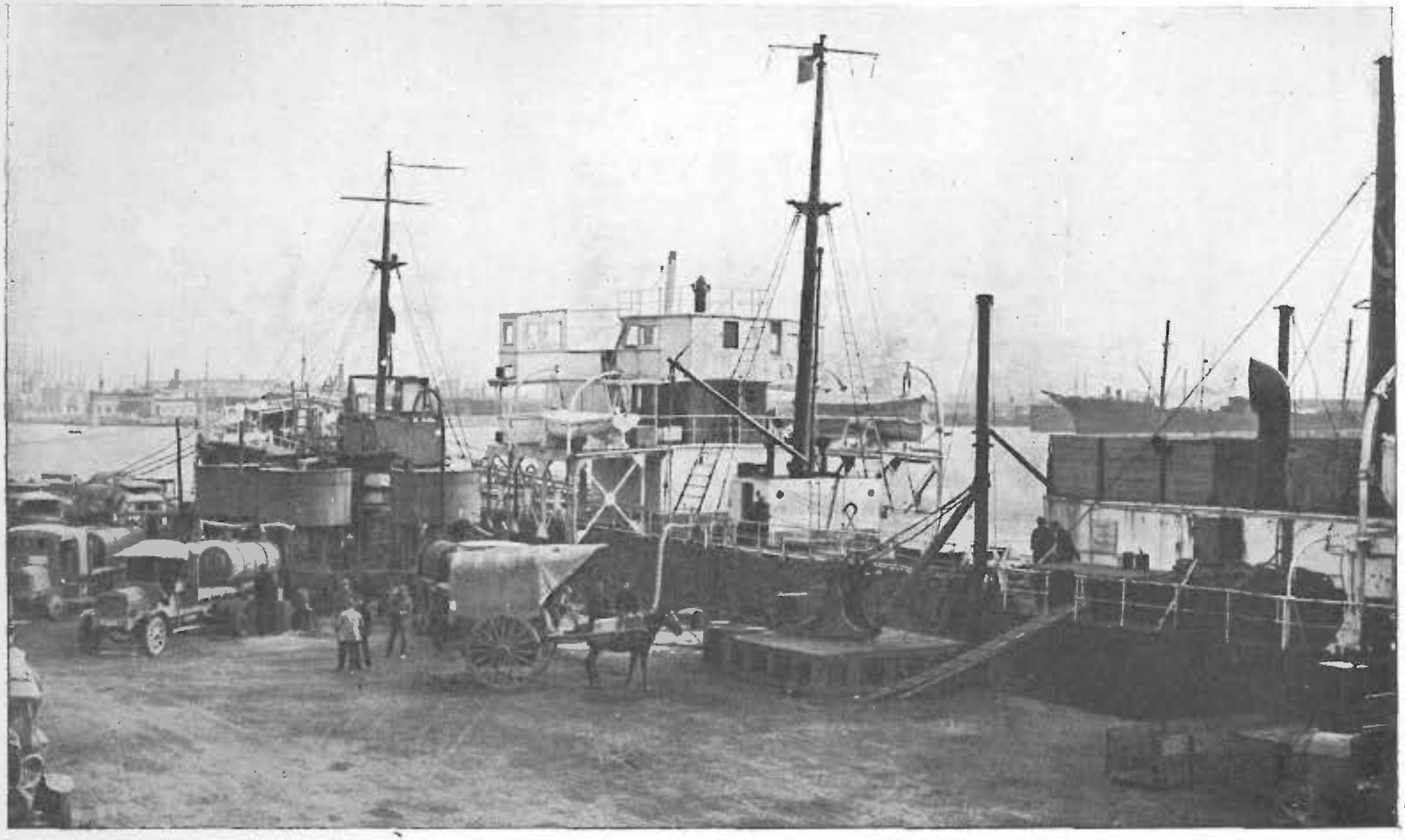
Recibida de la Junta en esta Dirección dicha R. O. en 24 del pasado marzo, sin pérdida de tiempo y por conducto de la citada entidad elevamos, con fecha del día siguiente, un extenso escrito a la Dirección General de Obras públicas, para que, en virtud de los nuevos datos aclaratorios que se acompañaban y de las fundadas razones expuestas en la Memoria del proyecto aceptadas y glosadas por el Consejo de Obras públicas y previos los demás informes que se juzgasen procedentes, incluso el del Consejo de Estado a tenor de lo que se prescribe en el artículo 55 de la vigente Ley de Hacienda, se dignase resolver que la Junta pudiese llevar a cabo las obras por administración, de conformidad con lo solicitado en el proyecto, hallándonos actualmente pendientes de esta resolución Superior.

De desear es que venga pronto aprobado este proyecto para llevar a cabo cuanto antes y tal como deseamos las obras en él comprendidas, no solo por lo mucho que han de beneficiar al desarrollo del puerto sino porque ahora sería una ocasión altamente favorable por la gran cantidad de tierras que podrían suministrarnos gratuitamente de las excavaciones que se practican en la ciudad y sobre todo de los ferrocarriles metropolitanos.

Muelle de Poniente, de Costa del Morrot y del Contradique

En el curso de los dos años económicos anteriores que abarcamos en esta Memoria tampoco se ha efectuado en estos tres muelles de la zona Sudoeste del Puerto obra alguna de nueva construcción a cargo de la Junta, habiéndonos limitado a llevar a cabo los asíduos trabajos para una conservación esmerada en los pavimentos de las zonas de depósito y vías de tránsito y en las instalaciones que en ellos existen, de las cuales daremos cuenta en lugar oportuno; debiendo hacer notar, como trabajos de mayor importancia, el arreglo de las explanaciones en los extensos terraplenes del muelle del Contradique y de la prolongación del de Costa, por todos los alrededores de los antiguos Altos Hornos o talleres de Nuestra Señora del Carmen, hoy propiedad de D. Manuel Salas que piensa destinarlos a depósitos de combustibles líquidos, hasta el paso a nivel de la carretera de Casa Antúnez, en toda nuestra zona marítima, completando así la labor realizada en años anteriores.

Como ya veremos más adelante, en todo este sector del lado Sur del



INSTALACIÓN PROVISIONAL PARA LA DESCARGA DE PETRÓLEO EN EL FRENTE DEL MUELLE DE PONIENTE

puerto existe el propósito de plantear varias instalaciones: unas a cargo del Estado y otras al de entidades y particulares, que han de transformarlo por completo uniendo al propio tiempo el puerto con la barriada de Casa Antúnez, que vendrá a ser en su día asiento de una vasta zona industrial.

Asimismo daremos cuenta, en otro lugar de esta Memoria, de la instalación provisional planteada en el muelle del Contradique por la División naval de la Areonáutica para servir de depósito y talleres para la reparación de los hidroaviones del Estado.

Obras varias en los Muelles

Edificio para la Comandancia de Marina

En las Memorias anteriores no solo hemos justificado cumplidamente el objeto de este proyecto sino que detallamos el largo proceso seguido en el mismo desde su redacción en 8 de febrero de 1919, hasta que, a fines del propio mes de 1922, después de repetidas gestiones nuestras, se enviaron al Centro Superior, a petición de la Sección de Puertos y por segunda vez, cinco ejemplares del pliego de condiciones particulares y económicas debidamente preparados para sacar las obras otra vez a subasta pública, teniendo por base el presupuesto de contrata reformado que fué aprobado por R. O. de 12 de enero anterior con un importe de 304,097'54 pesetas.

Ahora bien, enviado el estudio al Consejo de Estado en uno de los trámites prescritos en la Ley de Contabilidad, antes de la celebración del acto de la subasta, informó aquel Centro a últimos de abril en el sentido de que, a su juicio, no procedía que la Junta del Puerto llevara a cabo la construcción del edificio, y solicitando varios antecedentes para resolver, todo ello después de haber sido aprobados en todos sus extremos dos proyectos: el primitivo y el reformado, y de haberse ya sacado el primero a subasta por dos veces sin resultado.

Pasó el tiempo y hasta mediados de agosto siguiente no se recibió oficialmente en la Junta la petición de las justificaciones solicitadas por el Consejo de Estado, las cuales se enviaron sin pérdida de tiempo, habiéndose logrado, después de varias gestiones, que en 25 de noviembre del propio año 1922 se firmase por el Ministro de Fomento la R. O. autorizando a la Dirección General para señalar el día en que debía celebrarse la subasta, la cual tuvo lugar en la fecha marcada que fué en 20 de enero del año pasado.

Adjudicadas provisionalmente las obras, en dicho día, al mejor postor, que resultó ser la S. A. "Cubiertas y Tejados", de esta ciudad, lo fué también definitivamente por R. O. de 1.° de marzo siguiente, por la canti-

dad de 269,500 pesetas, que produjo en el presupuesto de contrata de 304,097'54 pesetas, antes indicado, una baja de 34,597'54 pesetas.

Dentro del plazo de dos meses marcado en las condiciones del proyecto, y una vez firmada la correspondiente escritura en Madrid en 14 de abril, se hizo el replanteo de las obras en el día 17 siguiente, levantando la oportuna acta que fué luego aprobada por orden de la Dirección General de Obras públicas de 29 de septiembre, y empezando los trabajos a los tres días para seguir con toda la actividad posible.

Pero desgraciadamente en 14 de mayo, y según ya hemos expuesto en las primeras páginas, después de unos días de lucha en la cuestión social, estalló la huelga general en el ramo de transportes que tantos trastornos y perjuicios produjo en esta capital, pues tuvieron que suspender los trabajos casi todas las obras en construcción, no teniendo solución dicha huelga hasta el 13 de julio, en cuya fecha todavía fué menester pasar unos días para entrar en el período de normalidad.

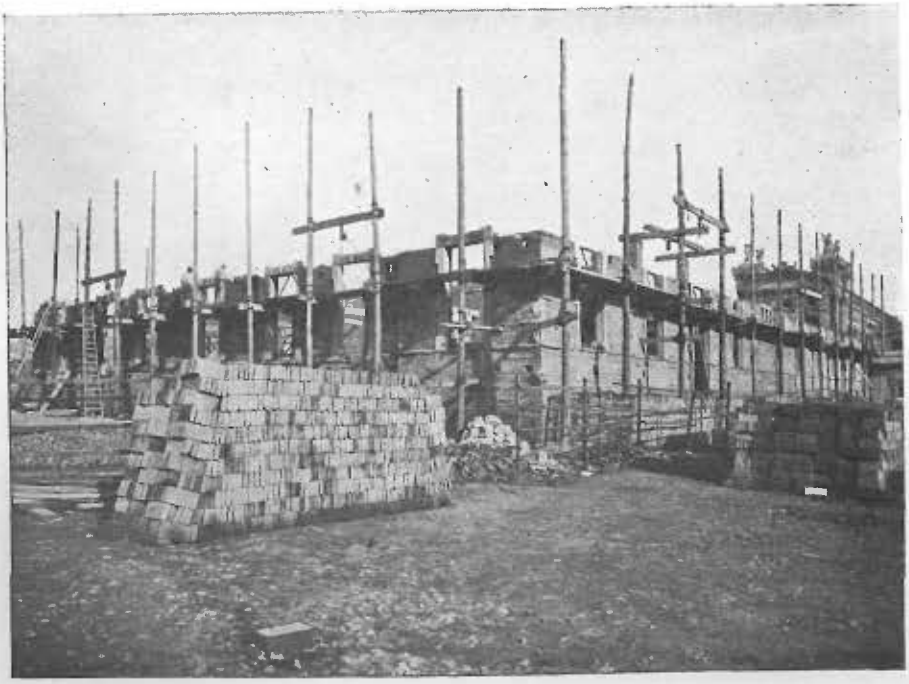
Por esta razón, quedaron también paralizadas por algún tiempo las obras de este proyecto, pero reanudadas luego, se dió desde entonces una gran actividad para poder darlas por terminadas en el plazo de doce meses fijado en las condiciones de la contrata. A tal efecto, a fines del año pasado se hallaba la construcción sumamente adelantada, se trabajó, sin parar, en el primer trimestre de este año a fin de ultimar todos los detalles, y en 12 del presente mes ofició esta Dirección a la Junta para que solicitara del Sr. Ingeniero Jefe de la Provincia la designación del día en que se debía efectuar la recepción provisional de las obras, que ha de tener lugar a la mayor brevedad.

Acompañamos varias fotografías sacadas durante la construcción del edificio y una vez casi terminado, y al final de la Memoria, en la hoja número 4 de los planos, se ha dibujado la planta del mismo; con tales documentos se dá clara idea de su importancia.

Construcción de un gánguil metálico para el tren de limpia ::- :-: :-:

A pesar de haber sido aprobado este proyecto por R. O. de 2 de enero de 1917, no ha llegado todavía la ocasión oportuna de solicitar a la Superioridad que se saquen las obras a subasta, no solo en vista del crecido número de trabajos urgentes que en estos últimos años hemos tenido en curso de ejecución, sino muy principalmente por las grandes dificultades que hemos encontrado en esta ciudad para realizar cualquier construcción metálica de importancia; pues por el estado a que había llegado la cuestión social, las casas constructoras no han querido hacer proposición alguna en

EDIFICIO PARA LA COMANDANCIA DE MARINA (CIMIENTOS)



EDIFICIO PARA LA COMANDANCIA DE MARINA (EN CONSTRUCCIÓN DE LOS MUROS)

COMANDANCIA DE MARINA (FACHADA PRINCIPAL)

COMANDANCIA DE MARINA (FACHADAS LATERAL Y POSTERIOR)

las subastas, deseando solo llevar a cabo las obras por administración y sin fijar plazo para su ejecución.

Además, desde que se redactó el proyecto en 31 de agosto de 1916, han variado mucho los precios unitarios contenidos en el mismo, por haber subido el valor de los materiales y de la mano de obra; de suerte que seguramente, antes de pedir la subasta, habrá que modificar el proyecto elevando su presupuesto a tenor de los precios vigentes en el mercado.

De todos modos, en los varios trabajos de dragado llevados a cabo hasta ahora en el curso de los dos años anteriores, hemos ido pasando con los otros dos gánguiles metálicos de 80 metros cúbicos de capacidad que forman parte del tren de limpia; y para los otros trabajos de transporte y vertimiento de tierras que nos suministran de distintos sitios de la población y en especial de las excavaciones para la construcción de los dos ferrocarriles metropolitanos, a fin de formar el terraplén de refuerzo interior adosado al rompeolas de Levante, hemos habilitado algunas lanchas y otros dos gánguiles antiguos que se han reparado debidamente dejándolos como casi nuevos: uno de ellos metálico de menor capacidad que los del tren de limpia y otro con casco de madera, muy resistente y de mayor volumen. Precisamente, esta última embarcación procedente de la contrata del dique del Este, una vez rehabilitada para gánguil con magnífico resultado y prestando ya servicio, fué abordada por el vapor "Triana" al salir del puerto en la noche del 27 de julio de 1922 que embistió a dicho gánguil y a la draga de rosario produciéndole graves averías que tardaron algún tiempo en ser reparadas, volviendo a quedar como antes.

Relación de las obras nuevas ejecutadas por administración, por contrata o por concurso, y de las cantidades que mensualmente, durante los dos años económicos 1922-23 y 1923-24, 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

RELACIÓN DE LAS CANTIDADES GASTADAS MENSUALMENTE EN LA EJECUCIÓN DE LAS OBRAS NUEVAS DURANTE EL AÑO ECONÓMICO 1922-23

DESIGNACIÓN DE LAS OBRAS	ABRIL		MAYO		JUNIO		JULIO		AGOSTO		SEPTIEMBRE		OCTUBRE		NOVIEMBRE		DICIEMBRE		ENERO		FEBRERO		MARZO		TOTAL GASTADO — Pesetas	OBSERVACIONES
	Jornales — Pesetas	Materiales — Pesetas	Jornales — Pesetas	Materiales — Pesetas	Jornales — Pesetas	Materiales — Pesetas	Jornales — Pesetas	Materiales — Pesetas	Jornales — Pesetas	Materiales — Pesetas	Jornales — Pesetas	Materiales — Pesetas	Jornales — Pesetas	Materiales — Pesetas	Jornales — Pesetas	Materiales — Pesetas	Jornales — Pesetas	Materiales — Pesetas	Jornales — Pesetas	Materiales — Pesetas	Jornales — Pesetas	Materiales — Pesetas	Jornales — Pesetas	Materiales — Pesetas		
POR ADMINISTRACIÓN																										
Reparación de las averías en la prolongación del dique del Este (2.° grupo del 1.er período)	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	2,330'75	—	2,164'50	—	—	—	4,495'25	En 1.° de abril de 1923 continúan las obras con un remanente de 93,861'72 pesetas.
Reparación de las averías en la prolongación del dique del Este (1.er grupo del 2.° período)	21,193'40	65,030'65	30,202'47	93,238'34	36,024'55	95,741'34	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	2,475'44	—	2,238'25	—	—	—	346,144'45	En 1.° de abril de 1923 continúan las obras con un remanente de 207,042'25 pesetas.
Reparación de las averías en la prolongación del dique del Este (2.° grupo del 2.° período)	—	—	—	—	—	—	35,783'56	98,265'10	35,686'83	107,650'15	35,165'36	114,577'23	37,311'99	95,485'97	38,004'98	116,443'81	37,694'25	102,595'42	35,116'13	88,992'08	29,484'21	97,166'01	31,268'28	66,992'79	1.203,681'15	En 1.° de abril de 1923 continúan las obras con un remanente de 281,945'68 pesetas.
Reparación extraordinaria de la 2.ª Sección del Dique flotante y deponente	1,783'13	1,681'60	2,715'19	6,626'69	7,379'67	9,828'34	8,044'54	3,395'48	—	—	—	182'55	—	—	—	—	—	—	—	667'16	—	226'80	631'13	212'16	43,374'44	En 31 de marzo de 1923 se terminaron las obras con un sobrante de 51'65 pesetas.
Obras complementarias para la reparación extraordinaria de la 2.ª Sección del Dique flotante y deponente	—	—	—	—	—	—	—	—	7,631'52	10,980'81	4,317'51	3,502'97	3,014'50	4,950'43	3,122'75	752'10	3,082'69	208'20	—	2,665'33	—	1,401'07	965'64	1,443'78	48,040'30	En 31 de marzo de 1923 se terminaron las obras con un sobrante de 33'05 pesetas.
Cobertizos para la zona central de la 1.ª alineación del muelle de España	1,086'00	611'75	1,284'18	132,806'79	1,045'25	77'55	—	—	—	24,866'63	—	—	—	6,136'32	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	167,914'47	Terminadas las obras con un sobrante de 189'48 pesetas.
Adquisición y montaje de los elementos para la junta rápida y flexible de enlace entre las Secciones 1.ª y 2.ª del Dique flotante y deponente	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	3,412'11	—	—	—	—	3,412'11	Continúan las obras.
POR CONTRATA																										
POR CONCURSO																										
																								SUMA.	1.817,062'17	

OBRAS DEL PUERTO DE BARCELONA

RELACIÓN DE LAS CANTIDADES GASTADAS MENSUALMENTE EN LA EJECUCIÓN DE LAS OBRAS NUEVAS DURANTE EL AÑO ECONÓMICO 1923 - 24

DESIGNACIÓN DE LAS OBRAS	ABRIL		MAYO		JUNIO		JULIO		AGOSTO		SEPTIEMBRE		OCTUBRE		NOVIEMBRE		DICIEMBRE		ENERO		FEBRERO		MARZO		TOTAL GASTADO — Pesetas	OBSERVACIONES
	Jornales — Pesetas	Materiales — Pesetas	Jornales — Pesetas	Materiales — Pesetas	Jornales — Pesetas	Materiales — Pesetas	Jornales — Pesetas	Materiales — Pesetas	Jornales — Pesetas	Materiales — Pesetas	Jornales — Pesetas	Materiales — Pesetas	Jornales — Pesetas	Materiales — Pesetas	Jornales — Pesetas	Materiales — Pesetas	Jornales — Pesetas	Materiales — Pesetas	Jornales — Pesetas	Materiales — Pesetas	Jornales — Pesetas	Materiales — Pesetas	Jornales — Pesetas	Materiales — Pesetas		
POR ADMINISTRACIÓN																										
Reparación de las averías en la prolongación del dique del Este (2.° grupo del 1.er período)	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—		Para ultimar las obras sobra un crédito de 93,861'72 pesetas.
Reparación de las averías en la prolongación del dique del Este (1.er grupo del 2.° período)	1,716'50	—	2,025'38	—	1,740'00	—	1,371'50	—	2,303'25	—	2,091'00	25,291'82	8,739'11	34,576'32	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	79,854'88	Para ultimar las obras sobra un crédito de 127,187'37 pesetas.
Reparación de las averías en la prolongación del dique del Este (2.° grupo del 2.° período)	26,325'88	59,057'96	22,568'69	27,362'38	11,409'62	11,454'15	9,348'38	28,382'38	10,777'93	21,817'48	9,197'89	36,618'74	3,264'93	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	277,586'41	Para ultimar las obras sobra un crédito de 4,359'27 pesetas.
Reparación de las averías en la prolongación del dique del Este (3.er grupo del 2.° período)	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	14,217'60	29,858'82	16,207'51	49,273'49	17,174'13	40,711'07	16,807'20	30,237'52	6,789'63	18,990'92	240,267'89	Continúan las obras en 1.° de abril de 1924 con un remanente de 261,572'88 pesetas.
Reparación de las averías en la prolongación del dique del Este (4.° grupo del 2.° período)	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	5,237'31	18,775'44	24,012'75	Continúan las obras en 1.° de abril de 1924 con un remanente de 225,844'38 pesetas.
Reparación de las averías en la prolongación del dique del Este (5.° grupo del 2.° período)	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	7,773'12	14,493'00	22,266'12	Continúan las obras en 1.° de abril de 1924 con un remanente de 227,622'79 pesetas.
Adquisición y montaje de los elementos para la junta rápida y flexible de enlace entre las Secciones 1.ª y 2.ª del Dique flotante y deponente	—	4,747'05	—	5,208'00	—	—	—	22,379'17	—	3,223'80	—	1,524'30	—	1,310'00	—	3,575'00	—	—	—	—	—	—	—	—	41,967'32	Terminadas las obras a fines de noviembre de 1923, queda un sobrante de 20'57 pesetas.
Distribución de los terrenos de la zona marítima en el muelle de la Muralla	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	44,599'80	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	44,599'80	Continúan las obras.
Distribución de los terrenos de la zona marítima en el muelle de Atarazanas	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	28,576'35	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	28,576'35	Continúan las obras.
POR CONTRATA																										
Comandancia de Marina	—		7,707'66		1,637'36		4,613'36		2,374'69		14,284'63		16,603'38		47'276'56		38,117'14		22,825'35		21,929'15		54,807'64		232,172'92	Continúan las obras.
Ampliación del número de naves en los cobertizos de la primera alineación del muelle de España	—		—		—		—		—		2,725'39		40,910'45		85,308'04		37,850'40		28,111'24		—		—		194,905'52	Acabadas las obras con un saldo a favor del contratista de 1,189'36 pesetas.
Construcción de los 4 tinglados del lado S. O. del muelle de Barcelona	—		—		—		—		—		—		—		—		—		6,677'56		4,627'35		10,390'81		21,695'72	Continúan las obras.
POR CONCURSO																										
																							SUMA. .		1.207,905'68	

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

En cumplimiento de las disposiciones vigentes y con objeto de llevar a cabo los distintos 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, esta Dirección tiene que redactar, todos los años en época oportuna, el correspondiente presupuesto llamado de conservación y explotación del puerto, que ha de someterse a la aprobación Superior.

Cuando estos estudios se hacían por años naturales, la fecha de su redacción debía ser aproximadamente a mediados de septiembre, para que, pasado antes de fin de mes a la Junta, pudiera ésta enviarlo en la primera quincena del siguiente a la Jefatura de Obras públicas de la provincia, y ésta lo tenía que remitir al Centro Superior en los primeros días de noviembre debidamente informado para que aquél pudiera dictar la resolución antes de acabar el año.

Cuando en virtud de la Ley de Hacienda de 14 de agosto de 1919 y de la R. O. complementaria de 31 de diciembre siguiente, junto con la R. O. de Fomento de 13 de enero de 1920, se estableció que quedaban prorrogados los Presupuestos generales del Estado hasta 31 de marzo de 1920 y que lo mismo se debía hacer para los planes económicos de las Juntas de puertos, acordando que en lo sucesivo debían comprender desde 1.° de abril a 31 de marzo, tuvo que cambiarse la fecha de redacción del referido presupuesto de conservación y explotación retrasándola hasta mediados de diciembre para que pudiese con tiempo pasar por los trámites correspondientes.

Formulado el estudio para el año económico de 1922-23, primero de los dos que se comprenden en esta Memoria, en 10 de diciembre de 1921, fué aprobado, junto con el Plan anual, por R. O. de 27 de abril de 1922 en dos partidas: una para la conservación de las obras y elementos, que era de 2.349,100'14 pesetas, y otra para la explotación de los servicios que ascendía a 915,424'86 pesetas, siendo su total importe, el mismo del presupuesto presentado por esta Dirección, esto es, 3.264,525'00 pesetas; y como de la relación correspondiente a los gastos mensuales efectuados, que

insertamos más adelante, se deduce que el total empleado durante dicho año económico en estas obras y servicios, por los dos conceptos de personal y materiales, fué de 3.013,709'97 pesetas resulta que obtuvimos la notable economía de 250,815'03 pesetas, que es casi un 8 por 100.

Presentado el otro presupuesto de conservación y explotación para el año económico de 1923-24 con fecha 11 de diciembre de 1922, fué sancionado por R. O. de 23 de mayo de 1923, junto también con el Plan anual, en las dos partidas: una para la conservación, de 2.443,979'20 pesetas, y otra para la explotación, que era de 906,719'32, sumando entre las dos la cantidad de 3.350,698'52 pesetas, que es la misma cifra del presupuesto elevado a la aprobación Superior; y puesto que de la relación correspondiente a los gastos mensuales efectuados, que luego se acompaña, se deduce que el total empleado durante dicho año económico en estas obras y servicios por los dos conceptos de jornales y materiales, fué de 2.941,502'93 pesetas, resulta un sobrante de 409,193'59 pesetas, cantidad asimismo de suma importancia, sobre todo si se tiene en cuenta la diversidad de trabajos y servicios que se han llevado a cabo, teniendo que vencer en varios casos, para ello, muchas dificultades que también ocasionan mayores gastos.

Expuesto lo que antecede y consignadas en Memorias anteriores las circunstancias que concurren en estos presupuestos anuales para la conservación y explotación de los puertos importantes como el nuestro, vamos a reseñar del modo más claro posible, aunque brevemente, los trabajos efectuados, durante el período comprendido entre 1.° de abril de 1922 a 31 de marzo del actual 1924, en la conservación de las obras y elementos y en la explotación de los servicios públicos, dando cuenta, además, de los incidentes ocurridos en algunos de estos últimos, y a tal objeto, seguiremos el mismo orden establecido en los presupuestos anuales, que están divididos en cuatro secciones con sus correspondientes capítulos y artículos.

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

Servicios generales y talleres

La sección 1.ª del presupuesto comprende la conservación ordinaria de las obras y el servicio y policía de los muelles; se divide en 4 capítulos, incluyéndose en el primero los servicios de carácter general para las obras y los especiales de la Junta y de esta Dirección, y además, los distintos talleres para la ejecución de los trabajos, que están a cargo de esta misma Dirección.

En el curso del bienio que analizamos en esta Memoria se han llevado a cabo sin interrupción y por completo todos los servicios que se han in-

dicado, sucediendo lo propio en las obras que hemos realizado en nuestros talleres, pues, en todos, se ha trabajado con mucha actividad, salvo los contados días por paro forzoso a causa de las huelgas habidas en la población.

Dichos talleres son: el de cerrajería, ajustaje y calderería para la construcción y reparación de los elementos metálicos; el de carpintería en sus distintos ramos, la ordinaria, la de armar y la de ribera; el de pintura; el de las construcciones y arreglo del material eléctrico, y el de lampistería. Todos estos talleres revisten hoy suma importancia, en particular los dos primeros, practicándose en ellos no solo los trabajos inherentes y la conservación asidua de las obras y aparatos existentes en el puerto, sino también los relativos a la explotación de los servicios y a la construcción de las obras nuevas que ejecutamos por administración; solo con la relación de los trabajos de cierta importancia realizados en cada uno de ellos llenaríamos algunas páginas de esta Memoria, debiendo llamar la atención sobre los que han sido menester en la reparación de las averías en el rompeolas de Levante para la habilitación y construcción de medios y elementos destinados a las mismas, y de las Secciones del Dique flotante. Ambas reparaciones, en las que llevamos algunos años y no se han ultimado todavía, son, cada una de ellas en su clase, de índole muy especial y en extremo difíciles; para ellas apenas si se ha podido obtener el concurso de las casas constructoras de la ciudad, y no obstante, se van llevando a cabo con el éxito más favorable con nuestro personal y los útiles y aparatos de que disponemos.

En la actualidad con las reformas y ampliaciones llevadas a cabo en los distintos talleres, de los cuales daremos cuenta al analizar la Sección 2.ª del presupuesto, están habilitados para ejecutar casi todos los trabajos, por difíciles e importantes que sean, necesarios para las obras de conservación y nueva construcción y para los servicios en explotación; no teniendo que recurrir a otras casas de la población más que para algunos trabajos de índole muy especial en su mano de obra.

Conservación, propiamente dicha, de los elementos del puerto :-: :-:

El capítulo 2.° de la misma Sección 1.ª del presupuesto abarca la conservación ordinaria de las obras y elementos del puerto y contiene 9 artículos, siendo el primero el relativo a la conservación de los diques y muelles.

Diques y muelles

Dada la gran extensión que hoy tiene este puerto, se comprenderá que han de ser muchos y de importancia los trabajos que han de llevarse a cabo en las distintas obras y elementos que existen, para lograr en ellos una buena conservación.

Los diques y muelles por lo mismo que son los más expuestos a desperfectos y averías, sea por tener que resistir los primeros a la violencia de las marejadas, sea por los atraques de los buques en los paramentos de los segundos, requieren gran atención por nuestra parte. Durante los dos últimos ejercicios, aparte de las obras de reparación ejecutadas en la prolongación del dique del Este, consideradas como de nueva construcción, mediante proyectos aprobados y de las que hemos dado cuenta en páginas anteriores, se han colocado en la parte antigua del propio rompeolas de Levante 136 bloques de 11'50 metros cúbicos para reforzar el talud de escollera como trabajo de conservación, según también ya hemos indicado; se han arreglado los paramentos de los espaldones haciendo un recorrido general, y por último, se han reparado todas las grietas y desperfectos existentes en la parte vista de los muros de muelle para que presenten siempre buen aspecto y no pierdan las debidas condiciones de resistencia.

Atracaderos, defensas, amarras, puentes-básculas, casetas varias en los muelles, etc.

La conservación de estos elementos que son tan variados y en número muy elevado en este puerto, está comprendida en el artículo 2.°, y para mantenerla como es debido se requieren múltiples trabajos, pues todos ellos prestan un servicio contínuo y de bastante intensidad.

Los diversos atracaderos existentes en los muelles para el servicio público de las embarcaciones llamadas "Golondrinas" y para las pertenecientes a diversas entidades, como la Dirección de Sanidad Marítima, Cuerpo de Carabineros, etc., han sido objeto, durante el período que analizamos, de un recorrido general, rascando y pintando las distintas partes componentes de madera y metálicas, tanto las que están sumergidas, como las que van por encima del nivel del mar, habiéndose practicado para las primeras un detenido examen por medio del buzo con objeto de apreciar bien sus condiciones de resistencia y duración. En alguno de los atracaderos como los existentes a ambos lados de la escalera de la Puerta de la Paz, se han sustituído varias piezas de madera y se han cambiado algunos trozos del forro de zinc para mantenerlas siempre en buen estado.

En la propia Puerta de la Paz cerca de la escalera se ha colocado, en el mes de febrero último, otro atracadero para el servicio público de otras embarcaciones llamadas "Gaviotas", corriendo todos los gastos a cuenta de la Compañía propietaria de las mismas.

Las defensas que se colocan en los paramentos de los muros de muelle para el atraque de los buques, son objeto también de grandes cuidados por parte de esta Dirección a fín de que presten siempre los buenos servicios a que están destinadas. Una vez que la práctica ha sancionado, en este puerto, el modelo más apropiado dentro del tipo o clase de colgantes, se hace variar el tamaño y el espesor de las defensas según la altura de los muelles y los retallos existentes en los bloques de la cimentación, al objeto de que, en todos los casos, puedan estar protegidos los buques y los muelles; no debiendo preocuparnos más que en ir dotando de estos elementos a los paramentos que no los tienen y en sustituir los que se vayan inutilizando o averiando. En el curso de los dos años económicos anteriores, se han puesto en los distintos muelles 43 defensas, de ellas 30 han sido nuevas y las otras 13 reparadas. Actualmente hay en todo el puerto 155 defensas corrientes y otras diez en forma de rollizos, hallándose distribuídas las primeras en los muelles siguientes: en el de España, 52; en el de la Muralla, 20; en el de Atarazanas, 3; en el de Barcelona, 16; en el de San Beltrán, 2; en el de Poniente, 22; en el de Costa, 3; en el de la Barceloneta, 8; en el del Rebajo, 3; en el de Baleares, 13 y en el de Cataluña, 6; existiendo además otras 12 en depósito para ser colocadas en breve en los puntos donde faltan o para sustituir a las averiadas.

Los medios de amarre de los buques a los muelles son también en gran número en este puerto; por lo general son bolardos, de la forma y tamaño conveniente, colocados en la coronación del muro a rás del paramento, situados a unos 20 metros de distancia entre sí; hay también norays en los ángulos y en algunos puntos especiales, emplazados a unos dos metros del paramento, y quedan todavía bastantes argollas de distinto tamaño según el servicio que deban prestar, colocadas generalmente en el paramento del muro dentro de una cavidad preparada al efecto. Todos estos medios de amarre requieren una conservación asídua; a tal efecto, todos los años se dedica una brigada que recorre todo el puerto, para picar, rascar y pintar con dos manos, todos estos elementos, aparte de los trabajos de albañilería que sean menester si han sufrido alguna avería; asimismo se lleva a cabo su reparación cuando se inutilizan, como ha sucedido recientemente en un bolardo del frente del muelle de Barcelona, en el andén de la Estación marítima, que fué roto en toda su cabeza por el vapor "Príncipe de Udine" por una falsa maniobra al salir del puerto el día 17 de marzo último.

Las básculas para el pesado de vehículos y mercancías, como han de ser objeto de una esmerada conservación, requieren también suma atención por la índole especial de estos aparatos y el servicio público que han de prestar. Las hay de varias clases y tamaños: las corrientes de 8,000 kilogramos de potencia para los vehículos ordinarios, las mayores de 20,000 kilogramos de potencia para el pesado de los camiones automóviles, los

puentes-básculas de 30,000 kilogramos para los vagones y otras menores de 1,000 a 3,000 kilogramos para el pesado de mercancías y efectos para estas obras. Aparte de la verificación oficial que se hace anualmente por los Ingenieros especialistas del Estado, se practican en todos estos elementos los trabajos necesarios para que su funcionamiento no deje nada que desear, sustituyendo además las básculas que van inutilizándose por otras más prácticas, de los últimos modelos y de mejor servicio. Dentro de los dos años últimos, en abril de 1923, se terminó la instalación de la báscula número 8 situada en la calzada del Paseo de Colón cerca de la Plaza de Antonio López, sustituyendo la antigua de 8,000 kilogramos por otra de 20,000; lo propio se hizo en los meses de septiembre y octubre del año pasado con las dos básculas números 3 y 4 del muelle de Poniente; de suerte que en la actualidad ya tenemos 5 básculas de 20,000 kilogramos en diversos puntos del puerto para el pesado de toda clase de vehículos afectos al transporte, con gran satisfacción del tráfico marítimo comercial. A mediados de noviembre se levantó la báscula ordinaria número 5 del muelle de San Beltrán porque se hallaba ya en bastante mal estado, no hacía mucha falta porque hay otras dos próximas y causaba estorbo para el desarrollo de las vías férreas generales.

Finalmente, las diversas casetas situadas en puntos especiales de los muelles y destinadas al personal de guardamuelles, vigilantes administrativos, carabineros, etc., y a otros servicios, que son muchas y de distinta clase y tamaño, han sido objeto asimismo de una asídua conservación durante el plazo que analizamos, no solo para que presten el debido servicio sino para que tengan siempre el buen aspecto que se requiere en sitios tan concurridos por el público. Las brigadas de albañilería, carpintería y pintura de estas obras se dedican periódicamente a hacer un recorrido general, aparte de la reparación de los desperfectos que tienen lugar.

Grúas de los diversos sistemas

En las Memorias anteriores se han reseñado las grúas existentes en este puerto para el servicio del Comercio en las operaciones de carga y alijo de los buques y para los trabajos de las obras, tanto en las de nueva construcción como en las de conservación.

Son aparatos de muy diversa clase y potencia, pero en todos es menester aplicar un entretenimiento asíduo a fín de que presten la debida utilidad; para no dar demasiada extensión a este apartado no detallaremos los trabajos llevados a cabo para la conservación de estos elementos durante los dos años últimos, solo indicaremos los más importantes.

A mediados del año 1922 y a principios del 1923, se arreglaron varias grúas de mano, que ya estaban algo averiadas, cambiando las plataformas de madera y repasando cuidadosamente las partes metálicas; y en los meses

de mayo, junio y julio del pasado año, aprovechando los días de paro forzoso de las grúas hidráulicas y eléctricas por causa de la huelga en el ramo de transportes, se hizo un recorrido general en todos estos aparatos, con las brigadas de ajustadores, carpinteros, pintores, etc. Lo propio se hizo en las grúas de vapor en los meses de noviembre, diciembre y enero, cuando no tuvimos un trabajo contínuo en las obras nuevas, empleando el personal de marinería para picar, rascar y pintar los elementos metálicos, y el del taller de reparaciones metálicas para hacer un repaso general en la maquinaria.

Edificios, tinglados, kioscos, casetas, etc.

Son tantas y algunas de ellas tan importantes estas construcciones en nuestro puerto, que solo para mantenerlas en regular estado de conservación, es preciso disponer contínuamente de varios operarios en los distintos ramos de albañilería, carpintería, cerrajería, lampistería, pintura, electricidad, etc. y emplear gran cantidad de materiales y elementos de todas clases; y como la mayoría de estas construcciones, por el servicio que prestan y por su proximidad al mar, sufren fatalmente grandes deterioros, es indispensable además practicar en ellas, de un modo periódico, serias reparaciones por no bastar los trabajos corrientes de conservación.

Verdad es que hoy posee la Junta talleres apropiados, con personal apto y máquinas útiles para llevar a cabo estos trabajos, pero lo es también que esta Dirección ha de tener mucho cuidado en distribuirlos de modo conveniente para atender como es debido a todas las necesidades que se sienten en los múltiples y variadas construcciones que están a su cargo. No detallaremos éstas porque ya lo hemos hecho en otros escritos, ni tampoco haremos una relación completa de los trabajos practicados durante los dos ejercicios últimos, porque se haría interminable esta Memoria. Daremos cuenta solamente de que en los primeros meses del año económico 1922-23 se practicó un recorrido en el tinglado núm. 2 del muelle de la Muralla, cambiando baldosillas de los lucernarios, arreglando puertas, reparando desperfectos en las fachadas, etc.; en los últimos meses hasta acabar el año 1922, se hizo un repaso general en los siguientes edificios: el de los Prácticos en el muelle del Contradique, el de la Estación marítima, los talleres, los almacenes de las obras y pabellones para las viviendas del personal, etc., mereciendo principal atención los dos primeros para ver si podían corregirse los desperfectos existentes en sus azoteas; en el mismo período, también se repararon las cubiertas de los tinglados del muelle de España; al empezar el año 1923 se hizo lo propio con los cuatro antiguos tinglados del muelle de Barcelona y en los dos del de la Barceloneta; en los últimos meses del pasado año y primeros del presente se han pintado los paramentos exteriores de los tinglados del muelle de España y se ha hecho

un repaso general en sus cubiertas y en la del núm. 1 del muelle de la Muralla, y al terminar el ejercicio, se está procediendo al pintado de los muros y puertas de los tinglados del muelle de las Baleares. Realmente en estos dos años últimos se ha atendido en gran escala a la conservación de los tinglados, especialmente en las puertas y cubiertas; todo esto aparte de haber construído algunos pabellones y almacenes para las obras, debiendo citar entre ellos el cobertizo emplazado en el muelle de Cataluña para los trabajos auxiliares del taller de carpintería.

Los kioscos para la venta de comidas y bebidas, instalados dentro de nuestra zona marítima, están alquilados a particulares mediante subasta; en estos últimos años la construcción ha corrido a cargo de los arrendatarios. En abril y mayo de 1922 se terminó la instalación del del muelle de Levante, que más adelante en noviembre se amplió para dar facilidades al usuario en aquella zona todavía no muy urbanizada; en el propio mes de abril de 1922 se practicó una buena reparación en los del muelle del Depósito y en el del arranque del rompeolas de Levante; en febrero de 1923, se cambió por completo el núm. 2 del muelle de San Beltrán que estaba en muy mal estado, y más adelante, en junio se practicó una ampliación en el ya citado del rompeolas y en el de la Puerta de la Paz; y por último, en los pasados meses de este año se ha hecho un repaso general en los de la Barceloneta y Rebajo y en el núm. 2 del muelle de España que ha cambiado por completo la parte ampliada que posee.

Calzadas afirmadas, jardines, andenes y paseos de los muelles
Calles adoquinadas
Vías férreas

La conservación de estas tres clases de vías para el tránsito está comprendida en los artículos 5.°, 6.° y 7.° del propio capítulo 2.° de la sección 1.ª del presupuesto anual, correspondiendo el 3.° a las grúas y el 4.° a los edificios, tinglados, kioscos, etc. de que ya hemos tratado.

Tratándose de un puerto de tanta extensión como el nuestro, fácil es darse cuenta de que los trabajos que hay que llevar a cabo para conservar bien no solo las zonas destinadas a depósito de mercancías sino las vías y calles por donde se desarrolla el tráfico ferroviario y corriente, han de ser continuos y de gran intensidad, y a pesar de ello, forzoso es realizar a menudo, en algunos trozos más castigados, verdaderos trabajos de reparación. Afortunadamente hemos obtenido un buen resultado en estos dos últimos años, disponiendo de brigadas con personal adiestrado en estas faenas y de materiales y elementos que era difícil obtener en los ejercicios anteriores.

Ya expusimos en otras Memorias que abrigamos la idea de ir adoquinando todas las calles afectas a pesado y activo tránsito, dejando afirma-

das solo algunas zonas de depósito de mercancías; no obstante como quedan todavía en los muelles, no del todo urbanizados, bastantes superficies con macadam, se hace preciso una conservación asídua para mantenerlos en buen estado; esto hemos hecho en los de España, Nuevo, Levante, Poniente y del Contradique poniendo el número necesario de peones en cada uno, y empleando buena caliza dura para piedra; cuando ha sido preciso, se ha agrupado el personal formando nutridas brigadas con el auxilio del cilindro apisonador hasta obtener un buen pavimento. Lo propio se ha hecho con las superficies destinadas a depósito de las mercancías y con los andenes y paseos para peatones; se ha procurado mantener en buen estado las primeras empleando la piedra y recebo necesarios, y las segundas, utilizando el cascote y recebo que hacía falta, después de clasificar estos materiales según que el sitio donde debían emplearse estaba sometido a un tránsito más o menos pesado. Los jardines y arbolado han sido también objeto de los necesarios cuidados en las épocas apropiadas, substituyendo las plantas y árboles que ha sido menester porque estaban en malas condiciones.

Respecto de las calles y zonas adoquinadas, se han atendido, por lo general, todas, pero con preferencia las más castigadas por el tráfico, que son: la calzada adosada al Paseo de Colón y las de los muelles de la Barceloneta y de San Beltrán; aparte de la conservación asídua, en estas vías adoquinadas hay que practicar anualmente un repaso cuidadoso si se quiere conservarlas bien. Además, con materiales procedentes del levante de otras zonas pavimentadas se amplió, a mediados de 1922, la faja adoquinada del muelle de Levante frente a los almacenes de estas obras, hasta 6 metros de anchura; poco después, se quitó el afirmado y se pusieron adoquines en las zonas entre los tinglados 1.º, 2.º y 3.º del muelle de España; en el año último se aumentó también la superficie adoquinada del muelle de Poniente en la parte de su origen, y en el pasado marzo se ha empezado el pavimento de la zona del frente de los Almacenes Generales de Comercio, cuyos trabajos continuaban al acabar el ejercicio, por cuenta de la Sociedad arrendataria de éstos, según lo convenido por la Junta y aprobado por la Superioridad al concederles la prórroga del contrato vigente.

Estos trabajos para la conservación de las calles y zonas de depósito adoquinadas requieren sumo cuidado para que se obtengan resultados prácticos; además, como medida de economía, procuramos emplear el material usado y que ya no sirve para las vías de mucho tránsito, en otras de menor movimiento o en las zonas de depósito de mercancías. Lo propio sucede con las distintas clases de piedra que nos suministran, ya que no siempre es posible obtenerla de las mejores por ser sumamente elevado hoy el precio; las de mayor dureza, resistencia y compacidad se colocan en las calles más castigadas, y las de clase inferior, pero aceptables, se ponen en las zonas de menos tráfico.

La red de vías férreas del puerto es hoy sumamente extensa, se desarrolla por varios de los muelles principales y entre las dos grandes estaciones de la Compañía de ferrocarriles de Madrid a Zaragoza y a Alicante, y dentro de poco cuando se pongan las nuevas vías en los muelles de Barcelona y de España revestirá todavía mayor importancia. Por la índole especial de los elementos que la componen y de su tráfico, es preciso no descuidar un momento su conservación, y a tal objeto, no cesan en sus trabajos las dos brigadas afectas a este servicio: una para las operaciones corrientes de arreglo de la vía y otra para la limpia de carriles, plataformas giratorias, agujas, etc.

Como en estos últimos meses hemos podido adquirir, aunque a un precio bastante elevado, los carriles de ranura especial que desde hace mucho tiempo se han adoptado para las zonas por donde circulan los vehículos, y que, por ser del extranjero, era muy difícil importarlos años atrás, ha sido posible efectuar el cambio de estos elementos en algunas zonas donde se habían ya casi inutilizado; además, ha sido menester también cambiar varias extensiones de vía con carril ordinario Vignole por llevar ya muchos años en uso.

Sin detallar los contínuos trabajos llevados a cabo durante los dos últimos ejercicios en esta conservación de las vías férreas, indicaremos solamente las más importantes, o sea; que en mayo y junio de 1922 se fueron sustituyendo los carriles y traviesas malas en la 4.ª vía del muelle de la Muralla, que, por ser la general entre estaciones, es la en que el tráfico reviste más intensidad; después se hizo un recorrido en las de los muelles de Atarazanas y de San Beltrán; a principios de 1923 se colocó un trozo de vía con carril de ranura en el muelle del Rebaix para completar la red allí existente y hacer el enlace con las del de la Barceloneta; se arreglaron luego las vías de este último muelle, y al final del año, hasta terminar el ejercicio, se ha hecho la modificación de las vías del muelle del Depósito para el servicio de los Almacenes Generales de Comercio, con nuevos enlaces en las vías principales de los muelles de la Muralla y de la Barceloneta, practicando allí una variación de suma necesidad para atender debidamente los distintos servicios que en aquella zona radican.

Material flotante

Grandes y pequeñas embarcaciones

El material flotante que hoy posee la Junta y que está dedicado a la ejecución de las obras de nueva construcción, a los trabajos de conservación y a la explotación de los servicios comerciales, forma una numerosa y variada flota a la que hay que aplicar contínuos trabajos para mantenerla en buen estado si se quiere, como es natural, que preste con la regularidad debida los servicios a que cada uno de los elementos está destinado.

Aparte de las reparaciones de poca importancia llevadas a cabo en casi todas las lanchas y pequeñas embarcaciones afectas a los varados servicios de estas obras, durante el curso del bienio que se comprende en esta Memoria, se han practicado múltiples trabajos para ir conservando en buenas condiciones este material flotante.

En el ejercicio de 1922-23, y en los primeros meses se arreglaron los fondos de una lancha de bloques; se calafateó la cubierta del barco algibe; se hizo un buen repaso en la lancha llamada de gaviete que se hallaba en mal estado; dejando el servicio unos días del mes de junio se practicó un recorrido en la maquinaria de los vapores "Setantí" y "Ligera"; más adelante, en octubre, se reparó la lancha núm. 1 y a fines del mes se empezó la reforma de la cabria "Teresa" poniéndola en careneros; en noviembre se hizo la limpia del casco y pequeñas reparaciones en la lancha núm. 4, y en diciembre se hizo lo propio en la núm. 3. Al principiar el año pasado se practicó un repaso en la maquinaria y una pequeña reparación en la popa del casco de madera de la cabria "Dolores" de 25 toneladas, y un recorrido en el casco metálico y maquinaria de la cabria "Esperanza" de 80 toneladas; lo mismo se hizo después en los barcos bombas "Llobregat" y "Besós" aprovechando para ello la necesidad de limpiar fondos, y antes de acabar el ejercicio, al final de marzo, le tocó el turno al vapor "Setantí" que a causa del intenso servicio que venía prestando estaba muy sucio, habiendo necesidad, además, de reparar la maquinaria y limpiar las calderas, y también se arregló un poco la lancha de bloques núm. 2.

Al comenzar el año económico 1923-24 continuaba la reparación de esta lancha; a mediados de abril, fué preciso arreglar una pequeña avería que se notó en el condensador del "Setantí"; más adelante, a principios de junio, subió en Dique la cabria de 80 toneladas para limpiar fondos y pintar con toda rapidez, haciendo luego a flote pequeñas reparaciones; lo mismo se hizo con el "Setantí" a primeros de agosto subiendo al Varadero; a fines de septiembre tuvo que practicarse otro recorrido general en la maquinaria del vapor "Setantí", y a principios de diciembre se quitó del servicio el pequeño remolcador "Ligera" para hacerle una reparación de importancia en el casco y maquinaria, y por último, en el mes de marzo, tuvo que hacerse una seria reparación en la caldera del "Setantí" que se aprovechó para practicar un recorrido general en la maquinaria y elementos de la cubierta, y fué también preciso arreglar unas averías en el motor del buque algibe "Neptuno", quedando, en 22 del propio mes, dispuesto para prestar su servicio.

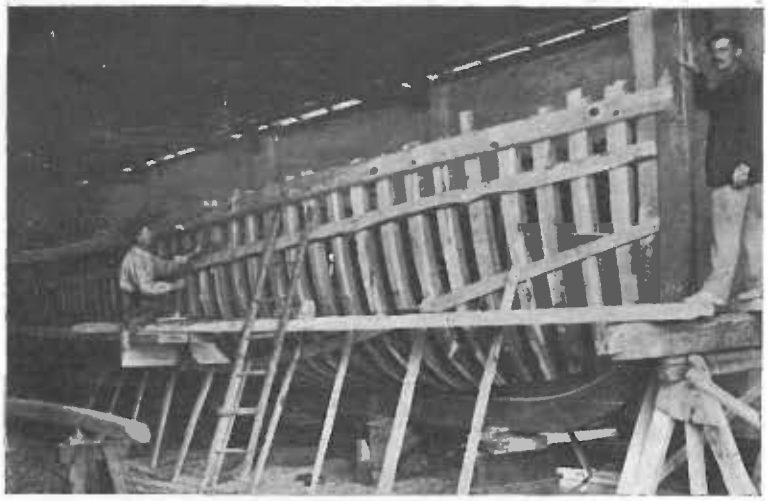
Además de estos trabajos, se han llevado a cabo en el material flotante durante el pasado bienio, otros muchos de mayor importancia y de carácter extraordinario inherentes a la reparación y reforma de la Sección 2.ª del Dique; a la conservación de los gánguiles metálicos; a la reparación del gánguil de madera "Pia" que, una vez reformado y arreglado por

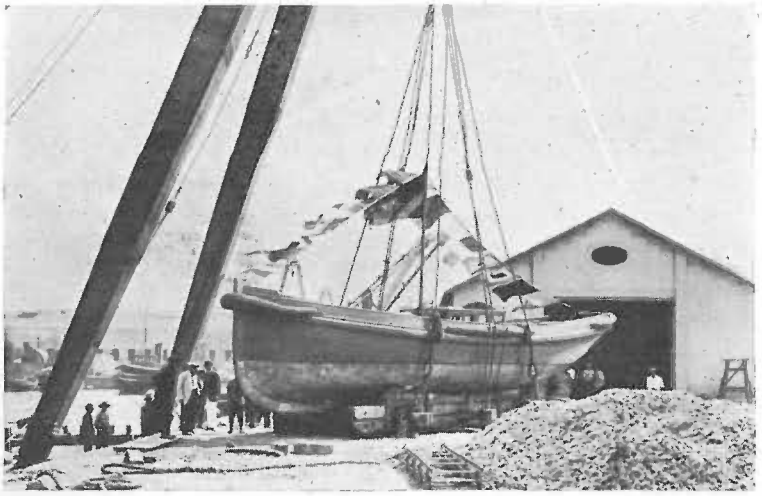
completo a fines de mayo de 1922, sufrió grandes averías en el abordaje del vapor "Triana" cuando salía éste del puerto en la noche del 27 de julio siguiente; al refuerzo y arreglo de dos de las grandes barcazas y de dos lanchas de cubierta plana; a la reforma completa de la cabria "Teresa" de 50 toneladas, y finalmente, a la construcción entera de una embarcación con motor de gasolina destinada a remolcador y a barco algibe, cuyos trabajos comenzaron en enero de 1923, se botó al agua en 24 de agosto y empezaron a prestar servicio en 6 de diciembre siguiente, dando clara idea de alguna de estas operaciones y de la propia embarcación, las fotografías que se incluyen. De todas ellas daremos cuenta somera en otros apartados de esta Memoria, así como, en el lugar correspondiente de los servicios de explotación del Dique flotante y del Varadero, haremos una relación de las embarcaciones de la Junta que han sufrido reparaciones durante los dos ejercicios últimos y no se analizan en la lista de los flotantes que han utilizado aquellas instalaciones.

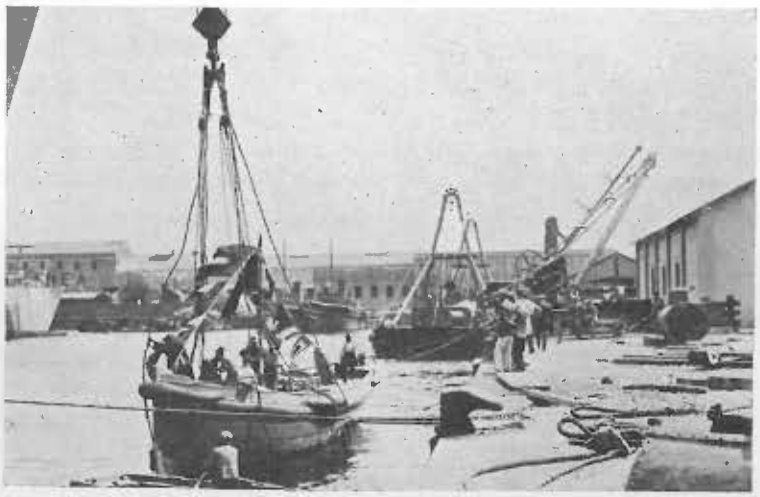
Al fin de marzo pasado, al terminar el período que abarca esta Memoria, faltaba ultimar algunos detalles de la Sección 2.ª del Dique y continuaba el arreglo y reforma de la cabria "Teresa" de 50 toneladas y del remolcador "Ligera"; los dos primeros están en careneros y el último en el cobertizo del muelle Nuevo. Al acabar estos trabajos tendrá que hacerse un repaso general a la Sección 4.ª del Dique, a las dos cabrias de 25 toneladas y a la barcaza grande núm. 1, sustituyendo en ellas todos los elementos que sean menester para que puedan seguir prestando el intenso servicio que tienen; al principiar el año económico abrigábamos también la idea de hacer una reparación general a los barcos bombas y a la draga de rosario consecutivamente, a fin de ir manteniendo en buen estado todo este material que vale hoy mucho dinero y presta tan buena utilidad.

Boyas de situación y de amarre

En las Memorias anteriores ya hemos expuesto todo cuanto se refiere a la utilidad y servicio que prestan las boyas de situación y amarre de propiedad de la Junta, existentes en el puerto, y de la necesidad de su reparación periódica para mantener en buen estado de conservación todos los elementos que van comprendidos en estos medios de amarre; por lo tanto, en la presente solo indicaremos que, durante los dos años últimos, se ha procedido, por lo general en los primeros días de octubre y aprovechando que las cabrias no debían prestar servicios públicos, al cambio de 10 boyas que han estado fondeadas durante un año, por otras arregladas y bien dispuestas para el servicio. Además, en agosto de 1922 tuvo que arreglarse la boya afecta a los buques de la Compañía Trasatlántica, que fué movida por uno de la casa Pinillos, y en febrero último, a causa de falsas maniobras en los vapores de la Compañía Trasmediterránea, fué preciso pri-







EMBARCACIÓN AUTOMÓVIL PARA REMOLQUE Y AGUADA
(EN CONSTRUCCIÓN, ANTES DE LA BOTADURA Y A FLOTE)

mero volver a fondear la boya que ellos tienen porque la habían corrido, y después a los pocos días, cambiarla porque la habían averiado por completo.

Conservación del fondo del puerto

Los trabajos para la conservación del fondo del puerto y la de los elementos flotantes que componen el tren de limpia, están comprendidos en el capítulo 3.º de la propia sección 1.ª del presupuesto anual.

Dichos elementos son en la actualidad: la draga de rosario; cuatro gánguiles, tres de ellos metálicos y uno de madera; varias embarcaciones pequeñas auxiliares; el vapor remolcador y el barco algibe.

Ya se indicó en la Memoria anterior que el fondo del puerto en las distintas dársenas y en la canal de entrada está bastante bien y se mantiene uniforme, salvo en contados puntos de difícil acceso en que hay bajos fondos de pequeña extensión que casi no presentan dificultad alguna a la navegación, la profundidad mínima de las dársenas interiores es de unos 8 metros y de 9 y medio en la canal de entrada y en las dársenas exteriores.

Por esta razón, las operaciones de dragado para conservar el fondo del puerto no han revestido en el curso del pasado bienio gran intensidad, habiéndonos limitado en quitar algunos de los bajos fondos que existían. Como ya se consignaba también en dicha Memoria, en 11 de abril de 1922, en los comienzos del primer año económico que se analiza, una vez dispuesto el tren de limpia, se efectuó un dragado general en la zona del frente del muelle de Barcelona en la canal de entrada a las dársenas interiores para que pudieran atracar allí fácilmente los grandes trasatlánticos españoles y extranjeros; con algunas intermitencias en el trabajo a fin de dar paso a los buques que debían atracar en dicho frente, se pasó allí el tren hasta el 4 de mayo porque al día siguiente debía entrar el magnífico trasatlántico italiano "Giulio Cesare" de elevadas características, y sin dificultad alguna entró, atracó al muelle y salió del puerto.

Efectuado este trabajo en el que se extrajeron unos 1,200 metros cúbicos, se retiró el tren para arreglar el condensador de la draga y efectuar un recorrido general en la maquinaria; llevadas a cabo estas operaciones, se trasladó, de momento en 2 de junio, a la zona del frente del muelle de Poniente para dragar un bajo fondo existente en la parte del Sur y hacer un repaso general hasta obtener la cota mínima de 9 metros; a tal efecto, utilizamos uno de los gánguiles metálicos y el de madera llamado "Pia" que se había terminado a fines de mayo, pues los otros dos estaban afectos al transporte de las tierras para el relleno del lado interior del rompeolas de Levante, que nos suministraban en gran cantidad de las excavaciones de la ciudad y singularmente de los ferrocarriles metropolitanos. En la

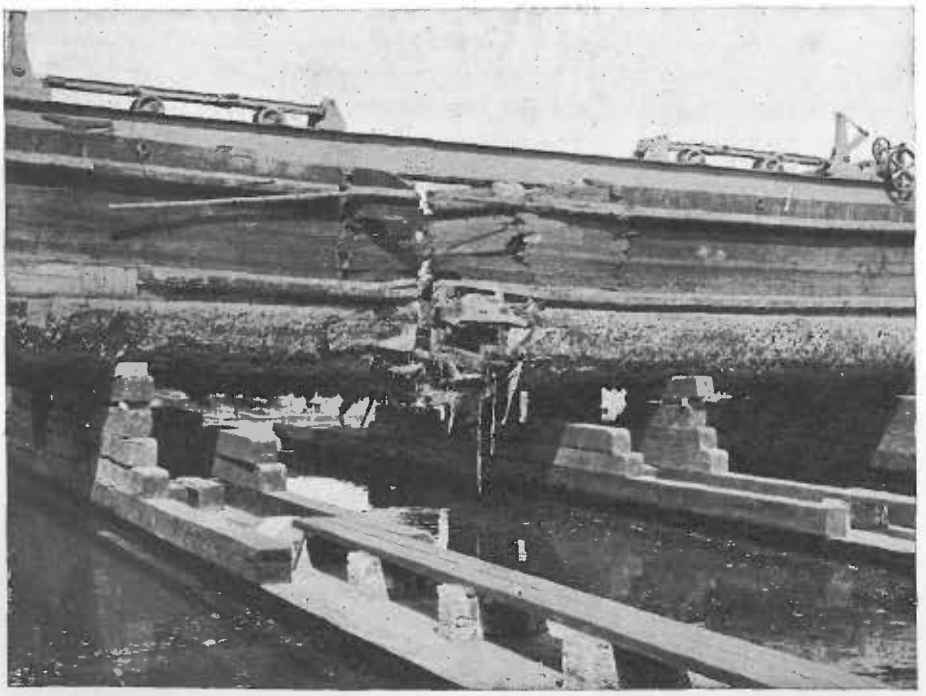
zona del frente del muelle de Poniente estuvo el tren solo unos cinco días para volver a la del muelle de Barcelona y hacer allí un repaso hasta la cota de 9'50 metros; pero fueron tantas las interrupciones que tuvimos por la contínua llegada de barcos, que debían atracar en dicho frente, que no se terminaron estas operaciones hasta el 17 de julio, después de extraer unos 1,900 metros cúbicos.

En 18 de julio pasó el tren otra vez al frente del muelle de Poniente, fué dragando sin novedad unos días hasta el 27 inclusive, en que, por la noche, el vapor "Triana" al salir del puerto abordó el tren, abriendo un gran boquete en el gánguil "Pia", recién reparado y arreglado, que se fué a pique, y arrastrando la draga a varios metros de distancia a pesar de estar atracada y bien amarrada al muelle; no concibiéndose tal accidente más que por una distracción del capitán del buque, pues el tren estaba como en las noches anteriores cerca del muelle, con las luces de costumbre, y en la canal de paso había anchura más que suficiente para la franca y expedita salida, como así la efectuaron multitud de vapores en días anteriores y aun en el propio día.

De tal abordaje se dió el parte debido a la Comandancia con todos los detalles, se incoó el oportuno expediente; se hicieron con gran rapidez los trabajos necesarios para reparar todos los desperfectos ocurridos que fueron de gran importancia, según podrá fomarse idea con las fotografías adjuntas que representan el gánguil reparado y cuando estaba en careneros para su arreglo después de la embestida; y con gran sorpresa hemos sabido a mediados de marzo último por notificación oficial que se nos ha hecho, que la Autoridad de Marina había resuelto que no había lugar a la formación de causa por tal accidente.

Ultimados los trabajos de reparación en la draga y en el gánguil "Pia" a principios de septiembre, se dispuso el tren para seguir extrayendo los bajos fondos, pero en aquellos días eran en tan gran cantidad las tierras que nos aportaban de la ciudad, que se necesitaban todos los gánguiles para el transporte; en su virtud, hasta el 30 de octubre no pudo situarse la draga para quitar un pequeño bajo fondo existente cerca del paramento del muelle de Atarazanas en el sitio de atraque de los buques correos de las Baleares; se acabó esta operación a los pocos días, en 3 de noviembre, con algunas dificultades por lo reducido de la zona, pasando en seguida el tren de limpia al centro de la canal de entrada de la dársena Nacional, entre el muelle de Barcelona y el frente del de España, para dragar un pequeño montículo allí existente hacía tiempo, que dificultaba el paso de algunos buques de gran calado. Se terminó este trabajo el 16 del propio noviembre, y no pudiendo ir a la zona del ángulo de los muelles de España y de la Muralla, en la parte de este último, ni cerca del extremo del lado de Levante del de Barcelona, ni en el rincón de los muelles de Poniente y de San Beltrán, donde había pequeños bajos fondos, porque to-

GÁNGUIL "PIA" AFECTO AL TREN DE DRAGADO DEL PUERTO



GÁNGUIL "PIA" EN CARENEROS PARA SU REPARACIÓN, DESPUÉS DEL ABORDAJE DEL VAPOR "TRIANA"

dos estos sitios estaban ocupados constantemente por buques atracados, se suspendieron por unos días las operaciones de dragado hasta el 12 de diciembre, en que pudo ir el tren al ángulo de los muelles de San Beltrán y Poniente para seguir allí dragando hasta el 9 de enero de 1923, después de extraer unos 2,600 metros cúbicos, dejando el fondo en condiciones de fácil atraque a los dos paramentos de los muelles.

Por no poder situarse entonces el tren de limpia en la zona central del mismo muelle de San Beltrán por estar ocupado por buques carboneros, pasó la draga unos días a la amarra en el muelle Occidental de la dársena del Dique flotante hasta el día 23 del propio enero en que ya se pudo colocar en dicho sitio; pero fueron tantos los obstáculos que se encontraron para la entrada, salida y atraque de los buques en aquel lugar de tan activo tráfico comercial, que nos vimos obligados a pasar por una serie de interrupciones en el dragado, que se aprovecharon para ir conservando los elementos del tren; por fin, en 10 de abril, dimos por terminado este trabajo, pasando la draga a su sitio de amarre, los gánguiles al transporte de tierras y el personal a otras faenas más urgentes e indispensables.

En el mes de agosto se hizo un repaso general en los elementos de la draga, a flote, esperando limpiar el casco cuando sea posible subir en Dique y pasar a careneros, y más adelante, a primeros de octubre, en el día 5 se reanudó el dragado para arreglar el fondo en el paso a las dársenas interiores cerca del frente del muelle de Cataluña, completando así la labor efectuada meses antes; había allí un pequeño bajo fondo a unos 7 metros y se dejó todo a 8'50 por lo menos cerca del muelle y a 9'00 la parte restante. En 23 del propio mes, cesó esta operación, después de haber extraído unos 1,400 metros cúbicos, para pasar a la zona del ángulo de los muelles de Barcelona y de San Beltrán donde existía un bajo fondo producido por las tierras que habían caído a causa de los vertederos allí emplazados; se pasó en aquel sitio dos o tres días sacando unos 800 metros cúbicos para luego trasladar el tren, en la misma dársena de San Beltrán, un poco más al Sur a fín de regularizar el fondo desigual que allí existía, y que era causa, por algún pequeño bajo fondo, que tocasen los buques de gran calado. Después de sortear varios obstáculos que se presentaron con los muertos de las boyas de amarre de las barcazas que tenían su fondeadero en aquella zona, y de sufrir muchas interrupciones por la rotura de algunos elementos de la escala y por tener que facilitar el atraque de los buques al paramento de San Beltrán, se continuó dragando en dicha dársena con relativa actividad hasta fín de marzo pasado, que pasó a la amarra en la zona del rincón del muelle Nuevo, para levantar la escala, y hacer los trabajos preparatorios para cuanto antes subir en Dique y entrar en careneros a fín de que sea objeto de una detenida reparación en su casco y maquinaria. Tan pronto como esté lista la draga y se halle el sitio libre, tendrá que dragarse la zona del ángulo de los muelles de la Muralla

y de España cerca del paramento del primero, y la zona del ángulo de los muelles de San Beltrán y Barcelona en el lugar del vertedero de tierras para la defensa interior del rompeolas, que ya se limpió en parte meses atrás.

Como se vé, durante el curso de los años anteriores, las operaciones de dragado para la conservación del fondo del puerto han sido bastante accidentadas, sin haber obtenido grandes volúmenes, a causa de haber tenido que operar en sitios poco accesibles.

Ya se ha indicado que en dicho período la draga ha sufrido varios trabajos para su conservación, sobre todo en los elementos fuera del agua y de la maquinaria; el casco no se ha limpiado y pintado desde fines de marzo de 1922, pensando hacerlo en breve plazo tan pronto haya ocasión oportuna, para ser levantada con el Dique y puesta en careneros.

Respecto de los gánguiles, el núm. 3 se subió al Varadero para hacerle una pequeña reparación en 18 de abril de 1922; el núm. 2 se subió el día 2 de mayo siguiente al muelle Nuevo para practicar en él un repaso general y quitarle el timón, como antes al núm. 1, por ser un estorbo para la navegación dentro del puerto; bajó el 27 del propio mes y después de lastrado con arena, pasó al servicio.

El gánguil "Pia" quedó también transformado y listo por completo a fines de mayo. En 9 de abril de 1923 se subió el gánguil metálico pequeño número 3 para hacerle un recorrido general y algunas reparaciones en el casco, cántaras y cubiertas, bajando el 19 de mayo muy bien arreglado y después de practicarle un enlucido interior con cemento, se puso en servicio. El propio día 19 aprovechando que no traían tierras por el paro del ramo de transportes, se subió el núm. 1 para limpiar y hacer algunas reparaciones, bajó el 7 de junio para continuar los trabajos a flote; también en estos días se trabajó a flote en el núm. 2 rascando y pintando la obra muerta, para subirlo después sobre muelle en 3 de julio y bajarlo en 17 siguiente, después de haber limpiado, reparado y pintado toda la parte por debajo de la línea de flotación, dejando para más adelante la reparación de las compuertas y cántaras que ya estaban algo deterioradas. En agosto se hizo la otra reparación al gánguil "Pia" averiado por abordaje del vapor "Triana", según ya hemos dicho antes.

En el vapor "Setantí", barco algibe y otras embarcaciones, afectos los primeros a otras secciones, ya se han expuesto en líneas anteriores los trabajos que se han practicado para su buena conservación.

Alumbrado, policía y vigilancia

El 4.º y último capítulo de la Sección 1.ª del presupuesto anual para la conservación y explotación del puerto, comprende los servicios de alum-

brado, policía y vigilancia y el de riegos e incendios en toda la zona marítima de los muelles a cargo de esta Dirección.

En las Memorias anteriores ya expusimos con todo detalle, en que consiste el alumbrado y la diversidad de luces que existen, cuáles los trabajos inherentes a la práctica del servicio y conservación de los elementos que lo integran, y finalmente, la forma y el precio en que nos era suministrado el flúido eléctrico por dos de las grandes Compañías que a ello se dedican en la ciudad. Bastará que indiquemos ahora que, en el curso del bienio que analizamos, se ha prestado el servicio de alumbrado, que consideramos de carácter preferente, con toda regularidad, y que la conservación de los aparatos no se ha descuidado un momento a fín de que en toda ocasión pudieran funcionar perfectamente.

Es de advertir solamente que, como quiera que según los contratos vigentes, en 30 de junio próximo fine el plazo de dos años convenido con las Compañías suministrantes del flúido eléctrico, la Junta del Puerto acordó en el pasado febrero entablar las oportunas gestiones con las mismas para la renovación del contrato, habiéndose conseguido, en el siguiente marzo, el acuerdo de prorrogar dichos contratos por dos años más y en las mismas condiciones de precio que los actuales, tanto para el kw. de fuerza que es a 0'25 pesetas, como para el de alumbrado que es a 0'45 pesetas; terminando, por lo tanto, el nuevo convenio en 30 de junio de 1926.

Este servicio de alumbrado en el puerto, a pesar de la diversidad de luces, condiciones de las mismas, flúido o esencia que consumen, etc., se halla bastante bien dispuesto; funciona con toda regularidad y los gastos para su conservación y reparaciones inevitables son sumamente limitados.

La vigilancia y policía de los muelles y terrenos de la zona marítima del puerto, se ha llevado también a cabo durante los dos ejercicios últimos sin el menor contratiempo por el personal afecto a estos servicios, que como es sabido, se compone de los guarda muelles de día y de noche en tres turnos de 8 horas cada uno; de los vigilantes administrativos, y de la Sección de policía formada por individuos del Cuerpo de seguridad y agentes de orden público, cada uno de ellos con las funciones que les están encomendadas, y auxiliados, cuando es menester, por los Carabineros y personal afecto a los servicios fiscales del puerto y por los guardias urbanos de la ciudad.

Lo propio ha sucedido con el servicio de la limpieza de los muelles y del fondeadero comprendido en este mismo capítulo; en el curso de los dos años se ha realizado de un modo regular y contínuo por las dos brigadas de tierra y de mar; salvo en algunos días durante la huelga de transportes que padecimos en los meses de mayo, junio y julio del año pasado, en que no dejaron circular los carros escobas y los afectos al recogido y transporte de las basuras, no hemos sufrido la menor interrupción en el funcionamiento de todos los elementos que integran este importante servicio, que por su índole especial ha de merecer toda nuestra atención.

Finalmente, dentro de los servicios correspondientes a la llamada conservación ordinaria del puerto a cargo de esta Dirección, quedan los de aguada a los edificios y material de la Junta, de riegos en toda nuestra zona marítima de los muelles, y de extinción de incendios en todas las construcciones y elementos de dicha Corporación. Todos estos servicios se han prestado también con la debida regularidad por la brigada afecta a los mismos, pues a este fín cuida esta Dirección de seleccionar el personal según las condiciones y aptitudes de cada individuo, y de mejorar contínuamente la red de tuberías de agua que se desarrolla por todos los muelles. Periódicamente se llevan a cabo los oportunos trabajos para el recorrido y repaso general de las compuertas, llaves de paso, contadores y demás elementos de la instalación, corrigiéndose sin pérdida de tiempo las averías que se producen en los tubos y bocas de riego.

Además de estos trabajos de contínua conservación y de conformidad con las ideas expuestas en la Memoria anterior, durante el bienio pasado se han llevado a cabo otros para la colocación de nuevos ramales con objeto de ir completando la red existente y mejorar el servicio de riegos y aguada. A tal efecto, en el ejercicio de 1922-23 y por el orden que se indicarán, se realizaron las siguientes instalaciones: arreglar la tubería y cambiar una boca de riego en la parte Sur del frente del muelle de Poniente; prolongar la tubería de la calle central del muelle de Barcelona para su unión con la general frente del Real Club Marítimo; empalmar la tubería de la calzada central de la 2.ª alineación del muelle de España con la general de contorno en el testero del muelle y colocación de las bocas de riego necesarias; instalar cinco bocas cerca del paramento del muelle Nuevo; cambiar el ramal de las instalaciones del taller de bloques en el muelle de Cataluña; sustituir la antigua tubería por otra nueva de mayor diámetro, con la adición de dos bocas de riego, en los muelles de Pescadores y de las Baleares; ampliar la instalación de aguada de los vapores de la Compañía Trasmediterránea en el muelle de España; colocar tres bocas nuevas para el riego de la zona de entrada al muelle de Poniente; instalar otras tres bocas en el muelle del Depósito; sustituir parte de la antigua tubería en el extremo del muelle del Contradique por otra de mayor diámetro y poner nuevas bocas; colocar otras tres bocas en la zona de la Puerta de la Paz para el riego completo de todas las calzadas y andenes; realizar la instalación de aguada para los buques de la casa Ramos en el muelle de España; instalar una nueva tubería en el muelle Nuevo desde el Paseo Nacional de la Barceloneta hasta la dársena del Dique flotante para el servicio exclusivo de las obras y talleres; sustituir el trozo final de la tubería del muelle de Levante, etc.; todo esto a parte de las múltiples instalaciones, de cierta importancia algunas, para dotar de agua a los edificios, dependencias, kioscos, etc., emplazados en nuestra zona marítima, afectos a nuestros servicios o al de particulares y entidades que los tienen alquilados.

Conservación extraordinaria de las obras y aparatos

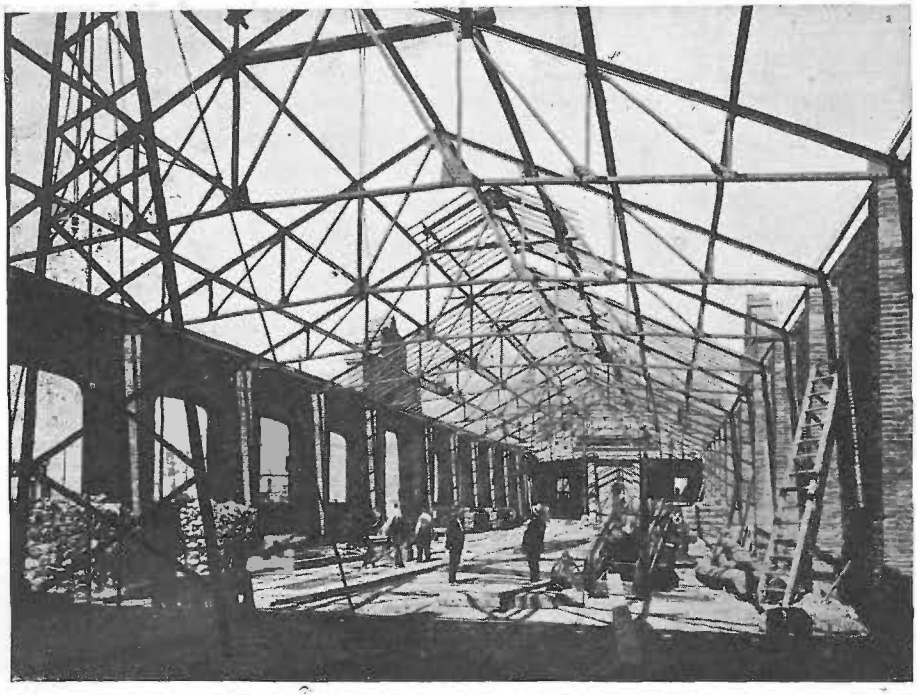
En la conservación extraordinaria de las obras y aparatos de este puerto, que constituye la sección 2.ª del presupuesto general, van comprendidas no solo las reparaciones de cierta importancia que han de verificarse en los muelles, diques, edificios, instalaciones, grúas, material flotante, etc., sino la adquisición de algunos elementos y materiales de carácter especial necesarios para la conservación de las obras y la explotación de los servicios comerciales.

Las obras y reparaciones que se incluyeron en los presupuestos de los dos ejercicios últimos, cuyos trabajos ahora analizamos, eran las siguientes: limpia y pintado de las cuatro fachadas del edificio para oficinas de la Junta y de esta Dirección; instalación del nuevo taller para las reparaciones metálicas; arreglo y reforma de la cabria "Teresa" de 50 toneladas; reparación de la 4.ª Sección del Dique flotante y deponente, y arreglo de tres grandes barcazas y de cinco lanchas destinadas al transporte de bloques y materiales de estas obras o de grandes bultos del Comercio.

De estos trabajos se han llevado a cabo todos los que han sido posible dentro del bienio pasado; solo hemos dejado para el ejercicio presente los relativos al edificio para oficinas y la reparación de la 4.ª Sección del Dique. Los primeros porque, como han de ser objeto de un destajo, esperamos ocasión propicia para ejecutarlos cuando esté bien normalizado el ramo de construcción, aparte de que, con las otras obras realizadas para la conservación ordinaria, no han sido aquellos de tanta urgencia; los segundos porque no estando completamente lista la Sección 2.ª, no había medio de quitar del servicio la 4.ª para repararla. Además debemos consignar que es preciso ultimar algunos detalles del casco y efectuar el montaje de los elementos de la cabria "Teresa"; si bien debemos añadir que han sido otras varias las reparaciones y obras y elementos llevadas a cabo por ser indispensables y urgentes, y que todo el material que ha sido objeto de estos trabajos extraordinarios ha quedado en perfectas condiciones de funcionamiento, sin que debamos entrar en detalles respecto de tales reparaciones por no alargar demasiado esta Memoria.

En cuanto a la adquisición de los elementos y materiales de carácter especial o de cierta importancia que son menester para la conservación de las obras y la explotación de los servicios comerciales y que también van incluídos en esta sección 2.ª, debemos manifestar que no se ha podido cumplir el programa que nos propusimos a causa de las dificultades con que

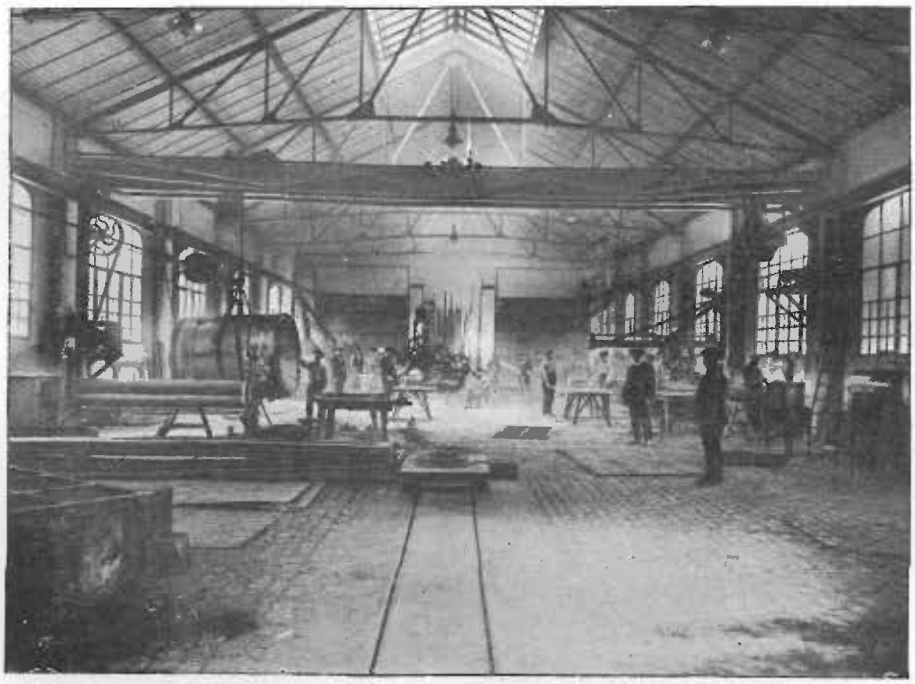
todavía se tropieza para la compra de algunos de los elementos que han de venir forzosamente del extranjero; durante los dos años pasados hemos adquirido los materiales para las nuevas defensas, las básculas de 20 toneladas de potencia, la máquina de buzo, las máquinas y útiles para el taller de reparaciones metálicas y algunos otros, dejando los demás y la instalación de bancos, kioscos, luces, etc. de la Estación Marítima para el actual ejercicio cuando se nos presente ocasión oportuna, sobre todo desde el momento que dicha Estación funciona ya desde hace tiempo sin todos aquellos elementos definitivos con otros provisionales que prestan buena utilidad.



TALLER DE REPARACIONES METÁLICAS (EN CONSTRUCCIÓN)

TALLER DE REPARACIONES METÁLICAS (FACHADA PRINCIPAL)

TALLER DE REPARACIONES METÁLICAS (SECCIÓN DE CERRAJERÍA Y AJUSTE)



TALLER DE REPARACIONES METÁLICAS (SECCIÓN DE FORJA Y CALDERERÍA)

ESTACIÓN MARÍTIMA

Explotación de los servicios públicos retribuídos

La explotación de los múltiples, variados e importantes servicios que se prestan en este puerto al Comercio y a la Navegación, mediante las tarifas aprobadas para cada uno de ellos por la Superioridad, constituye la sección 3.ª del, ya citado antes, presupuesto anual para la conservación y explotación, y desde hace muchos años viene siendo objeto de atención preferente por parte de esta Dirección, no solo por los muchos beneficios que se dispensan al tráfico marítimo, sino porque dicha explotación resulta una fuente de ingresos para la Junta de bastante consideración, que compensa con creces, los elevados gastos que los servicios ocasionan.

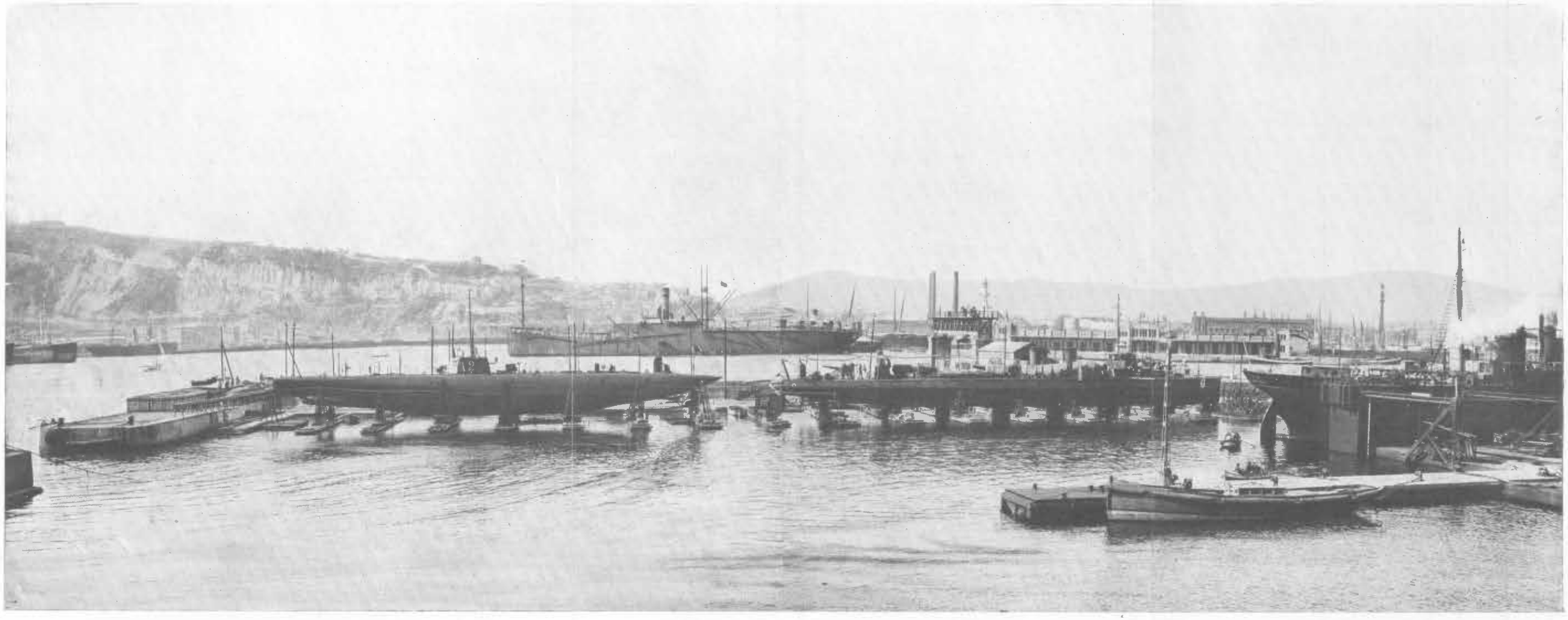
Durante los dos años económicos que se analizan en esta Memoria, la explotación de estos servicios públicos, a pesar de la tremenda crisis porque pasa desde hace algún tiempo el tráfico marítimo, que es general y se observa en todos los grandes puertos por el sinnúmero de buques inactivos que existen fondeados, ha seguido con bastante intensidad y sin la menor interrupción, salvo los contados días de paro forzoso a mediados del año pasado a causa de la huelga en el ramo de transportes. Examinando uno de los estados finales que se acompañan, el relativo al movimiento comercial y a los ingresos obtenidos y gastos producidos desde el año 1910 hasta la fecha, se ve claramente que durante los dos años últimos la recaudación habida por el concepto de las explotaciones tarifadas y otros servicios ha llegado casi a la crecida cifra de 2.500,000 pesetas, lo que demuestra el interés de esta Dirección en impulsar y acrecentar estos servicios a fín de atenuar los malos efectos que, forzosamente ha de producir la referida crisis mundial.

Servicio de Carenado de embarcaciones

El servicio de carenado de las embarcaciones constituye el capítulo 1.° de esta sección de explotación y comprende varias instalaciones al mismo dedicadas.

Dársena del Dique flotante y deponente

No hay duda que esta instalación especial para el carenado de las embarcaciones es, en nuestro puerto, el servicio público que requiere mayores atenciones y cuidados, no solo por la importancia que reviste, los gastos que ocasiona y los beneficios que produce, sino también por la gran

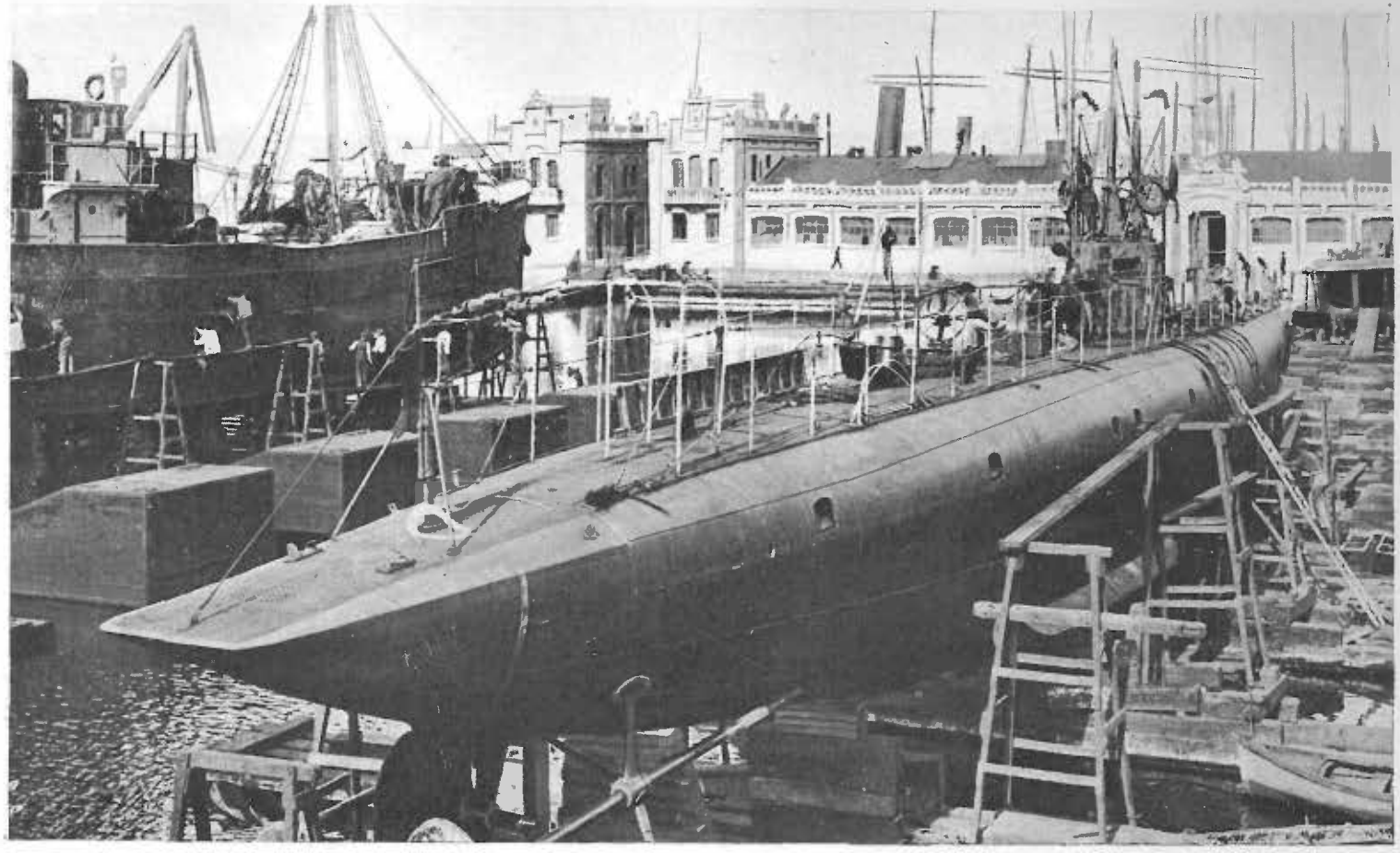


VISTA DE LA INSTALACIÓN DE CARENADO SUBIENDO EL BUQUE "RITA" CON EL DIQUE FLOTANTE; EL SUBMARINO A. 2—C. GARCÍA Y EL TORPEDERO N.° 6 EN LOS CARENEROS DEL LADO DE PONIENTE; EL BUQUE "DÉDALO" FONDEADO EN LA DÁRSENA DE SAN BELTRÁN

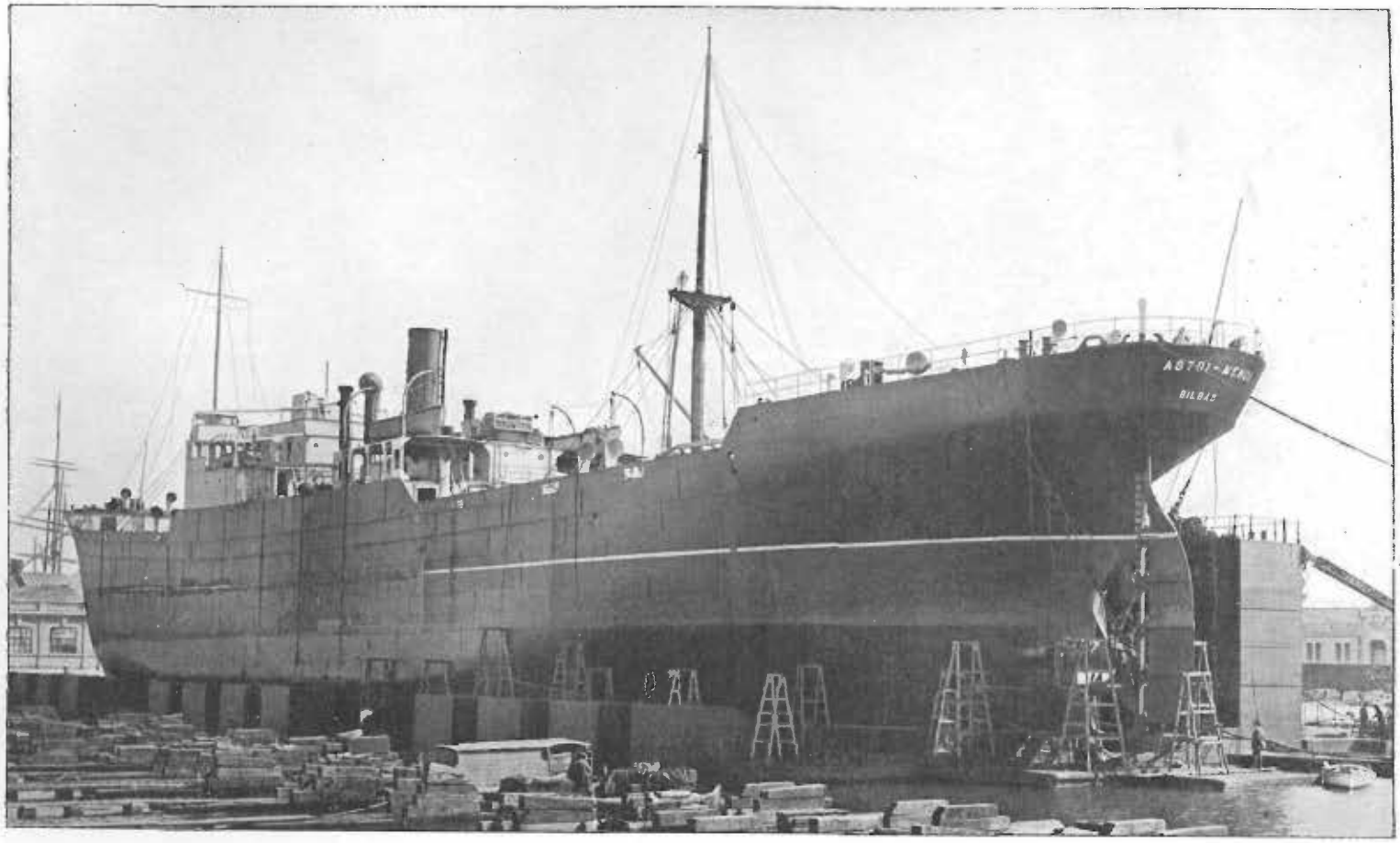
utilidad que puede reportar a la Navegación. Según puede verse en el estado que más adelante se acompaña y que contiene la relación del número de buques y aparatos flotantes que han utilizado anualmente el Dique, con el tonelaje total y las cantidades obtenidas, desde que empezó la explotación de este servicio en 1903 hasta el ejercicio último, el movimiento fué aumentando hasta el año 1918, tomando gran incremento durante los años de la guerra europea; después ha ido disminuyendo, llegando en estos últimos años a ser casi igual la actividad en la explotación, por serlo también el número de buques que han subido en Dique para realizar operaciones de carenado; como puede apreciarse, ha sido alrededor de 200 el número de flotantes que han entrado en la dársena sin contar los de la Junta, llegándose todavía a obtener beneficios de bastante importancia.

Sin entrar en muchos detalles respecto de este servicio, indicaremos solamente que, durante los dos años últimos como en los anteriores, ha habido épocas de mayor y menor actividad, incluso algunos días de paro forzoso a causa de las huelgas de la ciudad; se han subido en Dique buques de todos tamaños y embarcaciones de forma variada, utilizando para ello, una, dos o tres Secciones, pues durante el plazo que analizamos siempre hemos tenido una de las cuatro en reparación; siendo de notar la poca intensidad habida por lo general en los meses de verano de los dos años y en los últimos de diciembre y enero. Como días de mucho movimiento podemos citar el 18 de mayo de 1922, en que a primera hora se pasó el "Betis" a careneros con dos Secciones, luego se hizo la cuna especial para el "Jaime I" y se subió por la mañana; por la tarde se subió la Sección 2.ª con la otra Sección libre y una vez preparada la cuna se pasó a careneros. También hubo días de bastante trabajo, con tres y cuatro operaciones, en la tercera decena de octubre siguiente. En 21 de junio de 1923 se bajó el "Catalina" con tres Secciones, se desunió el Dique para ir a careneros a buscar el "Cabañal" con dos Secciones y se puso a flote, y luego por la tarde se subió el vapor pesquero "Ramón" con la Sección sola. A mediados de febrero del año actual también hubo días de gran movimiento, pues tuvimos el Dique ocupado por compelto y en careneros cuatro buques además de la Sección 2.ª y de la cabria "Teresa" que también estaba de reparación; en el día 17 había el "Balmes" sobre las tres Secciones, en los careneros de Poniente, el "Peris y Valero" y el "Paulina", y en los de Levante la Sección 2.ª, la cabria "Teresa", el vapor I n.º 6 de la Compañía Arrendataria de tabacos y el "Juan B."

Del examen de las relaciones anuales que se acompañan en las páginas siguientes se deduce claramente que, a pesar de la agudo crisis que atraviesa todavía el tráfico martíimo, han sido bastantes y muy variadas las embarcaciones que han utilizado nuestro Dique flotante y la instalación especial de carenado para su limpia y reparación, pues, como en los años anteriores, se han subido flotantes de todas dimensiones y formas, buques



BUQUE "SARITA" SOBRE LA SECCIÓN DEL DIQUE Y EL SUBMARINO A. I "MONTURIOL" EN LOS CARÉNEROS DEL LADO DE LEVANTE



BUQUE "ASTOI-MENDI" SOBRE EL DIQUE

de gran tonelaje como son los de la flota de las Compañías Trasatlántica, Pinillos, Marítima del Nervión, Sota y Aznar, etc., barcos especiales, submarinos, dragas, etc. lo que prueba la fácil adaptación del sistema a toda clase de embarcaciones.

También han sido en bastante número, durante los dos años últimos las embarcaciones de vapor y vela, aparte de las de propiedad de la Junta de que daremos cuenta más adelante, que han permanecido varios días en careneros para su reparación, debiendo mencionar las siguientes por orden de subida: "Heim" (noruego), "Villarreal", "Salvador", "Rius y Taulet", "Nuria", "Játiva", "Ciudad de Palma", "Rey Jaime I", "Torpedero n.° 5", "Submarino A 1", "Submarino A 2", "Manin", "Peris y Valero" y la draga de Almería.

Debemos asimismo consignar que en el curso del plazo que se comprende en esta Memoria y a pesar de la contínua y relativamente intensa explotación del Dique, no se ha descuidado la conservación corriente de las tres Secciones que han funcionado, pues se han practicado con asiduidad los trabajos de rascado, picado y pintado de los elementos metálicos, se han sustituído continuamente los elementos de madera de las cunas de los buques, tanto en el Dique como en los careneros, se han reparado y pintado las casetas, se han ido cambiando los cables y cadenas de amarre que lo han necesitado, etc. aprovechando para estas operaciones, las épocas y días de poco trabajo y los limitados paros forzosos con motivo de las huelgas. Todo ello aparte de las más importantes reparaciones que siempre es obligado practicar en esta clase de aparatos por su trabajo especial, duro y de cuidado. A este fín, a últimos de enero del año pasado se tuvieron que cambiar dos brazos de los paralelógramos de la 1.ª y 3.ª Secciones que estaban ya bastante averiados y desgastados, haciendo luego un detenido examen y recorrido de los demás. En abril, mayo y junio siguientes se hizo una seria reparación en el extremo de la palizada o puente de servicio, cambiando varias piezas y reforzando otras hasta dejar aquella punta con la debida resistencia para servir de apoyo en el paso de las Secciones de un lado a otro de la dársena, y por último, al subir en 8 de agosto el vapor "Alicante" de la Compañía Trasatlántica, se rompió el soporte de una de las orejas de la junta rápida porque el buque tenía exceso de carga en el centro, y acto seguido se arregló la avería poniendo otro soporte que teníamos de repuesto.

Las fotografías y estados que se acompañan, manifiestan, con sobrada claridad, la importancia que reviste esta instalación especial de carenado de las embarcaciones.

Año económico 1922-23

SERVICIO DE CARENADO

EMBARCACIONES QUE HAN UTILIZADO EL DIQUE FLOTANTE Y DEPONENTE DURANTE EL AÑO ECONÓMICO 1922-23

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

NOMBRE	Clase	Tonelaje	Fecha de subida en Dique — Mes y día	Permanencia en Dique o en careneros — Días	Importe de la misma — Pesetas
Buenos Aires. . . .	Vapor	5,500	1 Abril 1922	4	9,650'00
Ramón	id.	2,432	5 id.	3	4,986'30
H. 2.	Gasolinera	250	30 Marzo	11	841'25
Elisa La Roda Ferrer.	Pailebot	426	8 Abril	1	522'30
Alfonso Fierro . . .	Vapor	1,555	8 id.	1	1,594'50
Heim.	id.	1,195	23 Marzo	21	9,570'70
H. 3.	Gasolinera	250	10 Abril	1	192'50
C. López y López. .	Vapor	4,500	11 id.	3	6,960'00
Cierto	id.	317	15 id.	1	528'75
Ramón	id.	955	13 id.	1	1,004'00
Aragón.	id.	1,934	18 id.	1	1,763'90
Villarreal	id.	1,593	21 Marzo	21	10,708'16
Montserrat.	id.	102	18 Abril	1	351'50
Andalucía	id.	1,818	19 id.	3	3,253'10
Mercedes	id.	270	21 id.	1	457'50
María Asunción. . .	Goleta	460	21 id.	1	599'00
A. de Satrústegui. .	Vapor	2,481	24 id.	1	2,551'45
Manuel Espaliu. . .	id.	989	25 id.	2	1,460'40
Coria.	id.	2,393	27 id.	1	2,706'50
Malvarrosa	id.	256	27 id.	1	512'80
Isleño	id.	606	28 id.	1	694'50
Carolus.	id.	773	28 id.	2	1,306'65
Villamanrique . . .	id.	1,537	29 id.	1	1,426'45
H. 3.	Gasolinera	250	22 id.	10	777'50
Bellver	Vapor	1,315	1 Mayo	1	1,321'00
Canosa.	id.	315	2 id.	1	526'25
Comercio	id.	539	2 id.	2	991'50
Montserrat.	id.	4,500	5 id.	1	3,885'00
Balmes	id.	3,806	6 id.	4	7,534'10
Antonia.	id.	776	22 Abril	14	4,884'66
Comercio	id.	539	9 Mayo	1	650'35
Manin	id.	252	10 id.	1	435'00
San Ignacio	id.	3,228	12 id.	2	4,245'70
Bellver.	id.	1,315	15 id.	1	1,303'50
Ciudadela	id.	271	16 id.	1	472'30
Betis.	id.	1,011	17 id.	7	3,186'60

NOMBRE	Clase	Tonelaje	Fecha de subida en Dique — Mes y dia	Permanencia en Dique o en careneros — Dias	IMPORTE de la misma — Pesetas
Rey Jaime I. . . .	Vapor	2,300	18 Mayo 1922	1	2,585'00
P. de Satrústegui. .	id.	5,500	20 id.	1	4,110'00
Mar Blanco	id.	5,152	22 id.	2	5,691'40
Ciudadela.	id.	271	24 id.	1	472'30
Número 1	id.	250	26 id.	1	432'50
Cullera.	id.	898	27 id.	1	926'00
San Carlos	id.	2,491	30 id.	1	2,555'95
María	id.	339	30 id.	1	543'75
Nalón	id.	1,477	31 id.	2	2,040'10
José María	id.	280	2 Junio	1	492'50
Paco.	id.	300	3 id.	1	495'00
Danielito	id.	532	6 id.	1	705'80
Fina.	id.	255	7 id.	1	438'75
Jorge Juan	id.	1,259	7 id.	7	3,929'50
Manuel Calvo . . .	id.	6,000	14 id.	2	6,472'50
Oisten	id.	410	17 id.	2	965'00
Marqués del Turia. .	id.	1,705	10 id.	11	6,735'60
Nuria	id.	2,845	21 id.	2	4,064'00
Santa Cristina . . .	id.	323	23 id.	1	523'75
Banana.	id.	3,000	23 id.	1	2,785'00
Catalina	id.	4,796	27 id.	1	3,593'20
Polar.	id.	668	28 id.	1	869'20
A. Cola.	id.	807	28 id.	2	1,247'70
Peña Castillo . . .	id.	351	30 id.	1	571'25
Salvador	id.	250	27 Mayo	36	4,952'50
Mercedes	id.	278	30 Junio	1	467'50
Cataluña	id.	3,665	2 Julio	3	6,048'50
Mercedes	id.	3,568	5 id.	1	3,219'00
Paulina.	id.	2,098	6 id.	1	2,484'00
Almazora	id.	422	7 id.	1	667'90
Virgen de Africa . .	id.	504	10 id.	1	645'10
Ramón.	id.	324	11 id.	1	542'50
El Gobernador . . .	id.	437	10 id.	4	1,356'37
Luis	id.	250	12 id.	1	432'50
Mahón	id.	846	12 id.	1	916'80
Angelita	id.	256	8 id.	7	1,259'20
Rius y Taulet . . .	id.	1,357	7 id.	11	6,059'02
Tito	id.	279	14 id.	1	468'75
Pedro	id.	332	17 id.	1	547'50
Lulio.	id.	653	17 id.	1	762'40
Vinaroz.	id.	534	18 id.	1	707'10
Canalejas	id.	1,171	20 id.	1	1,173'90
Manuela Pla. . . .	id.	855	22 id.	1	881'25
Ampurdanés	id.	300	24 id.	1	495'00
Poeta Querol . . .	id.	929	24 id.	1	936'75

NOMBRE	Clase	Tonelaje	Fecha de subida en Dique		Permanencia en Dique o en careneros	IMPORTE de la misma
			Mes y día		Días	Pesetas
H. 4.	Gasolinera	250	31	Julio 1922	4	447'50
C. Sorní	Vapor	1,253	2	Agosto	1	1,185'05
Deva.	id.	2,155	4	id.	2	3,656'00
Escolano	id.	3,081	8	id.	1	2,821'45
Santa Rosa	id.	333	9	id.	1	536'25
Castilla.	id.	1,920	10	id.	1	1,752'00
Cierto	id.	316	10	id.	2	704'60
Olesa	id.	726	17	id.	2	1,158'60
Cabañal.	id.	1,516	17	id.	2	2,090'80
Trini.	id.	1,394	19	id.	4	2,880'12
C. López y López. .	id.	4,171	21	id.	1	3,511'95
Capitán Sagarra . .	id.	3,000	22	id.	1	2,785'00
Marqués del Campo.	id.	3,000	24	id.	1	2,785'00
S A C.	id.	1,207	25	id.	1	1,145'95
Teresa Fábregas . .	id.	971	28	id.	1	980'75
Rey Jaime II. . . .	id.	1,350	29	id.	1	1,290'00
Jacinto Verdaguer. .	id.	1,641	30	id.	1	1,557'35
Martín Sáenz . . .	id.	3,465	1	Septiembre	1	2,994'25
La Guardia	id.	600	4	id.	1	750'00
Mallorca	id.	2,223	5	id.	1	2,435'35
Poeta Arolas. . . .	id.	3,252	7	id.	1	2,898'40
Guillem Sorolla. . .	id.	3,252	12	id.	1	2,898'40
Nuria	id.	2,845	12	id.	1	2,715'25
Manuel Calvo . . .	id.	5,617	13	id.	1	3,962'65
S A C 2.°.	id.	2,960	14	id.	1	2,767'00
Cádiz	id.	5,617	16	id.	1	3,962'65
Iturri Ripa	id.	429	5	id.	10	2,599'97
Número I.	id.	250	18	id.	1	445'00
Cirilo Amorós . . .	id.	1,652	21	id.	1	1,524'20
Paco.	id.	250	19	id.	1	432'50
Número 2.	id.	344	20	id.	4	1,155'44
Manin	id.	250	22	id.	2	595'00
Montserrat	id.	250	23	id.	1	432'50
Tambre.	id.	2,168	27	id.	1	2,519'00
Buenos Aires . . .	id.	5,500	2	Octubre	2	6,172'00
Francisco	id.	328	4	id.	1	621'40
Serafín Ballesteros .	id.	2,922	5	id.	1	2,917'70
Barcelona.	id.	5,574	6	id.	3	7,726'60
San Carlos	id.	2,988	9	id.	1	2,779'60
Peris y Valero . . .	id.	1,663	10	id.	1	1,533'55
Juan B.	id.	600	11	id.	1	750'00
Algorteño	id.	2,412	11	id.	2	3,760'90
Montserrat	id.	4,147	17	id.	4	8,336'70
Rita	id.	1,239	24	id.	1	1,235'10
Almazora	id.	422	24	id.	1	655'40

NOMBRE	Clase	Tonelaje	Fecha de subida en Dique — Mes y dia	Permanencia en Dique o en careneros — Dias	IMPORTE de la misma — Pesetas
Tirso	Vapor	748	24 Octubre 1922	1	828'00
Mercedes	id.	277	24 id.	1	466'25
Valencia	id.	690	25 id.	1	804'50
Angelita	id.	256	26 id.	1	440'00
Bellver	id.	1,315	26 id.	1	1,237'75
Ramón	id.	331	27 id.	1	533'75
Cervera.	id.	859	27 id.	1	884'25
Pedro	id.	332	28 id.	1	535'00
Cataluña	id.	1,099	30 id.	2	1,538'60
José María	id.	260	30 id.	3	746'00
Fina	id.	255	31 id.	1	438'75
Polar	id.	668	2 Noviembre	1	774'40
Amparo.	Draga	700	3 id.	2	1,098'50
Cataluña	Vapor	3,665	6 id.	1	3,284'25
Leusahn	id.	512	8 id.	2	1,004'50
Tintoré.	id.	1,323	8 id.	2	1,852'40
Santiago López. . .	id.	2,218	11 id.	1	2,433'10
P. de Satrústegui . .	id.	5,500	14 id.	1	4,110'00
María	id.	339	15 id.	1	573'20
Cierto	id.	316	16 id.	1	530'80
Salvador Giner. . .	id.	1,001	20 id.	1	990'95
Fernando L. de Ibarra	id.	3,308	21 id.	1	3,038'60
Congo	id.	4,455	24 id.	4	8,248'00
Montevideo	id.	5,505	29 id.	1	4,112'25
Nuria	id.	2,862	21 Octubre	36	30,483'23
Tito.	id.	279	30 Noviembre	1	495'20
Balear	id.	1,017	1 Diciembre	2	1,436'30
Santa Cristina . . .	id.	324	6 id.	1	541'20
Villarreal	id.	1,593	6 id.	1	1,474'05
Játiva	id.	1,203	10 Noviembre	26	11,522'88
Juliana.	id.	2,376	7 Diciembre	2	3,758'20
Canosa	id.	317	9 id.	1	544'60
Francisco	id.	332	11 id.	1	564'10
Rey Jaime I	id.	2,300	12 id.	4	5,583'40
Jorge Juan	id.	1,259	18 id.	2	1,706'25
A. de Satrústegui . .	id.	2,481	19 id.	1	2,695'50
H. 3.	Gasolinera	250	5 id.	14	1,062'50
Rius y Taulet . . .	id.	1,357	21 id.	2	1,884'10
Paco.	id.	299	22 id.	1	493'75
Aldecoa.	id.	5,000	27 id.	1	3,685'00
Escolano	id.	3,081	28 id.	1	2,821'45
Roger de Flor . . .	id.	1,470	29 id.	2	1,957'50
Luis.	id.	250	30 id.	2	595'00
Españoleto.	id.	1,403	2 Enero 1923	1	1,312'55
Guillermo Schulz . .	id.	2,538	3 id.	1	2,577'10

NOMBRE	Clase	Tonelaje	Fecha de subida en Dique	Permanencia en Dique o en careneros	IMPORTE de la misma
			Mes y dia	Dias	Pesetas
España n.° 3. . . .	Vapor	2,108	16 Dicbr. 1922	12	5,480'90
María Dolores . . .	id.	322	8 Enero 1923	1	535'00
Arantzazu.	id.	2,292	8 id.	2	3,562'30
Ampurias	id.	400	9 id.	1	560'00
Nuria	id.	2,862	10 id.	2	3,932'80
Romeu.	id.	3,018	13 id.	3	5,488'70
Ramón.	id.	334	4 id.	13	2,628'34
Tordera.	id.	1,850	12 id.	6	6,490'75
Juan Abrisqueta. . .	id.	3,290	18 id.	2	4,418'00
Cabo Espartel . . .	id.	3,300	20 id.	1	2,920'00
Ramón	id.	955	22 id.	2	1,410'50
Mercedes	id.	277	23 id.	2	644'95
Vicente Ferrer . . .	id.	991	24 id.	1	1,045'30
Juan Maragall . . .	id.	1,470	25 id.	2	2,063'50
Terra Nova	id.	300	25 id.	3	945'00
Modesto Fuente. . .	id.	992	16 id.	14	5,723'22
Santa Rosa	id.	333	29 id.	1	548'75
A. Cola	id.	807	30 id.	1	845'25
Cabo Creux	id.	3,718	1 Febrero	1	3,108'10
Canalejas.	id.	1,171	3 id.	1	1,112'45
Canalejas.	id.	1,171	5 id.	1	1,112'45
Manin	id.	252	6 id.	1	451'50
Torras y Bages. . .	id.	1,344	8 id.	1	1,362'10
Alhambra.	id.	1,687	9 id.	1	1,680'80
H. 2.	Gasolinera	250	8 id.	10	807'50
Vicente La Roda . .	Vapor	1,508	14 id.	1	1,401'80
Ciudad de Palma . .	id.	250	22 Enero	25	3,555'00
Trini.	id.	1,394	23 Febrero	1	1,374'60
Cabo Ortegal . . .	id.	3,717	26 id.	3	6,055'30
Santa Anna. . . .	id.	323	2 Marzo	1	598'75
Canarias	id.	818	19 Febrero	11	4,152'61
Cullera.	id.	898	2 Marzo	1	913'50
Número 1.	id.	250	3 id.	1	445'00
Manuel Calvo . . .	id.	6,000	5 id.	1	4,335'00
Balear	id.	1,017	9 id.	1	1,017'00
A. Lázaro.	id.	1,553	10 id.	2	3,182'40
Angelita	id.	250	12 id.	1	445'00
Pedro	id.	332	15 id.	1	547'50
Ciérvana	id.	1,264	20 id.	1	1,194'40
J. J. Sister	id.	1,554	22 id.	5	6,068'10
José María	id.	280	27 id.	1	492'50
S A C.	id.	1,307	28 id.	1	1,241'65
Totales. . .		329,897			498,585'77

TOTAL DE EMBARCACIONES, 213

Año económico 1923-24

SERVICIO DE CARENADO

EMBARCACIONES QUE HAN UTILIZADO EL DIQUE FLOTANTE Y DEPONENTE DURANTE EL AÑO ECONÓMICO 1923-24

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

NOMBRE	Clase	Tonelaje	Fecha de subida en Dique	Permanencia en Dique o en careneros	Importe de la misma
			Mes y dia	Días	Pesetas
H. 4.	Gasolinera	250	31 Marzo 1923	3	355'00
Buenos Aires. . . .	Vapor	5,500	3 Abril	1	4,110'00
Lepanto.	id.	386	5 id.	1	690'00
María	id.	339	9 id.	2	791'60
Montserrat	id.	4,500	12 id.	3	6,982'50
Pérez Pujol	id.	1,297	10 id.	6	3,607'52
Ampurias	id.	400	16 id.	2	860,00
Astoi Mendi	id.	5,717	20 id.	2	6,074'40
Reina Victoria . . .	id.	1,248	23 id.	2	1,742'40
Tito	id.	279	23 id.	1	481'25
Fina.	id.	250	25 id.	1	450'00
Barceló.	id.	1,855	25 id.	1	2,362'50
Aragón.	id.	1,934	26 id.	1	1,873'10
Conde Wifredo. . .	id.	3,774	28 id.	1	3,322'00
Rey Jaime II. . . .	id.	1,380	1 Mayo	2	2,966'00
Falco.	Bergantín Goleta	250	4 id.	1	475'00
Andalucía	Vapor	1,818	4 id.	1	1,677'80
Balmes	id.	3,806	8 id.	1	3,338'00
P. Clarís.	id.	3,598	11 id.	2	4,653'60
Mallorca	id.	2,223	14 id.	1	2,435'35
Terra Nova. . . .	id.	307	15 id.	1	516'25
P. de Satrústegui . .	id.	5,000	18 id.	1	4,135'00
Almazora	id.	422	19 id.	1	634'30
Bellver	id.	1,315	22 id.	1	1,280'25
Paulina	id.	2,098	23 id.	1	2,379'10
Francisco	id.	327	23 id.	1	556'25
Formentera	id.	250	24 id.	1	445'00
Ampurias	id.	431	14 id.	14	3,431'26
Salvador	id.	910	25 id.	2	1,315'50
Paco.	id.	250	4 Junio	1	472'50
Cierto	id.	316	9 id.	1	525'00
Mercedes	id.	277	13 id.	1	493'75
Canosa	id.	315	14 id.	1	532'25
Montevideo	id.	5,205	16 id.	1	3,777'25
Cabañal.	id.	1,516	6 id.	15	7,651'54
Catalina	id.	5,056	18 id.	3	7,260'40

NOMBRE	Clase	Tonelaje	Fecha de subida en Dique (Mes y día)	Permanencia en Dique o en careneros (Días)	Importe de la misma (Pesetas)
Ramón.	Vapor	331	21 Junio 1923	1	550'30
Luis	id.	250	25 id.	1	445'00
Escolano	id.	3,081	28 id.	2	4,241'70
Vicente La Roda . .	id.	1,508	4 Julio	1	1,489'70
Castilla.	id.	1,920	19 id.	1	1,860'50
Número 1.	id.	250	20 id.	4	885'00
Játiva	id.	1,203	23 id.	1	1,240'20
Santa Ana.	id.	323	26 id.	1	523'75
Florinda	id.	2,078	26 id.	1	2,370'10
Suárez n.° 1	id.	3,030	27 id.	2	4,206'00
Teresa Tayá. . . .	id.	1,050	30 id.	2	1,492'50
María Dolores . . .	id.	327	31 id.	1	541'25
S A C 3.°.	id.	398	31 id.	3	1,031'68
Jorge Juan	id.	1,259	1 Agosto	1	1,215'15
León XIII.	id.	5,000	3 id.	1	3,685'00
Teresa Pamies . . .	id.	2,554	6 id.	1	2,596'80
Alicante	id.	5,617	8 id.	1	3,962'65
Camproa	id.	1,421	20 Julio	16	8,914'28
Capitán Segarra . .	id.	2,252	10 Agosto	1	2,561'00
Sueca	id.	250	10 id.	3	745'00
C. Sorní	id.	1,253	13 id.	2	1,763'40
Pedro	id.	332	14 id.	1	547'50
Santa Cristina . . .	id.	324	16 id.	1	541'20
José María	id.	280	18 id.	1	470'00
Tirso	id.	784	18 id.	1	828'00
Ampurdanés	id.	300	20 id.	1	507'50
Montserrat	id.	250	21 id.	1	445'00
Ciudadela	id.	271	22 id.	1	458'75
Fina.	id.	255	23 id.	1	451'25
Monte Toro	id.	851	24 id.	1	878'25
Santiago López. . .	id.	2,218	25 id.	1	2,433'10
Marqués del Turia.	id.	1,705	30 id.	2	2,354'00
Serafín Ballesteros. .	id.	2,922	1 Septiembre	9	12,801'70
José Estruch. . . .	id.	2,551	27 Agosto	9	8,950'90
Ciudad de Cádiz . .	id.	3,179	11 Septiembre	1	2,865'55
Cirilo Amorós . . .	id.	1,252	12 id.	1	1,246'80
Paco.	id.	299	13 id.	1	493'75
María	id.	339	14 id.	1	543'75
Rey Jaime I	id.	2,300	16 Agosto	30	26,238'90
Peris y Valero. . .	id.	1,663	17 Septiembre	1	1,533'55
Norte	id.	2,825	18 id.	2	4,050'00
Río Mesa	id.	274	20 id.	1	462'50
Mahón	id.	846	20 id.	1	874'50
Balear	id.	1,017	21 id.	1	966'15
Cádiz	id.	5,617	22 id.	1	4,243'50

NOMBRE	Clase	Tonelaje	Fecha de subida en Dique — Mes y dia	Permanencia en Dique o en careneros — Dias	IMPORTE de la misma — Pesetas
Canosa	Vapor	315	25 Sepbre. 1923	1	526'25
Jacinto Verdaguer. .	id.	1,641	25 id.	1	1,597'35
Torras y Bages. . .	id.	1,344	27 id.	7	4,255'14
Buenos Aires. . . .	id.	5,500	29 id.	5	11,257'50
Tito	id.	279	4 Octubre	1	468'75
Tintoré.	id.	1,323	5 id.	1	1,257'05
Mercedes	id.	277	5 id.	1	466'25
Barcelona	id.	5,574	8 id.	1	3,943'30
S A C 2.°.	id.	2,959	26 Septiembre	14	14,605'35
Angelita	id.	256	11 Octubre	1	440'00
Santa Rosa	id.	333	12 id.	1	565'40
Tambre.	id.	2,202	10 id.	3	4,704'30
Colón	id.	737	13 id.	1	820'25
Mallorca	id.	2,223	16 id.	2	3,517'45
Canalejas	id.	1,171	18 id.	1	1,124'95
I. 1	id.	250	22 id.	2	397'50
Valencia	id.	690	22 id.	2	1,131'50
Cierto	id.	316	25 id.	1	515'00
Cullera	id.	898	25 id.	1	913'50
Terranova.	id.	307	26 id.	1	503'75
Rita	id.	1,239	26 id.	1	1,173'49
Sarita	id.	906	27 id.	1	994'50
Manuel Calvo . . .	id.	5,617	30 id.	1	3,962'65
Villarreal	id.	1,593	31 id.	1	1,474'05
Ricardo R.	id.	1,541	2 Noviembre	1	1,569'40
Urola	id.	3,482	5 id.	1	3,051'90
Ramón	id.	331	6 id.	1	533'75
I. 2	id.	250	7 id.	4	441'25
Reina Victoria . . .	id.	1,248	9 id.	1	1,171'20
Torpedero n.° 6. . .	Guerra	250	20 id.	18	1,361'75
P. de Satrústegui . .	Vapor	5,000	13 Noviembre	1	3,685'00
Bellver	id.	1,315	15 id.	2	1,763'75
Sagunto	id.	962	17 id.	1	974'00
Balmes	id.	3,806	12 id.	8	10,289'13
Francisco	id.	328	20 id.	1	540'00
Enrique Ballesteros. .	id.	2,692	22 id.	1	2,646'40
Mar Caribe	id.	5,552	24 id.	1	3,933'40
S A C 3.°.	id.	431	21 id.	6	1,698'62
A. 1	Submarino	250	15 Octubre	38	2,672'00
A. 2	id.	250	17 id.	36	2,997'00
Montserrat	Remolcador	250	28 Noviembre	1	445'00
Banana	Vapor	2,817	30 id.	2	3,903'55
Juliana	id.	2,376	3 Diciembre	1	2,504'20
León XIII.	id.	4,640	4 id.	1	3,523'00
Michael Ging. . . .	id.	280	5 id.	1	545'00

NOMBRE	Clase	Tonelaje	Fecha de subida en Dique (Mes y día)	Permanencia en Dique o en carenetos (Días)	IMPORTE de la misma (Pesetas)
Rey Jaime II	Vapor	1,380	5 Dicbre. 1923	1	1,992'00
Montevideo	id.	5.205	11 id.	1	3.777'25
Almazora	id.	472	6 id.	5	1,658'32
Betis	id.	1,011	12 id.	3	1,819'80
Pérez Pujol	id.	1,297	15 id.	2	1,806'10
María Mercedes	id.	421	17 id.	2	934'50
Dilluns	id.	2,283	20 id.	1	2,537'35
Cirilo Amorós	id.	1,252	24 id.	1	1,246'80
Romeu	id.	3,018	28 id.	1	2,823'10
Pedro	id.	632	29 id.	1	828'10
Escolano	id.	3.081	4 Enero 1924	1	2,821'45
José María	id.	281	7 id.	1	471'25
Españoleto	id.	1,402	7 id.	1	1,381'80
Luis	id.	250	8 id.	1	432'50
Cabo Espartel	id.	3,797	11 id.	1	3,143'65
Santa Anna	id.	323	14 id.	1	539'90
Españoleto	id.	1,402	14 id.	1	1,381'80
Vicente La Roda	id.	1,508	16 id.	1	1,401'80
María Dolores	id.	327	23 id.	1	528'75
Pérez Pujol	id.	1,297	23 id.	1	1,287'30
Tito	id.	279	24 id.	1	486'25
Vicente Ferrer	id.	991	24 id.	2	1,450'10
Mar Blanco	id.	6,000	28 id.	1	4,135'00
Paco	id.	250	30 id.	1	432'50
Catalogna	Sargantín Goleta	250	31 id.	1	475'00
Salvador Giner	Vapor	1,001	31 id.	1	1,013'50
Delfín	id.	1,253	1 Febrero	1	1,185'05
Manin	id.	252	5 Enero	24	3,426'24
Buenos Aires	id.	5,500	4 Febrero	1	3,910'00
Nuria	id.	2,845	5 id.	2	4,089'00
Carminina	Sargantín Goleta	250	8 id.	1	475'00
Fina	Vapor	272	8 id.	1	460'00
Alicante	id.	3,878	11 id.	1	3.180'10
A. Cola	id.	807	14 id.	1	845'25
Játiva	id.	1,203	15 id.	1	1,202'70
Balmes	id.	3,806	17 id.	3	6,135'40
Paulina	id.	2,248	12 id.	9	9,363'52
Gadir	id.	538	20 id.	2	1,027'00
Peris y Valero	id.	1,663	26 Enero	24	12,578'48
Juan B.	id.	547	7 Febrero	16	4,362'90
I. 6	id.	250	13 id.	10	818'75
S A C 2.º	id.	2,960	23 id.	1	2,767'00
Guardiaro	id.	3.925	26 id.	1	3,201'25
Cabo Villano	id.	3,754	25 id.	4	3,505'09
Canalejas	id.	1,171	28 id.	2	1,639'40

NOMBRE	Clase	Tonelaje	Fecha de subida en Dique — Mes y dia	Permanencia en Dique o en careneros — Dias	Importe de la misma — Pesetas
Angelita	Vapor	256	28 Febrero 1923	1	440'00
Manuel Calvo . . .	id.	5,617	3 Marzo	1	3,962'65
Vizcaya.	id.	949	5 id.	1	951'75
Santa Cristina . . .	id.	324	7 id.	1	525'00
Guillermo Schulz . .	id.	2,538	7 id.	2	3,849'10
Ciudad de Cádiz . .	id.	3,179	10 id.	1	2,865'55
Montevideo	id.	5,205	11 id.	1	4,037'50
María	id.	339	13 id.	1	543'75
Cierto	id.	315	14 id.	1	529'50
Ramón R.	id.	955	13 id.	3	1,829'50
Carmenchu	id.	733	15 id.	1	826'40
Cabo Creux. . . .	id.	3,717	18 id.	3	6,055'30
España n.° 2	id.	3,387	21 id.	2	4,475'90
Santa Adela	id.	307	24 id.	1	519'10
Canosa	id.	315	26 id.	1	513'75
Tordera	id.	1,850	26 id.	1	2,267'50
Aritz Mendi	id.	5,754	27 id.	2	6,150'30
Francisco	id.	327	29 id.	1	528'75
Canalejas	id.	1,171	31 id.	1	1,171'00
Totales. . . .		322,579			467,245'51

TOTAL DE EMBARCACIONES, 190

Año económico 1922-1923

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
Abril.	1922.	23	32,592	* 63,642'21
Mayo	id.	21	35,318	47,530'36
Junio.	id.	16	25,008	35,928'85
Julio	id.	21	19,308	35,023'54
Agosto	id.	17	28,284	31,288'37
Septiembre.	id.	17	35,424	35,087'56
Octubre.	id.	19	32,639	42,218'45
Noviembre.	id.	16	31,124	34,774'30
Diciembre.	id.	19	28,050	* 73,304'21
Enero.	1923.	19	29,035	52,287'66
Febrero.	id.	12	17,269	** 22,866'85
Marzo	id.	13	15,846	** 24,633'41
TOTALES. . .		213	329,897	498,585'77

* En estas cantidades van incluídas las cuentas de los buques que han permanecido en careneros durante el mes anterior.

** Durante estos meses ha habido escaso movimiento en esta dársena de carenado.

ESTADO DE INGRESOS Y GASTOS

Año económico	Ingresos — Pesetas	Gastos — Pesetas	Beneficios — Pesetas
1922-1923	498'585'77	250,600'19	247,985'58

Año económico 1923-1924

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
Abril.	1923.	14	27,729	33,702'27
Mayo	id.	15	24,135	* 30,238'66
Junio.	id.	9	13,516	* 21,707'99
Julio	id.	11	16,191	* 27,764'98
Agosto	id.	18	24,448	25,121'23
Septiembre.	id.	16	28,745	** 69,749'15
Octubre.	id.	21	34,401	57,017'58
Noviembre.	id.	19	32,348	45,151'15
Diciembre.	id.	13	24,267	25,995'52
Enero.	1924.	16	22,439	21,382'55
Febrero.	id.	20	37,378	** 67,812'13
Marzo	id.	18	36,982	41,602'30
TOTALES. . .		190	322,579	467,245'51

* En el curso de estos meses, a causa de la huelga en el ramo de transportes de la ciudad que motivó el paro forzoso en algunas secciones de carga y descarga en el puerto desde el 14 de mayo al 13 de julio y en esta explotación desde el 5 al 13 de este último mes, hubo escaso movimiento de buques en este servicio de carenado.

** En estas cantidades van incluídas las cuentas de los buques que han permanecido en careneros durante el mes anterior.

ESTADO DE INGRESOS Y GASTOS

Año económico	Ingresos — Pesetas	Gastos — Pesetas	Beneficios — Pesetas
1923-1924	467,245'51	244,606'75	222,638'76

ESTADO DE LOS SERVICIOS EXTRAORDINARIOS PRESTADOS POR EL DIQUE FLOTANTE, EN DIAS FESTIVOS O EN HORAS NO CORRIENTES DE LOS LABORABLES

AÑO ECONÓMICO 1922 - 23

MESES	Número de servicios	Ingresos — Pesetas	Gastos — Pesetas	Beneficios — Pesetas
Abril . . . . . 1922.	1	350'00	183'14	166'86
Mayo . . . . . id.	—	—	—	—
Junio. . . . . id.	—	—	—	—
Julio . . . . . id.	1	450'00	362'00	88'00
Agosto . . . . id.	1	275'00	226'00	49'00
Septiembre. . . id.	—	—	—	—
Octubre . . . . id.	—	—	—	—
Noviembre. . . id.	2	700'00	372'49	327'51
Diciembre . . . id.	1	350'00	169'24	180'76
Enero. . . . . 1923.	—	—	—	—
Febrero . . . . id.	1	200'00	—	200'00
Marzo. . . . . id.	1	300'00	226'75	73'25
TOTALES. . .	8	2,625'00	1,539'62	1,085'38

AÑO ECONÓMICO 1923 - 24

MESES	Número de servicios	Ingresos — Pesetas	Gastos — Pesetas	Beneficios — Pesetas
Abril . . . . . 1923.	—	—	—	—
Mayo . . . . . id.	—	—	—	—
Junio. . . . . id.	—	—	—	—
Julio . . . . . id.	—	—	—	—
Agosto . . . . id.	1	400'00	317'00	83'00
Septiembre. . . id.	1	550'00	261'28	288'72
Octubre . . . . id.	1	250'00	107'30	142'70
Noviembre. . . id.	—	—	—	—
Diciembre . . . id.	1	300'00	205'30	94'70
Enero. . . . . 1924.	—	—	—	—
Febrero . . . . id.	4	1,500'00	919'42	580'58
Marzo. . . . . id.	1	250'00	143'59	106'41
TOTALES. . .	9	3,250'00	1,953'89	1,296'11

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
1.er trimestre 1920	55	80,931	137,743'76	61,672'11	76,071'65
1920-21.	218	319,402	766,925'20	280,975,92	485,949'28
1921-22.	211	327,104	522,960'40	237,991'30	284,969'10
1923-24.	213	329,897	498,585'77	250,600'19	247,985'58
1922-23.	190	322,597	467,245'51	244,606'75	222,638'76

NOTAS.—En esta relación no se han incluído 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 seis o siete 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 se empleó el Dique para ponerlos a flote.

Desde el año 1917 hasta la fecha, además de estos ingresos, hay los correspondientes a las operaciones en los días festivos con carácter extraordinario, que ascienden en total a 88,750'00 pesetas, y en concepto de beneficios a 40,238'29 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 hasta el 1918 inclusive cuando acabó la guerra mundial, notándose en extremo el aumento en los años 1917 y 1918; a partir de éste y con motivo de la tremenda crisis que pesa sobre el tráfico marítimo, los ingresos se han aminorado hasta el año pasado, esperando que podrán reforzarse en lo sucesivo.

Varadero público

La instalación de carenado para lanchas de transporte de materiales y pequeñas embarcaciones hasta casi 300 toneladas de peso o desplazamiento, situado en el fondo de la dársena de la Industria desde hace muchos años y designado con el nombre de Varadero público, ha sufrido, en el curso de su existencia, varias transformaciones en su composición y elementos para ir haciéndole más adaptable a las necesidades de la Navegación.

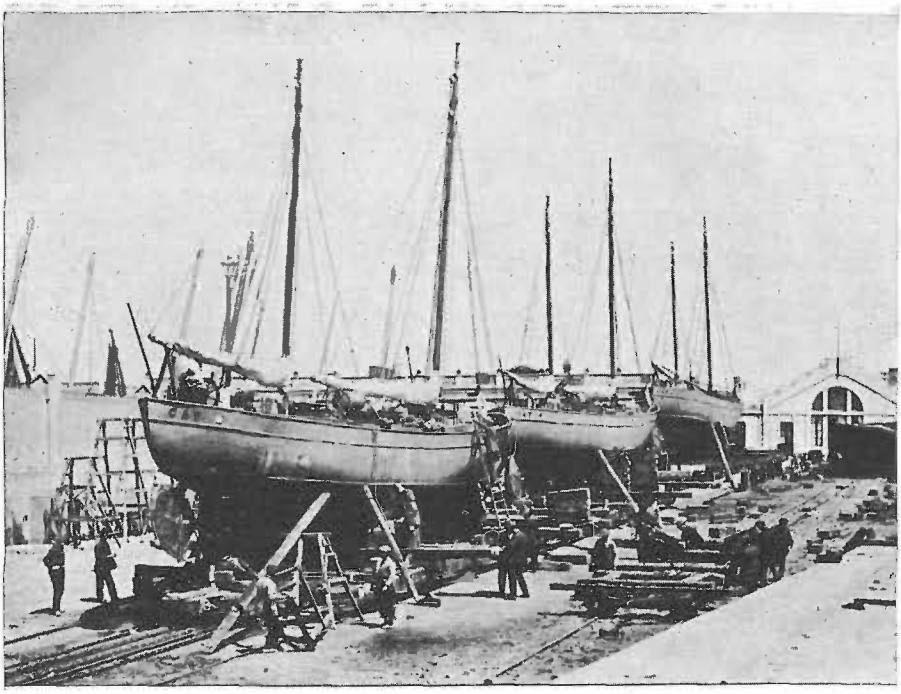
Durante el período que analizamos y a causa de la ya referida y penosa crisis que sufre el tráfico marítimo, que ha obligado a amarrar sobre todo las embarcaciones de reducido tonelaje, no ha sido muy activo el movimiento en esta instalación, singularmente en estos últimos meses, según puede apreciarse examinando los estados adjuntos relativos a la explotación de este servicio; de todos modos, el número de los que han subido en los dos carros es todavía bastante elevado, demostrando la importancia del servicio y la atención que es preciso prestar al mismo para dar facilidades a la navegación y obtener la mayor suma de ingresos.

Simultaneando con la explotación y aprovechando las épocas y aún los días de calma, se han ido practicando los necesarios trabajos para conservar debidamente todos los elementos que componen esta instalación: carros, vías, motores, cadenas, cables, puntales, caballetes, etc.; en los meses de abril, mayo y junio de 1922, en que fué reducido el movimiento, se hizo un detenido repaso de las vías y cadenas, cambiando al efecto algunas traviesas por otras de buena madera de roble y nivelando los carriles hasta dejar en perfecto estado las rasantes; más adelante, se practicó un recorrido en los carros, limpiando, rascando y pintando todas las partes que era preciso; a fines del año pasado y primeros del presente, se pasaron también varios días ejecutando trabajos para la conservación y arreglo de todos los elemetnos y en general de la zona afecta a este Varadero.

Las fotografías adjuntas dan también perfecta idea de la importancia y disposición de esta instalación, así como de las varias embarcaciones que pueden carenarse al mismo tiempo, utilizando los dos carros.

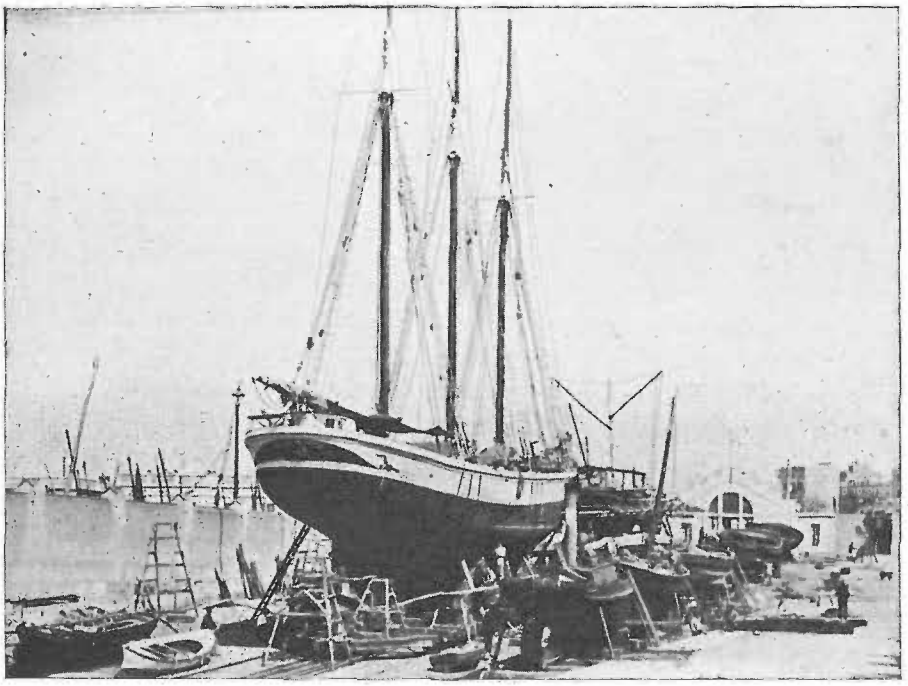
Varadero especial para tumbar en quilla

En este varadero que, como ya se indicó en Memorias anteriores, tuvo que habilitarse en el muelle de Levante para servir de complemento a la instalación que acabamos de analizar, practicándose en él la limpia de embarcaciones pequeñas que tenían prisa y no podían hacerlo en el otro por estar ya completo, no se ha efectuado operación alguna durante el primer ejercicio que se comprende en esta Memoria, y muy pocas en el segundo,

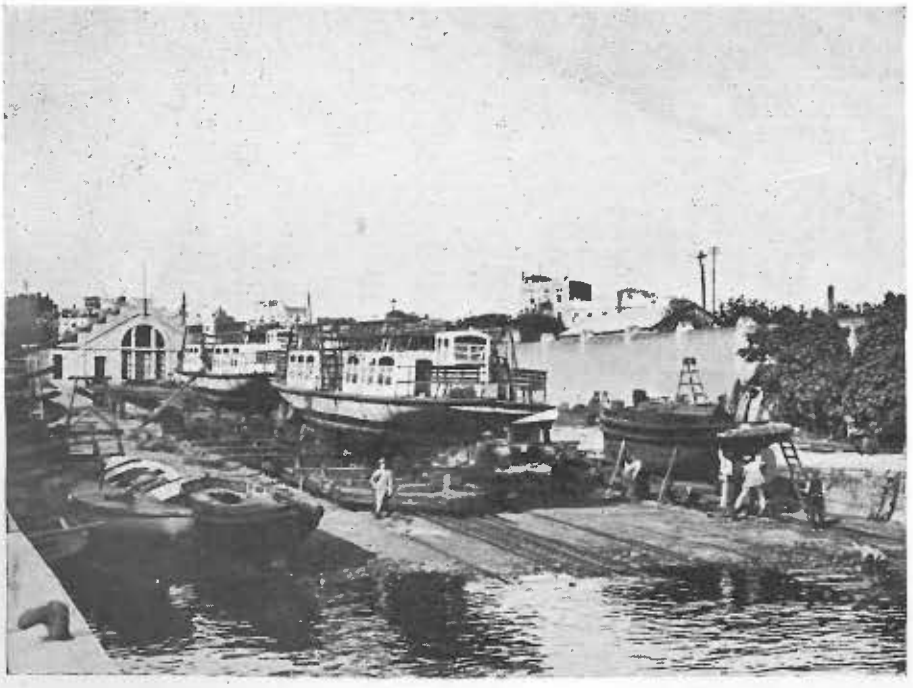


TRES GASOLINERAS DE LA COMPAÑÍA ARRENDATARIA DE TABACOS, EN EL CARRO GRANDE DEL VARADERO

EMBARCACIONES DE DIVERSA CLASE Y TONELAJE EN LOS DOS CARROS DEL VARADERO



VARADERO PÚBLICO, CON DOS CARROS, PARA LIMPIA Y REPARACIÓN DE PEQUEÑAS EMBARCACIONES



VARADERO PÚBLICO, CON DOS CARROS, PARA LIMPIA Y REPARACIÓN DE PEQUEÑAS EMBARCACIONES

cosa que se concibe, desde el momento que han sido en el Varadero general muy limitadas las épocas de una activa explotación, ya que por desgracia a causa de la crisis en el tráfico marítimo va desapareciendo la urgencia en el carenado.

Varadero para botes

Esta pequeña instalación planteada en el saliente de la zona del frente del muelle de Poniente, para la limpia y reparación de los botes, ha funcionado con bastante actividad, prestando muy buenos servicios a la gente de mar que ha de servirse de estas embarcaciones para el transporte de personas y otros servicios.

Año económico 1922-23

SERVICIO DE CARENADO

VARADERO PÚBLICO — CARRO GRANDE

Embarcaciones que lo han utilizado durante el año económico 1922-23

NOMBRE	Clase	Tonelaje	FECHA DE SUBIDA — Mes y dia	Estancia en Varadero — Dias	IMPORTES — Pesetas
Fomento n.º 2 . . .	Gánguil	72	30 Marzo 1922	10	874'20
Castellón	Laud	69	11 Abril	1	228'17
San José	id.	63	12 id.	2	226'47
Menorca	Pailebot	87	20 id.	2	282'27
Fe	id.	62	25 id.	3	337'65
San Antonio	Remolcador	34	10 id.	15	695'00
Siec	Balandro	50	29 id.	5	298'75
Villa de S. Antonio.	Pailebot	110	5 Mayo	1	248'25
Villa de Calella . .	id.	74	8 id.	1	186'55
Fomento	Remolcador	50	28 Abril	16	930'00
Dos Hermanas . . .	Pailebot	100	6 id.	2	312'50
Llobregat	id.	124	8 id.	2	306'80
Aurelia	Goleta	111	12 id.	2	319'82
Emelia	Pailebot	110	14 id.	2	371'00
Pacífico.	Vapor	163	24 id.	5	1,000'72
Miguel	id.	53	30 id.	1	184'97
Gloria	Balandro	82	5 Julio	8	641'70
Montjuich.	Vapor	96	13 id.	2	382'60
Hilaria	Balandra	55	15 id.	6	374'25
Trinidad Concepción.	Pailebot	83	21 id.	3	335'22
Antonieta	Laud	83	24 id.	2	272'97
Solgull.	Pailebot	165	26 id.	1	394'87
Antonio López . . .	Gasolinera	50	2 Agosto	2	228'75
Teodora	Pailebot	120	3 id.	19	2,469'00
Diligencia	Pailebot	142	22 id.	8	1,272'70
Freire n.º 4	Vapor	50	31 id.	1	178'75
Weyler n.º 9 . . .	id.	50	31 id.	1	178'75
Montseny	id.	73	2 Septiembre	3	382'47
Enrique.	Laud	67	5 id.	2	291'02
María del Pilar . .	Pailebot	141	7 id.	1	281'57
Ramón Freixas . . .	id.	236	11 id.	2	528'60
Sabanell	id.	182	14 id.	2	575'45
Cataluña	Remolcador	114	21 id.	1	314'55
Paulita	Pailebot	154	9 Octubre	3	498'20
Esperanza	Goleta	142	12 id.	2	379'95
Comercio	id.	83	17 id.	1	257'22
Auzonekoa	Vapor	273	18 id.	1	584'42

NOMBRE	Clase	Tonelaje	FECHA DE SUBIDA Mes y dia	Estancia en Varadero — Dias	IMPORTES — Pesetas
Montjuich.	Remolcador	96	24 Ocubre 1922	2	370'20
Llobregat	Pailebot	124	2 Noviembre	1	253'30
Estrella del Mar . .	Golcta	139	4 id.	2	374'77
María Laura. . . .	Pailebot	51	13 id.	1	160'32
Joaquina	Laud	60	15 id.	2	269'50
Alfredo Velasco. . .	Pailebot	229	18 id.	1	610'52
Los Amigos	id.	50	20 id.	1	148'75
Vivero n.° 75. . . .	Vivero	50	21 id.	4	261'25
Mariano Sanz . . .	Pailebot	152	27 id.	3	479'08
Joven Luisa	id.	86	30 id.	2	279'95
Anita Martínez. . .	Laud	79	4 Diciembre	1	194'42
Servol 2.°	id.	61	7 id.	2	272'57
Llec	Balandro	50	9 id.	12	571'25
San Genaro	Goleta	82	27 id.	1	209'15
Tamarit 2.°	Yate	50	28 id.	2	238'75
Fortunato	Bergantin Goleta	192	30 id.	2	447'40
San José	Laud	63	15 Enero 1923	1	179'22
Virgen del Remei . .	Pailebot	116	16 id.	2	337'70
Luciano.	Bergantin Goleta	300	20 id.	2	615'00
Tres Amigos. . . .	Laud	50	8 Febrero	2	228'75
Isabel	Polacra Goleta	99	12 id.	10	906'65
Urci	Pailebot	182	22 id.	3	557'65
León.	Vapor	99	28 id.	3	488'42
Extremadura. . . .	id. (casco)	93	3 Marzo	3	365'97
Los Amigos	Pailebot	161	6 id.	2	534'32
Número 3.	Pesquero	93	15 id.	2	296'22
Rosa Batiste. . . .	Balandro	52	23 id.	1	152'11
Emilia	Pailebot	58	16 id.	6	388'85
Valentín	id.	82	24 id.	3	332'15
TOTALES. . .		6,720			28,150'32

TOTAL DE EMBARCACIONES, 66

Año económico 1923-24

SERVICIO DE CARENADO

VARADERO PÚBLICO — CARRO GRANDE

Embarcaciones que lo han utilizado durante el año económico 1923-24

NOMBRE	Clase	Tonelaje	FECHA DE SUBIDA — Mes y dia	Estancia en Varadero — Dias	IMPORTES — Pesetas
Providencia	Pailebot	173	27 Marzo 1923	10	1,794'55
María del Naufragio.	id.	100	6 Abril	2	392'50
Menorca	id.	67	9 id.	3	347'52
Fomento n.º 2 . . .	Gánguil	72	12 id.	2	296'40
Vencedor	Pailebot	120	14 id.	5	592'00
Fulton	Vapor	50	26 id.	2	228'75
Progreso	Balandro	50	28 id.	4	271'25
C. 1	Vapor	50	1 Mayo	6	428'75
C. 2	id.	50	2 id.	5	378'75
C. 6	id.	50	2 id.	5	378'75
San Francisco . . .	Pailebot	70	28 id.	2	232'75
Martínez I	Laud	67	30 id.	2	281'02
Tamarit II	Balandra	50	1 Junio	1	188'75
San Genaro	Goleta	82	2 id.	2	305'65
Villa de Arenys . .	Pailebot	79	5 id.	1	204'42
Le Croisé.	Balandra	80	9 id.	1	190'00
Granada	Pailebot	234	19 id.	2	763'65
Manresa	Vapor	110	22 id.	1	313'25
Canigó.	Pailebot	94	25 id.	1	270'05
Anne Marie Madelaine.	Balandro	110	13 Julio	1	240'00
Lareño.	Pailebot	129	16 id.	2	358'55
Carmen Flores . . .	id.	196	18 id.	1	330'70
Trinidad Concepción.	id.	82	20 id.	1	209'15
Le Croisé.	Balandro	80	21 id.	1	190'00
Santa Filomena. . .	Goleta	97	24 id.	2	305'52
Nueva Rosalia B. .	Pailebot	135	25 id.	1	347'62
Porto Colom. . . .	id.	116	28 id.	2	337'70
La Fauvette. . . .	Goleta	231	31 id.	1	367'90
H. 3.	Gasolinera	50	2 Agosto	5	189'37
Juanita.	Pailebot	50	27 Julio	8	540'00
Fomento	Remolcador	50	7 Agosto	1	178'75
Sabanell	Pailebot	182	14 id.	2	448'95
Teresa.	Laud	98	16 id.	1	234'35
Mallorquín.	Pailebot	266	18 id.	1	588'35
Anne Marie Madelaine.	Balandro	110	20 id.	1	230'00
Ramón Freixas . . .	Pailebot	221	21 id.	2	508'34
Joven Paquito . . .	id.	56	23 id.	10	695'20
Cataluña	Remolcador	114	5 Septiembre	1	314'55

NOMBRE	Clase	Tonelaje	FECHA DE SUBIDA — Mes y dia	Estancia en Varadero — Dias	IMPORTES — Pesetas
Weyler n.º 9. . . .	Vapor pesquero	50	6 Septbre. 1923	1	178'75
M. Freire n.º 4 . . .	id.	50	6 id.	1	178'75
María del Carmen. .	Golondrina	22	7 id.	2	145'00
Laura	id.	22	7 id.	2	155'00
"C. 1"	Crucero	50	10 id.	2	228'75
Montseny	Remolcador	73	12 id.	1	236'47
Slec	Balandro	50	13 id.	3	278'75
Montjuich.	Remolcador	96	13 id.	6	764'20
Villa de Calella. . .	Pailebot	74	19 id.	5	408'55
María del Pilar. . .	id.	141	25 id.	2	367'07
Fauvette	Goleta	231	27 id.	1	385'22
María del Pilar. . .	Pailebot	141	29 id.	6	752'60
Vivero n.º 3	Vivero	50	28 id.	11	525'00
Comercio	Goleta	83	8 Octubre	1	257'22
"C. 5"	Vela	50	9 id.	2	238'75
Pedro Compte . . .	Pailebot	84	13 id.	2	265'30
Cataluña	Vapor	114	12 id.	2	425'05
Fomento n.º 2 . . .	Gánguil	72	15 id.	2	296'40
San Genaro	Goleta	82	17 id.	2	360'65
Enrique.	Laud	67	20 id.	2	291'02
Guiseppe Padre. . .	Goleta	63	27 id.	2	284'97
Servol 2.º.	Laud	61	5 Noviembre	1	211'57
Miguel	id.	62	13 id.	1	177'65
H. 3.	Gasolinera	50	23 id.	5	189'37
Granada	Pailebot	234	29 id.	2	753'65
Eduardo Weibel. . .	id.	288	3 Diciembre	1	612'80
Gregorio 5.º	id.	73	6 id.	1	236'47
H. 2.	Gasolinera	50	19 id.	2	114'37
H. 3.	id.	50	21 id.	3	139'27
Gregorio 4.º	Balandra	73	27 id.	2	249'72
Paulita	Pailebot	152	8 Enero 1924	2	397'20
Estrella del Mar . .	Goleta	139	14 id.	2	373'92
José Alberto	Pailebot	113	23 id.	2	422'72
María Giménez. . .	Balandra	79	25 id.	2	263'67
Valadares	Pailebot	99	9 Febrero	2	310'17
Trinidad Concepción.	id.	83	13 id.	1	200'72
Llobregat	id.	124	14 id.	1	263'30
C. 1.	Vapor	50	1 Marzo	3	144'37
Canarias	Remolcador	76	5 id.	2	318'70
Progreso	Balandra	50	8 id.	3	223'75
Virgen del Mar. . .	Pailebot	81	22 id.	1	207'58
Virgen del Mar. . .	id.	81	26 id.	1	95'75
H. 1.	Hidroplano	50	3 id.	24	362'50
TOTALES. . .		7,824			27,766'55

TOTAL DE EMBARCACIONES, 81

Año económico 1922-23

SERVICIO DE CARENADO :: VARADERO PÚBLICO

RELACIÓN, por meses, del número y tonelaje de las embarcaciones que han subido al Varadero durante el año económico 1922-23, 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 —
	Núm.	Toneladas	Ingresos — Pesetas	Núm.	Ingresos — Pesetas	Pesetas
Abril. . . . 1922.	6	387	2,643'76	20	1,024'50	3,668'26
Mayo. . . . id.	4	284	1,663'55	28	1,504'50	3,168'05
Junio. . . . id.	5	558	2,310'84	26	1,859'75	4,170'59
Julio. . . . id.	7	617	2,586'58	41	2,453'00	5,039'58
Agosto . . . id.	5	412	4,327'95	50	2,330'00	6,657'95
Septiembre. . id.	6	813	2,373'66	38	2,070'75	4,444'41
Octubre. . . id.	5	746	2,089'99	42	2,266'00	4,355'99
Noviembre. . id.	8	855	2,557'49	46	1,987'00	4,544'49
Diciembre. . id.	7	600	2,213'49	41	1,517'50	3,730'99
Enero. . . . 1923.	3	479	1,131'92	32	1,007'50	2,139'42
Febrero. . . id.	3	331	1,693'05	27	1,361'50	3,054'55
Marzo. . . . id.	7	638	2,558'04	20	701'25	3,259'29
TOTALES. . .	66	6,720	28,150'32	411	20,083'25	48,233'57

ESTADO DE INGRESOS Y GASTOS

Año económico	Ingresos — Pesetas	Gastos — Pesetas	Beneficios — Pesetas
1922-23	48,233'57	36,821'95	11,411'62

Año económico 1923-24

SERVICIO DE CARENADO :: VARADERO PÚBLICO

RELACIÓN, por meses, del número y tonelaje de las embarcaciones que han subido al Varadero durante el año económico 1923-24, 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	
Abril. . . . 1923.	7	652	3,922'97	24	1,228'00	5,150'97
Mayo. . . . id.	5	287	1,700'02	23	1,124'50	2,824'52
Junio. . . . id.	7	729	2,235'77	27	1,320'00	3,555'77
Julio. . . . id.	9	1,176	2,687'14	33	1,349'25	4,036'39
Agosto . . . id.	8	1,027	2,918'11	45	2,185'50	5,103'61
Septiembre. . id.	13	1,029	4,336'26	41	1,920'00	6,256'26
Octubre. . . id.	10	806	3,696'96	54	2,005'75	5,702'71
Noviembre. . id.	4	407	1,332'24	47	1,986'00	3,318'24
Diciembre. . id.	5	534	1,352'73	42	1,749'50	3,102'23
Enero. . . . 1924.	4	483	1,457'51	25	1,022'00	2,479'51
Febrero. . . id.	3	306	774'19	23	653'00	1,427'19
Marzo. . . . id.	6	388	1,352'65	31	1,179'75	2,532'40
TOTALES. . .	81	7,824	27,766'55	415	17,723'25	45,489'80

ESTADO DE INGRESOS Y GASTOS

Año económico	Ingresos — Pesetas	Gastos — Pesetas	Beneficios — Pesetas
1923-24	45,489'80	35,170'91	10,318'89

VARADERO PÚBLICO

ESTADO

DE LOS SERVICIOS EXTRAORDINARIOS PRESTADOS EN DIAS FESTIVOS O EN HORAS FUERA DE LA JORNADA DE LOS LABORABLES

DURANTE EL AÑO ECONÓMICO 1922-23

MESES	Servicios	Ingresos — Pesetas	Gastos — Pesetas	Beneficios = Pesetas
Marzo	1	80'00	10'26	69'74

DURANTE EL AÑO ECONÓMICO 1923-24

MESES	Servicios	Ingresos — Pesetas	Gastos — Pesetas	Beneficios — Pesetas
Octubre	1	80'00	21'74	58'26

RELACIÓN DE LAS EMBARCACIONES QUE HAN EFECTUADO REPARACIONES, TUMBANDO LA QUILLA

Año económico 1922-23

NINGUNA

Año económico 1923-24

FECHA		CLASE Y NOMBRE DE LA EMBARCACIÓN	Tonelaje	Ingresos — Pesetas
4 Mayo. . .	1923.	Barca "Dos Amigos"	39	75'00
29 Noviembre .	id.	Laud "Gaspar Balleri" . . .	39	112'50
10 Diciembre .	id.	Laud "Josefa Gómez". . . .	41	103'12
		TOTALES. . . .	119	290'62

SERVICIO DE CARENADO

VARADERO PARA BOTES EN EL MUELLE DE PONIENTE

AÑO ECONÓMICO 1922-23				AÑO ECONÓMICO 1923-24			
MESES		Número de embarcaciones	Cantidades recaudadas — Pesetas	MESES		Número de embarcaciones	Cantidades recaudadas — Pesetas
Abril. . .	1922.	55	118'00	Abril. . .	1923.	24	87'25
Mayo. . .	id.	50	145'15	Mayo. . .	id.	56	140'05
Junio. . .	id.	45	98'55	Junio. . .	id.	48	182'85
Julio . . .	id.	49	98'40	Julio . . .	id.	55	113'35
Agosto. . .	id.	52	69'70	Agosto. . .	id.	42	63,15
Septiembre.	id.	51	78'45	Septiembre.	id.	35	75'05
Octubre. .	id.	50	107'05	Octubre. .	id.	23	80'60
Noviembre .	id.	38	80'20	Noviembre .	id.	33	82'25
Diciembre .	id.	26	72'35	Diciembre .	id.	19	87'95
Enero. . .	1923.	16	68'65	Enero. . .	1924.	28	108'60
Febrero . .	id.	24	63'20	Febrero . .	id.	20	72,05
Marzo. . .	id.	35	123'35	Marzo. . .	id.	22	106'50
TOTALES. . .		491	1,123'05	TOTALES. . .		405	1,199'65

Carenado de las embarcaciones de propiedad de la Junta del Puerto

En los estados que preceden, donde se han relacionado las distintas unidades flotantes que han subido en el Dique o en los diversos Varaderos, no se han incluído las múltiples embarcaciones grandes y pequeñas y de forma variada que son propiedad de la Junta del Puerto y se han limpiado y reparado en dichas instalaciones de carenado y en otros sitios, durante los dos últimos ejercicios que se comprenden en esta Memoria; y como aquellas han sido en elevado número, no solo por las necesidades de la conservación de las obras y explotación de los servicios, sino por los rudos y penosos trabajos a que se ha sometido todo el material flotante a fín de llevar a cabo con rapidez la reparación de las averías en el rompeolas de Levante, juzgamos de suma conveniencia dar cuenta, por su órden, aunque sea de modo somero, de estos trabajos de carenado, a fín de que se puedan apreciar los esfuerzos realizados por esta Dirección, para habilitar y mantener en buen estado la multiplicidad de elementos flotantes que son necesarios para todos los trabajos de construcción, conservación y explotación encomendados a la misma; debiendo añadir que, en la reseña que vamos a hacer, no se incluyen los trabajos relativos a los botes de servicio, lanchas automóviles y pequeñas embarcaciones auxiliares, que se han limpiado y arregiado donde ha sido posible en las zonas de los muelles próximos a los talleres.

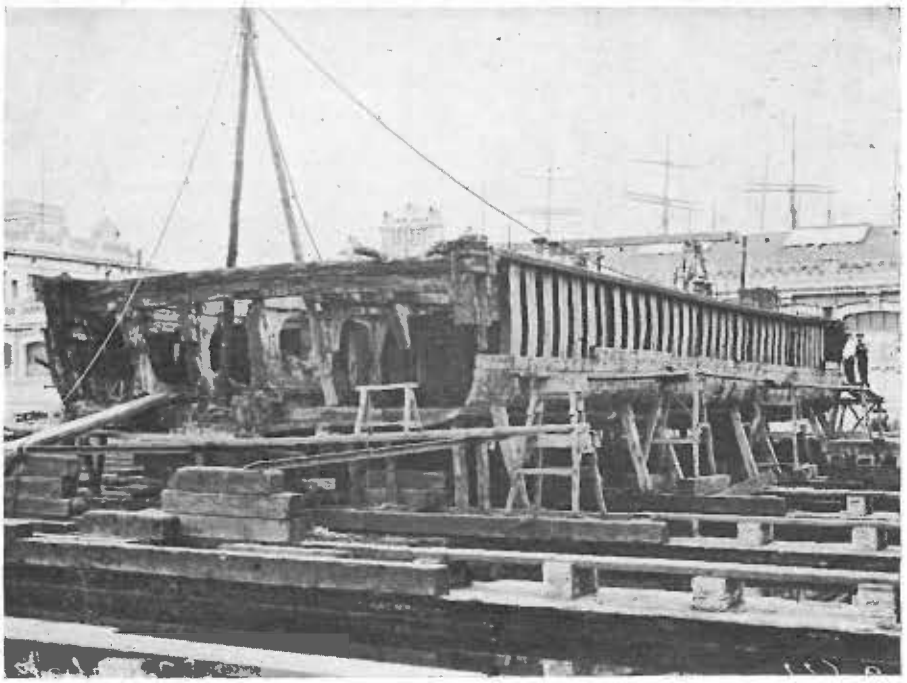
Utilizando el Dique flotante y los careneros

En 24 de abril de 1922 se subió en Dique y pasó al día siguiente a careneros, la barcaza grande núm. 5 que se había utilizado largo tiempo para lanza bloques durante los trabajos de la contrata de la prolongación del dique del Este; por el mal estado en que se hallaba hubo necesidad de hacer una seria reparación cambiando muchas cuadernas y tablazón del casco y todos los baos, piezas y tablas de la cubierta; salió de careneros y bajó del Dique el día 2 de noviembre del propio año para continuar los trabajos de detalle a flote, que acabaron en 18 de enero siguiente, fecha en que pasó a prestar servicio, quedando como nueva.

En 15 de mayo, volvió a subir en Dique el gánguil "Pia" una vez habilitado perfectamente para tal objeto, a fín de arreglar pequeños detalles de las compuertas; bajó al día siguiente para prestar servicio en seguida en el tren de dragado.

En 9 de junio subió en Dique el Barco bomba "Llobregat", para limpiar, rascar y pintar el casco y hacer peqeñas reparaciones en las rejillas, bajando listo al día siguiente por la tarde.

El 19 del propio mes se subió el vapor "Setantí", también para limpiar fondos y arreglar las rejillas, saliendo el día 20.



REPARACIÓN DEL CASCO DE LA CÁBRIA "TERESA" DE 50 TONELADAS

REPARACIÓN DEL CASCO DE LA CÁBRIA "TERESA" DE 50 TONELADAS

En 19 del venidero julio se subió en Dique la cabria de 80 toneladas para limpiar, pintar y hacer pequeñas reparaciones en el casco, a fín de terminar con éxito la campaña de la colocación de los grandes bloques en la restinga exterior del rompeolas; se la cambiaron algunas planchas con rapidez y bajó el día 21 por la mañana.

En 29 del mismo mes, subió al Dique y pasó a careneros el gánguil "Pia" que se fué a pique el 27 anterior por la noche, por abordaje del vapor "Triana", según hemos referido varias veces en páginas anteriores; hecha la necesaria reparación sin pérdida de tiempo, bajó el 29 de agosto, quedando listo para el trabajo el día 4 de septiembre.

En 19 del mismo septiembre subió otra vez en Dique el barco bomba "Llobregat", para bajar el día siguiente después de limpiar fondos y las calderas; y en 28 del propio mes se practicaron iguales operaciones y pequeños trabajos de reparación en el otro barco "Besós", saliendo también el día siguiente 29.

En 10 de octubre a primera hora y después de haber practicado en días anteriores pequeñas reparaciones a flote, subió en Dique el vapor "Setantí", pasando a careneros donde se limpió, rascó, picó y pintó y se hicieron algunos trabajos en el casco y maquinaria, bajando el día 14 siguiente.

En 25 del mismo octubre subió en Dique la cabria "Teresa' de 50 toneladas y pasó a careneros para hacerle algunas reparaciones urgentes en el casco y bajar cuanto antes; pero al quedar ya en seco encima del Dique y luego al estar en careneros, se vió claramente que las averías que tenía eran muy difíciles de arreglar y que no había más remedio que ir a una reparación total del casco que estaba ya en muy malas condiciones de flotación; a tal objeto y para situarla mejor, en 3 de noviembre se sacó de careneros y se volvió a colocar en seguida un poco más al Norte y cerca de los talleres, donde había estado la barcaza núm. 5 que bajó el día anterior. Ha sido tal la reforma practicada en todos los elementos de dicha cabria, que actualmente continuan todavía los trabajos; han sido también muchas las dificultades que hemos tenido que vencer para encontrar las piezas de roble y de pino apropiadas para los elementos del casco, no obstante, creemos que después de esta reparación saldrá el aparato flotante completamente transformado, y por decirlo así, nuevo. Las fotografías que se acompañan, tomadas en varias ocasiones durante los trabajos, dan buena idea de la labor realizada para la reparación del casco de esta cabria.

En 17 de enero de 1923 por la mañana, después de haber realizado a flote algunas reparaciones en sus elementos componentes, subió en Dique el barco bomba "Llobregat"; pasó por la tarde a careneros y previos los trabajos necesarios para la limpia de fondos y arreglo del casco, salió y bajó el día 5 de febrero, terminando a flote la reparación y arreglo hasta el 10 siguiente.

En 2 de febrero se subió en Dique la barcaza grande núm. 4, después

de unos días de reparación a flote, para limpiar fondos y practicar pequeños trabajos en su casco; bajó el día 5 siguiente para continuar la reparación otra vez a flote en sus últimos detalles y darla al servicio, previas las necesarias pruebas, en el día 9 del propio mes.

En 13 del mismo febrero se empezaron los trabajos para el arreglo de la barcaza núm. 6, primero a flote para luego subir el día 22 en Dique y pasar a careneros, donde se hizo un recorrido en los fondos y en la popa porque tenía algunas vías de agua; una vez arreglada, salió y bajó el 6 de marzo, a fin de continuar en el agua los trabajos de construcción de la cama necesaria para colocarle una grúa de vapor en la zona de la popa en disposición de llevar a cabo ciertas operaciones de extracción y depósito de materiales.

En 23 de febrero, después de dos días de reparación a flote, subió en Dique y pasó a careneros el barco bomba "Besós"; una vez en secó se limpiaron los fondos y se hizo un repaso en la maquinaria; salió de careneros y bajó del Dique el 7 de marzo continuando por unos días la reparación en el agua, hasta poder prestar servicio.

El 22 de marzo, por la tarde, subió en Dique el vapor "Setantí" para limpiar fondos y arreglar las rejillas; bajó el 24 para acabar algunos detalles y prestar servicio el 27.

En 6 de junio se subió la cabria de 80 toneladas para limpiar, rascar y pintar, aprovechando el relativo paro en los servicios públicos y en las obras a causa de la huelga en el ramo de transportes; hechos los oportunos trabajos, bajó el día siguiente y se continuaron a flote las ligeras reparaciones de que debía ser objeto.

El 16 del siguiente julio, por la mañana, subió en Dique el barco bomba "Llobregat" que limpió fondos; bajó el mismo día y al siguiente se subió el "Besós" para hacer lo mismo, pues los dos estaban ya muy sucios, bajando también el propio día 17.

En 2 de agosto se subió otra vez la cabria de 80 toneladas y pasó a careneros para limpiar fondos y practicar pequeñas reparaciones en el casco y en la maquinaria y caldera; salió y bajó el día 4 para terminar a flote el arreglo de la caldera que ya estaba en malas condiciones por el activo servicio a que se la venía sometiendo; se acabaron los trabajos con toda actividad el día 8 siguiente, y el 9 ya prestó servicio por ser muy conveniente la colocación de bloques en la restinga exterior del rompeolas.

En 19 de octubre entró en Dique la barcaza núm. 6 para pequeñas reparaciones en su casco, pasó en seguida a careneros para bajar en el 29 siguiente; días después, se pensaba subir la otra barcaza núm. 1 a fin de hacer un ligero repaso en sus fondos, pero por estar ocupados los careneros, se dejó para más adelante.

Finalmente, en 31 del pasado marzo subió el barco bomba "Besós" para limpiar y hacer pequeñas reparaciones en su casco y rejillas, bajando limpio y arreglado el 2 de abril a primera hora.

Al acabar el ejercicio o año económico pasado, queda en careneros solo la cabria "Teresa", esperando botarla dentro de unos días después de terminar el calafateo de los fondos y poner algunas piezas que faltan en la obra muerta.

En el carro grande del Varadero

En 18 de abril de 1922 se subió el gánguil metálico núm. 3 para limpiar y hacer una pequeña reparación, bajando el día siguiente una vez arreglado.

En 1.° de agosto de 1923 entró el vapor "Setantí" para limpiar fondos porque estaba ya muy sucio, y bajó el mismo día.

En 29 de febrero último subió otra vez el "Setantí" para limpiar fondos y hacer ligeras reparaciones, bajó el propio día por la tarde, y a flote se continuaron los trabajos para limpiar, sacar en tierra y reparar la caldera y arreglar toda la maquinaria, porque a causa del penoso servicio que venía prestando desde algún tiempo, hacía falta un repaso general; efectuados los necesarios trabajos pudo ya reanudar el servicio el día 22 de marzo.

En el carro pequeño

En 31 de mayo de 1922 se subió el vaporcito remolcador "Ligera" para limpiar fondos y arreglar la maquinaria, bajando el 6 de junio.

En 27 del propio junio, subió la embarcación motobomba, también para limpiar fondos y hacer ligeras reparaciones en su casco, bajando el día siguiente.

En 17 de octubre, después de haber dejado el servicio desde el día 14, subió al Varadero otra vez la "Ligera" para limpiar fondos y quitar el eje; bajó el día 21; estando a flote se arreglaron en el taller varias piezas importantes de la maquinaria que estaban en malas condiciones por el rudo y activo servicio que venía prestando en el remolque de embarcaciones; volvió a subir el día 27, para bajar el 28 por la tarde y ponerse en funciones el día 3 del siguiente noviembre.

En 5 de mayo de 1923, subió otra vez este remolcador "Ligera" en el carro pequeño con objeto de limpiar fondos y hacer algunas reparaciones en su casco; bajó el día 11 y prestó servicio el 12.

En 31 de agosto, volvió a subir para arreglar el eje que se había roto, bajando el día 4 de septiembre para quedar en seguida lista.

En 26 de octubre entró el nuevo buque algibe automóvil "Neptuno" para arreglar algunos detalles en su casco, bajando el día siguiente.

En 4 de diciembre, subió la "Ligera" para repasar la maquinaria y hacer la limpia y recorrido general en el casco; pero al ver el mal estado de la mayoría de los elementos que la integran, se bajó el día 7 para seguir

a flote los trabajos necesarios de levantar su máquina y caldera y pasarlas al taller para su reparación y reforma completa, subiendo luego el casco al muelle de Cataluña, para colocarlo en el nuevo cobertizo a fín de reforzarlo y cambiar todas las piezas que era menester, hasta dejarlo en las mejores condiciones para el servicio que presta.

En 14 de diciembre subió en el carro pequeño el nuevo algibe "Neptuno" para quitar la hélice que se había roto y taponar el paso del eje, bajando el 17 siguiente; y más tarde, en 1.° de febrero pasado, volvió a subir a fín de colocarle la hélice nueva, saliendo al día siguiente para prestar su servicio, que tuvo poco después que suspender al objeto de arreglar una avería en una pieza del motor, que, una vez arreglada, se reprodujo por otro lado y tuvo que volverse a reparar, quedando al fín perfectamente.

Sobre los muelles de Cataluña y Nuevo

En 8 de abril de 1922 se subió con la cabria de 80 toneladas y se colocó en el muelle de Cataluña, la lancha de bloques núm. 4, llamada de *gaviete*, para su limpia y hacer pequeñas reparaciones; bajó el 20 siguiente, pero al cargarla con un bloque de 60 toneladas se vió que hacía un poco de agua por la quilla porque estaba rota, y se dejó fuera de servicio a fin de arreglarla cuanto antes fuera posible; lo que se empezó a efectuar el día 25, cambiándole parte de la quilla y bajando bien arreglada en 15 de mayo.

En 2 de mayo se subió el gánguil núm. 2 al muelle Nuevo para limpiar fondos, rascar y pintar y hacer pequeñas reparaciones en el casco y compuertas, incluso se le quitó el timón como al núm. 1 por estorbar para la navegación corriente dentro del puerto; bajó el 23 del propio mes, procediendo en seguida al lastrado con arena a fín de dejarlo listo y dispuesto para prestar su servicio.

En 12 de octubre se colocó la lancha núm. 1 de cubierta plana sobre el muelle de Cataluña para limpiar fondos y hacerle un recorrido general con algunas reparaciones en la tablazón; bajó arreglada el 6 de noviembre, subiendo el mismo día otra vez la lancha núm. 4 de gaviete para practicar en ella pequeñas reparaciones y bajar el día 15 siguiente perfectamente arreglada.

En 1.° de diciembre se colocó sobre el muelle la lancha núm. 3 para limpiar y hacer un repaso en los fondos y cubierta, quedando lista el 24 y bajando el 30 siguiente.

En 22 de marzo de 1923 se subió la lancha núm. 2 de bloques a fín de hacerle una reparación general; al ir quitando la tablazón mala del forro se vió que tenía bastantes cuadernas y piezas resistentes muy averiadas, siendo preciso cambiarlas para reforzar la embarcación; además se le volvió a poner, para mejor defensa, el forro de zinc y cartón embreado que se le había quitado tiempo atrás, y como teníamos otros trabajos de esta

clase más urgentes en la barcaza núm. 6 y en el nuevo barco algibe, no se puso a flote hasta el 4 de junio.

En 9 de abril se colocó sobre el muelle Nuevo el gánguil metálico número 3 para limpiar fondos, rascar y pintar, hacer pequeñas reparaciones en el casco y compuertas y cambiar la cubierta metálica que estaba averiada por otra de madera, bajando el día 19 de mayo muy bien arreglado, para luego a flote hacerle un enlucido interior de cemento y lastrarlo debidamente.

El mismo día 19 de mayo por la tarde subió el otro gánguil metálico número 1 al objeto de limpiar y hacer ligeras reparaciones en su casco, bajando el 7 de junio para continuar durante unos días los trabajos a flote.

En 3 de julio, después de unos días de practicar trabajos a flote rascando y pintando la parte de fuera del agua y arreglar la cubierta, se subió el gánguil núm. 2 al mismo muelle Nuevo, para acabar de limpiar los fondos y hacer pequeñas reparaciones en el casco, bajando el 17 del propio mes, para ir a prestar servicio de transporte de tierras, con la idea de efectuar más adelante una buena reparación en las compuertas y parte baja de las cántaras.

En 28 de agosto por la tarde se subió al mismo muelle Nuevo la lancha de cubierta plana llamada "Neptuno" porque hacía agua; después de limpia y reconocida, se llevó a cabo solo la necesaria reparación para que se mantenga a flote, se le quitaron los flejes de hierro que tenía en la cubierta y se bajó el 18 de septiembre, subiendo en seguida la otra lancha igual "Tritón"; ésta se limpió y rascó bien, se arregló un poco el casco y se bajó en 27 del propio mes, subiendo entonces la lancha núm. 1 de cubierta plana; una vez limpia de fondos, se arregló el casco y la cubierta que se hallaban en bastante mal estado y se echó al agua en 12 de octubre.

En 18 de diciembre siguiente se puso sobre el muelle la lancha de bloques núm. 3, de fondo, para limpiarla bien, ponerle forro de zinc y bajarla perfectamente arreglada el día 10 de enero de 1924.

En 31 de diciembre se subió también en el muelle de Cataluña el casco del vaporcito "Ligera" para reformarlo y reforzarlo por completo, dentro del cobertizo auxiliar del taller de carpintería, según ya se ha dicho en páginas anteriores, continuando esta reparación al acabar el ejercicio.

Finalmente, en 7 de enero se colocó sobre el muelle de Cataluña la lancha del motobomba a fín de reparar el casco, cambiándole algunas tablas, y hacer un recorrido general, bajando el 4 de febrero para pasar a su fondeadero en espera de prestar servicio.

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

Todos estos servicios públicos quedan comprendidos en el capítulo 2.° de la sección 3.ª del presupuesto general que es la que está afecta a la explotación; si bien todos ellos tienen relativa importancia, tratándose de un centro marítimo como el nuestro, los dos primeros la poseen de un modo excepcional y a ello hay que dedicar sumo cuidado y atención si se quiere que produzcan los debidos beneficios al Comercio y a la Navegación y se obtengan los necesarios ingresos para la Junta.

En el curso del período de los dos ejercicios que abarcamos en esta Memoria, no han dejado de funcionar todos estos servicios más que durante los contados días de la huelga del año pasado, y aún solo algunos de ellos por sus relaciones con el ramo de transportes; en cambio, debemos hacer constar que hemos tenido en los de cabrias y grúas verdaderas épocas de mucha intensidad, durante las cuales ha sido preciso prestar mucha atención para llevarlos a cabo y no descuidar los trabajos urgentes e indispensables de las obras de reparación del rompeolas.

La mayor prueba de que hemos logrado harmonizar ambos intereses, es que los trabajos de reparación del rompeolas se han realizado con el mayor éxito, y que los servicios públicos exigidos por el Comercio y la Navegación no han dado motivo a la menor protesta, antes al contrario.

Servicio de aguada, remolques y extinción de incendios

A estos servicios, que revisten también en nuestro puerto gran importancia, se les ha de conceder mucha atención si se quiere que reporten al Comercio y a la Navegación los beneficios para que han sido creados.

Durante el bienio que analizamos se ha mejorado notablemente el de aguada por las reformas y ampliaciones que hemos hecho en la red de tuberías que se desarrollan por todos los muelles, de suerte que en la actualidad puede facilitarse agua a presión y con relativa comodidad a todos los buques anclados y a las construcciones existentes dentro de la zona marítima del puerto, disponiendo, al efecto esta Dirección del personal necesario para este servicio.

Los remolques, que se reducen a traslados por lo general de embarcaciones dentro de las dársenas, se llevan a cabo con los vapores bombas y demás buques afectos a los distintos servicios en explotación a cargo de esta Dirección, cooperando a los que ha de prestar la Sociedad de remolcadores existentes en este puerto para tal objeto, siempre que no sean obstáculo para el buen éxito de aquellos otros servicios y para la marcha

de las obras en construcción; en circunstancias particulares y mediante determinados requisitos, salen también nuestros remolcadores fuera del puerto.

Es preciso, asimismo, dedicar suma atención por su índole especial al servicio de extinción de incendios, que se practica con las dos brigadas de tierra y de mar; ambas se hallan siempre de retén; la primera está formada por el personal adecuado y en número suficiente de individuos, y posee varios carros, un automóvil y los elementos necesarios, y la segunda la componen los referidos barcos bombas con su personal y medios especiales que son menester; en el curso de los dos años últimos y como ya veremos en páginas sucesivas, han sido muchos y algunos de entidad, los siniestros que han tenido lugar dentro del puerto.

Personal afecto a los servicios de explotación y vigilancia

En la sección 4.ª y última del presupuesto anual para la conservación ordinaria y extraordinaria de las obras y la explotación de los distintos servicios comerciales, va comprendido parte del personal afecto a algunos de éstos últimos y a la vigilancia dentro de la zona marítima de los muelles.

Nada de particular ha ocurrido en el curso del bienio pasado en la prestación de estos servicios; se han llevado a cabo con la debida regularidad y no han sufrido variación alguna desde las que tuvieron lugar tiempo atrás y que se reseñaron oportunamente en la pasada Memoria.

Como necesario y útil complemento de cuanto hemos expuesto, aunque con la posible brevedad, respecto de la explotación de todos estos servicios tarifados, se insertan a continuación varios estados en los que se consignan los ingresos obtenidos y los gastos habidos anualmente durante los dos últimos ejercicios que se comprenden en esta Memoria. Se acompañan también las relaciones de las toneladas de mercancías cargadas y descargadas en las vías férreas del puerto mediante la explotación que, según convenio con la Junta, sigue efectuando la Compañía de Madrid a Zaragoza y a Alicante, y 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 dos estaciones de la Compañía, para comodidad del tráfico de ésta; debiendo consignar que, en sesión de 10 de octubre de 1923, previa propuesta del que subscribe y después de las oportunas gestiones, se acordó entre la Junta y la Compañía citada, aumentar las canti-

dades que en concepto de canon venía satisfaciendo la segunda, por medio de las siguientes bases adicionales al artículo 4.° del contrato existente.

"1.ª Aumentar en un 15 por 100 la participación de la Junta estable-"cida por el artículo 4.° del contrato, en el canon de 0'25 pesetas por tone-"lada de mercancía cargada o descargada, mientras la Compañía perciba "del público aquel mismo recargo sobre las tarifas."

"2.ª Aumentar en un 50 por 100 el peaje de 0'20 pesetas por vagón "cargado que establece el artículo 19 del contrato, y el de 0'10 pesetas por "vagón vacío convenido en 1913, fijando dichas remuneraciones en 0'30 "y 0'15 pesetas, respectivamente."

"3.ª Que estos aumentos de remuneración empiecen a regir en 6 de "agosto de 1923, fecha en que vienen cerrándose los ejercicios."

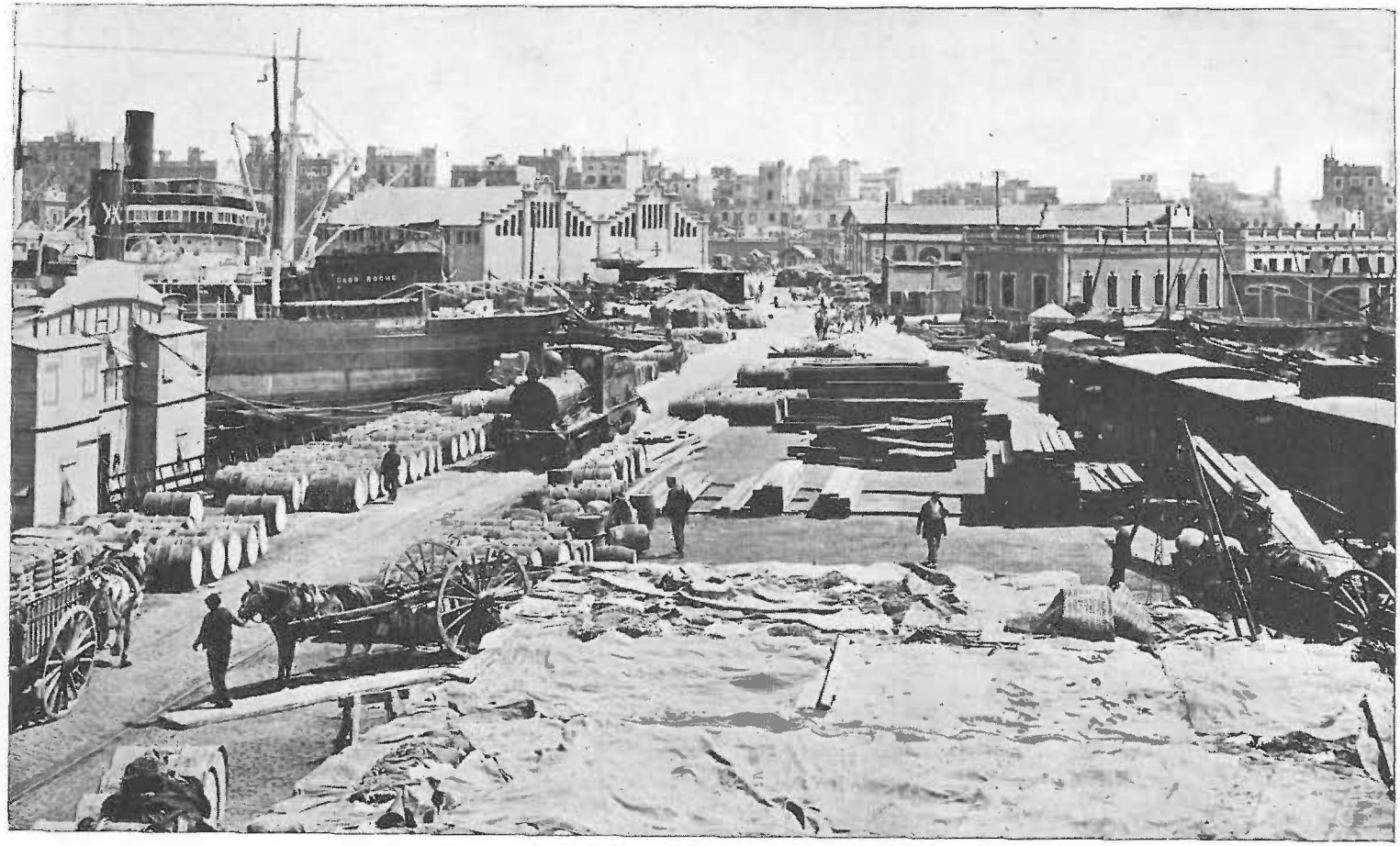
"4.ª Que si se autoriza a las Compañías a percibir del público un "nuevo aumento de tarifas sobre el 15 por 100 actual, del que pudieran "disponer libremente y después de compensados completamente los anti-"cipos actuales para el personal, sería aplicado aquél nuevo aumento a la "participación en el peaje de 0'25 pesetas por tonelada."

"5.ª Aprobadas que sean estas condiciones por la Junta de Obras del "Puerto y por el Consejo de Madrid a Zaragoza y a Alicante, podrían "hacerse constar en un artículo adicional al contrato vigente."

Por último, como final obligado de esta Memoria, presentamos la relación de los gastos mensuales y totales habidos, durante los años económicos anteriores, en la conservación de las obras y explotación de los servicios, consignando, además, la fecha de la aprobación de los presupuestos y la economía obtenida; y acompañamos también el resumen general de gastos por el concepto de las obras a cargo de esta Dirección en cada uno de dichos años, comprendiendo: los gastos de personal y materiales de esta Dirección, los eventuales para la inspección y vigilancia de las obras nuevas, los que han originado éstas y los de conservación y explotación. Todas estas cantidades son datos por demás elocuentes para el que quiera darse perfecta cuenta de la marcha de las obras y del progreso del puerto.

MUELLE DE BOSCH Y ALSINA (ANTES DE LA MURALLA)

MUELLE DE BOSCH Y ALSINA Y PASEO DE COLÓN



MUELLES DE PESCADORES Y DEL REBAJO

SERVICIOS PUBLICOS DIVERSOS

CABRIAS

AÑOS	Ingresos — Pesetas	Gastos — Pesetas	Beneficios — Pesetas
1922-1923.	43,483'20	23,160'81	20,322'39
1923-1924.	36,825'26	24,869'17	11,956'09

GRÚAS HIDRÁULICAS Y DE VAPOR

AÑOS	Ingresos — Pesetas	Gastos — Pesetas	Beneficios — Pesetas
1922-1923.	51,292'50	58,270'41	— 6,977'91
1923-1924.	23,102'50	53,043'04	— 29,940'54

GRÚAS ELÉCTRICAS Y PUENTES-GRÚAS

AÑOS	Ingresos — Pesetas	Gastos — Pesetas	Beneficios — Pesetas
1922-1923.	160,592'50	66,994'82	93,597'68
1923-1924.	134,613'00	63,757'77	70,855'23

GRÚAS DE MANO

AÑOS	Ingresos — Pesetas	Gastos — Pesetas	Beneficios — Pesetas
1922-1923.	11,635'00	3,296'13	8,338'87
1923-1924.	11,886'00	3,401'50	8,484'50

PUENTES-BÁSCULAS

AÑOS	Ingresos — Pesetas	Gastos — Pesetas	Beneficios — Pesetas
1922-1923.	39,342'20	29,531'90	9,810'30
1923-1924.	36,411'10	32,305'56	4,105'54

RETRETES PÚBLICOS Y DE PAGO

AÑOS	Ingresos — Pesetas	Gastos — Pesetas	Beneficios — Pesetas
1922-1923.	2,103'10	272'27	1,830'83
1923-1924.	1,932'10	219'65	1,712'45

AGUADA A EMBARCACIONES Y A PARTICULARES

AÑOS	Ingresos — Pesetas	Gastos — Pesetas	Beneficios — Pesetas
1922-1923.	122,966'30	54,042'84	68,923'46
1923-1924.	123,148'15	57,731'65	65,416'50

ALUMBRADO ELÉCTRICO Y VIGILANCIA EXTRAORDINARIA

AÑOS	Ingresos — Pesetas	Gastos — Pesetas	Beneficios Pesetas
1922-1923.	480'50	255'00	225'50
1923-1924.	357'50	177'00	180'50

Años 1921 y 1922

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.

AÑOS	MESES	KILOGRAMOS CARGADOS Y DESCARGADOS
1921	Agosto del 6 al 31	23.509,195
id.	Septiembre	35.732,043
id.	Octubre	32.073,074
id.	Noviembre	27.282,117
id.	Diciembre	36.308,704
1922	Enero	35.451,587
id.	Febrero	27.259,342
id.	Marzo	32.388,384
id.	Abril	28.604,299
id.	Mayo	32.831,349
id.	Junio	38.113,837
id.	Julio	36.190,874
id.	Agosto del 1 al 5	7.548,348
	TOTAL	393.293,153

DISTRIBUCIÓN SEGÚN EL CONVENIO

Toneladas de 1000 kilogramos	Precio por tonelada correspondiente		Cantidades parciales correspondientes	
	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
293,293'153	0'25	—	73,323'25	—
393,293'153			84,823'25	13,500'00

Suma total que corresponde a la Junta del Puerto.—84,823'25 pesetas

Años 1921 y 1922

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.

AÑOS	MESES	Número de vagones cargados	Tarifa por vagón — Pesetas	IMPORTES — Pesetas
1921	Agosto.	5,119	0'20	1,023'80
id.	Septiembre	6,203	0'20	1,240'60
id.	Octubre	6,407	0'20	1,281'40
id.	Noviembre.	5,970	0'20	1,194'00
id.	Diciembre.	6,277	0'20	1,255'40
1922	Enero	5,823	0'20	1,164'60
id.	Febrero.	5,820	0'20	1,164'00
id.	Marzo	6,511	0'20	1,302'20
id.	Abril.	6,737	0'20	1,347'40
id.	Mayo.	6,857	0'20	1,371'40
id.	Junio.	5,301	0'20	1,060'20
id.	Julio.	5,740	0'20	1,148'00
		72,765		14,553'00

Asciende a la cantidad expresada de 14,553'00 pesetas

Años 1921 y 1922

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.

AÑOS	MESES	Número de vagones vacíos	Tarifa por vagón — Pesetas	IMPORTES — Pesetas
1921	Agosto.	1,474	0'10	147'40
id.	Septiembre	1,562	0'10	156'20
id.	Octubre	1,418	0'10	141'80
id.	Noviembre.	1,308	0'10	130'80
id.	Diciembre.	1,346	0'10	134'60
1922	Enero	1,993	0'10	199'30
id.	Febrero.	2,249	0'10	224'90
id.	Marzo	1,818	0'10	181'80
id.	Abril.	2,153	0'10	215'30
id.	Mayo.	3,327	0'10	332'70
id.	Junio.	2,411	0'10	241'10
id.	Julio.	1,793	0'10	179'30
		22,852		2,285'20

Asciende a la expresada cantidad de 2,285'20 pesetas

Años 1922 y 1923

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.

AÑOS	MESES	KILOGRAMOS CARGADOS Y DESCARGADOS
1922	Agosto del 6 al 31	28.442,670
id.	Septiembre	43.108,384
id.	Octubre	26.140,374
id.	Noviembre	39.991,880
id.	Diciembre	38.004,888
1923	Enero	37.734,219
id.	Febrero	33.340,476
id.	Marzo	35.302,114
id.	Abril	36.136,785
id.	Mayo	26.848,249
id.	Junio	26.438,827
id.	Julio	27.914,225
id.	Agosto del 1 al 5	7.238,845
	TOTAL	406.641,936

DISTRIBUCIÓN SEGÚN EL CONVENIO

Toneladas de 1000 kilogramos	Precio por tonelada correspondiente		Cantidades parciales correspondientes	
	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
306,641'936	0'25	—	76,660'48	—
406,641'936			88,160'48	13,500'00

Suma total que corresponde a la Junta del Puerto.—88,160'48 pesetas

Años 1922 y 1923

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.

AÑOS	MESES	Número de vagones cargados	Tarifa por vagón — Pesetas	IMPORTES — Pesetas
1922	Agosto.	5,846	0'20	1,169'20
id.	Septiembre	5,580	0'20	1,116'00
id.	Octubre	6,574	0'20	1,314'80
id.	Noviembre.	6,823	0'20	1,364'60
id.	Diciembre.	8,100	0'20	1,620'00
1923	Enero	6,468	0'20	1,293'60
id.	Febrero.	6,331	0'20	1,266'20
id.	Marzo	6,744	0'20	1,348'80
id.	Abril.	7,358	0'20	1,471'60
id.	Mayo.	5,651	0'20	1,130'20
id.	Junio.	6,259	0'20	1,251'80
id.	Julio.	5,343	0'20	1,068'60
		77,077		15,415'40

Asciende a la cantidad expresada de 15,415'40 pesetas

Años 1922 y 1923

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.

AÑOS	MESES	Número de vagones vacíos	Tarifa por vagón — Pesetas	IMPORTES — Pesetas
1922	Agosto.	2,372	0'10	237'20
id.	Septiembre	1,823	0'10	182'30
id.	Octubre	1,444	0'10	144'40
id.	Noviembre.	1,900	0'10	190'00
id.	Diciembre.	2,771	0'10	277'10
1923	Enero	3,502	0'10	350'20
id.	Febrero.	2,680	0'10	268'00
id.	Marzo	2,475	0'10	247'50
id.	Abril.	2,932	0'10	293'20
id.	Mayo.	2,431	0'10	243'10
id.	Junio.	1,991	0'10	199'10
id.	Julio.	1,742	0'10	174'20
		28,663		2,806'30

Asciende a la expresada cantidad de 2,806'30 pesetas

Año económico 1922-23

RELACIÓN DE LAS CANTIDADES GASTADAS MENSUALMENTE CON CARGO AL PRESUPUESTO DE CONSERVACIÓN DE LAS OBRAS, EXPLOTACIÓN DE LOS SERVICIOS, ETC.

MESES	CANTIDADES GASTADAS		TOTALES
	JORNALES — Pesetas	MATERIALES — Pesetas	— Pesetas
Abril.	151,188'80	53,944'80	205,133'60
Mayo.	159,466'91	73,952'59	233,419'50
Junio.	165,148'07	76,972'43	242,120'50
Julio.	161,611'65	63,809'54	225,421'19
Agosto.	162,393'36	52,116'24	214,509'60
Septiembre	168,339'49	91,551'17	259,890'66
Octubre	163,199'90	170,715'90	333,915'80
Noviembre.	162,672'14	110,060'34	272,732'48
Diciembre.	175,636'15	92,850'67	268,486'82
Enero	164,515'60	88,823'42	253,339'02
Febrero.	147,514'10	59,569'05	207,083'15
1923 Marzo	172,984'44	124,673'21	297,657'65
SUMAS. . . .	1.954,670'71	1.059,039'36	3.013,709'97
	685014,14	273065,68	958079,82

Presupuesto general aprobado por R. O. de 27 abril de 1922.	3.264,525'00 Ptas.
Cantidad empleada durante el ejercicio 1922-23 . . .	3.013,709'97 id.
Economía obtenida.	*250,815'03 Ptas.*

NOTA.—Por R. O. de 27 de abril de 1922 se aprueba el Plan anual, y también el presupuesto general de conservación y explotación en dos partidas: una para la conservación, de 2.349,100'14 ptas., y otra para la explotación, de 915,424'86 pesetas, en total, 3.264,525'00 pesetas, que era la cifra del presupuesto presentado.

Año económico 1923-24

RELACIÓN DE LAS CANTIDADES GASTADAS MENSUALMENTE CON CARGO AL PRESUPUESTO DE CONSERVACIÓN DE LAS OBRAS, EXPLOTACIÓN DE LOS SERVICIOS, ETC.

MESES	CANTIDADES GASTADAS		TOTALES
	JORNALES	MATERIALES	
	Pesetas	Pesetas	Pesetas
Abril	159,368'76	65,627'33	224,996'09
Mayo	160,113'03	33,212'00	193,325'03
Junio	160,449'70	23,169'11	183,618'81
Julio	145,439'93	106,588'53	252,028'46
Agosto	172,264'21	97,890'46	270,154'67
Septiembre	174,007'78	51,497'79	225,505'57
Octubre	174,462'61	81,897'05	256,359'66
Noviembre	166,890'77	95,737'37	262,628'14
Diciembre	179,931'64	93,441'77	273,373'41
Enero	169,027'70	121,720'57	290,748'27
Febrero	176,033'02	57,278'38	233,311'40
Marzo	184,449'03	91,004'39	275,453,42
SUMAS	2.022,438'18	919,064'75	2.941,502'93

Presupuesto general aprobado por R. O. de 23 mayo de 1923	3.350,698'52 Ptas.
Cantidad empleada durante el ejercicio 1923-24	2.941,502'93 id.
Economía obtenida	*409,195'59 Ptas.*

NOTAS.—Por R. O. de 23 de mayo de 1923 se aprueba el Plan anual y el presupuesto de conservación y explotación; éste en dos partidas: una para la conservación, de 2.443,979'20 pesetas, y otra para la explotación, de 906,719'32 pesetas, en total, 3.350,698'52 pesetas, que era la cifra del presupuesto presentado a la aprobación Superior.

Por R. D. en 7 de marzo de 1924 se prorrogan, por un trimestre, desde 1.º de abril a 30 de junio, los presupuestos anuales vigentes, consignando a tal efecto, la cuarta parte de las cantidades aprobadas, o sea, para la conservación, 610,994'80 pesetas, y 226,679'83 pesetas para la explotación, en total, 837,674'63 pesetas, y disponiendo, al propio tiempo, que el próximo año económico empiece en 1.º de julio y termine en 30 de junio.

Año 1922-23

RESUMEN GENERAL DE GASTOS POR EL CONCEPTO DE LAS OBRAS

	Pesetas
PERSONAL Y MATERIAL DE LA DIRECCIÓN TÉCNICA . . .	263,122'37
GASTOS EVENTUALES PARA LA INSPECCIÓN Y VIGILANCIA DE OBRAS NUEVAS	24,939'06

OBRAS NUEVAS

Por administración:

Reparación de las averías en la prolongación del dique del Este	2.° grupo del 1.er período.	4,495'25
	1.er id. del 2.° id. .	346,144'45
	2.° id. del 2.° id. .	1.203,681'15
Reparación extraordinaria de la 2.ª sección del Dique flotante y deponente		43,374'44
Obras complementarias para la reparación extraordinaria de la 2.ª sección del Dique flotante y deponente. . .		48,040'30
Cobertizos en la zona central de la 1.ª alineación del muelle de España		167,914'47
Adquisición y montaje de los elementos para la junta rápida flexible de enlace entre las secciones 1.ª y 2.ª del Dique flotante y deponente		3,412'11

Por contrata:

. . . . . .

Por concurso:

. . . . . .

Conservación de las obras, explotación de los servicios, etc . . .	3.013,709'97
TOTAL.	5.118,833'57

Año 1923-24

RESUMEN GENERAL DE GASTOS POR EL CONCEPTO DE LAS OBRAS

	Pesetas
PERSONAL Y MATERIAL DE LA DIRECCIÓN TÉCNICA. . .	260,774'09
GASTOS EVENTUALES PARA LA INSPECCIÓN Y VIGILANCIA DE OBRAS NUEVAS	25,533'43

OBRAS NUEVAS

Por administración:

Reparación de las averías en la prolongación del dique del Este	1.er grupo del 2.° período.	79,854'88
	2.° id. del 2.° id. .	277,586'41
	3.er id. del 2.° id. .	240,267'89
	4.° id. del 2.° id. .	24,012'75
	5.° id. del 2.° id. .	22,266'12
Adquisición y montaje de los elementos para la junta rápida flexible de enlace entre las secciones 1.ª y 2.ª del Dique flotante y deponente		41,967'32
Distribución de los terrenos de la zona marítima en el muelle de la Muralla		44,599'80
Distribución de los terrenos de la zona marítima en el muelle de Atarazanas		28,576'35

Por contrata:

Construcción de un edificio para la Comandancia de Marina.	232,172'92
Ampliación del número de naves en los cobertizos en la zona central de la 1.ª alineación del muelle de España. .	194,905'52
Construcción de 4 tinglados en el lado S. O. del muelle de Barcelona	21,695'72

Por concurso:

. . . . . .

Conservación de las obras, explotación de los servicios, etc. . .	2.941,502'93
TOTAL.	4.435,716'13

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 establecido en nuestras Memorias anteriores y con objeto de que exista la debida continuidad en la historia del puerto, vamos en la presente a describir, aunque sea de modo somero, los diversos incidentes ocurridos en el mismo, tanto en los buques como en las construcciones, elementos varios existentes y mercancías depositadas en los muelles. A tal efecto, daremos cuenta breve de los temporales, incendios, naufragios, averías, etc., que han tenido lugar durante los dos últimos años, desde 1.° de abril de 1922 a 31 de marzo pasado.

Tiempo, marejadas y temporales

En el curso de la reseña de estos fenómenos marítimos, que afortunadamente no han sido de gran importancia durante el período citado, daremos también unas ligeras notas acerca del tiempo que hemos tenido.

Después de transcurrir casi todo el mes de abril de 1922 con marejadillas de Levante y Sudeste, o sea del 2.° cuadrante, tuvimos en la tercera decena del mes unos días de aguas bajas, y después, bastante lluvia, mal tiempo y fuerte viento de Levante al Norte con mar algo gruesa de Sudeste, cambiando luego el viento con facilidad del 1.° al 3.er cuadrante pasando por el Sur.

En los primeros días de mayo continuaron las aguas bajas, y en el 2, tuvimos fuertes rachas de viento que molestaron mucho los trabajos y faenas comerciales; después se presentaron días muy calurosos; a mediados de mes, lluvias bastante contínuas, y en la 3.ª decena arreció la temperatura resultando sumamente pesada, notándose tal circunstancia en otras muchas regiones y naciones como si fuese una oleada de calor sofocante.

Después de refrescar un poco el tiempo, en 1.° de junio se empezó a formar una marejada de Levante, que aumentando al día siguiente siguió por la tarde algo arbolada y con tendencia al Sudeste; continuó en los días 3 y 4, sin tener malas consecuencias, y al siguiente, ya fué amainando, de suerte que al anochecer casi había cesado.

Pasaron unos días tranquilos y al final de la primera decena se presen-

tó otra marejada del Sudeste con lluvia bastante fuerte a ratos. Lo propio sucedió en el día 14 siguiente, en que tuvimos un gran aguacero, pues por la tarde y noche llovió mucho y en ocasiones torrencialmente; además, a eso del mediodía ya se había formado un poco de marejada del 2.° cuadrante, siguió en los días 15, que era Corpus, y 16, con fuerte viento de Levante a Nordeste y acompañada de lluvia en la mañana del segundo; recrudeció al principiar la tarde, y al anochecer, ya se presentó más arbolada y fuerte, siendo de Levante y Sudeste con viento del 1.er cuadrante; en dicho día 16 el oleaje rompía con gran fuerza en la playa de la Mar Vieja detrás del Nuevo Vulcano y contra las escolleras de los diques; afortunadamente, al día siguiente por la mañana, continuando el viento en la misma dirección fué disminuyendo la marejada, y aunque por la tarde pareció que iba a aumentar, resultó cosa breve, pues al otro día ya fué amainando, quedando una ligera mar de fondo, que fué pasando a marejadilla al día siguiente. El 24 del propio junio se reprodujo con un poco de fuerza la marejada del 2.° cuadrante, pero no fué duradera.

Transcurrió el mes de julio siendo de notar una fuerte lluvia en el día 8 por la noche y varias marejadas del 2.° cuadrante, por fortuna, sin importancia, primero en los días 8, 9 y 10, luego en los 16 y 17, y por último, en el día 24, en que después de presentarse duro viento Sudoeste por la mañana que fué rolando y pasó a Levante con fuertes rachas, se produjo una marejada bastante intensa del 2.° cuadrante que batía con fuerza en la playa y escolleras.

En la segunda decena de agosto tuvimos algunas marejadillas de Levante y Sudeste bastante fuertes que impidieron algo el desarrollo de las obras, sin que ocurriera novedad en ellas, y lo propio sucedió en los últimos días del mes. El 31 y 1.° de septiembre sopló además fuerte viento del 2.° al 3.er cuadrante, con rachas muy molestas en las últimas horas de la mañana y primeras de la tarde, y lo mismo tuvo lugar en algunos de los días sucesivos con pequeñas marejadas del Sudeste.

En la madrugada del 25 del propio mes de septiembre tuvimos otra vez fuerte viento con lluvia torrencial, que por fortuna fué de corta duración, pues produjo diversas averías en la ciudad.

Al anochecer del 6 de octubre, durante muchas horas del 7 y por la mañana del 8, llovió también mucho, presentándose en los dos últimos días una regular marejada de Sudeste que fué quitando la arena que había depositada detrás del Club de Natación en la playa de la Mar Vieja.

En la mañana del 15 del propio octubre cayo una lluvia torrencial, que se repitió por la noche y a la madrugada siguiente si bien con menor intensidad; paró un rato y luego a las 4 de la mañana volvió a llover no cesando en casi todo el día, a ratos copiosamente, resultando un día perdido para las obras y explotación de los servicios del puerto. Al propio tiempo, al anochecer del citado día 15 empezó una marejada del 2.° cuadrante que

siguió en el 16 con más violencia, rompiendo el oleaje con furia contra las escolleras y bloques de la restinga exterior y levantando grandes masas de agua y fuertes rociones, pues el temporal iba acompañado de viento de Levante hacia el 1.er cuadrante; continuó la marejada en el 17 si bien con menor violencia, siendo ya más francamente del Sudeste hacia el Sur, hasta el punto de que fué descarnando el playazo de arena de la Mar Vieja detrás del Club de Natación dejando la escollera al descubierto; gracias a que en el día 18 fué amainando y solo quedaba una liegra mar de fondo; a pesar de la relativa violencia de este temporal las obras llevadas a cabo en el rompeolas y singularmente las practicadas para empezar la defensa y ampliación del morro final resistieron bien, pues solo se presentaron ligeras grietas en algunos macizos, por asientos naturales.

El siguiente día 21 fué también casi perdido por completo para las obras y servicios; llovió durante muchas horas, a ratos con fuerza; tuvimos aguas muy altas, barómetro muy bajo y marejada con fuerte viento de Levante, esto es, todas las características para que siguiese un temporal; al anochecer la marejada fué aumentando, pero afortunadamente al día siguiente cambió el tiempo y lució el sol con fuerza, quedando solo mar de fondo de Sudeste con las aguas todavía muy altas. Concluyó el mes de octubre con varios días de lluvia muy molesta para el desarrollo de las obras.

En el 12 de noviembre, por la tarde, empezó una marejada de Levante que siguió el día 13 soplando fuerte viento del 1.er cuadrante; al anochecer, fué en aumento, presentándose mar gruesa y arbolada que continuó el 14, si bien con menos intensidad; no obstante, el oleaje batía con fuerza contra las escolleras del rompeolas saltando grandes rociones al interior; por fortuna fué disminuyendo y al siguiente día 15 ya no quedaba más que mar de fondo de Levante que continuó lo mismo en todo el día, por la noche y por la madrugada. Pero a media mañana del 16, con fuertes rachas de viento variable, pues siendo primero del Sur pasó por el 2.° cuadrante al 1.° estacionándose luego en Levante, se levantó otra vez marejada de este rumbo que por la tarde ya presentaba serios caracteres, porque, sin cesar el viento, fué en aumento la mar rompiendo el oleaje contra las escolleras, levantando grandes masas de agua y trayendo bastante arena en la playa de la Mar Vieja, al día siguiente 17 amainó algo pero quedó todavía bastante mar gruesa del 1.er cuadrante dejando la playa muy tendida, y al otro día, apenas si había una ligera mar de fondo del Sudeste con viento flojo del Sur.

Acabó el noviembre con días de sol expléndido pero sin tranquilidad en el mar, de suerte que el 28 hubo bastante mar de fondo de Levante y Sudeste procedente del golfo de Lyon, que produjo el naufragio de un bote de pescadores en las proximidades de la zona de arranque del antiguo rompeolas.

Llegó el diciembre y en el día 2 ya volvió la lluvia de modo contínuo, resultando un día casi perdido para los trabajos; además, empezó otra marejada de Levante producida sin duda por la mar gruesa existente en el Golfo, que siguió al otro día 3 con bastante mar de fondo que batía sobre los bloques y escolleras rellenando mucho la playa detrás del Club de Natación, y continuó lo mismo por unos días más sin novedad alguna; acabando el mes con buenos días de sol, lloviendo solo en algunas noches de los del final de año.

En los primeros días de 1923, llovió también bastante y no cesaron las pequeñas marejadas del Sudeste, empezándose a sentir los efectos de esta persistencia, al final de la primera decena, en la playa de detrás del Club, que se fué descarnando poco a poco.

Por la mañana del 17 del propio enero, con viento Nordeste, se levantó marejada del 1.er cuadrante, procedente, con seguridad, de la mar gruesa del Golfo; por la tarde, fué aumentando trayendo mucha arena, pero al día siguiente disminuyó bastante y ya no quedó más que una pequeña mar de fondo con buen tiempo que dejó la playa bastante bien y tendida.

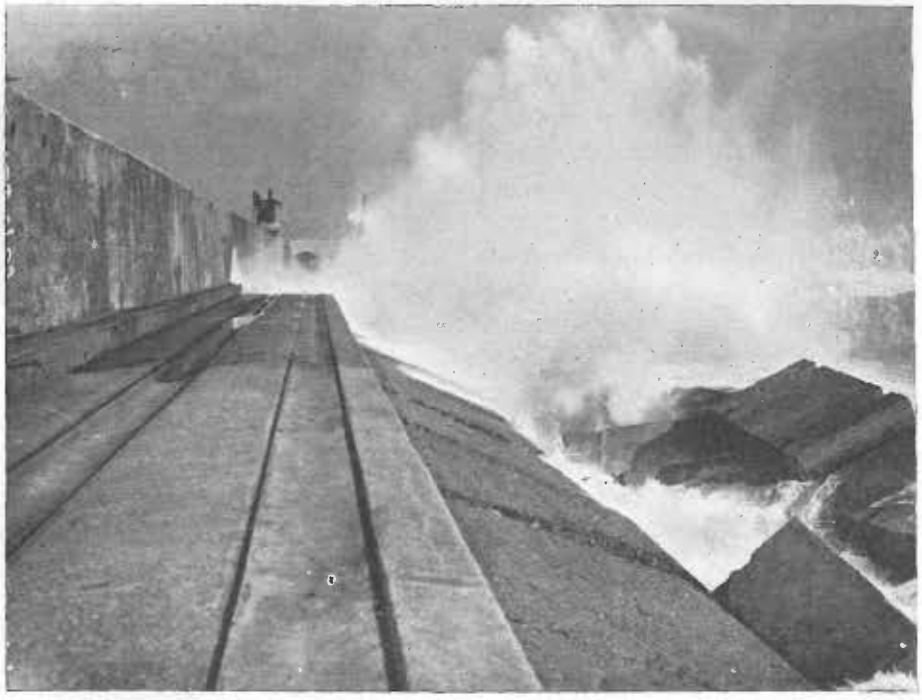
Pasaron pocos días, y en la noche del 21 con viento Norte, variable del 4.° al 1.er cuadrante, se presentó una gruesa marejada del Nordeste a Levante que venía también seguramente del temporal reinante en el Golfo; al siguiente día fué en aumento la marejada acumulando mucha arena en la playa citada, pero por la tarde, pasando algo al Sudeste, amainó un poco aunque todavía batía el oleaje con furia sobre las escolleras, saltando los rociones por el espaldón en varios sitios del rompeolas; al otro día fué en disminución siguiendo también de Levante a Sudeste, y en el 24 ya solo quedaba una mar picada pero no gruesa; y aunque por la tarde, soplando fuerte viento del Nordeste, se recrudeció la marejada, no tuvo importancia, y al nuevo día 25 ya solo teníamos una pequeña mar de fondo que siguió así hasta fin de mes.

En casi todo el enero, las aguas estuvieron muy bajas, el tiempo fué bueno, pero en la mar hubo poca tranquilidad.

A principios de febrero seguían las aguas bajas y así continuaron por unos días; también tuvimos durante este mes varias marejadas del Sudeste, sin importancia, con viento variable, siendo éste por lo general del 3.° y 4.° cuadrantes, muy molesto y persistente, por lo cual y como se pasaron muchos días sin llover se sintió una gran sequía. En cambio, hubo temporales de mar y lluvia en varias poblaciones del Norte y del Sur de España; en los puertos de Vigo, Coruña, Cádiz, Málaga, Melilla, etc., se notaron estos fenómenos marítimos con intensidad.

La permanencia y molestia del viento terral del 3.° y 4.° cuadrantes, se sintió también aquí en los primeros días de marzo, continuando las marejadillas del Sudeste al Sur y el tiempo muy seco; por fín, el día 10 empezó a llover un poco y lo propio hizo en casi todos los sucesivos hasta el

TEMPORAL DE ENERO DE 1923



TEMPORAL DE ENERO DE 1923

20 en que la lluvia fué algo más intensa y contínua. Asimismo, en el día 19 por la mañana empezó una marejada de Levante con viento del 2.° cuadrante; por la tarde y noche fué aumentando y lo mismo en el día 20, pasando el viento al 1.er cuadrante; por la mañana la mar estaba muy picada y bastante gruesa; por la tarde siguió la mar muy arbolada de Levante a Sudeste y el viento se pasó más al Norte, sin que hubiese novedad alguna en las obras; al anochecer la marejada tenía tendencia al Sudeste empezando a descarnar la playa de detrás del Club. Al día siguiente 21 continuó la marejada y el viento con los mismos rumbos, si bien ambos con menor violencia, y por la tarde, ya tenía tendencia a amainar, continuando en disminución el 22; pero al anochecer de este día recrudeció el tiempo, volviendo a ser la mar de Levante a Sudeste y el viento del 1.er cuadrante, siguió así fuerte y duró los días 23 y 24 siendo en este segundo bastante gruesa y saltando los rociones sobre el espaldón al batir el oleaje contra los bloques exteriores, y así continuó con alguna tendencia al Sudeste disminuyendo en los sucesivos hasta el 27 en que la mar era ya bastante ligera y de fondo. Es de advertir que durante esta marejada con caracteres de temporal, después de la lluvia del día 20, volvimos a tenerla bastante contínua el 22 y con más intensidad el 23, lloviendo también, en los siguientes hasta el 26, todos los días un poco y con más fuerza el 28.

Durante estos últimos de marzo las aguas estuvieron muy bajas, el barómetro alto y el mar bastante bien.

A principios de abril seguían las aguas bajas y el tiempo y mar buenos, solo tuvimos alguna marejadilla del Sudeste, pero en el día 5 llovió mucho incluso por la noche cayendo fuertes aguaceros; el 8 volvió a llover casi todo el día soplando al anochecer viento fuerte Sudeste que continuó al siguiente, en el que, después de la lluvia lució un sol espléndido; a los pocos días, en los 11 y 12, tuvimos otra vez lluvia, aunque breve rato.

Por la mañana del 14 siguiente sopló duro viento de Poniente que pasaba con frecuencia al 3.° y 4.° cuadrante, produjo ligeras averías en el hangar de los hidroaviones del Estado emplazado en el muelle del Contradique de este puerto y en alguno de aquellos aparatos; al mediodía pasó de repente a Levante y Nordeste levantando una pequeña marejada, continuó el viento del 4.° cuadrante en los días 15 y 16 molestando ciertas maniobras de la Navegación en el puerto, y así, con bastante viento, varios días de lluvia con fuertes aguaceros y aguas bajas, terminamos el abril, hallándose la playa de detrás del Club, muy mermada.

Llegó el mayo y siguieron las aguas bastante bajas en los primeros días, con buen tiempo en tierra y mar que se aprovechó para adelantar los trabajos de colocación de bloques; pero en el 9 volvió a llover y se presentó un poco de marejada de Sudeste que continuó en los dos días siguientes, descarnando otra vez en gran escala la playa de detrás del Club; el día 12 sopló fuerte viento del 3.er cuadrante muy molesto, y se pasó el curso del

mes con aguas bajas, ligeras marejadillas del 2.º cuadrante y alguna mar de fondo de Levante sin importancia que trajo mucha gravilla en la playa, cayendo, además, una lluvia fuerte y continua el día 25.

Empezó el junio con las aguas bajas y buen tiempo, que no se pudo aprovechar, porque a causa de la huelga de transportes nos faltaba carbón para las embarcaciones, disponiendo solo del necesario para los servicios preferentes; siguieron las marejadillas del 2.º cuadrante que impidieron la reconstitución de la playa; al final de la segunda decena y principios de la tercera llovió mucho, cayendo al mediodía del 21 un gran aguacero que rompió las obras de fábrica del desagüe de la cloaca colectora de la zona Sur del puerto; luego acabó el mes con mucho calor y buen tiempo.

Vino el julio y siguió el buen tiempo y calor fuerte tanto que en París, Londres y New York se decía que tenían una ola de calor, que asfixiaba a la gente. A las cinco y media de la mañana del día 10 se notó en la ciudad un ligero terremoto; por la tarde, con duro viento de Levante y tiempo variable, empezó una marejada del mismo rumbo hacia el 2.º cuadrante, continuó la mar movida en los días siguientes pasando el viento al 1.er cuadrante; en el día 12 el nivel de las aguas sufrió muchas oscilaciones en cortos periodos, siendo en general el tiempo muy desagradable; por la mañana y tarde del siguiente día 13 se notaron dentro del puerto fuertes corrientes de flujo y reflujo variando sumamente el nivel de las aguas, la marejada continuó hasta el 14 en que solo quedó una ligera mar de fondo. Durante estos cinco días, se ha visto en varias ocasiones que el cambio de rumbo de la marejada, ha quitado y repuesto el playazo de detrás del Club, resultando al final bastante reducido. Pasó la segunda quincena con las aguas bajas, buen tiempo, algunas marejadillas del Sudeste y fuertes calores; notándose también, en alguno de los últimos días, fuerte viento del 3.er cuadrante.

Transcurrió el agosto con calor sofocante y las marejadillas del 2.º cuadrante por fortuna no intensas, menguando mucho la playa de detrás del Club; por fin, después de tantos días llovió algo al anochecer del 27 y en la madrugada del 28 limpiando la atmósfera y refrescando algo la temperatura; siguió lloviendo en los días sucesivos, cayendo en la tarde del 1.º de septiembre un fuerte aguacero con una verdadera tormenta.

En los días siguientes de este mes, tuvimos ligeras marejadas de Levante que nos trajeron mucha arena en la playa de la Mar Vieja, y Sudestes que luego nos la quitaron, presentándose al principio de la segunda decena bastante gravilla.

En la noche del 13 y mañana del 14 llovió bastante, surgiendo también en dicha mañana una mar de fondo del Sudeste algo intensa que por fortuna fué decreciendo luego; en esta segunda decena hubo días de aguas muy altas y tiempo variable, pero a fín de mes ya mejoró el tiempo, hizo mucho calor y las aguas fueron bastante bajas.

El buen tiempo y el calor siguieron en los primeros días de octubre, y aunque el día 4 cambió, bajando la temperatura y soplando duro viento de Poniente con tendencia al 4.° cuadrante, muy molesto, con rachas fuertes que incluso produjeron el volcamiento de una lancha de pesca al entrar en el puerto, volvió en seguida el buen tiempo, presentándose días de mar calma y mucho calor; acabando el mes primero con varias marejadas del Sudeste hacia el Sur, y luego, al final, en el día 28, después de llover mucho por la madrugada, empezó una marejada de Sudeste a Levante que siguió el 29 aumentando por la tarde; continuó el día 30, con tiempo inseguro, y al anochecer, se presentó ya más arbolada y gruesa; del propio modo se pasó el 31, teniendo más tendencia al Sudeste, apretando un poco al anochecer y descarnando mucho la playa de la Mar Vieja en toda la extensión de detrás del Club, porque el oleaje era muy alto; entramos en noviembre lloviendo mucho por la mañana y siguiendo la marejada que resultó bastante fuerte todavía durante la noche, aunque con tendencia a amainar, lo que sucedió en efecto, continuando así en los días 2 y 3 siempre del Sudeste a Levante, dominando una corriente litoral que descarnó toda la playa hasta cerca de los baños; por fin, el día 4, ya quedaba muy poco de marejada, y en el 5, había solo una ligera marejadilla del 2.° cuadrante sin importancia.

Después de unos días de una temperatura algo elevada y buen tiempo, llegó el 10, y durante el mismo y la noche anterior, llovió bastante con fuertes rachas de viento, cambiando además bruscamente la temperatura por haber nevado en las montañas del Montseny, el barómetro estaba muy bajo y se presentó mar de fondo de Sudeste; al día 11 volvió a llover, a ratos torrencialmente, con tiempo muy variable, continuó la marejada, siendo al siguiente día 12 bastante fuerte con mar de fondo muy pronunciada de S. E. a Levante, trayendo un poco de arena, que luego, al cesar esta mar y venir las marejadillas del Sudeste al Sur, volvieron a quitar de la playa.

Transcurrieron unos días con tiempo normal, y al llegar el 20, llovió mucho, sucedió lo propio el 21 y también en los siguientes aunque no con tanta intensidad, cayendo un buen aguacero el día último del mes; en toda esta tercera decena y las dos primeras de diciembre sufrimos varias marejadillas de Sudeste que fueron entonces las dominantes, sin que presentasen novedad alguna.

El día 20 de diciembre, por la mañana, sopló un viento muy duro del Norte, variable del 1.° y 4.° cuadrantes, que impidió realizar varias operaciones en el puerto; además, en la costa levantina, entre Mataró y Arenys, y en la zona de Villanueva, sorprendió varias barcas pescadoras en alta mar, viéndose muy apuradas por habérseles roto el aparejo y siendo de lamentar la pérdida de algunos tripulantes a pesar del auxilio que se las prestó cuanto antes se recibió aviso en este puerto; el día 22 volvió a soplar el viento terral que aumentó por la noche con fuertes ráfagas. Las

marejadas que tuvimos durante la tercera decena de diciembre y días anteriores, que fueron de Levante a Sudeste no muy fuertes, regularizaron nuestra zona de playa de la Mar Vieja detrás del Club; la del 21 fué mar de fondo algo intensa con más tendencia al Sudeste.

Transcurrió la primera quincena de enero del presente año sin novedad en nuestro puerto; no obstante durante los días 9, 10, 11 y 12 ocurrieron fuertes temporales en el Norte de España, con sensibles desgracias y accidentes en los puertos de Bilbao, Santander, San Sebastián, Vigo, Gijón, Ferrol, La Coruña y otros; a mediados de mes, tuvimos ligeras marejadas del 2.° cuadrante que siguieron hasta su fin, dejando la playa muy mermada.

En los primeros días de febrero, vino una pequeña marejada de Levante que acopió un poco de arena que aprovechamos para las obras, después de haber pasado mucho tiempo sin poder sacar nada; el día 11 sopló fuerte y molesto viento terral, variable del 3.° al 4.° cuadrante, que produjo mucha trapisonda en el agua dentro del puerto, afuera había bastante mar de fondo del Sur que siguió días después, presentándose también en el 13 duro viento y una gran resaca en el interior del puerto. Este temporal de mar y viento, aunque aquí no fué de importancia, produjo serios estragos en varios puertos de la costa de Levante y Norte como los de Alicante, Ferrol, Vigo, etc.

En el curso de los días 16 y siguientes del propio febrero, sufrimos una marejada del 1.° al 2.° cuadrante de bastante intensidad; empezó en el 16 siendo de Levante, el 17 fué aumentando y pasó hacia el Sudeste; se hizo más fuerte el 18, batiendo el oleaje, que era muy alto y con mar de fondo, las escolleras y produciendo con el viento grandes rociones que saltaban por encima del espaldón; por la tarde, en muchas ocasiones la mar estaba muy arbolada, siendo un temporal bastante duro: al día siguiente, aunque fuerte, fué amainando, siguiendo también de Levante hacia el 2.° cuadrante, hasta el punto de que al anochecer ya casi no quedaba más que una pequeña mar de fondo que parecía era el término del temporal; pero al día siguiente 20 fué otra vez en aumento presentándose con el mismo rumbo de Levante a Sudeste, con tendencia a este último, y acompañado de viento fresco de Levante; siguió lo mismo en el día 21 trayendo alguna cantidad de arena en la playa y fué amainando en el 22 en que solo quedó una débil mar de fondo; y si bien volvió a aumentar en el 23, no fué casi nada, pues en el 24 ya solo quedaba una ligera marejadilla propia de la época en que estábamos. Durante este temporal no ha ocurrido la menor novedad en nuestros muelles y diques; en cambio, ha producido bastantes desperfectos en algunos edificios y fábricas próximas a la playa de Casa Antúnez entre el puerto y el río Llobregat.

En la madrugada y mañana del 27 del mismo febrero, cayó sobre la ciudad y sus alrededores una copiosa nevada, como no se había visto desde

el 9 de marzo de 1887; se produjeron graves averías en las redes telegráficas y telefónicas y de alumbrado eléctrico; todas las obras y trabajos del puerto al aire libre quedaron suspendidas; solo se trabajó en los talleres cerrados; en el propio día 27 a las diez de la noche y en el 25 anterior a las tres y media de la tarde, se volvió a notar en la ciudad un ligero movimiento sísmico.

Pasaron unos días con buen tiempo y sol espléndido, y más adelante, en 14, 15 y 16 de marzo se presentó otra marejada del 2.º cuadrante, que no tuvo por fortuna importancia, y acabó el mes, lloviendo el día 21 largo rato con intensidad y con marejadillas del Sudeste, que fueron debilitando la playa de detrás del Club hasta la zona de los baños, que todavía se mantiene bien.

Incendios

Hemos de repetir aquí los mismos conceptos expuestos en la Memoria anterior, o sea, que han sido en bastante número y algunos de notoria importancia los incendios ocurridos en este puerto durante el bienio anterior, sea en los buques, sea en las mercancías depositadas en los muelles; afortunadamente, fueron todos dominados en mayor o menor plazo, según los casos, por nuestras brigadas de mar y tierra, auxiliados casi siempre de modo muy eficaz por el personal y medios del Ayuntamiento, y en algunas ocasiones por las dotaciones de los buques del Estado, prestándonos un poderoso concurso por el que creemos justo tributarles desde aquí nuestro más vivo agradecimiento.

En todos los casos estos servicios de extinción de incendios, anegamiento y achique de buques, se han llevado a cabo con perfecto conocimiento del accidente y con la posible rapidez, porque tanto el Municipio como la Junta del Puerto tiene retenes de guardia, a los que se avisa, sea por la red telefónica de la ciudad, sea por la que nosotros tenemos establecida dentro del puerto, aparte de los varios aparatos especiales avisadores de incendios instalados para este objeto en diversos puntos de los muelles.

El primer incendio que hemos de reseñar, tuvo lugar a las 6 de la tarde del 17 de abril de 1922 a bordo del buque "Dédalo" del Estado (antes España núm 6), atracado de costado en el paramento Nordeste del muelle de Barcelona frente al tinglado núm. 6, porque lo estaban reformando para convertirlo en estación y taller para los hidroplanos; con el personal y los medios de a bordo fué pronto sofocado, sin la menor novedad.

A las 2 de la tarde del 19 siguiente se produjo un incendio en una partida de sacos de azúcar depositados en la zona central del tinglado núm. 2 del muelle de Bosch y Alsina, antes de la Muralla; fué sofocado a la media hora con nuestro personal de la brigada de tierra, procediendo luego a la limpia y arreglo de las estivas.

A las 3 y media de la tarde del 28 del propio abril se notó que ardían unas balas de algodón cargadas en un vagón situado en las vías del lado de tierra del propio muelle de Bosch y Alsina, cerca del paso de Medinaceli, fué sofocado por completo al poco rato por nuestra brigada y el personal del Ayuntamiento, quedando, no obstante, el vagón con graves desperfectos.

A las 9 y media de la noche del 13 de mayo, se declaró otro incendio a bordo del buque "Dédalo" en el departamento de máquinas; acudió nuestro retén y el del Ayuntamiento y con auxilio de la dotación del buque quedó sofocado al cabo de una hora sin que fuesen necesarios los servicios del barco bomba que acudió a petición de los Prácticos; el personal de los retenes se retiró a las 11 por indicaciones del Sr. Comandante del buque.

A las 4 de la tarde del 31 de agosto hubo un pequeño incendio en una partida de balas de algodón colocadas en una lancha frente a los Almacenes Generales de Comercio, siendo pronto apagado por el mismo personal empleado en la descarga.

A eso de las 6 del día 9 de septiembre siguiente, se recibió el aviso de que a bordo del vapor "Nuria" de la Compañía Barcelonesa de Navegación, atracado de costado en la zona central del paramento Sudeste del muelle de Barcelona, se había declarado un violento incendio; dicho vapor estaba descargando su mercancía y tenía todavía una partida grande de yute y otra más pequeña de algodón en la bodega de popa, existiendo en la de proa varios automóviles y muchos barriles de aceite mineral; se declaró el incendio en la de popa, seguramente por los gases despedidos de una partida de cajas de bencina que se había descargado en los días anteriores. Desde el principio tomó el fuego gran incremento; acudieron en seguida para sofocarlo las brigadas nuestras y del Municipio, el personal de la Armada, el de la Compañía Trasatlántica y los dos barcos bombas, rivalizando todo el personal, bajo las órdenes de la Autoridad de Marina y de esta Dirección, en los oportunos trabajos y empleo de los medios adecuados para poder anegar la bodega, lo que se logró después de grandes esfuerzos a las 9 y media, siendo pronto dominado el incendio, que quedó extinguido por completo a las 11, quedándose solo de retén, para cualquier accidente, un barco bomba y la brigada de tierra, después de haber levantado todos los medios puestos en acción que eran muchos. En días sucesivos se practicó el achique de la bodega anegada y la descarga de las mercancías.

A las 2 y media de la tarde del día 18 de septiembre se declaró otro incendio a bordo, en la bodega núm. 3 de popa, del vapor "Cabo Villano" de la casa Ybarra y Compañía atracado al muelle del Rebajo, mientras efectuaba la descarga de mercancías y entre ellas barriles de nitrato de sosa; acudieron en seguida nuestro retén de tierra, el barco bomba "Besós" y la brigada del Ayuntamiento, y en poco más de una hora quedó extinguido el fuego, procediendo luego al achique de la bodega anegada.

A las 5 y media del 30 siguiente tuvo lugar un pequeño incendio en el departamento de máquinas del vapor "Sambodja" atracado de costado en el testero del muelle de Poniente descargando gasolina; fué pronto dominado por el mismo personal de a bordo sin necesidad de los auxilios de nuestra brigada de tierra que acudió en seguida.

A eso de la una de la tarde del 17 de octubre, se produjo otro incendio sin importancia en las carboneras del vapor "Montserrat" de la Compañía Trasatlántica, que estaba sobre el Dique flotante para limpiar fondos; fué pronto sofocado con el personal del buque auxiliado por el nuestro y los elementos de la dársena del Dique, sin la menor novedad.

A poco más de la una de la madrugada del día 5 de noviembre, se notó un incendio en una partida de balas de algodón depositadas en el muelle de España y procedentes de la descarga del vapor "Mar Blanco", consignadas a la casa Regato y Fontbona; en seguida se presentó la brigada de tierra y fué sofocado, quedando el personal, como medida de precaución, de retén hasta el mediodía, sin novedad.

A las 7 de la tarde del 12 de febrero de 1923, se observó un pequeño incendio en una partida de balas de cáñamo depositadas en la explanada del muelle de Barcelona frente del tinglado núm. 1, procedentes de la descarga del vapor "Guadalquivir"; acudieron en seguida nuestra brigada y la del Ayuntamiento, quedando el fuego extinguido a la media hora y permaneciendo luego el personal de guardia algún tiempo más para evitar cualquier accidente.

Un poco antes de media noche del 17 siguiente, avisaron que había fuego a bordo del vapor "Pérez Pujol" de la Compañía Trasmediterránea, atracado de punta en el muelle Nuevo frente a los talleres de dicha Compañía, por estar en reparación; el incendio tuvo lugar en unas dependencias de popa, sin duda porque una chispa del soplete, trabajando de día, prendió fuego a unas maderas y no se dieron cuenta; después de algunos esfuerzos, porque a causa de la gran humareda y falta de luz era difícil maniobrar dentro del buque, quedó extinguido el fuego a eso de la una de la madrugada del 18, sin otras consecuencias.

A las 2 de la madrugada del 5 de junio, se produjo un conato de incendio en el vapor "Catalina" de la casa Pinillos Izquierdo y Compañía, atracado de costado frente al tinglado núm. 1 del muelle de la Barceloneta; inicióse el fuego en la panadería de a bordo, sofocándose en seguida con el personal y medios del buque sin necesidad de los auxilios de nuestra brigada de tierra que acudió en seguida.

El día 10 siguiente, a eso de la una y media de la tarde, otro conato de incendio a bordo del vapor francés "Carthage" fondeado de punta en el muelle del Contradique; personado el retén de guardia, no hubo necesidad de prestar sus servicios por haberlo sofocado el personal del buque.

Lo propio sucedió el día 16 del mismo mes al salir por la tarde del

puerto una gasolinera del Estado al servicio de la Aviación; tuvo lugar un pequeño incendio que pronto fué sofocado con el personal y los medios de la embarcación.

El 1.° de julio, se produjo un pequeño incendio en una estiva de balas de papel depositadas en el muelle de San Beltrán, que fué en seguida sofocado.

A las 8 y media de la noche del 8 siguiente, hubo otro conato de incendio cerca de una partida de automóviles depositados en los alrededores del taller de electricidad, en la zona de unión de los muelles del Depósito y de la Barceloneta, encontrándose una bola como una naranja empapada en un líquido inflamable; fué también pronto extinguido sin necesidad del personal del retén.

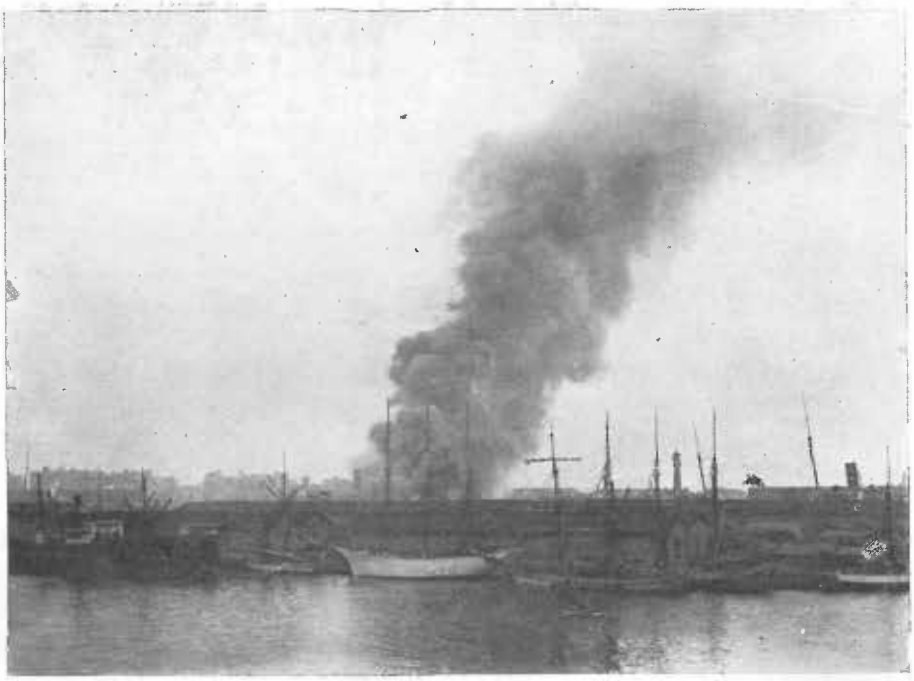
El día 11 por la noche, a eso de las 10 y media, otro conato de incendio en un montón de balas de algodón depositadas en el muelle de las Baleares, y poco más tarde, a las 11, también otro incendio en una partida de balas depositadas en el del Rebajo; ambos fueron extinguidos en seguida por los vigilantes, sin necesidad del personal de guardia. Durante estos días de julio hubo necesidad de practicar mucha vigilancia en los muelles, porque dada la situación de la huelga de transportes aquellos estaban abarrotados de mercancías y la cuestión social muy candente, siendo de temer cualquier accidente.

A las 7 de la mañana del día 6 de agosto, se produjo un incendio en un vagón de la Compañía de Madrid a Zaragoza y a Alicante situado en las vías del puerto, por haberse roto, a causa de choques en las maniobras, una bombona de ácido sulfúrico de las varias que contenía pertenecientes a la casa Barrau y Compañía; acudió la brigada de tierra y fué pronto sofocado el fuego, retirándose el personal. A las cinco de la tarde del propio día, tuvo también que acudir dicha brigada a sofocar un pequeño incendio que había en un montón de basura depositado en los terrenos de la antigua estación de San Beltrán, cerca de la carretera de Casa Antúnez.

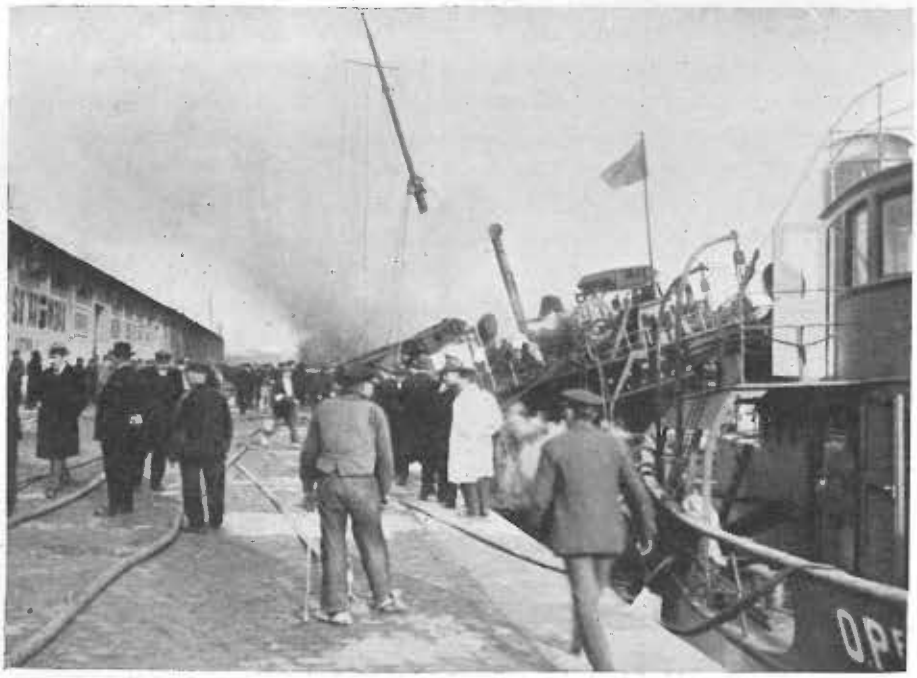
A las 5 de la tarde del día 11 siguiente, fué llamado el mismo retén de guardia para extinguir un incendio que se había declarado en una partida de carbón del almacén de los señores Orueta e Ibrán en el muelle de Poniente, quedando sofocado a las dos horas con el auxilio del personal de la casa, sin la menor novedad.

A eso de las 11 menos cuarto del propio día 13, tuvo lugar otro incendio en una partida de mercancías abandonadas, consistentes en una estiva de mimbres y bidones metálicos depositados en el muelle de Barcelona frente al tinglado núm. 4; al cabo de una hora, quedó totalmente apagado por nuestra brigada auxiliada por el personal del Ayuntamiento.

A las 5 de la tarde del 5 de septiembre, se recibió aviso de que en la partida de carbón depositada en el almacén de los señores Orueta e Ibrán volvía a notarse fuego; acudió la brigada de tierra echando mucha agua y



INCENDIO EN EL VAPOR INGLÉS "BANKDALE"



INCENDIO EN EL VAPOR INGLÉS "BANKDALE" ATRACADO FRENTE AL TINGLADO N.° 5 DEL MUELLE DE ESPAÑA

quedó al parecer apagado a las dos horas, retirándose el personal a indicación del encargado del almacén; pero al día siguiente, a eso de las 6 de la tarde, pidieron que fuera la brigada a echar más agua en la estiba porque salía humo, lo que efectuó retirándose a las dos horas; lo propio sucedió a las 9 de la mañana del 17 siguiente y a las 2 y media de la tarde del día 7 de octubre en que avisaron otra vez acudiendo el retén de guardia, y después de unas dos horas de echar agua, se retiró por indicación del mismo encargado.

A las 4 y media de la tarde del día 8 siguiente se produjo un pequeño incendio en una partida de madera de D. Modesto Font, depositada en los terrenos de la antigua estación de Villanueva en el muelle de San Beltrán, a causa de haberse prendido fuego en un montón de basuras próximo; acudió en seguida la brigada del Ayuntamiento y nuestro retén, pero el fuego ya había sido sofocado por el personal del muelle.

A las 3 y cuarto de la tarde del 26 de noviembre, tuvo lugar otro incendio a bordo del vapor "Orient" de la "Ligure Transport", que estaba atracado al paramento Sudoeste del muelle de Barcelona; a las señales del siniestro acudió nuestra brigada de tierra, el barco bomba de retén y el personal del Ayuntamiento, pero éstos últimos nada tuvieron que hacer, porque el fuego, que no tuvo importancia, fué extinguido pronto con los medios de a bordo y nuestro personal de tierra.

A las 9 de la mañana del día 13 de diciembre se oyeron repetidas señales indicadoras de que se había producido uno de estos siniestros en el Puerto; pronto se vió que el vapor inglés "Bankdale" de la casa "Fabre Line" consignado a los señores Ramírez Hermanos y Delgado de esta plaza, atracado al paramento de Levante del muelle de España frente al tinglado núm. 5, se había declarado un incendio de importancia. Desde las primeras horas de la mañana se había procedido a la descarga del buque, y sin saber la causa, se declaró el fuego en la bodega núm. 4, tomando en seguida grandes proporciones porque entre las mercancías que allí estaban depositadas había panes de corcho, cajas de nueces, clorato de potasa, perborato de sosa, etc.; al principio era muy difícil acercarse al buque, porque se produjeron varias y contínuas explosiones muy aparatosas en las que los panes de corcho y pieles de carnero iban por el aire a gran altura, mezclados con el humo y las llamas, que también alcanzaron considerable elevación, y no se sabía de pronto en que acabarían tales explosiones. De todos modos, pocos minutos después y con las debidas precauciones, se presentaron allí, primero las brigadas de personal de esta Dirección con los medios disponibles, y acto seguido las demás y todas las Autoridades, procediendo con nuestras secciones de mar y de tierra y el barco bomba "Llobregat", auxiliados muy eficazmente por la brigada del Ayuntamiento y el personal de la Armada, a sofocar el incendio, que fué tomando gran incremento pasando a la bodega núm. 3 inmediata y las car-

boneras, y temiendo que se corriese a las otras bodegas de proa, donde había también mercancías de fácil combustión. Como que a petición de los consignatarios no se quiso al principio anegar por completo el buque, se pasó mucho más tiempo en dominar el incendio, rivalizando todo el personal del Ayuntamiento, de la Armada y el nuestro en estas operaciones difíciles de practicar y con gran peligro; a fuerza de grandes trabajos, se pudo localizar el siniestro a las dos bodegas números 3 y 4, pero también se tuvo que echar mucha agua en las carboneras situadas en la zona central del buque; dominado el incendio al mediodía, transcurrió toda la tarde echando agua para extinguirlo por completo, hasta que, a eso de las 7 y media de la tarde, por estar el buque ya muy hundido y bastante escorado, el agua fué entrando por las escotillas de la núm. 4, y al poco rato se adrizó y se fué hundiendo hasta tocar en el fondo; apagado el fuego en la número 4 se fué sofocando poco después el que había en la 3, pasando de todos modos la noche con el personal de retén, hasta que, a las 9 de la mañana siguiente, una vez extinguido por completo, se fué retirando el personal y los medios puestos en acción, para empezar, previa una detenida inspección, los trabajos de salvamento, pues el buque tocaba el fondo por la popa. Más adelante, el día 27 a las 10 noche, mientras se efectuaba la descarga de las mercancías incendiadas, se notó mucho humo y solicitaron otra vez la brigada de tierra para cualquier contingencia, permaneciendo cerca del lugar hasta las 12 del día siguiente. Fué un incendio de gran importancia, el mayor ocurrido durante el bienio que se comprende en esta Memoria, y en él, se han puesto en evidencia los buenos servicios que estos casos graves pueden prestar los barcos bombas, como también los prestan para el salvamento, según luego veremos.

Finalmente, a las 11 de la noche del día 14 del pasado febrero, hubo un amago de incendio en una partida de balas de algodón depositadas entre los tinglados números 4 y 5 del muelle de España, siendo sofocado por el personal de vigilancia del muelle, sin necesidad del retén de guardia.

Naufragios y salvamentos dentro del puerto y a su proximidad :-:

A eso de la una y media de la tarde del día 14 de mayo de 1922, al salir del puerto el vapor "A. Cola" de la Compañía Trasmediterránea, echó a pique en la canal de paso entre los muelles de Levante y de Poniente, cerca del frente de este último, un pequeño balandro llamado "María" del Real Club Marítimo; se balizó el obstáculo, y al día siguiente, con el auxilio de la cabria y la brigada del buzo, se levantó y depositó en la zona del Club.

En páginas anteriores hemos reseñado el naufragio ocurrido y salvamento efectuado al gánguil "Pia" de estas obras abordado, junto con la

draga de rosario, por el vapor "Triana" al salir éste del puerto a las 11 de la noche del 27 de julio; producido el accidente y previa las instrucciones del Juzgado se levantó el gánguil, se transportó a la dársena del Dique y se trasladó a careneros para su reparación.

A las 12 y media del día 26 de noviembre, haciendo una de las embarcaciones llamadas "Golondrinas" existentes en el puerto para el transporte de viajeros, la travesía corriente desde la Puerta de la Paz al muelle Nuevo frente a los baños, fué abordada por uno de los vapores, el número 1,, que hace el servicio de vigilancia de la Compañía Arrendataria de Tabacos, en la canal de acceso a las dársenas dentro de la zona comprendida por los muelles de España, Baleares, Cataluña y Barcelona, sin duda porque entrando aquél vapor y saliendo el "Canalejas" del puerto, no vió a la "Golondrina" en su travesía; se produjo una gran catástrofe; la embarcación se fué a pique a causa del enorme boquete que le abrió el vapor, que iba al parecer a bastante velocidad; a pesar de los serios trabajos de salvamento que acto seguido se practicaron, hubo que lamentar diez personas muertas y muchos heridos, siendo un día de verdadero luto en la ciudad. Previas las instrucciones del Juzgado y los trabajos del buzo, se levantó la "Golondrina" al día siguiente con la cabria de 80 toneladas y por orden del Sr. Juez se trasladó al Dique flotante particular de aquella empresa de transporte de viajeros por el puerto, para su reconocimiento; más adelante, en 12 de diciembre 1923, se trasladó al terraplén del muelle de Levante para abandonarla luego y proceder a su desguace.

Dos días después, a las 10 de la mañana del 28, tuvimos bastante mar de fondo de Levante, hasta el punto que hizo naufragar un bote con tres marineros, que se dedicaba a la pesca del *boliche* fuera del puerto en la zona de enfrente de nuestros almacenes cerca de la primera alineación recta del antiguo rompeolas; la marejada inundó el bote y los tres hombres se echaron al agua; otro bote que por allí pasaba recogió a dos de ellos, pero el tercero se apoyó en su bote lleno de agua, y ante el miedo de ir a parar a las escolleras, se lanzó otra vez al agua, y al querer alcanzar al bote que había recogido a sus compañeros, se fué al fondo sin verse más; a las voces de demanda de auxilio, nuestro personal de la dársena del Dique hizo varias maniobras con cuerdas y salvavidas para ver de salvar a los náufragos; luego avisaron a esta Dirección y en seguida se hizo salir una lancha automóvil de las de servicio y después el barco bomba; cuando la primera lancha estaba ya cerca del suceso, el bote que había recogido a dos de los náufragos ya volvía y lo remolcó hasta entregarlo a la Corporación de Prácticos, que condujo a los náufragos al "Río de la Plata".

El día 13 de diciembre siguiente, un hidroplano de los de gran tamaño, naufragó en aguas del antepuerto cerca de la playa frente al hangar que la División de Aeronáutica Naval tiene en nuestros terrenos de la zona marítima cerca de Casa Antúnez; al otro día, se levantó con la cabria de

80 toneladas y se puso sobre un carro previamente preparado, para trasladarlo luego a tierra en la playa con el personal de la propia División.

En 29 de enero de 1923, a petición de la Comandancia de Marina, se hicieron los trabajos preparatorios de reconocimiento y embrague, para extraer al día siguiente la embarcación "Cedida" propiedad del Estado, naufragada en aguas de la dársena de la Industria cerca del pontón "Cocodrilo" de la Comisión Oceanográfica; una vez levantada del fondo del mar, se transportó y depositó sobre el muelle de Levante en los terrenos de la 2.ª alineación, a disposición de dicha Comandancia, por ser embarcación sujeta a un expediente.

El día 23 de febrero, a la una y media de la tarde, una canoa automóvil de las varias que circulan por el puerto, embistió a una lancha pescadora en la zona de la canal de entrada frente a la dársena de San Beltrán, abriéndole un gran boquete; los cinco tripulantes de la lancha se salvaron, y la barca, entre dos aguas, fué transportada al varadero de los pescadores para su arreglo.

El día 10 de mayo, al anochecer, se fué a pique el remolcador "Nicolás" de la casa Figueroa y Campos, antes de la Compañía general de carbones, que estaba fondeado cerca del pontón "Lorenzo" en la dársena del Morrot; previos los oportunos trabajos de embrague, se levantó y se puso a flote con la cabria el día 14 por la mañana, después de ser achicado por el Barco-bomba.

Por la tarde del 16 del propio mes, una lancha pequeña con dos tripulantes que quería salir fuera del puerto, naufragó cerca del morro del dique, siendo aquellos recojidos por el personal nuestro que trabajaba en aquellos alrededores.

El día 4 de octubre por la tarde, a eso de las 4 y cuarto, al entrar en puerto una barca de pesca, una fuerte racha de viento del 4.° cuadrante le hizo dar la vuelta; se salvaron los tripulantes, y fué aquella remolcada por nuestro vaporcito "Ligera" hasta dentro de la playa de pescadores.

A eso de las 9 de la noche del 26 de octubre, entró en puerto el vapor "Polar" atracando al testero del muelle de Barcelona y pidiendo auxilio con mucha insistencia, pues a causa de una vía de agua se iba inundando. Acudió el retén de guardia, por si había fuego, y acto seguido el Barco bomba "Besós", que procedió al achique que duró unas dos horas, retirándose luego a las 6 de la mañana del 27 sin novedad.

En los días 10 de noviembre y sucesivos se extrajeron con la cabria y brigada de buzo del fondo del mar y se depositaron sobre los muelles de Cataluña y de Levante, varias embarcaciones que se fueron a pique hace algún tiempo: la lancha "Pepitona" naufragada, por abandono de su propietario, cerca del Real Club Náutico; los vapores "María" y "Rápido" dentro de la dársena de la Industria, en la zona central del muelle Nuevo; una chalana construída para vivero, en el mismo sitio, y otras tres embar-

caciones llamadas "Amalia", "Conchita Manuel" y "San Jaime", naufragadas cerca del puente de servicio del Varadero público; como alguna de ellas, las dos últimas, estaban sujetas a expediente por la Comandancia, se dejaron sobre muelle, y las demás, por ser abandonadas e inservibles, se han ido desguazando para evitar molestias y estorbos.

Como ya se ha indicado anteriormente, desde el 14 de diciembre, una vez extinguido el incendio del buque "Bankdale", hasta el 23 siguiente, se procedió al salvamento del buque, achicando las bodegas y realizando todos los trabajos necesarios con nuestro personal y los Barcos bombas para ponerlo a flote, lo que se logró a satisfacción de los armadores y representantes de las casas aseguradoras.

Por último, hay que hacer constar que durante el bienio pasado han sido en gran número las personas que se han caído al agua dentro del puerto, pudiendo salvarse unas y otras no; siendo de lamentar la pérdida de un carabinero que en funciones del servicio se cayó en la dársena del Dique por la noche del 30 de mayo de 1922, y la de un Guardia civil al que le sucedió lo propio en el muelle de San Beltrán en la madrugada del 9 de marzo último.

Averías en los muelles y elementos del puerto

Dada la actividad con que se desarrolla el tráfico marítimo comercial en nuestro puerto y la importancia de éste, no es de extrañar que sean muchas y de diversa índole las averías que se producen anualmente en los muelles, embarcaciones y elementos diversos de propiedad de la Junta afectos a los trabajos de construcción y conservación de las obras y a la explotación de los servicios. Durante lós dos años comprendidos en esta Memoria, las ha habido en lós muelles, buques, vías férreas, calzadas, etcétera, producidas por las embarcaciones, por los trenes, vehículos, etc.; per esò nos limitaremos a dar una breve idea de las más importantes que, afortunadamente y salvo contadas excepciones no han revestido mucha gravedad.

Al salir el vapor "A. de Satrústegui" de la dársena de carenado el día 25 de abril de 1922, después de limpiar fondos y al ir a atracar de punta en la parte Sur del muelle de cerramiento, chocó con el muro, produciendo ligeras averías en las fábricas y en la instalación eléctrica.

Al anochecer del día 13 de julio, desatracando el vapor "Amarante" del muelle de la Barceloneta, no pudo maniobrar fácilmente a causa del viento que reinaba y fué tocando a las siete grúas eléctricas allí existentes, produciendo serios desperfectos en la parte mecánica de cuatro de ellas que tuvieron que repararse sin pérdida de tiempo.

A eso del mediodía del 22 del mismo mes, al aterrizar un hidroplano en la canal de entrada del puerto, embistió a la draga de rosario que estaba

operando en la zona del frente del muelle de Poniente, quedando en muy mal estado y produciendo en la draga varias averías sin importancia.

De avería grave puede también calificarse la producida en el gánguil "Pia" por el vapor "Triana" en la noche del 27 del propio julio, de que hemos tratado en páginas anteriores.

A las 7 de la mañana del 30 de agosto, el pailebot "Pérez" hizo otra avería en la grúa eléctrica núm. 13 del muelle de la Barceloneta, una vez reparada del choque con el vapor "Amarante".

Por la tarde del 29 de septiembre, una lancha de vapor del Estado abordó al barco bomba "Llobregat" en aguas de la canal de entrada entre los muelles de Cataluña y Barcelona y le produjo ligeras averías en la popa y costado de estribor, que por fortuna no revistieron gran importancia.

Como avería grave debe también considerarse la que se produjo a la "Golondrina" por el vapor de la Compañía Arrendataria de Tabacos, en el mediodía del 26 de noviembre y de que antes hemos tratado.

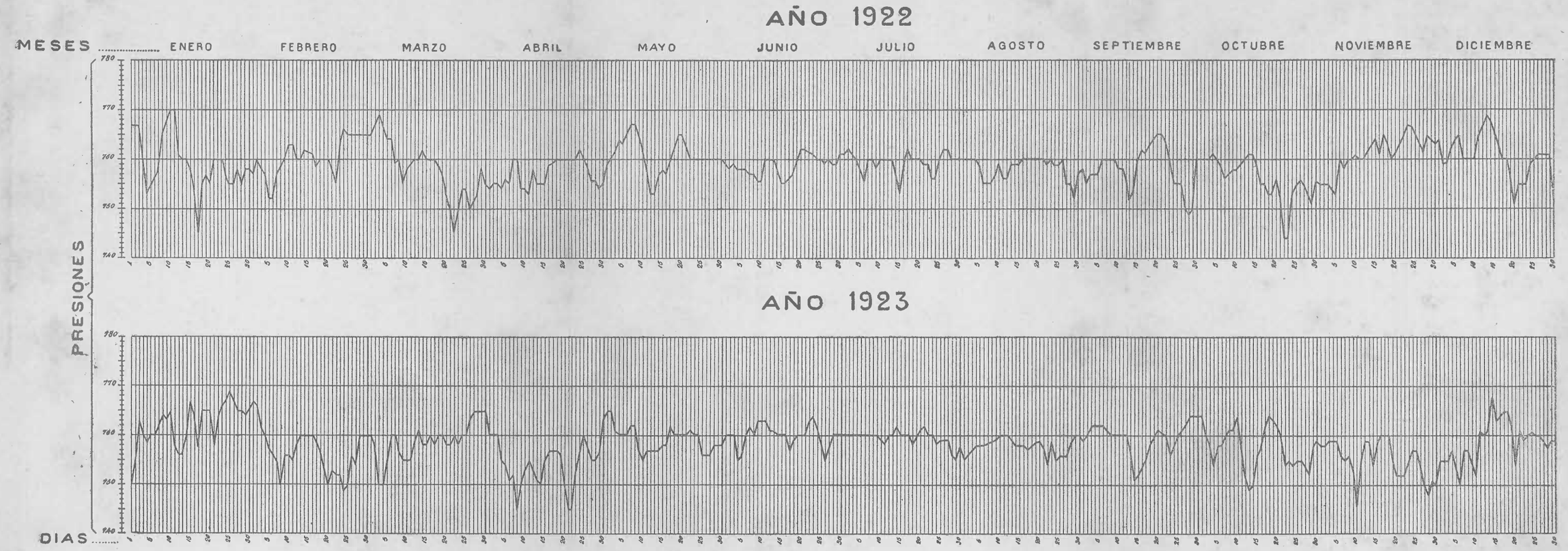
A eso de la una y cuarto de la tarde del 22 de marzo de 1923, hallándose un globo de la División de Aeronáutica Naval tomando gas en la fábrica de la Barceloneta, se escapó a medio llenar, y pasando casi al roce con las casas de la Barceloneta, en donde se tiraron tres de los cinco tripulantes que iban metidos en una cesta, siguió su camino por encima de los tinglados del muelle de la Barceloneta rompiendo los hilos telefónicos y alguno de los adornos remates del núm. 1 en la calle intermedia entre dichos tinglados; luego continuó hacia el puerto pasando por encima del buque "Tirso" atracado en el muelle de España frente del tinglado núm. 8, rompiéndole la instalación de radio telefonía, y por último, salvados todos estos obstáculos fué a caer encima del "Reina Victoria", atracado en el muelle de Atarazanas, donde se recogieron los dos tripulantes que habían quedado en la cesta, con heridas de alguna consideración.

El día 11 de febrero del presente año, en que había fuerte viento y mar de fondo del Sud, al entrar en puerto el vapor "Peña Castillo", le garrearon las anclas y se echó encima de los viveros de mejillones que están fondeados a redoso del rompeolas de Levante, echando uno a pique, que luego se levantó en la mañana del 28.

Al salir el 17 de marzo último el vapor "Príncipe de Udine" por la mañana, después de estar atracado frente a la estación Marítima, rompió, a causa de una falsa maniobra, uno de los bolardos existentes en el frente del muelle de Barcelona; en días sucesivos, se ha procurado quitar este elemento de amarre averiado y sustituirlo por otro bueno.

Finalmente, debemos hacer constar que han sido muchas y muy diversas las averías ocurridas en los muelles, vías férreas, calzadas, etc. por los vehículos y trenes, pero no las reseñaremos por su poca importancia y por no alargar demasiado esta Memoria.

Gráfico indicador de las presiones barométricas



AÑO 1922

Diagrama de la frecuencia del viento

Escala de 1 mm por día

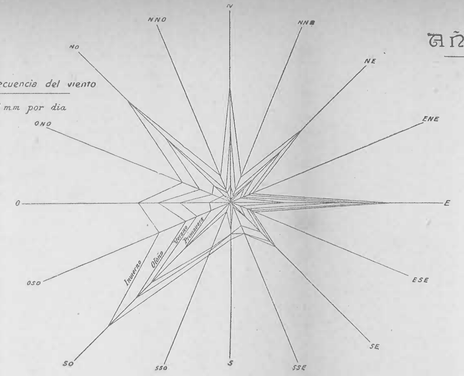


Diagrama de la masa transportada

Escala de $\frac{1}{4}$ mm por unidad

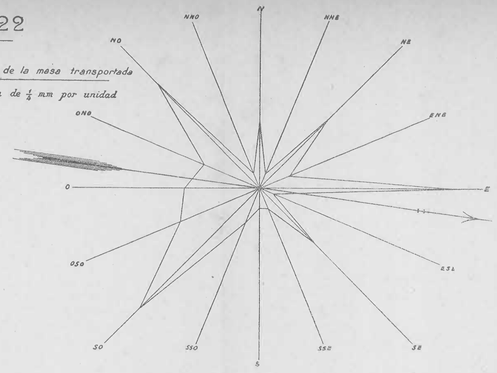


Diagrama de las velocidades medias

Escala de 1 mm por metro

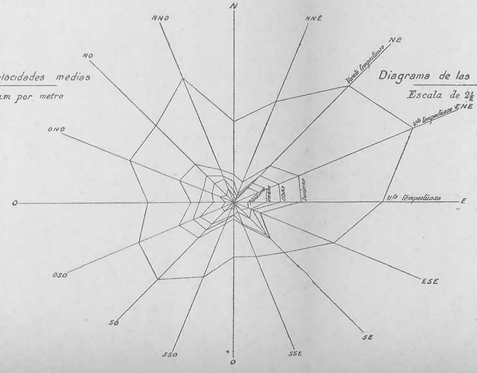
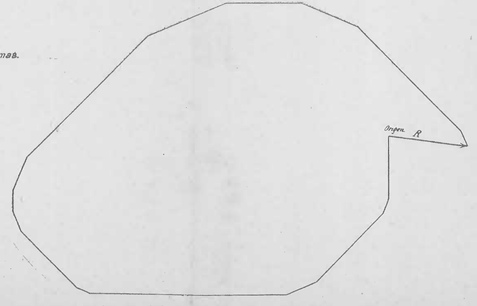


Diagrama de las velocidades máximas.

Escala de $2\frac{1}{2}$ mm. por metro

Escala de $\frac{1}{4}$ mm por unidad



AÑO 1923

Diagrama de la frecuencia del viento

Escala de 1 mm por día

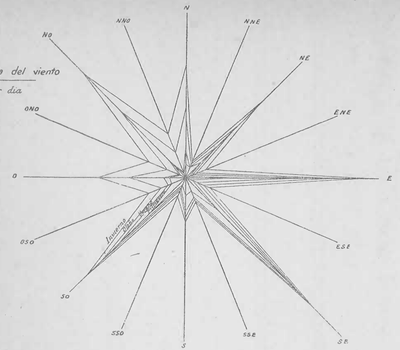


Diagrama de la masa transportada

Escala de $\frac{1}{4}$ mm por unidad

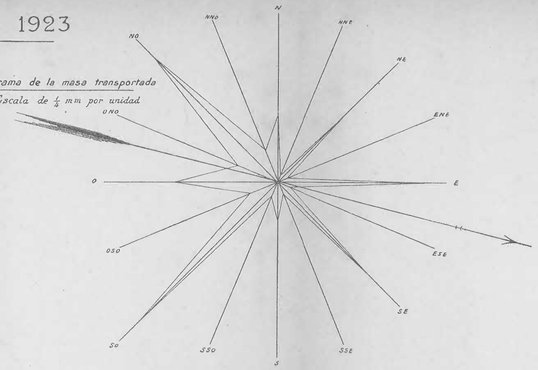


Diagrama de las velocidades medias

Escala de 1 mm por metro

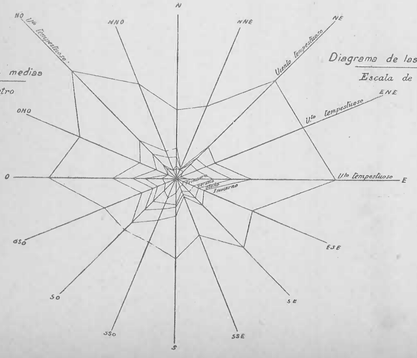
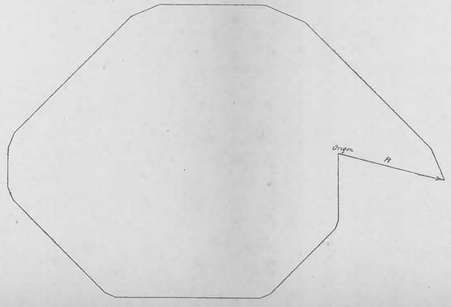


Diagrama de las velocidades máximas

Escala de $2\frac{1}{2}$ mm por metro

Escala de $\frac{1}{4}$ mm por unidad



Observatorio astronómico

Por medio de los aparatos que forman parte del modesto Observatorio que posee esta Dirección en algunas dependencias del edificio para las oficinas de la explotación del Dique y material flotante, se toman los datos más principales relativos al tiempo; desde hace algunos años se consignan las observaciones diarias en un libro, sobre todo las referentes a las presiones barométricas y a la dirección y velocidad del viento. De modo análogo a las Memorias anteriores y para conocimiento de los interesados en estos estudios, acompañamos el gráfico indicador de las presiones barométricas y los diagramas correspondientes a la frecuencia de los vientos, a las velocidades máximas y medias y a la masa transportada durante los dos años últimos 1922 y 1923.

Servicios Sanitarios y de socorro

Durante los dos ejercicios anteriores han prestado también buena utilidad los elementos afectos a este servicio que posee la Junta a cargo de esta Dirección; las camillas o botiquines de urgencia establecidos en las dependencias o almacenes de las obras en construcción y en otros sitios especiales de los muelles dentro de nuestra zona marítima, han tenido que utilizarse por desgracia en muchas ocasiones para nuestros obreros y para los empleados en otras faenas y en las de carga y descarga.

Además, en el Consultorio instalado en unos locales del Pabellón que se levantó al final del muelle de Bosch y Alsina acuden diariamente, al acabar el trabajo, multitud de obreros nuestros, encontrando allí toda clase de facilidades para su curación.

Asimismo, aprobada por R. O. de 1.º de febrero pasado, la concesión, mediante condiciones, a la Asociación "Amigos de los Pobres" de esta ciudad para construir un edificio destinado a Casa de Socorro en terrenos de nuestra zona marítima al final también del muelle de Bosch y Alsina, cerca del Pabellón anterior y frente al muelle de España, se hizo el replanteo en 2 de abril último y se empezaron las obras con toda actividad; pudiéndose, por lo tanto, contar dentro de poco con otro elemento de gran importancia para atender a estos servicios sanitarios.

Por último, esta Dirección, durante el bienio anterior, ha prestado su cooperación de modo contínuo a la Dirección de Sanidad Marítima para el cumplimiento de los fines encomendados a ésta, facilitándole el personal y cuantos medios y elementos han sido menester para la beneficiosa campaña de desratización y para otros fines sanitarios; debiendo hacer constar que en lo sucesivo y en virtud de lo dispuesto en el reciente R. D. de 25 de febrero último, vienen las Juntas de Puertos obligadas a dotar a las

Estaciones sanitarias de los mismos, de las instalaciones y medios de todas clases que sean precisos para su mejor servicio, quedando dichas Juntas autorizadas para hacer los gastos que origine el cumplimiento de dicho Decreto.

Depósitos flotantes de carbones

Durante los dos años que se comprenden en esta Memoria, han seguido prestando sus servicios a la Navegación los tres pontones que existen en este puerto destinados a depósitos flotantes de carbones minerales: dos de ellos denominados "Lorenzo" y "Pepita" pertenecientes a la casa Figueroa y Campos, Sucesora de la Compañía General de Carbones, fondeados en la dársena del Morrot para suministrar combustible a cualquier buque, y otro el "San Ignacio de Loyola" de la Compañía Trasatlántica, atracado de punta en la zona del ángulo de las alineaciones 2.ª y 3.ª del muelle de Levante, para abastecer a los buques de la propia compañía.

Hay además otras peticiones en curso de concesión, y sobre este particular, decíamos en la Memoria anterior al tratar de estos depósitos, que la Dirección General de Obras públicas, previo expediente incoado por los señores Astoreca Azqueta y Compañía, había autorizado, por orden de 18 de marzo de 1922, a la Jefatura de esta provincia, para llevar a cabo la tramitación conducente a estas instalaciones, conforme al convenio establecido en la R. O. de 10 de noviembre anterior. A tales efectos y según petición de los referidos señores, se dictó, más adelante, en 6 de mayo, otra R. O. por la que se dispuso que, previos los debidos requisitos, se reconociera la personalidad de los mismos, como sucesores, en los derechos de petición, de D. Nilo Massó y Font, que era el primero de los solicitantes para establecer depósito flotante de carbones en este puerto, y poco después, por orden de la Dirección General de 29 del propio mes, se mandó que se continuase por el Gobierno civil de esta provincia la tramitación del expediente incoado en su día a instancia del citado Sr. Massó, cuya tramitación se hallaba en suspenso; hasta la fecha, nada se ha sabido en esta Dirección sobre tal particular, suponiendo fundadamente que la mencionada casa de los Sres. Astoreca, Azqueta y Compañía habrá desistido de sus propósitos, en vista de las críticas circunstancias que atraviesa el tráfico marítimo.

Depósitos terrestres de carbones

En el curso del bienio anterior han seguido funcionando, con algunas variaciones entre los propietarios, los depósitos terrestres de carbón establecidos en los muelles de Poniente y de Costa desde hace algunos años, mediante contratos, con la Junta, de arriendo de los terrenos disponibles

en dichos muelles, sin molestia para el tránsito y los demás servicios radicantes en los mismos, prestándose con estas instalaciones gran beneficio al Comercio y a la Navegación y a las Sociedades importadoras de combustible.

Depósitos flotantes de comustibles líquidos

Siguiendo el proceso de estas instalaciones reseñado en la Memoria anterior, debemos manifestar que, durante los dos ejercicios últimos, ha continuado el buque "Euplectela" de la Sociedad Española de Comercio Exterior, dedicado a este objeto, mediante la concesión otorgada por Real orden de 2 de junio de 1921, fondeado en la dársena del Morrot de punta en el muelle del Contradique en las proximidades de la Estación Sanitaria. Como que la autorización era solo por un año, se le han ido concediendo prórrogas, previos los favorables informes, para la prestación de este servicio, mientras se lleva a cabo la instalación proyectada por dicha Sociedad para el depósito terrestre en la parte de Casa Antúnez fuera de nuestra zona marítima; singularmente en vista de la R. O. de Hacienda de 9 de junio del propio año 1921.

Depósitos terrestres de combustibles líquidos

Expuestos con todo detalle en la Memoria anterior los acuerdos adoptados repetidamente por la Junta del Puerto acerca de estas instalaciones dentro de la zona marítima de los muelles, y el proceso seguido en los varios expedientes para su tramitación durante los dos años que en ella se comprendían, vamos ahora a completar este asunto con la exposición de lo actuado en el curso del bienio último.

Referente a la petición de D. Manuel Salas Sureda, después del informe de la Junta del Puerto redactado en 11 de noviembre de 1921 en vista del emitido en 4 anterior por esta Dirección, la Jefatura de Obras públicas de la provincia sometió el expediente a información pública, acudiendo solamente a la misma la Junta Directiva del Real Canal de la Infanta Doña Luisa Carlota de Borbón, por lo cual dicha Jefatura, en 22 de julio de 1922, elevó el expediente con el proyecto a la resolución Superior, recayendo sobre el mismo la orden de la Dirección General de Obras públicas de 16 de octubre siguiente, por la que se devolvía dicho expediente para que se completara con los informes del Ayuntamiento, del Consejo Provincial de Fomento y de las Cámaras de Comercio y Navegación y de la Industria; así se hizo, y obtenidos los informes de dichas entidades, se remitió de nuevo el expediente a la Junta del Puerto por si consideraba necesario añadir alguna condición en vista de los dictámenes que se acompañaban;

pasado el repetido expediente a esta Dirección, formulamos otro informe en 24 de febrero de 1923, que hizo suyo la Junta devolviéndolo todo a la Jefatura, y trasladado por ésta al Centro Superior, recayó, en 16 de abril de 1923, la R. O. aprobatoria mediante condiciones para establecer las tuberías conductoras de los combustibles líquidos desde el Puerto hasta los depósitos en terrenos de Casa Antúnez de propiedad del peticionario.

Más adelante, en 15 de junio siguiente, el citado Sr. Salas elevó una instancia al Sr. Gobernador Civil de esta provincia solicitando una prórroga de seis meses para empezar las obras; pasada a informe de esta Dirección, lo emitió en 13 de julio en sentido favorable por resultar ciertas las razones que aducía el solicitante en apoyo de su petición, y sometido luego a la oportuna tramitación, se dictó en 22 de diciembre la R. O. otorgando la prórroga solicitada que debía terminar en 29 de enero del año actual.

Mediante esta Superior disposición y una vez impuesta la fianza consignada en la condición 7.ª de la concesión, se efectuó el replanteo en el día 28 de enero, levantándose el acta correspondiente que se pasó a la Junta para su remisión al Centro Superior, según lo prescrito en la condición 4.ª, esperándose en la actualidad la aprobación de la misma.

Llevado a cabo el replanteo, no fué posible empezar en seguida los trabajos por no estar, en toda su extensión, en las condiciones debidas, el terreno por donde ha de pasar la conducción; por todos los medios posibles, esta Dirección procurará que queden corregidas estas deficiencias en breve plazo, a fin de que pueda realizarse la colocación de las referidas tuberías.

Como obra complementaria de la instalación de los depósitos terrestres de combustibles líquidos, se incoó en diciembre de 1922 por la 2.ª División de ferrocarriles, otro expediente a petición del referido Sr. Salas, para construír, al final de la zona Sudoeste del puerto, una vía férrea apartadero de enlace entre las de la Estación de la Compañía de los ferrocarriles de Madrid a Zaragoza y a Alicante y los terrenos próximos de su propiedad donde debe levantar los depósitos; pasando el expediente y proyecto a informe de esta Dirección en 4 de mayo de 1923, lo formuló en el día 12 siguiente enviándolo acto seguido a la Junta para su tramitación; hasta la fecha no sabemos que haya recaído resolución alguna sobre este particular.

En 28 de junio del propio año pasado se recibió también en esta Dirección otro expediente incoado en diciembre de 1921 ante el Ministerio de Fomento a petición de la Compañía Anónima "Industrias Babel y Nervión", para establecer en este puerto una red de tuberías para la conducción de combustibles líquidos desde el muelle de Costa en la dársena del Morrot hasta la instalación de su propiedad en terrenos de Casa Antúnez, fuera de nuestra zona marítima; sin pérdida de tiempo, formulamos el

informe solicitado, en 5 de julio siguiente, que se remitió a la Junta para seguir la tramitación correspondiente, sin que hasta ahora se haya resuelto nada acerca de esta petición.

De acuerdo con lo que expusimos en la Memoria anterior, tenemos noticias que la Sociedad Española de Comercio Exterior ha elevado también al Ministerio de Fomento una solicitud, con el proyecto respectivo, para instalar otra red de tuberías desde el puerto hasta los terrenos de Casa Antúnez donde ha de plantear su instalación de depósitos terrestres de combustibles líquidos. Cuando se nos pida, se formulará el oportuno informe análogamente a los anteriores.

Finalmente, debemos consignar aquí que, en 27 de septiembre de 1923, se recibió en esta Dirección un oficio circular de la Dirección general de Obras públicas solicitando nuestro informe respecto de las bases que han de regir para las concesiones y explotación de los combustibles líquidos en los puertos, consignando, al efecto, varios extremos o preguntas a los cuales debía darse contestación; evacuamos nuestro dictamen en 3 de octubre siguiente respondiendo a los extremos deseados y haciendo varias consideraciones sobre este particular.

Embarcaciones "Golondrinas" y "Gaviotas"

Desde hace muchos años, además del sinnúmero de pequeñas embarcaciones y barcas a remo, funciona un servicio público de transporte de pasajeros por el interior del Puerto, efectuando rutas determinadas, por medio de unas embarcaciones llamadas "Golondrinas" movidas primero a vapor y luego algunas de ellas con motor a gasolina; este servicio que se presta de un modo bastante regular durante todo el año, adquiere gran importancia en la época de verano, durante la temporada de baños, para poder trasladarse a los establecimientos de la playa de la Mar Vieja, y en los días festivos para dar paseos hasta la boca del puerto y al rompeolas de Levante.

En estos últimos meses, debidamente autorizado por la Comandancia de Marina, por un lado, y por otro, por la Junta del Puerto, previamente asesorada por esta Dirección, se ha establecido otro servicio de transporte de pasajeros con unas embarcaciones llamadas "Gaviotas", para hacer también la travesía desde la Puerta de la Paz hasta los baños y al rompeolas de Levante, porque es sitio predilecto por el público que desea gozar de las bellezas del mar. Con esta competencia obtendrán sin duda los viajeros mayores facilidades y economía en el pasaje, sin que sea motivo para que se produzcan accidentes desde el momento que por las Autoridades correspondientes se han dictado las oportunas órdenes e instrucciones para la circulación y atraques.

Depósito Comercial

Planteada esta instalación en el vasto tinglado núm. 1 del muelle de la Muralla, hoy de Bosch y Alsina, se halla desde hace varios años, a cargo de la Sociedad "Crédito y Docks de Barcelona", mediante concesión otorgada por la Superioridad, que ha de acabar, en virtud de la prórroga obtenida por R. O. de diciembre de 1920, en 31 de diciembre de 1925.

Durante los dos años últimos ha funcionado con normalidad, si bien han sido bastante limitadas las operaciones efectuadas, no solo a causa de la crisis mundial en el tráfico marítimo, sino por las dificultades que se notan en el comercio internacional por la elevación de los aranceles, y también ha influido bastante en la reducción de este servicio el que parte del movimiento se ha ido al Depósito Franco por las mayores facilidades aduaneras que allí se obtienen.

Almacenes Generales de Comercio

Esta instalación que, como la anterior, presta y ha prestado, singularmente en estos últimos años y en época de la guerra europea, gran utilidad al Comercio, se halla planteada en el gran edificio construido hace muchos años en el muelle del Depósito, habiendo funcionado también con regularidad durante el plazo de dos años que se comprende en esta Memoria. No obstante, forzoso es manifestar que el movimiento de mercancías habido en estos Almacenes ha sido bastante menor que en años anteriores, y ello se comprenderá desde el momento que se indique que están destinados casi exclusivamente a cereales y algodón; que en cuanto a los primeros es bien sabido que hemos tenido la prohibición en la importación del trigo y una limitación muy seria en la entrada del maíz, y que respecto del algodón, como hemos sufrido una gran disminución en la actividad de la industria algodonera en Cataluña y por los elevados precios del algodón ha venido éste en cantidades limitadas y solo para cubrir las necesidades de momento, no han tenido necesidad estas partidas de pasar por los Almacenes Generales y han ido directamente a las fábricas o a los almacenes de los importadores.

Según expusimos en la precedente, habiendo depositado en 25 de febrero de 1922 la Sociedad arrendataria de este servicio, que lo es asimismo "Crédito y Docks de Barcelona" mediante concesión aprobada por la Superioridad, la cantidad de 49,092'69 pesetas fijada para llevar a cabo ciertas obras de carácter extraordinario cuando se le concedió la primera prórroga que termina en 31 de diciembre de este año, acordó la Junta, a propuesta de esta Dirección, efectuar algunos trabajos y adquirir materiales con cargo a dicha cantidad, consignando, a tal efecto, en cuentas del mes

de octubre del propio 1922, la suma de 40,254'28 pesetas, y quedando todavía un remanente de 8,838'41 pesetas para emplear en la primera ocasión oportuna.

Por último, habiendo presentado dicha Sociedad en 15 de mayo de 1922 una instancia a la Junta debidamente justificada, solicitando otra prórroga por 15 años más, se le dió la oportuna tramitación, dictándose con fecha 30 de noviembre del propio año la respectiva R. O. aprobatoria de la petición mediante condiciones, y entre ellas la de aumento del canon anual y de que el plazo de prórroga solo debía ser de 10 años, terminando la concesión en 31 de diciembre de 1934.

Además, en la instancia de prórroga se comprometía la Sociedad a realizar en seguida varias mejoras en el material e instalaciones, según relación, cuyo coste ascendía a 235,260 pesetas, y proyectaba otras instalaciones para los servicios, en el curso del plazo de prórroga, por valor de 76,780 pesetas. De todas estas nuevas instalaciones y mejoras en los elementos existentes, había algunas que debían considerarse como fijas, y que, por lo tanto, tenían que quedar de propiedad de la Junta al acabar el contrato, con un importe total de 179,260'00 pesetas. Hay que hacer constar que, desde la fecha de la concesión de la prórroga, ha venido ya realizando la referida Sociedad varias de las nuevas instalaciones propuestas y las mejoras en algunos de los elementos, esperando que llevará a cabo, en el más breve plazo posible, todo el programa presentado en la solicitud y aceptado por la Superioridad al otorgarle la prórroga pedida.

Instalación provisional del Depósito Franco

Indicábamos en la Memoria anterior al tratar de esta instalación que, planteada de un modo provisional desde el 20 de junio de 1921 en la zona de los tinglados números 5 y 6 y terrenos inmediatos del muelle de Barcelona, no había tenido en sus primeros tiempos gran movimiento comercial debido a la reducción del tráfico marítimo, esperando que en lo sucesivo iría tomando incremento en beneficio del Comercio.

En efecto, ha sido así; pues merced por un lado a las facilidades otorgadas en todo momento al Consorcio por la Junta del Puerto y esta Dirección, y por otro, a haber absorbido parte del tráfico que tenía el Depósito Comercial por la rapidez y mayores facilidades obtenidas en las operaciones aduaneras, ha habido bastante movimiento en dicho Depósito Franco, trabajando casi de un modo contínuo, singularmente en estos últimos meses.

Dicha instalación continúa funcionando según el Reglamento formulado para el régimen administrativo y económico de la misma, autorizado por R. D. de 24 de octubre de 1916 y R. O. de 7 de diciembre de 1917 y aprobado por R. O. de 8 de febrero de 1921, por la que también se sanciona las tarifas de almacenaje que rijen en la propia instalación.

Debemos indicar asimismo que, con arreglo al contrato primitivo de arriendo, la Junta ha concedido al Consorcio las necesarias prórrogas trimestrales y que esta entidad arrendataria ha llevado a cabo, con permiso de esta Dirección, varios trabajos para ir mejorando las instalaciones y adaptarlas mejor al servicio que presta.

Finalmente, el propio Consorcio en oficio de 4 de septiembre de 1922, manifestó a la Junta que, previo detenido estudio, había acordado prescindir de las construcciones proyectadas para la instalación en el muelle del Contradique con destino a Depósito Franco, dejando libre por lo tanto el compromiso contraído por ambas partes de arrendar el espacio de 18,000 metros cuadrados a tal efecto.

Puerto Franco

Sobre este asunto poco podemos añadir a lo expuesto en las Memorias anteriores, pues en el curso del bienio que se comprende en la presente, ha sido poco el adelanto visible en los trabajos a cargo del Consorcio para el planteamiento de esta instalación en los terrenos del delta del Llobregat. Una vez aprobado el proyecto de Ley declarando de utilidad pública los terrenos comprendidos en el mismo y efectuados los trámites para obtener la declaración de la necesidad de ocupación, procedióse a levantar el plano correspondiente y formar la relación de los propietarios interesados, trabajos éstos sumamente largos y penosos que creemos están a punto de ultimarse; acto seguido se llevará a cabo el justiprecio y la expropiación de los terrenos y construcciones a que haya lugar, para luego tomar posesión de la zona necesaria y empezar las obras.

Instalaciones para la División de Aeronáutica Naval en este puerto

Siguiendo la reseña hecha en la Memoria anterior acerca de estas instalaciones, debemos manifestar que en diciembre de 1922 el Director de la Escuela de Aeronáutica Naval, Jefe de la División, solicitó de la Junta la ocupación provisional de unos espacios en el muelle del Contradique para colocar una grúa y trasladar el hangar y dependencias instaladas al final del muelle de Costa, mientras se solicitaba de la Superioridad la necesaria concesión de los terrenos de este último muelle para construir los talleres definitivos y depósitos de los aparatos y elementos afectos a la División. Otorgada la autorización por la Junta, se celebró el oportuno contrato de arriendo en 15 de enero de 1923, y al día siguiente, esta Dirección entregó los referidos terrenos para empezar en seguida el montaje de las instalaciones necesarias. Posteriormente, se han ido levantando algunos pequeños pabellones accesorios para completar estos importantes servicios del

Estado que allí radican y que prestan suma utilidad a la obra de la Aviación naval.

Más adelante, en mayo del propio año pasado, se recibió en esta Dirección el expediente incoado por el Ministerio de Marina solicitando un trozo de playa de Casa Antúnez con los terrenos inmediatos, todo dentro de nuestra zona marítima, con destino a varaderos, talleres y hangares para el servicio de la Aeronáutica Naval, según el propósito antes indicado y mediante el oportuno estudio; emitimos el informe en 14 del mismo mes que se pasó a la Junta para su remisión a la Jefatura de Obras públicas, no habiendo recaído hasta la fecha resolución alguna acerca de este particular.

Para completar este asunto, añadiremos que el buque "Dédalo" destinado a taller y depósito de los aparatos como Estación transportable de la Aeronáutica Naval, ha venido a este puerto varias veces durante los dos años últimos, pasando aquí largos períodos.

Correo aéreo de las Baleares

Como complemento a lo expuesto relativo a este asunto en la Memoria anterior, debemos indicar, que, una vez obtenida por la Compañía concesionaria de este servicio postal la debida autorización en mayo de 1922 para establecer la línea de hidroaviones de carácter particular entre Palma de Mallorca y Barcelona, solicitó a últimos del propio mes, el oportuno permiso para instalar en el muelle de Poniente de este puerto un cobertizo para depósito de los aparatos; recibido en esta Dirección el expediente y proyecto correspondiente en 24 de agosto, se informó y se devolvió a la Junta en el mismo día para la debida tramitación.

Posteriormente, en 9 de marzo de 1923, se recibió también la petición para establecer en este puerto dos estaciones fijas radiotelegráficas, como auxiliares necesarios del servicio aéreo, habiendo contestado el propio día con el oportuno informe sobre el particular.

Como no se ha sabido nada más acerca de tales expedientes y de este servicio postal, creemos fundadamente que se habrá desistido de la idea.

Talleres de la Compañía Trasmediterránea (Nuevo Vulcano) :-:

En el curso del bienio último han seguido ocupando estos talleres los terrenos del muelle Nuevo y del de Levante con arreglo a las concesiones otorgadas; respecto de los primeros, existe una R. O. de 10 de abril de 1918 aprobando, mediante condiciones, una instancia elevada por la Sociedad ocupante en 25 de junio de 1914, pero hay que hacer constar que

hasta la fecha, por no juzgarlo sin duda conveniente, no ha realizado aquella trabajo alguno de los comprendidos en la disposición de referencia, esperando que en breve han de presentar el oportuno estudio para dar la debida solución a este asunto planteado por la misma.

Delimitación de los terrenos afectos a la Batería del Astillero :-: :-: :-:

Continuando el proceso reseñado en la Memoria anterior respecto de este asunto que se trata hace ya varios años, debemos indicar que, a pesar de nuestro claro y terminante informe, por R. D. de la Presidencia del Directorio Militar de 24 de octubre pasado se resolvió a favor del Ministerio de la Guerra el expediente de conflicto entablado entre éste y el de Fomento sobre la interpretación de las RR. OO. anteriores respecto de la forma en que debía llevarse a cabo dicha delimitación; y que, más adelante, por R. O. de 17 de enero último, se ha dispuesto que se reuna la Comisión mixta para proceder a este trabajo, de la cual forma parte esta Dirección, esperando en la actualidad que por parte de la Jefatura de Obras públicas o de la Comandancia de Ingenieros nos avisen al objeto expresado.

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

Decíamos en la Memoria anterior que, firmada la escritura de arriendo de los terrenos entre la Junta y la Sociedad concesionaria en 16 de marzo de 1922, faltaba presentar a la aprobación Superior los planos definitivos del edificio según lo previsto en una de las cláusulas del contrato; pues bien, a tenor de esta prescripción, dicha Sociedad, previa un detenido estudio de las nuevas necesidades a satisfacer y una vez conocidos todos los detalles de la construcción, presentó en 20 de marzo de 1923 a la Junta, para su remisión al Centro Superior, los planos y presupuestos definitivos para la construcción del edificio; informados por esta Dirección en 28 del propio mes, ha recaído sobre los mismos, después de los oportunos trámites, la R. O. de 20 de septiembre siguiente, resolviendo el asunto mediante determinadas condiciones, y aceptadas éstas por la referida Sociedad concesionaria, se formuló la correspondiente escritura que tenía que servir de base a la concesión, y acto seguido se dictó la R. O. aprobatoria con fecha 1.° de febrero último, que se recibió en la Junta a fines de la segunda decena de marzo, y ultimados los preparativos necesarios, se firmó días después en 8 del presente mes la escritura de las condiciones adicionales a las que sirvieron de base al primer contrato.

Esperamos ahora que la Sociedad, con arreglo a dicho contrato, mani-

fieste la fecha en que desea empezar las obras, efectuando antes el replanteo correspondiente.

Club de Natación "Barcelona"

Este Club continua emplazado en el muelle Nuevo, en la zona de arranque del rompeolas de Levante, habiendo dado fé de vida muy intensa, en estos años últimos.

De conformidad con lo indicado en la última Memoria, a principios del pasado bienio que en esta se comprende, se ultimaron todos los detalles de la piscina propiamente dicha; después y a medida que lo han permitido los recursos económicos de la Sociedad, que es meramente sportiva, han llevado a cabo otras varias instalaciones complementarias y dependencias para el servicio y utilidad de los socios; han ampliado las tomas de agua del mar, han hecho una instalación muy adecuada para poder tener el agua de la piscina a cierta temperatura, han aumentado y arreglado los cuartos para los bañistas, han construido las fachadas y gradería interiores para el público que ha de presenciar los ejercicios de natación, y finalmente, han puesto la cubierta, faltando solo ligeros detalles de ornamentación y el revocado y estuque de las fachadas para dar por terminada esta instalación, que llama justamente la atención del público inteligente en esta clase de sports y se ha demostrado su bondad en los múltiples partidos y torneos que en ella se han llevado ya a cabo.

Reales Club Marítimo y Náutico

Siguen funcionando estos Clubs: el primero, en su edificio social construído años atrás en la parte Sudoeste del muelle de Barcelona según una expresa R. O., con una zona inmediata a flote para la estancia de las embarcaciones; el segundo, en un pabellón flotante cerca del paramento Nordeste del propio muelle, disponiendo también a su alrededor de una ámplia zona para el fondeo de las embarcaciones anejas al mismo.

En ambas construcciones no ha ocurrido novedad alguna durante el pasado bienio.

Club de Mar

Decíamos en la anterior Memoria, que el expediente incoado por dicha Sociedad para levantar un edificio en terrenos del muelle de Cataluña se estaba tramitando a fines de marzo de 1922, esperándose una pronta resolución.

En efecto, se remitió a la Superioridad, previos los informes de las

entidades correspondientes, en enero de 1922, pero con fecha 8 de julio siguiente la Dirección General de Obras públicas, ordenó a la Jefatura de Obras públicas de esta provincia y a la Junta del Puerto que se sirvieran ampliar su informe en determinado sentido, y pasado en 2 de agosto a esta Dirección emitimos el dictamen que se solicitaba en 17 del propio mes, enviándolo a la Junta para la resolución Superior, la que se obtuvo por R. O. de 2 de agosto del pasado año 1923, en el sentido de desestimar la petición de este Club ante fundadas razones. Por esta causa, nada se ha hecho del edificio proyectado, quedando el Club funcionando en la dársena del Comercio cerca de la zona central del paramento del muelle de Pescadores.

Estación y vias de la Compañía de ferrocarriles catalanes :-:

Presentado por esta Compañía a la Superioridad el proyecto de un ferrocarril secundario, sin garantía de interés, desde el Apeadero de la Bordeta, en la línea de Barcelona a Manresa hasta este puerto, y recibido en esta Dirección en 14 de abril de 1921, fué informado en 19 del propio mes mediante las manifestaciones y consideraciones oportunas respecto del particular. Más adelante, se supo, aunque no de un modo oficial, que, por R. O. de 13 de febrero de 1922, se aprobó dicho proyecto, según varias condiciones, para que sirviera de base a la concesión que en su día se otorgase, y poco después, por R. O. de 22 siguiente, se otorgó a dicha Compañía la concesión del mencionado ramal con sujeción a cuanto determina la Ley y Reglamento de ferrocarriles secundarios, al pliego de condiciones particulares aprobado en 15 y aceptado en el día 18 anteriores, y a las demás disposiciones vigentes.

Pasó algún tiempo y en 24 de enero de 1923 llegó a esta Dirección por conducto de la Junta que lo había recibido de la 2.ª División de ferrocarriles, para su informe, el proyecto de replanteo de la línea citada presentada por la Compañía; evacuamos nuestro cometido en 29 del mismo mes haciendo también las debidas consideraciones en harmonía con nuestro informe anterior y formulando un plano y las condiciones que deberían tenerse en cuenta al otorgarse la concesión definitiva para las vías e instalaciones. Posteriormente, en 28 de febrero pasado, la División de ferrocarriles ha solicitado otro ejemplar del plano que se acompañaba a nuestro informe y se le remitió sin pérdida de tiempo, no habiendo sabido nada más sobre este particular.

Por último, en 3 de marzo se recibió en esta Dirección, también por conducto de la División, el oportuno estudio para prolongar las vías de esta Compañía desde la futura estación en el final del muelle de Costa hasta el del Contradique, cuyo estudio informaremos a la mayor brevedad después que hayamos recabado los datos necesarios.

Ferrocarril Metropolitano

Después de nuestro informe de 2 de marzo de 1922, acerca del estudio de variación de la línea presentado por la Compañía, en la parte que afectaba a la zona marítima del puerto, no se ha promovido otro expediente sobre el particular ni hemos tenido noticia que se haya dictado resolución alguna sobre el mismo.

Instalaciones para depósito y manipulación de pescado en el muelle de Levante :-: :-:

Desde el año 1920 y sucesivos se hallan funcionando en el muelle de Levante de este puerto, aunque mediante concesiones puramente provisionales, varias instalaciones para la manipulación y depósito del pescado que traen a esta ciudad los barcos especiales que hacen la navegación de altura, para poder abastecer debidamente el mercado.

Actualmente existen cinco instalaciones: la de la S. A. Pesca y Navegación; la de los Sres. Freixas y Delclaux, la de la Sra. Viuda de Canosa, la de los Sres. Marlés y Serra y la de D. Vicente Galiana; todas ellas han funcionado de un modo regular durante el pasado bienio, habiéndose solicitado en el curso del mismo algunas ampliaciones y mejoras que ha sido preciso atender para facilidad de las operaciones y para el buen servicio y policía de las propias instalaciones, que, en definitiva, redundan en beneficio de la población.

Tarifas e impuestos

Las nuevas tarifas correspondientes a los arbitrios sobre las mercancías, a los impuestos varios y a los múltiples servicios comerciales, que vienen rigiendo en este puerto desde el principio de 1922, después de modificar las antiguas en sentido de un ligero aumento y de haberlas hecho más claras en su exposición y aplicación, han sido, por lo general y salvo contadas excepciones y en asuntos de poca importancia, muy bien recibidas por las entidades marítimo comerciales, pues han podido apreciar que, si bien resultaban algo más elevadas que las anteriores, era necesario este pequeño sacrificio por parte del Comercio y de la Navegación para hacer frente a los crecidos gastos que ocasionan las obras del puerto, que en definitiva se realizan para que se obtengan las debidas facilidades para la manipulación y depósito de las mercancías, en beneficio de éstas.

Existe además en varios puertos de la Nación y entre ellos el nuestro, en virtud de lo dispuesto por R. O. de 19 de septiembre de 1916, un arbitrio, a favor de las Juntas de Obras, sobre el embarque y desembarque de

los pasajeros en las navegaciones llamadas de 2.ª y 3.ª clase, que es el 50 por 100 del impuesto de transporte marítimo vigente. Dicho impuesto, al acabar el bienio correspondiente a la Memoria anterior en 31 de marzo de 1922, era el publicado en la *Gaceta* de 30 de abril de 1920; más adelante, por R. D. de 2 de septiembre de 1922, se reformó, aumentando las cantidades relativas a la navegación de altura; después, volvió a modificarse en sentido de notable reducción por R. D. de 15 de mayo de 1923, que empezó a regir en 1.º de junio siguiente, y desde entonces están en vigor.

Subvenciones anuales del Estado

Después de repetidas gestiones de las Juntas de Obras de los puertos, el Gobierno, a propuesta del Ministro de Fomento y previo el informe del Consejo de Obras públicas, acordó, en Consejo de Ministros de 19 de octubre de 1922, distribuir entre varios puertos el crédito anual de 18.00,000'00 de pesetas, teniendo en cuenta para el reparto las siguientes normas: (a) Importancia de las obras a ejecutar con arreglo a los presupuestos de planes en curso de aprobación por el Ministerio de Fomento, de las demás obras que cada puerto necesite para su completa habilitación y de los gastos de conservación que requiera; (b) Importancia del tráfico de viajeros y de mercancías y tonelaje total de buques entrados en el puerto, y de la recaudación de cada Junta obtenida por los arbitrios en ella establecidos; (c) Interés nacional e internacional en la rápida construcción del puerto; (d) Importe medio, durante el último decenio, de la subvención recibida por cada Junta.

De dicho crédito correspondió al nuestro la cantidad de 2.200,000'00 pesetas, la mayor otorgada; la cantidad no podrá reducirse en un período de diez años y la Junta podrá invertir su importe tanto en la ejecución de las obras nuevas, con arreglo al plan trazado para terminar el puerto, como en el servicio de intereses y amortización de empréstitos que se emitan para acelerar la construcción de aquellas. A partir del indicado año, la subvención fija para los diez anteriores, irá disminuyendo en un 10 por 100 anual hasta extinguirse completamente su importe al llegar a los veinte años. Queda autorizada la Junta para elevar sus arbitrios en la medida necesaria para compensar el decrecimiento de subvención, a partir del año décimo, previa la aprobación por el Ministerio de Fomento de las tarifas acordadas. No obstante, el Gobierno por acuerdo del Consejo de Ministros y previos los informes de los Consejos de Obras públicas y de Estado en pleno, podrá resolver que quede diferida, por un plazo determinado y superior a los diez años, la fecha en que empiece el decrecimiento de la subvención, únicamente en aquellos casos en que sea notoria la insuficiencia del tráfico en el puerto a que se refiere esta resolución, y la evidente necesidad de la construcción de sus obras.

Además de esta subvención se dignó otorgar el Gobierno a este puerto, en la misma fecha, otra de 200,000 pesetas anuales comprendida en el crédito total de 5.000,000'00, concedido también durante diez años, por lo menos, para las obras en curso de ejecución.

En el plazo de los dos años que se comprenden en esta Memoria, la Junta ha ido recibiendo, con bastante puntualidad, las cantidades correspondientes a dichas dos subvenciones.

Modificación de los servicios y atraques en los muelles

Después de la distribución de tinglados y atraques en los muelles acordada en la Junta de Autoridades celebrada en 20 de febrero de 1922 y puesta en práctica desde 1.° de abril siguiente, ninguna variación se ha hecho de un modo oficial y se han seguido en el curso del bienio pasado las normas aprobadas en aquella sesión; únicamente por causas del buen servicio de algunas casas consignatarias, se ha autorizado durante el pasado año la utilización provisional de algunas secciones del tinglado núm. 5 del muelle de España, a reserva de que lo sancione la Junta de Autoridades cuando sea necesario hacer una nueva distribución con arreglo a las necesidades de los servicios del muelle, el día no lejano en que se hayan llevado a cabo las obras de urbanización completa del mismo.

Dificultades en la adquisición de materiales y medios de construcción para las obras :-:

Si nó en tan alto grado como en los años de la guerra y en los posteriores, en el curso de los dos anteriores ejercicios, han sido también bastantes las dificultades que hemos tenido que vencer para adquirir determinados materiales y medios de ejecución indispensables para las obras; los precios de la mayoría de ellos no han sufrido variación y siguen tan elevados; los de otros materiales, singularmente los pétreos, aglomerantes y los metálicos, si bien a mediados del año 1922 tuvieron alguna elevación por las muchas obras que se construían en la ciudad, han bajado algo en estos últimos meses en que ha habido menor demanda; en el primer semestre de 1923, a causa de la ocupación francesa en Alemania, subió también un poco el precio de los hierros y de los carbones. En cuanto a los jornales siguen asimismo muy altos, ya que no se logra en las grandes poblaciones abaratar las subsistencias más necesarias; por ello, no solo es hoy día difícil, sino muy costoso llevar a cabo cierta clase de obras.

Incidencias en el tráfico comercial y marítimo

Durante el bienio pasado no han sido tantas, como las en los anteriores, las anormalidades sufridas en el tráfico comercial y marítimo del puerto; salvo el período de dos meses desde 14 de mayo a 13 de julio de 1923 en que tuvimos la huelga en el ramo de transportes con sus derivaciones a las faenas de carga y descarga de los buques, en el resto del plazo que analizamos hemos tenido un movimiento regular y contínuo aun dentro de la crisis mundial que atraviesa el tráfico marítimo.

En el curso de los dos años últimos, han llegado grandes cantidades de carbón, maquinaria, maderas y otras mercancías; respecto del algodón y los cereales, que son productos que también venían antes en elevadas partidas, se han importado en cantidades bastante limitadas, según ya hemos indicado en páginas anteriores.

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

Además de los varios accidentes relatados en las páginas anteriores, han ocurrido otros en el puerto que consideramos dignos de mención y que son los siguientes:

Por la tarde del día 9 de noviembre de 1922 haciendo prácticas un hidroavión en el antepuerto, al ir a amerrizar y a causa de una barca que se interpuso, dió una vuelta de campana, destrozándose el aparato y causándose graves heridas los dos tripulantes.

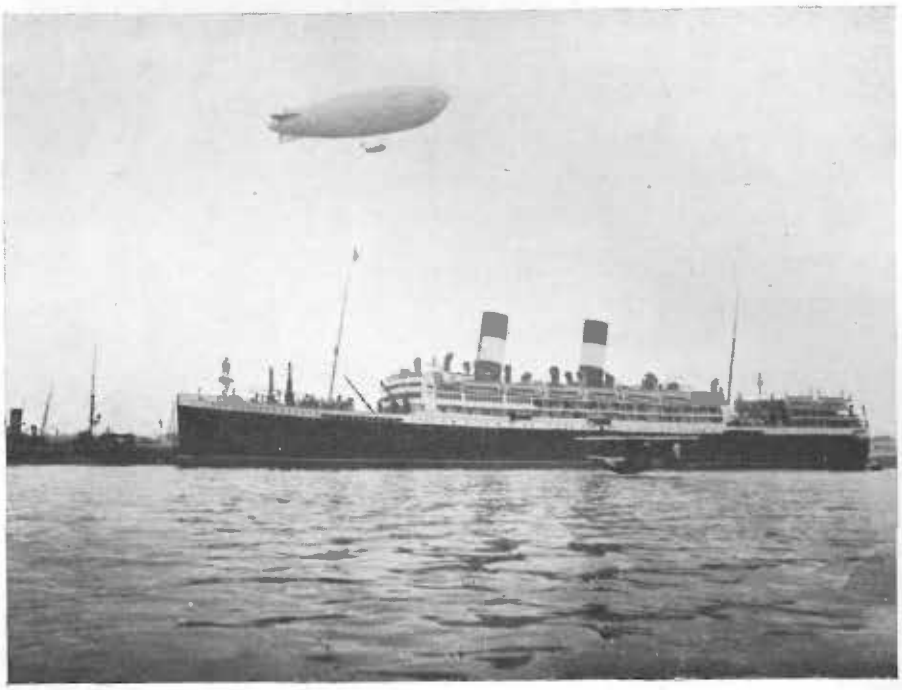
Al salir del puerto el gran trasatlántico francés "Mendoza" a las 4 de la tarde del 21 del propio noviembre, debido a una avería en las máquinas, hizo una falsa maniobra y embistió a algunos viveros de mejillones de los que están fondeados a redoso del rompeolas de Levante; en la arrancada se iba sobre el espigón pero soltó anclas y pudo parar; consiguió su ruta y salió felizmente de puerto a las tres horas.

Al salir del puerto el gran trasatlántico italiano "Principesa Mafalda", a las dos y media de la tarde del 1.° de diciembre, movió mucho las aguas en el antepuerto produciendo serios bandazos en el vapor "Lancastrian" que estaba atracado en el frente del muelle de Poniente, que motivaron, por la tensión de los cables, la rotura de una pieza de amarre de a bordo, cuya pieza al ir por el aire y caer en el muelle ocasionó la muerte a un individuo y graves heridas a otro que estaban allí tranquilamente.

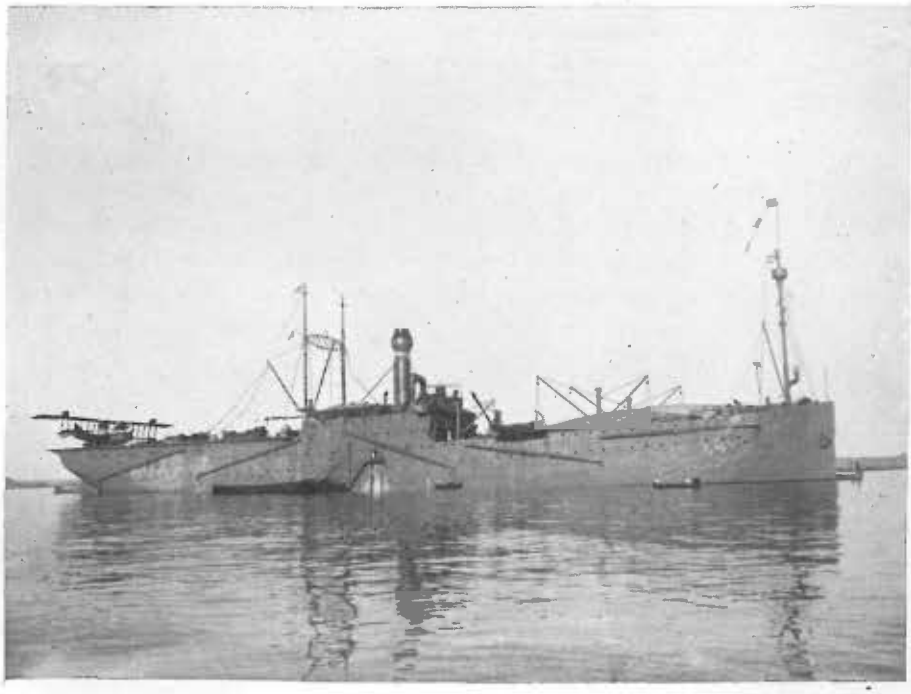
El día 22 de abril de 1923 entraron en puerto, de paso, los grandes

ASPECTO DE LA PUERTA DE LA PAZ EL DÍA 1.° DE DICIEMBRE DE 1923, ANTES DE LA LLEGADA DE SS. MM. A ESTA CIUDAD PROCEDENTES DE ITALIA

ALREDEDORES DE LA PUERTA DE LA PAZ, DESPUÉS DE LA COPIOSA NEVADA EN 27 FEBRERO 1924



ENTRADA EN PUERTO DEL GRAN TRASATLÁNTICO ITALIANO "GIULIO CESARE"



BUQUE "DÉDALO", ESTACIÓN TRANSPORTABLE DE LA AERONÁUTICA NAVAL

trasatlánticos italianos el "Conte Verde" del "Lloyd Sabaudo" que iba a Buenos Aires y el "Giulio Cesare" de la "Navigazione Generale Italiana" que iba a Génova; ambos traían muchos pasajeros; atracaron por la mañana en el frente de la Estación marítima, uno después del otro, y realizaron sus operaciones con toda facilidad.

El 23 de septiembre de 1923 entró en puerto amarrando cerca del ángulo Sur del muelle de Barcelona, el buque "Kanguro" con la escuadrilla de torpederos y submarinos del Estado, saliendo el día 27.

En 1.° de diciembre siguiente llegaron a Barcelona SS. MM. los Reyes en el acorazado "Jaime I", procedentes de su viaje a Italia y después de pasar por Palma de Mallorca; el 28 del propio mes, salió la Infanta Doña Paz con toda su familia para Baviera embarcándose en el "Principesa Mafalda".

En el día 7 de febrero último, entró en puerto la escuadrilla de 7 destroyers ingleses con el buque taller "Greenwich" y salieron el 14 por la tarde.

En la mañana del 23 siguiente llegó la escuadrilla holandesa compuesta de dos buques, llevando a bordo al príncipe heredero de dicha nación.

Copiosa nevada en la mañana del 27 del propio mes.

En 31 de marzo, llegó el crucero armado norteamericano "Pittsburgh" y al día siguiente el destroyer "Mac Cornick" número 223, saliendo a los pocos días.

Y finalmente, bueno es consignar que durante el pasado bienio nos han honrado con su visita distintas personalidades, entre ellas: el Excmo. Sr. D. Augusto Galvez Cañero, siendo Director General de Obras públicas, en 28 de octubre de 1922; el ex-Ministro de Fomento Sr. Rodríguez Viguri, en 19 de diciembre siguiente, y el insigne profesor alemán Einstein en 28 de febrero de 1923.

Proyectos, liquidaciones y presupuestos redactados por esta Dirección durante los dos años económicos de 1922-23 y 1923-24

DESIGNACIÓN	FECHA		IMPORTE DE LOS PRESUPUESTOS		OBSERVACIONES
	De redacción	De aprobación	Por administración — Pesetas	Por contrata o concurso — Pesetas	
1922-23					
Proyecto reformado para ampliar el número de naves en los cobertizos de la 1.ª alineación del muelle de España.	21 agosto 1922	25 noviembre 1922	—	240,768'77	Adjudicado por R. O. de 9 de abril de 1923 en 195,791 pesetas. Acabadas las obras provisionalmente en 27 febrero de 1924.
Proyecto de las obras de reforma y ampliación del morro, correspondientes al 3.er grupo del 2.° período para la reparación de las averías de la prolongación del dique del Este	14 octubre 1922	23 octubre 1923	501,840'77	—	Estas obras se están llevando a cabo en la actualidad.
Presupuesto para la conservación ordinaria y extraordinaria de las obras y la explotación de los servicios del Puerto durante el año económico 1923-24. . . .	11 diciembre 1922	23 mayo 1923	3.350,698'52 *	—	Se aprobó en dos partidas: una para la conservación, de importe 2.443,979'20 pesetas y otra para la explotación, de pesetas 906,719'32.
Proyecto reformado, de las obras complementarias para la distribución de la zona de servicio del muelle de España	13 enero 1923	7 diciembre 1923	—	1.314,471'23	Pendiente de subasta.
Proyecto de faro, con su basamento y torre, para el nuevo morro del dique del Este.	8 febrero 1923	17 octubre 1923	49,809'81	—	Se aprobó en dos grupos: uno de 24,981'38 pesetas y otro de pesetas 24,828'43. Pendiente de ejecución hasta que se hayan terminado las obras de reforma y ampliación del morro.
1923-24					
Proyecto de reforma y ampliación del muelle de San Beltrán, incluso pavimentos y desagües.	21 abril 1923	28 febrero 1924	4.512,676'53	—	Pendiente de que se autorice la ejecución de las obras por administración.
Proyecto de las obras del 4.° grupo del 2.° período para la reparación de las averías en la prolongación del dique del Este	12 mayo 1923	14 febrero 1924	249,857'13	—	En curso de ejecución.
Proyecto de las obras del 5.° grupo del 2.° período para la reparación de las averías en la prolongación del dique del Este	18 mayo 1923	14 febrero 1924	249,888'91	—	Id. id. id.
Presupuesto para la conservación ordinaria y extraordinaria de las obras y la explotación de los servicios del Puerto, durante el año económico de 1924-25. . .	30 octubre 1923	—	3.424,907'98	—	Pendiente de aprobación.
Documentos para la subasta de dos pabellones: uno para la Dirección de Sanidad marítima y otro para la Inspección de muelles y otros servicios (pertenecientes a las obras complementarias aprobadas para la distribución del muelle de Barcelona).	20 febrero 1924	—	—	232,116'03	Pendiente de subasta.
Liquidación de las obras para ampliar el número de naves en los cobertizos de la 1.ª alineación del muelle de España	17 mayo 1924	—	—	—	Pendiente de aprobación con un saldo a favor del contratista de pesetas 1,189'36.

* Por R. D. de 7 de marzo de 1924, se prorrogan por un trimestre, desde 1.° de abril hasta 30 de junio, los presupuestos anuales vigentes, correspondiendo, a tal efecto, la cuarta parte de las cantidades aprobadas, o sea, para la conservación, 610,994'80 pesetas, y para la explotación 226,679'83 pesetas, en total, 837,674'63 pesetas, y disponiendo al propio tiempo, que el año económico empiece en 1.° de julio y termine en 30 de junio.

Proyectos, liquidaciones, presupuestos, estudios diversos e informes de alguna importancia redactados por esta Dirección técnica, durante los dos años económicos 1922-23 y 1923-24 :-: :-: :-:

Durante el plazo de los dos años que comprende esta Memoria, la labor realizada por esta Dirección ha sido contínua y de gran actividad como en los anteriores ejercicios y para dar una idea se acompañan a continuación dos estados: el primero contiene 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 por el Centro Superior, el importe de sus presupuestos por administración, por contrata o por concurso, y por último, las observaciones pertinentes a aquellos trabajos; y en el segundo, se reseñan los estudios varios que se han pratcicado y los informes de alguna importancia que se han emitido a petición de la Superioridad, de la Junta o de otras entidades; todo ello, aparte de los trabajos corrientes de dirección e inspección de las obras, formación de las cuentas mensuales y de las relaciones y notas diarias inherentes a los servicios públicos retribuídos.

ESTUDIOS VARIOS E INFORMES DE IMPORTANCIA FORMULADOS POR ESTA DIRECCIÓN DURANTE LOS AÑOS ECONÓMICOS DE 1922-23 Y 1923-24

Año 1922-23

2 mayo ..... Informe acerca de las atribuciones de los Gobernadores, Administradores de la Aduana e Ingenieros Directores de las obras, respecto de la distribución de las mercancías sobre los muelles de los puertos.

16 mayo ..... Informe relativo al estudio presentado por el Colegio oficial de Pesadores y medidores públicos para ampliar el edificio que utilizan en este puerto.

24 mayo ..... Memoria acerca del estado y progreso de las obras y la marcha de los servicios comerciales de este puerto, durante el 1.er trimetsre de 1920 y los años económicos de 1920-21 y 1921-22.

13 junio ..... Datos varios solicitados por la Dirección General de Obras Públicas sobre las obras de este puerto, su tráfico, ingresos, etc.

23 junio..... Informe acerca de la implantación de un servicio de transporte de viajeros con autobuses, desde la Puerta de la Paz, por nuestra zona marítima, hasta los Baños en el muelle Nuevo.

13 julio ..... Informe acerca de las obras propuestas por la Sociedad "Club de Natación—Barcelona" para la cubierta de su piscina.

17 agosto..... Ampliación del informe emitido anteriormente acerca de la construcción de un edificio en este puerto para el Club de Mar.

17 septiembre. Informe relativo a la variación de trazado en las vías de la Compañía de Tranvías situadas en la Plaza de Palacio.

17 septiembre. Informe acerca del establecimiento de unos postes para suministrar gasolina y aceites a los automóviles dentro de la zona marítima.

16 noviembre. Informe acerca de la construcción de una caseta para la Asociación de Patronos carreteros de San Beltrán en el muelle de Poniente.

9 diciembre.. Informe relativo a la instalación de una grúa y un hangar para depósito de los hidroaviones del Estado, en el muelle del Contradique.

20 diciembre.. Plan de obras para el año económico de 1923-24.

21 diciembre.. Informe acerca de una instancia de la Sociedad "Navegación libre española", respecto del desagüe de algunas cloacas dentro del puerto.

17 enero ..... Informe acerca de una reclamación presentada por la Compañía Trasmediterránea respecto de las cuentas que ha de abonar por servicios prestados a sus buques por el Dique flotante y deponente.

29 enero ..... Informe relativo al proyecto formulado por la Compañía de ferrocarriles Catalanes para establecer su estación y vías en los muelles del puerto, según la concesión obtenida por la Superioridad.

23 febrero.... Informe acerca de las condiciones y el canon que hay que imponer a los depósitos flotantes de carbón.

24 febrero.... Informe respecto de los dictámenes evacuados por las distintas entidades en el expediente incoado por el señor Salas para la instalación de tuberías desde el puerto a sus depósitos de combustibles líquidos fuera de nuestra zona.

26 febrero.... Informe relativo al proyecto de Reglamento de Policía marítima para este puerto, redactado por la Comandancia de Marina.

28 marzo..... Informe acerca del proyecto modificado de la Sección Occidental del Paseo marítimo.

28 marzo..... Informe acerca del proyecto definitivo presentado por la Sociedad Anónima "Baños y Sports Marítimos" para Balneario Casino, según la concesión que se les ha otorgado.

Año 1923-24

12 mayo ..... Informe respecto de una vía apartadero desde la Estación del Morrot hasta los depósitos de combustibles líquidos del Sr. Salas.

14 mayo ..... Informe acerca del proyecto presentado para construir un edificio para talleres y depósitos de la Aeronáutica Naval del Estado en terrenos de la playa de Casa Antúnez, dentro de nuestra zona.

20 junio.....	Contestación a un extenso cuestionario sobre asuntos del puerto, remitido por el Consulado de Italia en esta ciudad.
7 julio.....	Informe acerca de un proyecto presentado por la Compañía Anónima "Industrias Babel y Nervión" para establecer tuberías de descarga de combustibles líquidos en este puerto.
5 septiembre.	Datos varios remitidos a la Superioridad referentes a las obras en construcción.
3 octubre....	Informe acerca de la instalación y explotación de los depósitos de combustibles líquidos en los puertos.
26 octubre....	Datos varios relativos a este puerto, enviados al Sr. Ingeniero Jefe de la Sección de Puertos en el Ministerio de Fomento.
3 noviembre.	Plan de obras para el año económico de 1924-25.
4 noviembre.	Informe sobre el proyecto de Reglamento de policía sanitaria del puerto.
16 noviembre.	Otros datos remitidos al Sr. Ingeniero Jefe de la Sección de Puertos en el Ministerio de Fomento.
27 noviembre.	Informe acerca de las concesiones otorgadas para los depósitos flotantes de carbones en este puerto.
20 marzo.....	Informe acerca del cambio de régimen en el suministro de flúido eléctrico para el movimiento de los aparatos que la S. A. "Cargas, Descargas y Transportes" tiene establecidos en los tinglados de este puerto para la manipulación de las mercancías.
25 marzo.....	Informe relativo a la conveniencia de ejecutar por el sistema de administración las obras del proyecto de "reforma y ampliación del muelle de San Beltrán", aprobado por R. O. de 28 de febrero por su presupuesto de administración y para llevar a cabo sus obras por contrata.

Planes anuales de obras

En cumplimiento de un precepto reglamentario, consignado antes en el apartado 1.° del artículo 60 y ahora en propio apartado del artículo 69 del vigente Reglamento general para la organización y régimen de las Juntas de obras de los puertos, aprobado por el R. D. de la Presidencia del Directorio Militar de 11 de octubre de 1923, esta Dirección ha de redactar, en fecha oportuna, el plan económico de cada ejercicio anual, que ha de someterse a la aprobación Superior.

El correspondiente al año 1923-24, se formuló en 20 de diciembre de 1922 dentro del plazo necesario, fijado por R. O. de 13 de enero de 1920, para poder pasar por todos los informes y trámites oportunos antes de la aprobación y que ésta pudiera recaer dentro del mes de marzo, para aplicar el plan al empezar el nuevo ejercicio en 1.° de abril; el del año 1924-25 se redactó en 3 de noviembre de 1923, también con tiempo para ser aprobado en el mes pasado de marzo; no lo ha sido todavía, porque, como hemos indicado antes, por R. D. de 7 de dicho mes se han prorrogado por un trimestre, desde 1.° de abril hasta 30 de junio, los presupuestos anuales del pasado ejercicio, consignando, a tal efecto, la cuarta parte de las cantidades aprobadas, y disponiendo que los años económicos próximos empiecen en 1.° de julio y terminen en 30 de junio; de suerte que los sucesivos Planes anuales deberán redactarse en el mes de marzo.

Dentro de cada plan económico, formados por varios estados con su Memoria explicativa, existe la relación de obras nuevas que han de llevarse a cabo, con sus importes, sistema de ejecución, gastos realizados en las mismas y que podrán efectuarse durante el ejercicio, etc.; a continuación incluímos los dos estados correspondientes a los presupuestos para las obras nuevas durante los dos años económicos de 1923-1924 y 1924-1925, por los cuales se podrá dar cuenta del sinnúmero de obras que tenemos en curso de ejecución y con proyecto aprobado.

PLAN ECONÓMICO PARA EL AÑO 1923-24

PRESUPUESTO DE OBRAS

DESIGNACIÓN DE LAS OBRAS	Sistema de ejecución	Presupuesto aprobado o por aprobar — Pesetas	IMPORTE APROXIMADO DE LAS OBRAS: Realizadas hasta 31 de marzo de 1923 — Pesetas	IMPORTE APROXIMADO DE LAS OBRAS: Que podrán ejecutarse en el año 1923-24 — Pesetas	OBSERVACIONES
OBRAS EN CURSO DE EJECUCION					
Reparación de las averías causadas en la "Prolongación del dique del Este" por el temporal de febrero de 1920.—(2.° grupo de obras del 1.er período constructivo)	Por administración	1.799,715'47	1.705,000'00	94,000'00	En curso de ejecución.
Id. id. id.—(1.er grupo de obras del 2.° período constructivo)	id.	1.997,506'38	1.790,000'00	207,000'00	Id. id. id.
Id. id. id.—(2.° grupo de obras del 2.° período constructivo)	id.	1.485,626'83	1.400,000'00	85,000'00	Id. id. id.
Id. id. id.—(3.er grupo de obras del 2.° período constructivo)	id.	501,840'77	150,000'00	350,000'00	Pendiente de aprobación.
Id. id. id.—(4.° grupo de obras del 2.° período constructivo)	id.	—	—	500,000'00	En proyecto.
Faro para el nuevo morro del dique del Este	id.	—	—	—	Id.
Derribo de los almacenes del muelle Nuevo	id.	27,697'36	18,099'85	2,500'00	Suspendidas hace algún tiempo.
Obras complementarias de defensa de la zona marítima en la playa de la Mar Vieja (2.ª etapa)	id.	21,609'22	13,450'50	8,100'00	Id. id. id. id.
Distribución de la zona marítima en el muelle de la Barceloneta	id.	638,510'88	610,238'57	10,000'00	Id. id. id. id.
Distribución de la zona marítima en el muelle de la Muralla	id.	717,819'60	654,738'56	50,000'00	Id. id. id. id.
Distribución de la zona marítima en el muelle de Atarazanas	id.	215,493'40	107,930'80	30,000'00	Id. id. id. id.
Adquisición y montaje de los elementos para una junta rápida y flexible de enlace entre las Secciones 1.ª y 2.ª del dique flotante	id.	45,400'00	15,000'00	30,000'00	En curso de ejecución.
			SUMA. . .	1.366,600'00	
OBRAS NUEVAS QUE SE HAN DE EMPRENDER					
Distribución provisional del muelle Nuevo	Por administración	24,375'08	—	24,350'00	Pendiente de ejecución.
Reparación de un trozo de la alineación recta del antiguo dique del Este	id.	24,883'79	—	24,850'00	Id. id. id.
Utilado mecánico para los muelles de España, de Atarazanas y de Barcelona	id.	659,835'48	—	100,000'00	Id. id. id.
			SUMA. . .	149,200'00	
Distribución provisional del muelle Nuevo	Por contrata	236,444'51	—	50,000'00	Pendiente de subasta.
Construcción de un gánguil metálico para el tren de limpia	id.	41,539'52	—	41,500'00	Id. id. id.
Edificio para la Comandancia de Marina	id.	304,097'64	50,000'00	250,000'00	Id. id. id.
Ampliación del número de naves en los cobertizos de la 1.ª alineación del muelle de España	id.	240,768'77	60,000'00	180,000'00	Pendiente de aprobación.
Cobertizos provisionales para resguardo de mercancías en la zona Nordeste del muelle de Barcelona	id.	486,212'36	120,000'00	360,000'00	Id. id. id.
Obras complementarias para la distribución de la zona de servicio del muelle de Barcelona (tinglado de la zona Sudoeste)	id.	1.163,503'59	10,000'00	1.150,000'00	Pendiente de subasta.
Obras complementarias para la distribución de la zona de servicio del muelle de España	id.	—	—	250,000'00	Pendiente de reforma.
Reforma y ampliación del muelle de San Beltrán	id.	—	—	—	En proyecto.
			SUMA. . .	2.281,500'00	
Utilado mecánico de los muelles de España, de Atarazanas y de Barcelona	Por concurso	3.451,400'00	—	200,000'00	Pendiente de concurso.

RESUMEN

	Pesetas
Obras en curso de ejecución	**1.366,600'00**
Obras nuevas que han de emprenderse	**2.630,700'00**
TOTAL	**3.997,300'00**

Obras principales en estudio

Además de las obras que figuran en las relaciones anteriores, que están en curso de ejecución, con proyecto aprobado o pendiente de aprobación, esta Dirección tiene otras en estudio para ir terminando el puerto con arreglo al plan trazado y sancionado en principio por el Centro Superior. De estas últimas, las que de un modo preferente ocupan en la actualidad nuestra atención, son las siguientes: Muelle adosado al rompeolas de Levante; construcción de nuevos tinglados y ampliación de los actuales de la zona Nordeste del muelle de Barcelona, dentro del 2.° grupo de las obras complementarias para la distraibución de dicho muelle; Variación de la fuerza para la maniobra del Dique flotante y deponente; Ampliación de la dársena y careneros para el servicio del propio Dique, etc., cuyas obras se irán sometiendo a la sonción Superior a la par que se vayan ejecutando las que tienen proyecto aprobado.

Movimiento comercial del Puerto

De modo análogo a lo practicado en las Memorias anteriores, incluimos a continuación varios estados, según las notas facilitadas por la Administración de la Aduana, a fín de dar a conocer el movimiento de importación y exportación de este puerto durante los dos años naturales 1922 y 1923.

En dichos estados y para cada uno de estos ejercicios, se han hecho las relaciones por meses y totales en el año, del número de buques que han entrado en el puerto para realizar operaciones comerciales, descomponiéndolos según sean españoles o extranjeros, de vela o con motor y según la procedencia; las toneladas de mercancías cargadas y descargadas, 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 de las destinadas a la exportación no se cobra todavía en este puerto arbitrio alguno, y por último, se consignan los resúmenes del tráfico y del 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 los pasajeros, creado por R. O. de 16 de septiembre de 1916, y con arreglo a las tarifas establecidas por R. D. de 15 de mayo de 1923 para el impuesto de transporte, del cual se cobra el 50 por 100.

Como complemento de todos estos datos referentes al puerto durante los dos últimos años, se incluyen también, al final, otros dos estados com-

parativos: uno que contiene el movimiento de importación y exportación, según su procedencia o destino, desde el año 1910 inclusive, y otro más detallado, que comprende, en el curso del mismo período de 14 años, el tráfico mercantil, el movimiento de buques y de pasajeros, y los ingresos y gastos habidos por los diferentes conceptos comprendidos en el cuadro. La simple inspección de este último estado, dá clara idea de la variación sufrida en aquellos conceptos durante el plazo que se abarca, y singularmente de la anormalidad que hemos tenido con motivo de la guerra, idea que puede completarse examinando los gráficos que también insertamos. De este modo, se aprecia fácilmente, durante el período de la contienda mundial, el descenso producido en el tráfico y en el tonelaje de los buques, aunque fueron éstos en mayor número porque eran de escaso porte; la enorme baja habida en la recaudación por el concepto de arbitrios para las obras y la elevación de los ingresos por las explotaciones tarifadas, que vino a comprensar en parte aquella reducción, para poder llevar adelante las obras pendientes de ejecución y las inherentes a la conservación del puerto.

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 1922 — Meses	NÚMERO DE BUQUES ENTRADOS, Y SU TONELAJE					KILOGRAMOS DE MERCANCÍAS 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	115	100	34	249	185,381	34.466,417	33.679,026	77.048,933	145.194,376	20,679'63	67,358'03	154'097'84	242,135'50
Febrero	99	84	23	206	128,927	46.579,349	28.156,409	89.918,058	164.653,816	27,947'49	56,312'80	179,836'05	264,096'34
Marzo	98	89	34	221	153,778	53.569,277	30.579,262	104.785,960	188.934,499	32,141'29	61,159'46	209,570'96	302,871'71
Abril	110	85	31	226	149,245	78.656,656	21.515,125	53.419,127	153.390,908	47,193'73	43,030'26	106,838'28	197,062'27
Mayo	113	91	29	233	164,127	70.895,441	22.803,446	102.315,543	196.014,430	42,747'98	45,606'98	204,633'08	292,988'04
Junio	92	87	32	211	142.508	39.763,275	34.460,727	79.531,792	153.755,794	23,860'90	68,921'45	159,073'54	251,855'89
Julio	93	89	33	215	155,629	44.583,033	19.619,509	41.436,445	105.638,987	26,760'24	39,239'02	82,872'90	148,872'16
Agosto	109	79	45	233	172,474	34.089,910	50.705,480	36.845,850	121.641,240	20,452'59	101,412'98	73,691'71	195,557'28
Septiembre	96	76	35	207	173,403	50.938,886	38.079,912	69.547,155	158.565,953	30,562'88	76,156'03	139,094'28	245,813'19
Octubre	128	77	37	242	152,246	70.579,331	62.878,526	53.025,424	186.483,281	42,354'15	125,757'05	106,050'86	274,162'06
Noviembre	107	67	38	212	160,565	52.636,772	41.280,604	88.062,754	181.980,130	31,581'60	82,561'06	176,125'49	290,268'15
Diciembre	136	73	42	251	172,534	101.543,710	24.674,303	57.891,730	184.109,743	60,926'37	49,348'61	115,783'45	226,058'43
SUMAS	1,296	997	413	2,706	1.910,817	678.302,057	408.432,329	853.828,771	1,940.563,157	407,208'85	816,863'73	1.707,668'44	2.931,741'02
		1,410					1,262.261,100				2.524,532'17		

AÑO 1922

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

MESES	ENTRADOS							
	ESPAÑOLES		Toneladas de Registro	EXTRANJEROS		Toneladas de Registro	TOTALES	
	Vela	Vapor		Vela	Vapor		Buques	Toneladas
Enero	70	139	135,828	9	31	49,553	249	185,381
Febrero	70	110	97,183	3	23	31,744	206	128,927
Marzo	80	102	100,817	5	34	52,961	221	153,778
Abril	76	115	102,742	5	30	46,503	226	149,245
Mayo	73	127	120,418	2	31	43,709	233	164,127
Junio	76	99	93,041	6	30	49,467	211	142,508
Julio	74	105	111,055	6	30	44,574	215	155,629
Agosto	66	118	111,443	12	37	61,031	233	172,474
Septiembre	63	105	119,594	5	34	53,809	207	173,403
Octubre	97	103	99,423	11	31	52,823	242	152,246
Noviembre	76	93	109,518	11	32	51,047	212	160,565
Diciembre	103	103	103,268	8	37	69,266	251	172,534

RESUMEN

Con bandera	Número de buques	Número de toneladas
Española	2,243	1.304,330
Extranjera	463	606,487
TOTALES	2,706	1.910,817

IMPUESTO

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

AÑO 1922

MESES	PESETAS
Enero	18,299'50
Febrero	13,284'50
Marzo	22,725'50
Abril	21,076'00
Mayo	24,699'50
Junio	12,224'00
Julio	9,164,00
Agosto	34,569'50
Septiembre	18,989'00
Octubre	58,238'50
Noviembre	33,033'00
Diciembre	25,270'50
TOTAL	296,573'50

NÚMERO DE PASAJEROS ENTRADOS EN EL PUERTO DURANTE EL AÑO 1922

Para el puerto	De tránsito	TOTAL
73,795	32,079	105,874

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 1923 — Meses	NÚMERO DE BUQUES ENTRADOS, Y SU TONELAJE					KILOGRAMOS DE MERCANCÍAS DESEMBARCADAS				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	236	9	120	365	318,895	67.232,893	54.981,499	81.813,953	204.028,345	40,339'00	109,963'19	163,628'99	313,931'18
Febrero	210	7	95	312	279,698	95.853,913	26.475,584	104.874,406	227.203,903	57,511'94	52,951'17	209,758'81	320,221'92
Marzo	222	25	124	371	331,050	75.661,074	35.110,805	131.190,292	241.962,171	45,404'16	70,221'61	262,380'58	378,006'35
Abril	226	29	93	348	308,585	79.037,030	17.895,860	86.138,388	183.071,278	47.421'67	35,791'72	172,276'15	255,489'54
Mayo	243	16	113	372	309,973	43.379,924	20.366,964	39.445,540	103.192,428	26.025'99	40,733'91	78,891'07	145,650'97
Junio	178	1	75	254	200,108	11.825,769	33.471,824	40.048,604	85.346,197	7,097'36	66,944'54	80,097'26	154,139'16
Julio	207	12	88	307	263,635	92.309,559	44.698,914	49.259,867	186.268,340	55,388'44	89,397'82	98,519'74	243,306'00
Agosto	130	134	106	370	299,365	66.770,976	31.459,971	56.910,804	155.141,751	40,069'71	62,919'93	113,821'54	216,811'18
Septiembre	221	40	102	363	290,020	90.505,334	57.629,508	54.797,612	202.932,454	54,302'70	115,259'01	109,595'22	279,156'93
Octubre	234	41	110	385	353,285	72.904,864	21.335,196	49.580,240	143.820,300	43,546'34	42,670'38	99,160'52	185,377'24
Noviembre	234	10	115	359	332,849	91.057,219	57.421,042	61,631,799	210.110,060	54,898'61	114,843'11	123,263'57	293,005'29
Diciembre	151	54	118	323	331,357	78.875,979	22.456,197	60.663,288	161.995,464	47,326'96	45,031'99	121,410'54	213,769'49
SUMAS	2,492	378	1,259	4,129	3.618,820	865.414,534	423.303,364	816.354,793	2,105.072,691	519,332'88	846,728'38	1.632,803'99	2.998,865'25
		1,637					1,239.658,157				2.479,532'37		

AÑO 1923

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

MESES	ENTRADOS							
	ESPAÑOLES		Toneladas de Registro	EXTRANJEROS		Toneladas de Registro	TOTALES	
	Vela	Vapor		Vela	Vapor		Buques	Toneladas
Enero	85	155	167,693	9	116	151,202	365	318,895
Febrero	60	152	149,449	7	93	130,249	312	279,698
Marzo	83	154	168,273	11	123	162,777	371	331,050
Abril	103	152	165,203	5	88	143,382	348	308,585
Mayo	112	147	166,368	17	96	143,605	372	309,973
Junio	61	118	115,783	18	57	84,325	254	200,108
Julio	79	140	149,502	20	68	114,133	307	263,635
Agosto	97	167	177,444	29	77	121,921	370	299,365
Septiembre	99	162	169,036	25	77	120,984	363	290,020
Octubre	87	188	191,014	24	86	162,271	385	353,285
Noviembre	85	159	165,338	12	103	166,911	359	332,849
Diciembre	51	154	163,494	10	108	167,863	323	331,357

RESUMEN

Con bandera	Número de buques	Número de toneladas
Española	2,870	1.949,197
Extranjera	1,259	1.669,623
TOTALES	4,129	3.618,820

IMPUESTO

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

AÑO 1923

MESES	PESETAS
Enero	26,954'50
Febrero	17,092'00
Marzo	24,741'00
Abril	16,357'50
Mayo	24,106'50
Junio	26,788'75
Julio	63,155'75
Agosto	29,406'25
Septiembre	42,457'75
Octubre	10,053'75
Noviembre	12,448'25
Diciembre	10,937'25
TOTAL	304,499'25

NÚMERO DE PASAJEROS ENTRADOS EN EL PUERTO DURANTE EL AÑO 1923

Para el puerto	De tránsito	TOTAL
79,798	51,650	131,448

RESUMEN DEL MOVIMIENTO DE IMPORTACIÓN

AÑOS	Navegación de cabotaje — Toneladas	Navegación de altura — Toneladas	TOTAL — Toneladas
1922	544,028	1,307,209	1,851,237
1923	829,273	1,270,194	2,099,467

RESUMEN DEL MOVIMIENTO DE EXPORTACIÓN

AÑOS	De cabotaje — Toneladas	Para el extranjero — Toneladas	TOTAL — Toneladas
1922	331,411	100,276	431,687
1923	298,767	123,384	422,151

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
	Cabotaje — Número	Del extranjero — Número		
1922	1,296	1,410	2,706	1,910,817
1923	2,492	1,637	4,129	3,618,820

ESTADOS COMPARATIVOS

MOVIMIENTO DE IMPORTACIÓN

AÑOS	Navegación de cabotaje — Toneladas	Navegación de altura — Toneladas	TOTAL — 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	1.634,077	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
1920	768,884	844,985	1.613,829
1921	508,437	1.091,161	1.599,598
1922	544,028	1.307,209	1.851,237
1923	829,273	1.270,194	2.099,467

MOVIMIENTO DE EXPORTACIÓN

AÑOS	De cabotaje — Toneladas	Para el extranjero — Toneladas	TOTAL — 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
1920	265,300	227,577	492,877
1921	456,128	136,259	592,387
1922	331,411	100,276	431,687
1923	298,767	123,384	422,151

Conclusión

Vamos a dar fin a esta Memoria acerca del estado y progreso de las obras y la marcha de los servicios comerciales en este puerto, durante los dos últimos años económicos, o sea, en el plazo desde 1.° de abril de 1922 a 31 de marzo pasado, y al hacerlo creemos haber cumplido nuestro deber reglamentario, aportando los datos y noticias más interesantes para el debido conocimiento de la Superioridad y de cuantos se preocupan por el desarrollo y engrandecimiento de nuestro centro marítimo.

Barcelona, 28 de abril de 1924.

El Ingeniero Director,

José Ayxelá.

Presentada en sesión de 14 de Mayo de 1924, la Junta acordó imprimirla.

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	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	— Número	Producto del arbitrio sobre las mercancías descargadas — Pesetas	Impuesto sobre los pasajeros — Pesetas	Producto de las explotaciones tarifadas, impuesto de muellaje, 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	(1) 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	(2) 148,200	2.608,094'75	5.906,158'13	162,524'99	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	162,378'55	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	161,420'63	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
1920	1.613,829	492,877	2.106,706	2,223	454	2,677	1.828,041	103,689	2.045,947'07	281,527'71	2.438,017'93	(3) 333,450	879,088'30	5.990,381'01	259,143'15	1.978,789'87	1.759'692'89	805,132'06	1.687,936'05	6.490,694'02
1921	1.599,598	592,387	2.191,985	2,374	444	2,818	1.852,695	94,239	2.509,013'18	337,875'00	2.261,623'61	(4) 395,200	495,880'00	5.900,791'79	284,538'80	1.746,581'16	2.079,068'97	782,711'29	1.685,154'20	6.577'654,42
1922	1.851,237	431,687	2.282,924	2,243	463	2,706	1.910,817	105,874	2.931,747'02	296,573'50	2.316,794'41	(5) 3.408,600	—	8.953,708'93	287,098'30	1.816,480'10	2.200,350'77	842,053'96	1.675,580'88	6.821,709'01
1923	2.099,467	422,151	2.521,618	2,870	1,259	4,129	3.618,820	131,448	2.998,865'25	304,499'25	2.430,421'53	(6) 2.766,400	—	8.500,186'03	286,386'91	1.720,409'28	2.095,056'32	805,013'34	1.251,400'87	6.158,196'72

(*) En esta relación, facilitada por la Administración de la Aduana, sólo 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. En la relación facilitada por la Dirección de Sanidad no figuran los buques de pequeño cabotaje menores de 20 toneladas.

(1) Corresponde a la cantidad de 150,000 pesetas con el 1'20 °/₀ de descuento.

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

(3) En esta cantidad van comprendidas las del primer trimestre a razón de 150,000 pesetas anuales y las de los otros tres trimestres a razón de 400,000 pesetas con el descuento correspondiente, por haberse concedido esta última subvención a partir del año económico 1920-21.

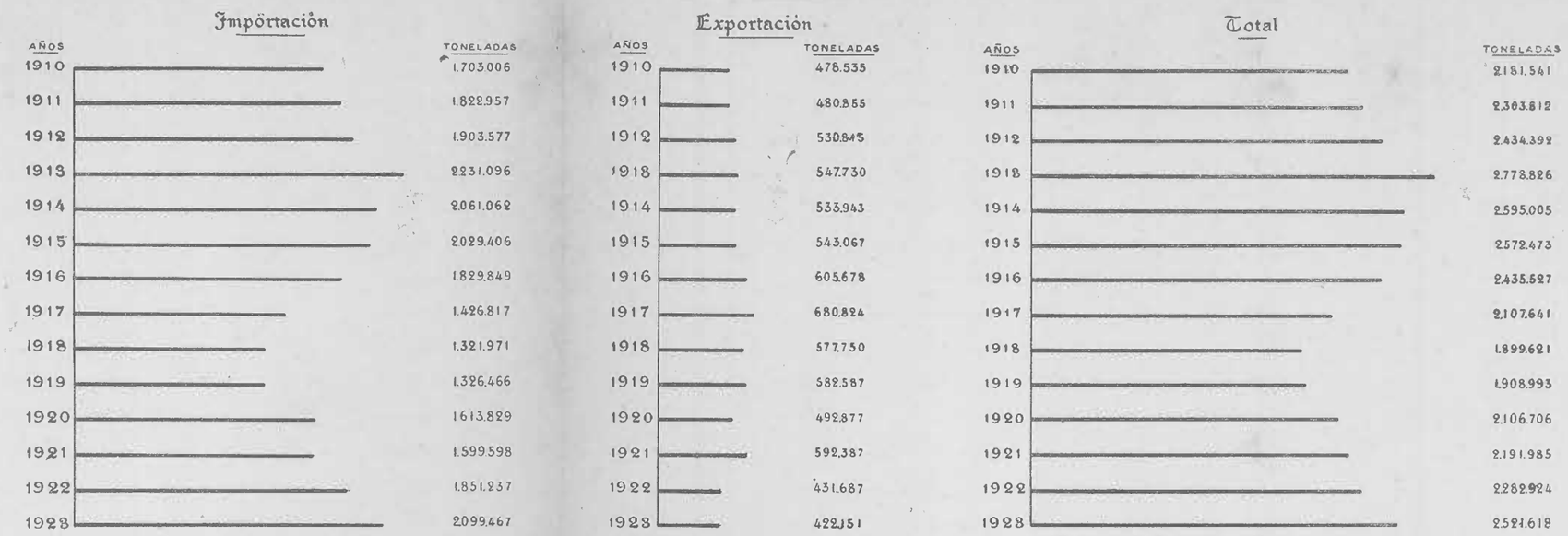
(4). Es la cantidad correspondiente a la subvención total anual de 400,000 pesetas con el descuento de 1'20 °/₀.

(5) Comprende la subvención extraordinaria de 2.000,000 pesetas y parte de las otras dos de 2.200,000 y 200,000 con los descuentos correspondientes del 1'20 °/₀.

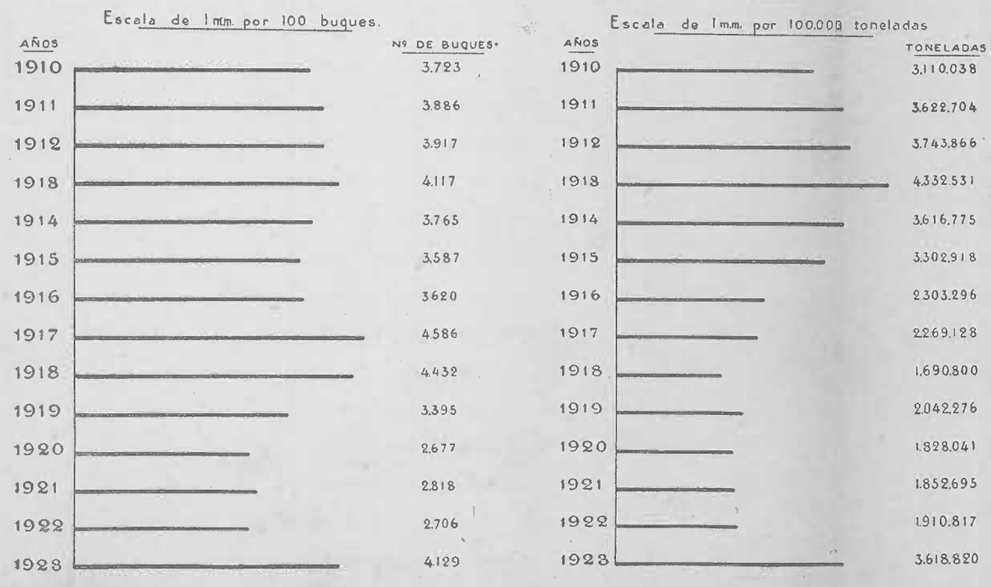
(6) Comprende las partes correspondientes, recibidas durante el año, de las dos subvenciones de 2.200,000 y 200,000 pesetas con los descuentos correspondientes.

TRÁFICO MERCANTIL

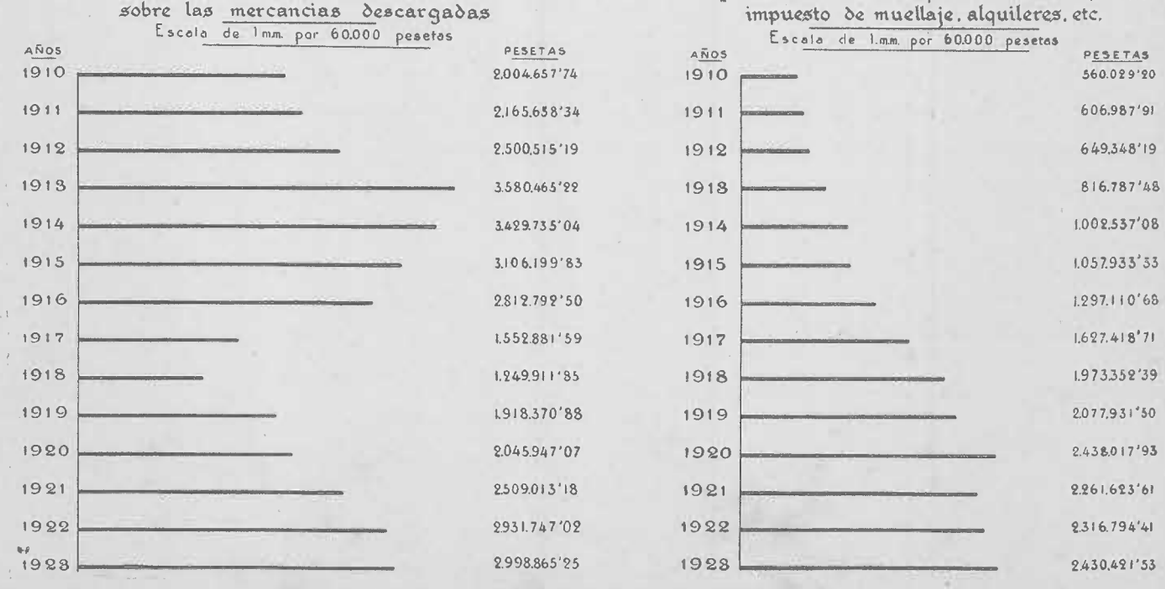
Escala de 1 mm. por 40.000 toneladas



MOVIMIENTO DE BUQUES



RECAUDACIÓN



GESTIÓN DE LA JUNTA DEL PUERTO DE BARCELONA DURANTE LOS AÑOS ECONÓMICOS 1922-23 Y 1923-24

GESTIÓN DE LA JUNTA DEL PUERTO DE BARCELONA

Como de costumbre, se compendía a seguida la realizada en el transcurso del tiempo que comprende la presente Memoria;

NUEVO REGLAMENTO GENERAL DE JUNTAS DE OBRAS DE PUERTOS

Dispuesto en dicho nuevo Reglamento de 11 de octubre de 1923, que esta Junta seguirá rigiéndose por el suyo Especial aprobado por Real Decreto de 23 de mayo de 1899 y disposiciones del de 8 de junio de 1900, en sesión de 24 del propio mes de octubre hizo constar en acta su viva satisfacción y gratitud por continuar disfrutando del régimen particular que, desde que se le otorgó, le ha sido siempre confirmado.

MUERTE DEL VICEPRESIDENTE DE ESTA JUNTA EXCMO. SR. D. RÓMULO BOSCH Y ALSINA

El día 13 de febrero de 1923 pasó a mejor vida el que fué preclaro Vicepresidente de esta Junta, Excmo. Sr. D. Rómulo Bosch y Alsina, desde julio de 1900 a junio de 1904 y desde julio de 1906 hasta su fallecimiento en virtud de constantes sucesivas unánimes reelecciones.

La relevante personalidad del señor Bosch y Alsina que, salvo breve período, perteneció a la Junta desde 1885 hasta su muerte, halló campo apropiado al desarrollo de sus grandes iniciativas y actividades en el seno de esta Corporación, que dirigió, propulsó y representó por modo insupe-

rable, consiguiendo revestirla de una autoridad y crédito por todos reconocido y contribuir, en primer término, a dotar a Barcelona de un gran puerto, émulo de sus similares extranjeros.

Al morir el señor Bosch y Alsina, profundamente apenada la Junta por pérdida tan irreparable, acordó por voto unánime honrar su gratísima memoria y perpetuar su nombre respetabilísimo mediante los siguientes acuerdos:

PRIMERO: Dar el nombre de Bosch y Alsina al actual muelle de la Muralla, colocando en los edificios con que empieza y termina las correspondientes lápidas de mármol ornamentadas, ostentadas en lo alto el busto en relieve del Excmo. Sr. D. Rómulo Bosch y Alsina y la inscripción MUELLE DE BOSCH Y ALSINA.

SEGUNDO: Costear y colocar el retrato del señor Bosch y Alsina en el salón presidencial de esta Junta, y

TERCERO: Consignar en severa placa de plata el mensaje de pésame que se entregó corporativamente a la dolorida familia del señor Bosch y Alsina el día 16 de febrero de 1923, haciendo ofrenda a la misma de la citada placa.

Dichos acuerdos tuvieron oportuna solemne y sucesiva ejecución con aplauso general de la ciudad.

MOVIMIENTO EN LA JUNTA

Renovado normalmente el Excmo. Ayuntamiento de nuestra ciudad dejó de representarle en esta Junta por abril de 1922 el señor D. José Puig y Esteve, entrando a sustituirle el señor D. José Rovira y Bruguera.

Vacante por defunción del Excmo. Sr. D. Rómulo Bosch y Alsina el cargo de Vicepresidente de esta Junta, fué elegido para el mismo por voto unánime en sesión de 28 de febrero de 1923, el Vocal Excmo. Sr. D. Francisco de A. Bartrina, que ya sustituía al primero en ausencias y enfermedades, siendo reelegido igualmente por unanimidad para el siguiente período anual reglamentario en sesión de 27 de junio del propio año.

Fallecido repentinamente en 28 de febrero del mismo el que fué dignísimo Vocal de esta Junta, representando al Instituto Agrícola Catalán de San Isidro, Excmo. Sr. D. Ignacio Girona Vilanova, hízose constar en acta el pesar profundo y el perdurable recuerdo que se guardaría a su buena memoria y a su valiosísima actuación corporativa. R. I. P.

Habiendo renunciado, en marzo de 1923, el cargo de Diputado Provincial el Vocal señor D. Pelayo Vidal de Llobatera, la Excma. Diputación eligió por su representante en esta Junta al señor D. Gaspar Rosés y Arús, quien se posesionó en abril siguiente.

Para llenar la vacante ocurrida por fallecimiento del Excmo. Sr. D. Ig-

nacio Girona, el Instituto Agrícola Catalán de San Isidro designó a su nuevo Presidente Excmo. Sr. D. Carlos de Fortuny en marzo de 1923.

La Liga Marítima Española, con motivo de haber pasado a mejor vida su representante en esta Junta Excmo. Sr. D. Rómulo Bosch y Alsina, eligió para sustituirle al señor D. Juan Ferrer y Puig en abril de 1923.

Por haber cumplido el tiempo reglamentario de su mandato en la Junta, cesó en 21 de mayo del propio año en su cargo de Vocal de la misma el señor D. José Armenteras, que representaba a la Cámara de Comercio y Navegación, habiendo sido nombrado para substituirle el señor D. Emilio Arnau y Mateu.

Terminados en 30 de junio siguiente los cuatro años de permanencia en esta Junta del Vocal representante de la Asociación de Capitanes y Pilotos de la Marina Mercante señor D. Miguel Serra, fué designado para reemplazarle en dicho cargo el señor D. José Morey F. Labandera.

En sesión de 27 del indicado mes de junio se dió cuenta del fallecimiento del respetable Vocal de esta Junta, en representación de la Cámara de Comercio y Navegación, señor D. Pedro Abella y Viñas, haciéndose constar en acta que su muerte constituía verdadera pérdida para esta Corporación, a la que tanto cariño tenía el fenecido. R. I. P.

Otorgada a la Asociación de Navieros del Mediterráneo representación en esta Junta, fué designado para ostentarla su Presidente Excelentísimo señor don Ernesto Anastasio, que se posesionó en octubre de 1923.

Disuelto el Excmo. Ayuntamiento de nuestra ciudad en el citado mes, dejó de formar parte de esta Junta el señor Concejal D. José Rovira y Bruguera, siendo nombrado en substitución el señor D. José Vilá Marqués, que no se posesionó del cargo de Vocal.

La Cámara de Comercio y Navegación cubrió la vacante producida por fallecimiento del señor D. Pedro Abella, eligiendo al señor D. Amadeo Maristany por noviembre de 1923.

Disuelta la Excma. Diputación Provincial en febrero de 1924, dejó de representarla en esta Junta el señor D. Gaspar Rosés y Arús, habiendo sido nombrado en su lugar el señor D. Antonio Robert y Rodríguez, que se posesionó en 27 de dicho mes y año.

Por haber expirado el tiempo de su representación en esta Junta como delegado de la Cámara de Comercio y Navegación, dejó de pertenecer a la misma en 24 de marzo de 1924 el señor D. Francisco Moret.

EMPRÉSTITOS

Conforme se hizo constar en anteriores Memorias, por no contar esta Junta con fondos reglamentariamente sobrantes con que atender a la escalonada recogida de Obligaciones de los dos Empréstitos que tiene emiti-

dos, no ha podido comenzar aún la amortización voluntaria de ningún lote de dichos títulos durante el período a que se contrae el presente resumen.

SUBVENCIÓN DEL ESTADO

Comunicado telegráficamente por el Excmo. Sr. Ministro de Fomento en 26 de octubre de 1922 que por el Consejo de Ministros se había acordado la concesión de dos subvenciones a nuestro puerto, de pesetas 2.200,000 con cargo al crédito de 18.000,000 de pesetas y de pesetas 200,000 con cargo al de 5.000,000 de pesetas, después de hacer constar la Junta por voto unánime su gran satisfacción por el doble auxilio otorgado, dirigió sentidos telegramas de gratitud al citado señor Ministro y al señor Director General de Obras Públicas por haber sido por fín atendida esta Junta con arreglo a la importancia del puerto y de sus necesidades.

Dicha subvención de pesetas 2.200,000 es por diez años, que se prorrogará durante otros diez, reduciéndose, luego, proporcionalmente al tiempo, hasta anularse en otros diez años.

Confirmada, luego, oficialmente la otorgación de dichas subvenciones, han sido percibidas sucesiva y debidamente por esta Junta.

AVERÍAS EN LA PROLONGACIÓN DEL DIQUE DEL ESTE

Aprobado por Real orden de 3 de julio de 1922 el proyecto del segundo grupo de obras del segundo período constructivo de las necesarias para reparar dichas grandes averías causadas por el temporal de febrero de 1920, pudieron desarrollarse con la amplitud deseada los trabajos ejecutados por administración a cargo de la celosa Dirección Facultativa de las Obras, en los que puso ésta toda su inteligencia y actividad, sin escasear esfuerzo de clase alguna, dejando cerrado el inmenso boquete que tan seriamente amenazó a nuestro puerto en septiembre siguiente, mereciendo por ello las más efusivas felicitaciones de la Junta, que se consignaron en el acta de su sesión correspondiente al día 13 del indicado mes.

Presentados por la citada Dirección Facultativa de las Obras los sucesivos proyectos para la total reparación de las aludidas averías y refuerzo y consolidación de tan magna obra, informados sucesiva y favorablemente por la Junta y aprobados por la Superioridad hasta el de número siete (4.° y 5.° grupo de las obras del 2.° período constructivo), fueron llevados a rápida ejecución en términos que, al cumplirse en 1924 el cuarto aniversario de tan triste acontecimiento, pudo la Junta, con su celosa Dirección facultativa mostrarse satisfecha y complacida por haber dado feliz término a los mentados trabajos de reparación y consolidación de dicha

importantísima obra, tributando con tan justo motivo a la indicada Dirección merecidísimos elogios y sentido testimonio de rendida gratitud a los ilustres señores Inspectores Generales D. Manuel Diz y D. Antonio Fernández de Navarrete y al señor Jefe de Obras Públicas de la Provincia D. Blás Sorribas por la valiosísima actuación con que la había favorecido en pro del desarrollo de aquellos repetidos trabajos.

MUELLE DE ESPAÑA

Considerando la Junta insuficientes los cobertizos construidos en la primera alineación del indicado muelle, acordó formular el oportuno proyecto para ampliar el número de sus naves, que redactado por la Dirección Facultativa de las Obras y elevado a la sanción de la Superioridad, fué aprobado por Real orden de 25 de noviembre de 1922.

Sacado a pública subasta dicho proyecto fué la obra adjudicada a la Sociedad Material para Ferrocarriles y Construcciones por Real orden de 9 de abril de 1923, empezándose los trabajos seguidamente, para ser terminada y recibida oficialmente en 23 de febrero de 1924.

En sesión de 24 de enero del año anterior aprobó la Junta el Proyecto de Obras complementarias para la distribución de la zona de servicio del indicado muelle de España, cumplimentado lo dispuesto por la Superioridad con fecha 13 de marzo de 1920, por contar ya con recursos para realizar tan importantes obras, elevándolo inmediatamente a la sanción de aquélla; que se dignó otorgarla por Real orden de 7 de diciembre del mismo año de 1923, pidiendo, en consecuencia, la Junta fuesen sacadas a subasta pública a la mayor brevedad posible.

DISTRIBUCIÓN DE TINGLADOS DEL MUELLE DE ESPAÑA

Por haber variado las circunstancias y experimentado cambios en su tráfico las Compañías navieras a las que estaban asignados espacios en los aludidos tinglados, se confió a una Ponencia del seno de esta Junta una revisión adecuada, que dió por resultado algunas modificaciones en la distribución de tales espacios, implantándolas a satisfacción de todos los elementos interesados en junio de 1923.

PROYECTO DE OBRAS COMPLEMENTARIAS PARA LA DISTRIBUCIÓN DE LA ZONA DE SERVICIO DEL MUELLE DE BARCELONA

Por Real orden de 20 de marzo de 1922 fué aprobada la propuesta de la Junta relativa al desglose del proyecto general indicado de la parte correspondiente a los cuatro tinglados que han de mirar a la Dársena de San Beltrán, conforme se detalló en la anterior Memoria, tramitándose consiguientemente el oportuno expediente para sacarlos a pública subasta.

Realizada esta, fué adjudicada la obra a la Sociedad Material para Ferrocarriles y Construcciones en 11 de octubre de 1923 por la suma de pesetas 910,000, lo que produjo una economía de pesetas 253,503'59 sobre el presupuesto de contrata.

Las obras fueron comenzadas en 10 de diciembre siguiente.

REFORMA Y AMPLIACIÓN DEL MUELLE DE SAN BELTRÁN

Las crecientes necesidades del tráfico marítimo-comercial en la parte del puerto que va del muelle de Barcelona, eje hoy del mismo, a la barriada industrial de Casa Antúnez, con los grandiosos muelles de Poniente, de Costa y del Contradique, y la entrada de una nueva línea férrea por la amplia calzada que con la citada barriada le une, han hecho de todo punto imprescindible el ensanchamiento y reforma del muelle de San Beltrán, dotándolo, además, de vías para el servicio a que está destinado y de enlace con las que han de establecerse en los indicados tres otros muelles.

Al proveer a tales necesidades obedece el proyecto formulado por la Dirección Facultativa de las Obras, que aprobó la Junta en sesión de 9 de mayo de 1923; en el que se propone sean ejecutadas las obras por el sistema de Administración directa en virtud de los fundados razonamientos que se aducen, y cuyo montante se presupone en pesetas 4.512,676'53.

De serlo por contrata ascendería a pesetas 6.241,412'88; por lo que la Junta, amparándose en las disposiciones de su Reglamento especial, impetró de la Superioridad que, al sancionar proyecto tan importante y necesario, se dignara facultarla para realizarlo por Administración directa, así en beneficio de los altos intereses que le están confiados, como del tráfico marítimo-comercial, que saldría grandemente perjudicado de correr los trabajos a cargo de un contratista, atento, como es natural, a sus particulares conveniencias.

Por Real orden de 28 de febrero de 1924 fué aprobado dicho Proyecto

en términos que movieron al señor Ingeniero Director a insistir acerca de la altísima conveniencia de acudir nuevamente a la Superioridad en demanda de autorización para que se lleve a cabo obra tan importante por el sistema de Administración directa.

Compartiendo la Junta los mismos puntos de vista del señor Ingeniero Director, prohijó por voto unánime el escrito-exposición redactado al efecto por el mismo, apoyándolo con adecuados argumentos al elevarlo al Centro Superior Directivo por acuerdo de 26 de marzo de 1924.

DISTRIBUCIÓN DEFINITIVA DE LOS TERRENOS DEL MUELLE NUEVO Y SU ZONA

En la Memoria anterior se dió cuenta de la firma de la escritura de arriendo a la Sociedad Baños y Sports Marítimos de los terrenos sitos en dicha zona destinados a Balneario-Casino.

Con arreglo a la indicada escritura dicha Sociedad presentó a la Junta para ser elevado a la sanción de la Superioridad el Proyecto completado para la distribución del mencionado Balneario-Casino, siendo informado favorablemente en sesión de 11 de abril de 1923 y consiguientemente remitido a la aprobación de la Dirección General de Obras Públicas.

Por Real orden de 20 de septiembre siguiente se dispusieron varias adiciones y aclaraciones al pliego de condiciones con arreglo al cual se firmó la citada escritura, las cuales, aceptadas por la mencionada Sociedad Baños y Sports Marítimos, motivaron la Real orden de 1 de febrero de 1924 aprobando el proyecto reformado de las obras del citado edificio Balneario-Casino; todo con arreglo al mencionado pliego de condiciones y minuta de escritura al efecto formulada.

NUEVA VÍA FERROVIARIA AL PUERTO

Solicitado por la Compañía de Ferrocarriles Catalanes extender sus vías hasta nuestro puerto a fín de llevar al mismo el importante tráfico que por ellas se realiza, acordó la Junta, en sesión de 15 de febrero de 1923, dar las posibles facilidades informando favorablemente el establecimiento de dichas vías por la calzada que va de Casa Antunez al muelle del contradique del Oeste y la concesión de algunos terrenos en la zona contígua para establecer una sencilla estación de mercancías.

EDIFICIO PARA LA COMANDANCIA DE MARINA

Reclamados por la Superioridad nuevos antecedentes respecto de dicho proyecto, aprobado por Real orden de 12 de enero de 1922, conforme se dijo en la anterior Memoria, y escasa la Junta de fondos, no pudo hasta noviembre siguiente pedir a la Superioridad fuesen sacadas a subasta las obras inherentes a dicho proyecto; la cual realizada fueron adjudicadas por Real orden de 1.° de marzo de 1923 a la Sociedad Cubiertos y Tejados por la cantidad de pesetas 269,500, comenzándose seguidamente los trabajos que tocaban a su término al finalizar el período a que la presente Memoria se ciñe.

REFORMA DEL EDIFICIO PARA SANIDAD MARÍTIMA

Formando parte las obras del referido edificio de las complementarias para la distribución de la zona de servicio del muelle de Barcelona, cuyo proyecto primitivo fué redactado en 1919, el tiempo transcurrido y el cambio de circunstancias aconsejaron proceder a la reforma del citado proyecto, lo cual solicitado por el Ministerio de la Gobernación y pasado por el de Fomento a informe de esta Junta, que lo emitió favorable, motivó que la misma fuese autorizada con fecha 29 de septiembre de 1923, para modificar dicho proyecto.

Realizados, de acuerdo con Sanidad Marítima, los oportunos trabajos por la Dirección Facultativa de las Obras, ésta presentó en sesión de la Junta de 27 de febrero de 1924 los documentos para la indicada reforma y consiguiente subasta de la obra, elevándose todo a la resolución de la Superioridad el siguiente día.

ALMACENES GENERALES DE COMERCIO

En 15 de mayo de 1922 la Sociedad arrendataria de los mismos "Crédito y Docks de Barcelona", se dirigió a esta Junta en solicitud de que fuese prorrogado por otro período de quince años el contrato de arriendo vigente entre ambas entidades a partir de 31 de diciembre del año 1924 en que los primeros quince terminar deben, a fin de dotar, a sus exclusivas espensas a dichos Almacenes de toda clase de modernos elementos para la elevación, entrada y conducción de las mercancías a ellos destinadas, respecto de cuya amortización debía preocuparse.

Estudiada debidamente la indicada instancia y concretada la impor-

tancia de las mejoras y reparaciones que se comprometía a realizar en los mencionados Almacenes la Sociedad Crédito y Docks de momento y para más adelante, quedando de libre propiedad de esta Junta al terminar la nueva prórroga, la misma por acuerdo unánime adoptado en sesión de 14 de junio de 1922, elevó a la Superioridad la instancia referida informándola favorablemente mediante la imposición de nuevas condiciones, que estimó aquélla acertadas, dictándose en 30 de noviembre siguiente una Real orden en la que se dispuso:

"Autorizar a la Junta de Obras del Puerto de Barcelona que, con arre-"glo a la cláusula primera del contrato existente entre la misma y la So-"ciedad Crédito y Docks de Barcelona pueda modificarlo con sujeción a "las prescripciones siguientes":

"1.ª Se prorrogará el contrato actual por un plazo de diez años obli-"gatorio para ambas partes, que terminará en 31 de diciembre de 1924".

"2.ª El canon fijo que se pagará en lo sucesivo a la Junta de Obras "del Puerto por la Sociedad Crédito y Docks de Barcelona será el de "treinta mil (30,000) pesetas anuales, empezando a regir este canon desde "1.º de enero de 1923, continuando además el mismo canon que por alma-"cenaje de mercancías rige en la actualidad".

"3.ª Todas las ampliaciones y reformas que se hagan por la Sociedad "Crédito y Docks de Barcelona en los mecanismos y las obras que se eje-"cuten en las zonas de servicio de los Almacenes Generales del puerto "quedarán de propiedad de la Junta, una vez terminada la prórroga de diez "años que ahora se le concede y volverá a recuperar la Junta la libre fa-"cultad de proseguir o de denunciar el contrato cada cinco años con arre-"glo a la condición primera del contrato hoy vigente".

Con arreglo a dicha Real orden se firmó en 28 de diciembre siguiente la oportuna escritura de prórroga hasta 31 de diciembre de 1934 del contrato de arriendo de los Almacenes Generales de Comercio a la Sociedad Crédito y Docks de Barcelona, realizándose bajo la inspección de la Dirección Facultativa de las Obras de este puerto las mejoras y reparaciones convenidas y el establecimiento de nuevos mecanismos.

JUBILACIÓN DEL SEÑOR ADMINISTRADOR DE LA JUNTA

Por voluntaria renuncia, fundada en su avanzada edad y cuarenta y seis años de servicios cumplidos en la Junta, fué aceptada por la misma la presentada por su señor Administrador D. José Opisso y Olives, haciéndose constar en acta el sentimiento que a la Corporación producía verse privada de un tan digno funcionario y lo muy satisfecha que estaba por el celo e inteligencia con que había desempeñado siempre el señor Opisso los diversos cargos que tuvo confiados.

Para substituir a dicho señor en el citado cargo de Administrador fué elegido, en sesión de 12 de septiembre de 1923, el primer Oficial de dicha Dependencia D. Cesáreo Argiléz y Ruíz del Valle.

APROBACIÓN DE CUENTAS

Lo fueron por la Superioridad y sin el menor reparo, a su tiempo, las Cuentas Generales de Ingresos y Gastos de esta Junta correspondientes a los ejercicios de 1921-22 y 1922-23.

JUNTA DEL PUERTO DE BARCELONA

CUENTA GENERAL DE LOS INGRESOS Y GASTOS OCURRIDOS DURANTE EL AÑO ECONÓMICO DE 1922-1923 CON ARREGLO A LA CONTABILIDAD DE LA JUNTA

INGRESOS	PESETAS	PESETAS
Se ha ingresado por razón del arbitrio con destino a las Obras del Puerto sobre descarga de mercancías, durante dicho ejercicio, a saber:		
Abril de 1922.	197,062'27	
Mayo id.	292,988'04	
Junio id.	251,855'89	
Julio id.	148,872'16	
Agosto id.	195,557'28	
Septiembre id.	245,813'19	
Octubre id.	274,162'06	3.134,796'92
Noviembre id.	290,268'15	
Diciembre id.	226,058'43	
Enero de 1923.	313,931'18	
Febrero id.	320,221'92	
Marzo id.	378,006,35	
Producto del arbitrio por Obras de Puerto sobre embarque y desembarque de pasajeros.		311,051'50
Procedente de alquileres de locales y almacenes.	101,041'31	
Procedente de alquileres de kioscos. . .	41,118'91	
Procedente de alquileres del material flotante.	79,907'78	
Procedente de material y personal facilitado a particulares	22,143'37	
Procedente del servicio de grúa hidráulicas y de vapor.	50,155'00	
Procedente de grúas eléctricas y puentes-grúas.	152,368'00	
Procedente del servicio de grúa de mano. .	11,695'00	
Sumas y sigue. . . .	458,429'37	3.445,848'42

	PESETAS	PESETAS
Sumas anteriores. . . .	458,429'37	3.445,848'42
Procedente del servicio de puentes-básculas.	38,756'20	
Procedente del servicio de cabrias flotantes.	43,798'20	
Procedente del servicio de excusados públicos.	2,103'10	
Procedente del servicio del Dique flotante y deponente	499,837'28	
Procedente del servicio de trabajos extraordinarios del Dique flotante	200'00	
Procedente del servicio del Varadero público.	49,142'87	
Procedente del servicio de atracaderos . .	146'68	
Procedente del servicio de aguada a buques y a particulares	123,393'85	
Procedente del servicio de vigilancia y alumbrado extraordinarios	84'00	
Procedente del servicio de descarga de carbones.	4,830'00	
Procedente del servicio de permisos a vendedores ambulantes	1,163'00	
Procedente del servicio de alquiler de casetas en los muelles	5,434'03	
Procedente del servicio de alumbrado a particulares.	9,392'40	
Procedente del servicio de remolques . . .	24,944'04	
Procedente de desperfectos en los muelles. .	8,396'95	
Procedente de ocupación de espacios con mercancías	359,864'63	
Procedente de ocupación de espacios destinados a depósito de carbón mineral. . .	311,465'65	
Procedente de los arrendatarios de kioscos.	5,537'78	
Procedente de ocupación con servicios comerciales.	10,073'70	
Procedente de ocupación por varios arrendatarios.	52,455'33	
Procedente del impuesto de muellaje . . .	284,427'37	
Procedente del cánon por conducciones en la zona marítima	1,394'73	
Procedente del arriendo de básculas "Chronos"	1,078'96	
Procedente del impuesto sobre paradas de coches y automóviles de alquiler	585'00	
Procedente del impuesto sobre paradas de carros	1,045'00	
Procedente del impuesto sobre paradas de autobuses.	883'35	
Sumas y sigue. . . .	2.298,863'47	3.445,848'42

	PESETAS	PESETAS
Sumas anteriores. . . .	2.298,863'47	3.445,848'42
Procedente de ocupación de espacios por distribuidores de gasolina.	800'00	
Procedente del arriendo de terrenos al Consorcio del Depósito Franco	11,370'06	2.318,844'40
Procedente del cánon a depósitos flotantes. .	6,796'47	
Procedente de permisos para instalaciones. .	1,014,40	
Procedente de la Sociedad "Crédito y Docks de Barcelona", por el arriendo de los Almacenes Generales de Comercio . . .	25,000'00	
Procedente de la misma Sociedad por el alquiler del tinglado número 1 del muelle de la Muralla.	15,000'00	
Procedente de lo cobrado a la misma Sociedad por el 5 % sobre 100,000 pesetas, el 15 por 100 sobre otras 100,000 pesetas y el 25 por 100 sobre 92,039'05 que importan los almacenajes devengados por dichos Almacenes desde 1.° de enero a 31 de diciembre de 1922.	43,009'73	
Procedente de la subvención del Estado asignada a la Junta por el Ministerio de Fomento (extraordinaria).	2.173,600'00	
Procedente de la subvención del Estado asignada a la Junta por el Ministerio de Fomento (ordinaria)	197,600'00	
Procedente del Excmo. Ayuntamiento de esta ciudad por reintegro de la parte que le corresponde satisfacer del alumbrado eléctrico de los muelles desde 1.° de abril de 1920 a 31 de marzo de 1922 y los trimestres 2.° y 3.° de 1922.	45,292'37	
Procedente de la Sociedad "Crédito y Docks de Barcelona" por el 10 % sobre pesetas 80,000 y el 25 % sobre 63,278'90 pesetas que importan los almacenajes devengados por el tinglado núm. 1. del muelle de la Muralla durante el año de 1922 . . .	20,667'78	
Procedente del transporte de mercancías por las vías férreas del puerto	101.661'45	
Procedente del canon que debe satisfacer anualmente a la Junta el concesionario del puerto de Garraf	1,000'00	
Procedente del repeso de varias partidas de carbón	2,090'57	
Sumas y sigue. . . .	2.624,921'90	5.764,692'82

	PESETAS	PESETAS
Sumas anteriores. . . .	2.624,921'90	5.764,692'82
Procedente del reintegro a Caja del valor de 70 cupones de los empréstitos de la Junta, por no haberse presentado al cobro en tiempo hábil.	385'07	2.627,420'72
Procedente de Ibarra y Compañía por reintegro de parte de lo que se les tiene satisfecho por fletes y demás gastos de transporte de una partida de acero desde Bilbao a esta.	2,113'75	
TOTAL DE LOS INGRESOS. . .		8.392,113'54

GASTOS	PESETAS	PESETAS
OBRAS POR ADMINISTRACIÓN, CONSERVACIÓN Y SERVICIOS DE EXPLOTACIÓN		
Importan los jornales y materiales empleados en obras nuevas por administración . .		1.817,062'17
Importan los jornales y materiales empleados en las obras de conservación y policía de los muelles.	2.113,545'67	
Importan los jornales y materiales empleados en los servicios de explotación, personal afecto al servicio general y atenciones legales	900,164'30	
Importan los jornales satisfechos a los obreros de la Junta en calidad de auxilio extraordinario, aprobado por la Superioridad con fecha 7 de marzo de 1923	70,162'50	
Importan los materiales satisfechos en el corriente año. correspondientes al ejercicio anterior, cuyos valores están incluidos en las cuentas de la Dirección facultativa del primer trimestre de 1922, no habiendo sido aprobadas hasta el presente ejercicio. .	275,469'43	
	3.359,341'90	
A deducir el importe de materiales invertidos en la conservación de las obras en el corriente año, cuyo valor está pendiente de aprobación de la Junta.	278,935'43	3.080,406'47
TOTAL POR OBRAS. . . .		4.897'468'64

	PESETAS	PESETAS
GASTOS ADMINISTRATIVOS		
Satisfecho por haberes del personal de Secretaría e Intervención de la Junta. . . .	130,622'12	
Satisfecho por haberes del personal de la Administración de la Junta	67,807'15	
Satisfecho por gastos de material de dichas oficinas	6,895'50	
Satisfecho por haberes del personal de la Dirección facultativa	206,557'38	
Satisfecho por gastos de material de dichas oficinas.	10,775'07	518,861'85
Satisfecho por haberes del personal afecto al servicio general.	45,789'92	
Satisfecho por gastos eventuales de la Dirección facultativa.	24,939'06	
Satisfecho a los empleados de plantilla de la Junta en calidad de auxilio extraordinario aprobado por la Superioridad con fecha 7 de marzo último	25,475'65	
GASTOS GENERALES DE LA JUNTA		
Satisfecho por gastos en los servicios de explotación intervenidos por la Administración de la Junta.	20,151'78	
Satisfecho por Inspecciones y Gratificaciones.	21,739'88	
Satisfecho por alquileres	15,450'00	
Satisfecho por material en gastos generales de la Junta.	16,884'52	
Satisfecho por seguros contra incendios. .	4,404'65	84,130'83
Satisfecho por compensación por deficiencia de derechos pasivos a D. Julio Valdés, ex-Ingeniero Director de las Obras y compensación a su heredera, por gastos de enfermedad, entierro y funerales. . . .	5,500'00	
MONTEPÍO E IMPUESTOS		
Satisfecho al Tesorero de la Caja de Auxilios y Previsión de los empleados y obreros de la Junta la cantidad consignada en presupuestos para el presente año económico.	75,000'00	
Satisfecho por el impuesto de utilidades y timbre de negociación.	58,652'05	
Sumas y sigue. . . .	133,652'05	602,992'68

	PESETAS	PESETAS
Sumas anteriores. . . .	133,652'05	602,992'68
Satisfecho por gastos de los empréstitos. .	2,084'00	
Satisfecho por intereses de las Obligaciones de los empréstitos de la Junta.	1.273,500'00	1.447,961'67
Satisfecho por la contribución industrial de las grúas, puentes grúas y cabrias que posee la Junta	38,725'62	
TOTAL GASTOS ADMINISTRATIVOS. . .		2.050,954'35

VARIOS

	PESETAS
Pagado a D. Rómulo Bosch y Alsina por devolución de lo satisfecho de más por el impuesto de muellaje del vapor "J. Abrisqueta".	422'54
Pagado a Pérez Ullivarri e Hijos por devolución de lo satisfecho de más por el impuesto de muellaje del velero "María Asunción"	88'99
Pagado a Miguel Serra por devolución de lo satisfecho de más por impuesto de muellaje del vapor "Josefa".	33,00
Pagado a la Compañía Trasmediterránea por devolución del impuesto de muellaje del vapor "Ausias-March".	180'39
Pagado a D. Francisco Soler y Trías por devolución de ocupación de espacios por 540 barriles aceite mineral procedente del vapor "Arán"	4,053'50
Pagado a Juan Camprubí, por devolución del impuesto de muellaje del pailebot "Asunción Ferrer".	32'32
Pagado a Beruet y Compañía por devolución por ocupación de espacios en los muelles por una partida de 27 bocoyes del vapor "Verla"	799'00
Pagado a Ferrer y Compañía por devolución de lo satisfecho por ocupación de espacios, por diferentes partidas de aceite lubrificante	6,372'75
Pagado a J. Soler por devolución de lo satisfecho por ocupación de espacios con varias partidas de mercancías conducidas por los vapores "Cabo Creus", "Bachus" y "Cabo Villano". .	223'40
Pagado a Ibarra y Compañía por devolución del arbitrio de puerto del vapor "Cabo Prior".	193'25
Pagado a la Hacienda por saldo definitivo del timbre de negociación de las Obligaciones de la Junta, correspondiente al año 1921 del empréstito de 20 millones.	2,131'43
Suma y sigue. . . .	14,530'57

	PESETAS
Suma anterior. . . .	14,530'57
Pagado a Hijos de J. Tayá por devolución de la diferencia entre la cantidad satisfecha por impuesto de muellaje del vapor "P. Clarís" y la que correspondió al mismo satisfacer como inactivo.	2,165'37
Pagado a J. Rafols y Compañía por devolución de lo satisfecho por ocupación de muelles por una partida de barriles de aceite procedente del vapor "Cabo Villano".	16,223'65
Pagado a Viuda de C. Moya, por devolución de lo satisfecho por ocupación de muelles por varias partidas de barriles de aceite procedentes de los vapores "Montserrat" y "Arana". . .	973'97
Pagado a J. de Belaunde por devolución del 50 % de lo satisfecho por cabrias y remolques por ser en servicio del Estado.	225'00
Pagado a Viuda de B. Solá por devolución de lo pagado por ocupación de muelles por una partida de 440 barriles de aceite mineral.	1,228'50
Pagado a Witty S. A. por devolución de la pagado por derechos de puerto en la descarga de carbón mineral del vapor "River Dart"	5,487'09
Pagado a Transportes Palazón, por devolución de lo pagado por ocupación de muelles por una partida de 500 barriles de aceite mineral.	1,327'00
Pagado a Pazos y Coll por devolución de lo pagado por ocupación de muelles por una partida de barriles de aceite mineral.	40'50
Pagado a la Compañía Trasmediterránea, por devolución de lo pagado de más por arbitrio de puerto, de mercancías conducidas por el vapor "Tordera"	6'00
TOTAL.	42,207'65
TOTAL POR OBRAS.	4.897,468'64
IDEM POR GASTOS ADMINISTRATIVOS	2.050,954'35
TOTAL GASTOS.	6.990,630'64

RESUMEN

Existencia en la Caja de la Junta en 31 de marzo de 1922.	3.334,033'89	
Ingresos habidos en este año económico. . .	8.392,113'54	11.726,147'43
Gastos ocurridos en este ejercicio.		6.990,630'64
EXISTENCIA EN EFECTIVO EN 31 DE MARZO DE 1923.		4.735,516'79

EL VICEPRESIDENTE,
F. de A. Bartrina

EL SECRETARIO-CONTADOR,
M. Creus

JUNTA DEL PUERTO DE BARCELONA

CUENTA GENERAL DE LOS INGRESOS Y GASTOS OCURRIDOS DURANTE EL AÑO ECONÓMICO DE 1923-1924 CON ARREGLO A LA CONTABILIDAD DE LA JUNTA

	Pesetas	Pesetas
INGRESOS		
Se ha ingresado por razón de arbitrio con destino a las Obras del Puerto, sobre descarga de mercancías durante dicho año, a saber:		
Abril de 1923.	255,489'54	
Mayo id.	145,650'97	
Junio id.	154,139'16	
Julio id.	243,306'00	
Agosto id.	216,811'18	
Septiembre id.	279,156'93	2.778,322'38
Octubre id.	185,377'24	
Noviembre id.	293,005,29	
Diciembre id.	213,769'49	
Enero de 1924.	212,442'21	
Febrero id.	277,421'07	
Marzo id.	301,753'30	
Producto del Arbitrio por Obras del Puerto, sobre embarque y desembarque de pasajeros.		258,102'25
Producto de alquiler de locales y almacenes.	99,981'24	
Producto de alquiler de kioscos	49,260'50	
Suma y sigue. . . .	149,241'74	3.036,424'63

	PESETAS	PESETAS
Suma anterior. . . .	149,241'74	3.036,424'63
Producto de alquiler de material flotante . .	69,960'26	
Producto de material y personal a particulares.	37,625'38	
Producto del servicio de grúas hidráulicas y de vapor.	20,565'00	
Producto del servicio de grúas eléctricas y puentes-grúas	122,319'00	
Producto del servicio de grúas de mano. .	11,886'00	
Producto del servicio de puentes básculas. .	35,966'40	
Producto del servicio de cábrias flotantes. .	36,825'26	
Producto del servicio de escusados públicos.	1,932'10	
Producto del servicio del Dique flotante y deponente	456,817'19	
Producto del servicio del Varadero público.	45,423'14	
Producto del servicio de atracaderos . . .	460'01	
Producto del servicio de aguada a buques y particulares.	121,684'15	
Producto del servicio de descarga de carbones.	4,420'00	
Producto de permisos a vendedores ambulantes	1,544'00	
Producto de alquiler de casetas en los muelles.	4,156'12	
Producto de alumbrado a particulares. . .	5,342'32	
Producto de remolques.	21,846'34	
Producto de desperfectos en los muelles . .	4,237'80	
Producto por ocupación de espacios con mercancías	417,073'62	
Producto por ocupación de espacios con depósitos de carbón.	319,366'65	
Producto del servicio arrendatarios kioscos.	6,714'57	
Producto por diversos servicios comerciales.	15,543'47	
Producto por varios arrendatarios. . . .	54,830'48	
Producto por impuesto de muellaje . . .	260,653'26	
Producto por canon conducciones zona marítima	4,911'93	
Producto por servicios básculas Chronos. .	142'79	
Producto por paradas de coches y autos . .	705'00	
Producto por paradas de carros	1,390'00	
Producto por paradas de autobuses. . . .	1,500'00	
Producto por distribuidores de gasolina . .	2,723'90	
Producto por arriendo terrenos Consorcio Depósito Franco	19,148'10	
Producto por canon Depósitos flotantes carbón	10,180'17	
Producto por permiso de instalaciones . .	80'00	
Suma y sigue. . . .	2.267,216'15	3.036,424'63

	PESETAS	PESETAS
Suma anterior. . . .	2.267,216'15	3.036,424'63
Cobrado de la Sociedad Crédito y Docks de Barcelona por el arriendo de los Almacenes Generales de Comercio, una anualidad. .	30,000'00	
Cobrado por la misma Sociedad el alquiler del Tinglado número 1 del muelle de la Muralla, una anualidad	15,000'00	
Producto cobrado a la misma Sociedad por el 5 % sobre 100,000 pesetas; el 15 % sobre otras 100,000 pesetas; y el 25 % sobre 40,223'40 que importan los almacenajes devengados por dichos Almacenes desde 1.° de enero a 31 diciembre de 1923. . .	27,755'20	
Producto de la Subvención del Estado asignada a la Junta por el Ministerio de Fomento (extraordinaria).	2.173,600'00	
Producto de la Subvención del Estado asignada a la Junta por el Ministerio de Fomento (ordinaria)	197'600'00	
Cobrado del Excmo. Ayuntamiento de esta ciudad por reintegro de la parte que le corresponde satisfacer en el alumbrado eléctrico de los muelles desde el 4.° trimestre de 1922 al 3.° de 1923	17,086'19	4.846,339'85
Cobrado de la Sociedad Crédito y Docks de Barcelona el 10 % sobre 60,532'85 pesetas que importan los almacenajes devengados por el Tinglado número 1 del muelle de la Muralla durante el año 1923	6,053'28	
Cobrado por transporte de mercancías por las vías férreas del Puerto de la Compañía de Madrid a Zaragoza y a Alicante. . .	106,382'18	
Cobrado del canon que debe satisfacer anualmente a la Junta el concesionario del Puerto de Garraf	1,000'00	
Cobrado del reintegro a Caja del valor de ocho cupones por no haberse presentado al cobro en tiempo hábil	44'00	
Cobrado por descuentos en pagos a contratistas	4,602'85	
TOTAL DE LOS INGRESOS. . .		7.882,764'48

GASTOS	PESETAS	PESETAS
OBRAS POR ADMINISTRACIÓN, CONSERVACIÓN Y SERVICIOS DE EXPLOTACIÓN		
Importan los jornales y materiales empleados en obras nuevas por Administración . .		759,131'52
Importan los jornales y materiales empleados en las obras de Conservación y policía de muelles	2.067,874'26	
Importan los jornales y materiales empleados en los servicios de explotación, personal afecto al servicio general y atenciones legales.	912,161'47	
Importan los materiales satisfechos en el corriente año, correspondientes al ejercicio anterior.	278,935'43	
	3.258,971'16	
A deducir el importe de materiales invertidos en la conservación de las obras en el corriente año, cuyo valor está pendiente de aprobación de la Junta.	232,868'96	3.026,102'20
OBRAS POR CONTRATA		
Satisfecho al contratista de las obras del edificio para Comandancia de Marina. . .	177,365'28	
Satisfecho al contratista de las obras para ampliar el número de naves en los cobertizos de la primera alineación del muelle de España	194,905'52	383,575'71
Satisfecho al contratista de las obras de los cuatro tinglados comprendidos en el primer grupo de obras de las complementarias para la distribución de la zona de servicio del muelle de Barcelona.	11,304'91	
TOTAL POR OBRAS. . .		4.168,809'43

GASTOS ADMINISTRATIVOS	PESETAS	PESETAS
Satisfecho por haberes del personal de Secretaría e Intervención de la Junta . . .	131,091'86	
Suma y sigue. . . .	131,091'86	

	PESETAS	PESETAS
Suma anterior. . . .	131,091'86	
Satisfecho por haberes del personal de la Administración.	65,596'32	
Satisfecho por gastos de material de dichas oficinas	5,401'45	
Satisfecho por haberes del personal de la Dirección facultativa	205,761'92	488,397'15
Satisfecho pos gastos de dichas oficinas . .	8,098'41	
Satisfecho por haberes del personal afecto al servicio general.	46,913'76	
Satisfecho por gastos eventuales de la Dirección facultativa.	25,533'43	
GASTOS GENERALES DE LA JUNTA		
Satisfecho por gastos en los servicios de explotación intervenidos por la Administración de la Junta	19,327'78	
Satisfecho por Inspecciones y Gratificaciones.	21,506'57	66,385'00
Satisfecho por alquileres	15,450'00	
Satisfecho por material en gastos generales de la Junta.	5,696'00	
Satisfecho por seguros contra incendios . .	4,404'65	
MONTEPÍO E IMPUESTOS		
Satisfecho al Tesorero de la Caja de Auxilios y Previsión de los empleados y obreros de la Junta, la cantidad consignada en Presupuesto para el presente año económico. .	75,000'00	
Satisfecho por el impuesto de utilidades y timbre de negociación	65,414'21	1.470,637'01
Satisfecho por gastos de los Empréstitos. .	2,256'00	
Satisfecho por intereses de las Obligaciones de los Empréstitos de la Junta	1.273,500'00	
Satisfecho por la Contribución industrial de las grúas, puentes-grúas y cabrias que posee la Junta.	54,466'80	
TOTAL GASTOS ADMINISTRATIVOS. . .		2.025,419'16

VARIOS	PESETAS
Pagado a Fernando Roqué como devolución de lo satisfecho por servicio de cábrias y remolques según acuerdo de la Junta de febrero próximo	475'00
Pagado al Director Gerente de la Compañía General Aduanera, en concepto de devolución de lo satisfecho por ocupación de muelles, por una partida de hierro procedente del vapor "Cullera" según acuerdo de Junta de 28 de marzo próximo pasado	1,599'00
Pagado a F. Mas, en concepto de devolución de lo satisfecho como penalidad, por la ocupación de espacios con dos calderas descargadas del vapor "Coimbra" según acuerdo de Junta de 9 del actual	1,358'70
Pagado a Salvador Baseda, por devolución de parte de la satisfecho por ocupación de espacios, por unos bidones descargados del vapor "Vicente La Roda" en el muelle de España, según acuerdo de Junta de 27 de junio último. . .	30'28
Pagado a Cargas, Descargas y Transportes, S. A. por igual concepto. por varias mercancías descargadas de los vapores "Isla de Panay", "Jaime I", "Hemland" y "Minecua" según acuerdo de la Junta de 11 de junio último. . .	964'94
Pagado a Pedro Cibeira, por el mismo concepto, por géneros descargados del vapor "Richland" según acuerdo de la Junta de 27 de junio último.	1'50
Pagado al mismo, por idéntico concepto, por géneros descargados del vapor "Calderón" según el propio acuerdo. .	2'85
Pagado a E. Argimón, por dicho concepto, por géneros descargados de los vapores "San Agostino", "Flamina" y "Cabo Nao" según el mismo acuerdo	18'62
Pagado a J. Roca, por dicho concepto, por mercancías descargadas del vapor "Ampurdán" según igual acuerdo. . .	70'20
Pagado a A. Carreras por dicho concepto, por géneros descargados del vapor "Castilla" según el mismo acuerdo. .	30'00
Pagado a Recasens y Valls, por devolución de parte de lo satisfecho por ocupación de espacios, por una partida de cuero descargada del vapor "Cabo Quejo" según acuerdo de Junta de 27 de junio último.	36'25
Pagado a Rosendo Oriach, por igual concepto, por unas partidas de plátanos, descargadas de los vapores "Canaria", "Polar", "Marqués del Campo" y "Manuel Calvo" según el propio acuerdo.	65,50
Pagado a Antonio Deu, por el mismo concepto, por unas partidas de plátanos descargados de los vapores "Marqués del Campo" y "Polar" según el mismo acuerdo.	6'80
Pagado a Luis Gili, por idéntico concepto, por varios géneros	
Suma y sigue. . . .	4,659'64

	PESETAS
Suma anterior. . . .	4,659'64
descargados de los vapores "Cano" y "Cisneros" según el propio acuerdo	12'20
Pagado a Rómulo Bosch, por devolución de derechos de muellaje de los vapores "Catalina", "J. Abrisqueta" y "Cádiz" durante los días de huelga, según acuerdo de la Junta de 26 de julio último	1,476'18
Pagado a Tomás Mallol, por id. id. de los vapores "Flamminia", "San Agostino", "Richland", "Ilunzar Mendi" y "Semo" según el propio acuerdo	425'07
Pagado a Joaquín Rogent, por id. id. de los vapores "Arnó" y "Cittá di Sousse" durante los días de huelga, según el mismo acuerdo	58'62
Pagado a la Agencia Baixas por id. id. de los vapores "Anna Goich", "Dalia" y "Arcadia", durante los días de huelga, según dicho acuerdo.	180'90
Pagado a P. Panochia por id. id. de los vapores "Flora", "Carlo Andrea", "María Luisa", "Límite", "Esther" y "Constanza", durante los días de huelga, según el propio acuerdo	243'87
Pagado a S. Talavera e Hijos, por devolución de derechos de los vapores "Solferino", "Achiles", "Bernicia", "Seandinaria", "Tellus", "Merope", "San Telmo" e "Iberia", durante los días de huelga, según el mismo acuerdo. . .	557'22
Pagado a B. Cateura por id. id. de los vapores "Terranova", "Santa Rosa" y "Santa Cristina", durante los días de huelga, según igual acuerdo.	125'64
Pagado a Regato, Fontbona y Compañía por id. id. del vapor "Alava", durante los días de huelga, según igual acuerdo.	55'08
Pagado a E. Bassart por id. id. de los vapores "Alejo", "Isabel", "Vicente Ferrer" y "J. Barceló", durante los días de huelga, según idéntico acuerdo	210'48
Pagado a Pesca y Navegación S. A. por id. id. de los vapores "Mercedes", "Marín", "Tito", "Angelita", "Fina", "Paco" y "José María", durante los días de huelga, según igual acuerdo	266'01
Pagado a José María Masiques, por id. id. de los vapores "Compostelano", "María del Carmen", "Paulina" y "Verge del Remei", durante los días de huelga, según el propio acuerdo	171'78
Pagado a A. Loverdos, por id. id. de los vapores "Falco", "Salvatore", "Addanza" y "Catalogna", durante los días de huelga, según el mismo acuerdo.	206'16
Pagado a la Agencia Marítima Witty S. A. por id. id. del vapor "Haworth", durante los días de huelga, según dicho acuerdo	52'20
Suma y sigue. . . .	8,701'05

	PESETAS
Suma anterior. . . .	8,701'05
Pagado a Ramírez Hermanos y Delgado, por id. id. de los vapores "Bansedall" y "Syria", durante los días de huelga, según el propio acuerdo.	52'35
Pagado a Aduanas, Transportes y Carbones S. A. por devolución de parte de lo satisfecho por ocupación de espacios por unas partidas de varios géneros descargadas de los vapores "Anita" y "Cabo Roca", según acuerdo de la Junta de 27 de junio último	11'87
Pagado a Antonio Ballester, por devolución de derechos de muellaje del vapor "R. Maciá", durante los días de huelga, según acuerdo de la Junta de 26 de julio último. . . .	34'56
Pagado a Antonio Valls, por id. id. de los vapores "Alicantino", "Parodi Hermanos", "Venus", "E. Vabel", "Granada" y "A. Balaña", durante los días de huelga, según dicho acuerdo	161'67
Pagado a la Agencia Naviera y Comercial Wolters S. A. por id. id. de los vapores "Nosel", "Hochland" y "Saar", durante los días de huelga, según el mismo acuerdo. .	121'80
Pagado a la Agencia Marítima Hispano Americana, por idem idem, de los vapores "Sangertiers" y "West Chatalá", durante los días de huelga, según el propio acuerdo. . .	351'54
Pagado a Francisco Arquimbau, por id. id. de los vapores "Polar" y "María del Pilar", durante los días de huelga, según dicho acuerdo.	269'34
Pagado a Arturo de Luciano, por id. id. del vapor "Ansaldo G. Giordio III", durante los días de huelga, según el susodicho acuerdo	86'40
Pagado a Casaseca y Suari, por id. id. del vapor "Livonier", durante los días de huelga, según el expresado acuerdo. .	115'20
Pagado a Hijo de R. A. Ramos, por id. id. de los vapores "Rita", "Tirso", "Ramón", "Tripolo", "Angelo Scarcellini", "Ampurdán", "Truin", "Donizetti", "Canova" y "Boito", durante los días de huelga, según el antedicho acuerdo.	824'40
Pagado a Lupó, Pérez Terraza y Compañía, por devolución de derechos de muellaje del vapor "Monnete", durante los días de huelga, según el antedicho acuerdo.	172'26
Pagado a Gregorio de Belaunde, por id. id. de los vapores "Guetaria" y "Guadalquivir", durante los días de huelga, según el mismo acuerdo	606'84
Pagado a Ibarra y Compañía, por id. id. de los vapores "Cabo Carbeiro", "Cabo San Sebastián", "Cabo Nao", "Cabo Corona", "Vizcaya", "Cabo Ortegal", "Cabo Villano" y "Cabo Huertas" durante los días de huelga, según el propio acuerdo	498'00
Suma y sigue. . . .	12,007'28

	PESETAS
Suma anterior. . . .	12,007'28
Pagado a Gabriel Trullols, por id. id. del vapor "Cabo Mayor" durante los días de huelga, según el aludido acuerdo. .	49'68
Pagado a Mac-Andrews y Compañía, por id. id. de los vapores "Vard", "Pizarro", "Calderón", "Churruca", "Balhomm", "Pinzón", "Castelar", "Trudvang", "Gibel", "Gelahu" y "Adour" durante los días de huelga, según dicho acuerdo	535'80
Pagado a Ricardo Torrebadella, por id. id. de los vapores "Messina", "Palermo", "Hagen", "Girgenti", "Neapel" y "Siracusa" durante los días de huelga, según el mismo acuerdo	363'90
Pagado al mismo por id. id. del vapor "Alicante" por haber sido forzosamente atracado en el muelle de Barcelona, frente a la Estación Marítima según acuerdo de la Junta de 8 del corriente	80'00
Pagado a Francisco Ros, por devolución de parte de los derechos de ocupación de espacios por una partida de patatas descargadas de los vapores "Ampurdán" y "Trini" según acuerdo de la Junta de 27 de junio último.	19'75
Pagado a Figuerola, Gili y Amat, por id. id. de varios géneros descargados de los vapores "Guadiana", "Navarra", "Cabo Espartel", "Rey Jaime I" y "Cabo Toriñana" según el propio acuerdo	581'13
Pagado a A. Rosa, por devolución de derechos de muellaje del vapor "Givanni Battisti" durante los días de huelga, según acuerdo de la Junta de 26 de julio último.	33'00
Pagado a J. Villavechia y Compañía, por id. id. de los vapores "Marcel B", "Anatolie", "Circassie", "Ribia" y "Nani" durante los días de huelga, según el mismo acuerdo. . .	146'10
Pagado a la Barcelonesa de Navegación S. A., por id. id. del vapor "Paulina" durante los días de huelga, según dicho acuerdo	108'00
Pagado a C. Martorell, por id. id. del vapor "Comercio" durante los días de huelga, según el antedicho acuerdo . .	32'19
Pagado a Arturo de Luciano, por derechos de muellaje del vapor "Ansaldo", "San Giorgio III" durante los días de huelga, según acuerdo de Junta de 26 de junio último. .	69'00
Pagado a A. Ripol, por id. id. de los vapores "P. de Satrústegui", "M. Calvo", "Formosa", "Infanta Isabel de Borbón", "C. López", "Buenos Aires", "Montevideo", "Reina Victoria Eugenia", durante los días de huelga, según el susodicho acuerdo	1,858'44
Pagado a Bernat y Compañía, por id. id. de los vapores "Tritón", "Nesta", "Héctor" y "Syrius" durante los días de	
Suma y sigue. . . .	15,884'27

	PESETAS
Suma anterior. . . .	15,884'27
huelga, según dicho acuerdo	244'50
Pagado a la Sociedad Española de Comercio Exterior, por idem idem del vapor "Euplectela" durante los días de huelga, según el propio acuerdo.	108'00
Pagado a Mariano de la Torre, por id. id. de los vapores "Polluce" y "Castore", durante los días de huelga, según el mismo acuerdo	35'40
Pagado a la Compañía Trasmediterránea, por id. id. del vapor "Sagunto" durante los días de huelga, según el susodicho acuerdo	61'20
Pagado a la misma, por id. id. de los vapores "Poeta Arolas", "Bellver", "Mallorca", "Sagunto", "Menorquín" y "Barceló" durante los días de huelga, según el mismo acuerdo.	149'70
Pagado a H. Emberg, por id. id. de los vapores "Hemland", "Helga" y "Barón Minto" durante los días de huelga, según el mismo acuerdo	1,005'48
Pagado a Ramón Canosa, por id. id. de los vapores "Canosa", "Ramón" y "Cierto" durante los días de huelga, según el propio acuerdo	98'49
Pagado a Vicente García Petit, por id. id. del vapor "Almazora" durante los días de huelga, según el mencionado acuerdo	59'63
Pagado a la Compañía General Aduanera S. A., por id. id. del vapor "Lokrun" durante los días de huelga, según el mismo acuerdo	89'70
Pagado a Salvador Argimón, por id. id. del vapor "Asiatie" durante los días de huelga, según el mismo acuerdo. . .	49'50
Pagado al mismo por id. id. del vapor "Sagunto" durante los días de huelga, según el propio acuerdo.	127'20
Pagado a la Comercial Naviera, por id. id. del vapor "Paco Bonmati" durante los días de huelga, según el antes citado acuerdo	4'44
Pagado a Joaquín Pagés, por devolución de parte de lo satisfecho por ocupación de espacios por una partida de varios géneros, según acuerdo de Junta del día 27 de junio último.	1'25
Pagado a Sanz Selma Maycas S. A., por id. id. de unas partidas de géneros descargadas de los vapores "Tornfin" y "Anna Goich" según el propio acuerdo	26'75
Pagado a Federico Heredia, por devolución de parte de lo satisfecho por ocupación de espacios por una partida de bacalao, descargada del vapor "Solferino", según el antedicho acuerdo	125'75
Pagado a Danon S. A., por id. id. de una partida de bultos descargadas de los vapores "Vicente La Roda" y "Jaime I", según el mismo acuerdo.	29'15
Suma y sigue. . . .	18,100'41

	PESETAS
Suma anterior. . . .	18,100'41
Pagado a Salvadó y Compañía, por devolución de derechos de muellaje del vapor "Mont Agel", según dicho acuerdo. .	34'50
Pagado a Visay y Giralt, por devolución de parte de lo satisfecho por ocupación de espacios, por una partida de 13 cajas manganeso descargadas del vapor "Cabo Ortegal", según acuerdo de Junta de 26 de septiembre último. . .	492'00
Pagado a Monturiol y Vilarrodona, por id. id. de los vapores "Achilles" y "Tellus", según acuerdo de Junta de 27 de junio próximo pasado.	23'25
Pagado a la Sociedad Europa S. A. de Transportes Internacionales, por id. id. de una partida de barriles, descargada del vapor "Angela", según el mismo acuerdo. . . .	92'50
Pagado a C.ª Lyguri, por devolución de parte de lo satisfecho por ocupación de espacios por una patrida de cajas C. G. T. embarcadas en el vapor "Orient", según el propio acuerdo.	134'00
Pagado al mismo por id. id. del propio vapor, según acuerdo de la Junta de 26 de julio último.	18'90
Pagado a Freixas Hermanos, por devolución de derechos de muellaje del velero "Nuevo Lareño", según acuerdo de la Junta de 26 de julio último.	52'20
Pagado a los mismos por id. id. de los buques vapor "María", velero "Mrei" y vapor "Francisco Pedro" y "María", según el propio acuerdo	107'73
Pagado a los mismos por id. id. del vapor "Luis", según el mismo acuerdo	44'10
Pagado a Fernando Roqué, por devolución de lo satisfecho por ocupación de muelles por una partida de rieles de hierro del Gran Metropolitano de Barcelonaa, según acuerdo de Junta de 10 del actual	1,510'02
Pagado a los señores Erhardt y Compañía, Rodon Morante y Casas y Juan Brau, a cuenta de las 49,092'69 pesetas depositadas en la Caja de esta Junta en 28 de febrero de 1922 por la Sociedad Crédito y Docks de esta capital, para el arreglo de la zona de servicio de los Almacenes Generales de Comercio, según acuerdo de Junta de 24 del actual. .	40,254'28
Pagado a Figueroa y Campos, por devolución de lo satisfecho por arbitrio de Obras de Puerto, correspondiente a 1.215,197 kilogramos de carbón procedente de Newport, conducidos a este puerto por el vapor "Resero" i descargados en el pontón "Lorenzo", según acuerdo de la Junta de 25 del actual	2,430'39
Pagado a Pesca y Navegación S. A., por devolución de impuesto de ocupación de muelles, según acuerdo de Junta de 26 de septiembre último	3,379'12
Suma y sigue. . . .	66,673'40

	PESETAS
Suma anterior. . . .	66,673'40
Pagado a Juan Iruretagoyena, por devolución de parte de lo satisfecho por ocupación de espacios, por una partida de 12 bocoyes vacíos descargados del vapor "Navarra", según acuerdo de Junta del 24 corriente.	61'20
Pagado a Comercial Carreras S. A., por id. id. de una partida de sal, descargada del vapor "Portosin", según acuerdo de Junta de 27 de junio último	28'00
Pagado a Salvador Argimón, por devolución de lo satisfecho por arbitrio de Obras de Puerto, sobre u ncargamento de carbón descargado en el pontón de la Compañía Trasatlántica por el vapor "Guillermo Schultk", según acuerdo de Junta de 28 de noviembre último.	2,071'20
Pagado a Tomás Mallol, por id. id. cobrado de más en la liquidación del vapor "Iluntchasmendi", según acuerdo de Junta de 28 de diciembre próximo pasado.	60'00
Pagado a la Compañía Trasmediterránea, por id. id. en la liquidación del vapor "Cullera", según acuerdo de Junta de 9 de enero del actual.	35'88
Pagado a Italia-América, Sociedad de Empresas marítimas en concepto de devolución de lo satisfecho por impuesto de muellaje de los vapores "Bologne" y "Alvaro", durante los días de huelga, según acuerdo de la Junta de 26 de julio próximo pasado.	93'60
Pagado a la Compañía General Aduanera S. A., por devolución de lo satisfecho por ocupación de muelles por una partida de cajas descargadas del vapor "Calderón", según Real orden de 7 de febrero último.	2,979'50
	72,002'78

TOTAL VARIOS PAGOS.	72,002'78
IDEM POR OBRAS.	4.168,809'43
IDEM POR GASTOS ADMINISTRATIVOS . .	2.025,419'16
TOTAL GASTOS.	6.266,231'37

RESUMEN

Existencia en la Caja de la Junta en 31 marzo 1923.	4.735,516'79	
Ingresos habidos en el corriente año económico. .	7.882,764'48	12.618,281'27
Gastos ocurridos en este ejercicio		6.266,231'37
EXISTENCIA EN EFECTIVO EN 31 DE MARZO DE 1924.		6.352,049'90

DEMOSTRACIÓN

Existencia en la Sucursal del Banco de España.	6.292,837'25
Existencia en la Caja de la Junta.	59,212'65
	6.352,049'90

EL VICEPRESIDENTE, *Francisco de A. Bartrina*

EL SECRETARIO-CONTADOR, *M. Creus*

Indice de la Memoria

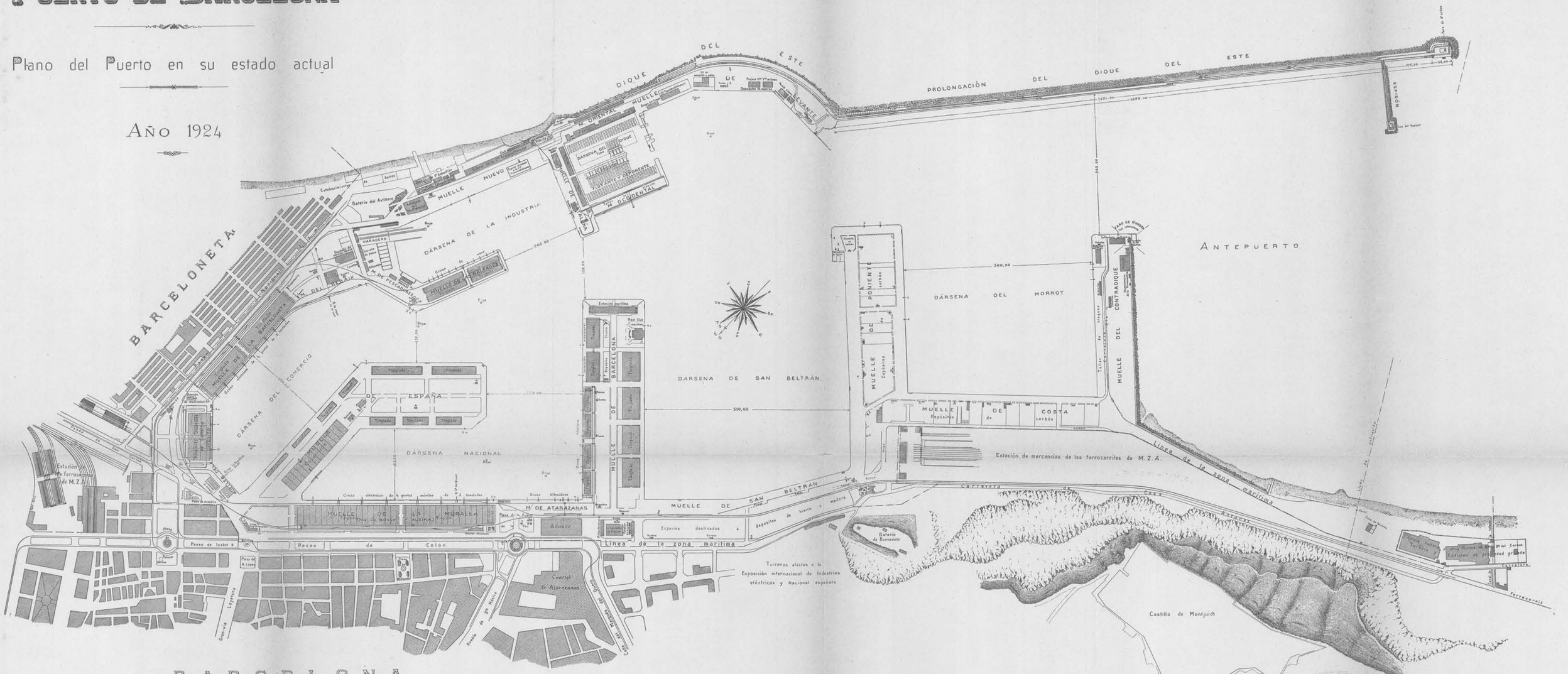
ASUNTOS VARIOS.

Indice de los Planos

PUERTO DE BARCELONA

Plano del Puerto en su estado actual

Año 1924



BARCELONA

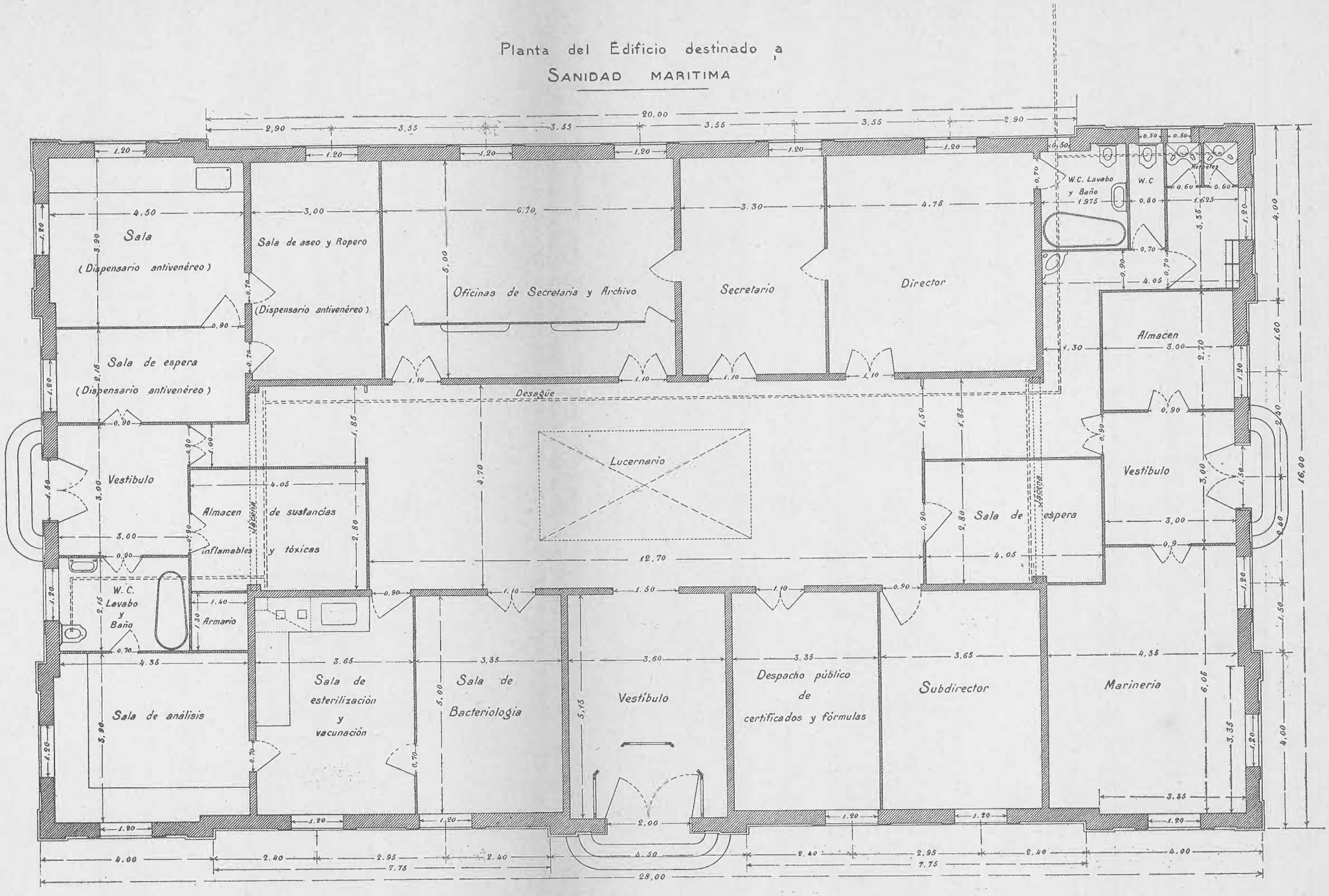
ESCALA DE 1 : 5000

Barcelona 2 Enero de 1924

El Ingeniero Director

Planta del Edificio destinado a

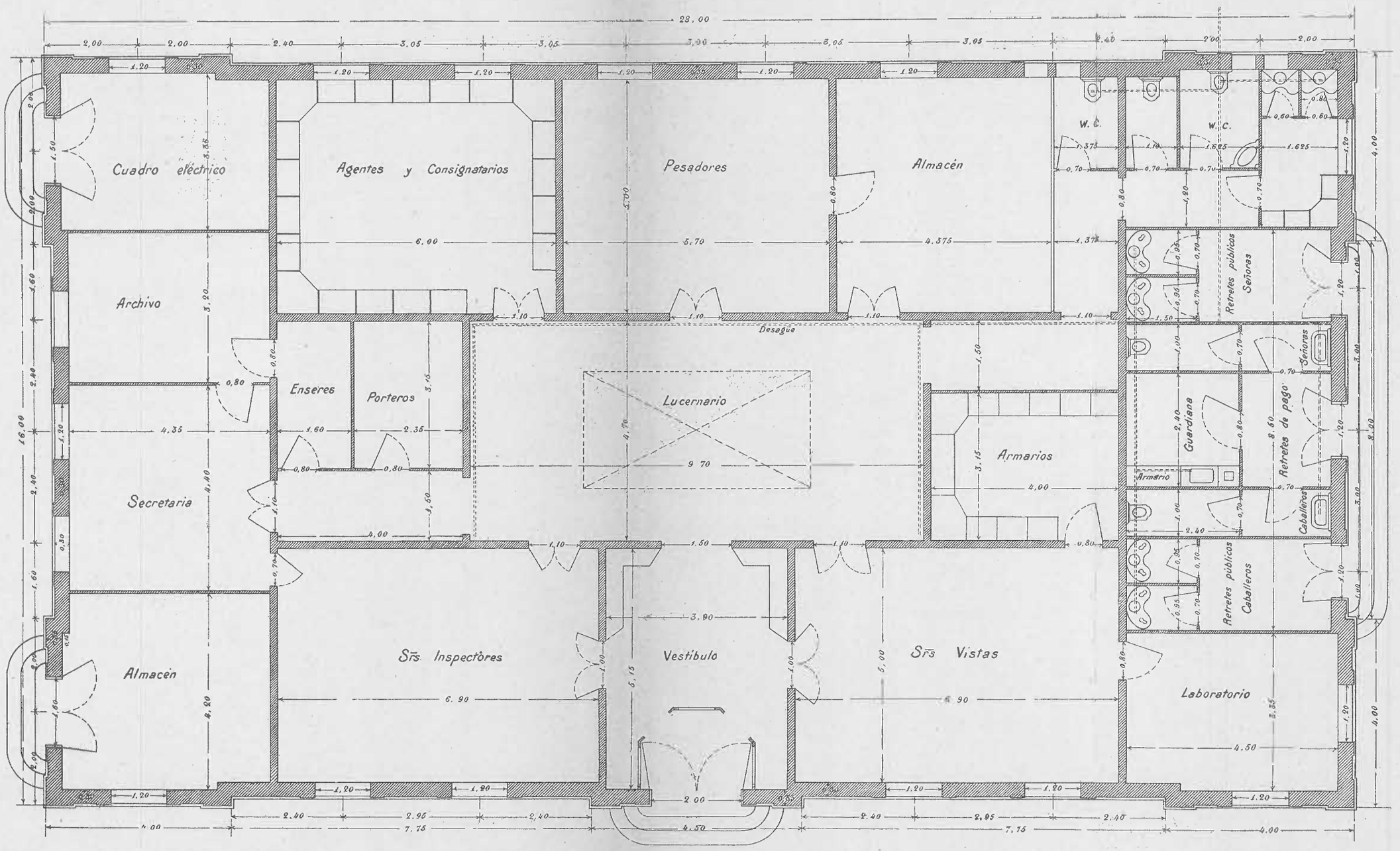
SANIDAD MARITIMA



ESCALA DE 1:100.

Planta del Edificio destinado á

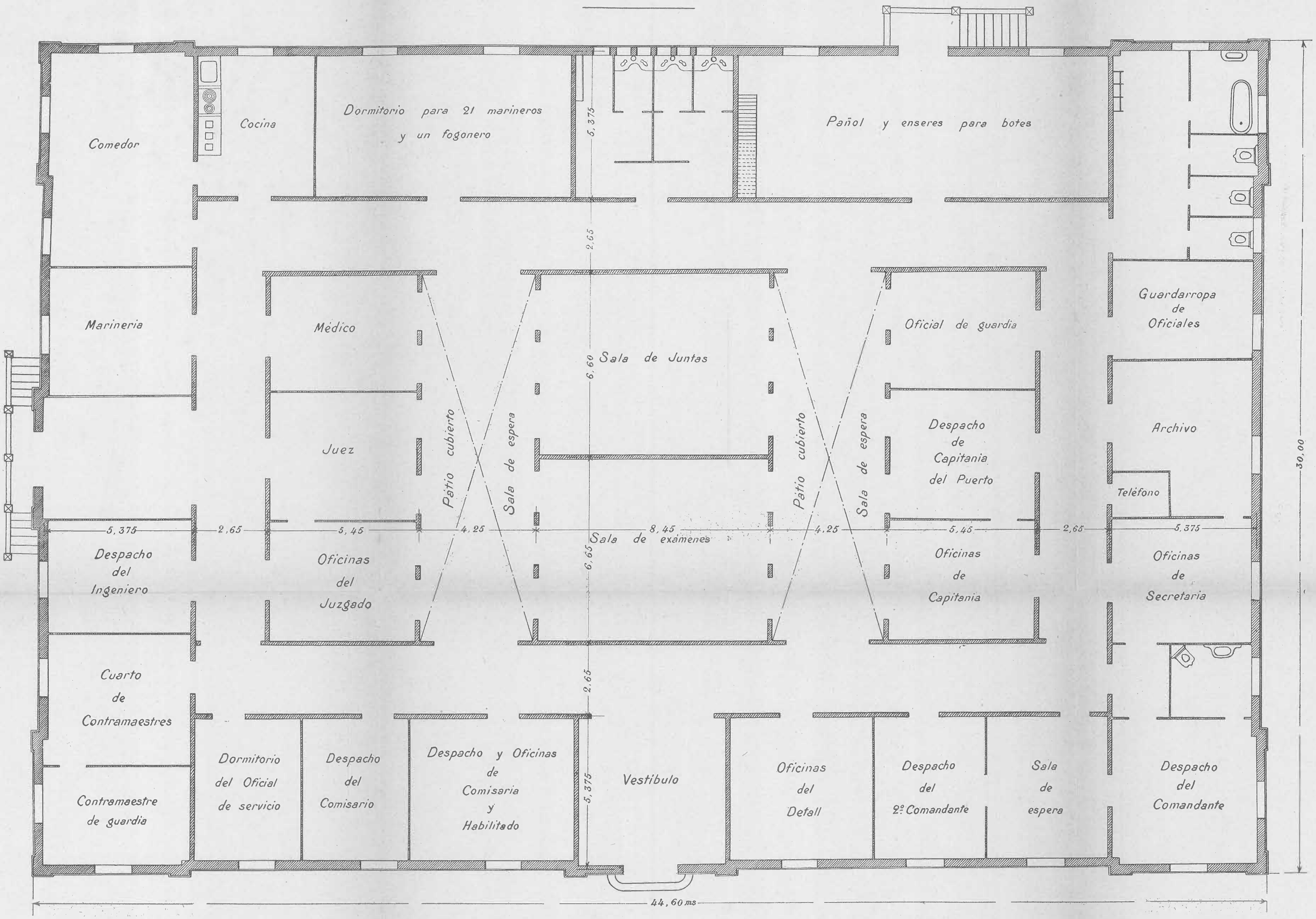
INSPECCION DE MUELLES Y OTROS SERVICIOS



ESCALA DE 1:100

Planta del Edificio destinado à

COMANDANCIA DE MARINA



ESCALA DE 1:100