PUERTO DE BARCELONA

PUERTO DE BARCELONA

MEMORIA

ACERCA DEL ESTADO Y PROGRESO DE LAS OBRAS Y LA MARCHA DE LOS SERVICIOS COMERCIALES DE DICHO PUERTO, DURANTE EL SEGUNDO TRIMESTRE DE 1924 Y LOS AÑOS ECONÓMICOS DE 1924-25 Y 1925-26

1926

Imprenta Casanovas, Ronda San Pablo, 67. — Barcelona. — Teléfono 2120 A.
Año 1926

MEMORIA

ARA *dar cumplimiento a uno de los deberes inherentes a los Ingenieros Directores de las Obras de Puertos, prescrito 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 de 1923, precepto reglamentario que se ha recordado en la orden de la Dirección General de Obras públicas de 17 de abril del pasado año, 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 el 2.º trimestre de 1924 y los dos años económicos de 1924-25 y 1925-26, comprendiendo, por lo tanto, un trimestre y dos años completos, desde 1.º de abril de 1924 hasta 30 del último junio, a fin de que sea continuación de la anterior y abarque también el período de dos ejercicios o años económicos; ya que, por un lado y en virtud del R. D. de 7 de marzo de 1924, acordado por el Directorio y publicado en la Gaceta del día siguiente, se dispuso la prórroga de los presupuestos por un trimestre y se ordenó que los años económicos, en lo sucesivo y hasta nueva disposición, deberían empezar en 1.º de julio para acabar en 30 de junio, y por otro, hemos justificado en Memorias anteriores que, en un puerto como el nuestro, este período de dos años que se*

analiza, aunque con ello deje de cumplirse por completo lo indicado por la Superioridad, no solo es el más adecuado para estos escritos que vienen a ser el estudio general más documentado sobre el adelanto y desarrollo del puerto, y comprendiendo solo un año tendrían que repetirse muchos datos y conceptos, sino el más conveniente para poder atender, a la vez, a la redacción de los múltiples y variados informes, estudios y proyectos a cargo de esta Dirección.

Siguiendo el mismo orden que en las últimas Memorias, en la presente daremos a conocer los trabajos llevados a cabo, en el curso del período indicado, 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 las tarifas sancionadas por la Superioridad; además se analizarán y se justificarán todos los gastos realizados en dichas obras y servicios y se consignarán los ingresos obtenidos en estos últimos. Se dará oportuna y detallada cuenta, también, de los nuevos estudios y proyectos formulados por esta Dirección para ir mejorando las condiciones del puerto con arreglo al plan trazado para terminarlo y con el fin de ponerlo a la altura que es menester, satisfaciendo, al propio tiempo, las exigencias siempre crecientes del Comercio y de la Navegación. Aparte de estos datos, que son ya reglamentarios, trataremos al final de varios asuntos referentes a diversas instalaciones situadas dentro de la zona marítima de los muelles a nuestro cargo o relacionados con incidentes ocurridos en el mismo; todo ello para el debido conocimiento del Centro Superior y de cuantos ven con interés y se preocupan del progreso y engrandecimiento de este importante puerto.

Los obstáculos y luchas que se nos presentaron y que tuvimos que vencer en años anteriores, no solo en el curso de la tremenda guerra europea desde el 1914 al 1918, sino más tarde durante el período de la post-guerra, por la falta de medios y elementos de construcción y carestía de los jornales para llevar a cabo las obras, agravándose la situación en nuestro puerto por la limitación de los ingresos con motivo de la crisis mundial existente en el tráfico marítimo y por las huelgas del personal en algunas de las secciones, por ser de todo punto inevitable, a pesar de nuestros esfuerzos, que las cuestiones sociales, tan funestas y enconadas que se ventilaban en la ciudad entre patronos y obreros, tuvieran repercusión en nuestra zona marítima, no han existido por lo general y afortunadamente durante el plazo que se comprende en esta Memoria; la obtención de los medios y elementos de construcción, incluso de los materiales de índole especial, es cada día más viable, aunque todavía existen algunas dificultades; la crisis en el tráfico marítimo, que si bien, por ser mundial y de hondas raíces, ha de tardar mucho tiempo en desaparecer, no se ha aumentado para este puerto, que se va manteniendo a buena altura, siendo también por ello de bastante importancia la recaudación de los ingresos, y por último, la cues-

tión social ha quedado por lo menos, si no resuelta del todo por ser de índole muy compleja y difícil, suspendida por completo en su actuación, desde la época del Gobierno del Directorio Militar. Solo hemos de consignar ligeros chispazos ocurridos en el mes de noviembre de 1924, que fueron pronto apagados y no tuvieron consecuencias, y que eran debidos, más que al malestar social y obrero, a los trabajos de la gente maleante como protesta de la actuación de la policía contra esta clase de individuos; y otras huelgas de escasa importancia promovidas por el personal de carga y alijo de las mercancías por diferencias con sus patronos en el precio del jornal, siendo una de ellas la de los descargadores de maderas acaecida a primeros de julio del año pasado, y que solo duró unos pocos días.

De la buena marcha que ha tenido este puerto puede dar fe el estado que se acompaña en las últimas páginas de esta Memoria y en el que se consignan, con claridad y detalle, todos los datos, desde el año 1910 hasta la fecha, relativos al movimiento comercial y a los ingresos y gastos habidos por diferentes conceptos. Se desprende del mismo, que en los dos años anteriores 1924 y 1925, si bien en corta escala, 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 ha sucedido con el movimiento de buques y de pasajeros, habiendo estos aumentado en alto grado; los ingresos obtenidos por el arbitrio sobre las mercancías descargadas, ya que las destinadas a exportación no pagan todavía nada en este puerto, y las inherentes a la explotación de los servicios tarifados, alquileres, etc., han subido también algo, y finalmente, ha sido también de cierta importancia, en los dos últimos años, la cantidad total recibida como subvención del Estado otorgada a este puerto.

Por tales razones, en el curso del período que analizamos, la situación económica de la Junta ha sido bastante satisfactoria, y en su virtud, no solo hemos podido hacer frente con holgura a todos los gastos que se han producido en las obras nuevas y en las de conservación y explotación, sino que ha permitido, con cierta amplitud, empezar la amortización de los empréstitos emitidos años atrás, de tal modo que en 2 de enero de1925 se amortizaron, previa autorización Superior, 2,600 obligaciones por valor de 1.300,000 pesetas; en el mismo día del presente año lo fueron 3,800 de un coste de 1.900,000'00 pesetas, y se ha supuesto en el plan económico para el vigente año de 1926-1927 que en enero de 1927 podrán amortizarse otras 6,000 obligaciones que importan 3.000,000 de pesetas, ya que en el año 1930 ha de acabar la amortización del primer empréstito de 8.300,000 pesetas que fué otorgado por R. O. de 2 de junio de 1900.

Antes de terminar esta especie de prólogo, debemos indicar, que durante el plazo que abarcamos en esta Memoria, y como siempre ha sido su norma, tanto la Junta como esta Dirección han procurado no solo fomentar el progreso y engrandecimiento del puerto en beneficio del tráfico ma-

rítimo y de la riqueza nacional, sino emplear con el mayor acierto los fondos recibidos como subvención del Estado y los que se han recaudado del Comercio y de la Navegación, haciendo con ello honor a la confianza que se nos ha depositado.

Barcelona, 5 de julio de 1926.

El Ingeniero Director,

José Ayala

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 las dos Memorias anteriores hemos dado cuenta, con el detalle preciso, de las importantes averías que el violentísimo temporal de febrero de 1920, causó en la prolongación del dique del Este; se describieron los trabajos llevados a cabo con toda rapidez, desde un principio, para contener las fatales consecuencias que para la vida del puerto podía acarrear el desastre; se mencionaron no sólo los estudios redactados, mediante un plan general, para reparar los desperfectos y consolidar toda la construcción, sino los primeros proyectos para realizar las obras imprescindibles y de mayor urgencia; se consignaron también las resoluciones aprobatorias de la Superioridad, muy laudatorias para la Junta y esta Dirección; se expusieron los múltiples obstáculos y dificultades que fué necesario vencer en los primeros meses para dar la debida actividad a los trabajos, y el proceso de éstos durante los cuatro primeros años; se analizaron los medios y elementos puestos en acción para llevar a cabo, en plazo breve, estas obras de índole tan difícil, variada y especial, y los buenos resultados obtenidos gracias a los esfuerzos y sacrificios realizados por esta Dirección; se dió cuenta, asimismo, de las obras construídas que estaban comprendidas en los siete proyectos o partes derivadas del Estudio general, o sea, dos grupos correspondientes al primer período y cinco al segundo, detallando los trámites seguidos en cada proyecto, desde su redacción hasta obtener la aprobación, y relatando luego las obras ejecutadas con cargo a cada proyecto, y por último, se hizo una relación de las distintas

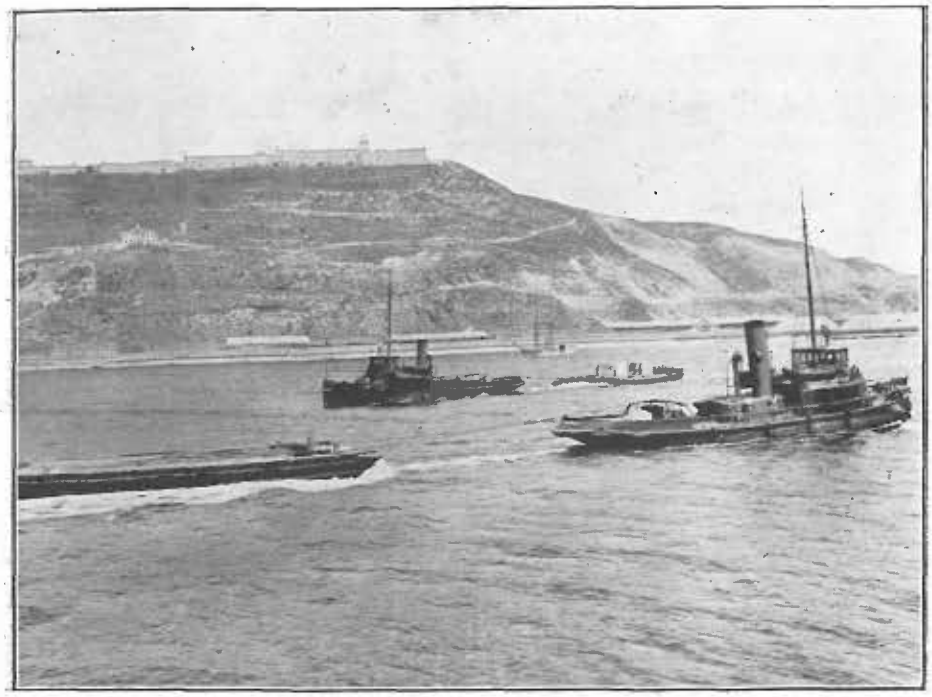
unidades de obra ejecutada y los gastos ocasionados para las mismas hasta 31 de marzo de 1924.

En la presente, seguiremos el proceso de estas obras de reparación, comprendidas en los distintos proyectos, analizando las llevadas a cabo desde aquella fecha hasta 30 del pasado junio.

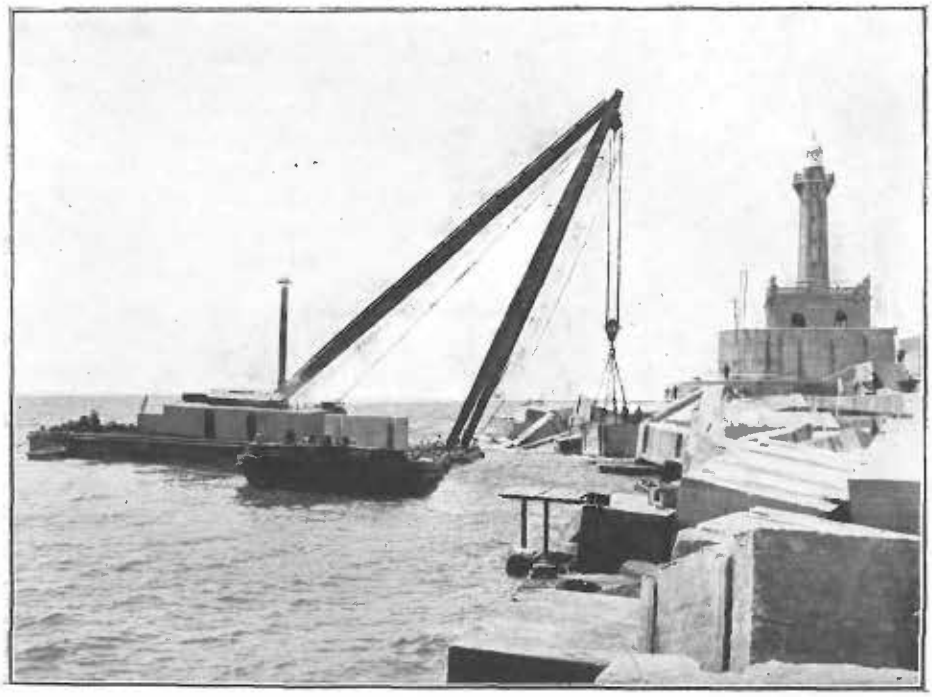
Al empezar este plazo, en abril de 1924, continuaban con la debida actividad las obras correspondientes a la 5.ª parte, de importe pesetas 501,840'77, relativas al refuerzo y ampliación del morro terminal del dique y a la construcción de un sólido enlace con el cuerpo del mismo, comenzadas en noviembre de 1923; con ellas, se ha logrado dar a esta zona final del rompeolas la debida resistencia y el aspecto que ha de tener, para lo cual, incluso ha sido preciso habilitar, en la propia obra, un taller para la fabricación de piedra artificial, a fin de evitar las muchas dificultades y probables roturas durante el transporte de las piezas desde las casas constructoras de la ciudad; dando fin a las mismas, sin gran prisa en los últimos meses para los trabajos de detalle, en agosto del año pasado 1925, con el pequeño remanente de 92'23 pesetas.

Se trabajaba, asimismo, al principiar el período que se comprende en esta Memoria, en las obras correspondientes a las 6.ª y 7.ª partes o proyectos, comenzadas en el mes de marzo anterior, de importes respectivos 249,857'13 y 249,888'91 pesetas, y relativas, las del primero, a reforzar los macizos de hormigón averiados en las banquetas y el espaldón, ampliando al propio tiempo estos elementos de la construcción desde la segunda mitad del rompeolas, y las del segundo, al refuerzo y complemento de la restinga exterior de bloques para darle la debida resistencia. En estas dos obras se fué trabajando sin interrupción y con la actividad compatible con la ejecución de otras más urgentes, hasta darlas por terminadas en junio de 1925, con los sobrantes de 167'64 y 545'99 pesetas respectivamente, según se detalla con claridad en los estados donde están relacionados los gastos habidos en las obras nuevas.

Ahora bien; el violento y extraordinario temporal ocurrido en los días 13 y 14 de enero, y el menos intenso, pero también de gran importancia que tuvo lugar, ya en plena primavera, en los días 29 y 30 de abril y 1.º de mayo de este año y de los que se dará cuenta en el lugar correspondiente de esta Memoria, por ser, sobre todo el primero, el de mayor intensidad que habíamos sufrido desde el ya citado de febrero de 1920, prodrujeron, como es natural, gran remoción en los bloques de la restinga exterior al ser atacados por el fuerte oleaje, haciendo desaparecer bajo el agua muchos de ellos que se encontraban próximos o sobre el nivel del mar, debilitando así algo aquel elemento que recibe los primeros embates, en algunas zonas a lo largo de la obra. Además, la marejada ocasionó varios desperfectos, aunque de poca importancia, en los hormigones de la banqueta adosada al espaldón. Por tales motivos, después de ocurrir el primer tem-



TRANSPORTE DE BLOQUES DE 60 TONELADAS PARA EL REFUERZO EXTERIOR DEL ROMPEOLAS DE LEVANTE



COLOCACIÓN DE BLOQUES DE 60 TONELADAS PARA EL REFUERZO EXTERIOR DEL MORRO DEL ROMPEOLAS DE LEVANTE

VISTA DE LA PROLONGACIÓN DEL DIQUE DEL ESTE (ROMPEOLAS DE LEVANTE) DESDE SU EXTREMIDAD O MORRO

poral, se creyó ya indispensable construir en seguida y colocar luego varios bloques, y asimismo reparar las ligeras averías producidas en la banqueta de hormigón, realizando los trabajos durante estos últimos cinco meses, desde febrero a junio inclusive, con cargo a los proyectos de las partes 2.ª, 3.ª y 4.ª de cuyos presupuestos quedaban unas cantidades como remanente, que pensábamos destinar al refuerzo interior de la obra, y que no ha sido necesario practicar por hallarse ya bien consolidada con el terraplén y pedraplén formado en estos años anteriores.

Se han construido y colocado hasta fines del pasado junio, 197 bloques de 26'50 metros cúbicos; de ellos 48 en el morro y zona de enlace y el resto en toda la extensión del rompeolas, habiendo gastado en estos últimos meses con cargo a los tres referidos proyectos, las cantidades de 93,798'79; 127,175'73 y 4,152'85 pesetas respectivamente, resultando un sobrante de 62'93, 11'64 y 206'42 pesetas, y dando por fin, por terminadas estas obras de reparación de las averías y de consolidación general del rompeolas de Levante con el mas completo éxito que podría lograrse. Y decimos esto, porque no solo se ha obtenido una gran economía con relación al presupuesto que se formuló al presentar el Estudio general para la reparación y consolidación a raíz de la catástrofe, pues siendo aquél de unos 9 y medio millones de pesetas solo hemos gastado, como veremos en el siguiente estado, las dos terceras partes, o sea aproximadamente, unos 6.300,000 pesetas, sino que también se han logrado salvar los múltiples dificultades y obstáculos que siempre se presentan en esta clase de obras en mar libre, sin ningún accidente personal de importancia ni pérdida de elementos y medio de ejecución alguno. Además, se pudieron considerar como terminados los trabajos principales a los tres años, y eso que fueron muchas las causas que nos impidieron dar a los mismos la deseada actividad, y entre ellas las siguientes: tener que habilitar algunos talleres de fabricación de bloques y de hormigón en masa; reparar los antiguos y casi inservibles medios y elementos que había utilizado la contrata; arreglar las múltiples embarcaciones; adquirir materiales en grandes cantidades; sufrir las diversas huelgas habidas en la ciudad y sobre todo la del servicio de transportes que duró dos meses, desde 14 de mayo hasta 13 de julio de 1923; la mala situación económica de la Junta en 1921 que motivó la casi paralización de las obras desde agosto a diciembre; el no haber podido tener aprobados a tiempo los estudios que debían llevarse a cabo, etc.

De todos modos, forzoso es manifestar que, dadas las condiciones de la obra, será sin duda menester llevar a cabo en ella continuos trabajos de conservación, reponiendo sobre todo, los bloques perdidos por la acción de los temporales.

Las varias fotografías que se acompañan complementarias de las incluídas en las Memorias anteriores, dan perfecta idea del refuerzo hecho en la restinga exterior de bloques a lo largo del rompeolas y del buen as-

pecto de la construcción llevada a cabo en el morro o extremidad, así como de los medios puestos en acción para el rápido transporte y colocación de los bloques.

Finalmente, insertamos a continuación una relación de las obras ejecutadas desde un principio, a raíz del temporal que ocasionó las averías hasta el 30 del pasado junio, con un estado de los proyectos redactados, presupuestos aprobados y gastos que se han producido.

RELACIÓN

de las

obras ejecutadas desde el 20 de febrero de 1920, hasta 30 de junio de 1926

356,855'00 metros cúbicos de arenaplén o terraplén.
2,762'00 metros cúbicos de escollera gruesa.
22,222'00 metros cúbicos de escollera de mampuestos.
40,383'50 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 m³ fabricados y vertidos o colocados.
2,757 bloques de hormigón, de 11'50 m³ fabricados y vertidos o colocados.
259 bloques de hormigón, con mampuestos, de 11'50 m³ fabricados y vertidos o colocados.
127 bloques de hormigón, de 10 a 11'50 m³, procedentes de otras obras, levantados y vertidos o colocados.
1,530 bloques de hormigón, de 26'50 m³ fabricados y vertidos o colocados.
36 bloques de hormigón, con mampuestos, de 26'50 m³ fabricados y vertidos o colocados.
178 bloques de hormigón, de 35'00 m³ colocados o vertidos.

PROYECTOS REDACTADOS Y GASTOS EFECTUADOS

PROYECTOS DE LAS OBRAS DE REPARACIÓN		Presupuestos aprobados — Pesetas	Gastado hasta fin de junio 1926 — Pesetas	Sobrantes — Pesetas
1.er PERÍODO.	1.er grupo. . .	49,910'82	49,910'82	0'00
	2.° grupo. . .	1.799,715'47	1.799,652'54	62'93
2.° PERÍODO.	1.er grupo. . .	1.997,506'38	1.997,494'74	11'64
	2.° grupo. . .	1.485,626'83	1.485,420'41	206'42
	3.er grupo. . .	501,840'77	501,748'54	92'23
	4.° grupo. . .	249,857'13	249,689'49	167'64
	5.° grupo. . .	249,888'91	249,343'62	545'29
	Sumas.... .	6.334,346'31	6.333,260'16	1.086'15

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

En la Memoria anterior, indicamos con bastante detalle el objeto de este proyecto y la relación que tenían sus obras con las de refuerzo y complemento del morro, comprendidas en la 5.ª parte de las inherentes a la reparación de las averías y consolidación completa del rompeolas; se consignó también la fecha de su redacción en 8 de febrero de 1923 y se puntualizó la división que habíamos hecho de las obras comprendidas en el morro, en dos partes: una relativa al edificio como basamento de la torre y otra que abarcaba a esta y al faro propiamente dicho. Una vez cumplidos todos los trámites reglamentarios, fué aprobado el estudio, por completo, según R. O. de 17 de octubre de 1923, en el sentido de llevar a cabo los trabajos por administración y por los dos presupuestos que integraban el proyecto, que importaban respectivamente 24,981'38 y 24,828'43 pesetas, y en total, la cifra de 49,809'81 pesetas.

Al principiar el año pasado 1925, y terminadas en su parte mas principal las obras de refuerzo y consolidación del morro, dieron comienzo las de este proyecto del faro, y siguieron luego sin interrupción en el curso del mismo, pero solo con la actividad compatible con la clase de las obras y por tener que llevar a cabo también simultáneamente las que faltaban para ultimar las ya citadas de refuerzo y complemento del morro, de tal modo que, al acabar el año, estaba ya terminada la casa edificio que forma el basamento y preparados todos los elementos y materiales para empezar la torre y colocación del aparato del faro, cuyos trabjos se han ido ejecutando en el presente año 1926 hasta dejarlos, por decirlo así, ultimados al acabar también, en 30 del pasado junio, el plazo comprendido en esta Memoria, pues solo faltan los detalles del montaje de los elementos de la luz, que se terminarán en plazo breve después de recibir la resolución definitiva de la Superioridad.

Según puede verse en algunas de las fotografías que se acompañan, esta parte final del rompeolas, con la caseta, torre y aparato para el faro, produce muy buen aspecto, y para lograrlo, forzoso es hacer constar que esta Dirección, ha puesto el mayor cuidado posible, no solo construyendo, en un taller habilitado al efecto en la propia obra, todos los elementos de piedra artificial, armados o no, que han entrado en la composición del conjunto, sino combinando luego con todo esmero los distintos materiales empleados.

CONSTRUCCIÓN DE LA TORRE PARA EL FARO

VISTA DE LA EXTREMIDAD O MORRO DEL DIQUE DEL ESTE CON EL FARO

Cambio de fluído en el alumbrado de este faro :-: :-:

A tal efecto y previos los estudios preliminares realizados con todo cuidado y las oportunas consultas oficiosas al Servicio Central de Señales Marítimas, con fecha 10 del pasado mayo se redactó el estudio relativo a la *propuesta para el cambio de fluído en el alumbrado del morro del dique del Este,* sobre la base de conservar las mismas características para la luz, indicadas por el Centro Superior, de acuerdo con el Plan vigente de alumbrado de las costa y entradas de puertos, pero sustituyendo el fluído eléctrico al de acetileno disuelto en acetona, sistema A. G. A. que estaba aprobado por la citada R. O. de 17 de octubre de 1923. Pasada dicha propuesta acto seguido por la Junta a la Jefatura y elevada a la Superioridad, esperamos que se obtendrá pronto la favorable resolución a fin de llevar a la práctica un servicio de tanta importancia que hoy se presta de un modo provisional; contando, para ello, con el sobrante que todavía tenemos del crédito antes indicado, sancionado por el Centro Superior, de 49,809'81 pesetas, cuyo sobrante asciende a la cantidad de 4,884'15 pesetas, suficiente para la adquisición y montaje de los aparatos y elementos inherentes al cambio de fluído en el alumbrado del faro.

Antiguo dique del Este

Reparación de los desperfectos ocasionados por el temporal en la alineación recta del antiguo dique del Este :-:

Continuación de las obras construídas en 1911

En las Memorias anteriores se han consignado los motivos que dieron margen a este proyecto, las fechas de su redacción y aprobación, las razones por las cuales no se había llevado todavía a la práctica, y en resumen, todo el proceso del mismo hasta el fin del período que se comprende en la última, o sea, hasta 31 de marzo de 1924.

Las causas que nos obligaron a no emprender estas obras de reparación en los ejercicios anteriores, han seguido siendo las mismas durante el plazo que abarca esta Memoria, pero con la circunstancia favorable de que, afortunadamente, ha desaparecido la urgencia que nos impulsó a formular en su día el proyecto, porque algunos trabajos de colocación de blo-

ques llevados a cabo por administración en estos últimos años para el refuerzo del talud exterior del rompeolas, han dado el resultado apetecido y no se han pronunciado mas los desperfectos que se habían producido; aparte todo ello de que va siendo cada año menor la cota de agua encima del talud de las escolleras, por la arena que se va acumulando procedente del lado Norte de la costa, y por lo tanto, es menor el esfuerzo del oleaje sobre aquellas.

En el curso del período comprendido en esta Memoria, mejor dicho, casi solo en el primero y último trimestre del mismo, se han colocado para refuerzo del talud exterior en diversas partes de este antiguo dique, los bloques de unas 25 toneladas, comprendidos en la siguiente relación:

BLOQUES COLOCADOS PARA REFUERZO DEL TALUD EXTERIOR EN LA ZONA DEL ANTIGUO DIQUE DEL ESTE

FECHAS	Número de bloques	OBSERVACIONES
9 de abril de 1924.	4	Son bloques nuevos de unas 27 toneladas aproximadamente y se colocaron en las zonas central y final del antiguo rompeolas, en su enlace con la restinga de la prolongación.
22 " "	15	
24 " "	12	
25 " "	4	
29 " "	12	
23 de mayo de 1924.	10	
24 " "	12	
16 de julio de 1924.	16	
Suma.	85	
20 de enero de 1925.	6	Son bloques viejos, de 20 a 25 toneladas, procedentes del levante de los muros del contorno de la puerta de entrada a la dársena de carenado, y se colocaron en las zonas del origen y final del rompeolas antiguo.
11 de mayo de 1926.	14	
12 " "	4	
19 " "	20	
22 " "	8	
24 " "	10	
5 de junio de 1926.	9	
Suma.	71	
24 de junio de 1926.	10	Son bloques nuevos y se colocaron en el origen del rompeolas antiguo.
TOTAL.	166	

Como estos refuerzos, que por otra parte son indispensables en todo rompeolas para su conservación, producen el resultado que se desea, esperaremos algún tiempo más en llevar a la práctica el proyecto que ahora analizamos, hasta que sean necesarios los trabajos de reparación contenidos en el mismo.

Muelle de Levante

En el curso del plazo que se comprende en esta Memoria, no se ha ejecutado en este muelle obra alguna nueva que tengamos que analizar; solo hemos llevado a cabo las necesarias para la conservación de las calzadas afectas al tránsito de los vehículos y el arreglo de la vía férrea que va al rompeolas de Levante, a fin de habilitarla en debidas condiciones para el transporte de los materiales en los futuros trabajos de las reparaciones y de conservación, y si es menester, para el servicio público de transporte de personas que quieran gozar de las bellezas del mar a lo largo de dicho rompeolas y en su extremidad.

Muelles de la dársena del Dique flotante y deponente

Estos muelles están todos ellos afectos a servicios diversos de nuestras obras para los múltiples trabajos que ejecutamos por administración, no solo para la construcción de obras nuevas sino para la conservación de las existentes y explotación de los servicios públicos retribuídos, siendo, sin duda, los servicios más importantes, el de carenado de embarcaciones con el Dique flotante y deponente, del que nos ocuparemos más adelante como siempre y con la debida extensión, y el de fabricación de bloques para la construcción de muros de muelle y conservación de los rompeolas.

En dichos muelles de esta dársena, no se ha llevado a cabo, en los dos ejercicios anteriores, obra alguna nueva que deba ser reseñada.

Servicio de carenado

En las Memorias anteriores, hemos descrito todos los trabajos efectuados para las reparaciones extraordinarias de las distintas secciones del Dique flotante y deponente, con arreglo a los respectivos proyectos aprobados por el Centro Superior y según el plan que nos habíamos trazado a fin de tener dichas secciones en buena situación para el intenso y pesado servicio a que se someten; complementados, dichos trabajos, con los demás que forzosamente hemos de llevar a cabo todos los años, dentro del presupuesto de conservación ordinaria, de los elementos que integran esta instalación, de índole especial y que requiere muchos cuidados y atención.

De este modo, hemos practicado hasta ahora una reparación bastante

detenida en las tres secciones primeras que vienen funcionando desde el año 1903 y se empezaron a construir en 1898; se ha realizado la modificación de las distintas juntas de unión entre ellas y singularmente la variación completa de la que tienen las 1.ª y 2.ª que era permanente y se ha transformado en otra rápida flexible especial; faltando sólo de momento la reparación de la 4.ª, que vamos a realizar en el ejercicio presente y creemos no será tan penosa, porque su construcción es relativamente reciente, y la sustitución de algunos de los generadores de vapor, si no nos decidimos antes a cambiar el sistema de fuerza para el funcionamiento del Dique.

Muelle de Cataluña

Tampoco en este muelle se ha ejecutado obra alguna nueva con arreglo a proyecto aprobado, dentro del plazo que se analiza en esta Memoria; sigue su zona destinada, en su mayor extensión, a los talleres de estas obras con sus cobertizos auxiliares para los trabajos de índole variable que en ellos se realizan, y a los espacios para depósito de materiales, y en la parte final, se hallan emplazados los artefactos y vías del taller de fabricación de hormigón para la construcción de bloques o sillares artificiales, destinados a las obras de reforma y ampliación del muelle de San Beltrán y para las de reparación de las averías y consolidación del rompeolas de Levante, existiendo también los almacenes y superficies necesarias para la colocación de los materiales componentes del hormigón.

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 una de las Memorias anteriores, que se formuló para completar la urbanización del muelle Nuevo y fué 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 pesetas 236,488'51.

A pesar del tiempo transcurrido desde que mereció la sanción Superior, no se ha podido efectuar todavía trabajo alguno con cargo a dichos presupuestos, no solo por las dificultades con que 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 tiempo 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; aparte todo esto de que el propio muelle Nuevo con su actual urbanización ya viene prestando buenos servicios al tráfico marítimo, y de que una gran extensión del mismo tuvo que ser utilizada para depósito de elementos y materiales y como ampliación de los talleres "Nuevo Vulcano" emplazados en el mismo y que fueron casi del todo destruídos por el voraz incendio ocurrido en mayo de 1924.

Como esperamos que dentro de poco habrán desaparecido algunos de los obstáculos apuntados, no solo por haber dado cima a la reparación de las averías del rompeolas de Levante y a la construcción de la caseta y torre en su extremidad o morro para la instalación de la luz de entrada al puerto, sino por tener muy adelantadas las obras de reforma y ampliación del muelle de San Beltrán y en curso también de ejecución activa las complementarias para la distribución del muelle de España, trabajos todos ellos que realizamos por el sistema de administración, entendemos que pronto tendremos ocasión de dar principio a estas obras de distribución del muelle Nuevo, empezando primero por las de administración y siguiendo luego por las que han de ser objeto de contrata; tanto mas, cuanto que ya pudo efectuarse en el curso del pasado año, el derribo de los antiguos talleres de los Astilleros Cardona y más tarde del Mediterráneo, emplazados en la zona del mismo cerca de la Batería del Astillero, y de que se hallan ya muy avanzados los trabajos para la construcción del edificio para Gran Balneario Casino a cargo de la S. A. "Baños y Sports Marítimos", situado en el propio muelle formando parte de la distribución de su zona de servicio.

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

Se indicaba en la Memoria anterior que para ultimar la ejecución de las obras inherentes a este proyecto, faltaba solo el derribo de un almacén que ha estado alquilado desde hace muchos años a la casa Catasús y Compañía para depósito de sal, por haberse tenido que levantar el que dicha casa poseía en el propio muelle por concesión de la Superioridad; consignábamos también que las tales obras de derribo dependían principalmente del desarrollo que se diese a la construcción del gran edificio para Balneario Casino a cargo de la Sociedad "Baños y Sports Marítimos", a tenor de la autorización otorgada por el Centro Superior mediante condiciones y prévio el convenio de arriendo de los terrenos con la Junta del Puerto.

Ahora bien, en cumplimiento de los plazos previstos en la concesión, en 16 de mayo de 1924 se hizo la entrega de los terrenos y el replanteo de dicho edificio, formulando la correspondiente acta y comenzando oficialmente las obras del referido Balneario; por lo tanto, era menester que cuanto antes se procediese a la demolición del citado almacén para no causar perjuicio alguno a la marcha de las obras del Balneario, y a tal efecto, días antes, en 12 del propio mayo, esta Dirección ofició a la Junta en este sentido. Hechas las oportunas gestiones y transcurrido el plazo prescrito en la autorización, se desalojó el almacén a mediados de noviembre y se entregó provisionalmente a la propia Sociedad constructora del edificio Balneario para que, mientras tanto realizaba las obras en los primeros meses, que se llevaron con verdadera actividad, lo pudiese utilizar para depósito de efectos, materiales, útiles y herramientas.

Una vez adelantada ya la parte Sur del mencionado Balneario, a primeros de septiembre del año pasado 1925, se empezaron los trabajos de derribo del almacén de que ahora nos ocupamos, simultáneamente con el de otro que al lado ocupaban, de un modo provisional y como ampliación de sus dependencias, los talleres Nuevo Vulcano, acabando dichos trabajos a fines de octubre, con un gasto de pesetas 2,089'70, según consta en el estado correspondiente de los gastos mensuales en las obras nuevas.

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)

La parte de playa de la Mar Vieja cuya conservación y explotación corre a nuestro cargo por estar comprendida dentro de la zona marítima de los muelles de propiedad de la Junta del Puerto como delegada del Estado, puede considerarse dividida en dos trozos: uno más al Norte donde radican los establecimientos balnearios de la S. A. "Baños y Sports Marítimos", y otro hacia el Sur detrás de los antiguos talleres "Nuevo Vulcano" y de las dependencias del actual Club de Natación.

En esta última sección ha sido preciso en años anteriores realizar obras de defensa en dos etapas, a fin de mantener en lo posible la playa y evitar perjuicios a las construcciones allí emplazadas. Los trabajos efectuados dieron muy buenos resultados, pues a pesar de las violentas marejadas que han tenido lugar, han resistido perfectamente hasta fin del año pasado las escolleras y muro de defensa, variando la extensión y anchura de la playa en grado sumo según la dirección de las referidas marejadas, hasta el punto de dejar las piedras sin un grano de arena cuando aquellas

ESTADO DE LA PLAYA DE LA MAR VIEJA DESPUÉS DE LAS MAREJADAS DEL 1.° O DEL 2.° CUADRANTES, O SEA, DEL NORTE O DEL SUR, EN LOS ÚLTIMOS MESES DE 1924

ESTADO DE LA MAR VIEJA DESPUÉS DE LAS MAREJADAS DEL NORTE O DEL SUR EN LOS PRIMEROS MESES DE 1925

han sido persistentes y del Sur, y de tener una hermosa playa cuando la mar ha venido del primer cuadrante; todo ello puede verse en las distintas fotografías que acompañamos, análogas a las que incluímos en las Memorias anteriores.

El trozo de playa más al Norte, dentro de nuestra zona marítima del puerto, que explota la indicada Sociedad "Baños y Sports Marítimos" mediante un contrato de arriendo con la Junta del Puerto, es la más concurrida durante el verano, a pesar de sus defectuosas condiciones, por ser la más accesible y la en que el público encuentra mayores comodidades; a tal objeto, no solo se está levantando en esta playa, según se ha dicho en páginas anteriores, un gran edificio por cuenta de aquella entidad, sino que se regulizará en lo posible la extensión de playa y se procurará poner la mayor suma de medios y elementos propios de esta clase de instalaciones, a fin de que el público obtenga toda clase de facilidades; por esto el mantenimiento de esta playa tiene gran interés.

En el otro trozo de playa más al Sur, nosotros, con las debidas precauciones, seguimos aprovechando la arena y gravilla que nos traen las marejadas, para la ejecución de las distintas obras que llevamos a cabo por administración, porque aquellos materiales son de calidad superior y su adquisición nos resulta sumamente económica, utilizando las vías que allí tenemos, que están en comunicación con los depósitos y con los talleres de fabricación de hormigón, y se realiza el transporte por medio de vagonetas con su tractor. El mantenimiento de esta parte de playa es también de gran interés, no solo como defensa de los terrenos y construcciones inmediatas, sino para que los socios del Club de Natación puedan tener lugar adecuado para sus paseos y ejercicios, y sobre todo, para nosotros nos resuelve un problema de gran importancia, pues nos sería muy difícil obtener aquellos materiales para la construcción, en tan grandes volúmenes como diariamente nos hacen falta.

Por todo ello, precisa no olvidar un momento la defensa de estos terrenos de la zona marítima, y como quiera que las frecuentes marejadas del 2.º cuadrante hacia el 3.º, ocurridas durante el pasado año 1925, singularmente la que tuvo lugar en la segunda quincena de diciembre, y el violentísimo temporal con mar de Levante a Sudeste que se presentó casi de un modo rápido y azotó nuestras playas y costas en los días 13 y 14 de enero del presente año, dejaron la playa completamente descarnada y debilitaron algo los macizos de escollera y los extremos de los espigones comprendidos en las obras de defensa, ha sido menester durante el presente año 1926 y aprovechando las épocas propicias por el estado del mar en los meses de enero, febrero y marzo, reanudar estas obras suspendidas hace unos años, reforzando dichos espigones y ejecutando otros trabajos convenientes, habiendo gastado del crédito de que todavía disponíamos para este proyecto de la segunda etapa constructiva, que ascendía a pese-

tas 8,158'70, la cantidad de 8,143'75 pesetas, quedando el pequeño sobrante de 14'95 pesetas y dando por terminadas las obras de este proyecto.

Obras complementarias de defensa de los terrenos de la zona marítima de la playa de la Mar Vieja

(3.ª etapa constructiva)

En el convenio llevado a cabo para el arriendo de los terrenos, entre la Junta del Puerto y la Sociedad constructora del gran edificio para Balneario-Casino, que hemos indicado en páginas anteriores y del que probablemente trataremos en otro lugar de esta Memoria con más extensión, convenio aprobado por el Centro Superior y ratificado mediante escritura pública, figura en una de las cláusulas, la obligación, por parte de la Junta, de construir el muro de defensa del edificio por el lado del mar, contra la acción de los temporales y marejadas, defensa que ha de ser continuación de la que ya existe por detrás de los terrenos ocupados con los antiguos talleres "Nuevo Vulcano", hoy propiedad de la S. A. Unión Naval de Levante.

En su virtud y considerándose conveniente realizar estos trabajos de un modo simultáneo con los del Balneario, si bien deben tener lugar en época oportuna según los temporales, se redactó el proyecto de estas obras de defensa, de la 3.ª etapa, en 30 de junio del año 1924, limitándonos al cimiento, de gran resistencia, para el muro y pretil que luego llevará a cabo la Sociedad referida uniéndolo del modo conveniente a la parte baja del edificio, resultando un presupuesto por administración de 24,983'54 pesetas. Remitido acto seguido a la Junta y elevado a la aprobación Superior, previos los trámites correspondientes, fué sancionado por R. O. de 23 de septiembre siguiente, recibida en esta Dirección en 10 de noviembre posterior, como entonces, a pesar de que ya se había dado principio a los trabajos de la construcción del Balneario por el lado de tierra, no era prudente empezar los del muro de defensa ante el temor de próximas marejadas, se dejaron para los meses de marzo y abril del año pasado, antes de comenzar la temporada de baños, y en efecto, en dicha época se hizo un trozo de cimiento de unos 30 metros de longitud para defender la parte de construcción del lado Sur; más adelante, en octubre y noviembre, pasada la época de los baños, se reanudaron estas obras construyendo otro trozo de unos 35 metros de longitud, cubriendo así toda la zona del Balneario que se está edificando.

Los gastos hasta ahora efectuados en estos trabajos del muro de de-

fensa han sido de 9,992'10 pesetas, según consta en la relaciones mensuales del estado que se acompaña en el lugar correspondiente de esta Memoria.

Es de advertir, respecto de estas obras y según ya se consigna en otro sitio, que la marejada del 2.° cuadrante hacia el Sur, ocurrida en la segunda quincena de diciembre del año pasado, no de gran violencia pero sí bastante persistente, descarnó por completo toda esta parte de la playa de la Mar Vieja, detrás de los talleres "Nuevo Vulcano", llegando la erosión hasta frente del edificio Balneario. Al encontrar este muro de defensa, produjo en el origen del mismo una socavación que motivó, naturalmente, la rotura y asiento de las partes componentes, pero se ha procedido a su arreglo cuanto antes y en época oportuna sin ulterior contratiempo, quedando ahora este macizo de cimentación perfectamente, para reciir el muro y pretil de coronación, con arreglo al proyecto del Gran Balneario.

Varadero público para el carenado de las pequeñas embarcaciones. — Varadero de los pescadores e instalaciones anejas

Durante el plazo que se comprende en esta Memoria, no hemos llevado a cabo, en estas instalaciones de varado de embarcaciones, obra alguna nueva que deba ser reseñada; se han efectudo solamente los trabajos necesarios para la buena conservación de las construcciones y elementos allí existentes y para la fácil explotación de los servicios que en ellos se practican y que más adelante describiremos.

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

Muelles de Pescadores, de las Baleares y del Rebajo

Tampoco se han realizado en estos tres muelles, durante el plazo que comprende esta Memoria, obra alguna de nueva construcción que debamos reseñar en esta parte de la misma; en todos ellos hemos tenido el tráfico activo de años anteriores y se han practicado los necesarios trabajos de conservación en las vías e instalaciones para que en todo momento pudiera el comercio marítimo tener las debidas facilidades. En el primero existen diversas construcciones y elementos para el personal dedicado al ramo de pesca,

y espacios varios destinados a depósito de géneros para aliviar a los muelles inmediatos; en el segundo, poseen 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 Transoceánica de Navegación, antes de Pinillos, Izquierdo y Compañía, ocupando casi todos los terrenos del mismo para depósito de los géneros que aquellas transportan; existiendo además otras varias instalaciones de distintas entidades, y diversos pabellones para los servicios allí establecidos.

Muelles de la Barceloneta y del Depósito

El primero de estos dos muelles tiene un utilado bastante completo que falta solo ultimar en pequeños detalles con arreglo a un proyecto de distribución de su zona de servicio que está en curso de ejecución, aunque los trabajos se suspendieron hace algunos años por depender de otros incluídos en el estudio de urbanización del muelle Nuevo cuyas obras no hemos podido, por causas varias, empezar todavía. Si como antes hemos indicado, se nos presenta pronto ocasión propicia para comenzarlas, podremos reanudar las que faltan de este muelle de la Barceloneta, acabando así el proyecto pendiente en la actualidad, de cuyo presupuesto, aprobado por administración, queda un sobrante de 28,272'31 pesetas.

Así pues, en este muelle no se ha llevado a cabo obra alguna nueva a cargo de la Junta durante los dos últimos años; pero debemos también hacer constar que el Excmo. Ayuntamiento incoó en junio del pasado año el oportuno expediente para solicitar la reforma de la distribución del Paseo Nacional enclavado en las dos zonas urbana y marítima, no solo en lo referente a las vías de tránsito sino en lo relativo a las alineaciones de las casas; presentado el proyecto correspondiente, fué informado favorablemente por esta Dirección en la parte afecta a nuestra zona, por tratarse de unas obras muy útiles y convenientes para el tráfico intenso, tanto de peatones como de vehículos que allí se desarrolla y para hermosear toda aquella barriada, pasando luego a la aprobación de la Superioridad; en enero de este año y mientras se obtenía la sanción Superior, que esperábamos fuera pronto, el Ayuntamiento dió comienzo a las obras por su zona a fin de acallar las múltiples peticiones y satisfacer los deseos de los vecinos de aquella barriada que ansían ver planteada la reforma que tanto ha de mejorar la circulación, siguiendo la ejecución de dichas obras en la actualidad.

En el muelle del Depósito donde están situados los vastos Almacenes Generales de Comercio y existen amplias calzadas para el tránsito y su-

perficies para el depósito de las mercancías, tampoco se ha ejecutado obra alguna nueva que merezca ser consignada, habiendo practicado solamente los necesarios trabajos para la buena conservación de todas las vías y construcciones que allí tenemos, a fin de que el tráfico marítimo no sufra perjuicio alguno, aún a pesar de ser trabajos que requieren mucho tiempo y personal y que absorben grandes sumas en su ejecución.

Por último, debemos también manifestar que en las cuentas del mes de abril de 1925, se incluyó una partida de 8,832'60 pesetas para la adquisición de materiales con cargo a la cantidad de pesetas 49,092'69 existente en la Caja de la Junta y depositada por la Sociedad arrendataria de los Almacenes Generales de Comercio para efectuar determinadas obras de reparación en los mismos, de carácter extraordinario, cuando se le concedió la primera prórroga de 5 años que debía terminar en 31 de diciembre de 1924, en el plazo consignado en el contrato, quedando ahora solo el pequeño remanente de 5'81 pesetas. Asimismo, haremos presente que dicha Sociedad se comprometió a llevar a cabo, cuando se le concedió, previos los informes y trámites correspondientes, por R. O. de 30 de noviembre de 1922, la 2.ª prórroga de 10 años que debe terminar en 31 de diciembre de 1934, ratificándose luego la concesión mediante escritura pública de arriendo otorgada en 28 de diciembre siguiente, determinadas obras de bastante importancia relativas a mejorar las instalaciones existentes y a plantear otras nuevas, todo ello con el fin de facilitar mejor las maniobras de las mercancías en dichos Almacenes Generales; y de tales obras, que debía realizar parte de ellas inmediatamente y el resto más adelante, ha puesto ya en práctica las más necesarias y de mayor coste, abrigando el propósito de cumplir todo el compromiso en breve plazo.

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

Las obras de utilado o de distribución de la zona de servicio de estos dos muelles, se suspendieron también hace unos años, porque las que faltan, que son, en su parte más principal, las correspondientes a la faja del lado del muelle donde se ha de colocar 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. En dichos muelles no se ha efectuado trabajo alguno inherente a estos proyectos de urbanización durante el plazo que analizamos, pero por las mismas razones apuntadas al tratar de otros muelles, y habiendo variado mucho las condiciones de trabajo y económicas de los años anteriores, esperamos que dentro de poco y toman-

do la precaución de no ejecutar demasiadas obras de utilado o equipo de muelles para no cercenar espacios de depósito de mercancías al Comercio, podremos reanudar las correspondientes a estos dos de Bosch y Alsina y de Atarazanas, terminando 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 tenemos disponible desde hace algún tiempo, toda la piedra no solo preparada sino labrada.

Muelle de España

Ampliación del número de naves en el cobertizo de la zona central de la 1.ª alineación del muelle de España :-: :-:

En la anterior Memoria se hizo la reseña completa de este proyecto justificando no solo su necesidad, sino los trámites seguidos desde su redacción hasta que, una vez aprobado, se sacaron las obras a pública subasta; se indicó asimismo el proceso de los trabajos durante la ejecución, consignando, por último, que, terminadas las obras por la Sociedad contratista, se había llevado a cabo la recepción provisional en 27 de febrero de 1924 por parte del Sr. Ingeniero Jefe de Obras Públicas de la provincia y demás personas designadas en el pliego de condiciones, y también que, redactada la liquidación, se había presentado con fecha 17 de marzo siguiente esperando de ambos documentos la aprobación Superior consiguiente.

En efecto, por orden de la Dirección General de 30 de mayo se sancionó el acta de recepción provisional, y por R. O. de 5 de diciembre del mismo año se hizo lo propio con la liquidación de las obras.

Además, antes de terminar el plazo de garantía, que era de 6 meses, o sea, en 31 de julio, se avisó por parte de esta Dirección a la Junta a fin de que solicitara del Sr. Ingeniero Jefe la fijación de día y hora para efectuar la recepción definitiva, y designado por dicho Ingeniero el 25 del siguiente agosto, tuvo lugar dicha recepción con asistencia de las mismas personas que lo hicieron en la provisional, levantando de todo ello el acta correspondiente que fué también elevada a la sanción de la Superioridad.

Una vez aprobada la liquidación y consignado tal requisito en los ejemplares de la misma, se formuló por esta Dirección la oportuna certificación para el abono al contratista del saldo que aquella arrojaba, de importe 1,189'36 pesetas; a fines del propio diciembre el contratista presen-

tó instancia al Excmo. Sr. Gobernador solicitando que, previos los trámites reglamentarios y por haber cumplido con todas las prescripciones vigentes, le fuera devuelta la fianza, resolviéndose esto por orden de la Dirección General de Obras Públicas de 14 de noviembre del año pasado 1925, con lo que quedaba por completo terminado el expediente del proyecto de que tratamos.

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

Decíamos en la Memoria última respecto de estas obras, después de detallar en la anterior el proceso de las mismas desde que se redactó el primitivo proyecto en 10 de julio de 1919, que, ultimado el estudio reformado en 13 de enero de 1923, con un presupuesto de contrata, de importe 1.314.471'23 pesetas, se había aprobado por R. O. de 7 de diciembre del propio año, recibida en esta Dirección en 2 de enero del siguiente 1924, y que, obtenida esta aprobación, se remitieron a la Junta los documentos necesarios y se hicieron las gestiones oportunas para que cuanto antes se sacaran dichas obras a subasta pública, hallándose entonces, al acabar el ejercicio, en abril de 1924, pendiente de la Superioridad de ciertos informes del Consejo de Estado y del Ministerio de Hacienda para proceder a la licitación. Transcurrió algún tiempo, y a pesar de nuestras gestiones, nada se supo de este proyecto, hasta que por fin, en diciembre de 1924 y enero de 1925, después de insistir mucho sobre la necesidad de subastar las obras al objeto de llevarlas a cabo cuanto antes porque así lo demandaba el tráfico marítimo comercial, se nos dijo en un oficio de la Dirección General de 28 de enero de 1925, que por R. O. de 3 de mayo de 1924 y en virtud del dictamen del Consejo de Estado de 24 de abril anterior recaído sobre el proyecto, se nos había pedido la modificación de algunos extremos del pliego de condiciones particulares y económicas, cuyo pliego se nos había devuelto en 12 del propio mayo; en su virtud acto seguido se solicitó el envío de dicha R. O., que no se había recibido, y del referido dictamen, para saber a que atenernos en el cumplimiento de nuestra misión según orden Superior, y recibidos estos documentos en 9 de febrero, al día 11 siguiente se enviaron por esta Dirección a la Junta tres ejemplares del mencionado pliego de condiciones particulares y económicas, después de haber introducido las ligeras modificaciones indicadas por el Consejo de Estado, y rogando que se solicitara de la Superioridad que, sin pérdida de tiempo, se celebrara la subasta de las obras. Pocos días después nos pidieron otros tres ejemplares del pliego, dispuestos en forma para ir a la subasta, que se entregaron acto seguido, y por fin, por R. O. de la Pre-

sidencia del Directorio de 16 de mayo, se autorizó al Ministro de Fomento para celebrar la subasta de las obras por su total importe en las dos anualidades correspondientes; tres días más tarde, en 19 del propio mes, el Ministerio autorizó a su vez a la Dirección General, y ésta por orden de 12 de junio, señaló el 23 del siguiente julio para tener lugar dicha subasta. Se celebró el acto y no hubo postor, por lo que de dicha Dirección pidieron otros ejemplares del pliego dispuestos para la segunda subasta, se enviaron en seguida y se hicieron repetidas gestiones para activar este asunto, en virtud de las cuales la referida Dirección General señaló, por orden de 11 de septiembre, el 20 del siguiente octubre; como tampoco hubo postor, sin perder tiempo se reanudaron las gestiones para hacer las obras por administración, en vista del resultado nulo de las dos subastas celebradas, y producto de estos trabajos fué que, por R. O. de 4 de noviembre, recibida aquí el 19, se invitó a la Junta para llevar a cabo las obras por dicho sistema; pasado el oficio a esta Dirección, manifestamos en el mismo día nuestra opinión favorable con fundadas razones, remitiendo al propio tiempo el presupuesto formulado para realizar las obras, por su importe de pesetas 1.188,739'21, a fin de que fuese aprobado por el Centro Superior el verdadero presupuesto. Previo el informe de la Jefatura de Obras Públicas, se remitió en seguida a la Superioridad, pasaron unos días, se pidieron noticias y por fin se supo, a mediados de enero último, que el Ministerio había aprobado el presupuesto, y más adelante, en febrero, que el tal presupuesto tuvo que pasar a informe del Tribunal Supremo de la Hacienda pública, transcurriendo así el tiempo sin poder empezar las obras y satisfacer las justas necesidades del Comercio. Se hicieron nuevas gestiones, y por ellas en 1.º de marzo se recibió en la Junta y en esta Dirección el oficio de la Jefatura de Obras Públicas de la provincia, trasladando la R. O. de 19 de febrero anterior, por la que se aprobaba en todos sus extremos el referido presupuesto de 1.188,739'21 pesetas para llevar a cabo estas obras por administración.

En su virtud, y como ya habíamos hecho los necesarios preparativos, se pasó aviso a la Junta de la fecha en que principiarían las obras para el oportuno conocimiento de la citada Jefatura de Obras Públicas, dando, sin pérdida de tiempo, comienzo a los trabajos al día 2 siguiente, con la ejecución de las zonas adoquinadas de la 2.ª alineación inmediatas a los tinglados.

A partir de esta fecha se dió a los mismos la necesaria actividad, aún a pesar de las dificultades con que tropezamos, no solo para limitar en lo posible los obstáculos y molestias que deberían causarse al intenso tráfico que se desarrolla en este muelle, sino también para la adquisición de determinados materiales y elementos comprendidos en las vías férreas, y de los otros, como los adoquines, que no podrían suministrarnos en la cantidad que era menester; de todos modos, al acabar el ejercicio, en 30 del

pasado junio, se habían terminado ya las dos calles adoquinadas de la 2.ª alineación, en el lado de tierra de los tinglados números 5 y 6 y de los 7, 8 y 9; se habían construído los enlaces de las vías férreas con las del muelle de Bosch y Alsina, las dos vías adosadas a los cobertizos de la 1.ª alineación y las aceras inmediatas a dichas vías en casi toda su extensión, y por último, se había empezado el adoquinado frente al 4.º tinglado en la calle de la misma 1.ª alineación.

Según puede verse en el estado correspondiente a los gastos mensuales habidos en las obras nuevas, en las de este proyecto, se ha empleado durante los cuatro meses de ejecución, la cantidad de 130,404'71 pesetas.

Cobertizos para la zona central de la 2.ª alineación del muelle de España

En los planes formulados por esta Dirección desde el año 1918, con mayor o menor extensión, de las obras necesarias para terminar el puerto por ahora, se destinaba el vasto espacio de la zona central de la 2.ª alineación del muelle de España para una gran instalación de Depósito Comercial, y aún teníamos la idea de que tal instalación debía correr a cargo de una entidad particular que quisiera efectuar la explotación de este Depósito, quitándola del tinglado núm. 1 del muelle de Bosch y Alsina donde ha funcionado hasta hace poco; pues nos parecía que esta zona central de la 2.ª alineación reunía muy buenas condiciones para tal objeto y con su utilización no se cercenaba extensión alguna de muelle. Por esto no se ha incluído la urbanización de dicha zona central en ninguno de los proyectos llevados a cabo, ni en el último, que ya estamos ejecutando, referente a las obras complementarias para la distribución de la zona de servicio del propio muelle, que era el más adecuado para comprenderla; pensando siempre diferir esta urbanización para más adelante.

Pero han sido tantas y tan insistentes, en el curso del año pasado, las peticiones y reclamaciones del elemento marítimo comercial, singularmente de los receptores de algodones y maderas, para que se arreglara bien cuanto antes aquella parte del muelle y se la dotara de espacios cubiertos, que esta Dirección, sin desechar por completo la primitiva idea, ha considerado conveniente la construcción, por cuenta nuestra, de un vasto cobertizo en aquella zona, igual en su disposición y extructura, aunque diferente por sus dimensiones, al ya levantado en la primera alineación del propio muelle, que presta excelentes servicios para depósito de las mercancías generales en régimen de cabotaje, bien entendido que este nuevo cobertizo de la 2.ª alineación, podrá también en su día, si así se cree conveniente y con ligeras obras complementarias, prestar perfecta-

mente el servicio de Depósito Comercial a que esta zona estaba destinada.

Hecha la propuesta a la Junta en sesión del 27 de enero de este año, fué aceptada por unanimidad y con plácemes, como fué también muy elogiada por todos los elementos comerciales interesados; por lo que, acto contínuo, se hicieron los trabajos preparatorios para redactar el proyecto que se ultimó con fecha 13 de marzo y con un presupuesto por contrata, de importe 943,690'70 pesetas; remitido poco después a la Junta, fué pasado previos los trámites reglamentarios a la aprobación de la Superioridad, deseando que ésta no se haga esperar mucho a fin de sacar las obras a subasta y llevarlas pronto a la práctica en beneficio del comercio marítimo.

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 :-: :-: :-:

Al tratar de este importante proyecto en las Memorias anteriores, se manifestó que redactado con fecha de abril de 1919, con arreglo al Plan general de obras nuevas para terminar el puerto, presentado a la Superioridad en noviembre de 1918, comprendía dos estudios: uno para la modificación del actual servicio de las grúas hidráulicas y su instalación adecuada en el muelle de España, que debía llevarse a cabo por administración con un presupuesto de pesetas 689,835'48, y otro para la adquisición, mediante concurso público, de 25 grúas eléctricas de modernas características y potencia variable, para diversos muelles, con un importe de pesetas 3.451,000'00.

Expusimos también que, previos los trámites reglamentarios, fué aprobado técnicamente el referido proyecto 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, solicitara la debida autorización para la ejecución de las obras.

Tampoco ha sido posible, en el curso del plazo comprendido en esta Memoria, realizar trabajo alguno de los dos grupos de obras de este proyecto: del primero, relativo a la nueva instalación de las grúas hidráulicas, porque depende en parte del planteamiento de las otras obras de distribución del muelle de España, que, como se ha indicado en las páginas que anteceden, se han empezado por fin a primeros de marzo del presente año, y del segundo, correspondiente a la adquisición de las grúas eléctricas, porque hasta ahora han sido muchas las otras obras urgentes e

indispensables que debíamos llevar a cabo; pero habiendo variado las circunstancias en estos últimos meses, en sentido favorable, esperamos que dentro de poco podrán hacerse las oportunas gestiones para emprender las inherentes á este proyecto de utilado mecánico de los muelles.

Muelle de Barcelona

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 :-: :-:

Comenzadas estas obras por contrata en 10 de diciembre de 1923, fueron siguiendo con relativa actividad en la ejecución de los cimientos de los apoyos y muros de los testeros, a medida que el Comercio iba levantando las mercancías de los sitios del muelle donde estaban depositadas y que estorbaban para construir los tinglados, y mientras tanto, se trabajaba en los talleres de la casa contratista para la preparación y construcción de los elementos metálicos.

Pocos días después de haber empezado el período que comprendemos en esta Memoria, a mediados de abril de 1924, se dió principio al montaje en obra de la parte metálica, procediéndose desde entonces con toda actividad en los trabajos de esta contrata, de suerte que al final del propio año ya estaban casi terminados los tres primeros tinglados a excepción de las puertas y ventanas, y al acabar el plazo fijado en las condiciones de la contrata, que era en 10 de abril, podían darse las obras por ultimadas. En su virtud, en 2 del propio abril, se ofició por esta Dirección a la Junta para que solicitase del Sr. Ingeniero Jefe de Obras Públicas de la provincia la designación de día y hora para efectuar la recepción provisional de las obras, y habiéndose fijado el 6 del siguiente mayo tuvo lugar dicha recepción con asistencia de todas las personas indicadas en las bases de la contrata, levantándose el acta correspondiente que, sometido a la aprobación Superior, lo fué por orden de la Dirección General de 12 de diciembre.

Una vez llevada a cabo la recepción provisional de las obras, se dieron por completo al servicio público los referidos cuatro tinglados, pues ya en parte y por necesidades ineludibles del Comercio, se habían ido utilizando algunos de ellos; además, se fueron tomando por esta Dirección los oportunos datos para practicar la liquidación, que, con la conformidad

del contratista y con un saldo a favor de éste de pesetas 51,193'48, se formuló con fecha 31 de octubre del propio año pasado 1925 y se elevó a la sanción del Centro Superior lo antes posible.

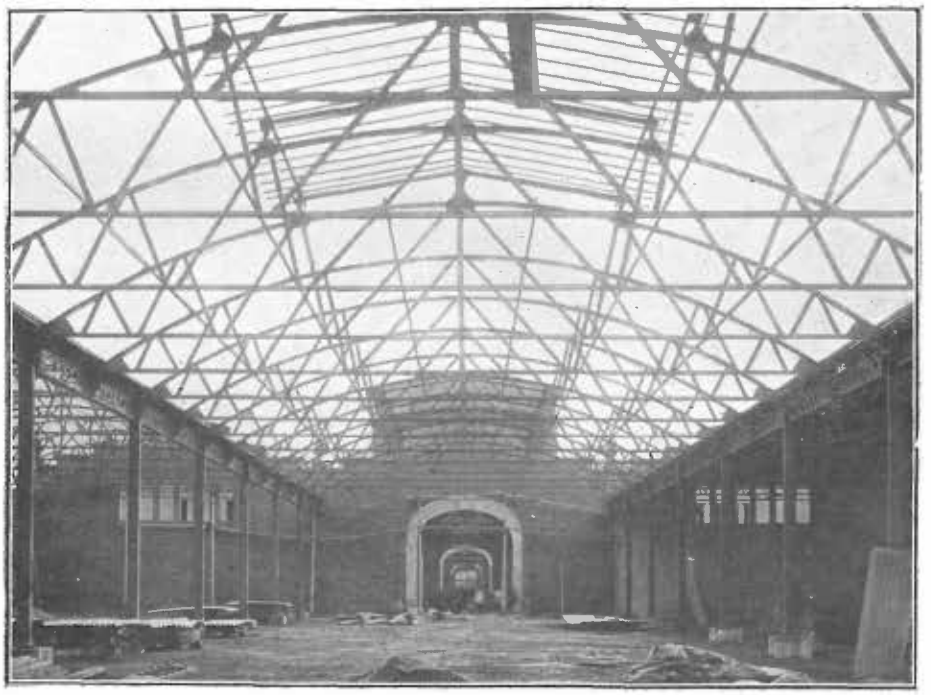
Por otra parte, a principios de octubre, antes de espirar el plazo de garantía de seis meses, se avisó a la Junta para pedir al Sr. Ingeniero Jefe de Obras Públicas que fijase día y hora para la recepción definitiva de las obras, y señalado el día 11 de noviembre, tuvo lugar el acto con la asistencia de todas las personas consignadas en las condiciones, y del mismo se levantó acta que, remitida a la Superior aprobación, lo fué también por orden de la Dirección General de Obras Públicas de 12 de diciembre siguiente.

Pasada la liquidación de estas obras formulada por esta Dirección a informe del Consejo de Obras Públicas, como uno de los trámites reglamentarios, emitió dicho Centro Superior consultivo el oportuno dictamen por el que procedía devolvernos dicho trabajo para que se redactare antes y fuese aprobado el correspondiente presupuesto reformado, con el adicional resultante, que motivaban las variaciones en más y en menos y las correcciones que se habían hecho en el curso de las obras. Recibida en esta Dirección en 29 de abril último, por conducto de la Jefatura de Obras Públicas y mediación de la Junta, la orden de la Dirección General de Obras Públicas dictada en 15 anterior, sin pérdida de tiempo preparamos todos los datos para redactar dicho presupuesto reformado, siguiendo en un todo las instrucciones contenidas en el dictamen del Consejo de Obras Públicas, cuyo presupuesto pasamos a la Junta con fecha 7 del siguiente mayo a fin de elevarlo, previos los trámites reglamentarios a la aprobación Superior. Siendo el importe por contrata del presupuesto aprobado y que sirvió de base a la subasta, de 1.163,503'59 pesetas, y ascendiendo el reformado también por contrata a 1.205,941'96 pesetas, resultaba un presupuesta adicional de pesetas 42,438'37. Esperamos la resolución sobre dicho presupuesto, para redactar en seguida la liquidación correspondiente con arreglo a las instrucciones del referido Centro Superior consultivo.

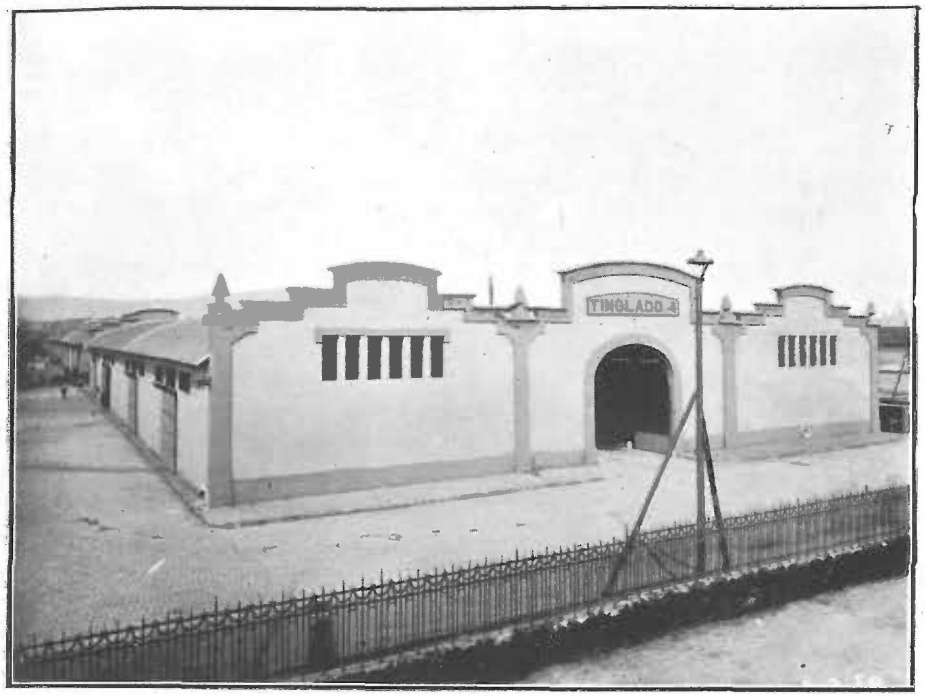
Incluímos algunas fotografías en varios momentos de la ejecución de estos cuatro tinglados, para que se comprenda la importancia de estas construcciones que sirven de depósito provisional a las mercancías.

Edificios para Inspección de Muelles y Dirección de Sanidad exterior :-:

Al tratar en la Memoria anterior de estos dos edificios, que, formando parte del proyecto de las obras complementarias para la distribución de la zona de servicio del muelle de Barcelona, se desglosaron para sacarlos a subasta de un modo independiente, indicábamos que se esperaba la apro-



CONSTRUCCIÓN DE LOS 4 TINGLADOS DEL LADO SUDOESTE DEL MUELLE DE BARCELONA



NUEVOS TINGLADOS DEL LADO SUDOESTE DEL MUELLE DE BARCELONA

bación del estudio con los documentos necesarios ultimados en 20 de febrero de 1924, para poder celebrar la subasta de las obras en ellos comprendidas, con un presupuesto por contrata de 232,116'08 pesetas.

En efecto, remitidos al Centro Superior, prévios los trámites reglamentarios, se hicieron sin pérdida de tiempo las oportunas gestiones por parte de las Direcciones Generales de Aduanas y de Sanidad, cooperando a las nuestras, para la pronta aprobación de dicho estudio, la que se obtuvo por R. O. de 8 de julio siguiente, disponiéndose, al propio tiempo, que se instruyera el oportuno expediente para sacar las obras a subasta; pocos días después, en el 17, por la Sección de Puertos del Ministerio se pidieron a la Junta otros cuatro ejemplares del pliego de condiciones particulares y económicas con una ligera reducción en el plazo de ejecución de las obras a fin de evitar enojosos trámites y pasar en seguida a la subasta, entregándose, sin pérdida de tiempo, por esta Dirección, para su envío a la Superioridad, que los aprobó por R. O. de 6 de agosto siguiente, autorizando además a la Junta para anunciar y celebrar la subasta. Recibida dicha Superior disposición, la Junta ofició a la Dirección General manifestando, con varias razones, la conveniencia de que se practicara el acto en la misma Dirección General, como hasta ahora se venía haciendo; en su virtud, y aceptado tal criterio, por R. O. de 12 de septiembre se autorizó a la propia Dirección General para anunciar y celebrar la subasta, y aquel Centro, por orden de 11 siguiente, tuvo a bien fijar el día 18 de noviembre venidero. Celebrado el acto hubo varios postores adjudicándose provisionalmente a uno de ellos; pero como quiera que otro proponente, que se había presentado con menor cantidad y al que no se adjudicó la subasta por falta de algún requisito en los documentos que acompañaba, hizo la oportuna protesta ante la referida Dirección General, se anuló aquélla por R. O. de 10 de diciembre. Mas adelante, previas nuestras gestiones y autorizada la citada Dirección por R. O. de 10 de enero de 1925, tuvo lugar la segunda subasta de las obras de estos dos edificios en 22 del propio mes, adjudicándose aquellas provisionalmente al mejor postor don José M.ª Sala Gumara por la cantidad de 204,506'33 pesetas, que representa una baja de 0'1189463 por unidad, en el presupuesto de contrata, antes consignado, de 232,116'08 pesetas; siéndolo, más adelante, de un modo definitivo, por R. O. de 10 de febrero, que se recibió en esta Dirección en 5 de marzo. Sin pérdida de tiempo, se avisó al adjudicatario para que firmase la escritura, pero como no apareció la adjudicación definitiva en la *Gaceta* hasta el 29 de marzo, se firmó aquella el 1.º de abril y se empezaron oficialmente las obras en 21 del mismo mes, haciendo el oportuno replanteo y levantándose el acta correspondiente que se remitió a la Superioridad para su aprobación.

Comenzadas las obras, se dió a las mismas la necesaria actividad hasta el punto de que al acabar el año pasado 1925 se hallaban bastante adelan-

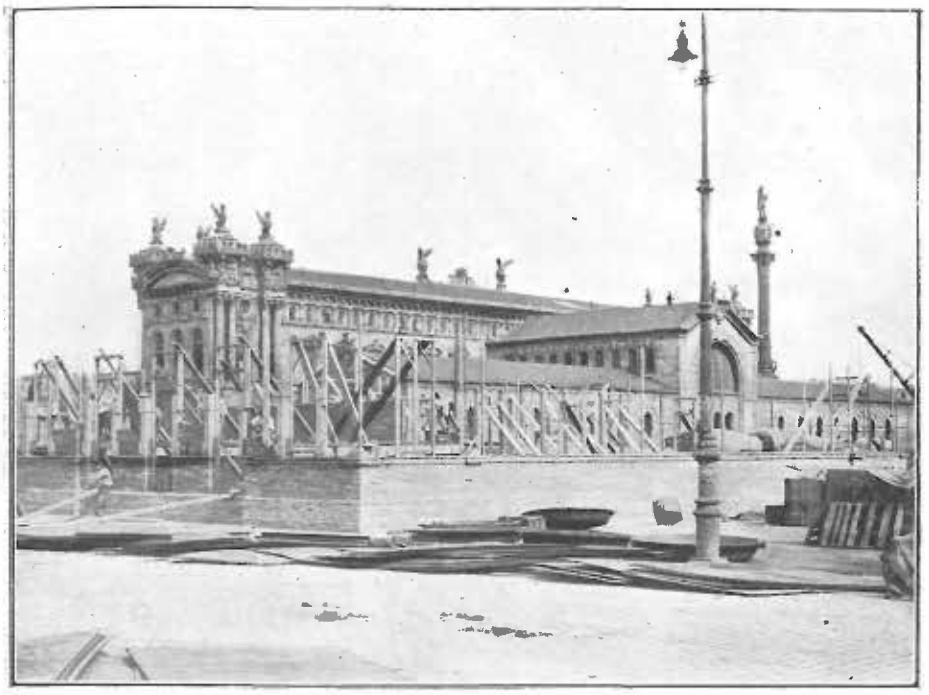
tadas, teniendo construídos todos los muros de fachada e interiores, la cubierta, etc., y faltando solo algunos tabiques, la decoración interior, pavimentos y pequeños detalles. En el curso del presente año 1926 se fueron ejecutando estos trabajos para darlos por ultimados dentro del plazo prescrito en las condiciones de la contrata, o sea, antes de 21 de abril, y con esta idea, en 14 del propio mes indicamos nosotros por oficio a la Junta la conveniencia de solicitar del Sr. Ingeniero Jefe de la provincia la designación del día y hora para llevar a cabo, junto con dos Sres. Vocales de dicha Corporación en representación de la misma, esta Dirección y el contratista, la recepción provisional de las obras de los aludidos edificios, y señalado el día 1.° de junio siguiente, después de terminada la construcción en todos sus detalles, tuvo lugar dicha recepción, levantándose de ello la oportuna acta que fué elevada en seguida a la aprobación Superior.

Pocos días después, en el 7 del propio mes y prévios los trámites reglamentarios y las debidas formalidades, esta Dirección, delegada al efecto por la Junta del Puerto, entregó los dos referidos edificios: uno al Sr. Administrador de la Aduana y otro al Sr. Director de Sanidad marítima exterior, en representación, ambos funcionarios de los Centros Superiores respectivos; y efectuada dicha entrega, sin pérdida de tiempo se trasladaron a ellos las oficinas de la Inspección de muelle y de la Dirección de Sanidad, desalojando los locales y dependencias instaladas, desde hace años en el 1.° y en el 4.° tinglado antiguos del mismo muelle de Barcelona que han de ser objeto de derribo.

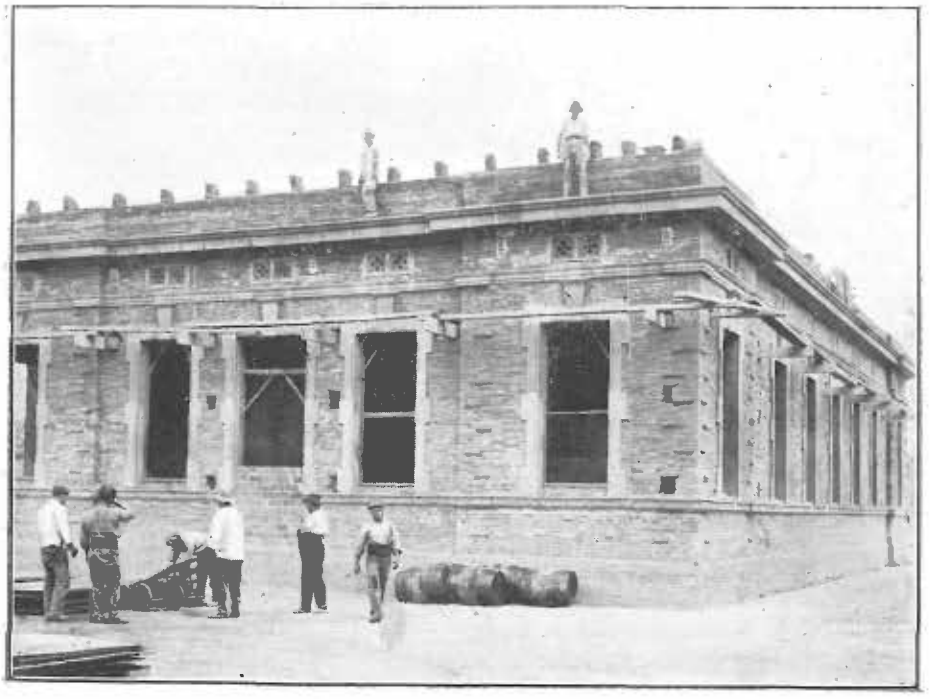
Las fotografías adjuntas dan clara idea del proceso de la construcción y del buen aspecto de estos dos edificios que prestarán indudablemente grandes facilidades a las entidades que han de utilizarlos y al público que tiene que acudir a dichas oficinas para la resolución de los asuntos inherentes al tráfico marítimo.

Construcción de tres tinglados con los pavimientos de las calzadas inmediatas en la zona Nordeste del muelle :-: :-:

Estos tres tinglados, con los pavimentos de las calles inmediatas a los mismos, forman también parte del proyecto de conjunto de las obras complementarias para la distribución de la zona de servicio del muelle de Barcelona; y del propio modo que de dicho proyecto, dividido en dos grupos por resolución de la Superioridad y aprobados por la misma, se desglosaron tiempo atrás, primero, las obras de los cuatro tinglados del lado Sudoeste del muelle, y después, las inherentes a los dos edificios para ofi-



EDIFICIO PARA LA INSPECCIÓN DE MUELLES, EN CONSTRUCCIÓN



EDIFICIO PARA LA DIRECCIÓN DE SANIDAD, EN CONSTRUCCIÓN

VISTA DE LOS EDIFICIOS PARA INSPECCIÓN DE MUELLES Y DIRECCIÓN DE SANIDAD EXTERIOR

cinas de la Inspección de muelles y de la Dirección de Sanidad marítima exterior, hemos separado también hace poco las relativas a los citados tres tinglados del lado Nordeste, que han de ser completamente iguales a los otros ya construídos en el lado Sudoeste, preparando y formulando todos los documentos necesarios para sacar dichas obras a subasta pública. De este modo, de acuerdo con lo dispuesto por la Superioridad, iremos llevando a cabo las obras por etapas, y las subastas no tendrán tanta importancia, se referirán a obras más concretas, y podrán presentarse en ellas indudablemente más postores. Al final del pasado año, entregados ya por completo al servicio público los cuatro tinglados construídos en la zona Sudoeste, después de verificar la recepción provisional y definitiva, de ser aprobadas éstas por el Centro Superior y de haber presentado la liquidación de sus obras por contrata; en plena actividad y muy adelantada la construcción de los dos edificios indicados, y empezadas las obras de derribo de los cuatro pequeños tinglados del lado Nordeste cuyos trabajos se llevan a cabo por administración, entendimos que había llegado la ocasión de pensar en la ejecución de los otros tres grandes tinglados del lado Nordeste en confrontación con los otros del Sudoeste, según el proyecto de distribución de conjunto ya aprobado, de suerte que estas obras pudieran empezar en época oportuna, que debía ser después de terminada la construcción de los dos edificios para oficinas requeridos, que estas dependencias se hubieran trasladado a ellos, que se hubieran derribado las antiguas y los tinglados pequeños donde radican, que se hubieran construído las tajeas de desagüe, y por último, que se hubiera preparado el terreno para poder levantar dichos tres tinglados.

A los debidos efectos y teniendo en cuenta todas estas circunstancias, se redactó el estudio que contiene los documentos necesarios para ir a la subasta, con fecha 22 de enero del corriente año, y poco después, se envió a la Junta para someterlo, previos los trámites reglamentarios, a la aprobación Superior, con el ruego de sacar las obras a subasta cuanto antes, lo que esperamos tendrá lugar en breve plazo después de las continuas gestiones que venimos haciendo.

Derribo y levante de las actuales instalaciones :-: :-: :-: :-:

Entre las obras complementarias para la distribución de la zona de servicio del muelle de Barcelona, según proyecto redactado en 24 de febrero del año 1919 y aprobado por R. O. de 2 de octubre del propio año, figuraba, además de las comprendidas en los dos grupos que se debían realizar por contrata con un importe respectivo de pesetas 2.051,517'74 y

2.002,323'94, otra parte de obras que debían llevarse a cabo por administración en la época propicia, con un presupuesto de 44,009'01 pesetas, y que consistían en la demolición y levante de las actuales instalaciones: tinglados, vías férreas, pavimentos adoquinados, etc.

Como es natural, la desaparición de estas instalaciones no podía tener efecto hasta tanto que no tuvieran que prestar servicio alguno, y que además fuera preciso utilizar el terreno donde están emplazados para poder levantar sobre el mismo las nuevas construcciones del proyecto aprobado.

Según se ha indicado en páginas anteriores, para tener más seguridad de éxito en las subastas y poder ejecutar las obras a medida que lo demandaban las exigencias del Comercio, de los dos grupos antes mencionados que abarcaban las obras de contrata, se desglosaron y fueron objeto de subasta, primero, los cuatro grandes tinglados del lado Sudoeste que están ya terminados y prestando servicio desde hace algunos meses; más adelante, los dos edificios destinados a oficinas para la Inspección de muelles y para la Dirección de Sanidad exterior, cuya construcción se ha ultimado en el pasado mes de abril dentro del plazo reglamentario, y posteriormente, como ya se ha dicho, en el pasado mes de enero, se redactó el oportuno estudio sacando también de dicho proyecto los tres tinglados del lado Nordeste con los pavimentos de las calles inmediatas.

Pues bien, como quiera que, por un lado, los cuatro pequeños tinglados existentes en la zona Nordeste, que debían desaparecer, se han venido utilizando en general para el depósito de mercancías especiales en el tráfico de extranjería por parte de los Agentes de Aduanas, y además, en el primero se hallaban las oficinas de la Inspección de muelles con las dependencias necesarias, y en el cuarto las de la Dirección de Sanidad exterior con las suyas, y por otro lado, las vías férreas prestaban todavía algún servicio en esta parte del muelle, no era prudente ni posible empezar el derribo de estas instalaciones hasta tanto que los tales tinglados pequeños y vías férreas no tuvieran que prestar utilidad alguna, o sea, hasta que los nuevos cuatro tinglados del lado Sudoeste estuvieran terminados y en disposición de prestar el debido servicio público a fin de llevar a ellos el tráfico de los pequeños, y que estos quedaran libres por haberse levantado las oficinas de las dos entidades citadas, lo que no podía tener lugar hasta que se ultimasen, en el pasado mes de abril, los nuevos edificios que para tal objeto se han construído. No obstante, al objeto de dar todas las facilidades posibles al Comercio, en el verano del año último cuando ya se habían recibido provisionalmente los cuatro nuevos tinglados del lado Sudoeste, se procuró llevar a ellos todo el servicio de los pequeños números 2 y 3 afectos al depósito de mercancías especiales, se hicieron los trámites necesarios con la Administración de la Aduana y con los Agentes que los utilizaban, ultimándose todo esto a fines de octubre, por lo que en noviembre se empezaron ya los trabajos para el derribo de dichos dos

pequeños tinglados con la necesaria actividad, y en forma tal, para no molestar apenas al Comercio; estos trabajos acabaron de momento en febrero del presente año, dejando el terreno donde aquellos estaban, en las mejores condiciones para depositar mercancías. Más adelante, en el pasado junio, una vez terminadas y recibidas provisionalmente por el Sr. Ingeniero Jefe de Obras públicas de la provincia, las obras de los dos edificios para oficinas de la Dirección de Sanidad y de la Inspección de muelles, esta Dirección, delegada al efecto por la Junta del Puerto, entregó, según se ha dicho, los edificios, uno al Sr. Administrador de la Aduana y otro al Sr. Director de Sanidad, y poco después, se trasladaron dichas oficinas a los nuevos locales, habiendo dejado antes libre por completo el tinglado número 4 y pensando hacer lo propio con el número 1, habilitando antes en uno de los grandes nuevos del lado Sudoeste dos espacios adecuados para los servicios varios de bultos abandonados que en aquellos existía.

También debemos advertir que en el mes de mayo pasado, con objeto de habilitar zonas de depósito al Comercio y dar trabajo a parte de nuestro personal, tuvimos que reanudar estas obras de derribo, pasando al número 4 que quedó casi demolido por completo al acabar, en 30 de junio, el último ejercicio, procediendo en seguida a derribar el de número 1 a fin de dejar el espacio libre para levantar los tres nuevos grandes tinglados en este lado Nordeste del muelle.

Los gastos con cargo a este presupuesto de derribo durante los seis meses del ejercicio último en que se ha trabajado, han sido de pesetas 10,994'26 conforme se indica en el cuadro correspondiente a las obras nuevas.

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

Cuando redactamos este proyecto en 23 de enero de 1922, con un presupuesto por contrata de 486,212'36 pesetas, por indicación de la Junta en vista de las contínuas peticiones del Comercio, se consideraba que podrían estos cobertizos prestar servicio por algún tiempo durante la ejecución de los tinglados definitivos y luego serían trasladados a otro lugar más apropiado. La Superioridad, por orden de la Dirección General de Obras públicas de 15 de julio, manifestó que no debía sancionarse el estudio por no creerlos necesarios; la Junta insistió en su idea y en la actualidad esperamos la resolución Superior definitiva. De todos modos, sea ésta la que fuere, en la actualidad construídos y en servicio desde hace más de un año

los cuatro tinglados del lado Sudoeste, y a punto de empezar las obras inherentes á los otros tres del lado Nordeste, es bien patente que tales cobertizos no son ya necesarios y que debe desistirse de llevar a la práctica este proyecto.

Muelle de San Beltrán

Reforma y ampliación de este muelle

Como durante el período que se comprende en esta Memoria, no se ha llevado a cabo obra alguna nueva en este muelle con proyecto independiente o que merezca ser consignada, cuando reseñemos en la Sección correspondiente los trabajos de conservación efectuados en los distintos muelles, ya nos ocuparemos de los que se han practicado en este de San Beltrán, que han sido sumamente variados y de relativa importancia. Ahora nos ocuparemos de las obras realizadas, en el curso del plazo indicado, para la reforma y ampliación del mismo, con arreglo al proyecto redactado y sometido a la sanción del Centro Superior.

Decíamos en la Memoria anterior que, dictada en 28 de febrero de 1924, la R. O. aprobatoria del referido proyecto con arreglo a ciertas condiciones que se transcribían en dicha Memoria, por las cuales se aprobaba el proyecto por su presupuesto de administración y se autorizaba a la Junta para llevar a cabo las obras por contrata, cuya R. O. se había recibido en esta Dirección en 24 del siguiente marzo, habíamos elevado sin pérdida de tiempo a la Dirección General de Obras Públicas, con fecha 25 del propio mes, un extenso y razonado escrito solicitando la ejecución de las obras por el sistema de administración, hallándonos entonces pendientes de la resolución Superior que deseábamos fuera favorable, a pesar de lo prescrito en la Ley de Contabilidad vigente, por los beneficios de orden material que con ello obtendría el tráfico marítimo, y los de orden económico que reportaría a la Junta del Puerto como delegada del Estado.

Pasado dicho escrito con todo el expediente y el informe anterior del Consejo de Obras Públicas, al de Estado para los efectos de las prescripciones contenidas en la citada Ley, dió margen a un dictamen favorable de este último Centro consultivo, que motivó la R. O. de 5 de junio siguiente en el sentido solicitado por esta Dirección, pues dice excuetamente lo que sigue: "S. M. el Rey (q. D. g.) de acuerdo con lo propuesto por la "Comisión permanente del Consejo de Estado y con la aprobación del "Directorio Militar, ha dispuesto autorizar a la Junta de Obras del Puer-"to de Barcelona para que pueda ejecutar por administración las obras de "ampliación del muelle de San Beltrán en dicho puerto". Recibida tal

Superior disposición en 28 del propio mes, se dieron acto seguido las órdenes y se hicieron los trabajos preparatorios para empezar cuanto antes las obras, lo cual tuvo lugar oficialmente en 15 de julio, avisando con oportunidad, por medio de la Junta, al Sr. Ingeniero Jefe de la provincia.

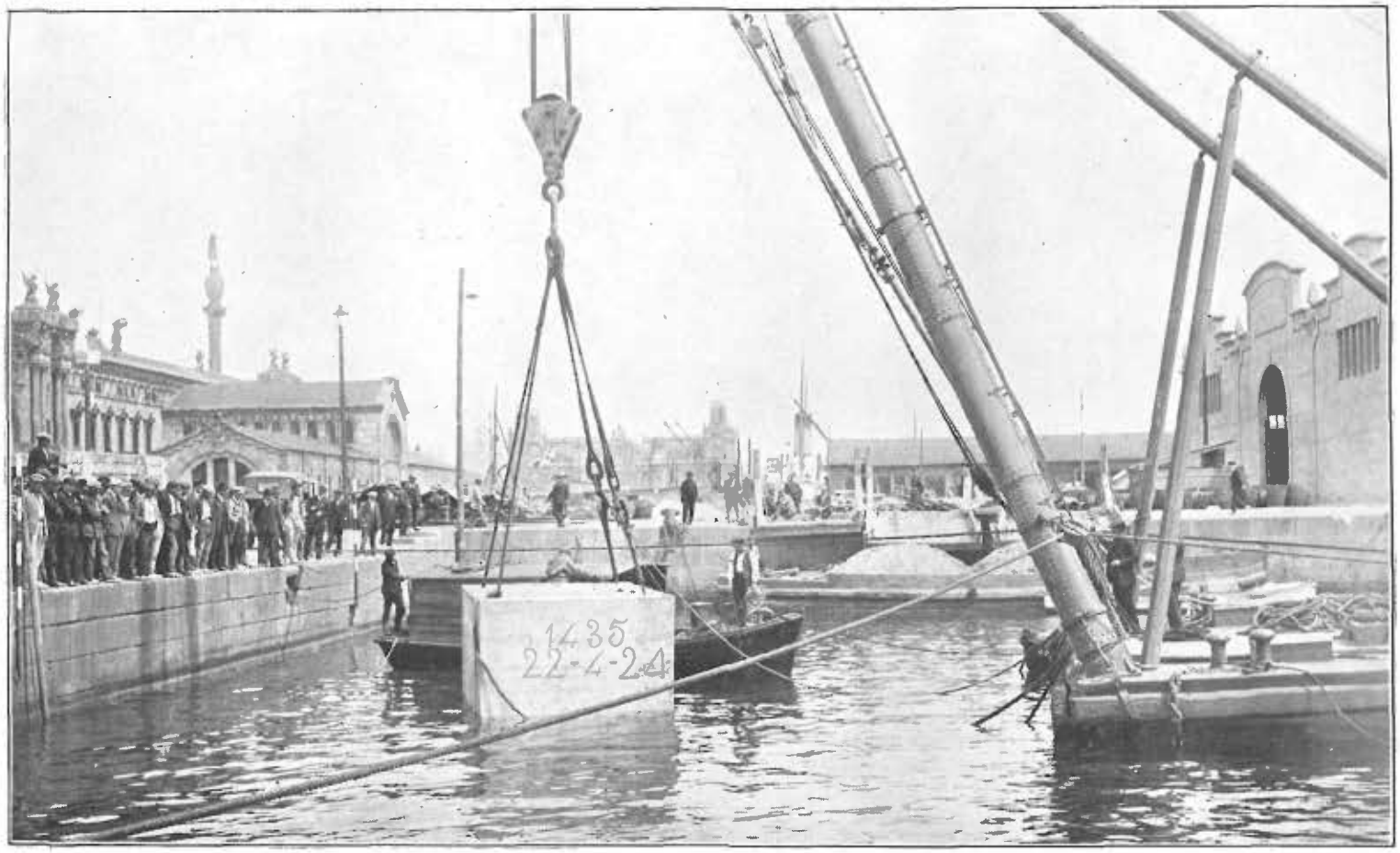
A pesar de nuestros deseos, en los primeros meses no pudo darse gran actividad en la ejecución de las obras de este proyecto por que era preciso acabar algunos trabajos de otras en construcción, y además, porque teníamos que preparar ciertos medios y elementos especiales, lo que no pudimos hacer antes por no saber con certeza si podríamos llevar a cabo estos trabajos por administración. Se hizo un repaso general en la draga de rosario y en el restante material afecto al tren de dragado; se construyeron algunos moldes más para la fabricación de los bloques; se terminó la reforma y reparación general en la cabria flotante de 60 toneladas, y por fin, construídos ya bastantes bloques y depositados en el taller, y resueltas por la Comandancia de Marina, de acuerdo con esta Dirección, muchas dificultades que se iban presentando para el atraque de los buques en otros sitios a causa de tener que cercenar parte de la línea de muellaje, y para la colocación, en lugar adecuado, de varias lanchas del Comercio que ocupaban aquella parte del fondeadero, se pudo, a mediados de noviembre, empezar el dragado de la zanja de cimentación del nuevo muro de muelle con la debida profundidad en las distintas zonas para la conveniente unión con la parte que queda del antiguo; obtenida dicha zanja y regularizado su fondo, se fué vertiendo, a primeros de marzo, piedra de mampuestos de distintas dimensiones, la más gruesa en el fondo y la más pequeña en la zona superior para rellenar los huecos, a fin de formar en determinada longitud, el basamento del muro con las dimensiones, en anchura y espesor, marcadas en el proyecto, hasta conseguir el macizo necesario para asentar la primera hilada de bloques, con su coronación bien plana y seguida y con ligera pendiente hacia el exterior. Mientras tanto, en 23 del propio marzo, se colocó el castillete metálico que nos ha de servir de guía para la colocación de los bloques en las diferentes hiladas que integran el muro; luego se hizo un repaso del fondo de la excavación en la sección del origen más inmediata al antiguo muelle, y prévios los necesarios trabajos preparatorios en la explanación de la base, que debían ser lentos y difíciles a causa de la diferente profundidad de asiento de la hilada inferior, se pudo colocar el primer bloque el día 12 de mayo siguiente, pocos días después se puso en obra el segundo y luego ya se fueron colocando con toda actividad y en gran número.

En vista de los penosos y variados trabajos inherentes a esta construcción del nuevo muro de muelle de San Beltrán, consistentes: 1.°, en preparar la base de fundación a unos 11 metros de profundidad para la ejecución del macizo pétreo inferior, lo que ha de hacerse dragando en unos sitios y vertiendo arena en otros a causa de las grandes desigualda-

des que tiene el fondo en toda la extensión lineal del muro; 2.º, en construír dicho basamento pétreo en la anchura y espesor debidos, y perfectamente enrasado a la cota marcada, y 3.º, en colocar los bloques en las diferentes hiladas, hemos organizado, además de los varios grupos de peones, las brigadas de buzo que van desarrollando los trabajos en cada una de las secciones; hemos puesto en acción dos potentes cábrias de 80 y 60 toneladas cuyas operaciones para esta obra se combinan con los servicios que de contínuo hay que prestar al Comercio y a la Navegación, dos o tres remolcadores, diversas barcazas, lanchas y embarcaciones pequeñas, esto es, todo el material necesario que forma parte del conjunto de que disponemos en este puerto para llevar a cabo estos penosos y difíciles trabajos.

Como durante los meses de verano y otoño se dió toda la actividad compatible con la ejecución de las demás obras, y en virtud de que disponíamos de gran cantidad de bloques construídos, depositados en diversos puntos de los muelles para no cercenar espacio en el taller, a fines del año pasado 1925 teníamos ya el muro terminado con sus cinco hiladas y el pedraplén interior adosado para refuerzo del mismo, en una longitud de 120 metros, faltando solo la construcción de la parte superior; el muro con 4 hiladas bien sobrecargadas en otra longitud de 80 metros más, y otros 70 metros con el basamento pétreo dispuesto para asentar sobre él los bloques; además, el terraplén interior estaba ya formado en una gran extensión y preparados todos los materiales y elementos para la construcción de la parte superior del muro hasta la sillería de coronación, y todo ello a pesar de las grandes dificultades que se nos habían presentado para poder desarrollar los trabajos con actividad, unos inherentes a evitar perjuicios al tráfico marítimo, otros debidos a la desigual situación del fodo en casi toda la extensión del muelle y otros al estado sucio y turbio de las aguas durante más de dos meses, que impedían sobremanera el trabajo de los buzos.

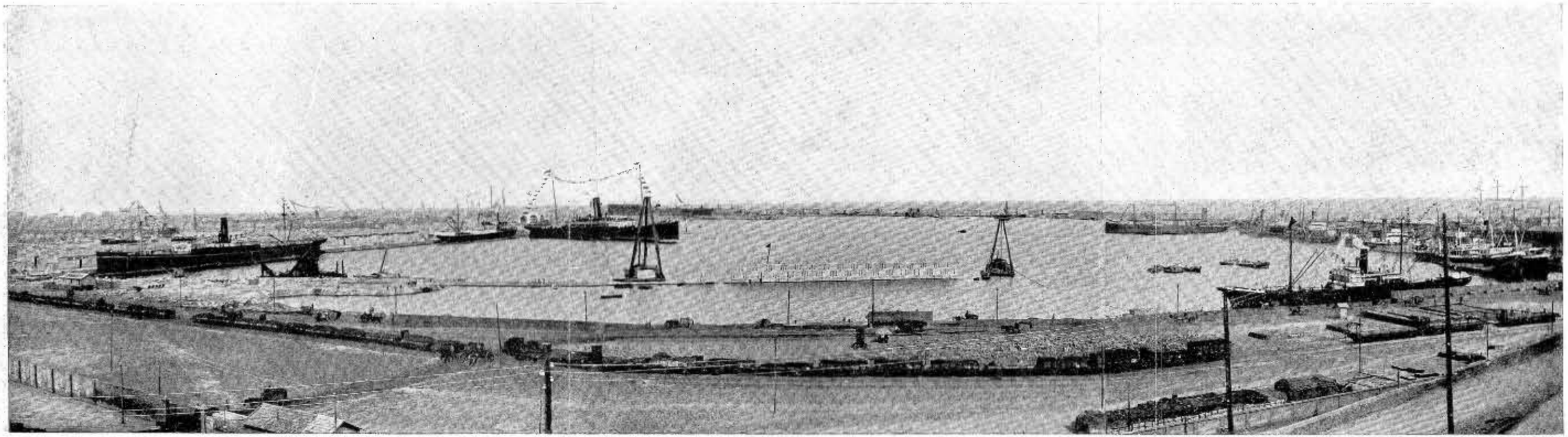
Durante el primer semestre del presente año 1926, han seguido los trabajos con bastante normalidad y actividad, salvo en varios días de los dos últimos meses de mayo y junio en que por un lado hemos necesitado parte del personal y de los aparatos y medios de ejecución a fin de terminar el refuerzo de la parte exterior del rompeolas de Levante; por otro, ha sido menester gran cantidad de arena para los adoquinados de otras obras, y por lo tanto, no podíamos avanzar el relleno de los hoyos del fondo, y por otro, que no teníamos piedra en cantidad suficiente para el basamento del muro de bloques. De todos modos, durante dicho semestre se ha construído la parte superior del muro en una buena longitud, se ha adelantado en gran escala la ejecución del muro de bloques en su basamento inferior y pedraplén adosado, y lo propio ha sucedido con el terraplén de relleno, de suerte que al terminar el ejercicio, en 30 del pasado junio, la obra esta-



COLOCACIÓN DEL 1.er BLOQUE PARA LA CIMENTACIÓN DEL MURO DEL NUEVO MUELLE DE SAN BELTRÁN

ZONA DEL ORIGEN DEL MUELLE CON LOS BLOQUES DE SOBRECARGA DEL MURO

ZONA DEL ORIGEN DEL MUELLE CON EL MURO TERMINADO



CONSTRUCCIÓN DEL MUELLE EN LAS DIFERENTES SECCIONES

ba en la siguiente situación: la zanja de fundación del muro o el arenaplén de relleno según los sitios en la extensión del muro, se hallaban casi terminados en toda la longitud; el basamento de escollera llegaba a los 435'00 metros del origen y de ellos había ya unos 400 con la explanación arreglada para la colocación de los bloques; el muro con las 4 hiladas de bloques perfectamente sobrecargados y con su pedraplén interior adosado, alcanzaba una longitud de 330 metros y con 5 hiladas llegaba a 250; del murete superior teníamos 170 metros, y completo con los bolardos y sillería, unos 120 metros, y por último, el terraplén llega ya a unos 160 metros del origen.

Las fotografías que se acompañan dan clara y perfecta idea del estado de las obras en diversas ocasiones, del proceso seguido para la ejecución de las distintas partes de la construcción, de los medios y elementos puestos en acción y de la sobrecarga a que se somete el muro para que haga antes de llevar a cabo la parte superior, todo el asiento que deba hacer.

Los gastos efectuados desde un principio hasta fin del ejercicio pasado en esta obra, importan en total, la suma de 1.031,402'21 pesetas, según puede verse en la casilla correspondiente de los estados anuales relativos a las nuevas obras.

Muelles de Poniente, de Costa del Morrot y del Contradique

En el curso de los dos años económicos últimos y el trimesrte anterior 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 contínuos trabajos para una esmerada conservación en los pavimentos de las zonas de depósito de las mercancías, en las vías para el tránsito de los vehículos, y en todas las instalaciones que en ellos existen, de cuyos trabajos daremos somera cuenta en lugar oportuno; debiendo solo hacer constar que se ha logrado formar casi por completo la explanación de los extensos terraplenes de la prolongación del muelle de Costa hasta el límite de nuestra zona marítima en los antiguos Altos Hornos o talleres de Nuestra Señora del Carmen, hoy propiedad de D. Manuel Salas.

Como ya se verá más adelante, en todo este sector del lado Sur del Puerto, existe el propósito de plantear varias instalaciones: unas a cargo del Estado como son los depósitos y talleres de la División de la Aeronáutica Naval, y otras al de entidades y particulares relativas a las vías y estación de la Compañía de los ferrocarriles Catalanes y a las tuberías para

la conducción de combustibles líquidos; instalaciones que en su mayoría han de transformar toda aquella zona dándole vida y formando la unión del puerto con la barriada de Casa Antúnez, que ha de ser, en no lejano plazo, asiento de una vasta zona industrial.

También daremos cuenta, en otro lugar de esta Memoria, de la importante instalación planteada en el muelle de Contradique, aunque de un modo provisional, por la ya citada División de la Aeronáutica Naval, y de la que ha de llevar a cabo, mediante la oportuna autorización, la S. A. "Minas de Potasa de Suria" para establecer un depósito regulador de sus productos.

Obras varias en el Puerto

Edificio para la Comandancia de Marina

Al tratar de este edificio en la anterior Memoria, decíamos que al final del período que aquella comprendía, o sea, en abril de 1924, estaba la construcción tan adelantada, que en 12 de dicho mes se había oficiado por esta Dirección a la Junta al objeto de que solicitase del Sr. Ingeniero Jefe de la provincia, la designación de día y hora para efectuar la recepción provisional de las obras, cuyo plazo de ejecución terminaba en 17 siguiente. Pues bien, dicho Ingeniero designó el 5 de junio, en cuyo día tuvo lugar la recepción con todas las personas que debían asistir y de acuerdo con lo prescrito en las condiciones de la contrata, levantándose la oportuna acta que fué luego aprobada por orden de la Dirección General de Obras Públicas de 31 de julio. Mientras tanto, prévias las oportunas gestiones cerca de la Comandancia de Marina y de acuerdo con la misma, se preparó el acta de entrega de la construcción por parte de la Junta, sometiéndola antes a la aprobación de los Ministerios de Fomento y Marina por tratarse de un edificio de circunstancias especiales; el de Fomento aprobó la fórmula de acta según orden de la Dirección General de Obras Públicas de 4 de agosto, pero por Marina se hicieron algunas observaciones, que poco después se tradujeron en un escrito de la Dirección General de Navegación y Pesca de fecha 9 de octubre.

No obstante, en 27 de septiembre y prévias otras gestiones, la Junta del Puerto hizo entrega oficial del edificio a una Comisión especial nombrada por el Ministerio de Marina, según acta que luego se aprobó por el de Fomento, mediante algunas condiciones, por R. O. de 31 de diciembre.

Dentro del propio diciembre, y una vez cumplido el plazo de garantía de seis meses marcado en las bases de la contrata, se llevó en el día 5 de diciembre por el Sr. Ingeniero Jefe de la provincia, junto con las demás

personalidades que asistieron a la provisional, la recepción definitiva de las obras ejecutadas por el contratista, levantándose el acta que fué aprobada también por orden de la Dirección General de 31 de enero de 1925.

Asimismo en 2 del propio enero, después de algunas gestiones de la Comandancia y la oportuna exposición de la Junta a la Superioridad y por orden de ésta, formulamos el presupuesto para instalar la calefacción central en el edificio, con un importe, por administración, de pesetas 14.935, que fué aprobado por R. O. de 8 siguiente, llevándose en seguida a cabo los trabajos con toda actividad para terminarlos antes de dar fin al invierno, lo que se hizo con un sobrante de 13'66 pesetas; asi como también se han ido realizando otros muchos trabajos inherentes a varios detalles pedidos por la Comandancia para el buen servicio de sus distintas dependencias.

Por otra parte, con fecha 26 del mismo enero, esta Dirección, prévios los estudios y trabajos necesarios, presentó la liquidación practicada de las obras ejecutadas, con la conformidad del contratista y con un saldo, a favor de éste, de 5,796'93 pesetas; dicho estudio fué aprobado por Real orden de 17 de octubre, y recibida tal resolución Superior en esta Dirección al día 31 siguiente, se formuló acto seguido la certificación final para el saldo que debía abonarse al contratista; y por último, prévia instancia de éste a la Superioridad, y cumplidos todos los requisitos marcados en las disposiciones vigentes, se ordenó por la Dirección General de Obras Públicas, con fecha 4 de noviembre, que se le devolviera la fianza que impuso antes de empezar la construcción, quedando el expediente de ésta terminado por completo.

Estación Marítima para los vapores correos de las Baleares :-: :-: :-:

Con el fin de dar las mayores facilidades y poder intensificar en más alto grado el desarrollo del tráfico marítimo entre este Puerto y las Islas Baleares, desde hace algún tiempo se viene sintiendo la necesidad de construir una Estación marítima para el servicio de los buques correos que hacen dicho servicio, en un punto a propósito de los muelles próximo a la ciudad; no sólo para los pasajeros que son en gran número durante el año en los dos sentidos, sino para el público que acude a la llegada y salida de los buques, así como también para que la manipulación de las mercancías, cuyo tonelaje es asimismo muy crecido, pueda llevarse a cabo con toda comodidad y economía.

Percatados, por completo de las necesidades que debían satisfacerse en dicha Estación; elegido el emplazamiento para la misma después de detenido estudio respecto del fácil acceso del público, de la rápida y cómoda

manipulación de las mercancías y del movimiento de los buques en la dársena para el atraque; conocidos, además, los deseos y el parecer de la Compañía Naviera que realiza el servicio y de las entidades interesadas, se prepararon todos los datos para redactar el oportuno proyecto, que se presentó a la Junta con fecha 10 de febrero del presente año, incluyendo en sus documentos no solo las debidas razones para su justificación, sino cuantos detalles son menester para el claro conocimiento del mismo.

Pasado dicho proyecto por la Junta a la Jefatura de Obras Públicas de la provincia, y remitido por ésta, con el informe correspondiente, al Centro Superior, esperamos que, prévios los trámites que son de rigor, recaerá en breve la necesaria aprobación para sacar las obras a subasta y llevarlas luego a la práctica en beneficio del intenso y activo tráfico existente entre esta ciudad y las Islas Baleares.

Construcción de un gánguil metálico para el tren de limpia

Como ya se indicó en la Memoria anterior, este proyecto redactado en 31 de agosto de 1916, fué aprobado por contrata según R. O. de 2 de enero de 1917. En aquella época se sentía verdaderamente la necesidad de otro gánguil, además de los dos que teníamos para el tren de limpia, porque éstos se hallaban ya algo deteriorados, era menester repararlos y hacía falta otro para tener siempre por lo menos dos en servicio.

Pero en vista de las dificultades que se presentaron, una vez aprobado el proyecto, para que las casas constructoras de esta ciudad acudieran a la subasta, pues por causas varias, debidas a la cuestión social, a la inestabilidad en los precios de los jornales y materiales, etc., solo querían llevar a cabo esta clase de obras contando el valor de los jornales y materiales empleados y aún sin fijar plazo; teniendo en cuenta, además, que a medida que pasaba el tiempo el presupuesto de contrata aprobado resultaba demasiado bajo, desistimos de momento, llevar a cabo la construcción de este gánguil, y nos dedicamos no solo a reparar los dos existentes, aprovechando épocas de calma en el dragado, sino en adquirir otros dos, uno metálico y otro mixto de hierro y madera, que, una vez debidamente preparados y arreglados, han prestado en estos últimos años, junto con los primeros, muy buenos servicios, no solo para el transporte de los productos excavados con la draga, sino para el de las tierras, cascote y arenas que procedentes de los desmontes y derribos de la ciudad, se cargaban en ciertos puntos del puerto a fin de ser luego vertidos para la composición del macizo interior de refuerzo del rompeolas de Levante y que en su día no lejano ha de formar parte del terraplén del muelle adosado al mismo. Con estos cuatro gánguiles, combinados en algunas ocasiones y para cier-

tos sitios, con las lanchas y barcazas, hemos podido hacer frente a todos estos servicios, poseyendo siempre elementos auxiliares del tren de limpia y medios de transporte de los otros productos de la ciudad, habiendo logrado formar el citado macizo de refuerzo en toda la extensión del rompeolas desde su origen hasta el espigón.

En la actualidad han desaparecido ya la mayor parte de estas necesidades; solo queda en realidad la del dragado, y como tenemos los referidos cuatro gánguiles en perfecto estado de conservación, después de una reparación cuidadosa en todos ellos efectuada con cargo al presupuesto anual vigente, entendemos que puede desistirse de un modo definitivo de llevar a la práctica el proyecto de que tratamos; tanto más, cuanto que, después del tiempo transcurrido desde su aprobación, sería preciso modificar los precios y presupuesto para ajustarlos a los que hoy rigen, y aún así no sería muy difícil que dejase de haber postores en el acto de la subasta.

Obras complementarias en el edificio de la Aduana en este puerto :-:

En virtud de una orden telegráfica de la Dirección General de Obras Públicas de 4 de diciembre de 1924, y a tenor de lo dispuesto en el Real decreto de 13 de septiembre anterior, esta Dirección, mediante un programa de necesidades y servicios redactado por la propia Administración de la Aduana y prévias varias conferencias con la misma y visitas sobre el terreno, formuló, sin pérdida de tiempo y con fecha 24 de enero de 1925, el proyecto de las obras complementarias en el edificio destinado en este puerto a los servicios de las Aduanas, con un presupuesto por administración de pesetas 89,798'25, y sobre la base de ejecutar las obras por este sistema, según se justificaba plenamente en la Memoria. Remitido a la Junta en 9 de febrero siguiente, fué pasado por ésta a la Jefatura de Obras Públicas y elevado a la aprobación Superior, formulando las debidas observaciones a la Dirección General a tenor de lo consignado en el referido Real decreto; después y prévios los trámites reglamentarios, se dictó acerca del mismo la R. O. de 18 de noviembre del propio año pasado por la que se dispuso la aprobación del proyecto, pero que debían llevarse a cabo las obras por contrata a menos que se demostrase que la economía, en caso de ejecutarse por administración, sería realmente superior al 20 por ciento, y además, que se demorase la ejecución de las obras hasta que la Junta del Puerto dispusiese de la cantidad necesaria para atender cumplidamente al gasto que debía efectuarse.

Según tales condiciones, esperaremos ocasión oportuna para realizarlas.

Presupuesto para la adquisición de un grupo de dos calderas para la Sección 3.ª del Dique flotante y deponente :-:

A causa del contínuo y activo servicio que han tenido las Secciones del Dique flotante y deponente desde el año 1902, en que empezó la explotación de este aparato con tres de aquellas para la limpia y reparación de los buques, ha sido menester, desde hace unos años, que se procediese a la reparación periódica de las mismas en todos sus elementos componentes: gran costado con sus pontonas, flotadores, paralelógramos de unión, maquinaria, etc., aparte, dichas reparaciones, de la conservación corriente que se ha venido practicando en aquellos elementos.

Pero los generadores de vapor, por el trabajo especial que tienen que desarrollar, son los elementos que más sufren en este servicio, y por tal motivo, ha sido preciso tener con ellos un cuidado más eficaz para llegar hasta ahora, que representa un plazo de 24 años, superior en mucho a la vida normal de tales generadores.

Tal como se hallaban hace poco, era de suma necesidad y conveniencia que los fuéramos cambiando, y por lo tanto, después de ralizar las reparaciones generales de las Secciones, tuvimos la idea de adquirir un grupo de ellos para poder hacer el cambio sin causar grandes perjuicios a la explotación del aparato, y así hacer luego la reparación aparte en los demás grupos. A tal efecto, en 26 de septiembre del año pasado, se presentó el oportuno presupuesto a la Superioridad, para la adquisición y montaje de un grupo de calderas en la 3.ª Sección, que era la que estaba en peores condiciones, justificando debidamente en la Memoria la necesidad de las mismas y cuantía de su presupuesto, de importe 61,800 pesetas por administración.

El Centro Superior, por R. O. de 7 de noviembre, aprobó solo el crédito de 50,000 pesetas para adquirir por gestión directa las calderas, mediante concurso particular entre las principales casas constructoras, reservándose sancionar más adelante el resto de la cantidad, o sean 11,800 pesetas, para el transporte, montaje y colocación definitiva. Obtenido dicho crédito, esta Dirección acudió a varios talleres de fabricación importantes para que hicieran ofertas con los datos que se les enviaron, y de las varias proposiciones presentadas al concurso particular, nos decidimos, en 12 de enero del presente año, por la que formuló la "Unión Naval de Levante" S. A., a la que se ha adjudicado la construcción del grupo de dos calderas puestas a bordo en este puerto y en un plazo de seis meses, por la suma de 46,000'00 pesetas.

Más adelante, con fecha 15 de abril y en espera de que las calderas nos serían suministradas dentro del tiempo marcado, redactamos los oportunos documentos para solicitar el crédito adicional de 11,800 pesetas para los trabajos de transporte y montaje de las calderas dentro del presupuesto primitivo elevado al Centro Superior; pero por oficio de 27 de mayo siguiente, la Jefatura de Obras Públicas lo devolvió a la Junta, indicando que seguramente podrían llevarse a cabo los trabajos referidos, con cargo al sobrante de la cantidad aprobada, y al presupuesto anual de conservación y explotación del Dique, como así lo haremos seguramente en ocasión oportuna.

Presupuesto para la adquisición del material necesario para los servicios de la Estación Sanitaria en este puerto :-: : :

En virtud de lo consignado en los RR. DD. de 25 de febrero y de 27 de octubre de 1924 relativos a los servicios de las Estaciones Sanitarias en los puertos y aclaratorio el segundo del primero; en cumplimiento de lo dispuesto en la orden telegráfica de la Dirección General de Obras Públicas de 7 de noviembre del pasado año 1925; prévia petición justificada de la Dirección de Sanidad exterior en este puerto en 20 del propio mes y por acuerdo de la Junta, esta Dirección formuló, con fecha del día 21 siguiente, el oportuno presupuesto para adquirir por administración varios aparatos destinados al servicio de la Estación Sanitaria con un importe de 10,790'22 pesetas. Elevado, prévios los oportunos y reglamentarios trámites, a la aprobación Superior, lo fué por R. O. de 19 de enero último, consignando solo, sin duda por error material, la cantidad de 10,276'40 pesetas que es la del presupuesto de ejecución material.

Efectuadas por la Dirección de Sanidad las debidas gestiones, se adquirieron los aparatos, presentando luego las cuentas oportunas que se incluyeron en el siguiente mes de febrero y que, según puede verse en la relación anual correspondiente, importan la referida cantidad de 10,276'40 pesetas.

Más adelante, con [illegible] de abril y en espera de que las radiotelegrafías serían suministradas dentro de determinado término, redactamos los oportunos documentos para solicitar el crédito necesario de [illegible] pesetas para los trabajos de tratamiento [illegible] dentro de dicho presupuesto primitivo [illegible] pues [illegible] de 27 de marzo de [illegible] quiere [illegible] la [illegible] de dar aviso a la Junta [illegible] que [illegible] nuevos [illegible] a cada los trabajos referidos con cargo a [illegible] de la cantidad sobrada y al presupuesto anual de construcción y conservación del Dique, como así lo hacemos [illegible] ción oportuna.

Presupuesto para la adquisición del material necesario para los servicios de la Estación Sanitaria en este puerto :-: :

[illegible] de [illegible] de 25 de [illegible] de 27 de [illegible] en la [illegible] Sanitaria [illegible] lo dispuesto en la orden [illegible] de la Dirección General de Obras Públicas de 7 de noviembre del pasado año 1925, por la [illegible] de la Dirección de Sanidad [illegible] en este puerto en un día próximo [illegible] Dirección [illegible] fecha del día 27 [illegible] la administración varios [illegible] con un importe de [illegible] pesetas [illegible] sanitarios [illegible] a la [illegible] de enero último [illegible] 70 [illegible] que es la [illegible] necesaria.

[illegible] por la [illegible] de sanidad las dotadas gestiones de adquisición [illegible] que se [illegible] de [illegible] que sería [illegible] en la relación [illegible] de 10 [illegible] pesetas.

Relación de las obras nuevas ejecutadas por el sistema de administración, por contrata o por concurso, y de las cantidades que mensualmente, durante el 2.° trimestre de 1924 y los dos años económicos de 1924-25 y 1925-26, 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 2.° TRIMESTRE DE 1924

DESIGNACIÓN DE LAS OBRAS	ABRIL		MAYO		JUNIO		TOTAL GASTADO — Pesetas	OBSERVACIONES
	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.								
(3.er grupo del 2.° período).	6,860'44	16,682'16	7,130'13	22,107'96	6,720'74	13,472'72	72,974'15	Siguen las obras.
(4.° grupo del 2.° período).	6,846'63	16,612'89	8,285'25	11,247'04	7,681'00	10,364'43	61,037'24	" " "
(5.° grupo del 2.° período).	9,129'00	14,163'84	8,462'68	13,194'96	7,745'67	11,222'48	63,918'63	" " "
POR CONTRATA								
Edificio para la Comandancia de Marina.	15,622'66		—		—		15,622'66	Falta sólo abonar el saldo que resulte de la liquidación.
Obras complementarias para la distribución de la zona de servicio del muelle de Barcelona.—Cuatro tinglados del lado Sudoeste.	80,262'52		88,946'15		86,451'94		255,660'61	Continúan las obras.

OBRAS DEL PUERTO DE BARCELONA

RELACION DE LAS CANTIDADES GASTADAS MENSUALMENTE EN LA EJECUCIÓN DE LAS OBRAS NUEVAS DURANTE EL AÑO ECONÓMICO 1924 - 25

DESIGNACIÓN DE LAS OBRAS	JULIO		AGOSTO		SEPTIEMBRE		OCTUBRE		NOVIEMBRE		DICIEMBRE		ENERO		FEBRERO		MARZO		ABRIL		MAYO		JUNIO		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.																										
(3.er grupo del 2.° período).	7,559'99	15,298'26	7,268'17	16,022'60	6,905'75	11,104'84	7,490'89	11,026'64	13,454'37	16,102'08	19,071'31	16,081'66	5,993'68	9,018'13	4,492'75	2,088'50	3,102'50	1,771'80	3,504'13	2,964'00	4,029'88	—	1,192'00	359'00	105,902'93	Continúan las obras.
(4.° grupo del 2.° período).	8,757'25	9,425'52	8,084'00	18,069'16	8,069'43	19,733'15	8,551'25	13,679'82	6,757'25	8,145'08	6,904'67	13,686'12	982'50	5,334'00	2,301'51	2,400'00	1,795'50	2,937'62	2,360'88	3,597'78	1,528'50	6,753'00	3,010'26	1,775'23	164,639'50	Terminadas las obras en 30 de junio 1925 con un sobrante de 167'64 pts.
(5.° grupo del 2.° período).	12,862'62	15,762'48	14,284'52	14,895'00	14,442'86	21,123'26	14,609'87	14,051'00	6,710'81	5,418'00	3,561'43	7,109'95	1,156'50	6,005'00	3,106'63	—	1,709'50	165'65	828'63	36'00	1,289'00	367'68	2,058'63	1,603'85	163,158'87	Terminadas las obras en 30 de junio 1925 con un sobrante de 545'29 pts.
Faro para el nuevo morro del dique del Este.													2,519'19	3,763'42	1,639'25	1,205'26	1,690'68	1,446'60	1,870'31	1,322'90	1,793'88	910'80	866'00	325'90	19,355'19	Siguen las obras.
Reforma y ampliación del muelle de San Beltrán, incluso pavimentos y desagües . .	1,635'50	2,610'32	3,183'38	3,284'37	4,548'38	14,636'24	4,508'88	5,188'66	4,348'89	11,762'30	5,068'76	5,398'63	14,248'13	13,869'22	11,363'63	40,098'41	16,638'78	30,957'30	17,415'94	25,472'74	15,477'25	38,548'13	2,018'50	15,653'94	307,932'33	Siguen las obras.
Instalación de la calefacción en el edificio para Comandancia de Marina													—	3,495'00	692'00	8,579'84	—	—	944'50	1,210'00	—	—	—	—	14,921'34	Se acaban las obras en abril de 1925, quedando un remanente de 13'66 pesetas.
Defensa de los terrenos en la playa de la Mar Vieja (3.ª etapa constructiva). . . .																	858'50	1,238'90	756'00	36'00	—	—	—	36'05	2,925'45	Se reanudarán las obras en el próximo ejercicio.
POR CONTRATA																										
Ampliación del número de naves en los cobertizos de la 1.ª alineación del muelle de España.											1,189'36														1,189'36	Es el saldo de la liquidación practicada.
Obras complementarias para la distribución de la zona de servicio del muelle de Barcelona.—Cuatro tinglados del lado Sudoeste.	22,690'61		45,431'24		35,807'44		170,634'58		99,848'30		40,362'06		110,675'92		53,102'85		36,089'12		—		—		—		614,642'12	Falta sólo abonar el saldo de la liquidación.
Obras complementarias para la distribución de la zona de servicio del muelle de Barcelona.—(Edificios para Inspección de Muelles y Sanidad Marítima)																					11,329'47		7,692'07		19,021'54	Siguen las obras.

OBRAS DEL PUERTO DE BARCELONA

RELACIÓN DE LAS CANTIDADES GASTADAS MENSUALMENTE EN LA EJECUCIÓN DE LAS OBRAS NUEVAS DURANTE EL AÑO ECONÓMICO 1925-26

DESIGNACIÓN DE LAS OBRAS	JULIO		AGOSTO		SEPTIEMBRE		OCTUBRE		NOVIEMBRE		DICIEMBRE		ENERO		FEBRERO		MARZO		ABRIL		MAYO		JUNIO		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 del dique del Este. (2.° grupo del 1.er período).															4,171'88	10,824'82	6,076'88	12,830'35	9,237'51	13,099'99	15,943'05	12,087'36	5,571'75	3,955'20	93,798'79	Terminadas las obras con un sobrante de 62'93 ptas.
(1.er grupo del 2.° período).															4,685'25	11,891'50	4,976'25	15,391'04	10,994'15	20,835'70	18,834'63	22,940'00	6,195'76	10,431'45	127,175'73	Terminadas las obras con un sobrante de 11'64 ptas.
(2.° grupo del 2.° período).																							3,915'75	237'10	4,152'85	Terminadas las obras con un sobrante de 206'42 ptas.
(3.er grupo del 2.° período).	1,618'51	—	985'06	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	2,603'57	A fines de agosto se dan por terminadas las obras con un remanente de 92'23 pesetas.
Faro para el nuevo morro del dique del Este.	1,104'50	82'26	1,153'50	—	1,340'50	92'50	1,109'38	90'00	1,016'00	2,834'10	1,111'00	2,082'96	966'25	446'20	898'00	935'74	1,123'38	1,719'49	2,515'61	2,234'05	1,882'25	45'00	576'75	211'05	25,570'47	En curso de ejecución, falta sólo la colocación del aparato del faro con todos sus accesorios.
Reforma y ampliación del muelle de San Beltrán, incluso pavimentos y desagües . .	30,875'22	43,308'54	31,978'03	59,805'34	31,472'44	35,905'94	37,588'74	55,940'44	34,542'70	36,178'99	36,097'07	39,825'83	30,762'23	34,152'21	20,999'74	27,942'11	22,382'12	16,657'13	15,923'05	9,040'44	3,951'17	25,141'39	17,589'14	25,409'92	723,469'93	Continúan las obras con gran actividad.
Obras complementarias para la distribución del muelle de Barcelona.—Derribo de los 4 pequeños tinglados y otras obras. . . .	—	—	—	—	—	—	—	—	1,800'50	—	1,989'68	105'15	1,901'75	—	1,711'13	60'00	—	—	—	—	1,383'50	60'00	1,833'25	149'30	10,994'26	Siguen las obras.
Obras complementarias para la distribución de la zona de servicio del muelle de España.	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	7,110'27	12,574'54	4,134'00	4,399'38	2,084'90	69,174'94	8,329'63	22,597'05	130,404'71	Siguen las obras con toda la actividad posible.
Defensa de los terrenos de la playa de la Mar Vieja.—(2.ª etapa constructiva). . . .	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	630'75	2,166'25	1,607'50	3,285'00	454'25	—	—	—	—	—	—	—	8,143'75	Terminadas las obras de esta 2.ª etapa con un sobrante de 14'95 pesetas.
Defensa de los terrenos de la playa de la Mar Vieja.—(3.ª etapa constructiva). . . .	—	—	—	—	—	—	1,580'25	1,115'00	1,875'50	2,400'00	—	95'90	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	7,066'65	Estas obras de la 3.ª etapa, se reanudarán en el próximo ejercicio.
Derribo de los almacenes del muelle Nuevo.	—	—	—	—	1,452'00	47'70	545'00	45'00	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	2,089'70	Estas obras de derribo se han dado por ultimadas.
Adquisición del material necesario para los servicios de la Estación Sanitaria de este puerto																10,276'40									10,276'40	
POR CONTRATA																										
Edificio para la Comandancia de Marina. .							—		5,796'93																5,796'93	Es el saldo de la liquidación.
Obras complementarias para la distribución de la zona de servicio del muelle de Barcelona.—(4 tinglados del lado Sudoeste) . .																										Sólo falta abonar el saldo de la liquidación.
Obras complementarias para la distribución de la zona de servicio del muelle de Barcelona.—(Edificios para Inspección de muelles y Dirección de Sanidad marítima). . .	24,810'89		8,219'12		13,212'44		20,779'44		2,854'44		9,292'15		20,771'88		27,383'35		15,712'66		—		13,372'59		—		156,408'96	Falta también abonar el saldo que resulte de la liquidación.
																									1,307,952'70	

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

Cumpliendo las disposiciones vigentes y con el fin 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 retribuídos existentes en este puerto, redacta esta Dirección, todos los años en época oportuna, el correspondiente estudio llamado presupuesto de conservación y explotación del puerto, que se somete a la aprobación Superior.

Cuando tales estudios se formulaban hace algún tiempo, 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, remitiéndolo luego ésta, debidamente informado, al Centro Superior en los primeros días de noviembre, a fin de que éste pudiera dictar la resolución definitiva antes de acabar el año.

Más adelante, cuando se dispuso por la Ley de Hacienda de 14 de agosto de 1919 y la R. O. complementaria de 31 de diciembre siguiente, junto con la R. O. de Fomento de 13 de enero del 1920, que quedaban prorrogados los Presupuestos Generales del Estado hasta 31 de marzo de 1920 y que lo mismo debía hacerse para los Presupuestos económicos de las Juntas de Puertos, estableciendo que en lo sucesivo debían comprender desde 1.° de abril a 31 de marzo, por haberse instaurado el año económico dentro de este plazo, en virtud de la Ley de presupuestos de 31 de diciembre de 1918, tuvo que cambiarse la fecha de redacción del referido presupuesto anual de conservación y explotación, retrasándola hasta mediados de diciembre para que pudiese pasar por los trámites correspondientes y ser con tiempo aprobado antes de empezar el ejercicio.

Pero por R. D. de 7 de marzo de 1924, acordado por el Directorio Militar a primeros de mes y publicado en la *Gaceta* del día 8, ratificado por orden de la Dirección General de Obras Públicas de 29 siguiente, se dispuso la prórroga de los presupuestos generales por otro trimestre, ordenando al propio tiempo que el año económico debía empezar, desde entonces, en 1.° de julio para acabar en 30 de junio.

En virtud de esta prórroga de los presupuestos del año económico de 1923-1924 para el 2.° trimestre de 1924, hasta 30 de junio, el de conservación y explotación de este puerto resultó así aprobado en dos partidas que eran la cuarta parte de las ya sancionadas, o sea: una para la conservación de las obras; de 610,994'80 pesetas, y otra para la explotación de los servicios, de 226,679'83 pesetas, y en total, de pesetas 837,674'63, y como de la relación correspondiente a los gastos anuales efectuados, insertada más adelante, se deduce que la cantidad total empleada durante dicho 2.° trimestre, fué de 756,216'90, se obtuvo una importante economía.

Además, por orden de la Dirección General de Obras Públicas de 13 de diciembre del propio año 1924, publicada en la Gaceta del 16 siguiente, se dispuso que las Juntas de Puertos debían enviar los Presupuestos y Planes económicos anuales, dentro del mes de abril, para que pudieran ser aprobados antes de empezar el ejercicio, siendo menester para ello, que esta Dirección tuviese redactados los estudios correspondientes antes de acabar el mes de febrero o a principios de marzo, para ser pasados a la Junta y luego a la Jefatura de Obras Públicas con el tiempo suficiente para su informe y remisión al Centro Superior.

Formulado el estudio para el año económico de 1924-1925, primero de los dos completos que se comprenden en esta Memoria, en 30 de octubre de 1923, que se redactó para servir desde 1.° de abril de 1924 a 30 de marzo de 1925 y que luego se aplicó desde 1.° de julio de 1924 a 30 de junio de 1925, fué sancionado en todos sus extremos, junto con el Plan anual, por R. O. de 12 de junio de 1924 en dos partidas: una para la conservación de las obras y elementos, de importe 2.505,674'60 pesetas, y otra para la explotación de los servicios, que ascendía a 919,233'38 pesetas, y en total, la cifra de 3.424,907'98 pesetas, que era exactamente la misma presentada por esta Dirección a la Superior aprobación, y como del estado correspondiente a los gastos mensuales, que luego se acompaña, se deduce que la cantidad total empleada durante dicho año económico en las obras y servicios, por los dos conceptos de personal y materiales, fué sólo de pesetas 3.108,806'74, resulta que obtuvimos la notable economía de 316,101'24 pesetas, que es casi de un diez por ciento.

Por otra parte, según R. O. de 3 de septiembre del mismo 1924 y en virtud del presupuesto redactado con fecha 28 de junio anterior, se aprobó la cantidad de 19,979'22 pesetas para los gastos efectuados por la Junta, en jornales extraordinarios y adquisición de elementos y materiales para los trabajos relativos a la velada marítima celebrada en este puerto el 13 de junio anterior, en honor de SS. MM. los Reyes de Italia, en su visita a esta ciudad, debiéndose considerar dicha cantidad como adicional al presupuesto vigente para la conservación y explotación del puerto.

Presentado el otro presupuesto de conservación y explotación para el año económico de 1925-1926 con fecha 21 de febrero de 1925, fué tam-

bién sancionado en todas sus partes, junto con el Plan anual, por R. O. de 10 de junio siguiente, y en las dos partidas: una para la conservación, de 2.609,229'47 pesetas, y otra para la explotación, que era de 905,848'59, sumando entre las dos la cantidad de pesetas 3.515,078'05, que era la misma del presupuesto elevado a la aprobación Superior; y puesto que de la relación correspondiente a los gastos mensuales efectuados, se desprende que el total empleado durante éste último año económico en las obras y servicios comerciales y por los dos conceptos de jornales y materiales, fué de 3.314,749'75 pesetas, resultando un sobrante de 200,328'30 pesetas, cantidad que es también bastante elevada, y que demuestra, claramente, los cuidados y atenciones que se dedican a este presupuesto, que es muy complejo y difícil de combinar por la diversidad de trabajos y servicios que comprende, y que se han llevado a cabo venciendo en muchos casos múltiples dificultades.

Además, debemos mencionar que en 26 de septiembre de 1925 y según hemos consignado en páginas anteriores, se presentó a la aprobación Superior un presupuesto de importe 61,800 pesetas, como adicional al vigente de conservación y explotación, para la adquisición, transporte, montaje y colocación definitiva de dos calderas en la Sección 3.ª del Dique flotante y deponente, resolviéndose, por R. O. de 7 de noviembre, aprobar solamente la adquisición de las mismas por su valor de 50,000 pesetas, dejar la cantidad restante para ser sancionada más adelante cuando fuera menester, y sin consignar que las referidas 50,000 pesetas fuera como partida adicional al presupuesto de conservación.

Asimismo, con fecha 16 de octubre del propio año pasado 1925, se elevó a la aprobación Superior, el correspondiente presupuesto para la reparación de los desperfectos producidos en el depósito-almacén de boyas del Estado existente en este puerto, por el temporal de agua y viento ocurrido en 10 de septiembre anterior, de importe 2,102'88 pesetas, y por orden de la Dirección General de Obras Públicas de 25 de noviembre siguiente, se aprobó dicho presupuesto mediante la condición, indicada por nosotros, de que los trabajos de reparación se efectuaran dentro del presupuesto de conservación corriente del plan anual aprobado.

Por último, por R. O. de 22 de diciembre de 1925, se autorizó a la Junta para la concesión de una gratificación como auxilio extraordinario al personal dependiente de la misma, mediante la presentación de los créditos necesarios; el del personal obrero, que importaba la cifra de 70,477'00 pesetas, se consideró como adicional al presupuesto vigente para la conservación y explotación, y se presentó en cuentas del propio diciembre.

Expuesto cuanto antecede, y consignadas ya en las 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 para no dar demasiada extensión a esta Memoria, los trabajos llevados a cabo, durante el período comprendido entre 1.° de abril de 1924 a 30 del pasado junio, 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 sus 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 anual para la conservación de las obras y explotación de los elementos en este puerto, comprende la llamada conservación ordinaria de las obras y el servicio y policía de los muelles; está dividida en cuatro 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.

Durante el período de un trimestre y dos años completos, que abarca esta Memoria, desde 1.° de abril de 1924 al 30 de junio último, se han llevado a cabo de un modo completo y sin la menor interrupción, todos los servicios que se han indicado, sucediendo lo propio con los trabajos que hemos realizado en nuestros talleres, pues en todos ellos no se ha parado un sólo día laborable.

Como ya se mencionó en las Memorias anteriores, dichos talleres son: el de cerrajería, ajustaje, calderería y forja para la construcción y reparación de los elementos metálicos; el de carpintería en sus distintos ramos, la llamada ordinaria o de taller, la de armar y la de ribera; el de pintura; el de las construcciones y arreglo del material eléctrico, y el de lampistería. Todos ellos revisten hoy suma importancia y en particular los dos primeros, practicándose en los mismos no sólo los trabajos inherentes a 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; sólo con la relación de los trabajos de cierta importancia llevados a cabo en cada uno de ellos llenaríamos, sin duda, algunas páginas de esta Memoria; por esto, aparte de dar cuenta somera de dichos trabajos en cada uno de los servicios y obras que analizamos, llamaremos aquí solamente la atención acerca de los que han sido indispensables para habilitar y construir los

SECCIÓN DEL TALLER DE CARPINTERÍA EN BLANCO

SECCIÓN DEL TALLER DE CARPINTERÍA DE ARMAR Y DE RIBERA

CONSTRUCCIÓN DE VARIOS ELEMENTOS METÁLICOS EN EL TALLER DE CALDERERÍA Y FORJA

medios y elementos necesarios para la reparación de las averías en el rompeolas de Levante y de los que han sido precisos para conservar debidamente en buen estado las secciones del Dique flotante. Ambas reparaciones, en las que hemos pasado algunos años y que pueden darse casi por ultimadas, han sido en extremo difíciles, sobre todo por no haber podido apenas recabar el concurso de las grandes casas constructoras de esta ciudad, y tener que limitarnos a nuestro personal y a los útiles y elementos de que disponíamos.

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

El capítulo 2.° de la misma Sección 1.ª del presupuesto, trata de la conservación ordinaria de las obras y elementos del puerto y se divide en nueve artículos, siendo el primero el relativo a la conservación de los diques, muelles y andenes.

Diques, muelles y andenes

Múltiples y de importancia son los trabajos que anualmente hay que llevar a cabo en esta clase de obras, para lograr en ellas una buena conservación, no sólo por la índole especial de alguna de ellas sino por la gran extensión que posee ya nuestro puerto y el tráfico tan activo que en el mismo tiene lugar.

Los diques y muelles, por ser los más expuestos a desperfectos y averías, bien por tener los primeros que resistir a la violencia de las marejadas, bien por atracar los buques en los paramentos de los segundos, requieren gran atención por nuestra parte. Durante el plazo de los dos años y un trimestre que analizamos, aparte de las obras de reparación efectuadas en la prolongación del dique del Este, reseñadas antes someramente y que ya pueden darse por ultimadas, se colocaron, para reforzar el talud de la escollera y como trabajo de conservación, en los meses de abril, mayo y julio de 1924, según ya hemos indicado en las primeras páginas de esta Memoria, 85 bloques nuevos de unas 27 toneladas en la parte antigua del propio rompeolas; además, en el de enero de 1925 se colocaron otros 6 bloques procedentes del levante de los muros de contorno de la puerta de la dársena del Dique flotante, en la zona de unión del antiguo rompeolas de Levante con su prolongación; y, en los meses de mayo y junio últimos se han colocado, primero, otros 65 bloques de peso variable entre 20 y 25 toneladas de la misma procedencia al pie del talud visible de la escollera a lo largo del dique antiguo y singularmente en las dos zonas de su arranque y cerca del final, y después, otros 10 bloques nuevos de 27 toneladas

en la primera de éstas. Por otra parte, en los meses de otoño pasado, se arreglaron los paramentos y banquetas del espaldón del mismo dique y del de Poniente, haciendo un recorrido general, así como también se han reparado todas las grietas y desperfectos que se han producido en los muros de muelle para que tengan buen aspecto y no pierdan las debidas condiciones de resistencia.

Como por la falta de paseos marítimos en esta ciudad, el público utiliza los diques rompeolas, sobre todo el de Levante, para gozar de las bellezas del mar libre y efectuar sus meriendas y comidas por las tardes y noches durante los meses de verano, acudiendo allí en gran afluencia, según es de ver por las fotografías que se acompañan, que de modo elocuente demuestran la preferencia del público por dicho rompeolas, esta Dirección se esmera en dotarlo de toda clase de comodidades compatibles con la resistencia que ha de poseer en las grandes marejadas y temporales.

Los andenes destinados a los peatones y para depósito accidental de mercancías, han sido objeto, asimismo, de una conservación esmerada por hallarse la mayoría de ellos inmediatos a la zona urbana; los existentes en la Plaza de Palacio y muelle del Depósito, se arreglaron de un modo completo en la primavera de 1924, y más adelante, se hizo lo propio con los de la Puerta de la Paz; el año pasado, al mismo tiempo que se repararon algunos otros afirmados del muelle de España, se prepararon también los andenes con buen cascote y recebo; aparte todos estos trabajos de los que periódicamente han de llevarse a cabo en todos los andenes para que su piso sea limpio, liso y con las debidas pendientes para el fácil desagüe.

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

Son tan variados y en número tan elevado en nuestro puerto estos elementos cuya conservación ordinaria está comprendida en el artículo 2.°, que para mantenerlos en buen estado se requieren múltiples y asíduos trabajos, pues todos ellos prestan un servicio contínuo y bastante intenso.

Los varios atracaderos existentes en los paramentos de los muelles, que en general son de madera con refuerzos metálicos y están afectos, bien, al servicio de las embarcaciones destinadas al transporte público de personas por el interior del puerto, explotado hoy por una Compañía llamada "Gaviotas S. A." que ha adquirido las antiguas "Golondrinas", bien al de otras entidades como la Dirección de Sanidad marítima exterior, el Cuerpo de Carabineros, los Prácticos del puerto, División de la Aeronáutica Naval, etc., han sido objeto, durante el período que abarcamos en esta Memoria, de un recorrido general, rascando y pintando las distintas piezas componentes de madera y metálicas, e incluso cambiando por otras nuevas las que lo necesitaban por su desgaste o avería, con el fin de mantener

VISTA DEL EXTERIOR DEL ROMPEOLAS DE LEVANTE EN LAS TARDES DE VERANO

siempre estos elementos en buen estado. Además, en abril y julio de 1924, se construyeron dos pequeños embarcaderos en la zona del ángulo interior de la prolongación del dique del Este con su espigón, para el servicio de pasajeros desde la Puerta de la Paz hacia el rompeolas; en junio del año siguiente 1925, y para el mismo servicio público, se ampliaron un poco dichos atracaderos y se colocaron otros dos de más importancia al final del muelle de Levante cerca del arranque de la referida prolongación del dique del Este; de esta suerte, el público puede acudir a diferentes sitios del rompeolas para gozar de las bellezas del mar libre.

Las defensas, colocadas en los paramentos de los muros de muelle para evitar averías en éstos y en los buques al atracar, han sido también objeto de contínuos y grandes cuidados por nuestra parte, a fin de que siempre puedan prestar los buenos y especiales servicios a que están destinados. La práctica nos ha enseñado que el mejor tipo de defensas son las colgantes por medio de cadenas unidas a unos flejes metálicos sujetos a la sillería de coronación del muro de muelle; están compuestas de varias piezas de madera convenientemente ensambladas y tienen más o menos espesor según la altura de los muelles y los retallos o salientes de los bloques de cimentación, a fin de que, en todos los casos, queden debidamente protegidos los buques y los muelles; sobre esta base, no debemos preocuparnos más que en ir colocando defensas en los pocos paramentos de los muelles de atraque que todavía no las tienen, y en sustituir por otras nuevas o arregladas, las que se vayan averiando o inutilizando. En el curso del período que se comprende en esta Memoria, después de aprovechar todos los elementos posibles, se han puesto 10 defensas reparadas y 30 nuevas en los distintos muelles de Baleares, Barceloneta, España, Barcelona, Poniente y de Costa; existiendo actualmente en los diversos muelles unas 160 defensas corrientes fijas o móviles y otras 10 en forma de rollizo, y tenemos preparadas otras cinco para ser colocadas en breve en algunos puntos donde son indispensables.

Los medios para amarrar los buques a los muelles son variados y también en gran número en este puerto, requiriendo asimismo, una conservación muy asídua, que se practica mediante trabajos periódicos, llevados a cabo por lo general en los dos primeros meses de cada año, para rascar, picar y pintar todos los bolardos, norays y argollas destinadas a este objeto. Recientemente en junio último, aprovechando parte del personal de marinería disponible, se ha formado una pequeña brigada para dedicarla a estos trabajos en los medios de amarre de los muelles de la zona de Levante, y en julio se ha seguido para algunos de los del lado de Poniente. En el curso de los dos años anteriores, además de haber repuesto, en mayo de 1924, el bolardo del frente del muelle de Barcelona cuya cabeza rompió el trasatlántico "Principe di Udine" al salir del puerto el 17 de abril anterior, hemos tenido que lamentar la rotura de otro bolardo del para-

mento Nordeste del muelle de Poniente por el vapor "Luchana", al desatracar el 25 de diciembre del propio año.

Las básculas para el pesado de los vehículos que transportan mercancías y aun de estas mismas, como son aparatos de índole especial y que prestan servicios públicos delicados, han de ser siempre objeto de una conservación muy esmerada; en la Memoria anterior ya detallamos las características de estas básculas, su número y potencia y el sitio donde estaban colocadas en los muelles de nuestro puerto; nos bastará indicar ahora que en el período de los dos ejercicios anteriores, los trabajos de conservación dedicados a estos elementos, aparte de los repasos periódicos efectuados en todas sus partes componentes y de la comprobación oficial que llevan a cabo anualmente los Ingenieros industriales afectos a esta Sección por parte del Estado, han sido los siguientes: en los meses de julio y agosto de 1924 se cambiaron las placas de fundición de la plataforma y se repararon algunas piezas de las básculas grandes números 6 y 9 para pesos de vehículos ordinarios y autocamiones hasta 20,000 kilogramos, instaladas en los muelles de San Beltrán y del Depósito, respectivamente; en junio de 1925 se sustituyó, la báscula número 10 del muelle del Rebajo, de 8,000 kilogramos de potencia, por otra de mayor capacidad y de 20,000 kilogramos; en febrero de este año se arreglaron por completo la báscula ordinaria número 4 del muelle de Poniente y la de pesado de vagones instalada en el muelle de Atarazanas, y finalmente, en los meses de mayo y junio últimos, se ha cambiado de emplazamiento la báscula número 7 del origen del muelle de Barcelona para ponerla en armonía con la nueva distribución de toda aquella zona, sustituyendo además la antigua caseta por otra nueva de fábrica y haciendo un repaso general en la plataforma y mecanismos del aparato.

Para terminar el análisis de los trabajos de conservación de los elementos incluídos en este artículo, indicaremos que las diversas casetas situadas en puntos especiales de los muelles y destinadas al personal de carabineros, vigilantes administrativos, guardamuelles, etc., y a otros servicios de vigilancia, conservación y explotación, cuyas casetas son en gran número y de distinta clase y tamaño, han sido objeto asimismo de asíduos cuidados durante los dos años últimos, no sólo para que presten el debido servicio al personal, sino para que siempre tengan el buen aspecto que se requiere en sitios tan concurridos por el público. Las brigadas de albañilería, carpintería y pintura de estas obras y las demás si son menester, se dedican periódicamente a practicar un recorrido general en estas casetas, aparte de la reparación inmediata de los desperfectos que en ellas tienen lugar.

Grúas de los diversos sistemas

Reseñadas en las Memorias anteriores, las grúas existentes en este puerto para el servicio del comercio, en las operaciones de carga y alijo de los buques y embarcaciones auxiliares y para los trabajos de estas obras, tanto en las de nueva construcción como en las de conservación, nos limitaremos en la presente a indicar que, por ser estos aparatos en nuestro puerto en número bastante grande, de muy diversa clase y potencia y que prestan distintos servicios por lo general, es preciso no descuidarlos un momento, aplicando a los mismos un entretenimiento contínuo a fin de que presten la debida utilidad; pero a fin de no dar demasiada extensión a éste apartado, mencionaremos sólo los trabajos más importantes llevados a cabo en la conservación de estos elementos, en el curso del plazo a que se contrae esta Memoria.

En los primeros meses del año pasado y del presente, se hizo un repaso general en las grúas de mano, cambiando las plataformas y plumas de madera que estaban averiadas, reparando cuidadosamente las partes metálicas y pintando, con material apropiado, los distintos elementos. Lo mismo se hizo con las grúas eléctricas, que requieren mucho cuidado por el activo servicio que prestan; en todas se ha practicado un repaso contínuo de la maquinaria y el rascado, picado y pintado de los armazones metálicos cuando ha sido menester; pero además han sido objeto, durante el último ejercicio, ocho de ellas, las de números 1, 4, 5, 6, 7, 9, 10 y 13, de una reparación más importante, cambiando las ruedas y carriles de rodadura, cojinetes, etc., es decir, todos los elementos que habían sufrido mucho desgaste durante los varios años que funcionan, habiendo realizado estos trabajos de un modo periódico, de dos en dos grúas, para no causar grandes molestias y perjuicios al Comercio que las utiliza diariamente; abrigando el propósito de llevar a cabo los mismos trabajos de reparación en las ocho restantes, durante los primeros meses del ejercicio presente.

Las grúas hidráulicas, a pesar del servicio limitado que ahora tienen, también han sido objeto, las que funcionan, de una conservación esmerada; las restantes se han depositado en el muelle de Cataluña para su reparación y transformación el día en que pueda ser un hecho la nueva instalación en el de España. Lo propio hemos hecho en las de vapor, dedicadas por lo general a los trabajos de nueva construcción; aprovechando las épocas y días de relativa calma, las brigadas de ajustadores, caldereros, carpinteros, pintores y de marinería, se dedican a llevar a cabo los distintos trabajos inherentes a una buena conservación en todos estos aparatos para que siempre se hallen dispuestos a prestar servicio; trabajos que se hallan comprendidos en el artículo 3.° del capítulo 2.° de la Sección 1.ª del presupuesto anual.

Edificios, tinglados, kioscos, casetas, etc.

Como ya hemos consignado en anteriores Memorias, son en nuestro puerto estas construcciones en número tan elevado y algunas de ellas de tanta importancia, que sólo para mantenerlas en regular estado de conservación, es preciso disponer constantemente de varias brigadas en los distintos ramos de albañilería, carpintería, cerrajería, lampistería, pintura, electricidad, etc., y emplear también, gran cantidad de materiales y elementos de todas clases; y como la mayoría de ellas, por el servicio activo y penoso que prestan y por su proximidad al mar, sufren fatalmente grandes deterioros, es indispensable, además, practicar en las mismas, de un modo periódico, serias reparaciones por no ser suficientes los trabajos ordinarios de conservación que están comprendidos en el artículo 4.° del capítulo 2.° de la Sección 1.ª del presupuesto anual correspondiente, que vamos analizando.

Verdad es que actualmente, y merced a los esfuerzos realizados en los últimos años por esta Dirección, posee la Junta talleres apropiados, con personal apto y máquinas útiles para llevar a cabo estos trabajos, pero lo es también que hemos de prestar mucha atención y tener sumo cuidado en distribuirlos de modo conveniente para satisfacer, como es debido, todas las necesidades que se sienten en las múltiples y variadas construcciones que están a nuestro cargo. No mencionaremos éstas en detalle, ni haremos una relación completa de los trabajos efectuados durante el plazo que se abarca en esta Memoria, porque la mayoría de ellas son ya conocidas del Centro Superior y haríamos interminable este escrito. Indicaremos solamente que en los años 1924 y 1925, se fueron cerrando las naves del cobertizo de la 1.ª alineación del muelle de España, con muretes de fábrica de ladrillo y mamparas de madera, se pintaron después en debidas condiciones todos estos elementos, dando a los trabajos de albañilería, carpintería y pintura, la actividad compatible con otros más urgentes e indispensables; casi simultáneamente con éstos, se llevaron a cabo los de pavimentación de todo el piso interior del cobertizo con adoquinado en las partes destinadas al tránsito de los vehículos, y con hormigón y chapa de cemento portland, en las zonas afectas al depósito de mercancías, quedando a completa satisfacción de la Dirección de Sanidad y del Comercio marítimo y dando por terminados todos estos trabajos a fin del año pasado 1925; en los últimos meses del año 1924 y hasta el de septiembre de 1925, y procurando molestar lo menos posible al Comercio, se construyó también el pavimento de cemento en las zonas de depósito de mercancías de los cuatro tinglados nuevos del lado Sudoeste del muelle de Barcelona; asimismo se empezaron en julio de 1925, las casetas adosadas a los testeros de dichos tinglados para el servicio del personal de las brigadas de

carga y alijo, guardamuelles, vigilantes, carabineros, etc., y para los kioscos de bebidas, retretes y urinarios, acabándose todas estas pequeñas construcciones en el pasado mes de junio.

Al propio tiempo que estos trabajos de relativa importancia, se practicaron también los corrientes de un repaso general de los tinglados y edificios, incluso en las cubiertas, que se efectúa todos los años; en el 2.° trimestre de 1924 se terminó el arreglo del taller de carpintería, dejándolo en muy buenas condiciones para los distintos ramos de carpintería de taller y de ribera; en el año 1925, se derribaron y volvieron a construir las azoteas de los dos pabellones del lado Norte del tinglado núm. 2 del muelle de Bosch y Alsina, que estaban en muy mal estado por la fuerte oxidación de las viguetas del techo, etc. Finalmente, en el último semestre, se han arreglado los desconchados de los zócalos de los tinglados del muelle de España, y reforzado con ángulos metálicos los cantos de las puertas para evitar el deterioro que producen los vehículos; se han reparado los edificios levantados en los muelles de la dársena del Dique flotante; se han construído unas casetas de fábrica en los andenes de los careneros del propio Dique flotante, para el albergue provisional de la marinería de algunos buques del Estado sometidos a reparación, y para tener en buenas condiciones de depósito los artefactos, útiles y herramientas afectos al servicio de carenado; se ha construído nuevamente el cobertizo almacén para nuestros botes y lanchas en reparación, situado en la zona del ángulo Sur de los mismos careneros, que fué derribado por el violento temporal de agua y viento que tuvo lugar en 10 de septiembre del año pasado, habiendo hecho también anteriormente un arreglo completo del edificio para depósito de boyas del Estado que sufrió serios desperfectos, sobre todo en su cubierta, por el mismo temporal; se ha empezado la construcción de un pequeño pabellón para el depósito de nuestras boyas, en sitio adecuado de los andenes de la propia dársena de carenado, etc.

Los kioscos para la venta de comidas y bebidas, instalados en los muelles dentro de la zona marítima del puerto, están alquilados a particulares mediante subasta, y exceptuando los que se han construído ulteriormente en los testeros de los nuevos tinglados del muelle de Barcelona, junto con las casetas de que hemos dado cuenta en líneas anteriores, los demás se han llevado a cabo en estos últimos años por los arrendatarios bajo la inspección de esta Dirección, la que les obliga también a que, periódicamente, realicen los diversos trabajos inherentes a la buena conservación de los referidos kioscos y de sus dependencias anejas. Como obras más importantes debemos mencionar que, a mediados del año pasado, se cambió de emplazamiento y se arregló por completo uno de los kioscos del muelle de España, y durante el primer semestre del presente, se han trasladado y variado también, en armonía con la reforma hecha en la distribución de los muelles, el kiosco del muelle del Depósito, los dos del muelle Nuevo y

otro del muelle de España, dejándolos, por los interesados, en perfectas condiciones para el servicio que han de prestar a los obreros y al público en general que circula por los muelles.

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

En los artículos siguientes 5.°, 6.° y 7.° del mismo capítulo 2.° de la Sección 1.ª, está comprendida la conservación de estas tres vías para el tránsito, de los jardines y de los andenes y paseos de los muelles para los peatones.

No hay duda alguna que en un puerto como el nuestro que abarca actualmente tanta extensión, los trabajos que han de llevarse a cabo para mantener en buen estado de conservación no sólo las zonas destinadas al depósito de las mercancías, sino las vías y calles por donde se desarrolla el tráfico corriente y ferroviario, han de ser contínuos y de gran importancia, sin que ello nos releve de tener que practicar, en muchas ocasiones y en algunas zonas más castigadas, verdaderos trabajos de reparación. A tal objeto, hemos ido formando buenas brigadas de personal apto para estas faenas, y empleando los materiales y elementos a propósito, se van obteniendo en estos últimos años los buenos resultados apetecidos.

Como ya hemos indicado repetidas veces en otras Memorias, esta Dirección abriga el propósito de ir pavimentando con adoquines o con firmes especiales sancionados por la práctica, todas las calles afectas al pesado y activo tráfico, dejando sólo con firme de macadan, algunas zonas destinadas al depósito de las mercancías; sin embargo, como en los muelles que no están por completo urbanizados quedan todavía bastantes superficies con el firme ordinario de piedra partida, nos vemos precisados a ejercer una conservación asídua para mantenerlas en buen estado, empleando la brigada de peones camineros, piedra dura machacada al tamaño corriente y recebo, y haciendo uso del cilindro apisonador en la mayoría de las zonas; esto se ha llevado a cabo durante el período que analizamos, en los muelles de España, Nuevo, de Levante, de Poniente y del Contradique, para las calzadas destinadas al tránsito de los vehículos. Lo propio se ha venido haciendo en las grandes extensiones afectas al depósito de las mercancías en algunos de los muelles citados, y en la parte alta del de San Beltrán, donde se levantaba la antigua estación del ferrocarril de Villanueva, así como también en los andenes y paseos para peatones; hemos procurado conservar bien las primeras, empleando la piedra y recebo necesarios, y las segundas, utilizando el cascote y recebo que era menester, después de clasificar todos estos materiales según que el sitio donde debían colocarse, estuviese sometido a un tráfico más o menos pesado.

Como trabajos más importantes de afirmado realizados en el curso de los dos años económicos últimos y el 2.° trimestre del 1924, debemos mencionar el arreglo practicado durante dicho trimestre en la extensa explanada de la referida parte alta del muelle de San Beltrán, y más adelante, en la zona del arranque del muelle de España; durante el año pasado, en la zona central del muelle Nuevo y en la del frente del de Poniente, y en el semestre último se ha reparado cuidadosamente la zona central de la 2.ª alineación del muelle de España.

Respecto de los andenes, se hizo en el 2.° semestre del año 1924, una seria reparación en los de la Plaza de Palacio y del muelle del Depósito, y en los primeros meses del año pasado y del presente, se han arreglado los de la Puerta de la Paz y de la zona del frente de los Almacenes Generales de Comercio en el muelle del Depósito.

Los jardines y arbolado que por lo general son difíciles de mantener en buen estado en los puertos y más en los de activo tráfico, por los deterioros inevitables del aire del mar y de la circulación terrestre, han sido siempre, en el nuestro, objeto de los necesarios cuidados especiales, no sólo adoptando las plantas apropiadas y practicando los debidos trabajos en su época, sino sustituyendo dichas plantas y los arbustos y árboles que lo han requerido porque estaban en malas condiciones.

Las calles y zonas adoquinadas existentes en el puerto, cuya superficie alcanza hoy una gran extensión, son atendidas todas en general, pero con preferencia las que son más castigadas por el tránsito; a éstas se dedica de contínuo parte de la brigada a fin de mantenerlas en buen estado de entretenimiento, a parte de las reparaciones que nos vemos obligados a realizar periódicamente. Estos trabajos de conservación del empedrado de las calles y zonas de depósito, requieren sumo cuidado, si se quiere conseguir los buenos resultados que se desean; como no siempre es posible obtener piedra excelente por su dureza, compacidad y resistencia en buenas condiciones de economía, se procura colocar la mejor en las calles de mayor y más pesado tráfico, y la de clase más inferior, pero aceptable, en las otras zonas de menor circulación; al propio tiempo, y como medida de economía, se emplea el material usado, que ya no sirve para las vías de tráfico intenso, en las otras zonas de escaso movimiento o en las afectas al depósito de mercancías.

Entre los trabajos de mayor importancia llevados a cabo durante el tiempo a que se contrae esta Memoria, debemos mencionar los siguientes: en el 2.° trimestre de 1924 se terminó el pavimento adoquinado de la zona del frente de los Almacenes Generales de Comercio, empezado en marzo anterior; se construyeron dos pasos con piedra usada para el depósito prévio y carga del carbón en vagones, en los terrenos de la antigua estación de San Beltrán; se practicó un recorrido general en la calzada adosada al paseo de Colón en los muelles de Atarazanas y de Bosch y Alsina,

y el levante y arreglo de casi toda la zona del frente del muelle de las Baleares. Durante el 2.º semestre de 1924 o primero del año económico de 1924-1925, se arregló toda la faja del borde del propio muelle de las Baleares frente al tinglado de la Compañía Trasatlántica; se reparó por completo la zona también del borde de los muelles de la Barceloneta y del Rebajo; se construyó parte de las calzadas interiores del cobertizo de la 1.ª alineación del muelle de España, y se hizo un recorrido general en la parte lindante del borde del muelle de Barcelona. En los primeros meses de 1925 continuaron los trabajos para el adoquinado de las fajas interiores del referido cobertizo, de las calles transversales de los aludidos tinglados del muelle de Barcelona y del piso para la carga de vagones en San Beltrán, continuando los primeros en el resto del año a medida que el Comercio iba desalojando los espacios ocupados por las mercancías, terminando con un repaso general en las zonas del borde del propio muelle de España; en el mes de enero del semestre último, primero de 1926, se ha levantado y modificado en sus rasantes toda la zona del arranque del muelle de Barcelona y la del muelle de España en confrontación con el de Bosch y Alsina, y se ha practicado un recorrido en la calzada inmediata al paseo de Colón en este último muelle.

En cuanto a las vías férreas, según ya hemos expuesto en Memorias anteriores, forman hoy una red muy extensa en este puerto que se desarrolla por varios de los muelles y está enlazada con dos de las grandes estaciones de la Compañía de Madrid a Zaragoza y a Alicante. Además, actualmente, se trabaja con bastante actividad en la instalación de las vías férreas de entrada y componentes de la estación de la Compañía General de los ferrocarriles Catalanes, por parte de la misma, en la zona Sudoeste del puerto, desarrollándose de momento aquellas por la prolongación del muelle de Costa y en parte de la zona del Contradique; y por nuestra parte llevamos a cabo, por administración, la instalación de las vías en el muelle de España, enlazándolas debidamente con las del de Bosch y Alsina y del Depósito con arreglo al proyecto aprobado por el Centro Superior; de suerte que dentro de poco, si se logra también realizar la instalación de las del muelle de Barcelona, la referida red ferroviaria revestirá todavía mucha mayor importancia.

En dicha red son dos los tipos de vía existentes, el de carril Vignole con traviesas de madera y el de carril de ranura con cimiento de hormigón y tirantes metálicos; ambos tienen sus elementos componentes y accesorios adecuados; el primero se usa como vía corriente en las zonas no afectas al tránsito ordinario y el segundo, en todas las partes donde han de circular los vehículos por encima; salvo el ser de coste más o menos elevado, hoy día se encuentran dichos elementos componentes bastante más fácilmente que años atrás y por ello hemos podido efectuar la sustitución en algunas partes de la red. Por la índole especial de su tráfico y de los

elementos que la componen, es indispensable no descuidar un momento su conservación, y a tal objeto, han de trabajar de continuo las dos brigadas afectas a este servicio: una para las operaciones corrientes de arreglo de las vías, esto es, para su entretenimiento, reparaciones y construcciones, y otra para la limpia de carriles, cambios de vía, plataformas giratorias, etc.

Por no alargar demasiado esta Memoria, haremos sólo una ligera reseña de los trabajos más importantes que se han practicado para la conservación de la red de vías férreas dentro del período que en ella se comprende, aparte de los continuos y variados que requiere la activa explotación que en las mismas tiene lugar. En el 2.º trimestre de 1924, se terminó el arreglo completo de las vías de la zona del muelle del Depósito frente de los Almacenes Generales de Comercio; se cambiaron los carriles de la vía general en la parte del mismo muelle y del de Bosch y Alsina cerca de la casa de Maquinas; se hizo lo propio en la zona del muelle de Atarazanas y en el arranque del de Barcelona levantando algo las rasantes y cambiando la plataforma giratoria, y se quitó la vía y plaça giratoria del frente del muelle de las Baleares. En el segundo semestre del año 1924, se practicó un repaso general en las vías generales de la parte alta del muelle de San Beltrán y en las de los muelles de Atarazanas y de la Barceloneta; se nivelaron y arreglaron las del borde del de Baleares frente al tinglado de la Compañía Trasatlántica, las del muelle de la Barceloneta en toda su extensión y se sustituyó un cambio de vía en el del Rebajo. En el año 1925 se llevó a cabo un recorrido en las del muelle de Bosch y Alsina, tanto en las de la zona de tierra como en las del borde del muelle; se repararon las generales de Atarazanas y de San Beltrán, y más adelante las de la Barceloneta y del Rebajo. En el presente año 1926 se han levantado las restantes de las vías generales de la parte de los muelles de Atarazanas y de San Beltrán para ponerlas en armonía con la altura del nuevo muelle en construcción; después se arreglaron las del Rebajo y de Pescadores y la del muelle de Bosch y Alsina en el arranque del de España, para preparar los enlaces de las nuevas vías que han de establecerse en este último.

Material flotante

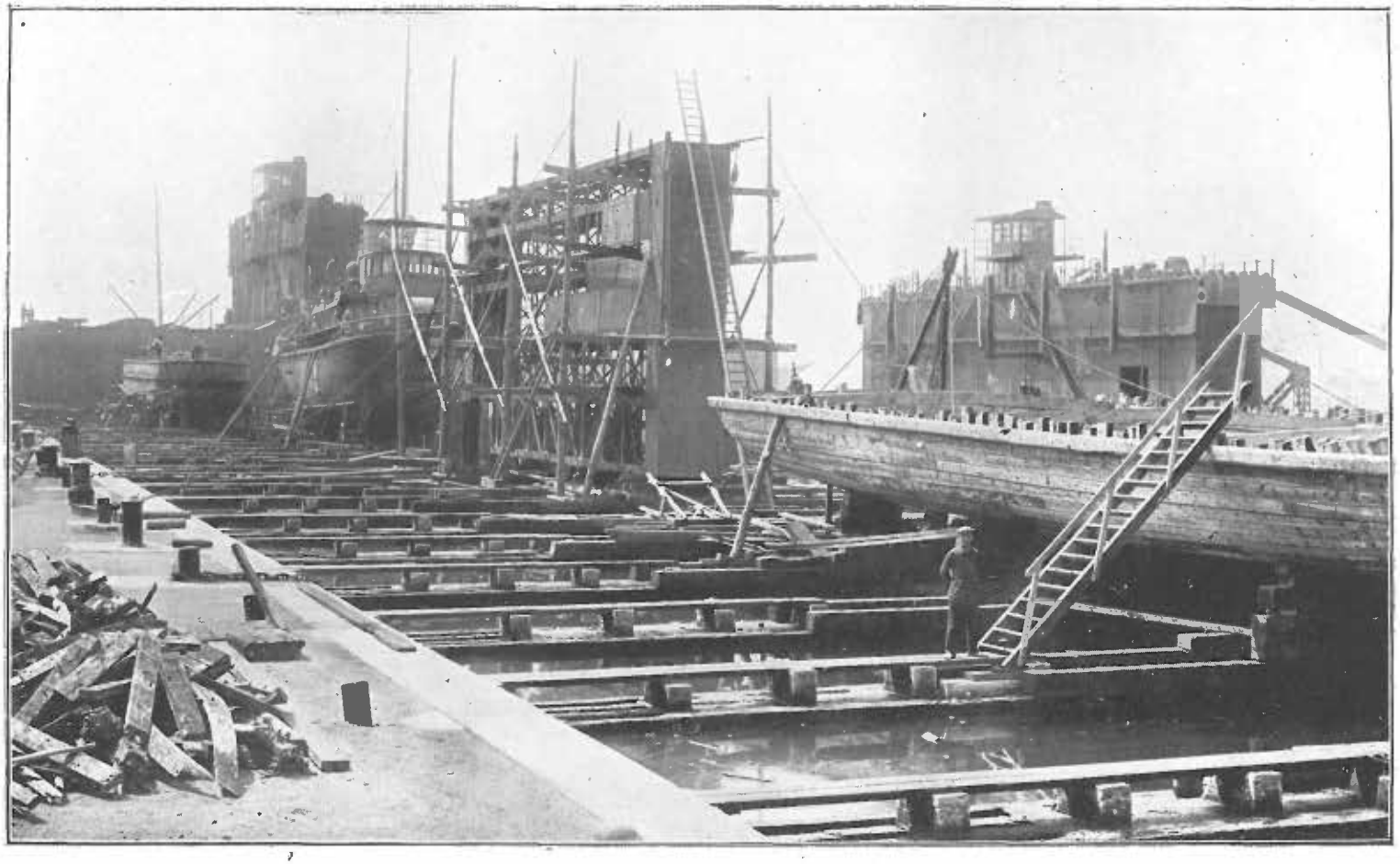
Grandes y pequeñas embarcaciones

Múltiples, de índole variada y algunos de ellos de gran importancia han sido los trabajos llevados a cabo para la conservación, durante el plazo que se comprende en esta Memoria, del material flotante que posee la Junta y que se halla a cargo de esta Dirección, para dedicarlo a la ejecución de las obras de nueva construcción, a los trabajos de conservación y a la explotación de los servicios comerciales; dicho material, entre las

grandes y pequeñas embarcaciones, constituye una numerosa y variada flota, que hay que mantener siempre en buen estado, si se quiere que los elementos presten debidamente los servicios a que están destinados.

Al principiar el período a que nos referimos, en abril de 1924, aparte del material flotante pequeño sin importancia, teníamos el barco bomba "Besós" sobre el Dique, para limpiar fondos; la cábria "Teresa" de 60 toneladas y la sección 2.ª del Dique flotante en careneros, ultimando en la primera su reforma completa, y continuando en la segunda la reparación que se venía efectuando, y por último, el remolcador "Ligera" en el cobertizo del muelle de Cataluña. Además de todo este material, cuyos trabajos de reparación se fueron acabando, en el curso del año 1924 y según ya se indicaba en la Memoria anterior al relacionar estas operaciones, se practicó una seria reparación en el casco y elementos componentes de la draga de rosario que entró en Dique y pasó a careneros en 14 de abril, y un repaso en los gánguiles metálicos afectos al tren de dragado; se hizo lo propio en el barco bomba "Llobregat", para recorrer cuidadosamente todo el casco y cambiar algunas planchas de su parte baja, ajustando además toda la maquinaria. También nos dedicamos al vapor "Setantí" para arreglar el timón, la caldera y el condensador y repasar la maquinaria; se terminaron los trabajos en el remolcador "Ligera", que se puso a flote en 7 de agosto, después de modificar por completo y reforzar el casco, para hacer luego el montaje de la maquinaria, que antes se repasó y ajustó por completo en el taller; después se practicaron pruebas en 24 y 26 de noviembre, y con la ultimación de algunos detalles, empezó a prestar servicio en 18 de diciembre. Se llevó a cabo un recorrido general en el casco y cubierta de las barcazas grandes números 4, 5 y 6 cambiando algunas piezas; se puso un forro provisional de cemento a la embarcación "Rosas" esperando mejor ocasión para repararla; se hizo también un recorrido general en las lanchas de cubierta plana para transporte de materiales números 5 y 6, en la número 4 llamada de gaviete; en las de números 2, 7, 1 y 3 por este órden y en el barco algibe, continuando estos trabajos en los primeros meses del año 1925, y aparte de todos ellos, se llevaron a cabo otros muchos para reparar pequeñas embarcaciones auxiliares y pontones flotantes de la dársena de carenado.

En el año 1925, mientras se arreglaban las lanchas de transporte de materiales ya indicadas, se construyó otra para la brigada de buzo con dos botes auxiliares; después y en el curso del primer semestre se practicaron trabajos de reforma completa de la puerta de entrada a la dársena del Dique; de reparación en la cábria de 80 toneladas, cambiando algunas planchas del casco y repasando la maquinaria; en el barco bomba "Besós" para arreglar toda la zona del casco donde están las calderas y carboneras y ajustar la maquinaria; en el vapor "Setantí"; en el barco bomba "Llobregat" y en el gánguil metálico núm. 1, construyendo al propio tiem-



REPARACIÓN, EN LOS CARENEROS DEL DIQUE FLOTANTE Y DEPONENTE, DE VARIOS ELEMENTOS Y EMBARCACIONES DE LA JUNTA

po otra lancha para el buzo con su bote auxiliar. Durante el segundo semestre se continuaron los trabajos en la referida puerta, y se repasaron los cascos y maquinaria del algibe "Neptuno", de la cábria de 80 toneladas, del barco bomba "Llobregat", del vapor "Setantí", del barco bomba "Besós", del remolcador "Ligera", de la cábria de 60 toneladas "Teresa" y del gánguil núm. 3; aparte todo ello de la reparación de varios puentes flotantes y de la construcción de otros tres nuevos y de dos lanchas más para las brigadas de buzo, que se pusieron a flote en 16 de enero de 1926; así como también de la reparación completa de la lancha de transporte de materiales llamada "Tritón", que se sometió a una reforma completa con tanques y válvulas para el vertimiento de los materiales colocados sobre su cubierta. Fué tal la actividad desplegada en la conservación y reparaciones de todo este material flotante, que hubo ocasiones en que todos los careneros del lado de Levante de la dársena de carenado estaban ocupados con embarcaciones flotantes de estas obras, conforme dan clara idea las fotografías que acompañamos. Además, en 6 de octubre de 1925, subió en Dique y pasó a careneros el casco de la antigua cábria "Dolores" que debía transformarse en barcaza, y acto seguido se empezaron los trabajos para ello dando a los mismos la actividad compatible con los otros muchos que teníamos pendientes y de más urgencia.

En el curso del último semestre, o sea, el primero del año corriente 1926, se han hecho trabajos de reparación por dos veces en el vapor remolcador "Setantí", en el barco bomba "Llobregat" en otras dos ocasiones; se han continuado los trabajos del gánguil núm. 3, dejándolo como nuevo, que se acabaron a fines de febrero; en el algibe remolcador "Neptuno" y en el barco bomba "Besós", siendo sólo de notar como de relativa importancia la última efectuada en el vapor "Setantí", que dejó de prestar servicio en 3 de mayo para limpiar y arreglar la caldera, reparar el eje y hacer un recorrido en el casco y maquinaria, dejándolo listo el 11 siguiente para prestar servicio, si bien tuvo éste que suspenderse el día 17 siguiente a causa de una anormalidad que se notaba en el émbolo del cilindro de baja presión, en vista de lo cual se desmontó este elemento y se hizo una pequeña reparación que quedó terminada el día 22; y asimismo la de la lancha de transporte "Tritón" que se acabó por completo a mediados de mayo; según veremos más adelante, como también se consignarán varios datos referentes a las demás embarcaciones reparadas, en otros apartados de esta Memoria, al hacer una ligera reseña de las embarcaciones de propiedad de la Junta que han utilizado el Dique flotante y el Varadero o se han depositado sobre algún muelle para su limpia o reparación.

Al acabar el pasado año económico, en 30 de junio último, quedaban todavía sujetas a reparación, el casco de la cábria "Dolores" que se transformaba para ser utilizado como barcaza y que continuaba en la parte Norte de los careneros de Levante; el gran costado y pontonas de la Sec-

ción 4.ª del Dique, que estaba también en el lado Norte, pero de los careneros de Poniente; los flotadores de dicha sección que estaban, uno de ellos, en estos últimos careneros y los otros dos sobre el muelle de Cataluña; se construía en terrenos de este muelle una nueva embarcación para sustituír la lancha de transporte "Rosas", aprovechando a ser posible algunos de los elementos; pudiendo afirmar que, a pesar del activo servicio a que se somete todo este material flotante de propiedad de la Junta, se encuentra en bastante buen estado merced a los contínuos trabajos que periódicamente practicamos en todos los elementos que los componen.

Boyas de situación y amarre.

Repetidas veces hemos expuesto en Memorias anteriores el número, clase, dimensiones y servicios que prestan las boyas de situación y amarre existentes en nuestro puerto, indicando, asimismo, la conveniencia de su inspección y reparación periódica a fin de mantener en buen estado de conservación todos sus elementos componentes, cuyos trabajos van comprendidos en el último artículo del capítulo 2.° de la misma Sección 1.ª del presupuesto anual. En la presente sólo consignaremos que para lograr tal objeto, en los meses de octubre y noviembre de los años 1924 y 1925 y aprovechando los días en que otros trabajos más urgentes y del Comercio permitían el uso de las cábrias, se practicó el cambio de todas las boyas, procediéndose, acto seguido, a la limpia y reparación total de las levantadas para tenerlas dispuestas para otra substitución; siendo de advertir que durante los dos últimos años económicos han sido muy pocas y de escasa importancia las averías que en ellas se han producido, limitándose al desplazamiento de alguna, rotura del grillete de amarre, etc., desperfectos todos ellos que se han corregido sin pérdida de tiempo.

Conservación del fondo del puerto

El capítulo 3.° de la Sección 1.ª del presupuesto anual llamado de conservación y explotación, comprende todos los trabajos para la conservación del fondo del puerto y la de los elementos flotantes que componen el tren de limpia.

Según hemos consignado repetidas veces, dichos elementos han sido, hasta fines del pasado ejercicio y en todo el curso del período que abarca esta Memoria: la draga de rosario; cuatro gánguiles, tres de ellos con casco metálico y otro de madera; varias embarcaciones auxiliares; el vapor remolcador "Setantí" y el barco algibe.

Como también se indicaba en las anteriores Memorias, el fondo del puerto en la canal de entrada y en las distintas dársenas, tanto las interio-

res como las más próximas a la boca, está bastante bien y se mantiene uniforme, salvo en contados puntos de difícil acceso en que hay pequeños bajos fondos que apenas presentan dificultad al atraque de los buques, siendo en general la profundidad media en las dársenas de 9 metros y la mínima de 8 cerca de los paramentos de los muelles.

Por tales razones, las operaciones de dragado dedicadas a 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, y emplear el resto del tiempo, en que el tren ha estado disponible, a la construcción de la zanja para la cimentación del muro del muelle de San Beltrán cuyas obras llevamos a cabo por administración.

En los principios del plazo que comprendemos en esta Memoria, esto es, en abril de 1924 y según ya se consignaba en la anterior, teníamos la draga en reparación, pues era preciso llevar a cabo la limpia de fondos que no se había hecho en el curso de dos años y un recorrido general en su casco y maquinaria. En efecto, desde primeros del propio mes, se comenzaron los trabajos para desmontar la escalera y dejar la draga en condiciones para subir en el Dique flotante, lo que se efectuó en el siguiente día 14, pasando a careneros para la más fácil reparación que consistió, además, de un repaso general y ajuste de la maquinaria, en cambiar varias planchas del fondo y costados del casco, y bastantes piezas de refuerzo del mismo; arreglar las canales, escala y otros elementos; repasar el castillete; cambiar cangilones, pernos y bracetes, etc., quedando el casco casi nuevo. Terminados estos trabajos, bajó la draga en 3 de octubre, y a flote se realizaron los de montaje de la escala, arreglo de las cámaras y detalles de la cubierta y otros, quedando lista para prestar servicio en 21 del propio octubre, y pasando al día siguiente a la zona de arranque de los muelles de Barcelona y de San Beltrán, en donde de antiguo existía un bajo fondo y desde hacía algún tiempo se había puesto el vertedero de tierras a los gánguiles para el refuerzo interior del rompeolas de Levante, y cuya zona habíamos tenido ya que limpiar un poco con la cábria y cuchara para poder fondear los gánguiles, en los meses anteriores de abril, junio y agosto, porque, a causa del contínuo vertimiento de tierras desde los vehículos y a pesar de las precauciones tomadas para que no cayeran en el agua, se iba produciendo un montículo. En dicho lugar estuvo el tren de dragado desde el 22 de octubre hasta el 14 de noviembre dejando el fondo a 8 y 9 metros después de extraer unos 3,200 metros cúbicos, y pasando en seguida a formar la zanja de cimentación del nuevo muro del muelle de San Beltrán, en la zona del origen cerca del muelle de Barcelona, en donde se sacaron unos 700 metros cúbicos en el refino de la explanación, separando con mucho cuidado y tomando las debidas precauciones a fin de no descalzar los muros próximos; allí permaneció hasta el día primero de diciembre en que se trasladó el tren a la zanja general del

nuevo muro, para dragar el fondo hasta la cota de 11'00 metros, trabajando hasta el día 5 de enero de 1925 en que se tuvo que parar unos pocos días para limpiar varios tubos de la caldera y hacer pequeñas reparaciones en la maquinaria, reanudándose en seguida los trabajos de dragado en la extensión lineal necesaria y dando a la zanja de cimentación la anchura y la profundidad convenientes para la formación del macizo de escollera del basamento del muro de bloques; allí permaneció hasta el día 7 de abril después de extraer 10,150 metros cúbicos, pasando al día siguiente todo el tren a la zona de entrada a la dársena Nacional entre el muelle de Barcelona y el frente del de España, a fin de quitar un pequeño bajo fondo que se había notado días atrás, en el 2 del propio mes, al pasar un buque con unos 25 pies de calado. Una vez situada la draga, se tuvieron que tomar bastantes precauciones en los trabajos, no sólo para no molestar la circulación de los buques, sino para realizar labor útil por ser un bajo fondo muy antiguo y de piso duro; allí estuvo hasta el 2 de mayo extrayendo solo unos 800 metros cúbicos y dejando el fondo a unos 8'50 metros, y al día 4 siguiente se transportó el tren otra vez, a la zanja del muro del muelle de San Beltrán, para refinar una parte de la explanación en su origen y dejarla a la profundidad necesaria, dragando unos 700 metros hasta el día 22 del propio mes, en que, después de unos pequeños trabajos de arreglo de los elementos de la draga, pasó ésta otra vez, por unos pocos días, a la canal de entrada de la dársena Nacional para acabar de quitar el bajo fondo, lo que se logró a fin de mes.

Como de momento no podíamos llevar el tren, por existir algunos buques fondeados, a la faja inmediata al paramento Nordeste del muelle de Barcelona en su zona central, donde se notaron también unos bajos fondos, se trasladó a la otra canal de entrada a las dársenas interiores entre los frentes de los muelles de Barcelona y de Cataluña, pero en las proximidades del muelle occidental de la dársena de carenado, a fin de dejar toda aquella zona, en donde hacen la maniobra los grúas trasatlánticos al tener que atracar en el frente de la Estación Marítima, a la cota de unos 9 y medio metros. En aquél sitio permaneció el tren hasta el 2 de agosto, extrayendo unos 5,200 metros cúbicos, para pasar en seguida a la referida zona inmediata al paramento Nordeste del muelle de Barcelona, en donde, con pequeños paros a fin de dejar sitio libre para el fondeo de los buques, se fué dragando hasta el 6 de octubre en que hubo que suspender los trabajos por una avería en la escala, después de excavar unos 8,000 metros cúbicos. Como el piso era bastante duro, a pesar de las precauciones que se iban tomando, se rompió la horquilla de sujeción del volteador inferior de la escala, y entre la sustitución de esta pieza especial y la reparación de otros detalles, se pasó hasta el 29 del propio mes en que se reanudó el dragado hasta el 9 de noviembre, excavando otros 750 metros cúbicos y dejando de momento el fondo en toda aquella zona a la cota mínima de

8 metros y medio. En el propio día 9 pasó el tren al testero del muelle de Cataluña donde quedaba un pequeño montículo que era preciso quitar, trabajando allí hasta el 24 del mismo mes, después de extraer otros 800 metros cúbicos, y pasando al día siguiente a la dársena de San Beltrán en la zona inmediata al nuevo muro de muelle en donde no había la cota conveniente. En esta zona permaneció el tren dragando hasta el 29 de enero de este año, después de dejar una buena parte de la misma a la profundidad de 9 y medio metros y sacando unos 4,000 metros cúbicos de arena fina que pasaron, lo mismo que los otros productos buenos extraídos con anterioridad, al relleno del nuevo muelle.

Al final de enero se trasladó el tren a la zona del ángulo de los muelles de Levante y de cerramiento de la dársena de carenado, a fin de limpiar no sólo toda la faja frente de la boca de entrada del lado Este, sino la parte del rincón o ángulo de los dos muelles donde había pequeños bajos fondos, y además para que fuese posible levantar, primero, los bloques de cimentación de los muros de apoyo de la antigua puerta corredera que se ha sustituído por otra flotante y cuyos bloques en sus hiladas inferiores estaban algo enterrados en dichos bajos fondos, y más adelante, los otros bloques que se colocaron provisionalmente para cerrar la boca, en donde se había de colocar la nueva puerta. En esta zona se pasó el tren hasta el día 10 de junio último, operando con mucha lentitud porque así lo requería el trabajo especial de refino del fondo, y porque fué preciso ir extrayendo todos los bloques; de todos modos, se aprovechó el tiempo para hacer durante las épocas de paro, un recorrido en todos los gánguiles y en la misma draga, repasando el casco y la maquinaria, rascando y pintando las superficies que lo requerían y cambiando muchos elementos del rosario, hasta dejarla así como a los demás elementos del tren de limpia, en buenas condiciones de funcionamiento.

En 11 de junio pasó otra vez el tren a la zona de la dársena de San Beltrán frente del nuevo muro de muelle para continuar los trabajos emprendidos en los meses de diciembre y enero últimos, dragando hasta la cota mínima de 10 metros, al objeto de dejar toda aquella parte de la dársena en perfectas condiciones para el fondeo de los buques, obteniendo hasta fin de mes la cantidad de 1,100 metros cúbicos.

Por lo expuesto, es fácil de apreciar que durante los dos últimos años económicos y el 2.° trimestre de 1924, que es el plazo que se contrae en esta Memoria, las operaciones de dragado para la conservación del fondo del puerto, y para la construcción de obras nuevas, en la formación de la zanja de cimentación de los muros de muelle, han sido sumamente variados, aún sin obtener grandes volúmenes por haber tenido que operar en algunos sitios poco accesibles. Se comprenderá también fácilmente que simultaneando con todas estas operaciones de dragado, durante el citado plazo, tanto a la draga como a los demás elementos del tren, se han apli-

cado los necesarios trabajos para su conservación; habiendo tenido, por lo general, de los cuatro gánguiles, dos en servicio y los otros en reparación o de repuesto. De dichos trabajos daremos también somera cuenta más adelante al tratar de la limpia y carenado de las embarcaciones de propiedad de la Junta.

Al final del ejercicio, en 30 de junio pasado, quedaba el tren dispuesto, una vez repasado el fondo de la dársena de San Beltrán, para emprender, cuando sea posible, a fin de no molestar la circulación y fondeadero de los buques, otros trabajos de dragado en las pocas zonas en que no hay el fondo suficiente, siendo una de ellas la del ángulo de los muelles de Bosch y Alsina y de España frente del primero, y otras, las adosadas a los muros de los muelles de Barcelona y Poniente en la referida dársena, para armonizar aquellas zonas con el calado del nuevo muelle; conviniendo además limpiar la parte donde estaba el antiguo placer de los grandes cajones bloques de hormigón de basamento del rompeolas, para poder levantar algunos bloques de 80 toneladas que allí se colocaron.

Como complemento a todo cuanto hemos consignado referente a la conservación del fondo del puerto, acompañamos a continuación un estado de los trabajos efectuados por el tren de limpia en el curso del período que abarca esta Memoria.

RELACIÓN DE LOS TRABAJOS EFECTUADOS POR EL TREN DE LIMPIA DURANTE EL 2.° TRIMESTRE DE 1924 Y LOS DOS AÑOS ECONÓMICOS DE 1924-25 Y 1925-26

FECHAS	SITIOS DONDE HA DRAGADO	Volumen extraído — Metros cúbicos	OBSERVACIONES
			Desde el 1.° de abril al 21 de octubre estuvo la draga en reparación, aprovechando también esta circunstancia para arreglar los gánguiles.
Del 22 octubre al 14 noviembre 1924	Zona del ángulo de los muelles de Barcelona y San Beltrán	3,200	
Del 18 noviembre al 1.° diciembre 1924	Zona del arranque del muro del nuevo muelle de San Beltrán	700	
Del 2 diciembre 1924 al 7 de abril 1925	Zona central del muro del nuevo muelle de San Beltrán	10,150	La draga unos días del mes de enero 1925 en reparación y para limpiar las calderas. El gánguil n.° 1 estuvo en reparación desde el día 7 de abril al 5 agosto 1925.
Del 8 abril al 2 de mayo de 1925.	Canal de entrada a la dársena Nacional, entre los muelles de Barcelona y de España. . .	800	
Del 4 al 22 de mayo de 1925. .	Zona central del muro del nuevo muelle de San Beltrán	700	
Del 24 al 31 de mayo de 1925. .	Canal de entrada a la dársena Nacional. . .	200	
Del 2 de junio al 2 de agosto 1925.	Canal de entrada entre los frentes de los muelles de Barcelona y de España	5,200	El gánguil n.° 2 estuvo en reparación desde 6 agosto al 25 noviembre 1925.
Del 3 de agosto al 7 octubre 1925.	Zona inmediata al paramento Nordeste del muelle de Barcelona	8,000	
Del 30 octubre al 9 de noviembre 1925	Zona inmediata al paramento Nordeste del muelle de Barcelona	750	La draga estuvo en reparación desde el 8 al 29 octubre 1925; también se limpió y se hicieron pequeñas reparaciones en el gánguil "Pía" durante el mes de octubre.
Del 10 al 24 noviembre de 1925. .	Zona frente al testero del muelle de Cataluña.	800	El gánguil n.° 3 estuvo en reparación desde 12 noviembre 1925 al 26 febrero 1926; en diciembre se hizo un recorrido y pintura al gánguil "Pía".
Del 25 noviembre 1925 al 29 enero 1926	Zona inmediata al muro del nuevo muelle de San Beltrán	4,000	
Del 30 enero al 10 junio de 1926.	Zona del ángulo del muelle de Levante con el de cerramiento de la dársena de carenado. .	2,500	
Del 11 al 30 junio de 1926. . .	Zona inmediata al muro del nuevo muelle de San Beltrán	1,100	
	SUMA.	38,100	

Alumbrado, policía y vigilancia

Siguiendo en esta Memoria el análisis de los servicios comprendidos en el presupuesto anual de conservación y explotación del puerto, nos encontramos que el 4.º y último capítulo de la Sección 1.ª se contrae a los de alumbrado, policía y vigilancia y al de riegos e incendios en toda la zona marítima de los muelles a cargo de esta Dirección.

En diversas ocasiones hemos expuesto ya, con todo detalle, en que consiste el servicio de alumbrado; la clase y diversidad de luces que tenemos no sólo para balizar la entrada del puerto y de las dársenas interiores sino para alumbrar los muelles y las múltiples construcciones como: tinglados, edificios, etc.; cuales son los trabajos inherentes para la buena práctica del servicio y la conservación de los elementos que lo integran, y por último, la forma y el precio en que nos es suministrado el fluído eléctrico por dos de las grandes Compañías que a ello se dedican en esta ciudad.

Por tales motivos, en la presente Memoria indicaremos solamente que en el curso del plazo abarcado por la misma, este servicio de alumbrado, que consideramos entre los de carácter preferente, se ha prestado con toda regularidad; que la conservación de todos sus elementos componentes no se ha descuidado un momento para que en toda ocasión pudieran funcionar perfectamente las luces, adoptando incluso aparatos automáticos en algunos de los cuadros para mayor facilidad del servicio y la debida comprobación, y que durante dicho plazo se han llevado a cabo algunas ampliaciones y reformas para mejorar notablemente los servicios, las cuales consignaremos a continuación de un modo somero para no alargar demasiado este escrito.

En el año 1924, se arregló por completo la instalación de alumbrado en los muelles de Poniente, de Costa, y del Contradique; en el mes de febrero de 1925 se colocaron otros 7 focos en la extensa explanada de la parte alta del muelle de San Beltrán, en los terrenos de la antigua Estación de Villanueva; más adelante y prévios los trabajos necesarios que fueron de bastante importancia, en junio del propio año, se inauguró el alumbrado en todo el rompeolas de Levante incluso el morro y su espigón; en los dos meses siguientes quedaron ultimados los trabajos para la sustitución del petróleo por fluído eléctrico en el alumbrado de las luces interiores de balizamiento del puerto; en el mes de octubre se pusieron otros focos y se distribuyeron mejor los que estaban en el muelle de Levante; en febrero de este año ha quedado ultimada la instalación del alumbrado exterior e interior de los cuatro grandes tinglados del lado Sudoeste del muelle de Barcelona; en los meses de abril y mayo últimos se ha transfor-

mado y mejorado notablemente el alumbrado de los muelles del Rebajo y de Pescadores ampliándolo con varios focos, y se han puesto otros dos más en el muelle de Atarazanas para el servicio de toda la zona donde radica la Estación Marítima de las Baleares, y finalmente, en el pasado mes de junio se han empezado los trabajos para la reforma y ampliación del alumbrado del muelle de España en consonancia con la distribución realizada para la zona de servicio de dicho muelle, en lo referente a los tinglados para depósito de las mercancías y a las vías y calzadas para el tránsito de vehículos y vagones.

Además, y como ya se consignaba en la Memoria anterior, debemos advertir que, según el contrato vigente con las Compañías para el suministro de fluído eléctrico, en 30 de junio último acababa el plazo de dos años convenido; en su virtud, se acordó por la Junta del Puerto entablar, en febrero pasado, las oportunas gestiones cerca de aquellas entidades para la renovación del contrato, habiéndose conseguido, en el siguiente abril, el acuerdo de prorrogarlo por dos años más hasta 30 de junio de 1928 y en las mismas condiciones de precio que en el actual, tanto para el kilovatio de fuerza que es a 0'25 pesetas, como para el de alumbrado que es a 0'45 pesetas y siguiendo con corriente contínua, lo que no deja de tener gran importancia y ser para nosotros sumamente ventajoso, porque en todos los sectores, alejados del centro de la ciudad, las Compañías han establecido el servicio con corriente trifásica, y tal cámbio, nos obligaría a nosotros a gastos de consideración y mucho trabajo a parte de tener que suspender el servicio por algún tiempo con grandes molestias y perjuicios para el tráfico marítimo.

El servicio de alumbrado en este puerto, a pesar de la diversidad de luces y de las condiciones de las mismas, funciona hoy con toda regularidad, siendo bastante limitados los gastos para su conservación y reparación.

La vigilancia y policía de los muelles y vías diversas dentro de la zona marítima del puerto, se han llevado también a cabo durante el plazo a que nos referimos desde abril de 1924 al pasado junio inclusives, sin el menor contratiempo por el personal que se halla afecto a estos servicios, el cual, según ya se ha indicado en Memorias anteriores, se compone de los guardamuelles de día y de noche, en tres turnos de ocho horas cada uno y haciendo los últimos el papel de serenos o faroleros según los sitios; de los vigilantes administrativos que están de día durante las horas de las faenas comerciales, y de la sección de policía especial formada por individuos del Cuerpo de Seguridad y Agentes de orden público. Cada uno de estos grupos han de desempeñar las funciones que le están encomendadas, y son auxiliados, cuando es menester, por los Carabineros y personal afecto a los servicios fiscales del puerto, y además por los guardias urbanos de la ciudad en determinados sitios en donde hay gran afluencia de

público, como sucede en la Estación Marítima para la llegada y salida de los viajeros.

Lo propio ha sucedido con el servicio de limpieza de los muelles y del fondeadero, comprendido en este mismo capítulo; en el curso del mismo plazo, se ha practicado de un modo regular y contínuo por las dos brigadas de tierra y de mar, funcionando todos los elementos que lo integran, pues por su importancia e índole especial merece siempre nuestra mayor atención y se le considera como uno de los preferentes.

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 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, cuidando para ello 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; llevando a cabo, asimismo, y de modo periódico, los oportunos trabajos para el recorrido y repaso general de las bocas de riego, compuertas, llaves de paso, contadores y demás elementos especiales de la instalación, y corrigiendo, sin pérdida de tiempo, las averías que se producen por lo general en los tubos y bocas de riego.

Además de estos trabajos contínuos de conservación corriente, se han ejecutado, durante el plazo que se analiza, otros para la colocación de nuevos ramales, con objeto de ir completando la red existente y mejorar este servicio de riegos y aguada tan esencial en el puerto, que describiremos someramente. En el año 1924 se cambiaron varios tubos de la cañería general del muelle de Levante; en febrero de 1925 se completó la instalación de aguada a los hangares y construcciones de la Aeronáutica Naval en el del Contradique; se pusieron dos ramales y nuevas bocas en la red del de Bosch y Alsina; se cambiaron las tuberías y bocas de las calles entre los tinglados del lado Sudoeste del muelle de Barcelona, y se hizo la instalación completa de aguada en las construcciones y dependencias del morro del rompeolas de Levante. En marzo y abril últimos se ha completado la red del final del muelle de Poniente, poniendo un ramal en la zona del frente para la unión de las dos tuberías longitudinales y varias bocas en dicha zona para mayor facilidad de aguada a los buques; todo esto aparte de las múltiples instalaciones, algunas de cierta importancia, para dotar de agua a los pequeños edificios, casetas, fuentes, etc., emplazados dentro de la 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 sólo las reparaciones de cierta importancia que han de llevarse a cabo en los muelles, diques rompeolas, edificios, instalaciones diversas, 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 vamos a analizar ahora, eran las siguientes: limpia y pintado de las cuatro fachadas del edificio para oficinas de la Junta y de esta Dirección; arreglo y ampliación del taller de carpintería; reforma y repaso general de las vías férreas y pavimentos de la zona del muelle del Depósito frente a los Almacenes Generales de Comercio; recambio de las ruedas de giro y carriles de rodadura de 8 grúas eléctricas; reparación del pavimento y limpia de albañales en la calzada adoquinada que está adosada al Paseo de Colón; reparación de la Sección 4.ª del Dique flotante y deponente, de una de las cábrias de 25 toneladas y de dos de las grandes barcazas destinadas al transporte de los materiales pétreos de las obras o de los grandes bultos del Comercio, y finalmente, reparación de cinco lanchas de transporte de bloques y de materiales.

De estos trabajos, se han llevado a cabo todos los que se han podido dentro del plazo que abarca esta Memoria, habiendo dejado solamente, para el ejercicio en vigor, los relativos al edificio para oficinas y a la reparación de la sección 4.ª del Dique flotante; los primeros porque, como probablemente serán objeto de un destajo, esperamos para ejecutarlos ocasión oportuna, sobre todo porque no son de gran urgencia para la conservación del edificio, más bien se trata de tenerlo más limpio por cuestión de estética, y los segundos porque, según veremos más adelante, hasta hace muy pocos meses no pudo dejarse completamente lista la sección 2.ª y dispuesta para prestar servicio, y entonces fué preciso hacer algunas reparaciones en todos los elementos de la 3.ª, que se han terminado por completo, recientemente en el mes de mayo, habiéndola puesto en servicio y preparado la 4.ª para someterla a la debida reparación dentro del actual ejercicio. Además, debemos consignar como reparación de carácter extra-

ordinario al material flotante, la llevada a cabo para el arreglo y transformación de la cábria "Dolores" aprovechando parte del casco de la barcaza grande núm. 20 la efectuada en la lancha de transporte "Tritón"; la que vamos haciendo en el casco de la cábria "Dolores" para transformarla en barcaza grande de transporte, y la modificación, mejor dicho, construcción de la nueva puerta flotante para el cierre de una de las bocas de la dársena de carenado; de todas estas reparaciones damos también oportuna cuenta más adelante al tratar de la limpia y carenado de las embarcaciones de propiedad de la Junta.

Respecto de la adquisición de los elementos y materiales de carácter especial o de cierta importancia, que son indispensables para la conservación de las obras y la explotación de los servicios comerciales, y que también van incluídos en esta Sección 2.ª del presupuesto, debemos manifestar que no se ha podido cumplir todo el programa que nos proponíamos en los dos ejercicios pasados, 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 económicos últimos hemos adquirido los materiales para las nuevas defensas, las básculas de 20 toneladas de potencia y algunos otros elementos que se han podido obtener en buenas condiciones y nos eran precisos, dejando los demás y la instalación de bancos, kioscos, luces, etc., de la Estación marítima, para cuando se nos presente ocasión propicia en el actual ejercicio, singularmente porque dicha Estación funciona ya desde hace tiempo y con gran beneplácito de los viajeros, sin todos aquellos elementos definitivos, con otros provisionales adecuados a su objeto.

Explotación de los servicios públicos retribuídos

La explotación de los múltiples, variados e importantes servicios que han de prestarse en este puerto al Comercio y a la Navegación, mediante las tarifas aprobadas por la Superioridad para cada uno de ellos, constituyen la Sección 3.ª del presupuesto anual para la conservación y explotación, cuyos trabajos vamos analizando, los cuales vienen siendo objeto de atención preferente por parte de esta Dirección desde hace muchos años, no sólo por los grandes beneficios que se dispensan al tráfico marítimo, sino porque dicha explotación resulta una fuente de ingresos de bastante consideración para la Junta, que compensa, con creces, los elevados gastos que los servicios ocasionan.

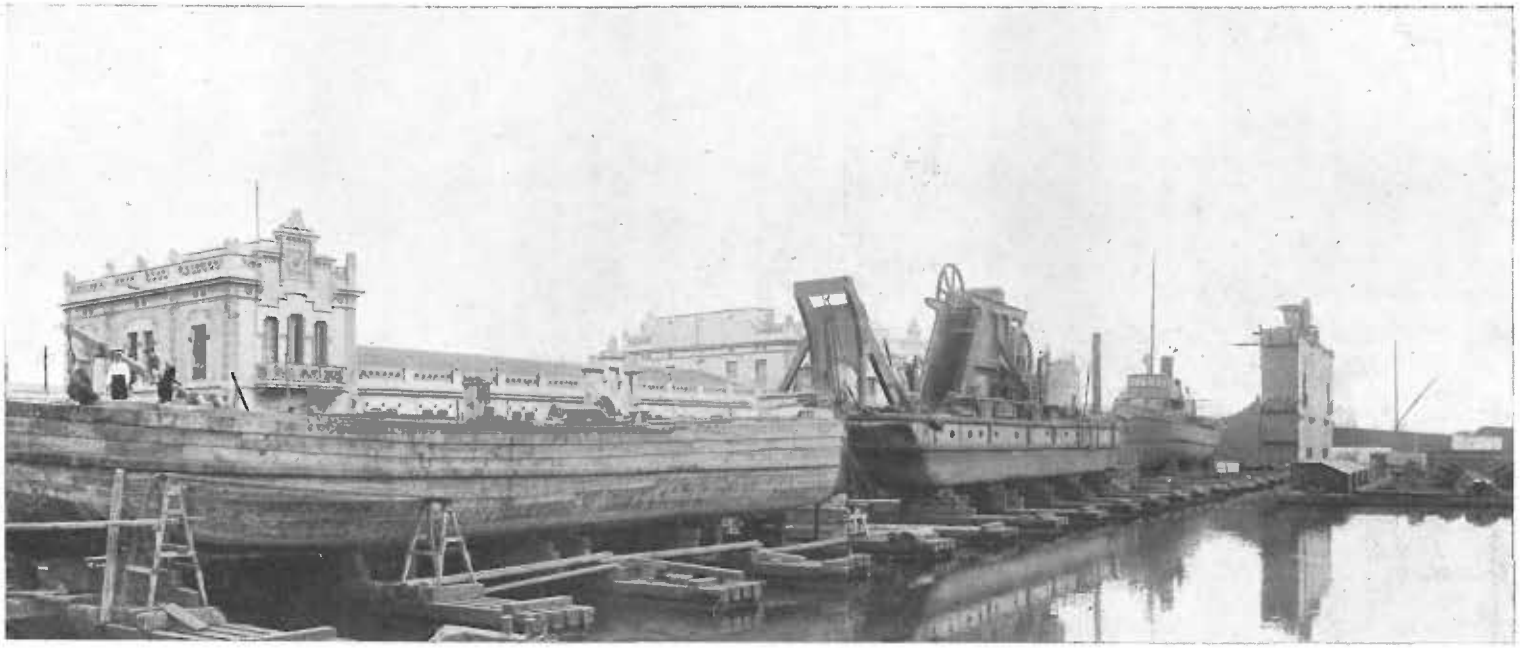
Durante el plazo a que se contrae esta Memoria, la explotación de los servicios públicos, ha sido contínua y bastante intensa, aún a pesar de la tremenda crisis porque todavía pasa el tráfico marítimo, crisis que es general y se observa en todos los grandes puertos por el crecido número de buques inactivos que hay fondeados. Si se examina 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 apreciará claramente que durante los dos últimos años, la recaudación habida por el concepto de las explotaciones tarifadas y otros servicios, no sólo ha ido en aumento sino que ha rebasado la elevada cifra de 2.500,000'00 pesetas, lo que demuestra el interés de esta Dirección en impulsar y a crecentar estos servicios, a fin de atenuar los malos efectos que forzosamente lleva consigo la referida crisis mundial de transportes marítimos.

Servicio de Carenado de embarcaciones

El servicio de carenado de los buques y elementos flotantes va incluído en el capítulo 1.º de esta Sección de explotación, y comprende varias instalaciones que están dedicadas al mismo según el tonelaje de las embarcaciones.

Dársena del Dique flotante y deponente

Esta instalación especial para la limpia y reparación de los buques, es indudablemente, en nuestro puerto, el servicio público que requiere por parte de esta Dirección mayores atenciones y cuidados, no sólo por la im-



REPARACIÓN, EN LOS CARENEROS, DE VARIOS ELEMENTOS DE PROPIEDAD DE LA JUNTA

portancia que tiene, los gastos que ocasiona y los beneficios que proporciona, sino también por la gran utilidad que puede reportar a la Navegación. Del examen detenido del estado que más adelante se acompaña, y que contiene la relación del número de buques y aparatos flotantes que han utilizado anualmente el Dique para la limpia o reparación, con el tonelaje total de aquellos y las cantidades obtenidas, desde que empezó la explotación de este servicio en 1903 hasta el último ejercicio, se deduce que el movimiento fué aumentando hasta el año 1918, habiendo tomado gran incremento durante los cuatro años de la tremenda guerra europea; después ha disminuído, llegando a ser, en estos últimos años, casi igual la actividad desarrollada en esta explotación, por serlo también el número de buques que han subido en Dique a fin de realizar operaciones de carenado.

Como puede verse, han sido unos 200 los flotantes, sin contar los de la Junta afectos a las obras y servicios comerciales, que han entrado en la dársena especial, obteniéndose todavía beneficios de bastante consideración; y como en años anteriores, durante el plazo que se comprende en esta Memoria, desde abril de 1924 al pasado julio, han funcionado solamente tres de las secciones del Dique por tener siempre una de las cuatro en reparación.

Sin entrar en grandes detalles, reseñaremos los principales incidentes ocurridos en el curso del referido plazo, durante el cual hemos tenido, como siempre, épocas de mayor y menor actividad en esta dársena de carenado, sucediendo generalmente lo último en el mes de enero y en los de verano; hemos sufrido paros de pequeña duración a causa del mal tiempo, si bien nos hemos librado afortunadamente de los producidos por las huelgas del personal obrero tan frecuentes años atrás, y hemos tenido, como ya veremos, días penosos y de grandes molestias por los temporales reinantes que repercutían algo en el interior de la dársena. Han subido en el Dique buques de gran tonelaje y de características especiales y embarcaciones de formas variadas, y sobre todo, se ha utilizado en gran escala y lo mismo los careneros, para la limpia y reparación de los buques y elemento flotantes diversos que posee la Junta, habiendo ocasiones en que, para mantenerlos en buen estado de conservación, teníamos forzosamente ocupados los del lado de Levante, según hemos dicho antes y se ve en algunas de las fotografías que se acompañan; todo ello a pesar de que, para el carenado de nuestras embarcaciones, hemos aprovechado, siempre que ha sido posible, los espacios a propósito en los muelles de Cataluña y Nuevo, a fin de no cercenar el sitio disponible en los careneros para el público en general, ya que ha habido ocasiones, como en la segunda quincena de mayo de 1924, en que no pudieron entrar en la dársena y subir en Dique varios buques porque tenían que pasar a careneros para su reparación y no existía lugar disponible, porque en la mayor parte estaban ocupados por nuestros flotantes y por los submarinos del Estado, que siempre permanecen mucho tiempo en los mismos.

A mediados de abril de 1924, se pasaron unos días con escaso movimiento en este servicio de carenado, que se aprovecharon para practicar algunos trabajos de conservación en los elementos de las secciones que estaban en función; lo propio sucedió en los meses de julio, agosto y septiembre; más adelante, en octubre, ya subieron en Dique muchos buques y algunos de gran tonelaje y lo propio en noviembre, habiendo días en que tuvieron que hacerse tres y cuatro operaciones; en cambio, en la segunda quincena de diciembre ya fué menor la actividad, y con pequeñas variaciones fué siguiendo el poco movimiento en los cuatro primeros meses del año siguiente 1925, siendo algo mejor el abril, y habiendo ocasiones, como en el mes de mayo, en que se pasaron varios días sin funcionar el Dique por no tener buques; de todos modos, estos pequeños paros en la explotación, inevitables en virtud de la crisis existentes en el tráfico marítimo, se aprovecharon para ir conservando todos los elementos de las secciones y practicar algunas reparaciones necesarias, como la realizada durante la tercera decena de marzo en el mamparo del pozo de bombas de la sección 3.ª que estaba ya muy deteriorada. En los meses de junio y julio ya tuvimos algo más de actividad, pero luego disminuyó en el siguiente de agosto, con la circunstancia agravante de que la mayoría de los buques fueron de pequeño tonelaje; en los de septiembre y octubre subieron algunos buques grandes y como había otros en careneros obtuvimos muchos ingresos; volvió a flojear en los meses de noviembre y diciembre, si bien durante el primero utilizaron el Dique algunos buques grandes y en el curso del segundo, se aprovecharon varios días para la conservación de los distintos elementos del aparato, a fin de tenerlo siempre en buen estado. En el mes de enero del presente año aumentó algo el movimiento, y también hubo días en que se hicieron varias operaciones, sin que haya sido en los demás, hasta el fin del ejercicio, muy intenso el servicio, exceptuando en los de febrero y mayo en que ya han utilizado el Dique y los careneros algunos buques de elevado tonelaje, aumentando, con ello, bastante la recaudación, y en el de abril en que hemos tenido más embarcaciones pero han sido pequeñas y estaban en careneros.

A pesar de no haber sido, como hemos visto, muy activa la explotación durante el plazo que se comprende en esta Memoria, hemos tenido en el curso del mismo muchísimos días en que han sido varias las operaciones que se han realizado en esta dársena de carenado, maniobrando las distintas secciones del Dique y entre ellos creemos que merecen consignarse los siguientes, a fin de que se pueda apreciar la bondad del sistema y su adaptación a toda clase de elementos flotantes.

En el día 11 de octubre por la mañana se bajó del Dique flotante compuesto de dos secciones el vapor "Mahón", luego se sacó de careneros con las mismas secciones el "Mallorca" y se puso a flote por la tarde; prévia la formación de la cuna, se sacó de careneros la draga "Valencia" con la

otra sección y se echó al agua; se pasó la sección del lado de Levante al de Poniente y se unió con las otras dos para subir al día siguiente el vapor "Romeu". En el tres del siguiente noviembre se bajó el barco bomba "Llobregat" que estaba sobre una sección y se subió luego el "Angelita"; después se sacó de careneros con dos secciones el vapor "Valmurian", se puso a flote, se subió el "Delfín" y se pasó también a careneros. En el día 15 de junio de 1925 se bajó el "Tintoré" con dos secciones y subió el "Dimecres"; en seguida se levantó el "Pedro" con una sección antes del mediodía, bajando luego por la tarde. En el 22 siguiente bajó el "Españoleto" que estaba sobre dos secciones y subió el "Vizcaya"; después se puso a flote el brickbarca italiano "Theodore" que teníamos sobre una sección y subió el S. A. C. n.° 3, que fué depositado en careneros. En el día 14 de septiembre bajó el "Teresa Pamies" que estaba sobre dos secciones, se preparó la cuna y subió el "Juan Maragall"; en seguida hizo lo propio el "Santa Adela" sobre una sección y por la tarde se pasó el "Juan Maragall" a careneros. En el 7 de octubre siguiente bajamos el "Jaime I", que es buque de formas especiales y de difícil maniobra y estaba sobre dos secciones del Dique; se pasó la sección sola del lado de Levante a Poniente y se unió con las otras dos; se hizo la cuna y se subió con las tres el "Rita Sister" pasando en seguida a careneros, después de preparar la cama; por la tarde, se desunió la sección sola, se volvió al lado de Levante y con las otras dos unidas se subió el "Mallorca" después de hacer su cuna. En el día 20 del mismo mes de octubre, se puso a flote el "Montevideo" que estaba sobre tres secciones, se desunió una de éstas y con ella se sacó de careneros el torpedero n.° 4; se pasó la sección al otro lado de Levante, y por la tarde, prévia la formación de la cuna, se subió el "Albal" con dos secciones. En el día 22 siguiente con las dos secciones del Dique que trabajaban juntas por lo general, y para no tener el trabajo de desunirlas y hacer luego dos operaciones, se subieron a la vez dos embarcaciones: la cábria "Teresa" de nuestras obras y un vapor de la Compañía Arrendataria de Tabacos, éste a continuación de aquella, bajando al otro día 23 sin la menor novedad, y en dicho día, después de pasar la sección sola al lado de Poniente, con ella se levantó uno de los submarinos del Estado y se pasó a careneros, y en seguida se subió el otro y se depuso también en careneros al lado del anterior y paralelamente al mismo a fin de no ocupar tanta longitud de careneros y tener espacio libre para otros buques; después se unieron las tres secciones y se hizo la cuna para subir con ellas, al otro día, el "Mar Caribe". Estas operaciones de los días 22 y 23 de octubre se han realizado por primera vez y es una prueba más de la bondad y fácil adaptación del sistema. Se puso a flote el "Mar Caribe" el 25 por la tarde; por la mañana del 26 se desunieron las tres secciones; con dos de ellas se subió el "Vilafranca", y con la otra, que se trasladó al lado de Levante, se dejó en seco el pesquero "Cierto", quedando listos a

poco más de las 12, al otro día 27 se bajó el "Vilafranca", se hizo la cuna y se pasó á careneros a recojer el "Albal" se sacó y se puso a flote; se bajó el "Cierto" al otro lado de Levante y se echó al agua; se pasó esta sección al de Poniente, se unió con las otras dos, se hizo la cuna para el "Norte", se subió en Dique y se trasladó a careneros; todo esto durante el día. El día 1.° de noviembre que era domingo, y además festividad de Todos los Santos, fué preciso bajar del Dique el "Guadalquivir", que estaba sobre las tres secciones; en seguida se hizo la cuna y se pasó a careneros para recojer el "Norte" y ponerlo a flote, terminando las operaciones al mediodía, a fin de subir, al día siguiente 2, el gran trasatlántico "Manuel Calvo", lo que se hizo sin novedad. Aparte de la necesidad manifiesta, por parte de los armadores y consignatarios, de tener listos cuanto antes los buques, era para nosotros de suma conveniencia dar actividad a la explotación a fin de obtener buenos ingresos con estos buques grandes, ya que por otras circunstancias muy motivadas teníamos ocupados casi todos los careneros del lado de Levante con embarcaciones y aparatos flotantes, sin poder sacar apenas rendimiento alguno.

Pocos días después, en 12 de noviembre, bajó el "Aldecoa" que estaba sobre tres secciones, se desunió una de ellas y se pasó al lado de Levante; se preparó la cuna y se subió el "Sagunto" con las dos trasladándole a careneros; con la otra sección sola se sacó de careneros y se puso a flote el gánguil metálico núm. 2; se hizo la cuna y se subió el gánguil núm. 3 pasándolo a careneros; se trasladó esta sección del lado de Levante al de Poniente y se unió con las otras dos para poder subir el vapor "Barcelona" al día siguiente.

Dentro del presente año, en el día 5 de enero, se bajó el vapor "Ciudadela" que estaba sobre una sección, luego se puso a flote el vapor danés "Mjolnier" con las dos secciones; se retiraron los picaderos de la sección sola, se fué a buscar la puerta flotante que estaba sobre careneros, se bajó hasta examinar su flotación y ver el calado que tenía, se volvió a subir sobre el Dique y se colocó en careneros cambiándola de sitio; se pusieron los picaderos sobre el Dique, se amarraron las secciones y se montó la cuna para el vapor pesquero "Luis". Más adelante, en 20 de mayo, con la sección núm. 2, que funcionaba en el lado de Poniente con la número 1 pero que estaban entonces separadas, se fué a buscar el submarino número 1 que teníamos sobre careneros dejándolo sobre el Dique; con la número 4, que estaba en Levante y se pasó a Poniente, se sacó de careneros el submarino núm. 2 poniéndolo a flote y trasladándose otra vez a Levante; en seguida se volvió a careneros el submarino núm. 1 con la sección número 2, se colocó ésta en su sitio, se bajó y se puso a flote el "Príncipe de Asturias" que estaba sobre la sección núm. 1, pasándolo por encima de la número 2; se volvieron a poner las dos secciones en su lugar de amarre para unirlas, y se pasó la número 4 al lado de Poniente para su enlace con

las otras dos a fin de preparar la cuna y de levantar, al día 21 siguiente, el gran trasatlántico "Buenos Aires", que costó mucho trabajo porque aparte de calar más de 18 pies, venía bastante escorado; bajó el día 23 sin novedad como en la subida, después de tomar las debidas precauciones.

Lo propio sucedió en 28 del mismo mes al tener que subir el trasatlántico "Montevideo", porque estaba muy escorado y fueron precisos varios trabajos para adrizarlo y ponerlo en condiciones.

El día 4 de junio último, después de bajar el "Tintoré" que estaba sobre las secciones 1.ª y 2.ª, se sacó el gran costado con las pontonas de la sección 3.ª de entre los careneros del lado de Levante y se trasladó al de Poniente, pasando primero encima de la 4.ª que estaba en aquél lado y luego por encima de las 2.ª y 1.ª en el de Poniente; después se trasladaron los flotadores para llevar a cabo su unión con el gran costado, por la tarde, se subió con la 4.ª el vapor pesquero "María".

El día 17 siguiente, una vez separados, mediante las debidas precauciones, los flotadores del gran costado de la sección 4.ª, se trasladó aquel del lado de Levante al de Poniente pasando primero por encima de la sección 2.ª y luego sobre de la 1.ª, situado en el lado de Poniente, se levantó con la sección 3.ª y se puso sobre careneros; mientras tanto se trasladaron los flotadores de la propia sección 4.ª desde el interior de la dársena de carenado a la de la Industria, colocándolos adosados al paramento Nordeste del muelle de Cataluña.

De cuanto acabamos de exponer y del examen de las relaciones anuales que acompañamos en las páginas siguientes, se comprende perfectamente que, a pesar de la aguda crisis que desde hace algún tiempo atraviesa el tráfico marítimo, han sido bastantes y muy variadas las embarcaciones que han utilizado nuestra instalación especial de carenado, con el Dique flotante y deponente, para su limpia o reparaciones; se han subido elementos flotantes de todas dimensiones y formas tales como: dragas, submarinos, barcazas, gánguiles, etc.; han venido buques de gran tonelaje como los de las Compañías Trasatlántica Española, Transoceánica de Navegación, Marítima del Nervión y otras; lo que prueba, como antes se ha indicado, la fácil adaptación del sistema a toda clase de flotantes.

También han sido en bastante número, durante los dos años últimos y el trimestre anterior, esto es, en el plazo comprendido en esta Memoria, las embarcaciones de vapor y de 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 su orden de subida en Dique: draga "Almería", vapor I-1 de la Compañía Arrendataria de Tabacos, submarino A. 1 "Monturiol" y A. 2 "C. García", draga "Valencia", vapor "Azpeitia", torpedero n.º 6 del Estado, vapor "Vicente Puchol", S. A. C. n.º 2, gánguil del Fomento de Obras y Construcciones y el vapor "Teresa Tayá".

Consignados los datos anteriores relativos a la explotación del Dique, debemos también manifestar que, en el curso del período que abarcamos en esta Memoria, desde abril de 1924 hasta junio pasado inclusives, o sea, los dos ejercicios económicos últimos y el trimestre anterior, no se han descuidado un sólo día los trabajos para la conservación corriente de las tres secciones del Dique que contínuamente han funcionado, en cuanto lo han permitido los inherentes a la explotación bastante activa que hemos tenido; a tal objeto, se han ido practicando periódicamente las operaciones de picado, rascado y pintado de los elementos metálicos; se han sustituído, cuando ha sido menester, 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 cambiado los cables y cadenas de sujeción y amarre que lo han requerido, etc., aprovechando para todas estas operaciones las épocas y días de poco trabajo en la explotación. Todo ello aparte de las importantes reparaciones que siempre es necesario llevar a cabo en esta clase de aparatos, por su índole especial y el trabajo duro y de cuidado a que han de verse sometidos; a este fin, debemos consignar que al bajar el día 2 de junio de 1924 el vapor "Buenos Aires" de la Compañía Trasatlántica y a causa de ligeros obstáculos en el funcionamiento de las máquinas y de una válvula, se produjo una grave avería en la junta de unión de las dos secciones 1.ª y 3.ª con destrozo de tres rótulas y dos dientes, que fué preciso arreglar, sin pérdida de tiempo, cambiando aquellos elementos sin suspender la explotación.

Juzgamos oportuno mencionar también que la noche del 14 al 15 de febrero de 1925, fué muy mala para el servicio del Dique, pues tuvimos en el interior de la dársena fuerte resaca a causa de la mar de fondo del Sur y viento Sudoeste; el personal afecto a la explotación y vigilancia trabajó durante varias horas de la noche para reforzar amarras, ya que teníamos sobre el Dique con sus tres secciones el gran trasatlántico "Patricio de Satrústegui", y entraba la marejada porque habíamos levantado la puerta de una de las bocas y esta se hallaba todavía a medio cerrar con los bloques que íbamos colocando; el movimiento del Dique con el buque encima resultaba de varios metros y duró hasta bien entrada la mañana del 15 en que el viento pasó al 4.° cuadrante.

En la tercera decena de marzo de 1925, tuvo que arreglarse el mamparo del pozo de bombas de la sección 3.ª en servicio, porque estaba en muy malas condiciones, efectuando estos trabajos con todo cuidado y sin la menor novedad.

Finalmente, como accidente digno también de notarse dentro de la explotación, ya que afortunadamente muy pocos han sido los que hemos tenido que lamentar, indicaremos que después de subir en 28 de mayo del propio año 1925 el vapor "Vicente Puchol" en Dique y pasarlo a careneros, sufrió el buque al anochecer un ligero movimiento inclinando algunas

pilas a causa de que tenía la quilla muy afilada, la madera de la cuna estaba algo desgastada y los picaderos eran bastante altos; sin novedad alguna, se volvió a levantar al día siguiente, se pusieron las pilas más espesas y se cambiaron algunas con madera nueva, resultando así el buque completamente seguro todo el tiempo que permaneció en careneros.

Con cargo a los gastos inherentes a la conservación de los elementos de esta instalación de carenado, y como complemento de los trabajos correspondientes a las reparaciones extraordinarias sujetas a proyectos determinados ya indicados al tratar de las obras nuevas, debemos hacer constar lo siguiente: en abril de 1924, aprovechando unos días de poco trabajo en este servicio, se hizo la limpia de calderas y un pequeño recorrido en algunos elementos de las tres secciones del Dique que estaban en función; además, terminada ya casi totalmente la reparación de los elementos de la sección 2.ª, teníamos el gran costado y pontonas en careneros, y los tres flotadores con sus paralelógramos estaban depositados en el muelle de Cataluña en espera de ponerlos a flote cuanto antes; en 8 y 9 de mayo se bajaron y se echaron al agua por medio de la cábria de 80 toneladas los dos pequeños, y al día 20 siguiente el otro mayor con las tres cábrias, procediéndose en los días sucesivos a los trabajos de revoque interior con mortero de cemento Portland hasta cierta altura y al lastrado conveniente, continuando luego los de montaje de los paralelógramos y demás elementos de unión hasta dejar terminados dichos flotadores; en 10 de julio, prévia la preparación de la cuna en la sección 1.ª, se sacó con ella de careneros el gran costado con las pontonas de la propia sección 2.ª, y después de hacer pruebas de las tuberías y válvulas, se dejó en el agua al día siguiente; luego se hizo la unión con sus flotadores, y más adelante se prepararon y colocaron todos los elementos de la cuna de los buques sobre las pontonas y se fueron acabando los detalles de la maquinaria, quedando completamente lista dicha sección 2.ª para funcionar, a primeros de diciembre, y utilizándose ya el día 15 del propio mes para efectuar la subida de la puerta de la dársena y colocarla sobre careneros para su reforma, y en 5 de enero de 1925 ya prestó servicio público subiendo el vapor pesquero "Cierto".

Unidas las secciones 3.ª y 4.ª y en función en el lado de Poniente, y la 2.ª en el de Levante, después de haber cesado en el servicio público la 1.ª por tener que hacer en ella algunos trabajos de conservación y los inherentes a la colocación de la junta de enlace con la 2.ª, se desunieron, a principios de 1925, los elementos de dicha sección 1.ª, y en 25 de febrero se subió con la 2.ª su gran costado con las pontonas dejándolo en careneros; pocos días después en 28 del propio mes, se subió el gran trasatlántico "Manuel Calvo" con las tres secciones 2.ª, 3.ª y 4.ª, funcionando en la 2.ª la semijunta especial que se había construído, sin el menor obstáculo.

Durante el curso del año y siempre que lo permitieron las otras múlti-

ples obras, algunas de gran urgencia, se fueron practicando los trabajos de reparación en todos los elementos de la 1.ª dejándola en muy buenas condiciones para el servicio con todas las demás; se hizo en la misma el montaje completo de la semijunta rápida rígida especial, cuyas partes componentes se habían preparado y construído en nuestros talleres en los meses de otoño de 1924, y efectuados aquellos, pudo por fin bajarse y ponerse a flote dicho gran costado con sus pontonas, también por medio de la sección 2.ª, en 22 de enero de 1926; poco después, se acabaron algunos trabajos de detalle en los elementos componentes, se hizo la unión con los flotadores, dejando por completo montada la sección y dispuesta para prestar servicio a fines del propio mes de enero.

En estos días y aprovechando una época de relativa calma en la explotación del Dique flotante, nos decidimos por hacer el cambio de servicio en las secciones que integran el aparato.

Funcionaban entonces la 3.ª y 4.ª enlazadas en el lado de Poniente; la 2.ª operaba sola en el de Levante por lo general, salvo en los casos en que, por tener que subir buques de gran tonelaje, debía pasar al de Poniente para unirse con las 3.ª y 4.ª; la 1.ª recién arreglada, estaba situada también en el lado de Levante, parte Norte, dispuesta para empezar a prestar servicio.

Pues bien; en el día 1.° de febrero se desunieron ante todo las secciones 3.ª y 4.ª; luego se separaron los flotadores con sus paralelógramos, del gran costado de la 3.ª; se pasó éste al lado de Levante y poco después, aparte, los flotadores, estando la 2.ª metida entre careneros en la parte Sur, y en seguida se colocó dicho gran costado con sus pontonas entre los de la zona Norte. Al día siguiente, se pasó la sección 2.ª al lado de Poniente colocándola con sus pontonas dentro de los careneros de la parte Sur; acto seguido se hizo correr la 4.ª de Norte a Sur y se bajó un poco para que sus pontonas pasaran por debajo de los flotadores de la 2.ª, sin tocar el fondo, se subió poco después trasladándola así al lado de Levante; una vez en este sitio bien alineadas y en el lugar a propósito de la fosa, se inundó otra vez a fin de que pudiera pasar por debajo de los flotadores de la 1.ª, que se había metido entre careneros en la zona central. Una vez la 4.ª en el lado de Levante, se sacó la 1.ª de entre careneros y se trasladó al de Poniente pasando también sus pontonas por debajo de los flotadores de la 2.ª, que continuaba entre los careneros de la parte Sur, y colocándose dicha sección 1.ª en la zona Norte; finalmente, se hizo salir la 2.ª de entre careneros y se puso al lado de la 1.ª para unirse con ésta por medio de su junta especial, quedando así, en definitiva, ésta y la 2.ª para trabajar enlazadas en el lado de Poniente, la 4.ª en el de Levante para operar allí sola o trasladarse al de Poniente para unirse con la 2.ª y formar un grupo de tres secciones a fin de subir los buques grandes, y la 3.ª en espera de reparación con su gran costado y pontonas, metida

entre los careneros de la parte Norte de Levante y con los flotadores y paralelógramos enfrente amarrados al puesto de servicio.

Como puede apreciarse, todas estas operaciones de traslado de las secciones del Dique, indispensables del todo para cambiar el servicio del mismo, son sumamente difíciles y costosas, y ello no obstante se llevaron a cabo en el breve plazo de dos días y con el más favorable éxito.

En los siguientes se terminaron algunos detalles, y sin parar por completo la explotación del Dique, se unieron las secciones 1.ª y 2.ª, pudiéndose, en el día 6 del propio febrero, levantar ya de careneros y poner a flote el buque "S. A. C. 2.º", con lo que pudo verse el buen resultado de la citada junta especial entre las referidas secciones.

Ahora bien, colocadas las pontonas con el gran costado de la 3.ª entre careneros, se procedió sin perder tiempo a su reparación, repasando primero todos los elementos y renovando luego las planchas de la cubierta de las pontonas y las de los mamparos del costado junto con los angulares que se hallaban en mal estado; se limpiaron, picaron y pintaron todas las superficies metálicas accesibles que lo requerían; se sustituyó, por otro nuevo, uno de los brazos de los paralelógramos de enlace; se hizo un repaso general en la maquinaria; se repararon las calderas colocando planchas nuevas, poniendo algunos parches y sustituyendo varios tubos averiados, y por fin, se cambiaron algunos durmientes de madera y se repasaron los carros de las cuñas de pantoque cambiando también algunas de las deslizaderas. Lo propio se hizo en los flotadores y acabados todos estos detalles, a fines de mayo último, a los pocos días, en 4 de junio, se practicó otra vez un cambio de servicio en las secciones, y a tal efecto, se trasladó, primero, el gran costado con las pontonas de dicha sección 3.ª del lado de Levante al de Poniente, después se hizo lo mismo con los flotadores, pasando todos estos elementos por encima de las pontonas de las 2.ª y 1.ª, y se procedió sin pérdida de tiempo, a su unión a fin de dejarla por completo lista y dispuesta para prestar servicio, como así sucedió subiendo al siguiente día 7, junto con las 2.ª y 1.ª el vapor "Teide", después de haber hecho la unión de las tres secciones y la cuna del buque el día 5 anterior.

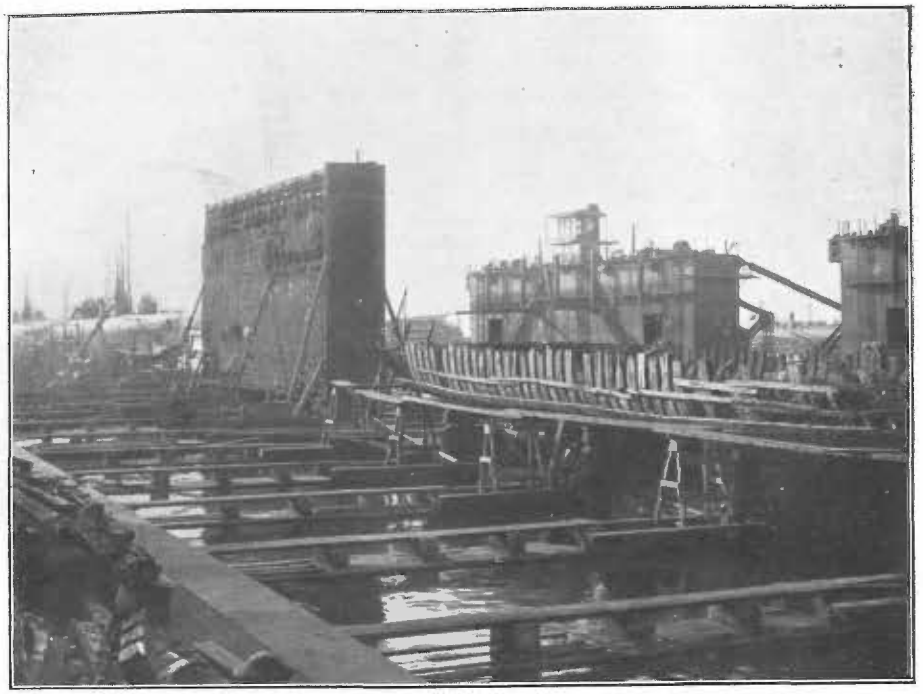
Se practicaron luego algunas otras operaciones y en el día 10 se desunieron las secciones, se hizo la cuna en la 3.ª para subir sobre ella el gran costado y pontonas de la 1.ª se quitaron los flotadores de ésta, y por fin, realizados todos estos trabajos preparatorios, se subió en el día 14 dicho gran costado sobre la 3.ª para hacer pequeñas reparaciones, limpiar un poco las superficies por debajo de la línea de flotación y poner las compuertas o válvulas de retención, bajando al siguiente y haciendo con toda rapidez la unión con sus flotadores y paralelógramos. Al otro día 16 se separaron los flotadores del gran costado de la 4.ª en el siguiente 17 se trasladó dicho gran costado del lado de Levante al de Poniente, pa-

sando por encima de las secciones 2.ª y 1.ª estando la 2.ª en el de Levante y la 1.ª en el de Poniente; se metió entre careneros; se subió dicho gran costado de la 4.ª sobre la 3.ª después de haber trasladado a esta última en confrontación con aquél y colocado éste encima, y finalmente, se depositó sobre careneros en el lado Norte a última hora de la tarde; mientras se hacían estas operaciones con el gran costado, se trasladaron los tres flotadores unidos desde el interior de la dársena de carenado al paramento Nordeste del muelle de Cataluña para proceder a su deslastre.

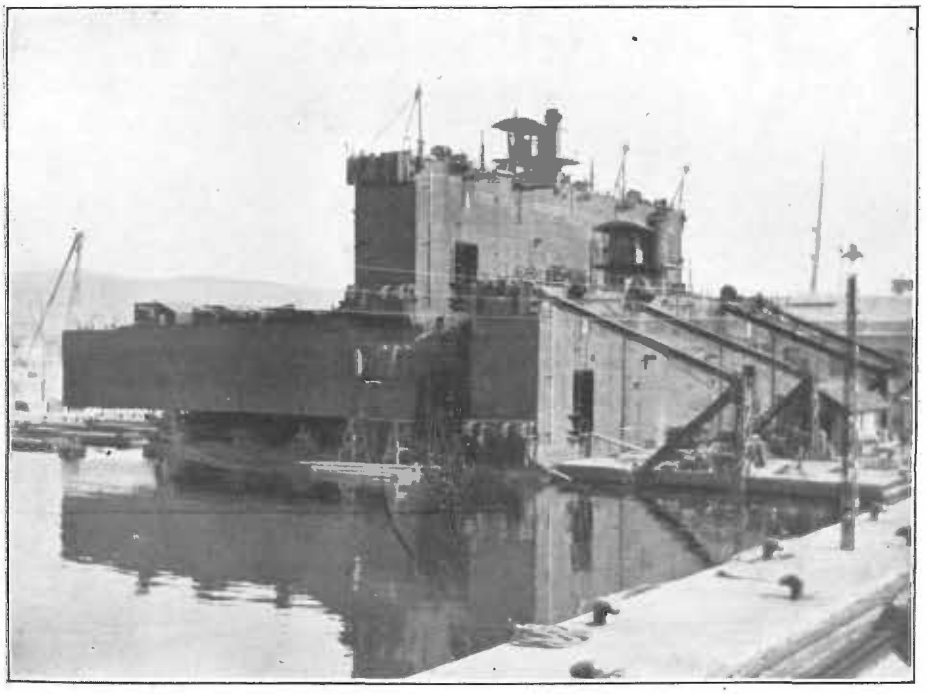
En los días sucesivos, se quitó sin pérdida de tiempo el lastre, que era de piedra machacada, se desmontaron los paralelógramos, y una vez ultimados todos estos trabajos, se colocaron éstos sobre el muelle de Cataluña; se trasladó el flotador grande central y se depositó sobre los careneros al lado del gran costado por medio de la sección 3.ª en el día 25, y poco después, en los siguientes 26 y 28, se depositaron los dos flotadores pequeños extremos, también sobre el muelle de Cataluña por medio de la cábria de 80 toneladas. Colocados en su lugar correspondiente todos estos elementos componentes de la sección 4.ª, con la actividad posible se van realizando en los mismos los trabajos de reparación, funcionando, mientras tanto y por lo general, unidas las secciones 3.ª y 1.ª en Poniente y la 2.ª sola en el de Levante, y juntas las tres en aquél lado cuando se ha de subir un buque de gran tonelaje como así sucedió en el pasado día 30 de junio que entró en Dique el grandioso trasatlántico "Manuel Calvo".

Debemos indicar, asimismo, que a principios de julio de 1925 se empezaron los trabajos de limpia y arreglo completo de los careneros, según un plan de conservación eficaz y conveniente para todos los elementos de su coronación, siguiendo aquellos en los meses sucesivos con bastante actividad y siempre que lo permitían las embarcaciones depositadas en los mismos, de tal suerte que al acabar el año ya estaban muy adelantados y a mediados de marzo del presente quedaron terminados todos los del lado de Levante, empezando acto seguido los trabajos de los careneros de la parte de Poniente. Al acabar, a fines del pasado junio, el anterior ejercicio, teníamos ya completamente arreglados doce de ellos, y se continuaban los trabajos con toda la actividad posible, para dar por terminada esta operación cuanto antes.

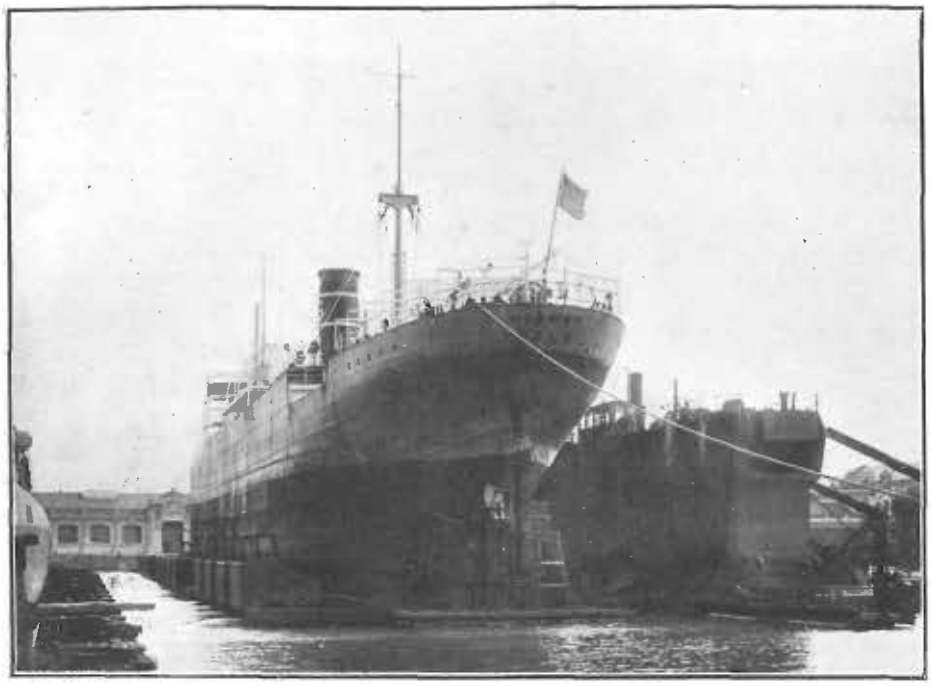
Las fotografías y estados que se acompañan a continuación, dan idea, con la debida claridad, de la importancia que reviste esta notable instalación especial de carenado de las embarcaciones.



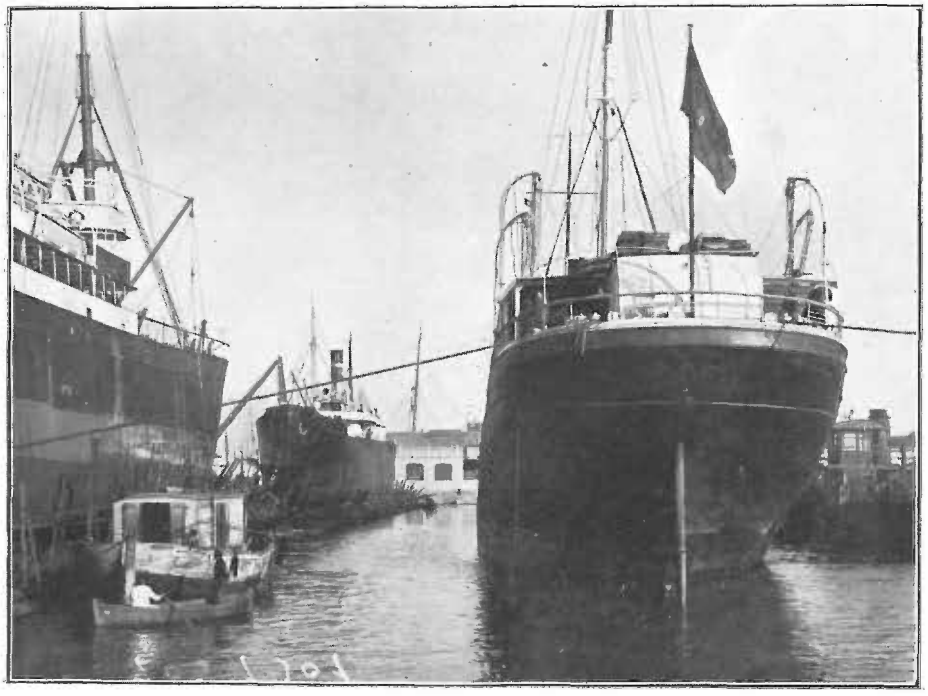
VISTA DE LOS CARENEROS DEL LADO DE LEVANTE, CON UNA BARCAZA GRANDE, LA PUERTA DE CIERRE DE LA DÁRSENA DE CARENADO Y DOS SUBMARINOS ESPAÑOLES



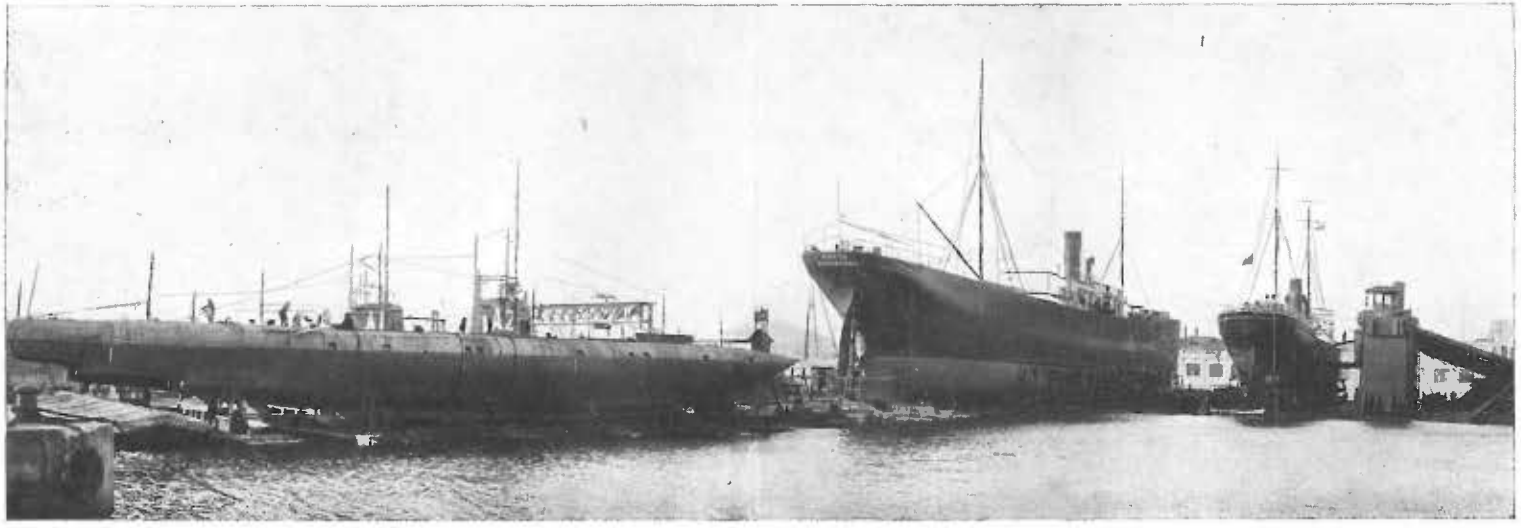
SECCIÓN 1.ª DEL DIQUE SOBRE LA 3.ª, PARA LLEVAR A CABO PEQUEÑAS REPARACIONES



BUQUE NORUEGO "HINNEY", DE GRAN MANGA, SOBRE EL DIQUE



TRASATLÁNTICO "LEÓN XIII" SOBRE EL DIQUE Y VAPORES "ARAGÓN" Y "DAGRUN" (NORUEGO) EN LOS CARENEROS DEL LADO DE PONIENTE



DOS SUBMARINOS ESPAÑOLES COLOCADOS EN PARALELO Y EL VAPOR "NORTE" EN LOS CARENEROS; EL "ISLA DE MENORCA" SOBRE EL DIQUE

Año 1924 - 2.° trimestre

SERVICIO DE CARENADO

EMBARCACIONES QUE HAN UTILIZADO EL DIQUE FLOTANTE Y DEPONENTE DURANTE EL 2.° TRIMESTRE DEL AÑO 1924

(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
			Día	Mes	Días	Pesetas
León XIII	Vapor	5,000	3	Abril 1924	1	3,985'00
Jorge Juan	id.	1.259	4	id.	1	1,253'10
Draga "Almería" . .	id.	820	6	Marzo	26	4,480'45
El Cano	id.	5,999	8	Abril	2	6,271'80
Ramón	id.	323	11	id.	1	523'75
Mahón	id.	846	10	id.	3	1,664'40
Tintoré	id.	1,323	15	id.	1	1,244'55
Monte Toro	id.	845	1	id.	14	5,149'20
Santa Rosa	id.	333	19	id.	1	536'25
Tambre	id.	2,202	19	id.	1	2,425'90
Alhambra	id.	1,687	24	id.	1	1,553'95
Juan Maragall . . .	id.	1,470	28	id.	1	1,369'50
Enriqueta R. . . .	id.	1,394	23	id.	6	3,828'04
Romeu.	id.	3,018	30	id.	1	2,793'10
Norte	id.	2,825	2	Mayo	1	2,706'25
Rey Jaime I. . . .	id.	2,300	8	id.	1	2,470'00
Lulio	id.	653	9	id.	1	794'90
S A C.	id.	1,207	10	id.	3	2,200'40
Pedro	id.	332	12	id.	1	562'50
Monte Toro . . .	id.	851	13	id.	1	920'80
Cabo Ortegal . . .	id.	3,717	15	id.	1	3,293'50
I. I.	id.	250	22	Abril	22	1,572'50
Aragón	id.	1,896	17	Mayo	2	2,584'80
Menorquín.	id.	933	20	id.	1	986'40
Fina.	id.	255	22	id.	1	438'75
Mallorca	id.	2,223	21	id.	4	5,792'80
Guadalquivir. . . .	id.	3,945	26	id.	2	4,900'50
Conde Wifredo. . .	id.	3,774	28	id.	1	3,322'00
Balear	id.	1,017	30	id.	1	966'15
Valencia	id.	690	17	id.	14	3,898'30
Buenos-Aires. . . .	id.	5,500	31	id.	1	4,185'00
Manín	id.	252	2	Junio	1	435'00

NOMBRE	Clase	Tonelaje	Fecha de subida en Dique		Permanencia en Dique o en careneros	IMPORTE de la misma
			Dia	Mes	Dias	Pesetas
Tito.	Vapor	279	4	Junio 1924	1	468'75
A. 1.	Submarino	250	5	Mayo	26	2,036'25
A. 2.	id.	250	5	id.	26	2,150'25
Alicante	Vapor	3,878	6	Junio	3	6,200'20
Menorquín	id.	933	10	id.	1	986'40
Paco	id.	299	12	id.	1	493'75
Santa Anna	id.	323	17	id.	1	523'75
Andalucía. . . .	id.	1,818	17	id.	1	4,756'20
Conde de Churruca.	id.	5,254	20	id.	2	5,750'30
Cabañal	id.	1,516	24	id.	1	1,484'40
Rey Jaime II . . .	id.	1,380	25	id.	1	1,992'00
Catalina	id.	4,796	27	id.	1	5,429'70
Torpedero n.° 4. . .	Guerra	250	23	id.	3	366'25
Torpedero n.° 13 . .	id.	250	23	id.	4	425'00
Escolano	Vapor	3,081	30	id.	1	2,821'45
Totales. . . .		83,696				111,994'19

TOTAL DE EMBARCACIONES, 47

Año económico 1924-25

SERVICIO DE CARENADO

EMBARCACIONES QUE HAN UTILIZADO EL DIQUE FLOTANTE Y DEPONENTE DURANTE EL AÑO ECONÓMICO 1924 - 25

(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
			Dia	Mes	Dias	Pesetas
Florinda	Vapor	2,078	2	Julio 1924	1	2,370'10
Poeta Arolas	id.	3,253	3	id.	1	3,061'50
Río Mesa	id.	274	4	id.	1	462'50
Celta	id.	1,324	5	id.	1	1,257'90
María Dolores	id.	322	5	id.	2	733'20
Bellver	id.	1,315	9	id.	1	1,303'50
Capitán Segarra	id.	2,252	11	id.	1	2,448'40
Santiago López	id.	2,218	12	id.	3	4,706'20
Villarreal	id.	1,593	15	id.	1	1,553'70
Angelita	id.	256	16	id.	1	440'00
Vicente Puchol	id.	1,514	21	id.	1	2,107'70
Michael Ging	id.	280	21	id.	1	470'00
Vicente La Roda	id.	1,508	22	id.	1	1,401'80
Teodoro Llorente	id.	907	23	id.	1	1,207'75
Cirilo Amorós	id.	1,252	24	id.	3	2,248'40
Mercedes	id.	277	28	id.	1	480'10
Castilla	id.	1,920	30	id.	1	1,848'00
María	id.	339	30	id.	1	556'25
León XIII	id.	5,000	1	Agosto	1	3,685'00
S. A. C. 3	id.	431	18	Julio	17	4,057'08
Santa Cristina	id.	324	5	Agosto	1	525'00
Montserrat	id.	4,147	9	id.	1	3,391'15
Camproa	id.	1,421	14	id.	1	1,327'85
Luis	id.	250	21	id.	1	432'50
Santa Adela	id.	307	22	id.	1	519'10
Nalón	id.	1,477	22	id.	4	3,234'20
Cierto	id.	316	27	id.	1	527'50
María Mercedes	id.	421	2	Septiembre	1	586'15
Cullera	id.	898	1	id.	3	1,744'90
Fina	id.	255	9	id.	1	438'75
Ciudad de Cádiz	id.	3,179	10	id.	1	2,865'55
Menorquín	id.	933	11	id.	1	939'75
Tito	id.	279	11	id.	2	662'60
Betis	id.	1,011	13	id.	1	972'95
Canosa	id.	316	13	id.	1	542'50
Teresa Pamies	id.	2,554	15	id.	1	2,712'00

NOMBRE	Clase	Tonelaje	Fecha de subida en Dique		Permanencia en Dique o en careneros	IMPORTE de la misma
			Día	Mes	Días	Pesetas
Ramón.	Vapor	326	20	Sepbre. 1924	1	540'00
Francisco.	id.	328	22	id.	1	530'00
Marqués del Turia. .	id.	1,705	24	id.	1	1,654'50
I. I.	id.	250	27	id.	1	222'50
Pedro	id.	332	29	id.	1	564'10
Buenos-Aires . . .	id.	5,500	1	Octubre	2	6,122'50
Jacinto Verdaguer. .	id.	1,641	3	id.	1	1,596'90
Jorge Juan	id.	1,259	4	id.	2	1,190'15
Mar Caribe	id.	6,000	7	id.	1	4,135'00
Aldecoa	id.	6,000	8	id.	1	4,135'00
Ramón	id.	955	9	id.	1	968'75
Draga "Valencia". .	id.	734	18	Septiembre	21	3,854'36
Mahón.	id.	846	10	Octubre	1	874'50
Mallorca	id.	2,223	6	id.	6	6,820'98
Romeu.	id.	3,018	12	id.	1	2,944'00
Cádiz	id.	5,617	13	id.	1	3,962'65
Montevideo	id.	5,500	14	id.	4	9,660'00
Salvador	id.	910	18	id.	1	968'00
Montoriol.	id.	250	18	id.	1	507'50
Rey Jaime I. . . .	id.	2,300	21	id.	2	3,567'50
Escolano	id.	3,081	22	id.	1	2,988'00
Marie Paul	Pailebot	250	23	id.	1	520'00
Tintore	Vapor	1,323	24	id.	1	1,310'70
Mar Negro	id.	5,334	25	id.	2	5,806'30
Tordera	id.	1,850	27	id.	1	2,267'50
Enriqueta R. . . .	id.	1,394	28	id.	1	1,304'90
Manuel Calvo . . .	id.	6,000	30	id.	1	4,335'00
Valmurian	id.	910	20	id.	5	2,363'15
Azpeitia	id.	2,520	17	Septiembre	40	31,140'85
Angelita	id.	256	3	Noviembre	1	440'00
Santa Rosa	id.	333	4	id.	1	530'25
María Dolores . . .	id.	327	6	id.	1	528'75
Roberto R.	id.	1,239	6	id.	1	1,235'10
Delfín	id.	1,253	3	id.	5	3,149'46
Torras y Bagés . .	id.	1,344	8	id.	2	1,867'20
Paco	id.	300	10	id.	1	495'00
Barcelona	id.	5,442	14	id.	1	4,156'00
Balear	id.	1,017	15	id.	1	1,029'50
José María	id.	281	15	id.	2	653'90
Michael Guig . . .	id.	274	17	id.	1	490'00
María Dalmé de R.	id.	2,551	17	id.	2	3,436'30
Rius y Taulet . . .	id.	1,357	19	id.	1	1,295'95
Manín	id.	250	19	id.	1	445'00
Balmes	id.	3,806	5	id.	15	16,555'72
Rius y Taulet . . .	id.	1,357	22	id.	1	1,341'30

NOMBRE	Clase	Tonelaje	Fecha de subida en Dique		Permanencia en Dique o en careneros	IMPORTE de la misma
			Dia	Mes	Dias	Pesetas
Santa Anna	Vapor	323	25	Nobre. 1924	1	536'25
Sagunto	id.	956	29	id.	1	1,004'80
León XIII	id.	5,000	1	Diciembre	1	4,135'00
Teide	id.	3,829	3	id.	3	6,231'10
Aragón	id.	1,896	22	Noviembre	12	7,893'60
Mercedes	id.	277	6	Diciembre	1	466'25
Montserrat	Remolcador	102	11	Noviembre	18	2,286'20
Dagrun	Vapor	1,085	25	id.	15	6,389'70
Vicente Ferrer . . .	id.	991	9	Diciembre	1	1,032'80
Albal	id.	1,100	12	id.	1	1,112'50
Santa Cristina . . .	id.	324	12	id.	1	535'00
Manuel Espaliu . .	id.	990	16	id.	2	1,501'50
Játiva	id.	1,203	30	id.	1	1,155'00
S. A. C. 3.	id.	398	30	id.	2	888'70
Poeta Arolas . . .	id.	3,252	3	Enero 1925	1	2,798'40
Santa Adela. . . .	id.	307	7	id.	1	503'75
Cierto	id.	316	5	id.	4	1,117'10
Montserrat	id.	4,500	10	id.	1	3,537'50
S. A. C. 2.	id.	2,959	8	id.	4	5,754'39
Dilluns	id.	2,382	13	id.	1	2,506'90
Peris Valero . . .	id.	1,663	14	id.	1	1,616'70
Juan Maragall . . .	id.	1,470	17	id.	1	1,443'00
Rey Jaime II . . .	id.	1,380	22	id.	1	1,293'00
Torpedero n.° 6 . .	Guerra	250	13	Dicbre. 1924	32	2,352'25
Elcano	Vapor	5,999	23	Enero 1925	2	6,271'80
Guillermo Schulz . .	id.	2,538	27	id.	1	2,577'10
Buenos-Aires . . .	id.	5,500	29	id.	1	4,110'00
Vicente La Roda . .	id.	1,508	31	id.	1	1,401'80
A. 2	Submarino	250	11	Dicbre. 1924	44	3,206'00
A. 1	id.	250	11	id.	44	3,122'00
Españoleto	Vapor	1,403	5	Febro. 1925	1	1,312'55
Ant.° de Satrústegui.	id.	2,742	7	id.	1	2,668'90
Fina	id.	255	7	id.	1	438'75
Alhambra	id.	1,687	28	Enero	12	7,049'20
Francisco	id.	327	11	Febrero	1	528'75
María R.	id.	1,505	11	id.	1	1,399'25
Torpedero n.° 17. .	Guerra	250	4	id.	6	564'50
Santiago López . .	Vapor	2,319	12	id.	1	2,478'55
P. de Satrústegui. .	id.	5,000	14	id.	1	3,885'00
C. Sorní	id.	1,253	16	id.	1	1,185'05
Luis	id.	250	17	id.	1	445'00
Mar Tirreno . . .	id.	3,367	18	id.	1	2,950'15
Pedro	id.	332	24	id.	1	535'00
Manuel Calvo . . .	id.	6,000	28	id.	1	4,335'00
María	id.	339	3	Marzo	1	556'25

NOMBRE	Clase	Tonelaje	Fecha de subida en Dique		Permanencia en Dique o en careneros	IMPORTE de la misma
			Día	Mes	Días	Pesetas
Manuela C. de R.	Vapor	784	20	Febro. 1925	14	4,872'94
I. I.	id.	250	4	Marzo	8	686'25
Paulina	id.	2,098	10	id.	1	2,391'60
Mar Blanco	id.	5,175	14	id.	2	5,695'00
Generalife	id.	3,387	17	id.	1	2,959'15
Juan	id.	291	18	id.	1	558'75
María Dolores	id.	322	16	id.	4	1,076'24
J. J. Sister	id.	1,554	20	id.	1	2,142'20
Romeu	id.	3,018	22	id.	1	2,793'10
Cervera	id.	857	20	Marzo	3	1,679'80
Angelita	id.	256	24	id.	1	440'00
Michael Ging	id.	274	26	id.	1	462'50
Canosa	id.	316	27	id.	1	515'00
Monturiol	Remblcador	148	28	id.	1	423'00
León XIII	Vapor	5,066	31	id.	1	3,685'00
Catalogna	Bergantín Goleta	250	1	Abril	1	362'50
Paco	Vapor	250	2	id.	1	432'50
Mahón	id.	846	2	id.	1	874'50
Río Mesa	id.	274	3	id.	1	488'76
Norte	id.	2,825	4	id.	2	3,968'75
María Mercedes	id.	421	3	id.	6	1,740'92
Rita Sister	id.	2,845	8	id.	1	2,885'00
Manín	id.	252	11	id.	1	435'00
Alicante	id.	3,878	13	id.	1	3,180'10
Fiametta	Pailebot	398	14	id.	1	652'40
Pérez Pujol	Vapor	1,297	14	id.	1	1,222'45
Migliarmo	Bergantín Goleta	373	15	id.	1	523'40
Navarra	Vapor	1,688	3	id.	12	7,063'30
Montevideo	id.	5,500	16	id.	3	7,860'00
Betis	id.	1,100	15	id.	4	2,300'50
José María	id.	279	20	id.	1	468'75
Romeu	id.	3,018	21	id.	1	2,944'00
Romeu	id.	3,018	27	id.	1	2,956'50
Bellver	id.	1,315	28	id.	1	1,280'25
Emilia S. de Pérez	id.	3,838	29	id.	1	3,354'00
Santa Adela	id.	307	30	id.	1	503'75
Tito	id.	279	4	Mayo	1	468'75
Santa Cristina	id.	324	5	id.	1	535'00
Sagunto	id.	956	5	id.	1	969'50
Mercedes	id.	277	8	id.	2	658'80
Santa Anna	id.	323	11	id.	1	552'40
Tambre	id.	2,202	11	id.	1	2,438'40
Tintoré	id.	1,323	15	id.	1	1,257'05
Villarreal	id.	1,593	16	id.	1	1,486'55
Ramón	id.	323	19	id.	1	523'75

NOMBRE	Clase	Tonelaje	Fecha de subida en Dique		Permanencia en Dique o en careneros	IMPORTE de la misma
			Día	Mes	Días	Pesetas
Serafín Ballesteros	Vapor	2,925	19	Mayo 1925	1	2,763'75
Mar Adriático . . .	id.	5,334	22	id.	1	3,835'30
Buenos-Aires . . .	id.	5,800	23	id.	1	4,045'00
María	id.	1,505	26	id.	1	1,399'25
Mallorca	id.	2,223	27	id.	1	2,435'35
Pepita (Pontón) . .	Vela	Desguace	1	id.	5	2,500'00
Canalejas	Vapor	935	30	id.	1	953'75
Vinaroz	id.	534	2	Junio	1	657'10
Teodoro Llorente . .	id.	907	2	id.	1	1,082'75
Vicente Ferrer . . .	id.	991	3	id.	1	1,045'75
Teide	id.	4,329	4	id.	1	3,397'55
Cierto	id.	316	5	id.	1	525'00
Valencia	id.	690	6	id.	1	757'50
Alckelda	Pailebot	250	8	id.	1	575'00
Escolano	Vapor	3,081	9	id.	1	2,821'45
Cabañal	id.	1,516	10	id.	2	2,133'30
Rey Jaime II . . .	id.	1,380	12	id.	1	1,293'00
Tintoré	id.	1,323	13	id.	1	1,326'20
Dimecres	id.	1,558	15	id.	1	1,444'30
Pedro	id.	332	15	id.	1	546'25
Adone	Bergantín Goleta	260	16	id.	1	583'00
Santa Rosa	Vapor	333	18	id.	1	565'40
Rey Jaime I	id.	2,380	19	id.	1	2,506'00
Thedore	Corbeta	526	20	id.	1	728'60
Españoleto	Vapor	1,402	20	id.	1	1,311'70
Vizcaya	id.	950	22	id.	1	952'50
Manuel Calvo . . .	id.	5,767	25	id.	1	4,030'15
Florinda	id.	2,078	27	id.	1	2,370'10
Juan	id.	291	27	id.	1	496'25
María	id.	339	28	id.	1	556'25
Totales. . . .		331,728				445,693'74

TOTAL DE EMBARCACIONES, 201

Año económico 1925-26

SERVICIO DE CARENADO

EMBARCACIONES QUE HAN UTILIZADO EL DIQUE FLOTANTE Y DEPONENTE DURANTE EL AÑO ECONÓMICO 1925-26

(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
			Dia	Mes	Dias	Pesetas
Submarino A. 1. . .	Guerra	250	26	Mayo 1925	31	2,369'25
Submarino A. 2. . .	id.	250	26	id.	31	2,494'25
Jorge Juan	Vapor	1,259	1	Julio	1	1,190'15
Delfín	id.	1,253	4	id.	1	1,185'05
Luis	id.	250	6	id.	1	457'50
Tordera	id.	1,850	6	id.	2	3,385'00
Michael Ging . . .	id.	280	7	id.	1	482'50
Montserrat	id.	4,147	8	id.	1	3,301'15
Río Mesa	id.	274	9	id.	1	476'20
Francisco	id.	327	9	id.	1	541'25
Tintoré	id.	1,323	10	id.	1	1,310'70
Guadiaro	id.	3,925	11	id.	1	3,488'00
S. A. C. 3	id.	398	22	Junio	19	4,309'36
Cristóbal Llusá. . .	Corbeta	1,169	3	Julio	4	2,444'02
Cullera	Vapor	898	10	id.	1	926'00
María Dolores. . .	id.	322	16	id.	1	475'00
Poeta Arolas . . .	id.	3,253	20	id.	1	2,898'85
Poeta Querol . . .	id.	929	21	id.	1	949'25
Río Mesa	id.	274	27	id.	1	428'70
León XIII	id.	5,200	29	id.	2	5,912'50
Ricardo R.	id.	1,541	31	id.	2	2,148'80
José María	id.	279	4	Agosto	1	500'20
P. de Satrústegui. .	id.	5,200	7	id.	1	3,975'00
Dimarts	id.	2,520	10	id.	1	2,585'50
S. A. C. 2	id.	2,959	12	id.	1	2,781'05
Alicante	id.	5,278	14	id.	1	3,810'10
Dilluns	id.	2,383	8	id.	9	9,327'19
Mar Negro	id.	6,000	21	id.	1	4,435'00
Enriqueta R. . . .	id.	1,394	22	id.	1	1,304'90
Salvador Giner . .	id.	1,001	24	id.	1	963'45
Paco	id.	299	25	id.	1	521'25
A. Cola	id.	807	26	id.	1	857'75
Número 1	id.	250	10	id.	15	2,265'00
Mercedes	id.	277	28	id.	1	474'90
Virgen de Africa. .	id.	504	31	id.	1	640'10

NOMBRE	Clase	Tonelaje	Fecha de subida en Dique		Permanencia en Dique o en careneros	IMPORTE de la misma
			Dia	Mes	Dias	Pesetas
Roberto R.	Vapor	1,238	1	Sepbre. 1925	1	1,184'80
Angelita	id.	256	2	id.	1	532'80
Cabo Prior	id.	986	3	id.	4	1,042'00
Monturiol	Remolcador	250	4	id.	1	445'00
Santa Anna	Vapor	323	7	id.	1	536'25
Manuela C. de R. .	id.	600	9	id.	1	822'50
Montserrat	Remolcador	250	10	id.	1	351'50
Teresa Pamies . . .	Vapor	2,554	12	id.	1	2,666'80
Santa Adela. . . .	id.	307	14	id.	1	541'25
Juan Maragall . . .	id.	1,470	14	id.	8	5,067'30
Vicente Puchol . .	id.	1,514	28	Mayo	98	61,665'91
Santa Cristina . . .	id.	324	25	Septiembre	1	542'50
Buenos-Aires . . .	id.	5,500	28	id.	3	7,660'00
Balmes	id.	3,806	1	Octubre	2	4,736'70
Mahón	id.	846	3	id.	1	959'30
Canosa.	id.	316	5	id.	1	527'50
Rey Jaime I . . .	id.	2,300	5	id.	2	3,695'00
Mallorca	id.	2,223	7	id.	1	2,435'35
Cádiz	id.	5,617	9	id.	1	4,243'50
Rita Sister	id.	2,845	7	id.	5	6,494'18
Torpedero n.º 4 . .	Guerra	250	3	id.	15	1,240'00
Montevideo	Vapor	5,500	13	id.	7	14,952'50
Fina	id.	255	21	id.	1	454'25
I. 1	id.	250	22	id.	1	222'50
Mar Caribe	id.	5,673	24	id.	1	4,271'50
Albal	id.	1,100	20	id.	7	3,212'50
Vilafranca	id.	835	26	id.	1	920'50
Cierto	id.	316	26	id.	1	543'30
Balear	id.	1,017	28	id.	1	1,029'50
Isla de Menorca . .	id.	1,003	29	id.	1	1,045'50
Ramón	id.	324	29	id.	1	537'50
Norte	id.	2,835	27	id.	6	7,246'20
Guadalquivir . . .	id.	3,945	31	id.	1	3,407'50
Manuel Calvo . . .	id.	6,000	2	Noviembre	3	8,310'00
Teide	id.	3,829	5	id.	1	3,158'05
Tintoré	id.	1,323	6	id.	1	1,244'55
Orietta	Goleta (motor)	469	6	id.	2	964'00
Raudi	Vapor	844	7	id.	1	1,002'70
Poeta Arolas . . .	id.	3,252	9	id.	1	2,898'40
Aldecoa	id.	6,075	11	id.	1	4,485'00
Barcelona	id.	5,574	13	id.	1	3,943'30
Manín	id.	252	17	id.	1	435'00
Torpedero n.º 6 . .	Guerra	250	14	id.	6	658'75
Sagunto	Vapor	962	12	id.	8	3,989'45
María Dolores . . .	id.	322	23	id.	1	522'50

NOMBRE	Clase	Tonelaje	Fecha de subida en Dique		Permanencia en Dique o en careneros	IMPORTE de la misma
			Dia	Mes	Dias	Pesetas
Bellver	Vapor	1,315	25	Nobre. 1925	1	1,250'25
María R.	id.	1,520	28	id.	2	2,108'50
Peris Valero . . .	id.	1,663	1	Diciembre	1	1,533'55
Francisco	id.	328	2	id.	1	542'50
Juan	id.	295	3	id.	1	488'75
Mont Sant	id.	850	3	id.	1	877'50
Río Mesa	id.	274	4	id.	1	498'70
Castilla	id.	1,920	6	id.	1	1,752'00
Submarino A. 2 . .	Guerra	250	23	Octubre	48	3,370'25
Submarino A. 1 . .	id.	250	23	id.	48	3,370'25
Rey Jaime II . . .	Vapor	1,380	7	Diciembre	1	2,004'50
Ramón	id.	324	19	Noviembre	18	3,419'44
Pedro	id.	332	10	Diciembre	1	547'50
José María	id.	280	14	id.	1	470'00
Le Vielle	id.	250	15	id.	1	472'50
Santa Rosa	id.	333	19	id.	1	575'40
Betis	id.	1,011	22	id.	1	960'45
Mar Adriático . . .	id.	5,334	28	id.	1	4,102'00
María	id.	339	29	id.	1	556'25
Canalejas	id.	1,171	29	id.	2	1,651'90
Lulio	id.	653	31	id.	1	774'90
Mont Seny	id.	840	31	id.	3	1,622'70
Ciudadela	id.	271	2	Enero 1926	2	672'40
Mjolnir	id.	548	4	id.	1	731'20
Luis	id.	250	7	id.	1	445'00
Canalejas	id.	1,171	8	id.	1	1,183'50
Cabo Andrea . . .	Bergantín Goleta	174	18	id.	1	37'50
Mar Blanco	Vapor	5,152	18	id.	2	5,878'90
I. 6	id.	250	20	id.	4	453'75
Paco	id.	300	28	id.	1	522'50
Santa Adela	id.	307	30	id.	1	516'25
María Dalmé de R.	id.	2,551	3	Febrero	2	2,583'80
S. A. C. 2	id.	2,959	14	Enero	24	22,250'55
Virgen de Africa. .	id.	504	8	Febrero	1	627'60
Lulio	id.	653	9	id.	1	774'90
María Mercedes . .	id.	421	10	id.	1	586'15
Orietta	Bergantín Goleta	469	10	id.	3	1,123'10
P. de Satrústegui. .	Vapor	5,200	12	id.	2	5,965'00
Irabi	id.	2,518	15	id.	2	3,847'60
Suomen Neito . . .	id.	1,175	19	id.	1	1,191'25
Santa Anna. . . .	id.	323	20	id.	1	481'25
Tito	id.	279	23	id.	1	520'20
Cierto	id.	316	24	id.	1	527'50
Alicante	id.	3,878	25	id.	1	3,374'00
Delfín	id.	1,253	26	id.	1	1,197'55

NOMBRE	Clase	Tonelaje	Fecha de subida en Dique		Permanencia en Dique o en careneros	IMPORTE de la misma
			Dia	Mes	Dias	Pesetas
Deva	Vapor	2,155	27	Febro. 1926	2	3,613'50
Catalogna	Bergantín Goleta	250	4	Marzo	1	412'50
Enriqueta R. . . .	Vapor	1,394	6	id.	1	1,387'10
Japis	id.	960	2	id.	10	4,277'90
Soller	id.	360	13	id.	2	846'50
Santa Cristina . . .	id.	324	18	id.	1	578'70
Paulina	id.	2,098	20	id.	1	2,496'50
Manuela C. de Ramos	id.	600	23	id.	1	707'50
Canosa	id.	316	23	id.	1	530'80
Nadir	id.	549	24	id.	1	759'30
Menhir	id.	580	25	id.	2	1,075'00
Emilia S. de Pérez.	id.	3,997	17	id.	10	12,490'78
Carolina E. de Pérez	id.	2,696	29	id.	1	2,783'00
Vinaroz	id.	534	4	id.	22	5,796'93
María Dolores . . .	id.	322	31	id.	1	462'50
Nalón	id.	1,477	31	id	2	2,067'60
Mercedes	id.	277	3	Abril	1	406'25
I. 1	id.	250	6	id.	1	222'50
Río Mesa	id.	274	6	id.	1	475'00
Maricel	id.	250	8	id.	1	445'00
Mahón	id.	846	8	id.	1	917'00
Ramón.	id.	323	9	id.	1	523'95
Ebba	id.	939	12	id.	1	1,031'75
Dimars	id.	803	15	id.	1	929'75
Marqués del Turia.	id.	1,754	14	id.	1	1,698'60
Juan	id.	295	16	id.	1	516'00
Michael Ging . . .	id.	280	21	id.	1	496'50
José María	id.	280	22	id.	1	511'50
Ant.° de Satrústegui.	id.	2,742	26	id.	2	3,991'90
Pérez Pujol	id.	1,297	14	id.	15	7,611'34
Marodi	id.	250	29	id.	1	372'50
Hinnoy	id.	4,052	1	Mayo	3	6,437'30
Francisco	id.	327	4	id.	1	541'25
Monturiol	Remolcador	250	10	id.	3	757'50
Ant.° de Satrústegui.	Vapor	2,742	11	id.	1	2,878'50
Pedro	id.	332	14	id.	2	746'70
Sant Jordi	Goleta	250	14	id.	2	628'75
Santander	Vapor	1,558	17	id.	1	1,522'20
Fomento n.° 2 . . .	Gánguil	72	18	Marzo	50	5,200'00
Príncipe de Asturias.	Vapor	445	19	Mayo	1	676'75
A. 2	Submarino	250	30	Marzo	43	3,065'00
Buenos-Aires . . .	Vapor	6,000	21	Mayo	2	6,472'50
Teresa Tayá . . .	id.	1,050	20	Abril	29	12,760'50
Poeta Arolas . . .	id.	3,252	24	Mayo	1	2,898'40
Mallorca	id.	2,223	26	id.	1	2,435'35

NOMBRE	Clase	Tonelaje	Fecha de subida en Dique		Permanencia en Dique o en careneros	IMPORTE de la misma
			Dia	Mes	Dias	Pesetas
Montevideo	Vapor	5,600	28	Mayo 1926	1	4,155'00
Ramón R.	id.	955	31	id.	1	968'75
I. 6	id.	250	31	id.	1	222'50
Tintoré	id.	1,323	1	Junio	2	1,887'40
María	id.	339	4	id.	1	556'25
Teide	id.	3,829	7	id.	1	3,158'05
Montserrat	id.	250	8	id.	1	432'50
Carolina E. de Pérez.	id.	2,696	9	id.	1	2,648'20
Luis	id.	250	12	id.	1	445'00
Santa Adela. . . .	id.	307	21	id.	1	516'25
Mercedes	id.	277	21	id.	1	492'60
Sagunto	id.	962	22	id.	1	974'00
Santa Rosa	id.	333	23	id.	1	565'40
Tito.	id.	279	26	id.	1	481'25
Manuel Calvo . . .	id.	6,000	30	id.	2	6,472'50
Totales. . . .		272,262				472,333'20

TOTAL DE EMBARCACIONES, 185

2.° trimestre del año 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	Cantidadss obtenidas — Pesetas
Abril. . . . . 1924.	13	23,501	34,285'89
Mayo. . . . . id.	16	29,196	36,305'35
Junio . . . . . id.	18	30,999	41,402'95
TOTALES. . .	47	83,696	111,994'19

ESTADO DE INGRESOS Y GASTOS

Año económico	Ingresos — Pesetas	Gastos — Pesetas	Beneficios — Pesetas
1924 2.° trimestre. .	111,994'19	64,877'13	47,117'06

Año económico 1924-1925

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
Julio.	1924.	18	22,882	28,657'00
Agosto	id.	9	13,673	(1) 17,609'38
Septiembre.	id.	14	12,787	(1) 14,976'25
Octubre	id.	24	65,415	(2) 103,344'19
Noviembre.	id.	18	22,666	(3) 39,190'48
Diciembre	id.	12	17,195	(4) 33,627'35
Enero	1925.	14	34,024	(4) 37,283'69
Febrero	id.	15	21,190	(4) 31,768'65
Marzo	id.	16	25,069	31,586'78
Abril.	id.	21	38,665	48,618'52
Mayo.	id.	17	26,629	27,326'35
Junio.	id.	23	31,533	31,705'10
TOTALES. . .		201	331,728	445,693'74

(1) Durante estos dos meses los careneros del lado de Levante han estado ocupados con embarcaciones y elementos de la Junta; además en septiembre ha estado el carenero de Poniente ocupado por el vapor "Azpeitia" que se cobrará más adelante.

(2) Además de la intensidad en el servicio, durante este mes hemos tenido buques en careneros del anterior.

(3) Los careneros de Levante han estado en parte ocupados con embarcaciones de la Junta y en los de Poniente hubo dos buques que se cobrarán en el mes próximo.

(4) Los careneros de Levante han estado en su mayor parte ocupados con embarcaciones y elementos de la Junta.

ESTADO DE INGRESOS Y GASTOS

Año económico	Ingresos — Pesetas	Gastos — Pesetas	Beneficios — Pesetas
1924-1925	445,693'74	262,156'89	183,536'85

Año económico 1925-1926

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
Julio.	1925.	20	27,831	39,024'68
Agosto	id.	14	30,188	35,950'09
Septiembre.	id.	13	10,576	(1) 76,038'71
Octubre	id.	21	46,756	69'834'78
Noviembre.	id.	14	31,987	34,970'45
Diciembre	id.	19	17,237	27,968'34
Enero	1926.	10	9,263	(2) 12,063'70
Febrero	id.	15	24,654	48,663'95
Marzo	id.	14	14,980	34,605'01
Abril.	id.	16	12,337	(3) 22,217'14
Mayo.	id.	17	29,608	52,366'95
Junio.	id.	12	16,845	(4) 18,629'40
TOTALES. . .		185	272,262	472,333'20

(1) Durante este mes no ha sido muy activa la explotación del Dique y esta cantidad elevada se debe a haber bajado un buque que ha permanecido en careneros varios días de meses anteriores.

(2) En este mes también hemos tenido pocas entradas de buques en el Dique.

(3) Durante este mes ha habido varios buques en careneros que se incluirán en el mes siguiente.

(4) Durante este mes ha habido muchas maniobras y operaciones con las mismas secciones y flotantes de la Junta.

Durante los siete primeros meses de este año económico, los careneros del lado de Levante han estado ocupados en casi su totalidad con embarcaciones y elementos de la Junta del Puerto.

ESTADO DE INGRESOS Y GASTOS

Año económico	Ingresos — Pesetas	Gastos — Pesetas	Beneficios — Pesetas
1925-1926	472,333'20	246,639'93	225,693'27

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

2.° TRIMESTRE DEL AÑO 1924

MESES	Número de servicios	Ingresos — Pesetas	Gastos — Pesetas	Beneficios — Pesetas
Abril	—	—	—	—
Mayo	—	—	—	—
Junio	1	450'00	237'04	212'96
TOTALES. . .	1	450'00	237'04	212'96

AÑO ECONÓMICO 1924 - 1925

MESES	Número de servicios	Ingresos — Pesetas	Gastos — Pesetas	Beneficios — Pesetas
Julio . . . . . 1924.	—	—	—	—
Agosto . . . . id.	1	500'00	251'48	248'52
Septiembre. . . id.	2	500'00	394'24	105'76
Octubre . . . . id.	1	450'00	366'51	83'49
Noviembre . . . id.	—	—	—	—
Diciembre . . . id.	—	—	—	—
Enero. . . . . 1925.	1	275'00	115'19	159'81
Febrero . . . . id.	—	—	—	—
Marzo . . . . id.	1	450'00	293'68	156'32
Abril . . . . . id.	2	700'00	503'42	196'58
Mayo. . . . . id.	—	—	—	—
Junio . . . . . id.	1	375'00	308'89	66'11
TOTALES. . .	9	3,250'00	2,233'41	1,016'59

AÑO ECONÓMICO 1925 - 1926

MESES	Número de servicios	Ingresos — Pesetas	Gastos — Pesetas	Beneficios — Pesetas
Julio . . . . . 1925.	—	—	—	—
Agosto . . . . id.	1	550'00	315'75	234'25
	1	125'00	0'00	125'00
Septiembre. . . id.	—	—	—	—
Octubre . . . . id.	3	1,250'00	796'58	453'42
Noviembre . . . id.	1	400'00	335'00	65'00
Diciembre . . . id.	2	925'00	708'67	216'33
Enero. . . . . 1926.	—	—	—	—
Febrero . . . . id.	—	—	—	—
Marzo . . . . id.	—	—	—	—
Abril . . . . . id.	—	—	—	—
Mayo. . . . . id.	1	550'00	361'50	188'50
Junio . . . . . id.	—	—	—	—
TOTALES. . .	9	3,800'00	2,517'50	1,282'50

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
1922-23	213	329,897	498,585'77	250,600'19	247,985'58
1923-24	190	322,597	467,245'51	244,606'75	222,638'76
2.° trimestre 1924	47	83,896	111,994'19	64,877'13	47,117'06
1924-25	201	331,728	445,693'74	262,156'89	183,536'85
1925-26	185	272,262	472,333'20	246,639'93	225,693'27

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.

Puerta de entrada a la dársena de carenado

Desde hace algunos años existe abierta la boca del lado de Poniente para la entrada a la dársena de carenado, habiéndose cerrado la de Levante con una puerta para evitar que la acción de las corrientes y marejadas dificultaran y hasta impidieran la explotación del Dique flotante y deponente.

Pero dicha puerta, por la acción del tiempo y a pesar de la conservación a que se había sometido, se hallaba en tal mal estado a mediados de 1924, que se pensó en levantarla y proceder a su reparación y reforma, cambiando incluso el sistema, esto es, haciéndola flotante en lugar de corredera para el mejor y más rápido servicio de la misma, y para poder extender su aprovechamiento al cierre indistinto de las dos bocas de la expresada dársena.

A tal efecto, y realizados los necesarios preparativos, el día 15 de diciembre de 1924 se levantó dicha puerta de su emplazamiento, con las dos cábrias de 80 y 65 toneladas y se transportó sobre la sección 2.ª del Dique, para subirla y colocarla en seguida sobre careneros, operaciones todas ellas de gran cuidado y que se llevaron a cabo sin novedad alguna.

En los días sucesivos se efectuaron los trabajos para la limpia del fondo del mar en toda la zona del umbral de la puerta y sus alrededores, suspendiéndolas en el 24 del propio mes.

Practicadas al mismo tiempo las operaciones de limpia y rascado de la puerta para apreciar el estado de cada uno de los elementos y piezas componentes, se empezaron las inherentes al desguace de la primitiva pantalla de madera y se desmontaron los elementos que la transformación hacía inútiles y las piezas de su extructura que se hallaban en mal estado, sustituyéndolas por otras nuevas; el trabajo dió comienzo por la parte inferior de la puerta conservando la misma disposición antigua hasta la mitad próximamente de su altura, a partir de la cual se formó un cajón flotante con los tanques correspondientes forrando con plancha de acero laminado el contorno exterior de la mitad superior, y quedando la parte inferior a modo de quilla de balance o contrapeso para dar estabilidad a la flotación de aquella.

Ultimados estos trabajos, con fecha 18 de noviembre de 1925, fué recogida la puerta por una sección del Dique y con el auxilio de las dos cábrias se realizaron pruebas de flotación, las cuales pusieron de manifiesto la necesidad de lastrar moderadamente la parte inferior; en su virtud, se volvió a subir la puerta y se colocó en careneros cambiándola algo de sitio para aprovechar mejor el terreno, se puso el lastre conveniente construyendo dos macizos de hormigón en los extremos; se estableció, de paso, la pantalla de madera desde el fondo del cajón superior hasta la base de

la puerta en el plano medio de la misma, a fin de evitar diferencias de flotación; se colocó la colectora y demás tuberías que han de servir para la inundación y achique de los tanque del indicado cajón, y se pusieron unas traviesas de roble en la base para constituir el apoyo directo de la puerta sobre el umbral de las bocas de la dársena,

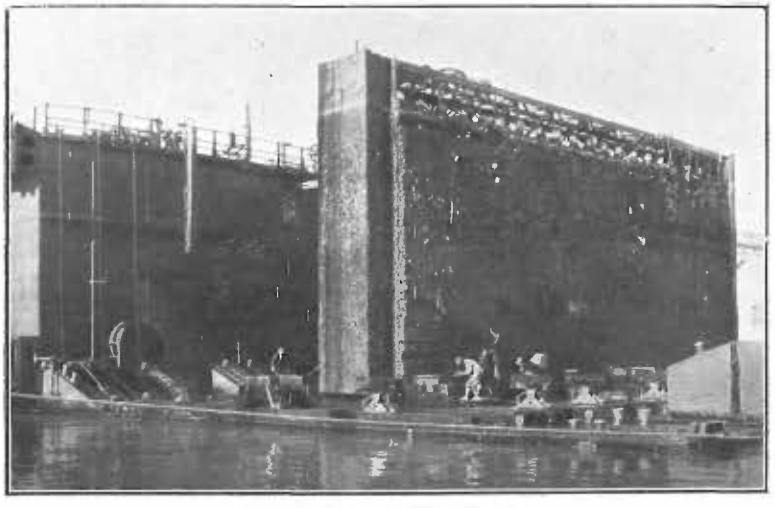
Listos por completo estos trabajos en 5 de enero del año corriente, se repitieron las pruebas de flotación de igual modo que anteriormente, bajando la puerta por medio del Dique y poniéndola a flote con las cábrias, obteniéndose un resultado plenamente satisfactorio en cuanto a la flotación y estabilidad, pues tenía en un extremo un calado de 6'07 metros y de 6'03 en el otro, calculándose su peso, por su flotación, en unas 70 toneladas. Colocada nuevamente sobre el Dique y en careneros donde había estado la primera vez, se pintaron sus fondos; se compensó con un poco más de lastre de hormigón la carga que había precisión de establecer en su parte superior con los medios de maniobra; se acabaron pequeños detalles y se puso a flote definitivamente en 19 de enero de este año a fin de terminarla, construyendo la cubierta de madera, dotándola de defensa, tornos, bitas, guías, etc., y montando el grupo moto-bomba para su régimen de maniobra, quedando, por fin, ultimados todos los trabajos de reforma de dicha puerta a mediados de mayo, y una vez levantados los bloques que cerraban provisionalmente la boca del lado de Levante de la dársena, se colocó la puerta cerrando dicha boca a fines de mes, pasando luego unos días en preparar los medios para su fijación y amarre y en arreglar el piso del umbral para el buen asiento de la referida puerta en su lugar definitivo.

Acompañamos algunas fotografías que dan clara idea de los trabajos llevados a cabo para la reforma de dicha puerta y su situación en la boca de Levante de la dársena de carenado.

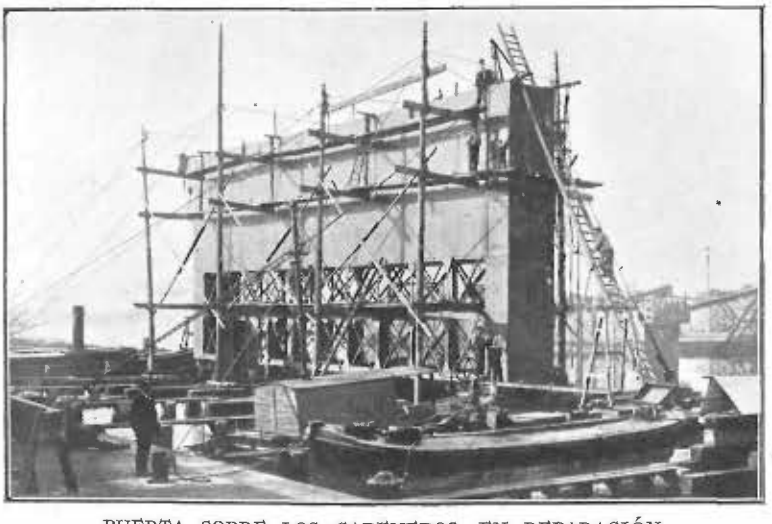
En los dos primeros meses de 1925 y simultáneamente con los trabajos que se practicaban en la puerta para su transformación, se llevaron a cabo otros para limpiar el umbral por donde corría y para el derribo de parte de los muros de fábrica del lado de Levante de la bocana, levantando después los bloques de los cimientos para cerrar cuanto antes con ellos y algunos bloques nuevos, que luego se sustituyeron por otros viejos, la propia boca, evitando así que las marejadas y singularmente la que tuvo lugar a mediados de febrero, pudieran perjudicar el servicio del Dique; quedando todavía bastantes bloques en los referidos cimientos para sacar más adelante, prévias las operaciones de dragado necesarias.

En febrero del presente año, mientras se ultimaban a flote los trabajos de reforma de la puerta, se procedió al dragado de toda aquella zona inmediata a la boca y próxima al ángulo de los muelles de cerramiento y de Levante, extrayendo al propio tiempo los bloques que quedaban de la cimentación de los muros de contorno de la antigua puerta, y después los que cerraban provisionalmente la boca del lado de Levante de la dársena,

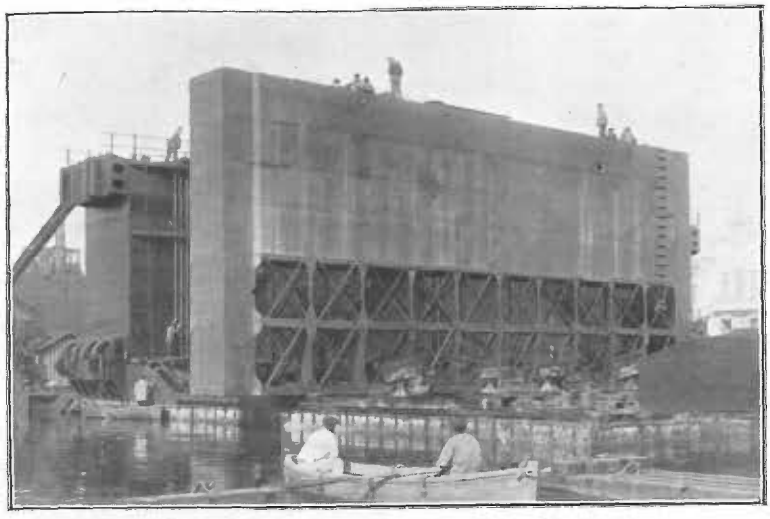
TRANSPORTE DE LA PUERTA CON LAS DOS CÁBRIAS DE 80 Y 60 TONELADAS PARA COLOCARLA SOBRE EL DIQUE



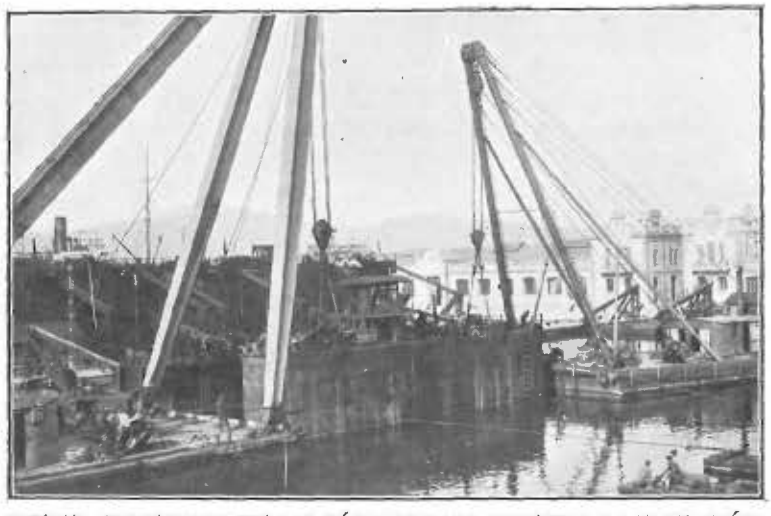
PUERTA SOBRE EL DIQUE



PUERTA SOBRE LOS CARENEROS, EN REPARACIÓN



PUERTA SOBRE EL DIQUE, UNA VEZ REFORMADA



PUERTA SUSPENDIDA DE LAS CÁBRIAS PARA APRECIAR LA FLOTACIÓN

PUERTA COLOCADA EN SU SITIO DEFINITIVO

quedando también ultimados todos estos trabajos de levante de bloques a fines del pasado mayo.

Varadero público

Desde hace muchos años y con el nombre de Varadero público existe en el fondo de la dársena de la Industria de este puerto, una instalación especial para el carenado de las lanchas de transporte de mercancías y materiales, y de pequeñas embarcaciones hasta unas 300 toneladas de peso o desplazamiento, que ha prestado y todavía presta muy buenos servicios al Comercio y la Navegación, habiendo sufrido ya desde el principio de su funcionamiento varias transformaciones en su composición y en los elementos que la integran, para hacerla más adaptable a las necesidades que debe satisfacer, y que ha de ser objeto, dentro de poco, de una ampliación en sus vías y carros para que puedan obtenerse mayores rendimientos con casi el mismo gasto en la explotación.

Durante el período a que nos referimos en esta Memoria, desde 1.° de abril de 1924 a 30 del pasado junio, y por la misma causa, que en años anteriores, de la penosa crisis que pesa sobre el tráfico marítimo que ha obligado a amarrar muchas de las embarcaciones de pequeño tonelaje, no ha sido muy activo el movimiento desarrollado en el servicio de esta instalación; muchos han sido los meses, singularmente en febrero y los demás de invierno, en que han quedado bastante reducidos los ingresos según puede observarse examinando los estados adjuntos; de todos modos, resulta todavía un servicio público de importancia y que merece gran atención por nuestra parte para que no deje de prestar la debida utilidad.

Aprovechando las épocas y aun los días de calma en la explotación, se han practicado los necesarios trabajos para conservar bien todos los elementos que componen esta instalación, tales como: carros, vías, motores, cadenas, cables, puntales, caballetes, etc., aparte de hacer, generalmente en los meses de primavera de cada año, un detenido repaso de todos ellos y de reparar acto seguido cualquier desperfecto que se ha producido en el curso de la explotación. Los motores, carros y vías, por ser los elementos más delicados, han de ser objeto de un recorrido especial, limpiando amenudo las piezas componentes y rascando y pintando los que lo necesitan. La cadena del carro grande por su índole especial y por los esfuerzos a que está sometida, ha sufrido varias roturas que se han arreglado sin pérdida de tiempo, pero que nos obligará al cambio de este elemento de tracción por otro más adaptable al servicio.

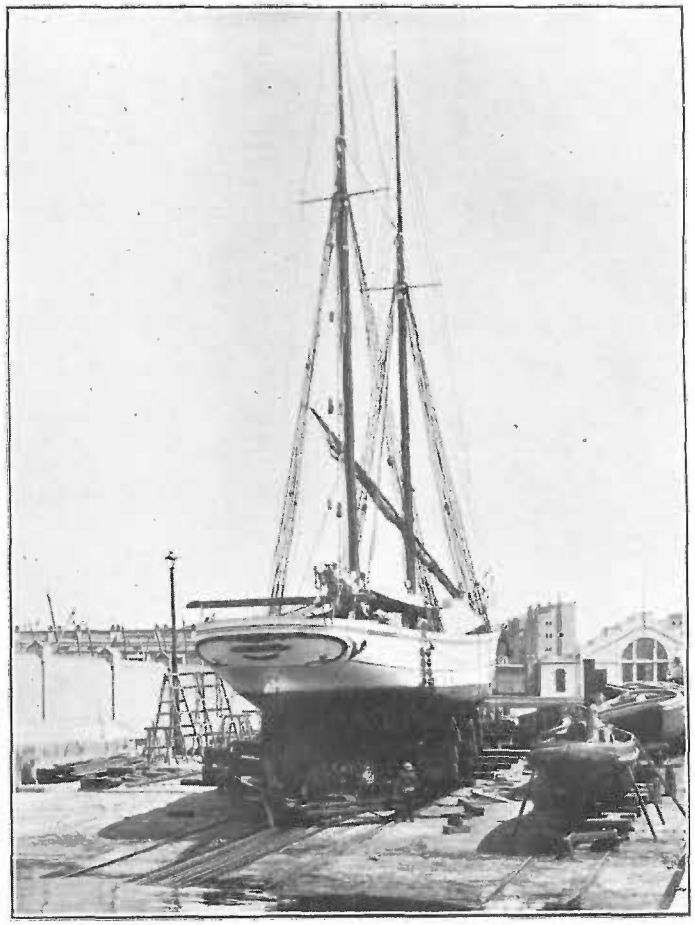
Por las fotografías que se acompañan puede darse cuenta de la importancia que todavía reviste esta instalación, así como de la variedad de embarcaciones que pueden carenarse al mismo tiempo utilizando las dos vías y carros que la componen.

Varadero especial para tumbar en quilla

En este varadero especial, que tuvo que habilitarse hace unos años para que sirviera de complemento a la instalación que acabamos de analizar, a fin de practicar la limpia de las pequeñas embarcaciones que tenían prisa y no podían hacer la operación en el otro por estar del todo ocupado, no se han efectuado, en el curso del período a que nos referimos, más que dos servicios en septiembre de 1924. Realmente hoy no tiene ya objeto alguno esta instalación, pues son bastante limitadas las ocasiones en que no se pueda utilizar el varadero general, porque va desapareciendo la urgencia en el carenado; verdad es, que también son sumamente reducidos los gastos que motiva la conservación y que no se causa perjuicio alguno a los demás servicios que radican sobre el propio muelle.

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 también, durante el período que analizamos, con bastante actividad, a pesar del sinnúmero de aparatos flotantes particulares que se dedican a ello sin duda con el permiso de la Autoridad de Marina, prestando nuestro varadero muy buenos servicios a la gente de mar que ha de servirse de estas embarcaciones para el transporte de personas y servicios auxiliares de los buques.



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

Año 1924 - 2.° trimestre

SERVICIO DE CARENADO

VARADERO PÚBLICO — CARRO GRANDE

Embarcaciones que lo han utilizado durante el 2.° trimestre del año 1924

NOMBRE	Clase	Tonelaje	FECHA DE SUBIDA		Estancia en Varadero —	IMPORTE —
			Dia	Mes	Dias	Pesetas
Sirena	Lancha	50	4	Abril 1924	2	186'25
Joaquina	Laud	60	14	id.	2	269'50
Cataluña	Remolcador	114	22	id.	5	759'40
María del Carmen. .	Gaviota	50	6	Mayo	2	228'75
Tres Amigos . . .	Laud	50	6	id.	10	640'00
C. 7.	Crucero	50	28	Abril	7	239'37
I. 2	id.	137	17	Mayo	16	1,135'23
Montjuich.	Remolcador	96	6	Junio	2	380'20
Teodora	Pailebot	120	13	id.	2	439'00
Laura	Golondrina	50	16	id.	2	230'00
Granada	Pailebot	234	20	id.	2	763'65
H. 2.	Gasolinera	50	23	id.	1	89'37
H. 4.	id.	50	24	id.	2	114'37
San Genaro	Goleta	82	28	id.	1	254'15
Montseny	Remolcador	73	30	id.	2	309'47
TOTALES. . .		1,266				6,038'71

TOTAL DE EMBARCACIONES, 15

Año económico 1924-25

SERVICIO DE CARENADO

VARADERO PÚBLICO — CARRO GRANDE

Embarcaciones que lo han utilizado durante el año económico 1924-25

NOMBRE	Clase	Tonelaje	FECHA DE SUBIDA		Estancia en Varadero	IMPORTE
			Dia	Mes	Dias	Pesetas
Joven Sebastián . .	Laud	86	2	Julio 1924	2	279'95
Eduardo Weibel . .	Pailebot	229	5	id.	2	755'02
Slec.	Balandra	50	8	id.	2	238'75
María del Pilar . .	Pailebot	141	12	id.	2	377'07
Canigó.	id.	94	15	id.	3	468'05
Lucía Madre . . .	Goleta	91	19	id.	2	291'57
C. 1.	Vapor	50	23	id.	2	119'37
H. 1.	Hidroplano	50	11	id.	24	362'50
Ramón Freixas. . .	Pailebot	221	5	Agosto	2	508'34
Fomento n.° 2 . . .	Gánguil	72	7	id.	4	440'40
Guisseppte Padre . .	Pailebot	63	12	id.	2	284'97
Tres Amigos. . . .	Laud	50	14	id.	5	390'00
Carlitos	Pailebot	75	11	Septiembre	2	315'62
C. 7.	Vapor	50	13	id.	6	214'37
Estela	Pailebot	165	29	id.	1	394'87
Fomento	Remolcador	50	30	id.	1	178'75
Urci	Pailebot	182	3	Octubre	3	569'50
Santa Petra	id.	92	7	id.	2	293'90
Montjuich.	Vapor	96	8	id.	4	564'60
Comercio	Goleta	83	15	id.	1	257'22
Enrique	Laud	67	16	id.	2	291'02
Martínez 1.°. . . .	id.	67	18	id.	1	214'02
Progresso	Balandra	50	18	id.	2	196'25
C. 1.	Gasolinera	50	21	id.	2	119'37
Elena Beltrán . . .	Pailebot	116	27	id.	3	423'60
Cataluña	Vapor	114	30	id.	1	314'55
H. 1.	Hidroplano	50	27	id.	8	162'50
Joven Paquito . . .	Pailebot	56	3	Noviembre	2	257'20
Laura	Golondrina	50	6	id.	2	228'75
María del Carmen . .	id.	50	6	id.	2	228'75
San Genaro	Goleta	82	8	id.	2	275'65
Carmencita Ferrer. .	Barca	50	10	id.	2	196'25
Gorgonia 2.°. . . .	Pailebot	62	12	id.	1	177'65
H. 3.	Lancha	50	17	id.	6	215'00
Canarias	Vapor	76	28	id.	21	1,764'60
León.	Barca	50	29	Diciembre	3	225'00

NOMBRE	Clase	Tonelaje	FECHA DE SUBIDA		Estancia en Varadero	IMPORTE
			Dia	Mes	Dias	Pesetas
Trinidad Concepción.	Pailebot	83	3	Enero 1925	2	272'97
Carmitos	id.	51	8	id.	2	241'82
Joaquina	Barca	65	12	id.	4	466'50
Virgen del Mar . .	Pailebot	81	17	id.	1	207'57
Valadares . . .	id.	99	20	id.	2	310'17
María Ballestel . .	Balandro	103	26	id.	2	317'22
Fulton	Remolcador	50	6	Febrero	2	228'75
Fomento n.° 2 .	Gánguil	72	11	id.	2	296'40
H. I.	Gasolinera	50	13	id.	5	180'37
San José	Laud	63	21	id.	1	179'22
Providencia . . .	Pailebot	200	24	id.	14	2,730'00
C. I.	Buque	50	13	Marzo	2	119'37
Castellón . . .	Balandro	50	13	id.	2	119'37
C. 7.	Vapor	50	16	id.	2	114'37
Tres Amigos. . . .	Laud	50	20	id.	3	288'75
Luciano	Velero	300	8	Abril	2	615'00
Carmencita Agustí. .	Laud	55	16	id.	7	405'50
Fomento n.° 2 . . .	Gánguil	72	27	id.	1	234'40
Montjuich. . . .	Remolcador	96	29	id.	1	284'20
Sirena	Gabarra	50	30	id.	3	223'75
Carmencita Ferrer. .	Barca	65	5	Mayo	11	671'50
Montserrat . . .	Laud	57	18	id.	8	603'70
Lareño.	Pailebot	133	28	id.	2	364'47
Granada	id.	234	30	id.	2	763'65
Joven Paco . . .	Laud	58	2	Junio	1	195'35
Progreso	Balandro	50	4	id.	1	178'75
Giovanni Padre . .	Pailebot	161	15	id.	1	303'07
Slec	Balandro	50	18	id.	3	288'75
Tres Amigos. . . .	Laud	58	23	id.	1	195'35
TOTALES. . .		5,586				43,745'77

TOTAL DE EMBARCACIONES, 65

Año económico 1925 - 26

SERVICIO DE CARENADO

VARADERO PÚBLICO — CARRO GRANDE

Embarcaciones que lo han utilizado durante el año económico 1925-26

NOMBRE	Clase	Tonelaje	FECHA DE SUBIDA		Estancia en Varadero	IMPORTE
			Dia	Mes	Dias	Pesetas
Juanito.	Vapor	50	25	Junio 1925	9	618'75
Tres Amigos. . .	Laud	58	6	Julio	5	437'35
Carmencita Ferrer. .	Barca	82	13	id.	5	583'15
Carmencita Agustí. .	id.	55	13	id.	5	419'12
Miguel	Vapor	53	20	id.	2	247'97
María del Carmen. .	Gaviota	50	22	id.	3	278'75
Laura	id.	50	22	id.	3	278'75
C. 1.	Crucero	50	28	id.	1	94'37
C. 7.	id.	50	29	id.	1	89'37
San Salvatore . . .	Goleta	150	14	Agosto	1	371'25
Tres Amigos. . . .	Laud	60	18	id.	2	259'50
San José	id.	65	20	id.	2	222'75
Sant Jordi	Goleta	260	22	id.	8	1,533'50
Joven Amalia . . .	Barca	50	3	Septiembre	3	280'00
Isabel Vanrell . . .	Pailebot	200	10	id.	1	450'00
Santa Filomena. . .	Goleta	75	12	id.	1	198'12
Límite	Bergantín Goleta	205	16	id.	1	359'87
Manuel II.	Laud	57	17	id.	2	202'53
Antonia	id.	51	21	id.	23	1,319'10
San Silverio	Pailebot	78	16	Octubre	1	202'85
Bellonia Filomena. .	Goleta	79	17	id.	2	313'67
Tres Amigos. . . .	Barca	65	19	id.	6	544'87
Concha.	Balandro	50	19	id.	3	278'75
Comercio	Pailebot	115	26	id.	1	316'12
Antonia.	Laud	60	27	id.	1	209'50
Carmencita Agustí. .	id.	76	27	id.	2	328'70
Santa Petra	Pailebot	97	29	id.	11	972'70
Canarias	Remolcador	87	12	Noviembre	2	352'52
San Genaro	Goleta	90	13	id.	1	221'75
Fomento n.° 3 . . .	Gánguil	81	16	id.	1	243'07
Mercedes	Gaviota	50	18	id.	1	178'75
María G.	Goleta	138	21	id.	2	372'75
Montjuich.	Remolcador	98	25	id.	2	376'35
Carmencita Ferrer. .	Barca	95	27	id.	8	947'12
C. 7.	Gasolinera	50	5	Diciembre	3	139'37
C. 1.	id.	50	7	id.	3	144'37

NOMBRE	Clase	Tonelaje	FECHA DE SUBIDA		Estancia en Varadero	IMPORTE
			Dia	Mes	Dias	Pesetas
Cataluña	Remolcador	130	10	Dicbre. 1925	1	339'75
Manresa . . .	Algibe	134	11	id.	7	1,102'40
Vanrell.	Balandro	122	21	id.	2	443'65
Tinucha	id.	51	23	id.	20	1,151'10
Tres Amigos. . . .	Laud	65	16	Enero 1926	2	284'87
Trinidad Concepción.	Pailebot	86	19	id.	2	279'95
Juanita.	Vapor	50	22	id.	2	238'75
Slec	Balandro	50	22	id.	2	238'75
Carlo Andrea . . .	Bergantín Goleta	246	26	id.	1	389'85
Gabarra	Lancha	20	6	Febrero	5	209'00
Enrique.	Laud	75	23	id.	2	315'62
C. 20	Crucero	50	27	id.	1	178'75
Joven Amalia . . .	Laud	75	25	id.	1	240'62
Canarias	Vapor	87	2	Marzo	4	526'52
Antonia.	Laud	67	6	id.	1	224'02
Athos	Buque	179	8	id.	12	590'00
Libertad	Balandro	50	23	id.	3	288'75
José Mari	Vela	85	27	id.	16	794'00
Eduardo Weibel . .	Pailebot	256	19	Abril	3	1,019'60
Antonio	Falucho	59	26	id.	2	266'42
María del Pilar. . .	Pailebot	170	6	Mayo	1	402'75
Tres Amigos. . . .	Laud	65	8	id.	4	414'87
Jane.	Balandro	50	28	Abril	11	645'00
Teresa	Laud	50	17	id.	24	1,011'25
Carmencita Ferrer. .	id.	95	18	Mayo	3	472'12
Sirena	Gabarra	50	24	id.	5	298'75
Concha.	Balandro	50	18	id.	13	780'00
Mari-Angela. . . .	Laud	76	1	Junio	1	242'70
Centauro	Yate	64	1	id.	4	409'80
C. 18	Vapor	50	7	id.	2	119'37
C. 7.	id.	50	7	id.	2	119'37
Tinucha.	Balandro	51	10	id.	1	190'82
C. 17	Vapor	50	11	id.	8	269'38
Virgen del Mar. . .	Pailebot	89	24	id.	1	220'17
Balear	id.	176	28	id.	1	319'20
Salvador Romañach.	Laud	66	30	id.		221'95
TOTALES. . .		6,169				50,248'53

TOTAL DE EMBARCACIONES, 72

Año 1924 - 2.º trimestre

SERVICIO DE CARENADO :: VARADERO PÚBLICO

RELACIÓN, por meses, del número y tonelaje de las embarcaciones que han subido al Varadero durante el 2.º trimestre del año 1924, 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. . . . 1924.	3	224	1,215'15	24	1,149'25	2,364'40
Mayo. . . . id.	3	150	1,108'12	44	1,850'50	2,958'62
Junio. . . . id.	9	892	3,715'44	34	1,913'00	5,628'44
TOTALES. . .	15	1,266	6,038'71	102	4,912'75	10,951'46

ESTADO DE INGRESOS Y GASTOS

Año económico	Ingresos — Pesetas	Gastos — Pesetas	Beneficios — Pesetas
1924 2.º trimestre. .	10,951'46	8,967'37	1,984'09

Año económico 1924-25

SERVICIO DE CARENADO - VARADERO PÚBLICO

RELACIÓN, por meses, del número y tonelaje de las embarcaciones que han subido al Varadero durante el año económico 1924-25, 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	
Julio . . 1924.	7	741	2,529'78	48	2,094'25	4,624'03
Agosto . . id.	5	456	1,986'21	49	1,701'00	3,687'21
Septiembre. id.	4	340	1,103'61	53	2,330'50	3,434'11
Octubre. . id.	11	967	3,406'53	47	2,432'00	5,838'53
Noviembre. id.	7	400	1,579'25	44	1,987'00	3,566'25
Diciembre . id.	2	126	1,989'60	55	1,942'75	3,932'35
Enero . . 1925.	6	482	1,756'25	27	1,043'00	2,799'25
Febrero. . id.	4	235	893'74	27	1,372'50	2,266'24
Marzo . . id.	5	400	3,371'86	28	1,091'50	4,463'36
Abril. . id.	4	523	1,539'10	18	728'00	2,267'10
Mayo . . id.	4	305	1.863'42	23	1,250'50	3,113'92
Junio . . id.	6	611	1,924'92	35	1,828'50	3,753'42
TOTALES. .	65	5,586	23,944'27	454	19,801'50	43,745'77

ESTADO DE INGRESOS Y GASTOS

Año económico	Ingresos — Pesetas	Gastos — Pesetas	Beneficios — Pesetas
1924-1925	43,745'77	37,090'97	6,654'80

Año económico 1925-26

SERVICIO DE CARENADO Y VARADERO PÚBLICO

RELACIÓN, por meses, del número y tonelaje de las embarcaciones que han subido al Varadero durante el año económico 1925-26, 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	
Julio . .	1925.	9	498	3,047'58	53	2,279'50	5,327'08
Agosto . .	id.	4	535	2,387'00	40	1,761'50	4,148'50
Septiembre.	id.	5	587	1,490'52	30	1,260'00	2,750'52
Octubre . .	id.	8	574	3,513'56	42	1,903'00	5,416'56
Noviembre.	id.	7	641	2,717'89	36	1,768'50	4,486'39
Diciembre . .	id.	6	581	3,116'66	42	1,901'50	5,018'16
Enero . . .	1926.	6	548	2,583'27	30	1,883'50	4,466'77
Febrero . .	id.	4	220	943'99	20	1,041'50	1,985'49
Marzo . . .	id.	4	383	1,629'29	33	1,569'00	3,198'29
Abril . . .	id.	3	490	2,080'02	29	1,742'50	3,822'52
Mayo . . .	id.	7	530	4,024'74	38	2,001'75	6,026'49
Junio . . .	id.	9	672	2,112'76	36	1,489'00	3,601'76
TOTALES. . .		72	6,169	29,647'28	429	20,601'25	50,248'53

ESTADO DE INGRESOS Y GASTOS

Año económico	Ingresos — Pesetas	Gastos — Pesetas	Beneficios — Pesetas
1925-1926	50,248'53	35,821'18	14,427'35

VARADERO PÚBLICO

ESTADO

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

DURANTE EL 2.º TRIMESTRE DEL AÑO 1924

MESES	Servicios	Ingresos — Pesetas	Gastos — Pesetas	Beneficios — Pesetas
Junio	1	50'00	22'94	27'06

DURANTE LOS AÑOS ECONÓMICOS 1924-1925 y 1925-1926

MESES	Servicios	Ingresos — Pesetas	Gastos — Pesetas	Beneficios — Pesetas
No se ha prestado servicio alguno				

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

2.º trimestre del año 1924

FECHA	CLASE Y NOMBRE DE LA EMBARCACIÓN	Tonelaje	Ingresos — Pesetas
26 Septiembre. 1924.	Pailebot "San Ciro". . . .	23	126'00
27 id. id.	Pailebot "San Silverio". . .	14	105'00
	TOTALES. . . .	37	231'00

Años económicos 1924-25 y 1925-26

FECHA	CLASE Y NOMBRE DE LA EMBARCACIÓN	Tonelaje	Ingresos — Pesetas
	No se ha prestado ningún servicio		

SERVICIO DE CARENADO

VARADERO PARA BOTES EN EL MUELLE DE PONIENTE

2.° TRIMESTRE DEL AÑO 1924		
MESES	Número de embarcaciones	Cantidades recaudadas — Pesetas
Abril	39	87'45
Mayo	21	65'85
Junio	11	55'60
TOTALES. . .	71	208'90

AÑO ECONÓMICO 1924-25				AÑO ECONÓMICO 1925-26			
MESES		Número de embarcaciones	Cantidades recaudadas — Pesetas	MESES		Número de embarcaciones	Cantidades recaudadas — Pesetas
Julio . . .	1924.	25	67'90	Julio . . .	1925.	8	37'15
Agosto . .	id.	30	91'80	Agosto . .	id.	13	41,00
Septiembre .	id.	44	122'80	Septiembre .	id.	12	45'70
Octubre . .	id.	17	56'20	Octubre . .	id.	11	54'35
Noviembre .	id.	27	90'85	Noviembre .	id.	13	46'75
Diciembre .	id.	13	81'75	Diciembre .	id.	5	19'35
Enero . .	1925.	14	76'75	Enero . .	1926.	8	32'50
Febrero . .	id.	11	37'75	Febrero . .	id.	4	20'75
Marzo. . .	id.	11	75'80	Marzo. . .	id.	8	46'40
Abril . . .	id.	10	43'45	Abril . . .	id.	8	48'30
Mayo. . .	id.	21	54'75	Mayo. . .	id.	12	47'95
Junio. . .	id.	15	72'85	Junio. . .	id.	7	32'20
TOTALES. . .		238	872'65	TOTALES. . .		109	482'40

Limpia y carenado de las embarcaciones propiedad de la Junta del Puerto

En los estados incluídos en páginas anteriores, donde se han relacionado las distintas embarcaciones que han subido en el Dique flotante o en los diversos varaderos para su carenado, no se han incluído las múltiples unidades flotantes, grandes y pequeñas y de forma variada, que posee la Junta del Puerto y se han limpiado y reparado en dichas instalaciones o utilizando algún sitio a propósito de los muelles, durante el período de tiempo que se comprende en esta Memoria; y como aquellas unidades flotantes han sido en elevado número y algunas se han sometido a importantes reparaciones, no sólo por las necesidades de la conservación de las obras y explotación de los servicios, sino por los rudos y contínuos trabajos que hemos llevado a cabo con todo el material flotante, obligándole a penosos esfuerzos, a fin de ultimar, con la mayor rapidez, la reparación de las averías en el rompeolas y ejecutar las demás obras nuevas por administración y en particular las de reforma y ampliación del muelle de San Beltrán, juzgamos de sumo interés dar cuenta por su orden, aunque sea de modo somero, de estos trabajos de limpia, carenado y transformación de los elementos flotantes, a fin de que se puedan apreciar debidamente los esfuerzos realizados por esta Dirección, para habilitar y mantener en buen estado la multiplicidad de aquellos elementos que son necesarios para todos los trabajos de construcción, conservación y explotación, encomendados a la misma; debiendo sólo añadir que en la reseña que vamos a hacer, no se incluyen los trabajos relativos a los botes de servicio, a las lanchas automóviles, a los puentes flotantes de varias dimensiones para las operaciones a flote y en el Dique y a las pequeñas embarcaciones auxiliares, las cuales se han limpiado y arreglado en los sitios donde ha sido posible dentro de las zonas de los muelles próximos a los talleres, o bien en el varadero especial existente dentro de la dársena de carenado en la zona del ángulo del lado Sur.

Utilizando el Dique flotante y los careneros

Al empezar el plazo que analizamos, en 2 de abril de 1924, bajó del Dique y se puso a flote el barco bomba "Besós" que había subido en 31 de marzo anterior, para su limpia y pequeñas reparaciones en el casco por debajo de la línea de flotación.

En 14 del propio mes, y como ya hemos indicado al tratar de la conservación del fondo del puerto, subió la draga de rosario en Dique y pasó a careneros, no sólo para limpiar fondos sino para hacerle una seria reparación en el casco y a varios de sus elementos componentes, habiéndose

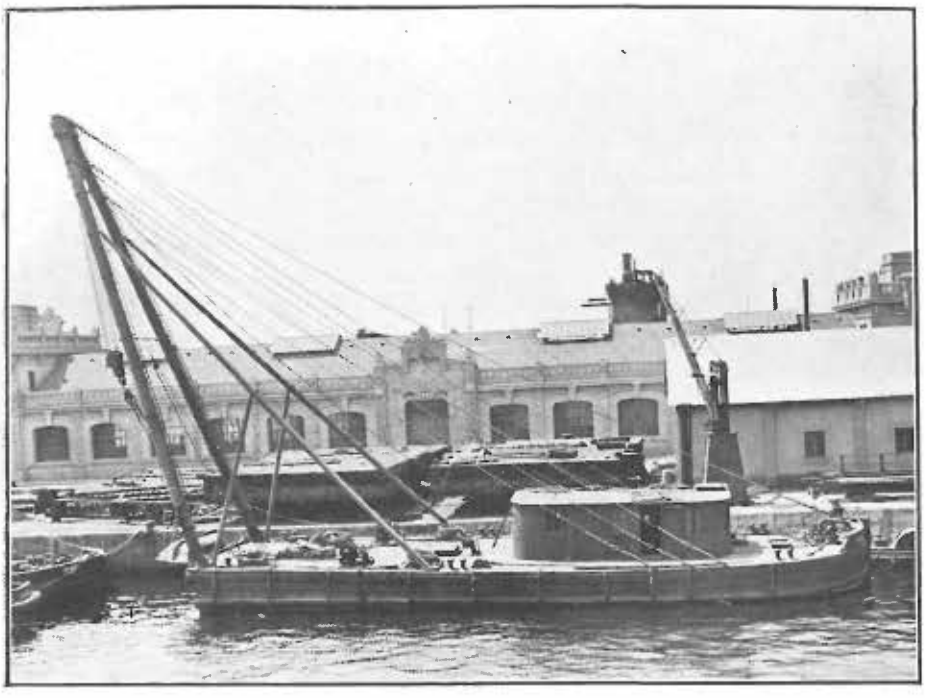
procedido desde el 31 de marzo anterior a desmontar la escala y a realizar las demás faenas preparatorias; casi ultimados los trabajos de reparación, con los que puede afirmarse que el casco quedó como nuevo, se sacó de careneros en el día 3 de octubre del mismo año y al siguiente se puso a flote, continuando seguidamente los trabajos de arreglo y colocación de las cámaras y otros detalles de la cubierta y de montaje del rosario, empezando a prestar servicio en 22 del propio mes.

En el día 15 de abril subió en Dique y pasó también a careneros el barco bomba "Llobregat" para hacer limpia de fondos y una reparación general en su casco, sobre todo debajo de las calderas, bajando en 1.° de julio para terminar en seguida los trabajos a flote y prestar servicio.

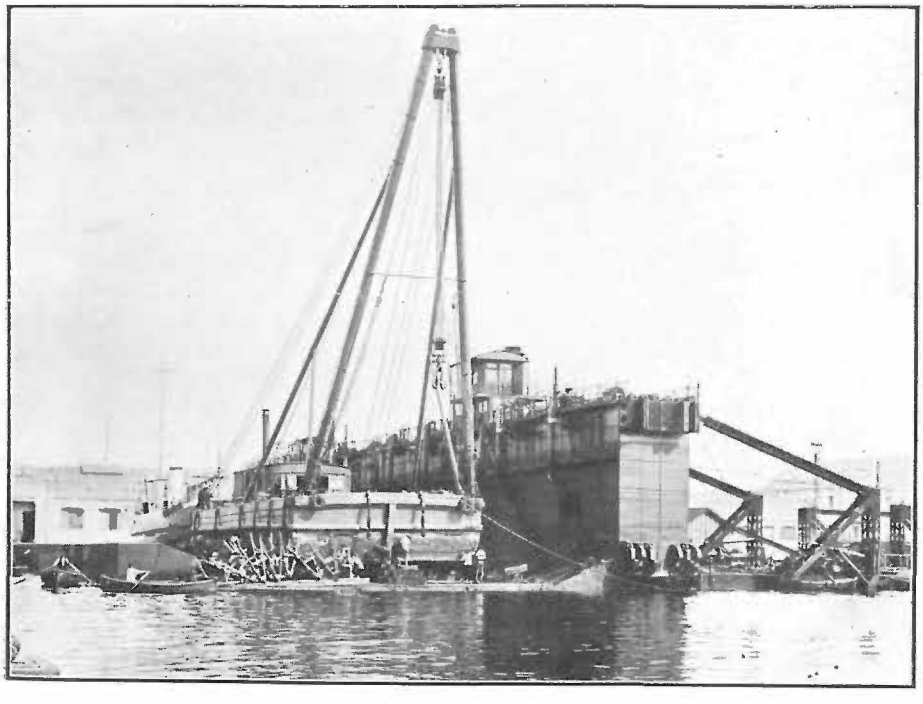
En 21 de mayo salió de careneros por medio del Dique y se puso a flote, el casco transformado de la cábria "Teresa" de 65 toneladas, a fin de continuar la reparación y proceder al montaje de la maquinaria; dicho casco se había subido en 25 de octubre de 1922 y quedaba en careneros al acabar el ejercicio anterior.

En el mismo día 21 se subió en Dique la barcaza n.° 1 que ya estaba en muy malas condiciones para el servicio, pasando a careneros para hacer en ella una seria reparación, cambiando muchas de sus piezas componentes; una vez en parte desguazada y visto también el mal estado de los cascos de las dos cábrias de 25 toneladas por los muchos años que venían prestando servicio, nos decidimos por transformar el de la barcaza n.° 1, análogo al de las cábrias, y prepararlo para una de éstas, arreglando luego el casco sobrante a fin de utilizarlo como barcaza; a tal efecto, se hizo la transformación conveniente resultando un casco muy adecuado y no saliendo de careneros, sin forrar, hasta 31 de julio de 1925, para continuar luego a flote los trabajos inherentes al montaje de los brazos con sus tornapuntas y tirantes de los tornos y en general de la maquinaria, los de construcción de la caseta, etc., hasta convertirla en cábria de unas 35 toneladas y con 4'00 metros de alcance. A este objeto, prévios los necesarios preparativos, se procedió al montaje de la maquinaria; más adelante, en 11 de enero de 1926, se colocaron los brazos de la cábria, que son metálicos; se fué construyendo la caseta y se practicaron los demás trabajos para la colocación de los elementos que integran el aparato, quedando, por fin casi ultimados a mediados de febrero de 1926 y una vez realizados con éxito las pruebas previstas, en 19 del propio febrero, se volvió a subir en careneros, a los pocos días, en el 22 siguiente, para aplicar el forro definitivo de zinc y cartón embreando al casco, acabar algunos detalles y hacer ligeras reparaciones en la parte por debajo de la línea de flotación, saliendo de careneros y poniéndose a flote más adelante en 3 de marzo, y poco después, quedó completamente lista y equipada para prestar los debidos servicios.

En 30 del propio mayo subió y bajó del Dique el vapor "Setantí" para



CÁBRIA "TERESA" DE 60 TONELADAS



CÁBRIA "TERESA" SOBRE EL DIQUE PARA SU CARENADO

quitar el timón que se había averiado y proceder a su arreglo, en vista de que no había sido posible realizar bien los trabajos levantándolo sólo de popa con la cábria de 80 toneladas, según se había intentado el 28 anterior, pocos días después, en 3 de junio, se volvió a subir en Dique para colocarle el timón ya arreglado, se le pintó el casco y bajó el mismo día.

En el 10 de julio, según hemos indicado en páginas anteriores, se sacó la sección 2.ª de careneros y al día siguiente se puso a flote.

En 25 de septiembre, después de haber realizado en el día 23 varias pruebas con buen resultado levantando bloques de 60 toneladas, se subió en Dique la cábria "Teresa" pasando al día siguiente a careneros para ponerle el forro y realizar pequeños trabajos en el casco; después de arreglada por completo salió y bajó en 9 de octubre para prestar servicio cuanto antes.

En 31 de octubre por la mañana subió en Dique el barco bomba "Besós" a fin de limpiar y pintar fondos, bajando al día siguiente a primera hora.

En 31 del mismo mes hizo lo propio el "Llobregat", bajando el 3 de noviembre.

En 8 de noviembre por la tarde subió en Dique el vapor "Setantí" y se pasó en seguida a careneros para limpiar fondos y hacer alguna reparación en la maquinaria; bajó por la tarde del 29 siguiente para continuar los trabajos a flote y por fin poder prestar servicio en 22 del siguiente diciembre.

Ya hemos consignado en páginas anteriores que en 15 de diciembre se subió en Dique y pasó a careneros, la puerta para cerrar la entrada a la dársena de carenado.

También se ha indicado antes que en 25 de febrero se puso en careneros, por medio de la sección 2.ª del Dique, el gran costado con las pontonas de la sección 1.ª, para colocarle la semijunta rápida flexible y hacer algunas reparaciones en sus elementos componentes; bajando más adelante en 22 de enero de 1926, para terminar a flote pequeños detalles y proceder a la unión con los flotadores, hasta dejar por completo montada dicha sección 1.ª.

Un mes después, en 25 de marzo subió en Dique y se puso en careneros el barco bomba "Besós" para limpiar fondos y hacer algunas reparaciones de importancia en el casco por bajo de la línea de flotación, así como un repaso general en la maquinaria, bajando y poniéndolo a flote en 20 de mayo para continuar la reparación durante unos pocos días y luego prestar servicio.

En 7 de abril subió en Dique y fué trasladado a careneros el gánguil metálico n.º 1 no sólo para limpiar fondos, sino para ser objeto de una reparación general en el casco cerca de la línea de flotación y en las cántaras que se tuvieron que reforzar y se hicieron casi nuevas, bajando en el

22 de julio para continuar los trabajos a flote por unos días y dejarlo listo para prestar servicio el día 6 de agosto. Subió en este día el gánguil número 2 sobre el Dique y se pasó también a careneros para hacer con él lo propio que en el n.° 1; salió de careneros y se puso a flote en el 12 de noviembre para seguir la reparación que se terminó en 24 siguiente y se dejó dispuesto para ir al servicio.

En 11 de agosto y aprovechando la circunstancia de tener que reparar unos tubos de la caldera y hacer un repaso en la máquina, subió en Dique la cábria de 80 toneladas para limpiar fondos, bajando al día siguiente a fin de continuar los trabajos de reparación a flote y quedar lista el 20.

Pocos días después, en el 17 del propio agosto, subió el barco bomba "Llobregat" para limpiar fondos, y bajó el 18, siguiendo a flote unas pequeñas reparaciones.

En 26 del mismo agosto se hizo lo mismo con el vapor "Setantí", que también bajó al día siguiente.

En 8 de septiembre subió en Dique el barco bomba "Besós" para limpiar fondos y hacer una reparación general en la maquinaria; bajó el día 10 continuando a flote los trabajos de reparación y prestar servicio a los pocos días.

En 6 de octubre se subió en el Dique y pasó a careneros el casco de la cábria "Dolores" de 25 toneladas que decidimos transformar en barcaza después de una seria reparación, ya que el casco de la n.° 1 lo habíamos transformado para la misma cábria con mayor potencia y alcance.

Dos días después en el 8, subió el gánguil "Pía" para limpiar fondos y hacer ligeras reparaciones, bajando el mismo día.

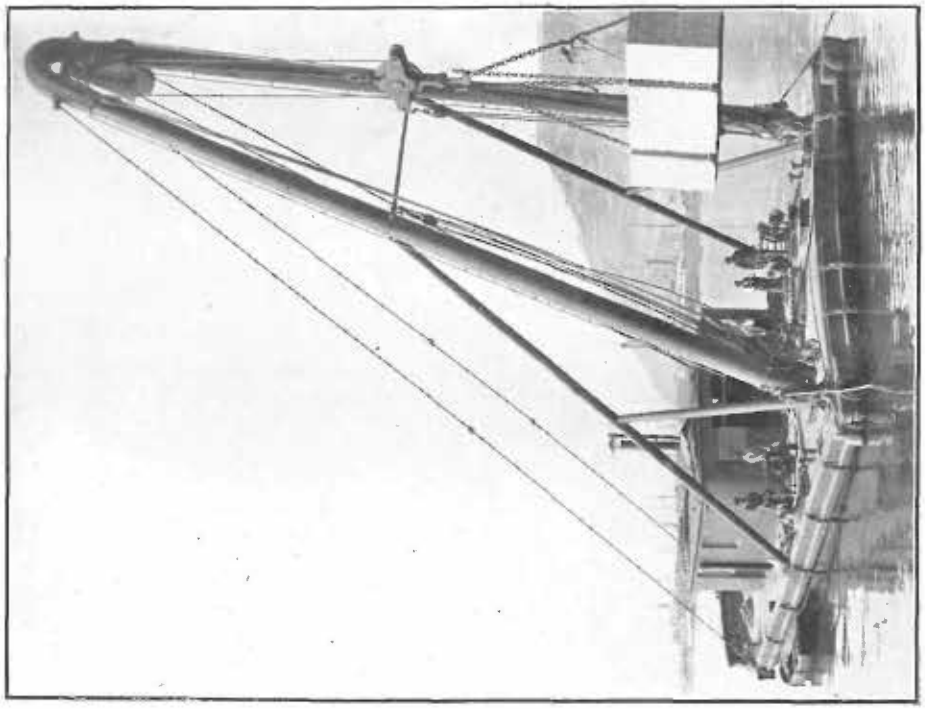
En 22 del propio mes por la tarde, subió en Dique la cábria "Teresa", también para limpiar fondos y hacer pequeñas reparaciones en su casco, bajando al día siguiente.

En 12 de noviembre subió en Dique y pasó a careneros el gánguil metálico n.° 3 para hacerle una reparación en su casco y cántaras, análoga a la de los anteriores; realizados los trabajos, bajó y se puso a flote en 18 de febrero de este año para seguir luego el arreglo de la cubierta, defensas y pequeños detalles, y dejarlo listo antes de acabar el propio mes.

En el año presente y en 9 de enero, subió el vapor "Setantí" que pocos días antes se había quitado del servicio, para hacer un repaso general en la maquinaria; después de limpiar fondos y pintar, bajó el día 11, por ser festivo el anterior, pasando en seguida a su trabajo ordinario de remolcador.

En 12 de abril se subió en Dique el barco bomba "Llobregat", trasladándolo a careneros para limpiar fondos, hacerle pequeñas reparaciones y arreglarle el paso del eje del timón; ultimados los trabajos y pintado el casco con las dos capas necesarias, se puso a flote el 23 del propio mes para prestar servicio al día siguiente.

CÁBRIA "DOLORES" DE 30 TONELADAS, REFORMADA



CÁBRIA "DOLORES" LEVANTANDO UN BLOQUE DE 28 TONELADAS

A los pocos días, el 28 del mismo mes de abril, se subió en Dique el barco bomba "Besós" sólo para limpiar fondos y reparar ligeros desperfectos, que se llevaron a cabo en seguida para pintar y bajar al día siguiente.

En el 5 de mayo se subió otra vez el vapor "Setantí" también para limpiar fondos y hacer pequeñas reparaciones en el casco por debajo de la línea de flotación; una vez pintado, bajó al día siguiente y se continuaron los trabajos a flote hasta el día 11 en que prestó servicio.

Al terminar el año económico pasado, en 30 de junio último, quedan todavía en careneros los siguientes flotantes de propiedad de la Junta; en el lado de Levante el casco de la cábrja "Dolores" que se va transformando en barcaza para el transporte de materiales, y en el de Poniente, el gran costado con las pontonas de la sección 4.ª del Dique y el flotador grande de la propia sección.

En el carro grande del Varadero

En años anteriores lo habíamos utilizado para subir alguna vez los gánguiles, el vapor "Setantí" y otras embarcaciones de pequeño tonelaje; en el curso del plazo que se comprende en esta Memoria han subido todos ellos en el Dique flotante.

En el carro pequeño del Varadero

En 11 de abril de 1924 se subió la lancha del buzo afecto a la explotación del Dique a fin de arreglarla, bajando en 14 siguiente.

En 16 de junio subió y bajó el mismo día el remolcador algibe "Neptuno" para limpiar fondos y la rejilla del condensador, cambiar los guayacanes de la bocina en que se apoya la hélice y hacer pequeñas reparaciones en el casco, pero en 18 siguiente volvió a subir para arreglar la hélice, bajando el 20 y empezando en el día 21 a prestar servicio.

En 8 de julio subió otra vez al Varadero el remolcador algibe "Neptuno" para pequeñas reparaciones en los guayacanes del paso de la hélice; bajó al día siguiente sin estar listo a fin de realizar los trabajos mejor en el taller, volviendo a subir y bajar en el día 12 para continuar luego la reparación a flote.

En el 7 de diciembre, una vez practicada una reparación completa en el pequeño remolcador "Ligera", subió en Varadero sólo para limpiar fondos y hacer un reconocimiento en el casco, bajando en el mismo día para prestar servicio al siguiente.

En 8 de enero de 1925, estando fuera de servicio con motivo de tener que hacer un repaso general en la maquinaria, construir un depósito nuevo de la bencina y el cambio de la bomba en el remolcador algibe "Neptuno",

se aprovechó una ocasión y subió al Varadero para limpiar fondos y practicar el debido reconocimiento en la hélice y las rejillas, bajando el mismo día para luego acabar a flote los trabajos, incluso el pintado del casco, antes de prestar servicio, que fué en 6 de febrero.

En 11 de febrero subió la "Ligera" para examinar el casco, hacer en él pequeñas reparaciones, limpiar fondos y ampliar algo el forro, bajando al día siguiente.

En 15 de abril subió el algibe "Neptuno" para limpiar fondos y arreglar la bocina de la hélice, y bajó al otro día.

En 12 de junio se subió el balandro "José María" para limpiar el casco y hacer pequeñas reparaciones bajando al día siguiente sin acabar los trabajos; volvió a subir en el mismo 13 para bajar luego al día 23 después de arreglado y pintado, faltando sólo detalles interiores.

En 23 de julio subió y bajó el algibe "Neptuno" después de quitar el eje y taponar el agujero; una vez arreglado en el taller volvió a subir en 29 siguiente, se puso el eje, se hicieron otros trabajos y bajó en el mismo día.

En 7 de agosto se subió y bajó otra vez el balandro "José María" para hacer un reconocimiento en el casco.

En 28 de agosto se subió y bajó también el mismo día, la lancha del motobomba para limpiar fondos y hacer ligeras reparaciones en el casco.

En 23 de septiembre subió la "Ligera" sólo para limpiar fondos, bajando en el mismo día.

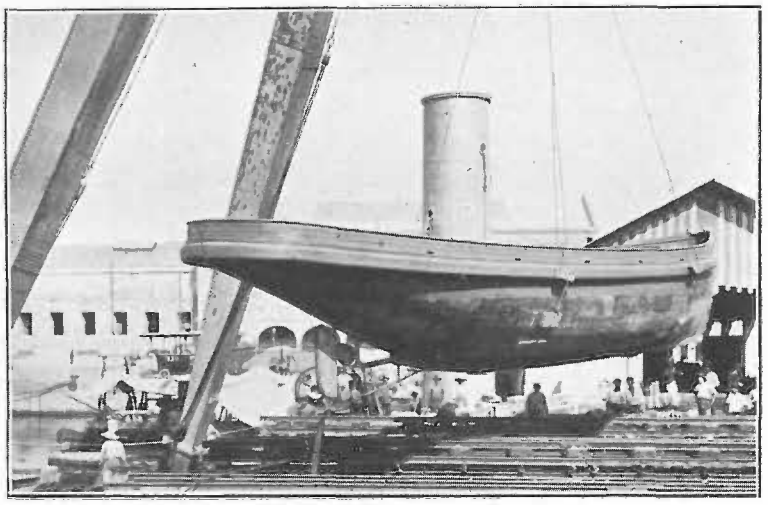
En 6 de octubre subió el algibe "Neptuno" también para limpiar fondos y hacer pequeñas reparaciones en el casco, bajó en el mismo día, al siguiente se arreglaron a flote los tanques del agua y otros detalles, quedando listo el 12 para prestar servicio.

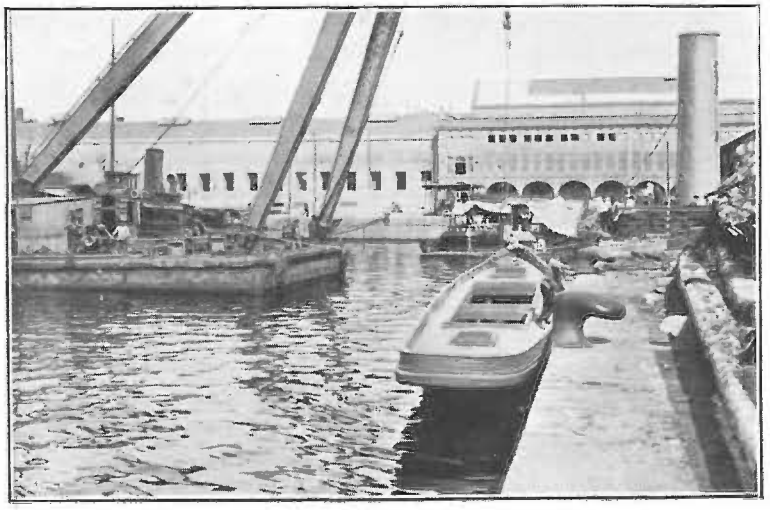
En 11 de diciembre subió la canoa automóvil "Isabel" para limpiar fondos, pero como por una falsa maniobra se produjeron pequeñas averías en el timón, se bajó en seguida y se puso sobre el muelle de Cataluña con la grúa.

Más adelante, en 5 de marzo del presente año volvió a subir al Varadero para rascarle el casco, calafatearlo bien y hacerle un repaso general, permaneciendo allí varios días hasta que se puso a flote en 20 del propio mes.

En 9 de abril se subió otra vez el automóvil algibe "Neptuno" para limpiar fondos reparar ligeros desperfectos, bajando al día siguiente para subir en seguida el balandro "José María" también a fin de limpiar fondos y pintar, siendo luego puesto a flote el día 14.

En 10 de junio último se volvió a subir dicho balandro para limpiar fondos y bajó el mismo día.





CASCO DEL VAPOR REMOLCADOR "LIGERA" UNA VEZ REFORMADO EN NUESTROS TALLERES Y A FLOTE

Sobre los muelles Nuevo y de Cataluña

Por no causar perjuicios a la explotación de los servicios públicos de carenado de embarcaciones en el Dique flotante y en el Varadero, se han utilizado también, durante los dos últimos años económicos, algunas zonas de los dos muelles Nuevo y de Cataluña para la limpia y reparación de las distintas embarcaciones de propiedad de la Junta afectas a los servicios encargados a esta Dirección.

En 16 de abril de 1924 se subió en la parte del muelle Nuevo próxima al de Cataluña, con la cábria de 80 toneladas, el gánguil núm. 2 para limpiar fondos y hacerle un repaso general; se bajó en el día 25 siguiente para continuar pequeñas reparaciones a flote y entrar en servicio el día 26.

En 8 y 9 de mayo, según ya se ha indicado en otro lugar, se echaron al agua los dos flotadores pequeños de la sección 2.ª del Dique con la cábria de 80 toneladas, y en 20 siguiente se hizo la propio con el flotador grande por medio de las tres cábrias.

En 7 de agosto se puso a flote, con la cábria de 80 toneladas, el casco del remolcador "Ligera", que se había subido al muelle de Cataluña para su reparación completa en 31 de diciembre de 1923, y se ultimó sobre el agua el montaje y colocación de la maquinaria hasta ponerlo en servicio.

En 2 de septiembre se subió al propio muelle de Cataluña con la misma cábria de 80 toneladas la lancha pequeña núm. 5 de cubierta plana, para practicar un recorrido general en el casco y cubierta, teniendo que cambiar ésta y algunos baos y cuadernas; se bajó en 3 de octubre venidero, siguiendo luego la reparación a flote para los detalles.

En 4 de septiembre se subió al muelle Nuevo la embarcación "Rosas" que hacía mucha agua; se limpiaron sus fondos y se practicó un recorrido general aplicándole de momento un buen forro de cemento en espera de mayor reparación; se echó al agua en 18 del mismo mes.

En 14 de octubre, después de bajar la núm. 5, se subió al muelle de Cataluña la lancha núm. 6 de cubierta plana, a fin de efectuar también un repaso general en su casco y cubierta; se bajó en 31 del propio octubre, subiendo en seguida la núm. 4, llamada de *gaviete,* que es de fondo, y se le hizo también un recorrido, cambiándole algunas piezas del forro; se echó al agua en 27 de noviembre, poniéndose sobre el muelle la núm. 2, también honda, y una vez hechas ligeras reparaciones, se puso a flote en 1.º de diciembre, para subir en el mismo día la lancha núm. 7 llamada *góndola* que también debió someterse a limpia de fondos y pequeñas reparaciones; bajó la núm. 7 en 19 de diciembre para subir en el propio muelle la lancha núm. 1 de cubierta plana, que limpia y reparada se echó al agua el 30 siguiente. Algunos días después, en 26 de enero de 1925, se colocó sobre el muelle la núm. 3, que es de fondo, y era la última de las que nos

habíamos propuesto reparar en aquella época; dicha lancha se puso a flote en 3 de febrero, y como en todas sus anteriores, la maniobra se hizo con la cábria de 80 toneladas, por el mayor alcance que tiene.

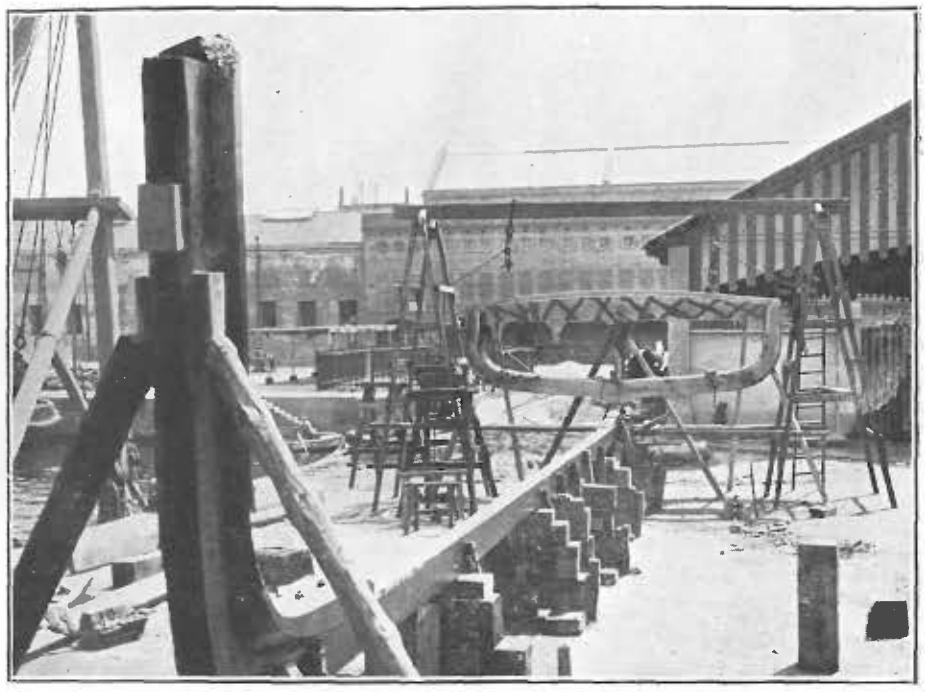
En 10 de este mes de febrero se subió al mismo muelle de Cataluña la embarcación algibe para limpiar fondos y practicar una completa reparación en el forro, bajando en 31 de marzo.

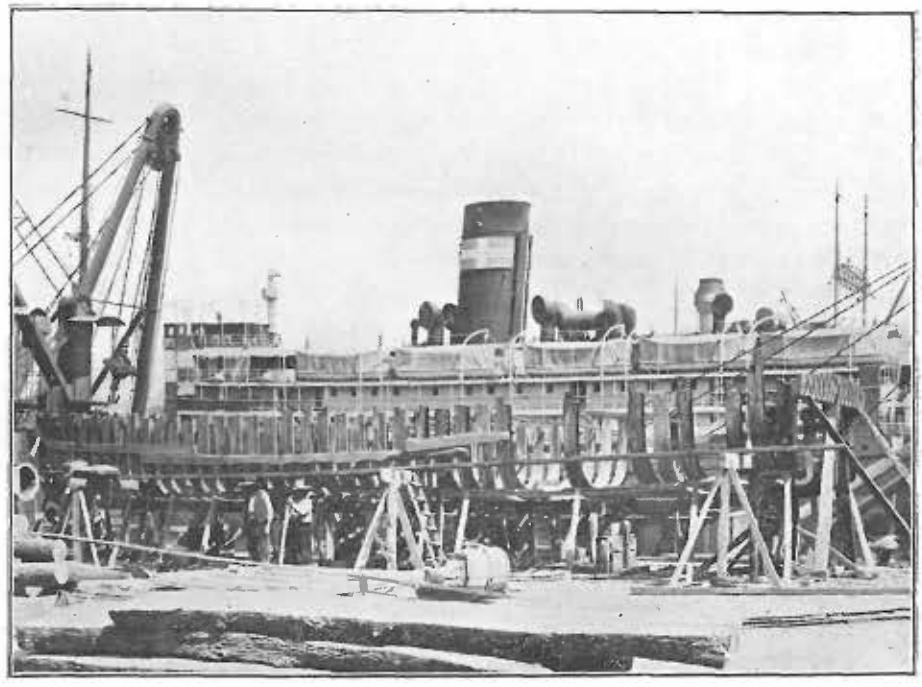
En 2 de junio se quería subir sobre este muelle la lancha de transporte "Tritón", que estaba muy averiada y llena de agua, para someterla a una reforma completa; como resultaba algo difícil su levante, se procuró agotarla bien antes, y se puso sobre su cama al día siguiente; después, a medida que lo permitían otros trabajos más urgentes, se fué reparando esta embarcación, quitando todas las piezas malas y aprovechando las buenas, que en definitiva fueron muy pocas; siguieron los trabajos en el curso de los últimos meses del año pasado y primeros del presente con la actividad compatible con otras reparaciones más urgentes; se dispusieron en su interior los compartimientos con sus válvulas a fin de que pudiera servir en su caso, para volcar los materiales depositados en la cubierta, y se terminó así por completo, incluso con el forro de plancha de zinc y cartón embreado, para ponerla a flote en 24 de abril, faltando sólo ligeros detalles en la plataforma de la cubierta que se acabaron a flote, quedando en seguida lista para prestar servicio de transporte a mediados de mayo.

Acto seguido y prévios los trabajos preparatorios para la confección de la quilla y de las plantillas necesarias y de la formación de la cuna, se empezó la construcción de otra lancha de transporte en el mismo sitio del muelle Nuevo al objeto de poder sustituír la llamada "Rosas" que estaba ya en muy malas condiciones; a tal efecto, se puso la quilla sobre la cuna en 24 del pasado mayo, y pocos días después se colocaban las cuadernas para seguir construyendo la embarcación.

Servicios de las cábrias, grúas de los diversos sistemas, puentes básculas, retretes de pago, alumbrado eléctrico y vigilancia extraordinaria

Todos estos servicios públicos que se prestan al Comercio y a la Navegación mediante tarifas aprobadas por el Centro Superior, van comprendidos en el capítulo 2.° de la Sección 3.ª del presupuesto general, que es la que está afecta a la explotación de los elementos del puerto; si bien tales servicios tienen relativo importancia todos ellos en un centro marítimo como el nuestro, los dos primeros la poseen de un modo especial y tenemos que dedicarles mucha atención y contínuos cuidados si se quiere que produzcan los debidos beneficios al tráfico marítimo y se obtengan los necesarios ingresos para la Junta del Puerto.





MONTAJE DE LA QUILLA Y COLOCACIÓN DE LAS CUADERNAS EN LA EMBARCACIÓN "ROSAS" SOBRE EL MUELLE DE CATALUÑA

En el curso del período que se abarca en esta Memoria han funcionado todos estos servicios públicos sin la menor solución de continuidad, debiendo hacer constar que en los inherentes a las cábrias y grúas hemos tenido épocas de verdadera actividad, durante las cuales ha sido preciso adoptar muchas precauciones para llevarlos a cabo sin descuidar los trabajos urgentes e indispensables de las obras de reparación de las averías en el rompeolas de Levante, y los necesarios para la ejecución de las de reforma y ampliación del muelle de San Beltrán que realizamos también por administración; y la mayor prueba de que hemos logrado armonizar ambos intereses, es que los referidos trabajos se han hecho y van haciendo con el mayor éxito y que los servicios públicos exigidos por el Comercio y la Navegación no han motivado la menor protesta, antes al contrario, se han prestado a completa satisfacción de los peticionarios.

Servicio de aguada, remolques y extinción de incendios.

Dada la gran importancia que revisten también en nuestro puerto estos servicios, es menester que se les preste mucha atención, si se quiere que reporten al Comercio marítimo los beneficios para que fueron creados.

Durante el plazo que vamos analizando, hemos mejorado en gran modo el de aguada, haciendo las reformas y ampliaciones necesarias en la red de tuberías que se desarrolla por todos los muelles del puerto; en la actualidad puede facilitarse cómodamente agua a presión a todos los buques fondeados al costado o cerca de los paramentos de los muelles y a las construcciones existentes dentro de nuestra zona marítima, disponiendo al efecto, esta Dirección del personal necesario para este servicio.

Los remolques que se prestan al público con los barcos bombas y demás buques afectos a estas obras, que se reducen a traslados de embarcaciones dentro de las dársenas del puerto y por lo general a transporte de nuestras mismas cábrias y aparatos pedidos por los particulares y entidades, constituyen un servicio que viene a ser complementario de aquellos entre los que están a cargo de esta Dirección, y además, viene al cooperar a los que ha de prestar la Sociedad de remolcadores existente en este puerto para tal objeto, siempre que no sean un obstáculo para el buen resultado de los referidos servicios de cábrias y para la marcha de las obras en construcción; debiendo añadir que sólo en circunstancias particulares y mediante determinados requisitos impuestos por la Superioridad, salen nuestros remolcadores para prestar servicios públicos fuera del puerto, no llegan más que a redoso del rompeolas cuando han de colocarse bloques para el refuerzo exterior de éste.

Asimismo, es preciso dedicar muchas atenciones y cuidados, 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 guardia, componiéndose la primera de personal adecuado en un número suficiente de individuos y los elementos de material necesarios como carros rodetes, un automóvil, motobombas, etc., y la segunda está formada por los referidos barcos bombas que son dos, y la lancha motobomba con todo el personal y medios que son menester. En el curso del período que abarcamos en esta Memoria, y según ya veremos en las páginas de más adelante, han sido muchos y algunos de gran entidad, los siniestros que han tenido lugar dentro del puerto y en cuya extinción ha contribuído poderosamente nuestro personal con los medios dispuestos para ello.

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 efecto a varios de éstos y a la vigilancia dentro de la zona marítima de los muelles.

Durante el período a que nos referimos en esta Memoria, nada de particular ha ocurrido en la prestación de estos servicios, habiéndose llevado a cabo todos ellos con la debida regularidad.

Como necesario y útil complemento de cuanto hemos expuesto, aunque en ciertos extremos de un modo somero, respecto a la explotación de todos estos servicios tarifados, insertamos a continuación varios estados en los que se consignan los ingresos obtenidos y los gastos habidos, durante el segundo trimestre de 1924 y los dos últimos ejercicios anuales hasta fin del pasado junio, o sea, en todo el plazo que se comprende 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, continúa realizando la Compañía de Madrid a Zaragoza y a Alicante, con las cantidades que por tal concepto ha recibido dicha Junta y las que ha cobrado también en calidad de peaje por el paso de los vagones cargados y vacíos por las vías generales del puerto, comprendidas entre las dos estaciones de mercancías de la Compañía y para comodidad del tráfico de ésta; este servicio es de gran importancia y se ha prestado durante el citado plazo de un modo contínuo y con bastante actividad.

Por último, como final necesario de esta parte de la Memoria, presentamos la relación de los gastos mensuales y totales anuales habidos, durante los dos ejercicios anteriores y el 2.° trimestre de 1924, en la conservación de las obras y en la explotación de los servicios, consignando, además, la fecha de la aprobación de los presupuestos y la economía obtenida al acabar el ejercicio, y acompañamos también el resumen general de gastos por el concepto de las obras a cargo de esta Dirección en cada uno de dichos plazos, 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.

SERVICIOS PÚBLICOS DIVERSOS

CÁBRIAS

AÑOS	Ingresos — Pesetas	Gastos — Pesetas	Beneficios — Pesetas
2.° trimestre 1924.	9,495'00	6,284'93	3,210'07
1924-1925.	63,207'80	30,805'56	32,402'24
1925-1926. . . . . (1.° julio a 30 junio). . .	78,301'85	27,395'55	50,906'30

GRÚAS HIDRÁULICAS Y DE VAPOR

AÑOS	Ingresos — Pesetas	Gastos — Pesetas	Beneficios — Pesetas
2.° trimestre 1924.	3,312'50	13,875'92	— 10,563'42
1924-1925.	18,840'00	42,796'21	— 23,956'21
1925-1926. . . . . (1.° julio a 30 junio). . .	26,050'00	52,297'62	— 26,247'62

GRÚAS ELÉCTRICAS Y PUENTES-GRÚAS

AÑOS	Ingresos — Pesetas	Gastos — Pesetas	Beneficios — Pesetas
2.° trimestre 1924.	33,630'00	17,015'01	16,614'99
1924-1925.	158,696'00	69,244'87	89,451'13
1925-1926. . . . . (1.° julio a 30 junio). . .	155,772'50	64,434'72	91,337'78

GRÚAS DE MANO

AÑOS	Ingresos — Pesetas	Gastos — Pesetas	Beneficios — Pesetas
2.° trimestre 1924.	3,136'50	750'75	2,385'75
1924-1925.	11,991'00	3,063'18	8,927'82
1925-1926. . . . . (1.° julio a 30 junio). . .	12,286'50	2,203'05	10,083'45

PUENTES-BÁSCULAS

AÑOS	Ingresos — Pesetas	Gastos — Pesetas	Beneficios — Pesetas
2.° trimestre 1924.	12,808'10	8,500'00	4,308'10
1924-1925.	46,031'20	30,132'74	15,898'46
1925-1926. . . . . (1.° julio a 30 junio). . .	49,434'80	28,861'70	20,573'10

RETRETES PÚBLICOS Y DE PAGO

AÑOS	Ingresos — Pesetas	Gastos — Pesetas	Beneficios — Pesetas
2.° trimestre 1924.	631'30	122'90	508'40
1924-1925.	2,166'20	622'50	1,543'70
1925-1926. . . . . (1.° julio a 30 junio). . .	2,604'60	505'84	2,098'76

AGUADA A EMBARCACIONES Y A PARTICULARES

AÑOS	Ingresos — Pesetas	Gastos — Pesetas	Beneficios — Pesetas
2.° trimestre 1924.	33,458'70	19,660'40	13,798'30
1924-1925.	134,355'05	59,629'60	74,725'45
1925-1926. . . . . (1.° julio a 30 junio). . .	139,527'78	61,177'87	78,349'91

ALUMBRADO ELÉCTRICO Y VIGILANCIA EXTRAORDINARIA

AÑOS	Ingresos — Pesetas	Gastos — Pesetas	Beneficios — Pesetas
2.° trimestre 1924.	170'00	100'50	69'50
1924-1925.	1,051'00	558'00	493'00
1925-1926. . . . . (1.° julio a 30 junio). . .	2,092'00	1,021'50	1,070'50

Años 1923 y 1924

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
1923	Agosto del 6 al 31.	36.434,510
id.	Septiembre	42.822,335
id.	Octubre	39.228,397
id.	Noviembre	36.080,671
id.	Diciembre	29.802,440
1924	Enero	29.765,072
id.	Febrero.	33.099,233
id.	Marzo	41.828,613
id.	Abril	32.870,173
id.	Mayo	38.647,109
id.	Junio	38.278,465
id.	Julio.	41.890,976
id.	Agosto del 1 al 5.	5.380,240
	TOTAL.	446.128,234

DISTRIBUCIÓN SEGÚN EL CONVENIO

Toneladas de 1000 kilogramos	Precio por tonelada correspondiente		Cantidades parciales correspondientes	
	al Puerto	a la Compañía	al Puerto	a la Compañía
	Pesetas	Pesetas	Pesetas	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
346,128'234	0'25	—	86,532'05	—
446,128'234			98,032'05	13,500'00

Participación correspondiente a la Junta. . .	Pesetas	98,032'05
15 % de aumento, según ampliación del contrato.	id.	14,704'80
TOTAL.	id.	112,736'85

Suma total que corresponde a la Junta del Puerto.—112,736'85 pesetas

Años 1923 y 1924

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
1923	Agosto	6,206	0'30	1,861'80
id.	Septiembre	5,784	0'30	1,735'20
id.	Octubre	5,829	0'30	1,748'70
id.	Noviembre	6,143	0'30	1,842'90
id.	Diciembre	6,801	0'30	2,040'30
1924	Enero	7,137	0'30	2,141'10
id.	Febrero	7,612	0'30	2,283'60
id.	Marzo	8,189	0'30	2,456'70
id.	Abril	7,851	0'30	2,355'30
id.	Mayo	7,862	0'30	2,358'60
id.	Junio	5,740	0'30	1,722'00
id.	Julio	5,803	0'30	1,740'90
	TOTALES	80,957		24,287'10

Asciende a la cantidad expresada de 24,287'10 pesetas

Años 1923 y 1924

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
1923	Agosto	2,223	0'15	333'45
id.	Septiembre	2,170	0'15	325'50
id.	Octubre	1,396	0'15	209'40
id.	Noviembre	1,722	0'15	258'30
id.	Diciembre	2,849	0'15	427'35
1924	Enero	3,017	0'15	452'55
id.	Febrero	3,180	0'15	477'00
id.	Marzo	4,222	0'15	633'30
id.	Abril	3,381	0'15	507'15
id.	Mayo	3,634	0'15	545'10
id.	Junio	2,603	0'15	390'45
id.	Julio	2,120	0'15	318'00
	TOTALES	32,517		4,877'55

Asciende a la expresada cantidad de 4,877'55 pesetas

Años 1924 y 1925

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
1924	Agosto del 6 al 31.	34.589,641
id.	Septiembre	41.436,929
id.	Octubre	34.058,678
id.	Noviembre	33.754,146
id.	Diciembre	36.803,841
1925	Enero	50.019,736
id.	Febrero.	29.146,297
id.	Marzo	37.884,927
id.	Abril	38.070,647
id.	Mayo	45.507,900
id.	Junio	40.845,917
id.	Julio.	28.645,921
id.	Agosto del 1 al 5.	8.719,756
	TOTAL.	459.484,336

DISTRIBUCIÓN SEGÚN EL CONVENIO

Toneladas de 1000 kilogramos	Precio por tonelada correspondiente al Puerto — Pesetas	Precio por tonelada correspondiente a la Compañía — Pesetas	Cantidades parciales correspondientes al Puerto — Pesetas	Cantidades parciales correspondientes 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
20,000'000	0'15	0'10	4,500'00	3,000'00
20,000'000	0'20	0'05	4,000'00	1,000'00
359,484'336	0'25	—	89,871'08	—
459,484'336			101,371'08	13,500'00

Participación correspondiente a la Junta. .	Ptas.	101,371'08	116,576'74
15 % aumento según ampliación de contrato.	id.	15,205'66	

Suma total que corresponde a la Junta del Puerto.—116,576'74 pesetas

Años 1924 y 1925

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
1924	Agosto	6,197	0'30	1,859'10
id.	Septiembre	5,501	0'30	1,650'30
id.	Octubre	6,014	0'30	1,804'20
id.	Noviembre	6,652	0'30	1,995'60
id.	Diciembre	7,483	0'30	2,244'90
1925	Enero	8,376	0'30	2,512'80
id.	Febrero	8,372	0'30	2,511'60
id.	Marzo	8,397	0'30	2,519'10
id.	Abril	7,843	0'30	2,352'90
id.	Mayo	6,756	0'30	2,026'80
id.	Junio	5,230	0'30	1,569'00
id.	Julio	5,063	0'30	1,518'90
	TOTALES	81,884		24,565'20

Asciende a la cantidad expresada de 24,565'20 pesetas

Años 1924 y 1925

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
1924	Agosto	2,025	0'15	303'75
id.	Septiembre	1,491	0'15	223'65
id.	Octubre	1,520	0'15	228'00
id.	Noviembre	2,438	0'15	365'70
id.	Diciembre	3,357	0'15	503'55
1925	Enero	4,924	0'15	738'60
id.	Febrero	3,972	0'15	595'80
id.	Marzo	4,217	0'15	632'55
id.	Abril	4,018	0'15	602'70
id.	Mayo	2,487	0'15	373'05
id.	Junio	2,097	0'15	314'55
id.	Julio	2,672	0'15	400'80
	TOTALES	35,218		5,282'70

Asciende a la expresada cantidad de 5,282'70 pesetas

2.° trimestre del año 1924

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	161,878'85	57,117'56	218,996'41
Mayo	169,299'57	89,609'73	258,909'30
Junio	178,192'71	100,118'48	278,311'19
SUMAS. . . .	509,371'13	246,845'77	756,216'90

Presupuesto aprobado por orden de la Dirección General de Obras públicas de 29 de marzo de 1924.	837,674'63 Ptas.
Cantidad gastada durante el 2.° trimestre de 1924. . .	756,216'90 id.
Economía obtenida.	*81,457'73 Ptas.*

NOTA.—Por R. D. de 7 de marzo de 1924, ratificado por orden de la Dirección General de 29 siguiente, se prorrogaron el Plan de obras y los presupuestos anuales del ejercicio 1923-1924, comprendido desde 1.° de abril de 1923 al 31 de marzo de 1924, por un trimestre más, hasta 30 de junio, consignando, a tal efecto la cuarta parte de las cantidades aprobadas, o sea, 610,994'80 pesetas para la conservación de las obras y 226,679'83 para la explotación de los servicios, en total, pesetas 837,674'63.

Año económico de 1924-25

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
Julio	163,541'60	90,548'71	254,090'31
Agosto	158,323'18	62,668'28	220,991'46
Septiembre	165,672'88	99,760'58	265,433'46
Octubre	165,293'04	63,507'79	228,800'83
Noviembre	151,312'77	94,499'74	245,812'51
Diciembre	172,116'93	76,301'56	248,418'49
Enero	176,257'39	131,821'44	308,078'83
Febrero	154,508'83	90,233'93	244,742'76
Marzo	180,983'92	124,393'80	305,377'72
Abril	169,896'88	70,987'93	240,884'81
Mayo	173,225'66	55,005'96	228,231'62
Junio	206,612'18	111,331'76	317,943'94
SUMAS	2.037,745'26	1.071,061'48	3.108,806'74

Presupuesto general aprobado por R. O. de 12 junio de 1924.	3.424,907'98	Ptas.
Presupuesto adicional aprobadao por R. O. de 3 de septiembre de 1924.	19,979'22	id.
SUMA	3.444,887'20	Ptas.
Cantidad gastada durante el ejercicio de 1924-1925.	3,108,806'74	id.
Economía obtenida.	*336,080'46*	*Ptas.*

NOTAS.—Por R. O. de 12 de junio de 1924 se aprobó el Plan anual de obras para el ejercicio de 1.º de julio 1924 a 30 de junio 1925 y el presupuesto de conservación y explotación; éste en dos partidas: una para la conservación de 2.505,674'60 pesetas y otra para la explotación de 919,233'38 pesetas, en total, 3.424,907'98 pesetas, que es la cifra del presupuesto presentado a la aprobación Superior.

Por R. O. de 3 de septiembre de 1924 se aprobó la cantidad de pesetas 19,979'22, para los gastos efectuados por la Junta para los trabajos relativos a la velada marítima en honor de SS. MM. los Reyes de Italia en su visita a este puerto en los días 12 y 13 de junio pasado, como adicional al presupuesto vigente para la conservación y explotación del puerto.

Año económico de 1925-26

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
Julio	174,847'11	71,331'05	246,178'16
Agosto	171,766'11	66,868'14	238,634'25
Septiembre	179,692'60	72,967'37	252,659'97
Octubre	181,429'24	95,418'67	276,847'91
Noviembre	167,018'00	128,182'53	295,200'53
Diciembre	189,256'11	116,181'21	305,437'32
Enero	173,329'38	106,387'64	279,717'02
Febrero	164,364'74	85,188'05	249,492'79
Marzo	192,454'77	124,126'81	316,581'58
Abril	173,437'31	100,721'36	274,158'67
Mayo	183,410'86	106,891'33	290,302'19
Junio	193,098'33	96,441'03	289,539'36
SUMAS	2.144,044'56	1.170,705'19	3.314,749'75

Presupuesto general aprobado por R. O. de 10 junio de 1925. 3.515,078'05 Ptas.
Cantidad gastada durante el ejercicio 1925-26. . . . 3.314,749'75 id.

Economía obtenida. . . . . 200,328'30 Ptas.

NOTAS.—Por R. O. de 10 de junio de 1925, se aprueba el Plan anual de obras para el ejercicio de 1.º de julio de 1925 a 30 de junio de 1926, y el presupuesto de conservación y explotación. Este en dos partidas: una para la conservación, de 2.609,229'47 pesetas y otra para la explotación de los servicios, de 905,848'58 pesetas, en total, 3.515,078'05 pesetas, que es la cifra del presupuesto elevado a la aprobación Superior.

Con fecha 26 de septiembre de 1925 se presenta un presupuesto adicional al de conservación, de importe 61,800 pesetas, para la adquisición, montaje y colocación de dos calderas en la 3.ª sección del Dique flotante y deponente; acordándose, por R. O. de 7 de noviembre, aprobar solo la adquisición, por el importe de 50,000, sin consignar que la cantidad sea adicional al presupuesto de conservación anual.

Con fecha 16 de octubre de 1925 se eleva a la aprobación Superior el presupuesto para reparación del depósito almacén de boyas del Estado, de importe 2,102'88 pesetas, y por orden de la Dirección General de 25 de noviembre se aprueba con la condición de hacer las obras dentro del presupuesto de conservación corriente del plan anual, aprobado.

Por R. O. de 22 de diciembre de 1925, se autoriza a la Junta para la concesión de una gratificación como auxilio extraordinario al personal dependiente de la misma, aprobando luego los créditos necesarios el del personal obrero asciende a pesetas 70,477'50, que se considerará como adicional al presupuesto de conservación y va en cuentas de diciembre.

Ejercicio trimestral de 1924-2.° trimestre

RESUMEN GENERAL DE GASTOS POR EL CONCEPTO DE OBRAS

	Pesetas
PERSONAL Y MATERIAL DE LA DIRECCIÓN TÉCNICA. . .	65,198'16
GASTOS EVENTUALES PARA LA INSPECCIÓN Y VIGILANCIA DE OBRAS NUEVAS	6,120'30

OBRAS NUEVAS

Por administración:

Reparación de las averías en la prolongación del dique del Este	3.er grupo del 2.° período	72,974'15
	4.° grupo del 2.° período	61,037'24
	5.° grupo del 2.° período	63,918'63

Por contrata:

Construcción de un edificio para Comandancia de Marina.	15,622'66
Construcción de 4 tinglados en el lado S. O. del muelle de Barcelona	255,660'61

Por concurso:

Conservación de las obras, explotación de los servicios, etc . .	**756,216'90**
TOTAL.	1.296,748'65

Año 1924 - 25

RESUMEN GENERAL DE GASTOS POR EL CONCEPTO DE OBRAS

	Pesetas
PERSONAL Y MATERIAL DE LA DIRECCIÓN TÉCNICA. . .	261,499'85
GASTOS EVENTUALES PARA LA INSPECCIÓN Y VIGILANCIA DE OBRAS NUEVAS	24,014'13

OBRAS NUEVAS

Por administración:

Reparación de las averías en la prolongación del dique del Este	3.er grupo del 2.° período.	185,902'93
	4.° grupo del 2.° período.	164,639'50
	5.° grupo del 2.° período.	163,158'87
Faro para el nuevo morro del dique del Este. . . .		19,355'19
Reforma y ampliación del muelle de San Beltrán, incluso pavimentos y desagües.		307,932'28
Calefacción central del edificio para la Comandancia de Marina.		14,921'34
Defensa de los terrenos de la playa de la Mar Vieja (3.ª etapa constructiva).		2,925'45

Por contrata:

Construcción de 4 tinglados en el lado S. O. del muelle de Barcelona	614,642'12
Construcción de dos pabellones en el muelle de Barcelona, uno para oficinas de Sanidad Marítima y otro para las de Inspección de muelles y otros servicios. . . .	19,021'54
Ampliación del número de naves en los cobertizos de la 1.ª alineación del muelle de España.	1,189'36

Por concurso:

. . . . . .

Conservación de las obras, explotación de los servicios, etc . .	3.108,806'74
TOTAL.	4.888,009'30

Año 1925 - 26

RESUMEN GENERAL DE GASTOS POR EL CONCEPTO DE OBRAS

	Pesetas
PERSONAL Y MATERIAL DE LA DIRECCIÓN TÉCNICA. . .	257,043'49
GASTOS EVENTUALES PARA LA INSPECCIÓN Y VIGILANCIA DE OBRAS NUEVAS	30,388'70

OBRAS NUEVAS

Por administración:

Reparación de las averías en la prolongación del dique del Este	2.° grupo del 1.er período.	93,798'79
	1.er grupo del 2.° período.	127,175'73
	2.° grupo del 2.° período.	4,152'85
	3.er grupo del 2.° período.	2,603'57
Faro para el nuevo morro del dique del Este. . . .		25,570'47
Reforma y ampliación del muelle de San Beltrán, incluso pavimentos y desagües		723,469'93
Obras complementarias para la distribución del muelle de Barcelona.—Derribo de los 4 pequeños tinglados del lado Nordeste		10,994'26
Obras complementarias para la distribución de la zona de servicio del muelle de España		130,404'71
Defensa de los terrenos de la playa de la Mar Vieja	2.ª etapa constructiva . .	8,143'75
	3.ª etapa constructiva . .	7,066'65
Derribo de los almacenes del muelle Nuevo.		2,089'70
Adquisición del material necesario para los servicios de la Estación sanitaria de este puerto		10,276'40

Por contrata:

Edificio para la Comandancia de Marina.	5,796'93
Obras complementarias para la distribución del muelle de Barcelona.—Edificios para oficinas de la Inspección de muelles y de la Dirección de Sanidad marítima. . .	156,408'96

Por concurso:

. . . . . .

Conservación de las obras, explotación de los servicios, etc . .	3.314,749'75
TOTAL.	4.910,134'64

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 :-: :-: :-: :-: :-: :-:

Con objeto de que la historia del puerto, en sus diversos aspectos de las obras, servicios comerciales, asuntos que se tratan e incidentes que en él tienen lugar, relatados en las Memorias del mejor modo posible, pueda tener la debida continuidad, vamos ahora a describir ligeramente los distintos sucesos ocurridos en el mismo, tanto en los buques como en las construcciones, elementos varios existentes y mercancías depositadas en los muelles. A este fin, daremos cuenta de los temporales, incendios, naufragios, averías, etc., que han tenido lugar durante el plazo que se comprende en esta Memoria.

Tiempo, marejadas y temporales

Al reseñar someramente estos fenómenos marítimos, que afortunadamente, en el curso del período que analizamos, no han sido numerosos ni de gran importancia en nuestro puerto, y no han ocasionado avería ni desperfecto alguno de cierta consideración en los diques rompeolas y muelles, indicaremos, también, algo respecto del tiempo que se ha disfrutado durante el mismo plazo.

Empezando en abril de 1924, tuvimos la primera decena con bastantes lluvias; la segunda fué al principio muy variable con algunos días de fuerte viento por las tardes, sólo al final llegó el buen tiempo, y en la tercera continuó siendo buena y seca, con las aguas bajas, el barómetro alto, ligeras marejadillas del 2.° cuadrante, y también, muchas tardes, con viento molesto del 3.er cuadrante.

En la tarde del 25 de este mes de abril se presentó una niebla muy intensa que duró hasta el mediodía del siguiente 26 e invadió toda esta costa singularmente el lado Sur. Aquí en el puerto se tuvo noticia de que, sin duda a causa de la misma niebla, había embarrancado en la parte Sur del delta del río Llobregat el buque noruego "Biste Jensen" consignado a la casa Ibarra y Compañía; acto seguido acudieron al lugar del suceso dos de los buques de la Sociedad de remolcadores con personal de los Prácticos y de la referida casa; pero el buque pudo salir por sus propios medios y

entró en puerto a eso de las 8 de la noche casi junto con los remolcadores. Tan espesa era la niebla que varios buques no quisieron entrar, haciéndolo sólo en la mañana del 26 el gran trasatlántico italiano "Conte Rosso".

Al entrar en mayo y en los primeros días seguía el tiempo igual, seco y muy caluroso, con las mismas marejadillas del 2.° cuadrante, pero en el día 8 llovió durante algunos ratos, y además, al siguiente, se presentó un frío impropio de la estación; después continuó en la segunda decena el tiempo bueno con bastante calor, aguas bajas por lo general y sólo una marejada, sin importancia, al final de la misma, de Levante a Sudeste y con viento fuerte del 1.er cuadrante; la tercera decena fué ya más variable, con lluvias y tiempo frío algunos días, y si bien las aguas eran por lo general bajas, sufrimos pequeñas marejadas del Sudeste al Sur, sin contratiempo alguno en las obras, salvo el que nos resultó por habernos quitado la arena de la playa de la Mar Vieja.

Los primeros días de junio transcurrieron con buen tiempo, fuerte calor, mar calma, aguas bajas y barómetro normal; pero en algunas tardes tuvimos viento molesto del 3.er cuadrante que producía todavía mayor sequedad; a mediados de mes y al principiar la tercera decena, hubo días de lluvia con bastante intensidad, siendo de notar el fuerte chaparrón caído en la madrugada del 14 cuando ya terminaba la velada marítima en honor de SS. MM. los Reyes de Italia; pero al final volvieron los fuertes calores y el tiempo seco, que continuó al principiar el mes de julio. En la madrugada y casi toda la mañana del día 4 de este mes, sufrimos otra vez una niebla bastante espesa que dificultaba en gran manera el movimietno de las embarcaciones dentro del puerto; además abarcaba gran extensión motivando que varios buques embarrancaran en las playas cercanas al mismo; el vapor "Cullera" estuvo a punto de varar en la punta del río Llobregat; el "Boito", italiano, embarrancó en la playa de la zona Norte cerca del Pueblo Nuevo; el pailebot "Tres Hermanos" en la parte Sur, frente de Castelldefels; todos ellos afortunadamente sin novedad. Además, en la tarde del propio día 4, en breve espacio de tiempo, las aguas del puerto tuvieron una variación de nivel de más de cincuenta centímetros; son diferencias rápidas, frecuentes en días de mal tiempo.

De todos modos, en las dos primeras decenas de julio, estuvo la mar bastante en calma, sufrimos fuertes calores, tiempo muy seco y algunos días con viento muy molesto del 3.er cuadrante; la tercera fué ya más variable, aunque siguieron los calores, llovió varios días y hubo ligeras marejadillas por lo general del Sudeste al Sur.

La playa de la Mar Vieja seguía sin arena; en cambio, las contínuas marejadas y marejadillas del 2.° cudrante hacia el Sur, habían producido un avance en el playazo de arena formado en la zona del ángulo del contradique y prolongación del muelle de Costa, que se hizo notar sobremanera, sin que por ello fuese de temer por entonces perjuicio alguno para la canal de entrada al puerto.

Vino el agosto, con días de calor muy fuerte y tiempo seco, sólo llovió un poco en la madrugada del día 8 y al final de la segunda decena y principios de la tercera, refrescando algo la temperatura; además, a mediados de mes se presentaron días con ligeras marejadas de Levante que, como fueron seguidas de otras del Sudeste al Sur, nos dejaron al final del propio mes la playa de la Mar Vieja completamente exhauta de arenas para la construcción de nuestras obras, teniendo que apelar, como ya sucedió en otras ocasiones, a las procedentes de la playa de Casa Antúnez.

Con ligeras lluvias en algunos días de la primera decena, algo más fuertes a mediados del mes y en parte de la tercera, fué transcurriendo el septiembre que resultó en general muy caluroso, con mar bastante calma y marejadillas del 2.° cuadrante, si bien al final, en casi toda la tercera decena, se presentaron contínuas marejadas del mismo cuadrante hacia el Sur que descarnaron por completo la playa antes citada de la Mar Vieja.

Los primeros días de octubre fueron en general buenos, la mar relativamente tranquila y el tiempo seco, a excepción de los 3 y 4 que llovió bastante y fueron malos e inseguros; en la madrugada y por la tarde del 13 volvió a llover y a ratos con intensidad y fuerte viento, como si fuera una manga de agua, y lo propio sucedió, si bien no con tanta fuerza, a las primeras horas de la mañana en los dos días siguientes 14 y 15. Con tiempo regular fué pasando el octubre, siendo el día 18 muy malo, lluvioso, con fuerte viento del Nordeste y marejada de Levante a Sudeste con tendencia a este último rumbo, que sin traernos arena en la playa de la Mar Vieja, detrás del Club de Natación, fué acumulando en la misma, gran cantidad de basuras procedentes de la zona Norte de la ciudad; la marejada no tuvo importancia y cesó casi por completo al día siguiente; volvió a llover a ratos, pero sin fuerza, en la madrugada y mañana del 24 y acabó el mes con días muy buenos.

Siguieron así los primeros de noviembre, con sol expléndido y mar tranquila, como no es costumbre; y en efecto, en la segunda mitad de la primera decena, los días ya fueron lluviosos y el tiempo muy inseguro. A mediados de mes vinieron pequeñas marejadas de Levante a Sudeste que fueron regularizando la playa citada, trayendo bastante arena frente al Balneario la que tuvo lugar el 17, siendo pronto extraído el material y aprovechado en la construcción de los bloques para las obras. Se acabó el mes con tiempo variable, pues si bien los primeros días de la tercera decena fueron de mar calma, con aguas bajas y buen tiempo, siguieron luego otros bastante lluviosos y malos, presentándose en el 25 una marejada de Sudeste a Levante que fué de corta duración, pero regularizó la playa y trajo alguna cantidad de arena; los últimos días ya fueron buenos y tranquilos.

Se hizo notar, en estos meses pasados de agosto a noviembre, otro gran avance en la playa de Casa Antúnez, al Sur del puerto, en toda nues-

tra zona marítima desde la desembocadura del Canal de la Infanta hasta frente al antiguo embarcadero de bloques de la contrata de la dársena del Morrot, luego formaba la playa un pequeño seno, para avanzar más adelante en la parte del ángulo de los espaldones del contradique y de la prolongación del muelle de Costa donde desagua la cloaca de la ciudad; frente al punto donde están situadas las luces rojas de enfilación, la playa ha aumentado unos 30 metros en menos de dos años.

Entramos en diciembre, presentándose una marejada del Sur, no muy fuerte, pero lo suficiente para ir barriendo la poca arena que se había acumulado en la playa detrás del Club de Natación; por fortuna no fué en aumento, quedando al día siguiente sólo mar de fondo del 2.° cuadrante. En estos dos primeros días y en la madrugada del tercero llovió bastante, a ratos copiosamente, con fuerte viento sobre todo en la noche del día 2; después hasta el final de la primera decena tuvimos buen tiempo y mar relativamente tranquila.

En la tarde del 13 del propio diciembre, después de unos días con marejadillas y mar de fondo, se produjo otra marejada del 2.° cuadrante, pasando de Levante al Sur y viceversa con mar bastante arbolada; transcurrió así toda la noche y parte de la mañana siguiente, amainando hacia el mediodía con tendencia a acabar; la playa de la Mar Vieja quedó bastante llena, uniforme y tendida y en condiciones para poder ir sacando material para las obras, a pesar de que en algunos puntos se había acumulado también gran cantidad de basuras. En la mañana del 17 siguiente, después de dos días tranquilos, se reprodujo la marejada del 2.° cuadrante hacia el Levante, que siguió toda la tarde y parte de la noche dejando la playa bastante extensa y colmada de arena; pero más adelante, después de varios días buenos, secos y con mar calma, en el 28 empezó una marejada del Sur, acompañada por la noche y madrugada del 29 con ligeras lluvias, que fué descarnando algo la playa, sin importancia afortunadamente, hasta el punto de que el playazo formado frente al testero Sur del futuro edificio para gran Balneario, medía una extensión o anchura de 40 a 45 metros.

Entramos en el año 1925 con buen tiempo y así transcurrió por lo general todo el mes de enero sin marejadas, relativamente mar calma, aguas bajas y mucho sol; sólo tuvimos ligeras lluvias en los días 6 y 7 y más adelante en los últimos del mes también sin gran fuerza; al final de la segunda decena sufrimos pequeñas marejadas de Sudeste a Levante que por fortuna duraron poco y no alteraron mucho la playa de la Mar Vieja, pues continuaba bastante extensa, si no colmada, a principios de febrero, en cuyos días hasta el 12 siguieron las aguas bajas y el buen tiempo, resultando excelente en los 6 y 7 en que la mar estaba completamente llana. En el referido día 12 ya tuvimos ligera lluvia y el tiempo inseguro; al siguiente 13, el barómetro bajó bastante y sopló fuerte viento del 3.er cuadrante muy molesto, empezando al anochecer una marejada del Sur, que

siguió durante el 14 con mar de fondo intensa que produjo fuerte resaca en el interior del puerto, impidiendo el trabajo del tren de dragado y de las cábrias en algunos puntos, y hubiera molestado también la explotación del Dique flotante a no ser porque ya se había cerrado la boca con bloques, a falta de la puerta que había pasado a careneros para su reparación. En el propio día 14 lloviznó algo por la mañana y tarde y llovió mucho por la noche, el tiempo cambió por completo subiendo mucho el nivel de las aguas dentro del puerto; el barómetro bajó a 745, soplando fuerte viento del 3.er cuadrante en la madrugada del 15 y siguiendo la marejada con mar de fondo del Sur que fué descarnando la zona de playa de la Mar Vieja detrás del Club de Natación. El día 14 y las dos noches anterior y posterior, ésta sobre todo, resultaron muy malas para el puerto, por la fuerte resaca que se produjo, incluso dentro de la dársena de carenado donde hubo que hacer grandes esfuerzos y tomar muchas precauciones según ya hemos indicado antes, por tener sobre el Dique flotante el grandioso trasatlántico "Patricio de Satrústegui"; varios de los buques fondeados en las distintas dársenas tuvieron que reforzar las amarras y hasta se rompieron algunas; el "Argus", buque nodriza de hidroplanos de la armada británica fondeado de punta en el ángulo Sur del muelle de Barcelona, removió uno de los norays de amarre por el gran esfuerzo que hacía debido a su extensa masa impulsada por el viento, pero no tuvo novedad alguna.

Transcurrió el febrero hasta su fin con el tiempo malo por lo general e inseguro, con días de bastante frío y viento molesto, pasando algunos, como los 18 y 25 con mucha lluvia, y resultando el primero muy desagradable y casi perdido para las obras.

En la mañana del 2 de marzo volvió a llover, a ratos con fuerza; al propio tiempo se levantó una marejada de Levante a Sudeste que fué aumentando, presentándose la mar a media tarde muy arbolada e impetuosa; el oleaje rompía con violencia sobre las escolleras y bloques del rompeolas y se producían grandes rociones. Esta marejada que de momento era algo imponente y trajo bastante arena en la playa frente al Balneario, afortunadamente no fué en aumento, sino que al día siguiente por la mañana ya empezó a amainar, continuando lo mismo por la tarde, que llovió un poco, y al otro día ya sólo quedaba una ligera mar de fondo sin importancia. Por la tarde del propio día 4 de marzo, después de una mañana expléndida cayó una lluvia pausada pero que duró desde las 4 hasta las 9, poniendo los andenes y zonas afirmadas de los muelles en estado de mal tránsito y difícil conservación; llovió asimismo en la madrugada del 6 con alguna intensidad; se pasaron luego unos días buenos pero con marejadillas del 2.° cuadrante hacia el Este, que fueron en aumento en los 13 y 14 regularizando la playa detrás del Club de Natación; con algunos días de calma y aguas bajas se reprodujeron estas marejadas hasta el final de la

segunda decena, pasando de Sudeste a Levante, que tan pronto nos quitaban la arena de la playa como la traían, dejándola por fin extensa y uniforme. Estas marejadas nos molestaron sobremanera los trabajos para la construcción del cimiento del muro de defensa de los terrenos donde se levanta el edificio para gran Balneario en esta zona de playa.

En la mañana del 23 llovió bastante, aunque sin fuerza, y la mar estaba bien; pero al siguiente 24 se levantó otra vez una marejada de Levante a Sudeste que, ampliando y recreciendo la playa, nos interrumpió los referidos trabajos siguiendo durante todo el día; al anochecer empezó a llover y así continuó durante muchos ratos hasta la madrugada y mañana del 25, soplando fuerte viento del 1.er cuadrante muy molesto; por la tarde volvió a llover otra vez con bastante fuerza y lo mismo por la noche y en la madrugada y mañana del 26; con algunas horas de paro, se reprodujo la lluvia por la tarde hasta la madrugada del 27, a veces torrencialmente, y lo mismo al mediodía y por la tarde durante varios ratos pero sin intensidad; resultando, en definitiva, tres días de lluvia casi contínua. El día 25, que era el de la festividad de la Asunción, resultó muy malo, las aguas estaban muy altas y el barómetro a 746; la marejada de Levante a Sudeste que había empezado el día anterior, fué en aumento, batiendo el oleaje los rompeolas y la playa, con honores de casi temporal, y levantando grandes rociones, pues las olas eran muy altas y el mar muy movido; el día 26 siguió la marejada pero como el barómetro iba subiendo, tenía la tendencia a amainar, depositando, a la vez, gran cantidad de arena en la playa de detrás del Club; y en efecto, al día siguiente 27, ya solo quedaba una marejadilla que fué pasando hacia el Sur.

En esta segunda quincena de marzo, después de haber entrado en la primavera, se pasaron días muy fríos y molestos; el mar muy movido y el tiempo bastante malo por lo general; sufrimos en la tercera decena una especie de ola de frío que había cruzado días atrás por Inglaterra y Francia; apesar de lo avanzado de la estación, cayeron varias nevadas en el Centro y Norte de España, y en nuestra región las tuvimos en los Pirineos y en el Montseny. Afortunadamente este mal tiempo no fué duradero, pues ya los últimos días de marzo y primeros de abril fueron buenos, transcurriendo sólo el 3 con bastante lluvia, a ratos torrencial, que iba mezclada en algunas ocasiones con piedra y granizo, motivando que el día fuera casi perdido por completo para los trabajos en este puerto.

En el 6 del propio abril, que llovió un poco a primeras horas de la tarde, se presentó una marejada del Sur, que fué en aumento, llevándose gran cantidad de la arena depositada en la playa detrás del Club de Natación; al día siguiente 7, continuaba la marejada pero sin gran violencia, acompañada por la tarde de fuerte viento variable del Sudoeste al Levante, pasando por el Sur, en poco tiempo, pero fué atacando la playa en alto grado hasta dejarla muy mermada. Al anochecer del día 7 volvió a

llover, sucediendo lo propio por la tarde del día 8 en varias ocasiones; el día 10 por la mañana y tarde, tuvimos largos ratos con lluvia pausada pero contínua, y asimismo por la noche del 12, sufriendo durante estos días ligeras marejadillas del 2.° cuadrante hacia el Sur; en cambio, al día siguiente 13, que era lunes de Pascua, lució el sol con gran intensidad y las aguas estaban muy bajas.

Pasaron varios días con tiempo bueno y aguas relativamente tranquilas hasta la tarde del 20, en que, soplando fuerte viento del 3.er cuadrante, tuvimos otra marejada del Sudeste al Sur que se fué llevando casi toda la poca arena de la playa de la Mar Vieja detrás del Club de Natación y talleres Nuevo Vulcano, que teníamos para las diversas obras; por fortuna no fué en aumento, y al otro día 21, con lluvia a primeras horas de la tarde, fué amainando casi por completo.

En la mañana del siguiente 23, a eso de las nueve y media, sufrimos un fuerte viento de Nordeste a Levante muy impetuoso que resultó de corta duración, pero levantó marejada del 1.er cuadrante; fué como una especie de borrasca que sorprendió a varias embarcaciones fuera del puerto; de ellas unas pudieron refugiarse dentro, otras quedaron en la mar, y como pedían auxilio, salió al mediodía unos de los vapores de la Sociedad de remolcadores por orden de la Comandancia de Marina a practicar un recorrido hasta la desembocadura del río Besós; la marejada que empezó por la mañana fué en aumento, y ya por la tarde, siguiendo de Levante a Sudeste, era bastante fuerte y variaba de rumbo, por lo que tan pronto traía arena a la playa como se la llevaba, acabando, en el día 25 en que ya apenas tenía fuerza y quedaba sólo una pequeña mar de fondo, por dejar la playa bastante mermada aunque regularizada.

Acabó el abril con buen tiempo, salvo el día 28 en que por la tarde tuvimos fuerte y molesto viento del 3.er cuadrante; siguió así en los primeros días de mayo, pero con poca duración, porque por lo general dicho mes fué en extremo anormal y variable en cuanto al tiempo; el mar estuvo relativamente tranquilo; hubo días de calor excesivo a mediados y al final y otros de mucho frío en la misma segunda quincena; resultó además, sumamente lluvioso, cosa buena para la agricultura, pero mala para tener el pavimento de los muelles bien conservado. Empezó por llover en la noche del 4 y en la madrugada y anochecer del 5 sin gran fuerza; lo hizo después durante el día 9 varias veces, a ratos con intensidad, sobre todo por la noche; en la tarde y noche del 10 y madrugada del 11, siendo la lluvia muy copiosa a media noche; en el día 15, después de unos días anteriores y una mañana en extremo calurosos, cayeron por la tarde algunos chaparrones y después lluvia ligera; por la tarde y noche del 18 y en la madrugada, mañana, tarde y noche del 19 volvió a llover en distintas ocasiones pausadamente unas veces y otras con intensidad, transcurriendo dicho día 19 con mal tiempo, muy nublado y casi perdido para las obras y

faenas de este puerto; en cambio el siguiente día 20 fué sumamente bueno y claro. En los días 23 y 24 cayeron ligeras lluvias; en las primeras horas de la mañana del 26, que fué el día que llegaron SS. MM. los Reyes a esta ciudad, cayó un fuerte chaparrón y luego durante todo el día llovió en varias ocasiones; finalmente, al acabar la tarde y cerca de media noche del 28, cayeron otras lluvias pausadas y a ratos copiosas.

Llegó el junio con días buenos, expléndidos y mar calma como los últimos de mayo, y así siguió el buen tiempo y con mucha calor en las dos primeras decenas, a excepción de haber sufrido en la madrugada del 3 un corto chaparrón sin importancia; más adelante, la tercera fué ya más variable, y si bien continuó el calor sofocante, por lo general, tuvimos algunos días en que refrescó un poco a causa de las lluvias que cayeron, ligeramente, en la noche del 19 y madrugada del 20, en la tarde del 24 y madrugada del 26, y por último, en las primeras horas del 29. Además, por la tarde del 22 y en casi todos los días siguientes con mayor intensidad, sopló fuerte viento que fué rolando del 1.º al 2.º cuadrante, con tendencia al mal tiempo, resultando un día de San Juan con su víspera bastante malo; tres días después, en la tarde del 27, con fuerte viento, empezó una marejada del 2.º cuadrante que no pasó a mayores y cesó pronto, pero fué molestando el viento casi todas las tardes siguientes. Durante casi todo este mes de junio tuvimos las aguas del puerto muy sucias, de un color chocolate, mareadas de los fuertes calores, según acostumbran a ponerse en algunas épocas del año.

En la noche del 1.º de julio y en la madrugada y mañana del día 3 volvió a llover, a ratos copiosamente; más apesar de tanto viento y algo de lluvia, que eran como turbonadas y mal tiempo, siguió el calor apretando fuerte por lo general, si bien tuvimos momentos de bastante frío; el tiempo en toda esta primera decena fué por demás variable y tormentoso; tanto que en Madrid y en otras poblaciones del Centro y Norte de España se sintió un frío intenso impropio de la estación; además, después de la marejadillas de los días anteriores en el 3 por la tarde se formó una regular marejada del Sur, de corta duración, pero que fué sacando la poca arena que quedaba en la playa de la Mar Vieja frente al Club de Natación y talleres del Nuevo Vulcano. En la mañana del 9, durante algunas horas, llovió mucho, cayeron fuertes chaparrones mezclados con truenos, como una verdadera tormenta de verano; se repitió luego por la tarde con menos intensidad, pero también resultó un día casi perdido para las obras y servicios del puerto; se formó, además, una pequeña marejada de Levante a Sudeste pero sin importancia y no hizo variar el mal estado de la playa. Después de unos días de mar calma y tiempo por lo general caluroso, a las primeras horas del 19 cayó un chaparrón, después a eso de las 6 y por la mañana llovió algunos ratos, sin fuerza; volvimos a sufrir algunos chubascos en la noche del 20 y madrugada del 21, acompañados de una ligera

marejada de Sudeste a Levante, que pronto pasó al Sur con mar de fondo en el día 22, la cual fué aumentando por la noche y al día siguiente 23, perjudicando las instalaciones de la parte Sur de los baños y descarnando la playa, de suerte que quitó la poca arena que al principio nos había dejado la misma marejada; el día 24 por la tarde sopló fuerte viento del 3.er cuadrante, muy molesto, que al anochecer fué rolando y pasó al 4.°

Las aguas del puerto en todo este mes de julio continuaron siendo sucias, si bien, a últimos de mes, ya se fueron purgando y en algunas zonas ya aparecieron más claras.

El siguiente mes de agosto ya resultó seco y caluroso y en general más uniforme y tranquilo, salvo que el viento molestó en muchas tardes, sobretodo en la segunda decena; durante el curso del mismo la mar estuvo relativamente tranquila, solo pudieron apreciarse ligeras marejadillas del 2.° cuadrante que no alteraron el estado de la playa del lado Norte; la del lado Sur, en cambio, pudo apreciarse que va aumentando paulatinamente formándose un verdadero playazo frente a los antiguos Altos Hornos de Casa Antúnez, y otro en la zona del ángulo de los espaldones del contradique y prolongación del muelle de Costa donde desemboca la cloaca de la ciudad. En la madrugada del 5 y noche del 10 cayeron ligeras lluvias de corta duración. En el día 12 por la tarde el viento se hizo sentir mucho más; en la noche del 18 al 19, viento intenso al principio seguido de bastante lluvia; a eso de media noche, hubo momentos en que el tiempo parecía de carácter ciclónico. En la madrugada del 20, entre una y dos, se repitió el fenómeno, pues sufrimos fuerte tronada con relámpagos, lluvia y viento durante media hora; en la noche del 23 también fuerte viento con ligera lluvia, que luego fué mayor en la madrugada del 24. Las aguas del puerto se fueron limpiando a medida que cesaban los fuertes calores, pero es de advertir que hacía muchos años que tal estado anormal no había tenido tanta duración.

Vino el septiembre y si bien el tiempo continuó siendo caluroso y seco, hasta el punto de que en esta región y otras de España había muchas poblaciones que no tenían agua para las más perentorias necesidades, fué también muy variable como todo el verano, durante el cual se notaron aquí verdaderas olas de frío y de calor, y lo mismo en varios puntos del globo; tuvimos una primera quincena de septiembre en que refrescó algo por la lluvia que cayó en bastantes días, pero luego en la segunda hasta el 23 se pasaron otros de mucho calor y en extremo molestos, acabando el mes con mal tiempo y marejadas.

En la noche del 4 llovió un poco y algo más en las primeras horas del 5, pero sin importancia; volvió a llover ligeramente en la madrugada del 6, continuando todo el día y el siguiente muy nublado; cayó un fuerte chaparrón a eso de las tres y media de la tarde del 8 y lluvias ligeras de corta duración a últimas horas de la noche y en la madrugada del 9; en

todos estos días la mar estuvo relativamente tranquila, con pequeñas marejadillas del Sudeste al Sur. En el día 10, entre tres y cuatro de la tarde, cayó una lluvia torrencial con duro viento que en algunos momentos era verdaderamente ciclónico y produjo muchas averías en la población y en el puerto que describimos someramente en otro capítulo; en la madrugada del 11 otro corto chaparrón y luego entre 6 y 7 de la mañana lluvia más intensa y duradera; otras ligeras lluvias, a ratos muy fuertes, en la noche del propio día 11 y madrugada del 12, habiéndose levantado en la mañana del 11 una marejada del Levante a Sudeste que parecía iba en aumento por la tarde, pero no tuvo importancia alguna y sólo sirvió para acumular basuras en la zona de la playa detrás del Club. A primeras horas de la mañana y al anochecer del 13 siguiente, llovió bastante y a ratos copiosamente; sucedió lo propio, si bien con menor intensidad, en el 15, pues llovió por la mañana y tarde y luego por la noche, transcurriendo el día muy nublado. Más adelante, en la tarde del 23, después de una mañana en extremo calurosa, cambió el tiempo presentándose muy borrascoso con lluvia pausada y duradera; al día siguiente 24 otra vez por la mañana mucho calor, y por la tarde fué en extremo fría lloviendo en varios puntos de los alrededores de la ciudad.

En todos estos días de la segunda quincena sólo tuvimos ligeras marejadillas, pero en el 28 surgió una marejada de Sudeste con mar de fondo, que al siguiente pasó algo a Levante pero sin importancia y no modificando para nada el estado de la playa; al otro día 30 seguía la marejada del 2.° cuadrante, llevándose algo de arena, pero en 1.° de octubre pasó más hacia Levante y fué acabando al día siguiente dejando regular la playa, sin colmarla todavía, pero bastante llena de basura en varios sitios, procedente del lado Norte.

Acabó el septiembre refrescando un poco, con aguas bastante altas y tiempo variable.

El mes de octubre transcurrió con tiempo sumamente variable y con muchos días de lluvia, sumamente beneficiosa para la agricultura en esta época y más con la sequía que se venía sintiendo. Llovió en la mañana del día 1.° durante más de tres horas, de 4 a 7 y ½, muy seguidamente, si bien con poca intensidad; tuvimos otras lluvias ligeras a las diez de la mañana y de la noche del día 9; en los siguientes 10 y 11, singularmente en el último, volvió a llover durante muchos ratos y en alguno de ellos con fuerza y lo propio sucedió en la tarde del 12 después de una mañana con un sol espléndido. Pasamos dos días y en la noche del 14, a eso de las ocho, cayó una ligera lluvia que se repitió en la madrugada del 15 y con más intensidad, pero por poco rato, en la misma mañana a las siete, quedando un día muy nublado; en el 16 volvió a llover ligeramente a eso de las cuatro. La temperatura durante estos días de lluvia fué bastante fresca, pero luego a partir del 17 se pasaron varios días con calor sofocante y fuerte que

duró hasta casi la mitad de la 3.ª decena. En la madrugada del 23 cayó un chaparrón, presentándose luego fuerte viento con ráfagas muy intensas que molestó durante dicho día y el siguiente, y causó algunas averías derribando uno de los hangares que la Aeronáutica Naval había montado provisionalmente en el muelle del Contradique para ser trasladado a Alhucemas, sin causar afortunadamente desgracias personales. En la 2.ª mitad de la 3.ª decena ya se dejó notar el frío, siendo los días de fin de mes muy lluviosos, sobre todo los dos últimos, que resultaron casi del todo perdidos para muchas de las obras de este puerto.

Durante todo el mes de octubre solo tuvimos ligeras marejadillas, del 2.° cuadrante por lo general, pero al final ya se presentaron con más intensidad y pasando más al Sur, dejaron la playa de detrás del Club de Natación más descarnada.

Vino el mes de noviembre y en su primera quincena el tiempo fué bueno aunque bastante frío y la mar estuvo relativamente tranquila, solo tuvimos pequeñas marejadas de Levante y una ligera lluvia en la noche del 5, y otras varias, a ratos con más intensidad, en la tarde y anochecer del 9; además, en la noche del 7 al 8 sopló fuerte viento del 3.er cuadrante con ráfagas muy duras, presentándose marejada algo intensa del Sur al Sudoeste que siguió todavía en el día 8, descarnando otra vez por completo la playa de detrás del Club.

La 2.ª quincena fué ya peor, el tiempo muy lluvioso y las marejadas de más importancia. Empezó a llover el día 16 durante bastantes ratos, se repitió con más fuerza y duración en la madrugada del 17; volvió a llover en casi todo el día 19 y en la madrugada del 20, pues solo paró en cortos intérvalos, resultando el primero perdido por completo para los trabajos de nuestras obras del puerto; pocos días después, en la tarde del 27 llovió pausadamente, siguió lo mismo por la noche y en la mañana del 28, a ratos con intensidad, con un día muy desapacible que obligó también a parar casi todas las faenas y servicios del puerto, cayendo mucha agua como en los días anteriores. Por otra parte, en la propia tarde del 16, con tiempo malo y viento muy molesto de Levante, empezó una marejada del 2.° cuadrante que fué cambiando algo; siguió en el 17 con bastante fuerza descarnando las escolleras de defensa de la zona de detrás del Club hasta casi frente del edificio en construcción para Gran Balneario, llegando al basamento del muro de defensa del mismo que evitó mayor degradación; continuó la marejada en el día 18, también del 2.° cuadrante, pero más al Sur, y con tendencia a amainar, pues solo quedaba por la tarde una ligera mar de fondo. Pero al día siguiente 19 y por la noche, con viento fuerte del 1.er cuadrante hacia el Norte, se levantó otra vez marejada de Levante que no llegó a ser muy intensa hasta la mañana del 20; pero luego cesando casi de soplar el viento, aumentó la mar presentándose por la tarde con fuerte y alto oleaje que fué formando y recreciendo la playa de detrás del

Club hasta dejarla bien provista de arena y gravilla; sin embargo, no resultó de gran duración, pues al otro día 21 ya tuvimos buen tiempo y sol espléndido, apresurándonos en trabajar a fin de ir extrayendo para las construcciones los materiales acopiados por la mar en la playa. Pasaron unos días y al anochecer del 27 empezó otra ligera marejada de Levante que fué trayendo arena en la playa, continuó al siguiente 28 dejándola muy tendida y regularizada, y al otro día 29 ya la marejada se transformó en mar de fondo bastante intensa, también del 2.° cuadrante hacia Levante, que producía un fuerte oleaje en la playa de Casa Antúnez. En estos últimos días del mes y singularmente en el 28, tuvimos en el puerto aguas altas y bastante variables de nivel.

En las primeras horas de la tarde del 1.° de diciembre, se hizo notar un fuerte viento del 3.er cuadrante hacia el Oeste muy molesto; la mar de fondo del Sudeste pasó más al Sur y nos fué quitando la arena acumulada en la playa de la Mar Vieja, aunque afortunadamente fué de corta duración cesando al siguiente. Transcurrieron dos días con buen tiempo y en la tarde del 4, con viento duro del Este, se levantó una marejada del 2.° cuadrante que continuó al día siguiente, que fué muy frío y desapacible y con ligeras lluvias al anochecer y por la noche, con mar de fondo que nos trajo bastante arena; pero al otro día 6, la mar, con tendencia a amainar, vino ya de Sudeste al Sur, llevándose algo de arena y dejando playa tendida. Al día siguiente solo quedó una marejadilla del 2.° cuadrante pero fué desapacible y con lluvia menuda en algunos ratos, lo mismo que pasó en el 8 en que la mar ya estaba completamente llana. En la primera decena de diciembre tuvimos aqui buena temperatura, pero en varios puntos de Europa pasó como una ola de frío con varios grados bajo cero.

Después de dos días de calma y buen tiempo aunque con poco sol, en la tarde del 12 empezó a soplar el viento del 1.er cuadrante, luego por la noche llovió pausadamente y siguió así, sin parar apenas la lluvia y el viento, en la madrugada y mañana del 13, que resultó un día muy frío y desapacible. En la misma noche del 12 al 13 se levantó también marejada de Levante a Sudeste que continuó y fué aumentando en la tarde del 13 recreciendo algo la playa, pero al otro día 14 ya amainó bastante, y dentro del 2.° cuadrante, variando de Levante a Sudeste y Sur, se pasaron los días buenos hasta el 17 en que dejó la playa regularmente; todos estos días de la segunda decena fueron muy fríos en todas partes.

Más adelante, en la madrugada y mañana del 19, que se presentó muy nublado, tuvimos una niebla muy espesa en el puerto y sus alrededores; por la tarde, a eso de las cinco, empezó a llover pausadamente hasta las once de la noche; además, a media tarde, empezó una marejada del Sudeste que pronto pasó al Sur y continuó el 20 quitándonos bastante arena de la playa de detrás del Club de Natación; dicho día 20 fué muy malo y variable, las aguas en el puerto estaban muy altas y tenían fuertes y rápi-

das oscilaciones, hasta el punto de que en algunos momentos estuvieron a más de un metro sobre la baja mar, el barómetro a 743, el viento duro y variable aunque por lo general fué del 4.° cuadrante.

Al otro día 21 siguieron por la mañana el viento fuerte y la marejada, pero el primero pasó al Sur y aumentando la fuerza de la mar se fué llevando toda la arena de la playa, descarnando por completo las escolleras de defensa hasta más allá del espigón próximo al edificio para Gran Balneario, y acumulando la arena más al Norte frente a las primeras casas de la Barceloneta donde formó dos extensos playazos; por la tarde, si bien el viento calmó un poco, continuó la mar del Sur barriendo la playa. Al siguiente día 22, persistía la fuerte marejada del Sur, con viento Oeste, quizás algo aumentada, batiendo ya contra la primera parte del cimiento del muro de defensa del Gran Balneario, cuyo cimiento fué descalzando poco a poco, y quedando al aire, se rompió al anochecer por algunos puntos, resultando, no obstante, bien asentados los trozos y defendiendo al edificio en construcción que no sufrió el menor perjuicio, siendo de advertir también que fueron de escasa importancia los desperfectos ocurridos en dicho macizo de defensa; afortunadamente, fué cesando la marejada, y al otro día 23, ya solo quedaba una ligera mar de fondo, que fué acabando para ser completamente llana en los días de Navidad y siguientes hasta fin de año, que fueron muy buenos y con sol espléndido; solo se hizo notar el viento con ráfagas intensas en la noche del 30 al 31.

Esta marejada del Sur de los últimos días de la segunda decena y primeros de la tercera del mes de diciembre, no de gran violencia pero muy persistente, aparte de los pequeños daños causados en la playa de la Mar Vieja, causó bastantes averías en las instalaciones particulares de la zona de la playa de Casa Antúnez, atacando algo dicha playa y acumulando la arena en la zona del ángulo del Contradique. Además, en varios puntos de la costa, en las dos partes Norte y Sur del puerto, en todo este litoral de Levante, ocasionó también desperfectos de importancia, descarnando las playas y llegando a los edificios próximos; y asimismo, en diversos lugares del Norte de España y de Europa hubo verdaderos temporales, causando serios desperfectos en algunos puertos, así como se produjeron grandes inundaciones por desbordamientos de ríos en la zona de Andalucía.

Empezó bien el año 1926 con mar calma, buen tiempo y temperatura agradable, pero a media mañana del 2 de enero sin variación de la mar, ya se levantó viento muy fuerte y molesto de Poniente, aunque variable del 3.° al 4.° cuadrante, que continuó por la tarde hasta el anochecer; en los días 3 y 4 volvió a soplar el viento, del Oeste por lo general, y por la tarde del 4 se presentó mar de fondo del Sudeste que, habiendo encontrado libre el cimiento del muro de defensa del Balneario, pues en su zona del origen ya no quedaba playa, lo fué atacando y descubriendo aún más de lo que

lo estaba; así continuó en los dos días siguientes, si bien amainando bastante la marejada, hasta cesar por completo. En las mañanas de los 8 y 9, siguiendo la buena temperatura, sufrimos en el puerto una espesa niebla que luego se aclaró mucho antes del mediodía.

Llegó la segunda decena de enero bastante fría y en el día 12 por la tarde, casi al anochecer, con viento del 1.er cuadrante se levantó una marejada del Este, que fué aumentando por momentos durante la noche y madrugada del 13 no dejando de soplar el viento y lloviendo desde las doce; en las primeras horas de la mañana del 13, la mar era ya muy gruesa, con caracteres de verdadero temporal que se fué fraguando rápidamente y tomando grandes proporciones; el oleaje muy alto y en grandes masas batía, contra las playas como si fueran montañas de agua y chocaban contra las escolleras saltando en volúmenes considerables por encima de los espaldones del rompeolas, produciendo algunos desperfectos en los elementos de las instalaciones telefónica y eléctrica; las olas al romperse contra los bloques de la restinga exterior, y a merced del viento, se levantaban en grandes rociones llegando a mucha altura. Siguió así el temporal violentísimo de mar y viento durante todo el día, pues no dejó de llover más que unas horas por la tarde y a ratos lo hacía con gran intensidad; el viento, si bien cesó en algunos momentos por la mañana, por la tarde fué completamente huracanado, con rachas muy duras de rumbo variable, aunque por lo general del 1.er cuadrante; las aguas estaban muy altas, el barómetro bajó de 763 a 745, y el día resultó completamente perdido para las obras y servicios comerciales, pues tampoco pudimos subir en el Dique flotante con tres secciones el vapor S. A. C., por la variación que experimentaban las aguas dentro de la dársena de carenado. La marejada era muy arbolada y por lo general de Levante, pero como el viento era también muy fuerte y variable, en algunas ocasiones venía el oleaje de Sudeste, resultando un fenómeno muy claro de mar combinada con olas de los dos rumbos, que, al chocar contra las escolleras y bloques, ponían en conmoción todas las construcciones.

Al siguiente día 14 continuó el temporal de mar con gran violencia, no tanto como en el anterior, pero también de Levante a Sudeste y con el oleaje muy alto y extenso; el viento fué menos fuerte pero volvió a llover mucho durante el día y en ocasiones, como a primeras horas de la tarde, copiosamente, de suerte que también fué un día casi por completo perdido para nuestras obras y los servicios comerciales. Afortunadamente, al llegar el día 15 ya tuvimos buen sol, cesó el viento, y del temporal, que fué en descenso durante la noche, ya no quedaba en la mañana más que una mar de fondo con tendencia a amainar, como lo hizo pronto.

Resultó este temporal de los días 13 y 14 de enero de 1926, de corta duración, pero muy violento y de grandes proporciones, como pocas veces habíamos tenido ocasión de ver en el largo tiempo que llevamos en la Di-

TEMPORAL DE ENERO DE 1926

rección de las obras de este puerto; en algunos momentos de la mañana del 13 parecía que era más duro e intenso que el del 20 de febrero de 1920, y sobre todo, fué acompañado de un tiempo pésimo de lluvia y viento que lo hacía más imponente y peligroso.

En la mañana y tarde del día 13 había fuera del puerto varios buques que luchaban contra el oleaje para entrar; algunos lo lograron después de grandes esfuerzos, pero otros, como el bergantín italiano "Orietta" no pudo hacerlo y a pesar de poner en acción todos los medios propios y el auxilio de los remolcadores, quedó varado en la playa de Casa Antúnez, según veremos más adelante al tratar de esta clase de accidentes ocurridos en las proximidades del puerto.

Este temporal tan violento de mar, viento y lluvia, produjo averías de consideración en algunas construcciones inmediatas a la playa del lado Sur del puerto, y en varios puntos y poblaciones de la zona Norte causó grandes destrozos en los edificios, embarcaciones, etc. Aquí en el puerto, afortunadamente, solo tuvimos que lamentar pequeños desperfectos en las líneas eléctrica y telefónica del rompeolas; algunos desconchados y grietas en las banquetas del espaldón del mismo a causa de las fuertes trepidaciones a que se vió sometida la obra; pérdida de bloques de su restinga exterior por el descenso de toda la masa; en general, averías todas ellas de poca importancia, propias en cualquier rompeolas al tener que sufrir los embates de un temporal tan duro, y que han quedado arregladas por completo, incluso la reposición de los bloques en número de casi 200, al terminar el pasado ejercicio. En los muelles, también se produjeron algunos desperfectos por la fuerte y continuada lluvia, que pronto quedaron reparados, sin la menor novedad. En la playa, resultó al fin muy descarnada la parte de detrás del Club de Natación, y en cambio, se produjo una gran aglomeración de arenas en la zona de playa del Balneario, resultado todo ello de las corrientes encontradas que tuvieron lugar.

Además, la mitad de la segunda decena de enero se pasó con una temperatura muy baja en todas partes; en el Norte se presentó como una *ola de frío* como pocas veces se había sufrido. Después del temporal, transcurrió esta segunda decena con buen tiempo y bastante sol, salvo la noche del 17 y madrugada del 18 que tuvimos fuerte viento del Oeste, acabando en el día 20 que se presentó nublado, y pasadas las 10, empezó a llover y continuó casi todo el día, con intensidad a ratos, dejando muy mal el piso en algunos muelles. La tercera ya fué mejor, temperatura corriente, aguas relativamente bajas y barómetro normal, lloviendo algo en los días 24, 28, 29 y 30; la mar bastante tranquila.

El mes de febrero siguiente, para no desmentir la costumbre, fué también en extremo variable; en las dos primeras decenas tuvimos de todo; lluvia, viento, marejadas y niebla espesa, y en cambio, la tercera transcurrió por lo general con mar calma, aguas bajas y tiempo excelente. La

lluvia fué sobre todo muy intensa y duradera en el día 6, en el cual, con viento duro variable del 2.° al 4.° cuadrante, se presentó una marejada bastante gruesa de Sudeste al Sur que siguió todo el día, amainando luego; lo propio sucedió en el 11 siguiente, aunque fué menos fuerte. En los días 10 y 21 por la tarde, sufrimos una niebla muy espesa en todo el puerto y parte de la ciudad, que afortunadamente no fué de larga duración pues resultaba muy molesta para la maniobra de las embarcaciones.

Llegó el mes de marzo y siguió el buen tiempo, pero en los días 4 y 6 ya tuvimos marejadas, por lo general del 2.° cuadrante hacia el Sur que fueron erosionando aún más la playa de detrás del Club de Natación, si bien no tuvieron gran intensidad; más adelante, en los días 11 y 12, se presentó otra marejada sin importancia, pero acompañada, en la tarde del 12, con fuerte y molesto viento del 3.er cuadrante; después fué pasando la segunda decena con el mar relativamente tranquilo, tiempo bueno y seco impropio de la estación, soplando algunos días viento del 3.er cuadrante que aumentaba la sequedad, y con aguas bastante bajas. En la tercera decena si bien continuó el tiempo bueno y seco, tuvimos algunas marejadas y días de lluvia aunque ligera con las aguas al nivel medio.

Los primeros días de abril, que fueron los de Semana Santa y Pascua, resultaron excelentes, con fuerte sol, mar calma y aguas bajas, pero luego, a partir del 7, cambió algo el tiempo, empezó a llover y lo hizo en varios días, siendo de notar la continuada lluvia y a ratos con intensidad, en la noche del 12 al 13, en la que, con fuerte viento del 4.° cuadrante surgió una marejada de Sudeste a Levante que fué aumentando, y resultó, además, que con la lluvia seguida y el viento que en muchos momentos era de gran violencia, tuvimos una mañana casi perdida para las obras y servicios comerciales del puerto. Por la tarde, siguió la lluvia todavía unas horas y luego cesó, pero no así el viento y sobre todo la mar que fué cada vez en aumento, siendo a media tarde muy fuerte y contínua con caracteres de verdadero temporal; las olas muy altas y extensas al chocar contra las escolleras y bloques del refuerzo exterior del rompeolas levantaban grandes rociones, que, empujados por el viento, que apretaba de firme del 1.er cuadrante, en muchos sitios pasaban por encima de la coronación y saltaban en el interior del puerto en grandes masas. Al día siguiente 14, después de amainar bastante el viento por la noche, quedaba por la mañana fuerte marejada de Sudeste pero con tendencia a bajar, como así sucedió por la tarde, y al otro día 15, con sol espléndido, ya no quedaba más que una pequeña mar de fondo. Acabó la segunda decena con algunas lluvias y viento duro y molesto del 3.° al 4.° cuadrante, siguiendo también variable el tiempo en la tercera, pues tuvimos días como el 21 y 22 de regular marejada, fuerte viento, lluvia menuda a ratos, y en otros momentos, con buen sol, se dejaba sentir el frío como si hubiese granizado en las montañas del lado Norte, yendo al otro día 22 en aumento la marejada, que pri-

mero era del 2.° cuadrante hacia el Sur y luego cambió más a Levante a merced del viento que también varió de rumbo; pero al siguiente 23, después de una fuerte y continuada lluvia en la noche anterior, ya tuvimos buen tiempo, pues había cesado la mar del 2.° cuadrante y solo quedaba una pequeña marejada del Sudeste, circunstancia que aprovechamos nosotros para extraer algo de arena y gravilla que se había acumulado en la zona de playa de detrás del Club, después de varias modificaciones que había sufrido la playa con las distintas marejadas anteriores de rumbos variables. Por desgracia el buen tiempo duró poco, porque por la tarde, que se presentó muy fría, impropia de la estación, empezó a soplar fuerte viento de Levante, y la mar, también de este lado al Sudeste, fué aumentando por momentos, presentándose al anochecer muy fuerte con las olas bastante altas y con tendencia al parecer, por el tiempo reinante, a otro temporal; pero pasó la noche, empezó a lloviznar en la madrugada y con más fuerza luego durante casi toda la mañana del 24, amainando con ello la marejada, de la que solo quedó al mediodía una pequeña mar de fondo que trajo algo de arena y gravilla en la playa de la Mar Vieja; más por la tarde, que volvió a lloviznar en algunas ocasiones, recrudece otra vez la marejada al principio de Levante y más tarde hacia el Sur y quitó la poca arena y gravilla que quedaba en la playa. En todos estos días primeros de la tercera decena, la mar fué sumamente variable no solo en intensidad sino en el rumbo, sucediendo lo propio con las aguas que de un día a otro variaban mucho de nivel; por lo general, las marejadas eran por las mañanas del 2.° cuadrante y por la tarde venían más de Levante; después se pasaron unos pocos días con mar calma y aguas bajas, y acabó el mes de abril con otro temporal inesperado. Empezó a formarse el día 28 por la tarde, que la ligera marejada de Sudeste de la mañana, pasó a Levante y fué aumentando; por la noche, con viento duro, también de Levante, fué siendo la mar cada vez más intensa, siguió lo mismo durante el 29 y 30 con fuerte y molesto viento del Este hacia el 1.er cuadrante y la marejada del mismo rumbo hacia el Sudeste con caracteres de temporal de mar arbolada y viento duro; las olas eran bastante altas y extensas y al chocar contra las escolleras y bloques del rompeolas, levantaban grandes rociones que pasaban en parte por encima de la coronación del espaldón en casi toda la prolongación del dique; además, el mal tiempo iba acompañado de lluvia durante muchos ratos del día 30 y toda la madrugada y mañana del primero de mayo; las aguas estaban muy altas y el barómetro bajó a 747, resultando dos días pésimos para las obras y servicios; afortunadamente, la marejada no recrudeció, al contrario, fué en descenso, pero en cambio, en el propio día primero por la tarde, siguiendo el temporal de mar y viento aunque con menor intensidad, tuvimos durante unos momentos una niebla muy húmeda y espesa, que, más adelante, después de lucir el sol, a fuerza de ser el tiempo variable, volvió a presentarse y siguió en casi toda

la noche hasta el día siguiente 2 de mayo, que fué con tiempo regular, y de la marejada ya solo quedaba una ligera mar de fondo. Este temporal, si bien no de gran violencia, fué bastante imponente dado lo avanzado de la estación; además, produjo bastantes desperfectos en algunas construcciones de las playas próximas, y en nuestras obras, afortunadamente, solo pequeñas averías en las líneas aéreas y remoción en los bloques de la restinga exterior del rompeolas; también fué descarnando la zona de detrás del Club, pero acumuló gran cantidad de arena en la parte de los baños de San Sebastián. Siguieron los días de la primera quincena de mayo muy variables, con pequeñas marejadillas del Sudeste, buen tiempo y bastante sol, pero apenas pasó día sin que lloviera en varias ocasiones y a ratos con fuerza, dejándose también sentir el frío en algunos momentos; debiendo además anotar que, por la tarde del 6, con viento del 1.er cuadrante, empezó una marejada de Levante que cesó pronto pasando al Sudeste y al Sur con gran facilidad después de parar también el viento, y más adelante, los 14 y 15 en que fueron casi por completo perdidos para las obras y servicios de este puerto, por la lluvia continuada que cayó en el curso de los mismos y viento duro de Levante que levantó un poco de mar del 2.° cuadrante sin novedad. Empezó la 2.ª quincena con el mismo tiempo variable; llovió casi todos los días con más o menos intensidad; tuvimos niebla espesa en los 19, 20 y 30; en muchas ocasiones se dejó sentir también el frío por haber nevado en los Pirineos, y en definitiva, fueron muy contados los días, solo algunos de la tercera decena, en que lució el sol y resultaron completamente buenos.

Llegó el mes de junio y continuó el tiempo variable; tuvimos varios días con lluvia y en algunas ocasiones, como en la tarde del 2, un fuerte chaparrón con granizo; pequeñas marejadillas del 2.° cuadrante, por lo general; variaciones muy rápidas en el nivel de las aguas, como en el día 12; vientos muy duros y molestos del 3.° al 4.° cuadrante en los días 13 y 18, durante la tercera decena ya empezó a apretar el calor, y por último, a partir de la segunda, ya se notó en las aguas del puerto lo que es costumbre en esta época, o sea, que están mareadas y tienen el aspecto de sucias tomando un color verdoso fuerte.

Por lo expuesto, puede apreciarse que han sido en gran número, en el curso del plazo que se comprende en esta Memoria, los días en que, a causa de temporales de mar o de lluvia y viento, hemos tenido que suspender los trabajos en las obras y servicios comerciales del puerto.

Incendios

Durante el período de tiempo que se comprende en esta Memoria, relativo al último bienio económico más el 2.° trimestre del 1924, han sido bastantes, aunque afortunadamente no de gran importancia, los incendios

ocurridos en este puerto, tanto en los buques como en las mercancías depositadas en los muelles y construcciones levantadas en los mismos; todos estos siniestros han sido dominados en corto plazo por nuestras brigadas de mar y tierra, auxiliadas muy eficazmente, siempre que ha sido menester, por el personal y medios del Ayuntamiento, y en varios casos por las dotaciones de los buques del Estado y personal de la División de la Aeronáutica Naval establecida en este puerto, entendiendo ser de justicia que en estos párrafos se les tribute nuestro mayor agradecimiento por el concurso prestado, y debiendo solo añadir que la mayoría de estos servicios, han sido dirigidos de un modo personal por esta Dirección.

Los servicios de extinción de incendios y el de anegamiento y achique de buques como complemento de los anteriores, se llevan a cabo, por lo general, prévio un rápido estudio del accidente, con perfecto conocimiento de causa y la posible rapidez, porque tanto el Municipio como la Junta del Puerto tienen retenes de guardia, a los que se dá aviso por la red telefónica de la ciudad o por la particular que ésta Dirección tiene establecida en toda nuestra zona marítima, aparte de los diversos aparatos especiales avisadores de incendios que desde hace años tenemos instalados para este fin en varios puntos de los muelles.

El primer siniestro de esta clase que debemos reseñar, tuvo lugar un poco antes de las dos de la tarde del 4 de abril de 1924; se produjo un incendio en una partida de balas de algodón depositadas en el muelle de Barcelona procedentes de la descarga del vapor "Río Claro", atracado en el paramento Sudoeste del mismo; acto seguido se presentó nuestra brigada de tierra y poco después la de la ciudad, que no tuvo que hacer nada pues el fuego se sofocó en seguida y solo se chamuscaron unas 100 balas, retirándose nuestro personal a eso de las cuatro, sin otra novedad.

Por la tarde del siguiente día 13, que era Domingo de Ramos, en una lancha automóvil de propiedad particular, de las de gran velocidad, y que circulaba fuera del puerto por la zona de los baños de la playa de la Mar Vieja, se incendió el motor, y apesar de que pronto se le prestó auxilio y se le dió remolque, tuvo que ser abandonada frente al antiguo dique del Este yendo a parar a las escolleras; más adelante, fué transportada a la playa de la Barceloneta para aprovechar algunos de los restos.

A las tres de la tarde del 1.° de mayo se declaró un incendio en la Gasolinera H. 3 del Estado al servicio de la Aviación, fondeada en la dársena del Morrot, por haberse producido un contacto en el carburador; llamado por los Prácticos acudió nuestro barco bomba "Besós", pero no tuvo necesidad de prestar auxilio alguno porque fué sofocado al poco rato el accidente, con el mismo personal de la División de la Aeronáutica Naval.

En las primeras horas del día 22 del propio mes de mayo, se produjo un violento y formidable siniestro en los talleres que la Compañía Trasmediterránea tenía en el muelle Nuevo y que antes pertenecían a la Sociedad

"Navegación e Industria—Nuevo Vulcano"; el incendio se notó por los vigilantes pasada media noche en la Sección de carpintería y pronto adquirió grandes proporciones. A pesar de los medios y elementos puestos en acción por nosotros con las brigadas de mar y tierra y por el Ayuntamiento con su personal y material, auxiliados muy eficazmente por una Sección de marineros de la Comandancia de Marina, no se pudo hacer otra cosa que ir echando mucha agua y localizar el fuego en la zona del edificio grande donde se había producido y evitar que se propagara al taller de calderería del lado Sur; a causa del siniestro, se derrumbó toda la techumbre de los talleres de cerrajería, ajuste y carpintería y la del edificio para oficinas y almacenes, pero pudo ser dominado el fuego a las cuatro y media, permaneciendo luego de retén parte de nuestra brigada y de la del Ayuntamiento para ir apagando los focos que habían quedado, lo que se logró a eso de las seis de la tarde, reteniendo allí solo nuestro personal como medida de precaución. De la nave grande solo quedaron los muros y aún de éstos tuvieron que derribarse varios trozos que amenazaban desprenderse; las vigas y armaduras del techo con los demás elementos estaban mezclados con la maquinaria de los talleres, que sufrió serios desperfectos. Es de notar que además de las Autoridades locales, acudieron para ver el siniestro y presenciar en detalle los trabajos de su extinción, S. M. el Rey D. Alfonso XIII con el Sr. Presidente del Directorio y sus respectivos Ayudantes, interesándose mucho por aquellos durante su curso y visitando varios lugares del edificio, para darse perfecta cuenta del accidente y sus causas y de las pérdidas sufridas.

SS. MM. los Reyes habían llegado a esta ciudad con el Príncipe de Asturias el día 12, en los siguientes lo hicieron otras personas reales, saliendo luego para Madrid el 22 por la noche.

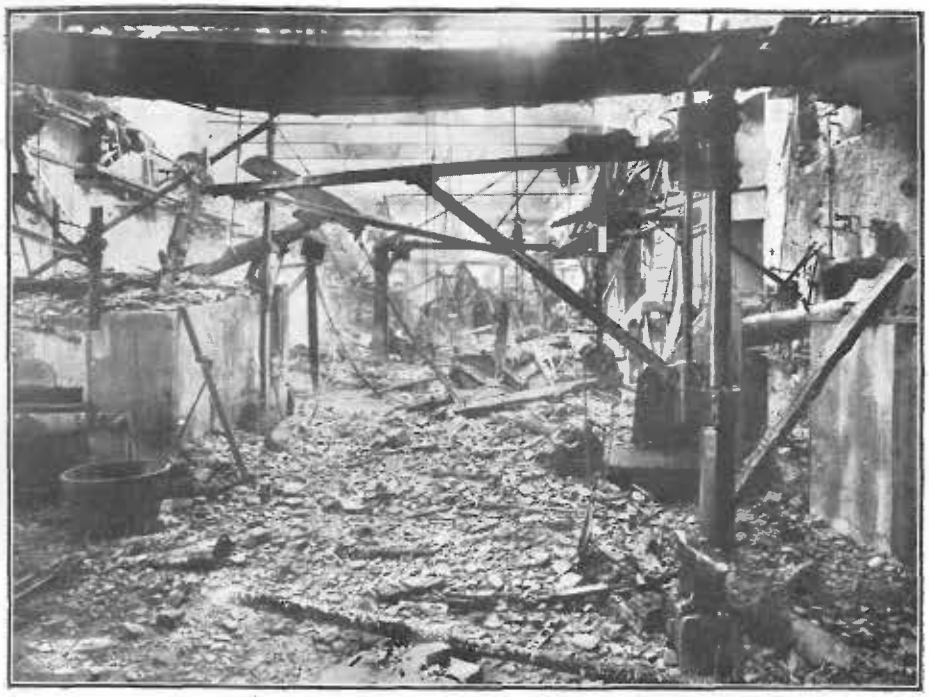
Se acompañan algunas fotografías que dan clara idea de la importancia de este siniestro.

A las 9 de la noche del 2 del siguiente junio, se presentó en el local de nuestro retén de guardia el representante del consignatario y unos oficiales del vapor noruego "Olden" atracado al paramento Sudoeste del muelle de Poniente, solicitando los auxilios de la brigada porque suponían que tenían fuego en una de las carboneras de a bordo; acudió el retén en seguida y permaneció allí de vigilancia, echando a ratos agua, durante toda la noche y en la mañana del día 3 hasta el mediodía, en que al parecer quedó el fuego sofocado, retirándose luego el personal a media tarde.

El día 15 del propio mes de junio, en el viaje a este puerto desde Valencia del pailebot "Gorgonio I" y al cruzar por las costas de Garraf, se produjo un incendio a bordo, al parecer por una chispa del motor, que se propagó a unos trapos, y como no se pudo sofocar con los medios propios, al poco rato se fué la embarcación a pique.

En las primeras horas de la madrugada del 4 de julio, se tuvo noticia

INCENDIO EN LOS TALLERES "NUEVO VULCANO" EN LA MADRUGADA DEL 22 DE MAYO DE 1924—FACHADA



INCENDIO EN LOS TALLERES "NUEVO VULCANO"—INTERIOR

de que tenían fuego las carboneras del vapor noruego "Haaland" que había llegado a las 8 de la noche anterior, con cargamento de bacalao, y estaba atracado de punta en el paramento Nordeste del muelle de Barcelona. Acudió en seguida el retén de guardia, empezó a echar agua, permaneciendo a bordo hasta las ocho de la mañana, en que ya sofocado el siniestro, dejó al buque sin novedad.

A las dos de la madrugada del 15 siguiente, avisaron también al retén que se había producido un incendio a bordo del buque "Pepita" que había sido pontón flotante para depósito de la Compañía General de Carbones, y entonces lo estaban desguazando atracado al paramento Sur del muelle de Poniente. Una vez allí el personal pudo verse que tenía el fuego en el lado de proa entre dos paredes de madera del casco; tuvieron que romperse algunas piezas de madera y se fué echando agua hasta que quedó extinguido, permaneciendo luego unas horas el retén por si ocurría algún otro contratiempo.

Pocos días después, a eso de las diez y media de la noche del 19, se produjo otro incendio en el pañol de la marinería del lado de proa del vapor "Españoleto" de la Compañía Trasmediterránea, fondeado en la parte de Levante de la 1.ª alineación del muelle de España; acudió nuestro retén y el del Ayuntamiento, pero éste no tuvo que practicar trabajo alguno porque se dominó el fuego en seguida y quedó sofocado por completo antes de las doce, retirándose el personal.

A las cinco y media de la tarde del 30 de agosto avisaron a esta Dirección que en el vapor inglés "Ribera" consignado a la Compañía Arrendataria de tabacos de Filipinas, fondeado en la dársena de San Beltrán y atracado de costado en el muelle del mismo nombre cerca del de Barcelona, había fuego en una de las bodegas y que el cargamento era de cuidado. Acudió sin pérdida de tiempo el retén de guardia, pero la oficialidad de a bordo nos pidió que de momento no se echase agua, porque la mercancía podría sufrir grandes averías, hasta ver si ellos podían sofocar el incendio con los medios propios; no fué así, y a eso de las seis y media solicitaron nuestro auxilio y esta Dirección de acuerdo con el delegado de la Comandancia de Marina, dispuso que se colocaran en seguida las mangueras de la brigada de tierra y las del barco bomba que había acudido también a nuestro llamamiento, procediéndose acto seguido a inundar la bodega incendiada que estaba llena de copra y tenía al lado otra con tabaco; a poco más de las siete funcionaban ya 10 servicios o mangueras, algunas de ellas de gran diámetro, presentándose también la brigada del Ayuntamiento que cooperó en seguida a la inundación. A eso de las once y después de penosos esfuerzos y muchas molestias por parte del personal por la clase de mercancía incendiada, pudo darse el incendio por sofocado, retirándose a las doce la brigada del Ayuntamiento y quedando la nuestra de retén durante la madrugada, para ir apagando el gran rescoldo que había;

también se quedó el Barco bomba para ir achicando, pero a las nueve y media de la mañana se mandó retirar porque apenas si podía hacer trabajo útil hasta descargar la bodega, permaneciendo solo una pequeña sección del personal de guardia hasta las doce, en evitación de cualquier incidente. Al otro día, en 1.° de septiembre, se empezó a desalojar la carga y con los medios de a bordo se fué achicando la bodega incendiada.

En el día 13 del propio septiembre hubo un conato de incendio en una partida de carbón del almacén de la casa Juste y Compañía en el muelle de Costa, que fué sofocado pronto con los medios y personal de la casa.

En la madrugada del 14 siguiente, a eso de las cuatro se produjo una tremenda explosión e incendio a bordo del laud "Francisca Pascual" atracado en el muelle del Depósito cerca del emplazamiento de la grúa de 25 toneladas, que estaba dispuesto para salir del puerto por la mañana, cargado con unas 20 toneladas de gasolina en bidones de 50 litros, yute y otras mercancías; el fuego de la embarcación se propagó a otras varias inmediatas y entre ellas al pailebot "Gorgonio II" cargado de algarrobas que allí descargaba; en este accidente hubo que lamentar un muerto y varios heridos de la tripulación, aparte de la pérdida total de la embarcación y de la mercancía, desperfectos en el muelle, rotura de cristales en todos los edificios próximos, etc.; pero tal como se produjo, podía haber ocasionado mayores siniestros, porque los bidones iban flotando y ardiendo por la dársena y hubo que recogerlos con grandes precauciones para evitar otros incendios.

Otro conato de fuego a bordo tuvo lugar en el vapor "Arditi" atracado en el muelle de la Barceloneta, del que se tuvo noticias poco después, a eso de las dos y media de la tarde del 9 de octubre; no tuvo importancia alguna y al acudir nuestro retén de guardia y el del Ayuntamiento no tuvieron que prestar servicio alguno.

A las seis de la tarde del 2 de noviembre se oyeron repetidas señales en el puerto pidiendo auxilio, y pronto se supo que había fuego a bordo del grandioso vapor "Infanta Isabel de Borbón" de la Compañía Trasatlántica, atracado al muelle de las Baleares; acudió en seguida nuestra brigada de tierra y el personal de bomberos del Ayuntamiento y poco después el Barco bomba, que fué también avisado, poniendo en servicio esta Dirección, de acuerdo con la Comandancia de Marina, todos los medios para sofocar el incendio, que se vió estaba en el pañol de las máquinas, con el menor perjuicio para las distintas dependencias del buque. A pesar de los auxilios prestados con rapidez y de las precauciones tomadas, el fuego se propagó a otros departamentos inmediatos, pero pudo quedar pronto dominado y luego sofocado a eso de las ocho, permaneciendo de retén nuestro personal de tierra y el Barco bomba, durante toda la noche hasta el día siguiente por la mañana, el primero para evitar cualquier incidente y el segundo para poder proporcionar luz a bordo, que no tenía por ha-

berse averiado las dinamos. Como siempre, hicieron acto de presencia algunas Autoridades locales y el alto personal de la casa armadora del buque.

Transcurrieron afortunadamente unos seis meses sin que ocurrieran siniestros de esta clase, cuando a las primeras horas del 31 de mayo del año 1925 hubo un conato de incendio a bordo del pailebot italiano "Alquelda" atracado al paramento Sudoeste del muelle de Poniente, quemándose algunos enseres en el rancho de la marinería; a petición del capitán acudió el retén de guardia, pero no tuvo necesidad de prestar servicio alguno porque fué sofocado en seguida con el personal y medios de a bordo.

A las once de la noche del 6 del siguiente junio, se declaró también un pequeño incendio en el pañol de la marinería del "Cabo Prior" de la casa Ibarra y Compañía, atracado frente al tinglado número 2 del muelle de la Barceloneta; acudió nuestro retén de guardia y la brigada del Ayuntamiento, siendo al principio difícil de operar a causa del mucho humo que se produjo, pero luego a costa de algunos esfuerzos pudo sofocarse el fuego, quedando listo el trabajo a las doce y media y retirándose a la una del día siete el personal, sin otra novedad.

En la tarde del 8 de julio otro conato de incendio en unas balas de papel depositadas en la calzada central del muelle de Barcelona, que fué sofocado poco después con los medios allí existentes, sin necesidad de los auxilios de las brigadas especiales.

A poco más de la una de la tarde del 6 de octubre, se declaró un incendio en una partida de mercancías varias depositadas en la calzada central del muelle de Barcelona y procedentes de la descarga del vapor "Handicap"; como dichas mercancías consistían en sacos de parafina, tubos de fibra de coco alquitranados, etc. pronto adquirió el siniestro grandes proporciones, propagándose además a algunas cajas de automóviles, maquinaria y casetas de encerados, pero gracias a los prontos y eficaces trabajos de nuestra brigada de tierra y del Barco bomba, del personal del Ayuntamiento y de la dotación de la Aeronáutica Naval fué poco después dominado, quedando extinguido a eso de las dos sin otra novedad que la pérdida casi total de las referidas mercancías, y algunas averías en el pavimento adoquinado y bordillos de la calle. Acudieron todas las Autoridades.

A las cinco de la mañana del 4 de noviembre hubo un pequeño conato de incendio en una gasolinera de la Aeronáutica Naval, fondeada cerca del muelle del Contradique, que fué sofocado en seguida por el mismo personal, y a las doce y media del propio día otro incendio en un camión automóvil en la zona del frente del muelle de Poniente, que fué apagado al poco rato por el personal que lo conducía y los obreros del muelle, sin el auxilio de las brigadas especiales afectas a este servicio.

Después de unos meses sin accidente alguno, a eso de las cinco de la tarde del 20 de abril del presente año, dieron aviso al retén de que se había producido un incendio en el muelle de Barcelona; acto seguido salió el per-

sonal con el material y se vió que se había declarado en una partida de balas de papel depositadas en la calzada central procedentes de la descarga del vapor "Sevilla", y consignadas á la casa de los señores Busquets, Bohera y Compañía, con nuestros medios y los del Ayuntamiento cuyo personal acudió también sin pérdida de tiempo, se procedió primero a localizar el fuego apagando a la vez las balas quemadas que fueron unas 50, quedando pronto dominado y poco después extinguido por completo, separando la mercancía averiada; sin otra novedad nuestro personal se retiró a las siete, habiéndolo ya hecho el del Municipio una hora antes.

Finalmente a las nueve y media de la mañana del 27 de junio último, se declaró un incendio en el pañol de popa del velero "José Alberto" de la casa E. Freixas, que estaba acoderado al vapor "Freixas" atracado al muelle de España, frente del tinglado número 7 y dispuesto para salir de puerto; el fuego fué debido a haberse incendiado parte de la gasolina del motor, prévios los auxilios de la brigada de tierra y del personal del Ayuntamiento prestados con las debidas precauciones, fué pronto sofocado el incendio sin otra novedad que la pérdida de enseres y ropas pero no habiendo sufrido perjuicio alguno las mercancías de a bordo.

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

Numerosos también y alguno de ellos de importancia han sido los accidentes de esta índole ocurridos durante el período que analizamos.

El primero que hemos de consignar fué el naufragio, ya indicado en páginas anteriores, ocurrido cerca del puerto frente a la zona de los baños de la playa de la Mar Vieja, con motivo del incendio del motor de una lancha automóvil que se inutilizó por completo, y que luego fué varada en la playa de la Barceloneta para aprovechar algunos de sus restos.

A las cinco de la tarde del 7 de junio, día en que llegó a este puerto la escuadra italiana, un bote automóvil de los Prácticos fué abordado en la canal de entrada cerca del muelle de Barcelona por una gasolinera de dicha escuadra; quedó entre dos aguas, lo remolcaron a sitio seguro y fué luego una de nuestras cábrias de 25 toneladas para levantarlo y colocarlo sobre el propio muelle de Barcelona, cerca del testero del tinglado n.° 5, para su limpia y reparación.

En el día 5 de agosto y los dos siguientes, se procedió a extraer del fondo del mar en la dársena de la Industria, cerca del paramento del muelle Nuevo y en la zona comprendida entre su parte central y el Varadero público, los restos de varios botes y un pequeño falucho con motor, que allí se habían ido a pique hacía algún tiempo por abandono de sus propietarios.

Debemos anotar también los trabajos de salvamento de los restos del laud "Francisca Pascual" y mercancías depositadas en el mismo, efectuados por el personal de la brigada de buzo y la cábria en los días sucesivos al de la explosión e incendio ocurridos en la madrugada del 14 de septiembre, y después de haber fijado al armador un plazo prudencial para su extracción, de acuerdo con lo prescrito en la Ley de Puertos.

En la mañana del 23 de octubre avisaron de la Comandancia de Marina que se iba a pique el laud "Mendi" que estaba en la dársena del Morrot próximo al muelle del Contradique y cerca del "Río de la Plata", siendo una embarcación apresada por contrabando; de común acuerdo con dicha dependencia, se transportó al muelle de Levante y por medio de una cábria, se levantó y colocó sobre este muelle en la tarde del propio día 23 al lado de otra llamada "Cedida", depositada también allí a petición de la misma Comandancia.

A eso de las tres y media de la tarde del día 20 de enero del año pasado 1925, haciendo evoluciones en la zona de la canal de entrada al puerto, varios hidroplanos de la División de la Aeronáutica Naval del Estado en plan de reconocimiento y ataque, se produjo un choque entre dos de ellos ocasionando la muerte de uno de los pilotos, y quedando uno de los aparatos destrozado por completo y otro con grandes averías. Se procedió al salvamento de los demás tripulantes y de los restos de los aparatos con toda rapidez.

Al mediodía del 10 del siguiente febrero, haciendo evoluciones otro hidroplano sobre la ciudad y barrio de la Barceloneta, por avería del motor tuvo que virar rápidamente hacia este puerto y cayó en la dársena en la zona comprendida entre los muelles de España y de las Baleares, cerca de este último y del lugar donde estaba fondeado el vapor "Barcelona"; el aparato quedó en bastante mal estado, pero afortunadamente no produjo otras averías, y sobre todo, salieron ilesos los dos tripulantes, que fueron en seguida recogidos y conducidos a la referida División.

Al anochecer del día 13 del propio febrero, a causa de la gran marejada que reinaba con fuerte viento Sudoeste, se volcó una barca pescadora cerca de las costas de Garraf; los dos marineros que la tripulaban, que eran padre e hijo, fueron recogidos al amanecer del día siguiente por el vapor "Teresa Pamies"; pero uno de ellos, el padre, falleció del dolor y cansancio sufridos, cuando ya estaba dentro del puerto.

En la misma noche del 13, a eso de las siete y media, en el momento en que el vapor "Vicente La Roda", salía de este puerto para Mahón, una barca pescadora que entraba zozobró frente al muelle del Contradique a causa de las rachas de viento que se producían; acto seguido acudieron los marineros de los Prácticos y de la Aeronáutica Naval, salvaron a la tripulación y amarraron de momento la lancha en dicho muelle, pasando, al día siguiente, al varadero de los pescadores.

Cargando, el día 2 de abril siguiente, combustible líquido en una de las gasolineras de la Aeronáutica Naval fondeada cerca del muelle del Contradique en la dársena del Morrot, se produjo una fuerte explosión, incendiando la embarcación y causando un muerto y seis heridos entre el personal que allí maniobraba; cuanto antes fué posible, la remolcaron fuera del puerto varándola en la playa para luego proceder a su salvamento.

A eso del mediodía del 21 del mismo abril, evolucionando un hidroplano sobre la rada, chocó con un palo de un buque allí fondeado; se rompió una de las alas, cayeron los tripulantes que fueron salvados por los compañeros de la Aeronáutica sin otra novedad; por la tarde, otro hidroplano al amarar cerca de la playa, se produjo también ligeras averías.

A primeras horas de la mañana del 5 de agosto, saliendo de puerto el pailebot "San Antonio", abordó cerca de la boca a una barca de pesca; se recogieron en seguida los tripulantes y pudo remolcarse la embarcación hasta colocarla dentro sin obstáculo alguno.

En la noche del 13 al 14 del mismo agosto, al atracar un buque en el paramento del muelle de las Baleares produjo desperfectos a varias barcas pescadoras que allí estaban fondeadas; una de ellas se fué a pique y tuvo que ser extraída en la tarde del 14 con la cábria y se trasladó luego al Varadero para su reparación.

En la mañana del 12 de octubre avisaron que en el bergantín goleta "Athos" que estaban desguazando, amarrado de punta en el muelle del Contradique, se había producido una vía de agua y se iba hundiendo; acto seguido acudió el Barco bomba "Llobregat" y se procedió al achique, dejando al buque en buenas condiciones al cabo de media hora de trabajo.

En la madrugada del 6 del siguiente noviembre, salió del puerto el pailebot de tres palos "Veloz", pero al estar a corta distancia de Tarragona, frente a Torredembarra, notó la tripulación que tenía el buque una avería a bordo y penetraba el agua en bastante cantidad, por los que sin dejar los trabajos de achique con los medios propios, decidieron volver a este puerto, llegando al anochecer; acto seguido llamaron a los Prácticos y estos solicitaron el auxilio de nuestros barcos bombas, acudiendo en seguida el de retén una vez fondeada aquella embarcación en el muelle del Contradique, y efectuando los trabajos de achique sin obstáculo alguno; pero como dado el estado del pailebot no podía dejar el Barco bomba de maniobrar un momento porque aquel se volvía a llenar de agua, resolvió la Autoridad de Marina trasladarlo al muelle de Bosch y Alsina para proceder a la descarga de la mercancía que llevaba, que era cemento Portland, quedándose allí el Barco bomba practicando los trabajos de achique hasta que no hubo peligro para la embarcación.

Al anochecer del día 13 de enero según hemos indicado en páginas anteriores, y a causa del violentísimo temporal reinante, naufragó en la playa

de Casa Antúnez el bergantín italiano "Orietta", después de realizar grandes esfuerzos para entrar en puerto con los medios propios y con el auxilio de los remolcadores y lanchas de los Prácticos y de la Sociedad de Salvamento de náufragos. Después de penosos trabajos practicados durante la noche, en la madrugada y por medio de un cable tendido desde la embarcación a tierra, después de haber lanzado un cabo con un aparato a propósito, pudo salvarse toda la tripulación, y en los días siguientes una vez pasado el temporal se salvó el buque trasladándolo al interior del puerto.

A eso de las cuatro de la tarde del 10 de febrero, a la misma hora en que se tuvo noticia de la feliz llegada a Buenos Aires del hidroavión "Plus Ultra" pilotado por el Comandante Franco, en compañía de Ruiz de Alda y Durán y del mecánico Rada, un avión que venía de hacer prácticas en la costa y realizaba algunas evoluciones sobre este puerto, chocó con los palos del trasatlántico "Buenos Aires" que salía; con el choque estalló el motor del avión, se destrozó el aparato, que cayó sobre cubierta y luego al agua, y de los dos tripulantes, uno quedó herido grave y otro con lesiones.

Otro avión que venía con el anterior, tuvo que aterrizar en Montjuich y produjo también algunas desgracias sin importancia afortunadamente.

En la madrugada del 14 de abril siguiente, hallándose atracado de punta en el paramento Nordeste del muelle de Poniente, en el lugar de la descarga de las basuras de la ciudad, el vaporcito remolcador "Fomento" de la S. A. "Fomento de Obras y Construcciones", encargada de aquel servicio municipal, se fué a pique por una vía de agua; acto seguido se procedió a su extracción con la cábria de 80 toneladas y con auxilio de la brigada de buzo, trasladándolo luego a la dársena de carenado para su reparación.

Finalmente, a eso de las nueve y media de la mañana del 25 de mayo último, cayó al mar a poca distancia de la zona central del rompeolas de Levante, un hidroavión de esta División de la Aeronáutica Naval pilotado por un oficial de Marina y un cabo, al parecer por haber hecho explosión el motor en el aire; al caer en el mar solo se veía una de las aspas y poco después nada, sin aparecer los tripulantes. Prévios los necesarios trabajos realizados con la debida rapidez por el personal de la Aeronáutica, se logró encontrar el aparato y se procuró trasladarlo a tierra entre dos aguas, pero a pesar de las precauciones tomadas se desprendió de la amarra y fué preciso operar con la cábria de 80 toneladas y la brigada del buzo, que inmediatamente se enviaron al lugar del suceso, en mar libre a menos de media milla del morro del rompeolas. Practicados los debidos trabajos pudo levantarse el aparato, encontrando el cadáver del oficial, y se trasladaron a tierra. El cadáver del cabo se encontró días después flotando cerca de la playa de Llavaneras en el lado Norte de esta ciudad.

Averías en los muelles y elementos del puerto

Por la gran importancia que tiene el tráfico marítimo comercial en nuestro puerto y la actividad con que se desarrolla, natural es, a pesar de las precauciones tomadas y medios puestos en acción, que sean en gran número y de diversa índole las averías producidas anualmente en los muelles, edificios, embarcaciones y elementos varios de propiedad de la Junta afectos a los trabajos de construcción y conservación de las obras y a la explotación de los servicios. Durante el plazo que abarca esta Memoria, como en los anteriores, las ha habido en los muelles, buques, vías férreas, calzadas, etc. producidas por las embarcaciones, por los trenes y vehículos, etc.; por eso nos limitaremos a dar cuenta de las más importantes, que, por fortuna y salvo algunas excepciones, no han sido de gravedad.

En la noche del 3 y mañana del 4 de abril de 1924, se les ocurrió al Comandante e Ingeniero Inspector del buque "Dédalo", afecto a la División de la Aeronáutica Naval como buque taller y de transporte de hidroaviones, que estaba amarrado de punta muy cerca del paramento del ángulo Sur del muelle de Barcelona frente de la escalera, hacer pruebas de máquinas; dada la potencia de éstas, magnitud de la hélice y proximidad al muelle, se produjo, con el movimiento duro y continuado, una gran socavación en el fondo del mar al pie del muro de muelle, que motivó la dislocación de los bloques y la aparición de grietas de consideración en el terraplén del mismo. Acto seguido y prévias las detenidas inspecciones por los buzos para poseer el conocimiento exacto de la situación de todos los elementos componentes del muro, se procedió, del mejor modo posible, al arreglo de los desperfectos, rellenando con buena arena la socavación, y con piedra y hormigón las grietas producidas en los bloques, dejando al conjunto en buenas condiciones, pues no se ha apreciado después movimiento alguno, hasta en 25 de octubre del año pasado, según veremos más adelante, en que se notó una ligera grieta en el terraplén.

En la mañana del 7 del propio abril, al ir a amarar un hidroplano cuyos tripulantes hacían prácticas volando sobre el puerto, rozó con nuestro vapor remolcador "Setantí" que hacía la travesía de la canal exterior, rompiéndole el palo y produciendo ligeras averías en el puente.

En la mañana del 2 de mayo, practicando el Barco bomba "Besós" un remolque al grandioso trasatlántico italiano "Giulio Cesare", se le desprendió el cabo de remolque, y al intentar cogerlo, se hizo una falsa maniobra, causando el buque algunas averías en la popa y obra muerta del costado del remolcador.

Al desatracar, en la madrugada del 13 siguiente para salir de puerto, el vapor "Cabo Tres Forcas" de la Compañía Ibarra produjo algunas averías en el basamento de fábrica de la grúa situada en el centro del muelle del Rebajo.

Al bajar el trasatlántico "Buenos Aires" del Dique flotante el día 2 de junio y con motivo de haberse roto la barra longitudinal de las máquinas de achique dejando de funcionar algunas de las válvulas, trabajaba el conjunto del aparato de un modo anormal y se produjo una grave avería en el Dique con rotura de tres rótulas y dos dientes de la junta de unión entre las Secciones 1.ª y 3.ª; ello no obstante, pudo dejarse el buque a flote sin novedad por su parte, y acto seguido, se procedió a la sustitución de las piezas rotas y recomposición de la avería.

En la tarde del 7 del propio junio, remolcando el Barco bomba "Besós" el buque acorazado italiano "Cavour" para su atraque, sufrió averías análogas a las producidas el 2 de mayo anterior.

El día 8 siguiente una gasolinera de la escuadra española fondeada en este puerto, embistió a otro automóvil de los Prácticos causándole varias averías en la obra muerta, sin mayor contratiempo.

Al anochecer del 6 julio al desatracar el vapor "Guipúzcoa" del muelle de Poniente cerca del ángulo con el de San Beltrán y por efecto de una mala maniobra, tocó con la proa uno de los bolardos allí existentes para el amarre, rompiéndole la cabeza e inutilizándolo por completo.

Por la tarde del 25 de diciembre, día de Navidad, al desatracar el vapor "Luchana" del paramento Nordeste del muelle de Poniente, rompió también otro bolardo, cortándole la cabeza, por no hacer la maniobra en la forma debida.

Lo propio sucedió en la mañana del 24 de abril del pasado año 1925 al atracar el vapor "Carpio" en el paramento Sudeste del muelle de Barcelona; por efecto de una falsa maniobra, se fué acercando demasiado al muelle con la proa, no pusieron las necesarias defensas y rompió la cabeza de otro bolardo.

En la madrugada del 13 de mayo al atracar el buque norteamericano "Ogontz" en el muelle de la Muralla tenía sus puntales abiertos y causó algunas averías en la caseta de madera de la grúa eléctrica n.º 3, allí situada.

Debemos también consignar aquí las averías producidas en algunas construcciones e instalaciones del puerto por el fuerte viento con caracteres de ciclón ocurrido en la tarde del 10 de septiembre; aparte de causar ligeros desperfectos en varias casetas y en las líneas eléctricas y telefónicas, levantó el viento la cubierta del depósito de botes situado en la zona Sur del lado de Levante de los careneros del Dique flotante y deponente, la pasó por encima del almacén de carbón y la transportó a unos 30 metros al pie del espaldón del dique del Este, destrozando por completo dicha cubierta, con el derribo de los apoyos y muretes que la sostenían, y rompiendo también algunas de las líneas telefónicas y eléctricas emplazadas en el muelle y varios adornos remates del referido almacén, sin que afortunadamente se causara accidente alguno personal.

Al desatracar el vapor "Cabo Roche" del muelle del Rebajo para salir de puerto a las diez de la noche del 29 del mismo septiembre, produjo una avería de cierta importancia en el basamento de fábrica de la grúa de vapor de 10 toneladas instalada en el centro del propio muelle, removiendo algunos sillares y causando desperfectos en la puerta de entrada y otros elementos.

En la madrugada del 15 de octubre se notó un ligero movimiento en el terraplén de la zona del ángulo Sur del muelle de Barcelona, en el mismo sitio donde se produjo la avería por las maniobras de la hélice del buque "Dédalo" en la noche del 3 al 4 de abril del anterior 1924; practicado un detenido reconocimiento por la brigada de buzo, se pudo apreciar un ligero descenso en alguno de los bloques de las dos primeras hiladas de resultas de aquella avería; acto seguido se realizaron los trabajos de relleno del terraplén y recalce de los bloques movidos, así como el rejuntado del paramento y el relleno de la parte inferior del muro entre el mismo y la última hilada de bloques, quedando, al parecer, el conjunto en buenas condiciones de resistencia.

En el resto del año 1925 y en el curso del primer semestre del presente, no se han producido averías de importancia que merezcan ser registradas.

Observatorio astronómico

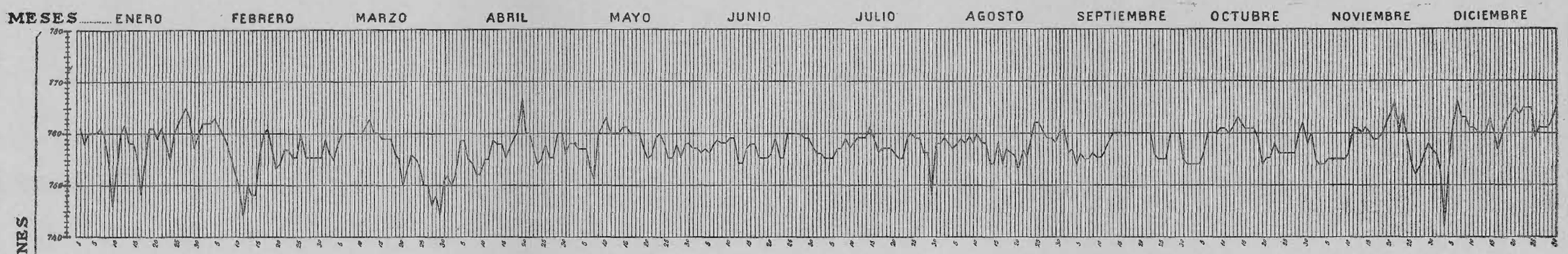
Desde hace algunos años y por orden de esta Dirección se vienen consignando diariamente en un libro adecuado las observaciones más importantes relativas al tiempo y sobre todo las que se refieren a las presiones barométricas y a la dirección y velocidad del viento, tomando los datos de los aparatos que forman parte de un pequeño observatorio que poseemos en algunas dependencias del edificio destinado a oficinas para la explotación del Dique y material flotante. Análogamente a lo practicado en las Memorias anteriores y para conocimiento de la Superioridad y de los interesados en estos estudios, se acompaña en la presente 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 1924 y 1925.

Servicios Sanitarios y de socorro

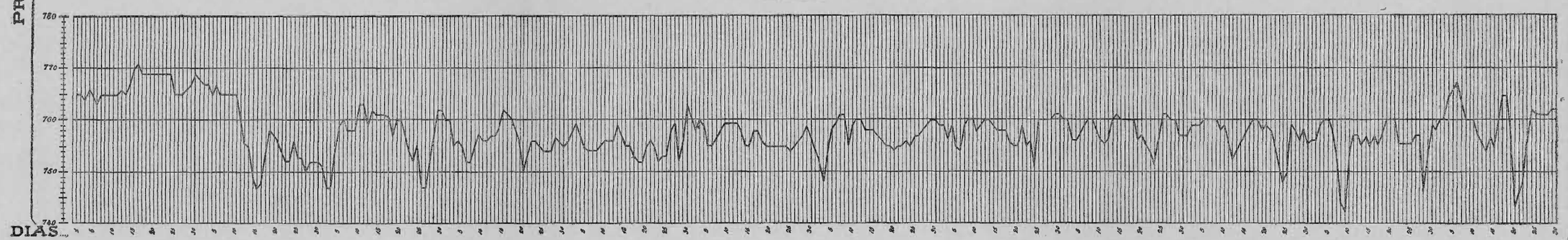
En el curso de los dos ejercicios pasados y del trimestre anterior, que es el plazo que se comprende en esta Memoria, se han prestado del modo debido y sin la menor interrupción todos estos servicios con los elementos a los mismos afectos que posee la Junta y están a cargo de esta Dirección;

Gráfico indicador de las presiones barométricas

AÑO 1924



AÑO 1925



Año_1924.

Diagrama de la frecuencia del viento (Escala 1 m/m por día)

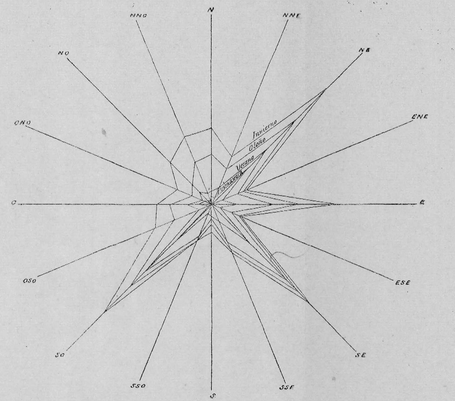


Diagrama de la masa transportada (Escala 1/4 m/m por unidad.)

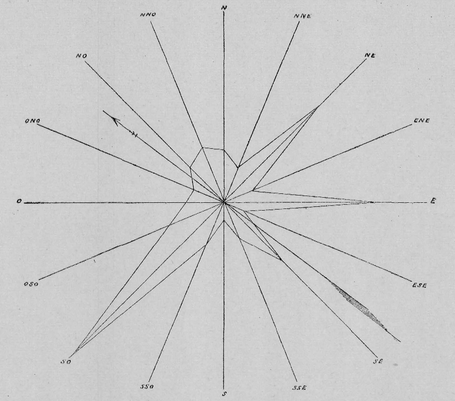


Diagrama de las velocidades medias
Escala 1 m/m por metro

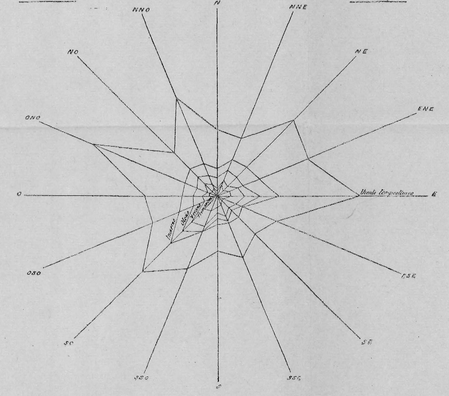
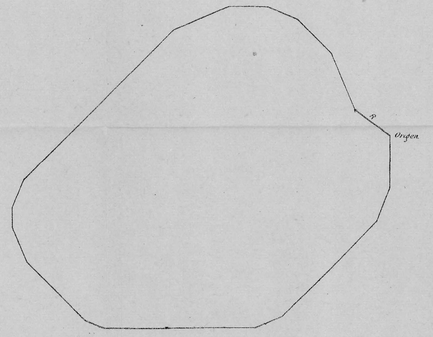


Diagrama de las velocidades máximas
Escala de 2 1/2 m/m por metro.

Escala de 1/4 m/m por unidad



Año_1925

Diagrama de la frecuencia del viento (Escala de 1 m/m por día)

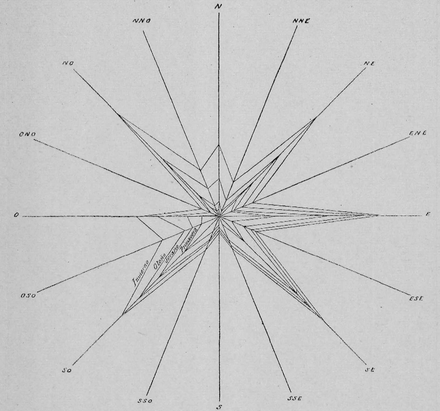


Diagrama de la masa transportada (Escala 1/4 m/m por unidad.)

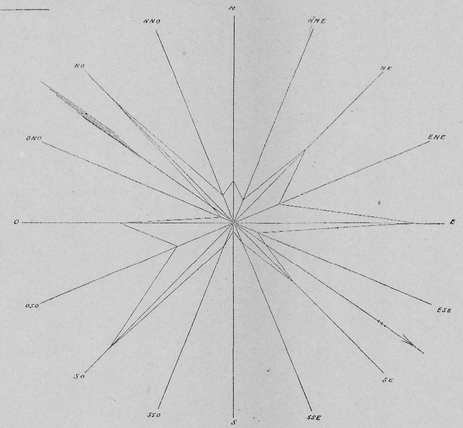


Diagrama de las velocidades medias
Escala 1 m/m por metro

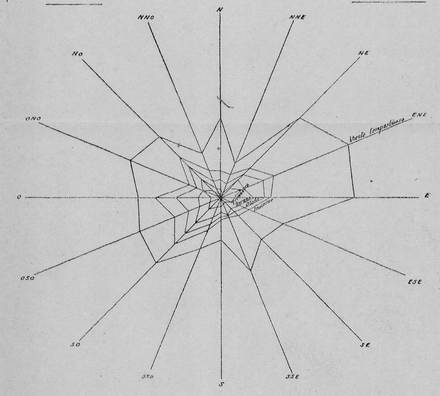
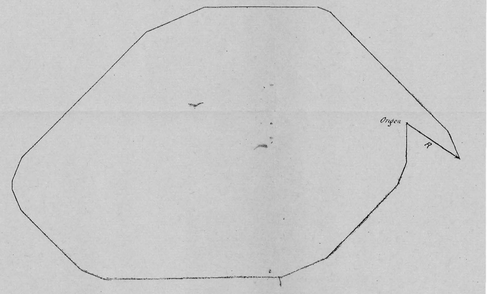


Diagrama de las velocidades máximas
Escala de 2 1/2 m/m por metro

Escala de 1/4 m/m por unidad.



CASA DE SOCORRO EN LA ZONA DEL PUERTO

las camillas y botiquines de urgencia establecidos en las dependencias o almacenes de las obras en construcción y en otros lugares especiales de los muelles dentro de nuestra zona marítima, han tenido que utilizarse, por desgracia, en bastantes ocasiones para nuestros obreros y para los empleados en otras faenas y en las operaciones de carga y descarga.

Además, al consultorio médico especial que tiene la Junta en uno de sus pabellones, acuden diariamente, al acabar el trabajo, muchos de nuestros obreros, encontrando allí toda clase de facilidades para la curación de sus enfermedades y de las lesiones por accidentes del trabajo.

Por otra parte, y como ya se indicaba en la anterior Memoria al tratar de estos servicios sanitarios y de socorro, en 2 de abril de 1924 se hizo el replanteo del Pabellón que para Casa de Socorro debía construir la Asociación de Amigos de los Pobres en terrenos de nuestra zona marítima al final del muelle de Bosch y Alsina, cerca de la zona de arranque del de España, mediante concesión otorgada, según condiciones, por R. O. de 1.° de febrero anterior. Empezadas las obras, se dieron a los trabajos la debida actividad para terminar dentro del plazo marcado en las bases del proyecto, o sea, antes de los 8 meses de la fecha de su comienzo. Prévios los trámites reglamentarios y cumpliendo las prescripciones de la Real orden aprobatoria del proyecto, en 5 de diciembre se recibieron las obras después de un detenido examen y reconocimiento, por parte del Sr. Ingeniero Jefe de Obras Públicas de la provincia, junto con esta Dirección, levantando la oportuna acta, que se aprobó más adelante por R. O. de 16 de octubre de 1925. Dicha Casa de Socorro se inauguró oficialmente en 30 de diciembre del propio año 1924, con asistencia de S. A. R. el Infante D. Fernando, del vocal del Directorio Militar General Sr. Rodríguez Pedré y Autoridades de esta capital, y desde entonces viene prestando muy buenos servicios al público en general y al elemento obrero del puerto en particular.

Por último, esta Dirección, durante el bienio pasado y el trimestre anterior, plazo comprendido en esta Memoria, ha prestado como siempre y de modo contínuo su cooperación a la Dirección de Sanidad marítima exterior para el cumplimiento de los fines que le están encomendados, facilitándole el personal y cuantos medios y elementos han sido menester para la necesaria y beneficiosa campaña de desratización y para otros fines sanitarios; y además, según hemos consignado al final de la primera parte de esta Memoria al tratar de las obras nuevas y en virtud de lo dispuesto en el R. D. de 25 de febrero de 1924, por el cual las Juntas de Puertos vienen obligadas, prévio el oportuno expediente, a sufragar los gastos de los medios y aparatos que se requieran para el buen servicio de las Estaciones Sanitarias, esta Junta abonó, en cuentas de febrero del corriente año, la suma de pesetas 10,276'40, importe del presupuesto formulado por el señor Director de Sanidad y aprobado por el Centro Superior; todo ello después

de haber aceptado ya la Junta la moción del referido Director hecha, respecto a este asunto, en sesión de 9 de abril de 1924.

Depósitos flotantes de carbones

En el curso del plazo que abarcamos en esta Memoria han seguido prestando sus servicios a la Navegación los pontones que existen en este puerto dedicados a depósitos flotantes de carbones minerales. En la actualidad tenemos cuatro: dos que pertenecen a la casa de D. José Campos, fondeados en la dársena del Morrot de punta en el muelle de Costa, utilizando los buques "Lorenzo" y "Roger de Flor"; otro de la Compañía General de Carbones con el buque "Dolores de la Torre", fondeado en la misma dársena, de punta al paramento Sur del muelle de Poniente, y otro de la Compañía Trasatlántica con el buque "San Ignacio de Loyola", fondeado en la dársena de Levante, de punta al final de la 2.ª alineación del muelle del mismo nombre. Los tres primeros pueden suministrar carbón a cualquier buque, el cuarto solo está para abastecer los vapores de la propia Compañía.

Respecto de los dos pontones que hoy pertenecen a la casa de D. José Campos y que antes eran propiedad de la Compañía General de Carbones, debemos advertir que hasta el mes de junio de 1924 se utilizaron las embarcaciones "Lorenzo" y "Pepita", pero en dicho mes se empezó el desguace de la segunda porque se hallaba en muy malas condiciones de flotación; más adelante a mediados de noviembre la Compañía puso el vapor "Poeta Querol" en su lugar, utilizándolo como pontón hasta fin de julio de 1925; posteriormente, en 28 de noviembre, colocaron el "Roger de Flor" y desde entonces viene funcionando este buque junto con el "Lorenzo" como depósito flotante de carbones. Estas instalaciones pertenecían en los años anteriores a la Compañía General de Carbones, pero por Real orden de 12 de febrero de este año, se autorizó primero, el traspaso de la concesión de depósito correspondiente a la embarcación "Lorenzo" a don José Campos como Gerente de la casa "Figueroa y Campos", y últimamente, por R. O. de 1.º de mayo se reconoció como concesionario, quedando subrogado en todos los derechos y obligaciones derivados de la concesión, al propio D. José Campos, así como también se le consideró como suya la autorización de depósito relativa a la embarcación "Pepita" actualmente en función con el vapor "Roger de Flor", por R. O. de la misma fecha.

Además, según indicábamos en la Memoria anterior, por R. O. de 6 de mayo de 1922 se autorizó la transferencia a favor de la S. A. Astoreca, Azqueta y Compañía de los derechos sobre la instalación de un depósito flotante que tenía el Sr. Massó y Font, y prévios los trámites reglamenta-

rior y lo dispuesto en la R. O. de 18 de marzo de 1922, se otorgó, más adelante por R. O. de 27 de junio de 1924, la concesión a dicha Sociedad para plantear dicho depósito flotante de carbones minerales; pero luego, por R. O. de 29 de agosto de 1925, se aprobó la transferencia de esta concesión a favor de la Compañía General de Carbones, que la hizo efectiva, a mediados de octubre siguiente, colocando para pontón el vapor "Dolores de la Torre".

Por otra parte, el Sr. Miracle que tenía pendiente otra concesión, elevó en enero de 1925, una instancia al Excmo. Sr. Gobernador Civil de esta provincia intenresando su traslado a la Dirección General de Obras Públicas para poner en vigor su concesión, otorgada en principio y de un modo condicional, según R. O. de 11 de julio de 1907; pasada dicha instancia a esta Dirección en 11 de marzo último, se informó la misma en el día 16 siguiente, así como también habíamos emitido dictamen sobre otra solicitud en 28 de enero anterior relativa a una petición de la Compañía Trasmediterránea a la Junta del Puerto, elevada en 27 del propio mes, para establecer otro pontón flotante con destino a depósito de carbones minerales; hallándose actualmente estas dos peticiones pendientes de resolución Superior.

Depósitos terrestres de carbones

Los depósitos de carbones minerales establecidos hace años en terrenos de los muelles de Poniente y de Costa, mediante convenio entre la Junta del Puerto y la Sociedad de Comerciantes de Carbón Mineral, han venido funcionando también en estos últimos dos años con bastante normalidad, pero con algunas variaciones entre los concesionarios; estos depósitos prestan asimismo gran utilidad a las casas importadoras de combustibles y los beneficios repercuten al Comercio y a la Navegación, sin molestia alguna, de momento, para el tráfico marítimo y los demás servicios que radican en los muelles, y en espera de que se lleve a cabo el utilaje definitivo de toda aquella zona del lado Sudoeste del puerto.

Depósitos flotantes de combustibles líquidos

Continuando el proceso de estas instalaciones reseñado en las Memorias anteriores, debemos manifestar que durante el plazo comprendido en la presente, ha seguido el buque "Euplectela" de la Sociedad Española de Comercio Exterior prestando los servicios a la navegación mediante la concesión otorgada por el Centro Superior, debiendo solo advertir que según orden de la Comandancia de Marina y por necesidades de la Aeronáutica Naval del Estado, en agosto de 1924 cambió de fondeadero, tras-

ladándose de la dársena del Morrot de punta al muelle del Contradique frente a la Estación Sanitaria, a la dársena de San Beltrán de punta al paramento Nordeste del muelle de Poniente cerca de su extremidad, donde continúa en la actualidad, habiendo sufrido solamente ligeras variaciones para la mayor facilidad de las operaciones que tiene que efectuar y los demás servicios de descarga de carbones que radican en dicho muelle de Poniente.

En el curso de estos dos años últimos han sido algunas otras las entidades que se han propuesto instalar estos depósitos en nuestro puerto, sin que ninguno haya tenido efectividad.

Depósitos terrestres de combustibles líquidos

En las Memorias anteriores hemos tratado con bastante detalle de estas instalaciones, consignando los acuerdos adoptados por la Junta respecto de su planteamiento en terrenos de este puerto, y el proceso seguido en los expedientes incoados para algunas de ellas.

Empezando por la de D. Manuel Salas y Sureda, que se propone situar estos depósitos en los terrenos de su propiedad inmediatos a nuestra zona marítima por el lado Sudoeste, y que, a tal efecto, solicitó la debida autorización para construír una alcantarilla con las tuberías de conducción de los combustibles desde el muelle de Costa en la dársena del Morrot de este puerto hasta dichos terrenos, debemos manifestar que, como ya se indicaba en la Memoria anterior, por R. O. de 16 de abril de 1923 se aprobó el proyecto para la construcción de dicha alcantarilla con las tuberías, y que, prévios los trámites reglamentarios y la concesión de una primera prórroga, se hizo el replanteo de las obras en 28 de enero de 1924. Pero por causas varias ajenas a la voluntad del interesado, no fué posible comenzar los trabajos, y por ello, en 20 de junio siguiente elevó instancia al Excmo. Sr. General Subsecretario encargado del despacho del Ministerio de Fomento, por conducto del Sr. Gobernador Civil de esta provincia, solicitando que se ampliara a 16 meses el plazo de 8 concedido para la ejecución de las obras en la R. O. aprobatoria; informada dicha petición por esta Dirección en 7 de julio y sometida a los demás dictámenes procedentes, recayó sobre la misma la R. O. de 21 de enero de 1925 por la que se accedía a dicha petición, de tal suerte que el plazo para llevar a cabo las obras debía terminar en 31 de mayo del propio año 1925.

Prévios los trámites necesarios y después de ultimar varios trabajos de explanación en el curso del trazado, se empezaron realmente los trabajos para la construcción de esta alcantarilla y colocación de las tuberías en 2 de marzo de 1925, y siguieron luego con relativa actividad, en armonía con los demás que se llevaban a cabo en aquella zona para la formación de los terraplenes y la extracción de arena y gravilla para nuestras obras; pero

en virtud de que no se podía acabar dentro del plazo fijado en la R. O. de 21 de enero anterior, pidió el interesado, con fecha 11 de mayo mediante las oportunas razones y según instancia dirigida a los mismos centros Superiores, otra prórroga, que se resolvió también favorablemente por Real orden de 13 de febrero de este año, en el sentido de que las referidas obras debían terminar en 31 de mayo siguiente. Procediendo en los últimos meses con la necesaria actividad, se ultimaron aquellas, y habiéndose designado, prévios los trámites reglamentarios, por el Sr. Ingeniero Jefe de Obras Públicas de la provincia, el día 1.º de junio pasado para practicar, junto con esta Dirección, el debido reconocimiento y efectuar la recepción de las obras, de acuerdo con lo prescrito en la R. O. aprobatoria del proyecto, tuvo lugar dicha recepción en el citado día, levantándose la oportuna acta y plano que se ha sometido a la aprobación Superior; faltando sólo, para acabar el proceso de esta construcción, que se reciba dicha aprobación y se devuelva la fianza al concesionario.

Respecto de la obra complementaria de esta instalación de depósitos, o sea, de la vía férrea apartadero de enlace entre dicha instalación y las vías de la Estación de la Compañía de los ferrocarriles de Madrid a Zaragoza y a Alicante, debemos manifestar que, después de emitir nuestro dictámen a la Junta acerca de este asunto en 12 de mayo de 1923, se remitió el expediente a otras entidades, pasando luego a las Jefaturas de la 2.ª División de ferrocarriles y de Obras Públicas de la provincia, y en su virtud, el Excmo. Sr. Gobernador lo trasladó a la Dirección General de Obras Públicas con fecha 4 de junio de 1924.

Pero con fecha 5 del propio junio y acompañada de plano suscrito en 26 de mayo anterior, elevó una instancia el interesado D. Manuel Salas al Ministerio de Fomento solicitando una variación en el trazado de esta vía apartadero, ante fundadas razones, para el buen servicio de la instalación; sometido el nuevo expediente a los trámites reglamentarios y recibido en esta Dirección en 19 de agosto siguiente, se informó en 23 del propio mes, sin que hasta la fecha hayamos sabido nada más acerca de este asunto.

Por lo demás y tocante a la instalación de depósitos de combustibles líquidos que se propone levantar el Sr. Salas en los terrenos de su propiedad, se incoó el oportuno expediente, pero no ha pasado por esta Dirección, sin duda por radicar en la zona urbana y no afectar a nuestras obras y servicios.

Siguiendo el orden establecido en la Memoria anterior, pasaremos a tratar del expediente incoado por la Compañía Anónima "Industrias Babel y Nervión" para colocar, también dentro de nuestra zona marítima, una red de tuberías para la conducción de combustibles líquidos, debiendo repetir los mismos conceptos consignados, o sea, que después de emitir nuestro informe con fecha 5 de julio de 1923, nada más hemos sabido de

tal expediente, suponiendo que se habrá desistido de tal petición por no tener dicha Compañía los terrenos de su propiedad fuera de nuestra zona en condiciones a propósito para el planteamiento de la instalación.

Respecto de la siguiente petición formulada por la Sociedad Española de Comercio Exterior, en nombre de la Sociedad Petrolífera Española, para colocar otra red de tuberías destinadas al transporte de combustibles líquidos desde este puerto a la instalación que se proponen plantear en terrenos de Casa Antúnez cerca de la playa, y de la cual decíamos en la Memoria anterior que solo teníamos noticias, debemos manifestar que, incoado el oportuno expediente según proyecto redactado en abril de 1923, el señor Ingeniero Jefe de Obras Públicas de la provincia efectuó en 28 de junio de 1924 el reconocimiento y confrontación del mismo sobre el terreno; recibido más adelante dicho expediente en esta Dirección en 20 de noviembre del propio año, se informó a la Junta por el que suscribe en 24 siguiente, y sometido a los demás trámites prescritos en las disposiciones vigentes, se aprobó la concesión, mediante las oportunas condiciones, según R. O. de 19 de enero de este año, pasada a esta Dirección en 11 de marzo. Posteriormente, a petición del representante de la Sociedad concesionaria y en virtud de lo consignado en una de las bases de dicha R. O., se designó por el Sr. Ingeniero Jefe de Obras Públicas de la provincia el día 12 del pasado junio para efectuar, junto con esta Dirección, el replanteo del trazado de la conducción sobre el terreno a fin de poder empezar las obras, lo que se llevó a cabo, levantándose el acta correspondiente, que, acompañada del necesario plano, se ha sometido a la aprobación Superior a los efectos procedentes.

Para poder plantear dicha Sociedad peticionaria su instalación de depósito y manipulación de combustibles líquidos en los terrenos de Casa Antúnez próximos a nuestra zona marítima, que antes habían pertenecido a la S. A. Astilleros del Mediterráneo, se solicitó primeramente por esta Sociedad, según instancia y proyecto redactados en abril de 1923, el cambio de industria y el planteamiento de la nueva instalación; más adelante, en junio de 1924, ambas entidades pidieron la ampliación de la concesión de la zona marítima terrestre, y sometidos ambos expedientes a la tramitación prescrita en las disposiciones vigentes, se recibieron en la Junta del Puerto para su informe en 22 del pasado abril; en 28 del propio mes emitió esta Dirección su dictámen acerca de dichos expedientes y proyectos, en la parte que podía afectar al desarrollo del puerto, como también había informado días atrás, en 12 del mismo abril, el expediente con su proyecto formulado por D. Manuel Salas en septiembre de 1924, en competencia con los anteriores de la Sociedad Petrolífera Española, y que se había recibido en esta Junta por orden de la Superioridad en 30 de marzo anterior.

Asimismo, debemos consignar que como obra complementaria de esta instalación de depósitos combustibles líquidos, la referida Sociedad Pe-

trolífera Española ha solicitado también, según noticias y mediante proyecto redactado en agosto de 1925, una vía apartadero de enlace con las de la Estación de mercancías de la Compañía de ferrocarriles de Madrid a Zaragoza y a Alicante; tan pronto como se reciba el expediente relativo a dicha petición, se informará de modo análogo a lo hecho en el otro de don Manuel Salas.

Finalmente, debemos asimismo indicar que, como resultado de los informes emitidos por los Ingenieros Directores de los puertos, según orden de la Dirección General de Obras Públicas, respecto de las bases que debían regir para las concesiones y explotación de los depósitos de combustibles líquidos en los puertos, habiéndolo hecho esta Dirección en 3 de octubre de 1923, se dictó, en 23 de junio de 1925, un R. D. de la Presidencia del Directorio Militar aprobando el Reglamento para la instalación y explotación, en los puertos y en sus zonas anejas, de los depósitos de combustibles líquidos, y más adelante, por RR. OO. del Ministerio de Gobernación de 17 de noviembre de 1925 y de 14 de enero de 1926, se publicaron varias disposiciones aclarando algunos puntos de dicho R. D. en la parte de los depósitos de combustibles líquidos para suministrar éstos en las poblaciones.

Postes distribuidores de combustibles líquidos en este puerto :-: :-: :-:

De modo análogo a lo practicado en varios puntos de la ciudad y en todas las poblaciones y carreteras de cierta circulación, se han colocado también dentro de nuestra zona marítima del puerto, postes distribuidores de combustibles líquidos para el consumo de los vehículos automóviles.

A tal efecto, en agosto de 1922 hizo la oportuna petición a la Junta, para varios postes de gasolina, la casa de C. Moll y Compañía, y prévio el informe de esta Dirección y mediante las oportunas condiciones, se le otorgó la debida autorización para dos de ellos en puntos especiales de mayor tráfico; acto seguido se empezaron los trabajos para estas instalaciones que vienen funcionando desde últimos de noviembre del propio año sin la menor interrupción y prestando buenos servicios al tráfico rodado.

Más adelante, en mayo de 1925 las casas comerciantes en esta clase de combustibles líquidos, llamadas "Catasús y Compañía", "Industrias Babel y Nervión" y de D. Juan Blanc y Gaillard representante de la marca "El León", solicitaron también de la Junta la colocación de postes distribuidores en varios puntos; la primera deseaba instalar 3 postes para gasolina y dos para esta sustancia y aceite Diessel, los dos últimos se proponían colocar solo un aparato para gasolina. Prévios los informes de esta Dirección y mediante las debidas condiciones, se concedió a la primera dos pos-

tes para gasolina y otros dos para este combustible y aceite Diessel, y a la segunda y tercera el poste que deseaban instalar. Empezados sin pérdida de tiempo los trabajos a mediados de julio, según las necesarias instrucciones, quedaron terminados a fines de mes, y desde entonces vienen también suministrando dichos materiales a los vehículos automóviles que lo solicitan.

Poco después de los anteriores, la Sociedad "Petróleos Porto Pi" solicitó colocar tres aparatos para distribuír gasolina y aceites lubrificantes, y prévios los trámites reglamentarios y el informe de esta Dirección, se le concedió la instalación de dos postes para gasolina en puntos también especiales; efectuados los trabajos se terminaron éstos a fines de agosto, funcionando acto seguido las instalaciones en beneficio del público.

Recientemente, en 2 de junio último, la casa de C. Moll y Compañía ha solicitado de la Junta ampliar sus dos postes, análogamente a lo practicado también en los que tiene establecidos dentro de la ciudad, con objeto de poder distribuír aceites lubrificantes; informada la petición por esta Dirección, se ha otorgado la autorización deseada y se empezaron acto seguido las obras para dicha ampliación.

Y por último, la casa "Petróleos Porto Pi" ha solicitado asimismo el cambio de uno de sus postes y la ampliación del mismo para distribuír aceites lubrificantes, estando pendiente de resolución.

Para todas estas pequeñas instalaciones hay que tener muy presente las bases consignadas en el referido Reglamento de 23 de junio de 1925 con las RR. OO. de Gobernación complementarias antes indicadas.

Embarcaciones para transporte de pasajeros por el interior del puerto

Desde hace mucho tiempo, además de las múltiples embarcaciones pequeñas y barcas a remo que hay en todos los puertos, funciona en el nuestro un servicio público de transporte de pasajeros por el interior del mismo que realiza determinadas travesías por medio de sus embarcaciones llamadas "Golondrinas"; en estos últimos años se plantearon otros servicios de transporte con lanchas automóviles y unas embarcaciones especiales designadas con el nombre de "Gaviotas" prestando gran utilidad durante todo el año y en especial en los días festivos y en la época de verano durante la temporada de baños, por el numeroso público que acude a los establecimientos situados en la playa de la Mar Vieja o al rompeolas de Levante para gozar de los atractivos del mar.

Durante el curso que se comprende en esta Memoria, las varias entidades concesionarias de estos servicios de transporte de pasajeros los han prestado con toda normalidad utilizando diversos embarcaderos, construí-

dos por su cuenta mediante las debidas condiciones, en puntos especiales de los muelles y diques; pero en los primeros meses del presente año se han fusionado las correspondientes a las embarcaciones "Golondrinas" y "Gaviotas" formando una sola Compañía llamada "Gaviotas S. A.", que hace un servicio muy regular y cómodo para el público desde la Puerta de la Paz a los baños o al rompeolas de Levante, transportando mucho pasaje.

Depósito Comercial

Esta instalación venía funcionando desde varios años en el vasto tinglado número 1 del muelle de Bosch y Alsina, antes de la Muralla, a cargo de la Sociedad "Crédito y Docks de Barcelona" mediante concesión otorgada por la Superioridad; pero prévia petición del Consorcio del Depósito Franco de esta ciudad al Ministerio de Hacienda y según acuerdo de aquella Sociedad con la Junta del Puerto, resolvió dicho Ministerio por Real orden de 21 de marzo de 1925, autorizar, con las debidas condiciones, al referido Consorcio para que pudiera admitir todas las mercancías y efectuar las operaciones propias de la concesión que le fué otorgada por Real orden de 7 de diciembre de 1917 en el citado tinglado número 1, con el carácter de ampliación de la instalación actual del Depósito Franco planteada provisionalmente en los dos tinglados números 5 y 6 del muelle de Barcelona.

En virtud de dicha autorización y después de los trámites necesarios, se procedió, en 23 del siguiente julio, por parte de la Junta, autorizada al efecto por R. O. de Fomento de 4 de mayo, después de las oportunas gestiones del Consorcio a la Junta y de ésta a la Superioridad, a recibir de la Sociedad Crédito y Docks y entregar al Consorcio del Depósito Franco el mencionado tinglado número 1 del muelle de Bosch y Alsina, levantando de todo ello la correspondiente acta y funcionando desde entonces dicho tinglado como una ampliación de la instalación provisional del Depósito Franco, con la regularidad compatible con la crisis existente todavía en el tráfico marítimo y la que también atraviesa el sector industrial y comercial de esta región.

Almacenes Generales de Comercio

Esta instalación que se planteó, hace ya bastantes años, en el gran edificio levantado en el muelle del Depósito de este puerto a fines del siglo pasado para que sirviera como Depósito Comercial, funciona a cargo de la Sociedad "Crédito y Docks de Barcelona" mediante convenio con la Junta aprobado por el Centro Superior; viene prestando suma utilidad al

tráfico marítimo y ha tenido un servicio regular, si bien bastante reducido, en el curso del plazo que analizamos en esta Memoria, habida cuenta de que dichos almacenes están perfectamente habilitados para recibir determinadas mercancías y entre ellas los cereales a granel, y en estos últimos tiempos y a causa de las medidas prohibitivas, no hemos tenido apenas importación de aquellos, y las pocas partidas de maíz que han venido se han transportado en sacos, depositándose por lo general en los tinglados del muelle de la Barceloneta.

Respecto de la cantidad de 8,838'41 pesetas que, según expusimos en la anterior Memoria, quedaba como remanente de la suma de 49,092'69 pesetas que la Sociedad referida, arrendataria de estos Almacenes, había depositado para realizar obras de carácter extraordinario al concederle la primera prórroga en el plazo de arriendo, debemos manifestar que, en abril de 1925, se empleó la cantidad de pesetas 8,832'60 en adquirir materiales para el arreglo de la zona de servicio de dichos Almacenes, y obrando en caja el pequeño sobrante de 5'81 pesetas. Y tocante a las otras obras de mejora y construcción de varias instalaciones que la misma Sociedad debía llevar a cabo con arreglo a las condiciones impuestas para la concesión de la nueva prórroga de 10 años que terminará en 31 de diciembre de 1934, de cuyas obras había algunas de realización inmediata con un importe de 235,260 pesetas y otras que debía ejecutar más adelante en el curso de la prórroga, con un valor de 76,780 pesetas, existiendo dentro de los dos grupos algunas de las instalaciones consideradas como fijas que debían quedar de propiedad de la Junta al terminar el arriendo de un coste total de 179,260'00 pesetas, debemos también consignar aquí que, al acabar el último ejercicio anual en 30 del pasado junio, se había procedido a llevar a cabo muchas de las instalaciones, abrigando el propósito de terminarlas todas dentro de los dos años próximos, con arreglo al programa acordado por la Superioridad al concederle la indicada prórroga.

Instalación provisional del Depósito Franco

En las últimas Memorias hemos detallado el proceso de esta instalación en nuestro puerto, antes y después que, de un modo provisional, se planteó desde el 20 de junio de 1921 en los dos tinglados números 5 y 6 del muelle de Barcelona y en los terrenos inmediatos, con arreglo a los planes y reglamentos aprobados por el Centro Superior.

Durante el período a que se contrae esta Memoria y de acuerdo con el contrato primitivo de arriendo se han concedido, por parte de la Junta al Consorcio, las necesarias prórrogas trimestrales, y en todo el plazo ha seguido esta instalación funcionando normalmente, si bien con menor actividad por haberse ampliado dicho Depósito Franco, según hemos indicado en páginas precedentes, con la habilitación del tinglado núm. 1 del

muelle de Bosch y Alsina, antes afecto al Depósito Comercial, a cuyo tinglado se han trasladado muchas de las mercancías y en especial los coloniales y los automóviles; de todos modos, justo es consignar, para beneplácito de la Sociedad arrendataria, que tanto en la explotación de los servicios del Depósito Franco provisional como en los de los Almacenes Generales de Comercio, no se ha presentado queja alguna por parte de los interesados en el depósito de las mercancías.

Puerto Franco

Al tratar de esta importante instalación y con objeto de completar lo expuesto en Memorias anteriores, reseñando los trabajos realizados durante los dos ejercicios últimos para su planteamiento en los terrenos del delta del Llobregat próximos a la ciudad, debemos manifestar que, si bien por causas varias aquellos marcharon con alguna lentitud, ha sufrido este asunto un nuevo aspecto por demás favorable desde la promulgación del Real decreto Ley de 21 de julio de 1925 creando la Comisaría Regia del Puerto Franco de esta ciudad con la representación del Gobierno, pues desde entonces se ha ido laborando con gran actividad, al amparo de ciertas concesiones otorgadas por el Gobierno, para que la creación de este Puerto Franco sea un hecho en el plazo más breve posible.

Las relaciones de la Junta de nuestro puerto y esta Dirección con el Consorcio del Puerto Franco, no son otras que las de que la primera tiene un representante en el último; no obstante, se han dado hasta ahora y se seguirán dando toda clase de facilidades para el cumplimiento de su misión.

Puerto aéreo o de aviación naval

Con motivo del desarrollo de la aviación naval y de las necesidades sentidas para establecer en esta ciudad un lugar adecuado para el fondeo y estancia de los aparatos, desde hace algunos años, sobre todo existiendo ya en nuestro puerto y sus alrededores diversas instalaciones de la Aeronáutica Naval del Estado y de particulares, surgió la idea de habilitar un puerto aéreo; prévias las debidas gestiones y mediante instancia de distintos organismos oficiales y particulares, se dictó en 1.° de febrero de 1924 un R. D. creando la Comisaría regia destinada a la construcción de dicho puerto, y más adelante, por R. O. de 8 de marzo, tuvo la honra el que suscribe de ser nombrado representante del Ministerio de Fomento dentro de la Comisión que debía entender en todo lo referente a la creación del puerto aéreo. Dicha Comisión se reunió repetidas veces en el año 1924 y primeros meses de 1925, para solucionar diversos asuntos prévios y hacer el estudio de los terrenos a propósito; desde entonces nada más se ha hecho sobre este particular.

Instalaciones para la División de la Aeronáutica Naval en este puerto

Continuando la relación que de los incidentes ocurridos en estas instalaciones existentes en nuestro puerto, hemos hecho en las Memorias anteriores, debemos manifestar que durante el bienio anterior y por lo que se refiere a las planteadas de un modo provisional en el muelle del Contradique, en abril de 1924, por parte del Ministerio de Marina se solicitó del de Fomento, mediante la instancia y planos correspondientes, la ampliación de los hangares, dependencias y demás elementos inherentes a dicha instalación. Incoado el oportuno expediente, se recibió en esta Dirección para su informe en 20 del siguiente junio, y prévio un estudio detenido y la aclaración de ciertas dudas que nos sugería la petición, y con el fin además de armonizar los intereses de estos servicios del Estado de carácter preferente con los otros radicantes ya en el muelle y los que debían plantearse en plazo breve, emitimos nuestro dictámen a la Junta acompañado del plano correspondiente con fecha 19 de julio, en sentido favorable mediante las debidas condiciones; continuando la tramitación del expediente y después de los demás informes reglamentarios, se dictó la Real orden de 8 de mayo de 1925 por la que se concedía la debida autorización a la Junta del Puerto para que, prévias las condiciones que estimase procedentes y hasta tanto no se terminasen las obras a que se refiere la concesión Superior otorgada por R. O. de 16 de diciembre de 1924, relativa a las instalaciones definitivas que han de levantarse en terrenos de la prolongación del muelle de Costa y de que más adelante trataremos, se permitiese que en los terrenos del muelle del Contradique se instalasen para la Aeronáutica Naval los hangares y dependencias necesarios para sus servicios. Acto seguido se llevaron a cabo las obras solicitadas bajo la inspección de esta Dirección y con arreglo al plano formulado por la misma en su informe. Más adelante y en el curso del año 1925 y el primer semestre de 1926, se han realizado pequeñas obras adicionales para la mayor comodidad de los múltiples servicios inherentes a esta instalación.

Por lo que se refiere a la otra definitiva solicitada para los talleres, hangares y varaderos afectos al servicio de la misma Aeronáutica Naval en los terrenos inmediatos a la playa de Casa Antúnez, dentro de nuestra zona marítima, al final de la prolongación del muelle de Costa, y de cuyo estudio presentado también por el Ministerio de Marina, formulamos nuestro informe en 14 de mayo de 1923, y prévios los demás trámites reglamentarios, se dictó la R. O. de 14 de enero de 1925 otorgando la autorización que se pedía, pero mediante las oportunas condiciones, que eran análogas a las consignadas por esta Dirección en su aludido informe. Hasta la fecha no ha realizado la Aeronáutica Naval trabajo alguno para el planteamiento de esta instalación definitiva.

Finalmente, para ultimar este asunto, debemos anotar que el buque "Dédalo" detsinado al taller y depósito de los aparatos, como estación transportable de la referida Aeronáutica Naval, ha venido a este puerto en varias ocasiones durante el bienio anterior en cumplimiento de la misión que le está confiada, hallándose a fines de junio pasado en período de reparación.

Talleres "Nuevo Vulcano" de la "Unión Naval de Levante" S. A.

En páginas anteriores se ha reseñado, del modo más claro y somero posible, el formidable incendio ocurrido en estos talleres, que pertenecieron a la Sociedad "Navegación e Industria", en las primeras horas de la mañana del 22 de mayo de 1924, fecha que marca en realidad una línea de separación de dos etapas para la vida y desarrollo de los mismos.

Pasados los amargos momentos del desastre, se pensó en seguida por los interesados en la reconstrucción de dichos talleres con fines más ámplios y en armonía con las nuevas necesidades a satisfacer, y a tal efecto, a los pocos días, en 26 del propio mes, el representante de la Sociedad "Navegación e Industria" que hasta entonces había sido la propietaria, solicitó de la Junta del Puerto la oportuna autorización para ocupar parte de los terrenos del muelle Nuevo a fin de depositar los materiales y elementos procedentes del levante de todas las partes destruídas y de habilitar algunas dependencias para proseguir, en el plazo más breve posible, los trabajos que tenían pendientes de ejecución; más adelante, se hicieron nuevas peticiones en nombre de la "Unión Naval de Levante S. A.", que, habiéndose constituído en 11 de abril de 1924, había adquirido estos talleres y otras instalaciones análogas de Tarragona y Valencia, dando siempre la Junta, según informe de esta Dirección, toda clase de facilidades para que, sin perjudicar los demás servicios comerciales radicantes en aquella zona, pudiera la Sociedad peticionaria desenvolverse en la reconstrucción de los talleres y en la ejecución de los múltiples trabajos que le estaban encomendados relacionados con el tráfico marítimo.

A este fin, la Sociedad acudió al Ministerio de Fomento en 30 de septiembre de 1924, mediante instancia y otros documentos, en demanda de la oportuna autorización para construír en terrenos del propio muelle Nuevo un gran edificio para talleres y otras dependencias; abierto expediente y sometido a los trámites previstos en las vigentes disposiciones, se recibió en esta Dirección en 8 de junio de 1925, e informado para la Junta en el mismo día, se devolvió por ésta poco después a la Jefatura de Obras Públicas para su tramitación; habiéndose resuelto por orden de la Dirección General de 1.° de marzo de este año, y de conformidad con el dictá-

men de esta Dirección, manifestar a la Sociedad peticionaria que, de insistir en su petición, debía presentar nuevo proyecto de acuerdo con lo prevenido en la Ley de puertos y Reglamento para su ejecución.

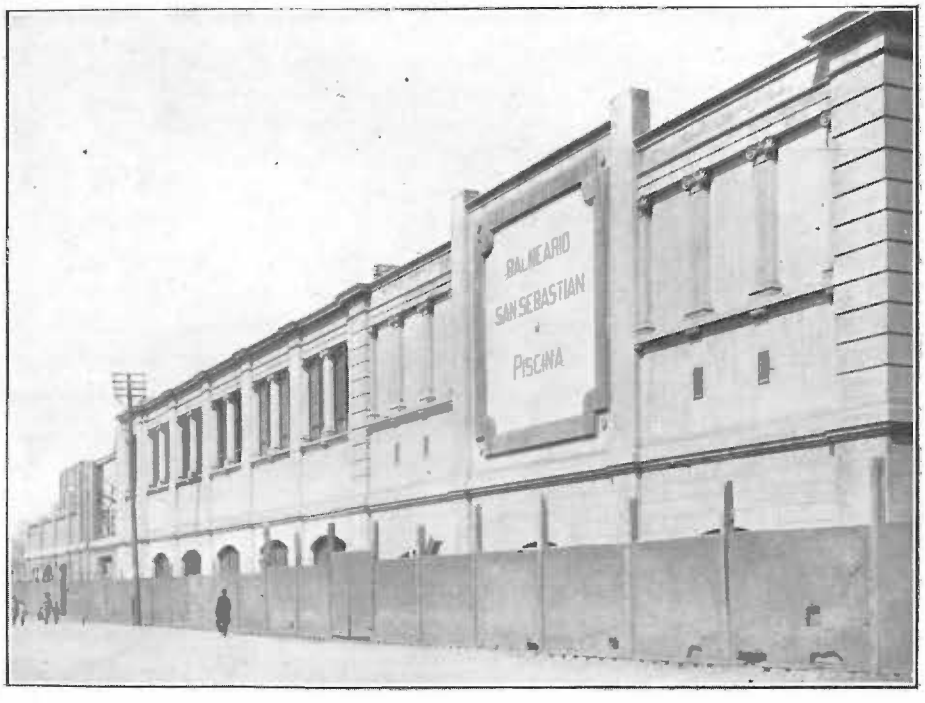
Además, en 20 de junio de 1925 la misma entidad solicitó de la Junta, mediante varias razones, la ocupación de la zona situada entre los talleres y la playa de la Mar Vieja, para poder levantar en ella determinadas construcciones como ampliación necesaria de los talleres; incoado el oportuno expediente y prévios los trámites reglamentarios y remisión a la Superioridad, se dignó ésta dictar la orden de la Dirección General de Obras Públicas en 9 de febrero de este año, por la que, a tenor del dictámen formulado por el Consejo de Obras Públicas, se desestimó en principio la petición, indicando que, de mantenerla, debía hacerlo la Sociedad con independencia de las concesiones obtenidas anteriormente y con arreglo a lo dispuesto en la Ley de Puertos y Reglamento para su ejecución.

Tenemos noticias de que oportunamente se formularán ambas peticiones en el sentido marcado por la Superioridad.

Instalación de un Gran Balneario Casino en terrenos del muelle Nuevo y de la playa de la Mar Vieja :-: :-: :-:

Decíamos en la Memoria anterior al tratar de esta instalación que, en 8 de abril de 1924, se había firmado la escritura otorgada entre la Junta del Puerto y la Sociedad concesionaria para fijar las condiciones adicionales a las que sirvieron de base al primer contrato celebrado, mediante escritura pública, en 16 de marzo de 1922. Pues bien, según ya hemos manifestado en las primeras páginas de esta Memoria, poco después, en 12 de mayo, esta Dirección hizo presente a la Junta la necesidad de desalojar en plazo breve los antiguos almacenes del muelle Nuevo situados en el terreno donde debía levantarse el Balneario; en 16 del propio mes y prévios los oportunos preparativos, se hizo el replanteo del edificio y entrega de los terrenos afectos a la concesión y se empezaron oficialmente las obras, levantando el acta y plano correspondientes que fueron por fin aprobados por orden de la Dirección General de Obras Públicas de 7 de agosto de 1925, pero algunos días después de dar comienzo a estas obras, en 21 del mismo mayo, tuvo lugar el formidable incendio en los talleres próximos de la Compañía Trasmediterránea llamados "Nuevo Vulcano" que motivó el que se ocuparan sus alrededores con los materiales y elementos de dichos talleres que pudieron aprovecharse y los escombros procedentes de las partes derribadas, y esto fué causa de que no se pudiera dar al principio a estas obras del Balneario toda la actividad posible; de todos modos, en junio siguiente colocaron las vallas para la ejecución de los trabajos

EDIFICIO "GRAN BALNEARIO-CASINO", EN LA PLAYA DE LA MAR VIEJA, A MEDIADOS DEL AÑO 1925



EDIFICIO "GRAN BALNEARIO-CASINO", EN LA PLAYA DE LA MAR VIEJA, A MEDIADOS DEL AÑO 1926

por el lado Sur y poco después se fueron llevando a cabo sin la menor interrupción, hasta el punto de que, a fines del año pasado 1925, ya se inauguró la piscina, y que ésta con todas sus dependencias ya funcionó en el verano siguiente; que más adelante, durante el invierno, una vez construído el cuerpo lateral Sur, se ha ido ejecutando todo el intermedio, hallándose, a fines de junio último, dispuesta ésta parte para prestar también los debidos servicios durante la época de verano en todas sus dependencias, aunque de un modo provisional, y preparados los materiales y el personal para seguir los trabajos del edificio sin la menor interrupción, aún en la época de baños, para poder dar fin a los mismos en el plazo prescrito en las condiciones del contrato con la Junta.

Por otra parte, en julio de 1924 la Sociedad concesionaria solicitó la debida autorización para construír una tajea para desagüe de la piscina y demás dependencias del edificio, pasando por el muelle Nuevo hasta desembocar en la dársena de la Industria; incoado el oportuno expediente, fué aprobada la autorización por la Superioridad mediante R. O. de 10 de agosto de 1925, recibida aquí en 13 de octubre; se llevaron a cabo en seguida las obras, que dieron fin a primeros de noviembre, siendo recibidas por el Sr. Ingeniero Jefe de Obras Públicas de la provincia y esta Dirección a últimos del propio mes; y fijado más adelante por la Junta y la Jefatura de Obras Públicas el canon anual de 1'75 pesetas por metro lineal, en concepto de ocupación de terreno, a tenor de lo dispuesto en la condición 8.ª de las insertas en la R. O. aprobatoria, fué aquel aprobado por Real orden de 23 de marzo de este año.

Club de Natación "Barcelona"

Emplazado este Club en terrenos del final del muelle Nuevo, en la zona de arranque del rompeolas de Levante, ha tenido durante los dos últimos años una vida muy activa, dando pruebas de su importancia en los múltiples torneos y fiestas celebrados, algunas de carácter internacional, en su vasta piscina y en el mar, con el beneplácito de todos los socios y de cuantas personas se interesan por esta clase de sports.

Respecto de esta instalación, debemos indicar, que prévia petición de esta Sociedad, la Junta del Puerto acordó, en su sesión del 9 de abril de 1924, devolverle la fianza de 1,000 pesetas que había constituído para responder de sus obligaciones, según lo prescrito en la R. O. de concesión para construír la piscina, quedando ultimado este asunto. Además, en agosto del año pasado y en virtud de las múltiples necesidades que no se podían satisfacer por la carencia de espacio, inherentes todas a los servicios del Club y que habían aumentado en gran modo por el crecido número de socios, la referida Sociedad solicitó del Centro Superior, prévios los trámites reglamentarios y mediante el oportuno estudio, compuesto de

Memoria, planos y presupuesto, la debida autorización para recabar algunas concesiones, reformar varias dependencias y ampliar otras; estudio que se reprodujo más adelante con los necesarios datos y antecedentes por orden de la Jefatura de Obras Públicas de la provincia, y que se halla todavía pendiente de la resolución Superior, que habrá de dictarse después de los informes de las entidades correspondientes.

Reales Clubs Marítimo y Náutico

Estos dos Clubs existentes en nuestro puerto e instalados; el primero en su edificio social construído hace algunos años en la parte Sudoeste del muelle de Barcelona, según R. O. de la Superioridad, que utiliza además una extensa zona inmediata a flote para el fondeo de las embarcaciones, y el segundo en un pabellón flotante cerca del paramento Nordeste del propio muelle, disponiendo también a su alrededor de una vasta zona para la estancia de las embarcaciones anejas al mismo, han seguido funcionando durante el plazo que abarcamos en esta Memoria con toda normalidad, fomentando el sport marítimo en todas sus manifestaciones. Esta Dirección, como siempre, y sin menoscabo de las obras y servicios comerciales, ha procurado dar a los mismos toda clase de facilidades para el cumplimiento de su misión.

Club de Mar

Este Club continúa también instalado en un pabellón flotante fondeado en la zona de entrada a la dársena del Comercio cerca de la parte central del muelle de Pescadores, y no ha ocurrido en él novedad alguna durante el referido plazo, obteniendo en todo momento sus socios, en su mayoría dependientes de las casas comerciales e industriales, las debidas facilidades para el desarrollo de esta clase de sports.

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

Decíamos en la Memoria anterior al tratar de este asunto, que por Real orden de 17 de enero de 1924 se había dispuesto que se reuniese la Comisión mixta para proceder a dicha delimitación con arreglo al acta formulada en 21 de mayo de 1910, de cuya Comisión formaban parte la Jefatura de Obras Públicas de la provincia, la Comandancia de Ingenieros de la plaza y esta Dirección de las Obras del puerto, y que, a tal efecto, se habían ya recibido las oportunas comunicaciones de la Superioridad. Puestas de acuerdo las entidades nombradas, tuvo lugar la primera reunión en

el día 8 de julio siguiente para examinar los documentos pertinentes, pasando pocos días después, en el 15 del propio mes, a llevar a cabo una detenida inspección sobre el terreno para apreciar el modo como se había efectuado la delimitación; de todo ello se levantaron las dos oportunas actas que se pasaron a conocimiento de los Centros Superiores respectivos, y fueron aprobadas por el Ministerio de Fomento según orden de la Dirección General de Obras Públicas de 29 de septiembre del mismo año y por el ramo de Guerra mediante R. O. del día 30 siguiente.

Estación y vías de la Compañía de los ferrocarriles Catalanes

Indicábamos en la Memoria anterior al tratar de esta instalación que se pensaba plantear en este puerto, que, respecto al proyecto de la estación de mercancías con las vías de entrada dentro de nuestra zona marítima de los muelles, se esperaba la resolución Superior, y que, en lo tocante al estudio presentado por la propia Compañía para prolongar sus vías desde la Estación hasta el muelle del Contradique, abrigábamos el propósito de informarlo después de recabar los datos necesarios y conocer la citada resolución sobre las vías de entrada y estación. Pues bien, según más adelante nos participó, con fecha 30 de octubre de 1924, la Jefatura de la 2.ª División de la Inspección técnica y administrativa de ferrocarriles, por Real orden de 3 de junio anterior se aprobó mediante las oportunas condiciones, el proyecto de replanteo de la segunda parte del proyecto de la línea de la Bordeta a este puerto en todo lo relativo a la Estación y vías dentro de la zona marítima de los muelles; en su virtud, la Compañía en 25 de febrero de 1925 y ante la indicación de principiar en seguida los trabajos, solicitó que se practicara el necesario replanteo, el cual tuvo lugar en el 2 del siguiente marzo levantando de todas las operaciones la oportuna acta con el correspondiente plano y empezando acto seguido los trabajos para la colocación de las vías. Posteriormente, en 6 de mayo y de acuerdo con lo prescrito en una de las bases de la R. O. aprobatoria, se recibió en esta Dirección, de la referida Jefatura de la 2.ª División de ferrocarriles, el proyecto de estación de mercancías, que informado por nosotros en 9 del propio mes, fué aprobado por dicha Jefatura en 13 de julio siguiente. Todos los trabajos de la instalación de las vías, tanto para las de la Estación como para las de los ramales de entrada y salida, se han ido llevando a cabo hasta la fecha con mayor o menor actividad según los demás trabajos urgentes que tenía la Compañía en otros sectores, hallándose su construcción bastante adelantada, después de las varias facilidades otorgadas por esta Dirección a petición de la Compañía concesionaria para que ésta pudiera salvar los diferentes obstáculos encontrados.

Respecto de la prolongación de las vías hacia el muelle del Contradi-

que, una vez recibida, en octubre de 1924, la resolución Superior recaída acerca de la Estación de mercancías con sus vías de entrada y salida; conocidos más adelante los planes de la División de la Aeronáutica Naval del Estado en esta ciudad para el planteamiento de sus instalaciones relativas a los depósitos de aparatos en el muelle del Contradique, y en posesión, por fin también, en 13 de marzo de 1925, del proyecto con su expediente que, según noticias que habíamos tenido, se había incoado por la S. A. "Minas de Potasa de Suria" para establecer un depósito regulador en el propio muelle del Contradique, emitimos el informe que se nos pedía sobre el estudio presentado por la Compañía General de los ferrocarriles Catalanes complementario de su estación, con fecha 20 del propio marzo, siendo más adelante aprobado, prévios los trámites reglamentarios y mediante las oportunas condiciones, por R. O. de 2 de diciembre del mismo año 1925. Prévia petición de la Compañía concesionaria y después de las necesarias gestiones cerca de la Aeronáutica Naval para que desocupara los terrenos, se efectuó el replanteo de las vías de este proyecto con fecha 16 de abril del presente año, levantando el acta y plano correspondientes que, pasados a la Junta, fueron remitidos a la Superior aprobación según se prescribía en una de las bases de la R. O. aprobatoria; empezaron en seguida los trabajos y han continuado con la actividad posible hasta fin del ejercicio último, esperando que, salvados ya todos los obstáculos, continuarán aquellos hasta su ultimación con arreglo al proyecto aprobado.

Instalación de la S. A. "Minas de Potasa de Suria"

Según acabamos de indicar la S. A. "Minas de Potasa de Suria" deseando plantear un depósito regulador de aquel mineral en este puerto, solicitó en marzo de 1924 de la Superioridad, mediante el oportuno proyecto, la necesaria autorización para establecerlo en los terrenos del muelle del Contradique con vías férreas de enlace con las de la Estación de la Compañía de los ferrocarriles Catalanes, que salen del punto de origen o de producción de la mercancía en Suria.

Recibido el expediente con el proyecto en esta Dirección en 13 de marzo de 1925, después de pasar por los trámites reglamentarios, formulamos el dictámen que se nos pedía en 16 del propio mes, y prévios los demás informes procedentes, se dictó la R. O. de 16 de enero de este año, por la que se accedía a la petición de la referida Sociedad mediante las oportunas condiciones. Como quiera que en la 2.ª de éstas, se indicaba que la Sociedad concesionaria debía presentar, antes de tres meses a la aprobación del Ministerio de Fomento, el proyecto con el detalle de las construcciones que se le habían autorizado llevar a cabo, y no teniendo tiempo suficiente para

ello, solicitó con antelación la necesaria prórroga que está pendiente de resolución Superior; esperando ahora que presenten dicho proyecto para tramitarlo con la debida rapidez.

Ferrocarril metropolitano

Después del tiempo transcurrido desde que emitimos nuestro informe en 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, nada hemos sabido de la resolución Superior que haya recaído en dicho expediente, ni tenemos noticia oficial alguna relacionada con este ferrocarril; solo hemos sabido, de un modo oficioso, que la Compañía ha desistido de construír esta parte terminal de su línea y que pensaba establecer una estación llamada "Bolsa" en terrenos de debajo de la plaza de Antonio López, cuyo ramal de maniobras se metía en nuestra zona, y que, a tal efecto, en enero de este año se solicitó de esta Dirección la oportuna autorización para llevar a cabo algunos sondeos en puntos de nuestra zona y que estos trabajos se realizaron sin la menor novedad.

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

Desde hace algunos años existen en este puerto, planteadas en terrenos del muelle de Levante, mediante concesiones puramente provisionales, varias instalaciones para la manipulación y depósito del pescado que traen a esta ciudad varias Compañías en buques especiales a fin de abastecer debidamente al mercado.

Actualmente dichas instalaciones continúan siendo en número de cinco, con la única variación respecto de lo manifestado en la anterior Memoria de que la relativa a la S. A. "Pesca y Navegación", ha pasado hace unos meses a manos de la S. A. "Pescaderías Coruñesas"; todas ellas han funcionado con relativa normalidad durante el plazo que comprendemos en la presente, habiendo solicitado en el curso del mismo algunas ampliaciones y mejoras, a las que se ha atendido mediante las oportunas condiciones, para el buen servicio y policía de las mismas instalaciones, y para que el público en general pueda obtener los debidos beneficios.

Tarifas e impuestos

Durante el período a que se contrae esta Memoria han seguido rigiendo en este puerto, salvo ligeras variaciones, las tarifas e impuestos aprobados por R. O. de 13 de septiembre de 1921 y declarados en vigor desde el año

1922, así como también el impuesto o arbitrio sobre pasajeros dictado con carácter general y fijado por R. D. de 15 de mayo de 1923. Más adelante, por RR. DD. de 18 y 21 de diciembre del propio año 1923, se impuso un gravámen o canon sobre el tráfico marítimo de pasajeros y mercancías que realizaran los buques nacionales y extranjeros en puertos españoles, para el pago de los quebrantos causados a los navieros que realizaron durante la guerra servicios de requisa a precio reducido.

Respecto de las variaciones en nuestras tarifas e impuestos, debemos manifestar que, a principios de abril de 1924, se informó por esta Dirección la propuesta hecha a la Junta, para que, a las mercancías depositadas en casos excepcionales en los terrenos del muelle del Contradique y de la prolongación del de Costa, se les aplicase un descuento del 25 por 100 sobre las cantidades que debían abonar los interesados en concepto de ocupación; remitido poco después el asunto a la resolución Superior, se acordó que informaran también otras varias entidades como el Ayuntamiento, la Cámara de la Industria y la de Comercio y Navegación, y cumplido este trámite, se resolvió favorablemente el descuento por R. O. de 11 de diciembre.

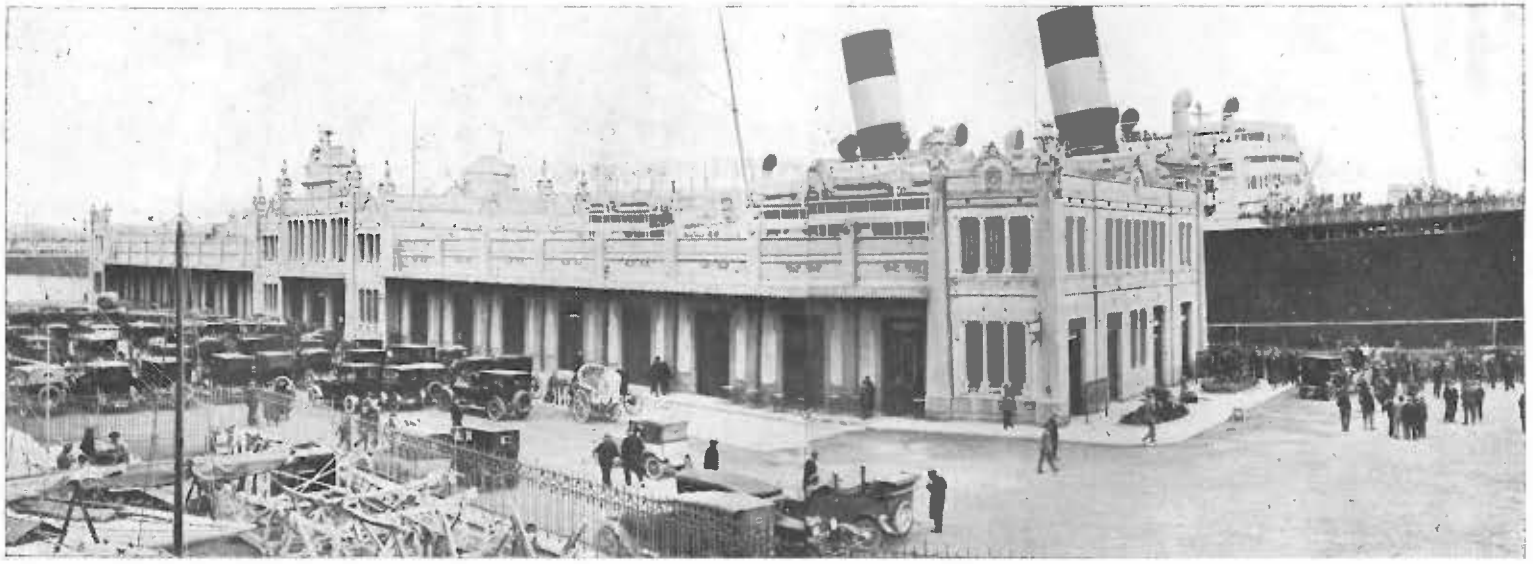
Debemos asimismo consignar que, en septiembre de 1924, solicitó la Superioridad de la Junta del Puerto que se informase acerca de la imposición del arbitrio sobre los buques para su entrada en puerto; así lo hizo la Junta, en sentido contrario para este puerto, mediante fundadas razones, quedando pendiente todavía el asunto de la resolución Superior.

Subvenciones anuales del Estado

Durante el plazo que se comprende en esta Memoria, ha venido el Estado otorgando a nuestro puerto las dos subvenciones anuales, acordadas en Consejo de Ministros de 19 de octubre de 1922 al distribuír los dos créditos globales de 18.000,000 y 5.000,000 de pesetas para las futuras obras nuevas y para las en curso de ejecución. Tales subvenciones, eran antes, respectivamente, de 2.200,000 y 200,000 pesetas y se han recibido con bastante normalidad; pero por R. O. de 29 de julio de 1925 se redujo a 50,000 la subvención de 200,000, y desde entonces, solo se abona dicha cantidad, además de la de 2.200,000 pesetas.

Empréstitos

Continúan en vigor los dos empréstitos de pesetas 8.300,000 y 20.000,000 emitidos en 16,600 y 40,000 títulos u obligaciones de 500 pesetas uno, según autorizaciones, respectivamente, por RR. OO. de 2 de julio de 1900 y de 30 de enero de 1908.



VISTA DE LA ESTACIÓN MARÍTIMA A LA LLEGADA DE UN GRAN TRASATLÁNTICO

Del primero de dichos empréstitos acordó la Junta, en 8 de octubre de 1924, la amortización, en 2 de enero de 1925, de 2,600 títulos por valor de 1.300,000 pesetas, así se llevó a efecto prévia la aprobación por Real orden de 4 de noviembre del propio 1924; en virtud de esta misma Superior disposición, al formular la Junta su Plan económico para 1925-26 consignó la amortización, en 2 de enero de este año 1926, de otras 3,800 obligaciones por valor de 1.900,000 pesetas, y como dicha amortización del primer empréstito ha de estar acabada en el año 1930, en el plan para el ejercicio vigente de 1926-27, se propuso, para el 2 de enero de 1927, la amortización de otras 6,000 obligaciones por valor de 3.000,000 pesetas.

Estación Marítima

Esta importante instalación situada en la zona del frente del muelle de Barcelona viene prestando grandes servicios a la Navegación desde hace muchos años; tal como está dispuesta y las dependencias que contiene, la vasta superficie que existe cerca del paramento del muelle y la línea de éste con el calado necesario, permite que los mayores trasatlánticos españoles que llegan a este puerto al término de su viaje, o bien, los de nacionalidad extranjera que hacen escala en este puerto en su ruta a los distintos países americanos o trayendo turistas, puedan atracar con toda facilidad, que los pasajeros tengan toda clase de comodidades para el embarque y desembarque y que la carga y alijo de las mercancías pueda llevarse a cabo con toda rapidez. Por todos estos servicios, resulta dicha Estación sumamente apropiada, según ha podido comprobarse infinitas veces, singularmente en los viajes de turistas, habiendo sucedido muchas veces en que han atracado dos grandes buques en un mismo día.

Además posee también esta instalación por su emplazamiento, amplitud de sus dependencias y fácil acceso a la población, circunstancias especiales para el embarque y desembarque de tropas, conforme se ha apreciado en estos últimos años con motivo de la guerra con Marruecos.

Modificación de los servicios y atraques en los muelles

En el curso del plazo que se comprende en esta Memoria, pocas han sido las variaciones introducidas en la distribución de los servicios por los muelles y atraques fijos para determinadas Compañías; solo debemos consignar las autorizaciones concedidas de un modo provisional a determinadas casas Navieras para utilizar zonas de atraque en el muelle de España dentro de la dársena Nacional, y para el frente del muelle de las Baleares.

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

Durante el período que abarcamos en esta Memoria han desaparecido en gran parte las dificultades que surgieron durante la guerra y aún después en el curso de postguerra para adquirir determinados materiales con destino a las obras; si bien el precio continúa bastante elevado, hoy es ya factible obtener materiales pétreos y aglomerantes en la cantidad que es menester, y lo mismo sucede respecto de los elementos metálicos y de madera que son precisos para la construcción de las obras. En cambio, se presentan todavía algunos obstáculos cuando se trata de hacer ciertas reparaciones y de adquirir medios especiales para la ejecución de las obras, y por ello, esta Dirección ha procurado, desde hace algunos años, habilitar nuestros talleres con útiles apropiados y personal apto para llevar a cabo muchos de los trabajos de reparación que antes tenían que confiarse a las casas especialistas de la ciudad, y aún construir determinados elementos auxiliares, fijos y flotantes, con un éxito por demás favorable.

Franquicia postal y telegráfica a las Juntas y Direcciones de las Obras de Puertos :-:

Después de repetidas gestiones practicadas por esta Dirección desde 1917 y de las peticiones formuladas de un modo oficioso y oficial a la Superioridad, se dictó con fecha 19 de febrero pasado, una R. O. del Ministerio de la Gobernación por la que se concede franquicia postal a los Presidentes e Ingenieros Directores de las Juntas de Obras de Puertos para su correspondencia oficial, siempre que reúna los requisitos y se cumplan las condiciones que determinan las RR. OO. de 1 y de 20 de mayo de 1920 del Ministerio de Hacienda y de la Presidencia respectivamente. Asimismo, según aviso de la Dirección General de Comunicaciones a la de Obras Públicas en 2 del mismo febrero, quedan autorizadas las repetidas Juntas de Puertos para utilizar la franquicia telegráfica en los despachos de carácter oficial, y así se comunicó a las dependencias respectivas.

Abono de los derechos pasivos a los Ingenieros de las Obras de Puertos

Después de las múltiples gestiones llevadas a cabo, desde hace muchísimos años, para que el Estado reconociera los servicios de los Ingenieros y personal técnico prestados en las Obras de Puertos, como iguales a los

de Obras Públicas para los efectos del abono de los derechos pasivos, y de los trabajos practicados en estos últimos tiempos por el que suscribe junto con otros varios compañeros, han tenido, por último, efectividad tales deseos, muy lógicos y racionales por las circunstancias que concurren en las obras de los puertos, dictándose, con fecha 1.° de septiembre del año pasado y 6 de febrero del presente, los respectivos RR. DD. por los cuales se reconoce, de un modo taxativo, que los servicios prestados por los Ingenieros de Caminos, Canales y Puertos, incluídos en el escalafón de su Cuerpo en las Juntas de Puertos de interés general, serán considerados, para los derechos pasivos de jubilación y pensiones de viudedades y orfandad, como servicios activos a cargo del Estado, con los sueldos señalados en los presupuestos generales de la Nación, para las categorías correspondientes a tales Ingenieros, sueldos que servirán como reguladores para los mencionados efectos, aunque los percibidos por estos Ingenieros no hayan estado consignados en dichos presupuestos.

Fijación de los sueldos máximos a percibir por los Ingenieros Directores, Subdirectores y subalternos de las Juntas de los Puertos

Aprobado por R. D. de 18 de julio de 1924 el Reglamento para regular las gratificaciones y demás emolumentos de los funcionarios del Estado, después de los RR. DD. dictados sobre este asunto en 24 de febrero, 13 de marzo y 7 de mayo anteriores, se publicó más adelante y como uno de los casos particulares previstos en dicho Reglamento, la R. O. de 27 de noviembre del propio año fijando las cantidades máximas a percibir por el personal técnico afecto a las Juntas de Obras de los Puertos, según la importancia y condiciones especiales de éstos, y desde entonces se halla vigente tal disposición Superior.

Abono de los accidentes del trabajo a los obreros

En cumplimiento de las disposiciones en vigor, la Junta del Puerto abona a todos los obreros afectos a los trabajos que dependen de esta Dirección, los jornales perdidos y la curación de las lesiones por accidentes del trabajo, y para el mejor cumplimiento de su misión, tiene contratado el servicio, desde hace muchos años, con la importante entidad de esta población denominada "Caja de Previsión y Socorro" mediante una póliza de seguro. La que rige en la actualidad, se suscribió en 28 de junio de 1924 por el plazo de cinco años a partir de 1.° de julio siguiente y bajo el tipo uniforme de 2,75 por ciento sobre los jornales de los obreros en todas sus categorías y sea cual fuere la obra de nueva construcción o de conserva-

ción donde estén empleados. De esta suerte, la aplicación para el abono es muy sencillo, y tal servicio resulta en general bien atendido, bajo la inspección de esta Dirección, que ordena en cada caso el cumplimiento de los requisitos necesarios.

Retiro Obrero obligatorio

En virtud de la orden de la Dirección General de Obras Públicas de 17 de octubre de 1922, prévia consulta formulada por la Junta del Puerto a dicho Centro Superior, y en cuya orden se manifestaba a la citada Junta, después de varias razones, que no se hallaba eximida del pago, a la Caja Colaboradora para el régimen del Retiro obrero obligatorio, de las cuotas correspondientes a sus obreros, todos los trimestres se presenta a la referida Caja, que lo es para Cataluña y Baleares la entidad de esta ciudad llamada "Caja de Pensiones para la Vejez y de Ahorros", la oportuna relación con los estados impresos en donde se consignan las altas y bajas que se han producido durante el mes, y en vista de estas hojas impresas se formula la cuenta liquidación de la cantidad que la Junta ha de abonar a dicha Caja por tal concepto, y así se viene haciendo desde marzo de 1920.

Medios y elementos para la manipulación de las mercancías en los muelles y tinglados

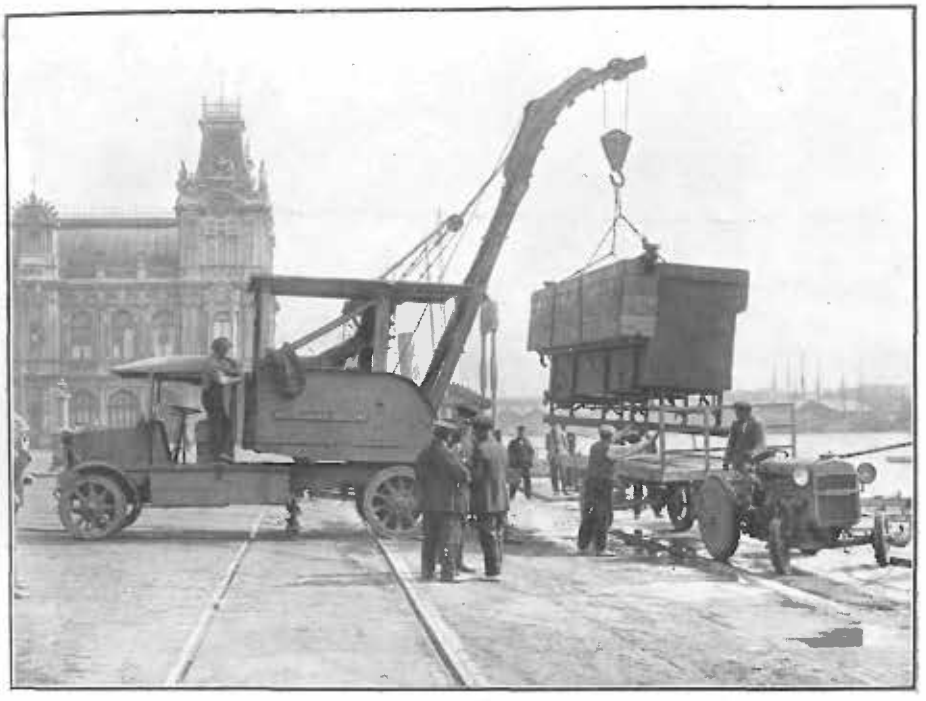
En estos últimos años y aparte de los que posee la Junta y utiliza el comercio según tarifa, se han venido usando en gran escala, por las entidades y personal dedicado a estas faenas, varios medios y elementos para la manipulación, carga y descarga de las mercancías en los tinglados y muelles; además de los elementos existentes en los tinglados de los muelles de Bosch y Alsina especiales para la descarga, transporte y apile de los cereales, se utilizan en los propios muelles y en el de Barcelona otros muchos como: vagonetas automóviles, tractores, grúas portátiles, etc., que facilitan sobremanera las operaciones y de las cuales se da una clara idea en las fotografías que se acompañan, lo mismo que para el arrastre, en ciertas zonas y en limitada extensión, de los vagones que circulan por las vías férreas.

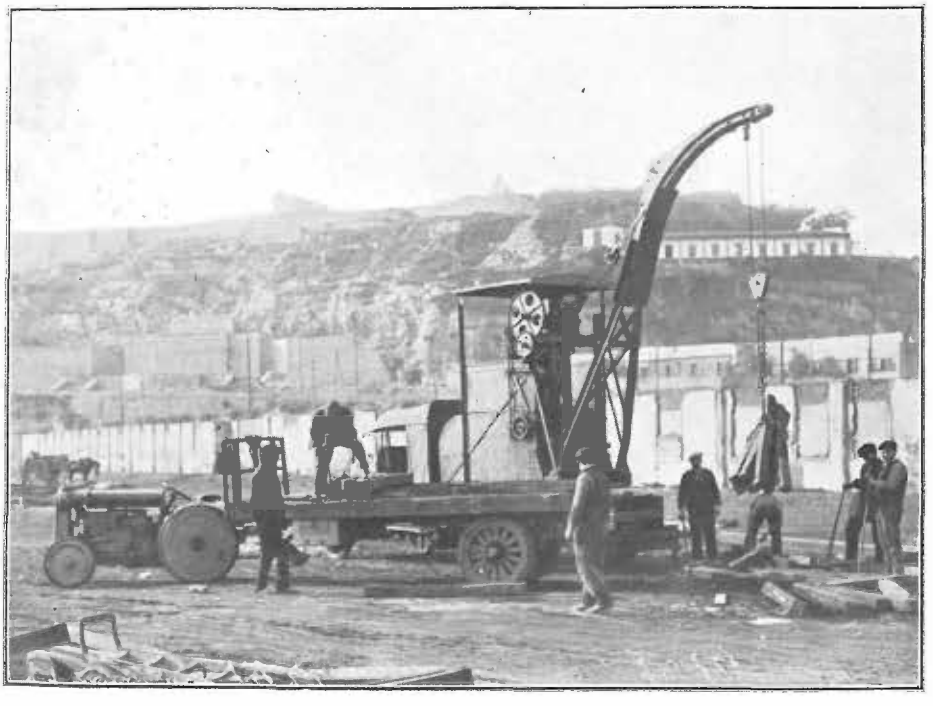
Incidencias en el tráfico comercial y marítimo

Pocas afortunadamente han sido, durante el período que se comprende en esta Memoria, las anormalidades que ha sufrido el tráfico marítimo comercial en nuestro puerto; a pesar de la crisis mundial que se atraviesa todavía, nosotros hemos tenido un movimiento regular y casi contínuo, ha-

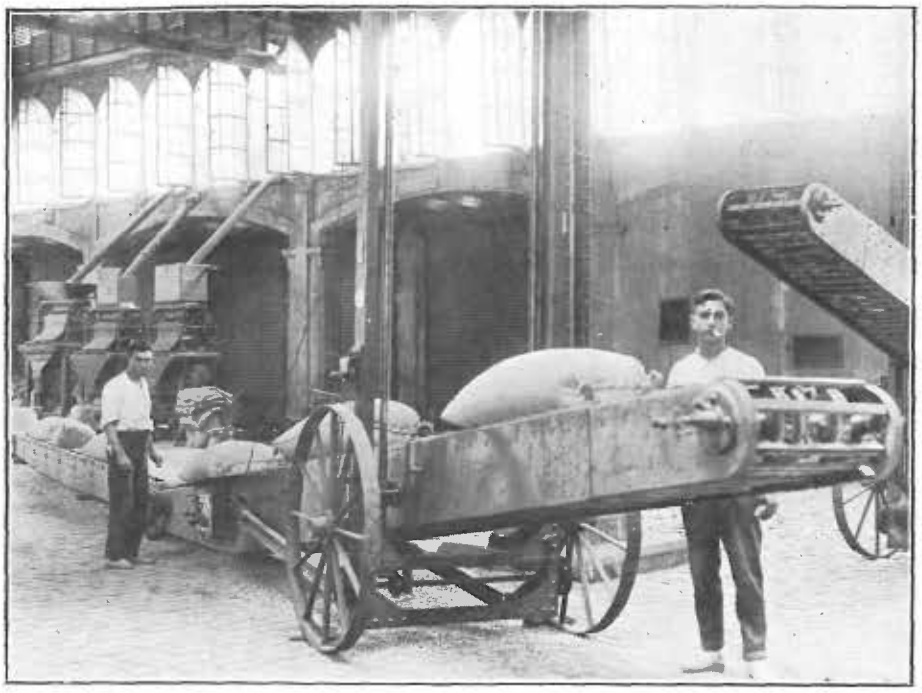
TRACTOR PARA EL ARRASTRE DE LOS VAGONES POR LAS VÍAS FÉRREAS

CARRETILLA ELÉCTRICA PARA EL TRANSPORTE DE LAS MERCANCÍAS





GRÚA AUTOMÓVIL PARA LA CARGA DE MERCANCÍAS SOBRE LOS VEHÍCULOS



BANDAS TRANSPORTADORAS DE SACOS PARA SU DEPÓSITO EN LOS TINGLADOS

CARRETILLA ELÉCTRICA PARA EL TRANSPORTE DE LAS MERCANCÍAS

biendo llegado al puerto grandes cantidades de carbón, maquinaria, carriles y vigas metálicas, maderas, algodón y cereales que son las mercancías cuyo tonelaje es de mayor importancia, aparte de otras varias que también se reciben.

Es más, hasta en ciertas épocas hemos sufrido algunas aglomeraciones, debiendo citar la que tuvo lugar en los últimos días del año 1924 y primeros del 1925 en que hubo gran importación de carbón y maderas existiendo días en que había 7 y 8 vapores descargando cada una de estas mercancías; la que vino a fines de noviembre y principios de diciembre de 1925, en la que, a pesar de todas las precauciones, apenas, si teníamos en los muelles espacios donde depositar los géneros llegados, y por último, la que se ha sufrido en los meses de mayo y junio pasados.

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

Además de los distintos accidentes reseñados en las páginas anteriores, han ocurrido en el puerto varios sucesos que consideramos dignos de mención para la historia del mismo y que son los siguientes, descritos de un modo somero:

En el día 25 de abril de 1924, pudo verse muy cerca del puerto a unas dos millas, una ballena de grandes dimensiones acompañada de varios delfines, que sin duda había venido en la ruta de algún buque y buscaba mayores calados.

En las primeras horas de la tarde del 7 de junio, llegó la Escuadra italiana con motivo de la venida de los Reyes de aquella nación a esta ciudad; la masa principal se componía de nueve buques: tres grandes acorazados "Dante", "Cavour" y "Duilio" y seis destroyers, había además otros más pequeños y los auxiliares. Poco después, a media tarde llegó la Escuadra española con seis buques: tres acorazados "Reina Victoria Eugenia", "Alfonso XIII" y "Rey Jaime I" y tres cazatorpederos, aparte de otros varios de menores dimensiones y auxiliares; en el día 10 siguiente, a las ocho de la mañana, llegó el "Audaz". En conjunto y de las dos Escuadras, había 26 buques de guerra y dos auxiliares, además de los mercantes en gran número. Todos ellos estaban bien fondeados dentro del puerto, y a mayor abundamiento, en el día 11 entró, de paso en su viaje, el gran trasatlántico italiano "Giulio Cesare" anclando como siempre frente de la Estación marítima.

SS. MM. los Reyes de Italia llegaron de Madrid en tren el día 12 por la mañana y salieron embarcados en la madrugada del 14 después de la fiesta o velada marítima que en su honor tuvo lugar en este puerto por la noche del 13, que resultó muy vistosa y sorprendente, gustando mucho a cuantos pudieron presenciarla.

Pasada la media noche del 13, levó anclas la Escuadra española, y poco después, a las dos, lo hizo la italiana; nuestros buques la acompañaron hasta la distancia de unas 20 ó 25 millas y volvieron al puerto fondeando los tres grandes en el paramento Sudeste del muelle de Barcelona y los menores enfrente, en el Nordeste del de Poniente, permaneciendo completa en puerto hasta fines de junio, en que, en el día 30 a la madrugada se fué el crucero "Reina Victoria Eugenia" y pocos días después en 5 de julio por la mañana, salieron los otros dos acorazados "Alfonso XIII" y "Jaime I" y los tres cazatorpederos "Bustamante", "Cadarso" y "Villamil" con destino a la bahía de Rosas, y luego a los puertos del Sur y de Levante.

El día 11 de septiembre llegó al puerto una Sección de la Escuadra inglesa compuesta de dos grandes buques, y siete destroyers; los primeros que eran un acorazado donde iba el Almirante y otro especial para el transporte de los aviones fondearon fuera del puerto y los segundos frente al paramento nordeste del muelle de Poniente en la dársena de San Beltrán; por la noche, llegó otro gran buque especial que era el taller para las reparaciones y quedó también fuera de puerto. Esta parte de la Escuadra inglesa salió para la mar en la mañana del 15 siguiente.

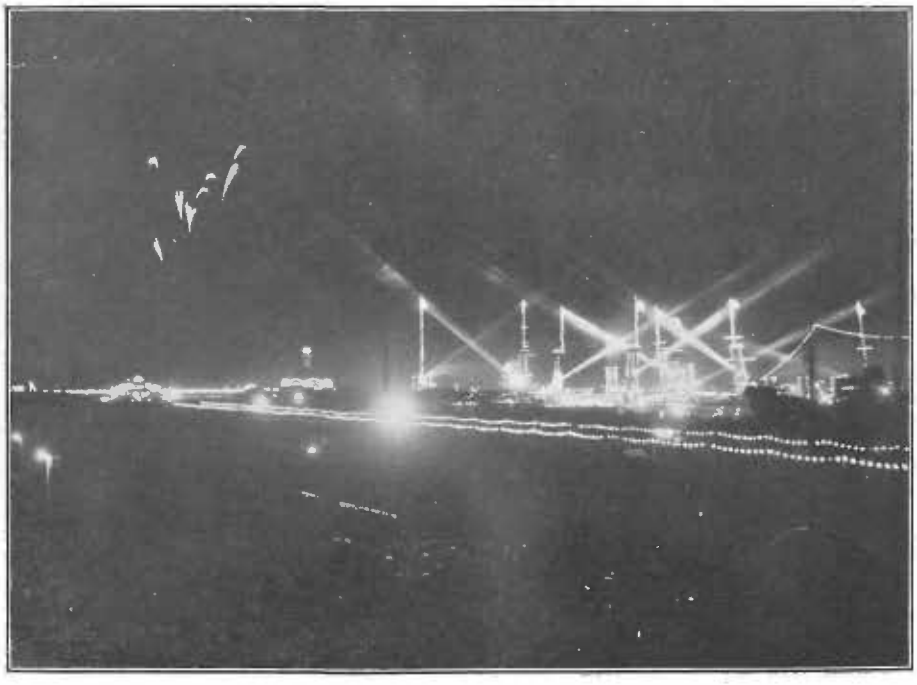
El día 7 de octubre entraron en puerto dos destroyers norteamericanos el "Flusser" y el "Reid", permaneciendo aquí hasta el 15 por la tarde.

El 23 del propio octubre llegó al puerto por la mañana el gran trasatlántico danés "Federico VIII", de la matrícula de Copenague, de 165 metros de eslora; vino con una expedición de turistas daneses y entre ellos S. A. R. el Príncipe de Dinamarca que navegaba de riguroso incógnito; salió el buque al día siguiente por la tarde. También por la mañana del 23 de noviembre llegó con muchos turistas el "Arcadian", de la matrícula de Belfast, magnífico buque, de la misma eslora que el anterior, permaneciendo en puerto el tiempo necesario para que los viajeros pudieran admirar las bellezas de la ciudad y sus alrededores.

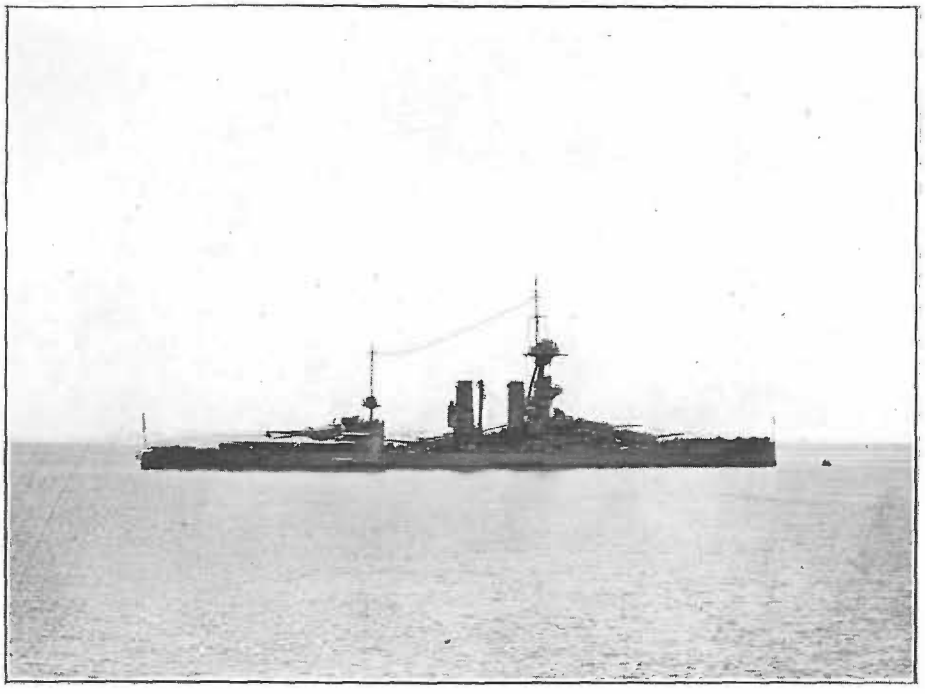
Es de notar asimismo que el día 26 del propio noviembre llegaron al puerto y fondearon en el frente del muelle de Barcelona donde se halla la Estación marítima, por la mañana el "Giulio Cesare" procedente de Buenos Aires y por la tarde el "Napoli" con viaje al Centro América; grandes trasatlánticos, los dos, de la "Navigazione Generale Italiana".

Algunos días después, en 18 de enero, que era domingo, llegó otra vez el "Giulio Cesare" procedente de la Argentina y el "Orbita" gran trasatlántico inglés con una caravana de turistas; el primero atracó frente a la Estación marítima para el embarque de su pasaje y el segundo fondeó de punta en el ángulo Sur del mismo muelle de Barcelona. En el día 20 siguiente, volvió el buque inglés "Arcadian" con otra caravana de turistas, permaneciendo en puerto hasta el 21. Consignamos estos hechos para demostrar con cuanta facilidad aquí se lleva a cabo el atraque y fondeo de

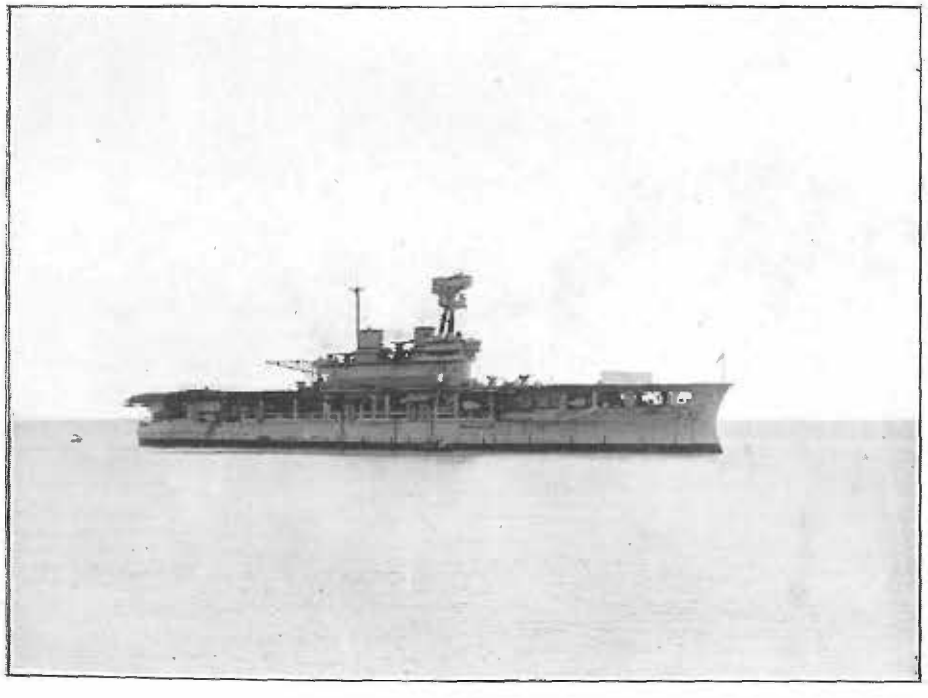
EMBARQUE DE SS. MM. LOS REYES DE ITALIA



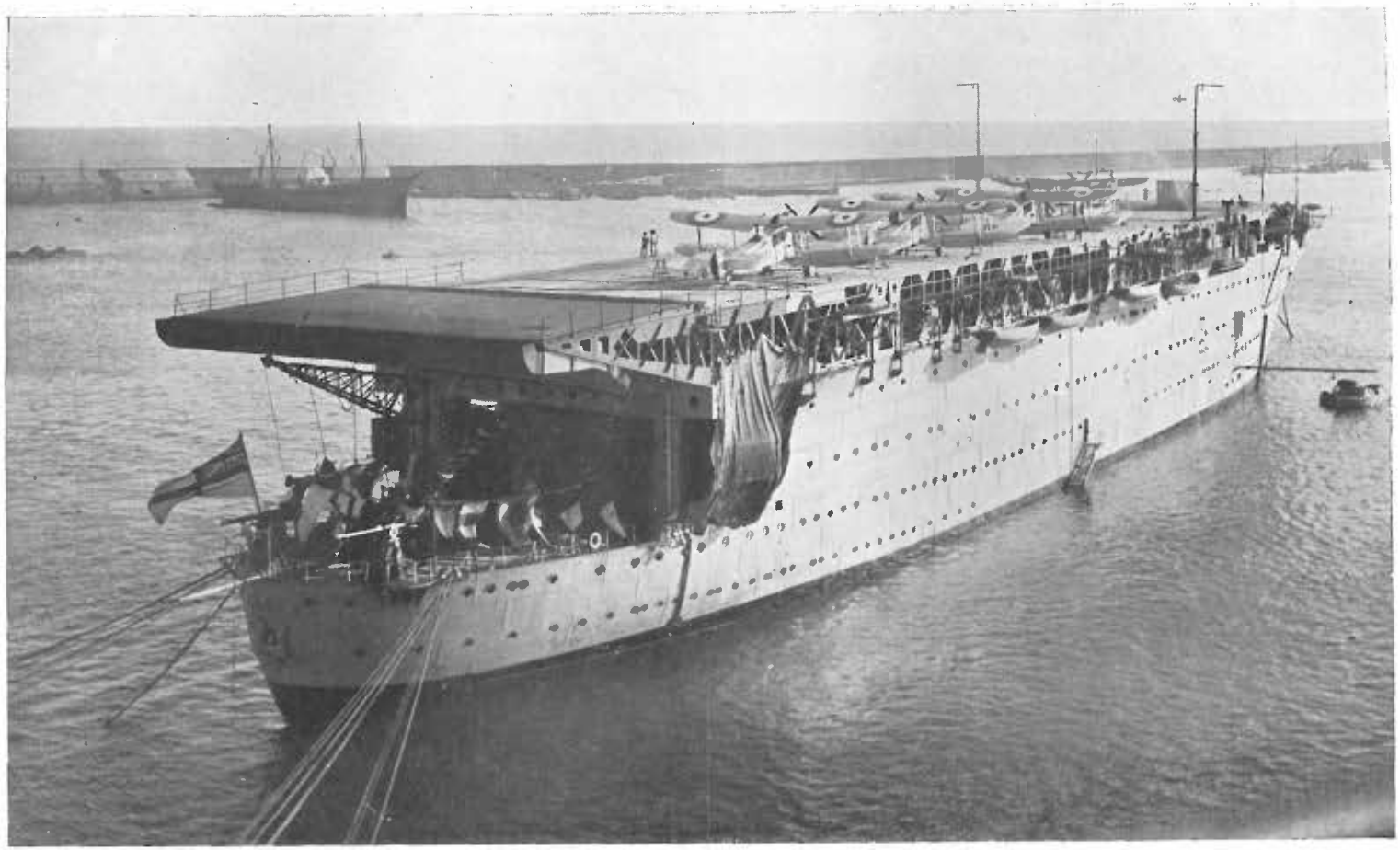
VELADA MARÍTIMA EN HONOR DE SS. MM. LOS REYES DE ITALIA



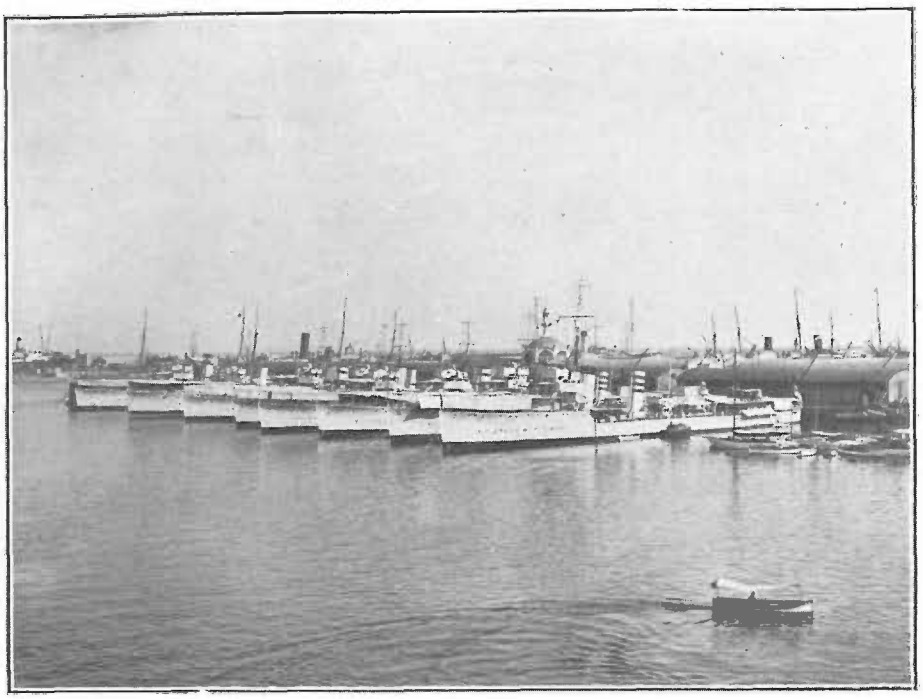
ACORAZADO "IRON DUKE", ALMIRANTE DE LA ESCUADRA INGLESA



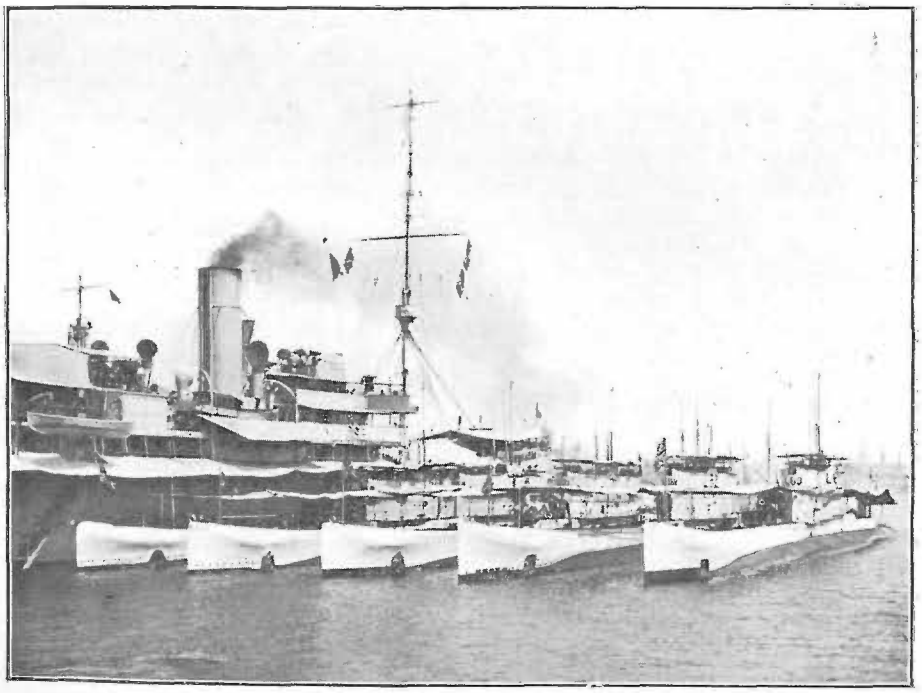
BUQUE "EAGLE", NODRIZA DE LOS HIDROPLANOS INGLESES



BUQUE "ARGUS", DEPÓSITO DE HIDROPLANOS DE LA ARMADA BRITÁNICA



ESCUADRILLA DE DESTROYERS INGLESES



ESCUADRILLA DE SUBMARINOS INGLESES

estos grandes buques con pasajeros para el fomento del turismo y de las comunicaciones con América.

Durante la mañana del 14 de febrero llegó una flotilla de la Armada inglesa compuesta de diez torpederos con el buque taller y el porta-aviones "Argús", de forma y características especiales, según puede verse en la adjunta fotografía, fondeando todos de punta en el paramento Noroeste del muelle de Poniente menos el "Argús" que lo hizo en la zona del ángulo Sudeste del de Barcelona; estuvieron aquí hasta el 22 siguiente en que salieron para la bahía de Rosas.

En la mañana del otro día 23 del propio febrero entró en puerto una escuadrilla compuesta de los dos buques de guerra holandeses llamados "Tromp" y "Jacob Van Heems Kesch", atracando en el paramento Sudeste del muelle de Poniente y permaneciendo aquí hasta el día 28.

En la tarde del 26 de abril llegó el destroyer americano "Worden" número 288, y salió de puerto el 1.° de mayo.

Más adelante, en la noche del 22 del propio mayo, entraron los dos submarinos españoles núm. 1 "Cosme García" y núm. 2 "Monturiol", con el torpedero núm. 6, para limpiar fondos y hacer algunas reparaciones en nuestra dársena de carenado.

Pocos días después, en el 25, llegó el crucero rápido "Méndez Núñez" fondeando de punta en el ángulo Sudeste del muelle de Barcelona y en el 28 el cañonero "Dato", haciéndolo en el paramento Nordeste, viniendo con motivo de la permanencia de SS. MM. los Reyes en esta ciudad que llegaron el día 26 y salieron el 4 de junio para Madrid, habiendo visitado los dos buques citados S. M. el Rey con su séquito en la tarde del 29. En la mañana del 30 llegó también al puerto el buque cañonero torpedero francés B. R. "Comandante Bory", al objeto de que el personal del mismo, con su Comandante al frente y en nombre del Gobierno francés, pudiera asistir a la inauguración del monumento funerario levantado en el Cementerio del Sudoeste a los soldados y marinos franceses y españoles residentes en esta ciudad muertos en la guerra.

El día 31 llegaron también y aterrizaron en las inmediaciones del puerto en la parte Sur de la ciudad y en el Aeródromo especial allí establecido, dos dirigibles italianos que trajeron un mensaje para S. M. el Rey que recibió de manos de sus Comandantes, habiendo salido el buque "Dédalo" de este puerto el día 27 anterior hacia Mahón para vigilar la ruta de dichos dirigibles.

En la mañana del 10 de junio llegó aquí una parte de la Escuadra inglesa del Mediterráneo compuesta de varios cruceros, submarinos, buques auxiliares, etc. saliendo el 16 por la tarde. En el propio día 10 llegó el crucero norteamericano "Dale".

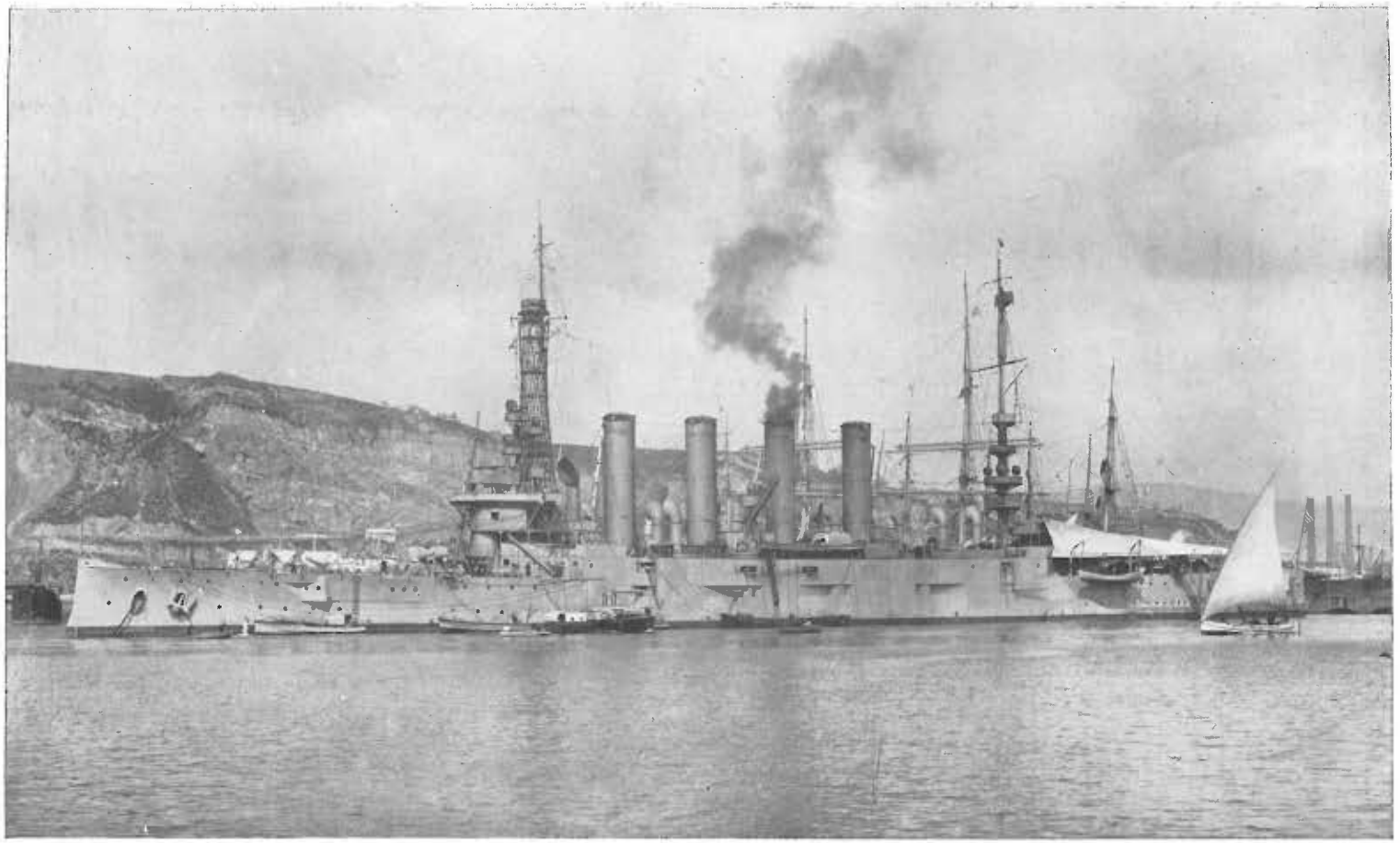
El día 17 siguiente entró otra flotilla de buques ingleses de la misma división que la anterior con nueve destroyers y el buque taller, que se fué el 23.

En la mañana del 11 de octubre vinieron otra vez los dos submarinos españoles números 1 y 2 y el torpedero núm. 6 para subir en Dique, limpiar fondos y hacer reparaciones; ya teníamos el torpedero núm. 4 en careneros para lo mismo.

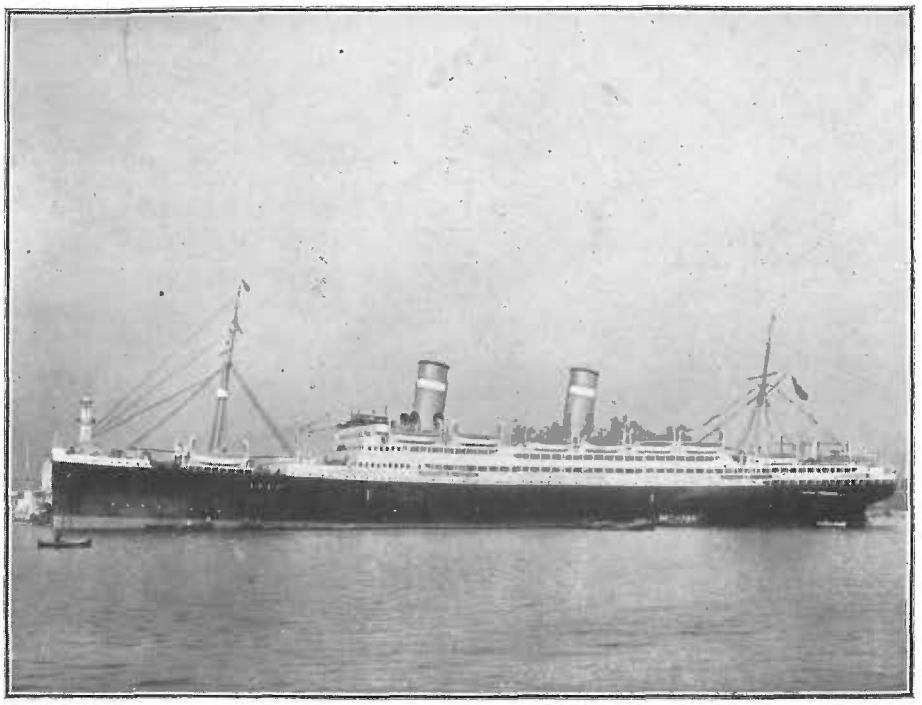
Por la tarde del 24 de noviembre entró en puerto el destroyer norteamericano "Osborne" núm. 295, fondeando de punta en el ángulo Sur del muelle de Barcelona; al día siguiente llegó el crucero acorazado "Pittsburg" arbolando la bandera insignia de Almirante y atracando al lado del anterior; dos días después, en 1.° de diciembre, llegaron otros dos destroyers de la misma nación los "Charles Ausburu" y "Preston" de números 294 y 327, amarrando de punta al paramento Nordeste del propio muelle. El "Pittsburg" salió a las siete de la mañana del día 8 siguiente; el "Preston" en la mañana del 14 y por la tarde lo verificaron el "Osborne" y el "Charles Ausburu" dirigiéndose a Tolón.

En el curso del 1.er semestre del presente año vinieron también a este puerto muchos buques de guerra españoles, extranjeros y grandes trasatlánticos con turistas, debiendo solo consignar, para no alargar demasiado este apartado de la Memoria, la llegada en el día 4 de mayo del buque inglés "Otranto", de elevadas características, pues tenía 192'50 metros de eslora, 22'90 de manga y 9'50 de calado máximo, habiendo entrado con 8'50 metros en la popa; la entrada en puerto en el día 1.° de junio, de los acorazados alemanes "Schlewig Holstein" y "Elsass" que formaban parte de la escuadra de aquella nación y salieron el día 7 siguiente hacia Vigo; la llegada del buque feria flotante turco "Kara Deniz" en 21 de junio que partió en la madrugada del 23, y finalmente, que en 28 del mismo junio entró el trasatlántico italiano "Stella de Italia" en donde viajaban muchos turistas y elevadas personalidades de aquella nación.

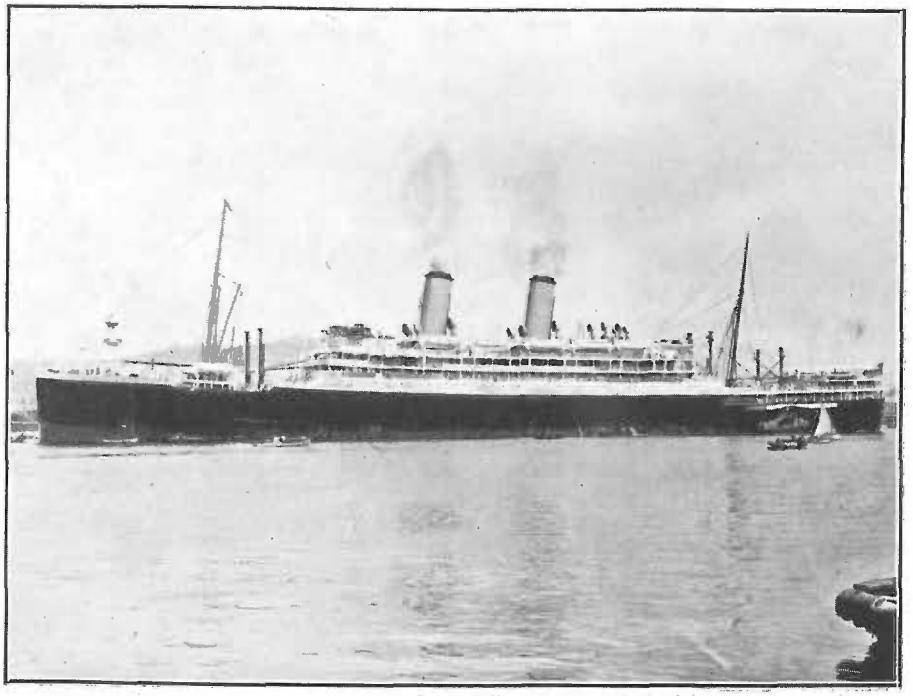
Por último, debemos consignar aquí que durante el plazo que abarcamos en esta Memoria, o sea, desde 1.° de abril de 1924 a 30 del pasado junio, nos han honrado con su visita al puerto y sus obras, distintas personalidades y entre ellas el Subsecretario de Fomento, Excmo. Sr. D. Pedro Vives, General de División, en 11 de mayo de 1924, y el Director General de Obras Públicas Ilmo. Sr. D. Antonio Faquineto en 31 de diciembre del propio año.



CRUCERO ACORAZADO NORTEAMERICANO "PITTSBURGH"



GRAN TRASATLÁNTICO ITALIANO "CONTE ROSSO"



GRAN TRASATLÁNTICO INGLÉS "OTRANTO"

Proyectos, liquidaciones, presupuestos, estudios diversos e informes de importancia redactados por esta Dirección, durante el 2.º trimestre del año 1924 y años económicos de 1924-25 y 1925-26 :-: :-:

En el curso del período que comprende esta Memoria, la labor que ha tenido que llevar a cabo esta Dirección ha sido, como en los anteriores ejercicios, contínua y de gran actividad, y para dar una idea se acompañan a continuación dos estados: en el primero, se contiene una relación detallada de los proyectos, liquidaciones y presupuestos formulados, consignando el título, las fechas de su redacción y de la aprobación por la Superioridad, el importe de sus presupuestos por administración, por contrata o por concurso, y asimismo, las observaciones pertinentes a aquellos trabajos; y en el segundo, se reseñan los estudios varios que se han practicado y los informes de alguna importancia que se han emitido a petición del Centro Superior, de la Junta o de otras entidades; todo ello aparte de los trabajos corrientes que requiere la dirección de las obras nuevas que se construyen por administración y de las de conservación de las existentes, así como la inspección de las que se realizan por contrata; de los cuidados que necesita la explotación de los servicios públicos retribuídos, tan activa en este puerto, y también la formación de las cuentas mensuales y la redacción de las relaciones, estudios y notas diarias inherentes a los referidos servicios.

Proyectos, liquidación y presupuestos redactados por esta Dirección durante el 2.° trimestre de 1924 y los años económicos de 1924-25 y 1925-26

DESIGNACIÓN	FECHAS		IMPORTE DE LOS PRESUPUESTOS		OBSERVACIONES
	De redacción	De aprobación	Por administración Pesetas	Por contrata o concurso Pesetas	
2.° trimestre de 1924					
Proyecto de defensa de los terrenos de la zona marítima del puerto colindantes con la playa de la Mar Vieja (obras de la 3.ª etapa constructiva).	30 junio 1924	23 septiembre 1924	24,983'54	—	En curso de ejecución simultáneo con las obras del Gran Balneario.
Año 1924-25					
Presupuesto para instalar la calefacción en el edificio construído para Comandancia de Marina en este puerto	2 enero 1925	8 enero 1925	14,935'00	—	Se terminaron las obras con un saldo de 13'66 pesetas.
Proyecto de las obras complementarias en el edificio destinado en este puerto a los servicios de Aduanas. .	24 enero 1925	18 noviembre 1925	89,798'25	—	Se aprobó mediante ciertas condiciones y por ello quedó diferida la ejecución de las obras.
Liquidación de las obras del edificio para Comandancia de Marina	26 enero 1925	17 octubre 1925	—	—	Aprobada la liquidación, se abonó al contratista el saldo a su favor de 5,796'93 pesetas y se le devolvió la fianza correspondiente.
Presupuesto para la conservación ordinaria y extraordinaria de las obras y la explotación de los servicios del puerto, durante el año económico de 1925-26. . .	21 febrero 1925	10 junio 1925	3.515,078'05	—	Se aprobó en dos partidas; una para la conservación de las obras, de importe 2.609,229'47 pesetas y otra para la explotación de los servicios de 905,848'58 pesetas.
Año 1925-26					
Presupuesto adicional al de conservación para la renovación de dos calderas de la Sección 3.ª del Dique flotante y deponente	26 septiembre 1925	7 noviembre 1925	61,800'00	—	Se aprobó sólo un crédito de 50,000 pesetas para la adquisición de las dos calderas.
Presupuesto para la reparación de la cubierta del depósito-almacén de boyas del Estado.	16 octubre 1925	25 noviembre 1925	2,102'88	—	Se aprobó con la condición de realizar los trabajos con cargo al presupuesto corriente de conservación dentro del plan anual aprobado.
Liquidación de las obras de los 4 tinglados del lado Sudoeste del muelle de Barcelona comprendidos en las complementarias para la distribución de la zona de servicio del propio muelle	31 octubre 1925	—	—	—	Por orden de la Dirección General de Obras públicas de 15 de abril de 1926 se devolvió esta liquidación a fin de que se presentase antes un presupuesto reformado.
Presupuesto general para llevar a cabo las obras complementarias para la distribución de la zona de servicio del muelle de España	19 noviembre 1925	19 febrero 1926	1.188,739'81	—	Se aprobó en todos sus extremos, y las obras se hallan en curso de ejecución.
Presupuesto para la adquisición de varios aparatos con destino a los servicios de la Dirección de Sanidad en este puerto.	21 noviembre 1925	19 enero 1926	10,790'22	—	Sin duda por un error, se aprobó sólo la cantidad de 10,276'40 pesetas que es la del presupuesto de ejecución material o de adquisición de los aparatos, que, una vez comprados, se entregarán a la Dirección de Sanidad exterior.
Proyecto de las obras complementarias para la distribución de la zona de servicio en el muelle de Barcelona. —Documentos para la subasta de 3 tinglados del lado Nordeste y los pavimentos de las calles inmediatas, comprendidas en el 2.° grupo de las obras. . . .	22 enero 1926	—	—	1.304,948'01	Pendiente de aprobación Superior.
Proyecto de Estación marítima para los vapores correos de las Baleares.	10 febrero 1926	—	—	320,786'63	Pendiente de aprobación Superior.
Presupuesto para la conservación ordinaria y extraordinaria de las obras y la explotación de los servicios del puerto, durante el año económico de 1926-27. . .	24 febrero 1926	7 junio 1926	3.713,592'22	—	Se aprobó con las mismas dos partidas de 2.609,229'47 pesetas y 905,848'58 pesetas sancionadas en el presupuesto del año económico anterior de 1925-26 para la conservación y explotación respectivamente.
Proyecto para la construcción de un cobertizo en la zona central de la 2.ª alineación del muelle de España. .	13 marzo 1926	—	—	943,690'70	Pendiente de resolución Superior.
Presupuesto adicional para la renovación del equipo de calderas de la 3.ª Sección del Dique flotante y deponente.	15 abril 1926	—	11,800'00	—	Anulado por indicación de la Jefatura de Obras públicas.
Presupuesto reformado de las obras de los 4 tinglados del lado Sudoeste del muelle de Barcelona. . . .	7 mayo 1926	—	—	1.205,941'96	Representa sobre el presupuesto aprobado, de importe 1.163,503'59 pesetas un adicional de 42,438'37 pesetas.—Pendiente de aprobación Superior.

ESTUDIOS VARIOS E INFORMES DE IMPORTANCIA FORMULADOS POR ESTA DIRECCIÓN DURANTE EL 2.° TRIMESTRE DE 1924 Y AÑOS ECONÓMICOS DE 1924-25 Y 1925-26

2.° Trimestre de 1924

28 de abril.... Memoria acerca del estado y progreso de las obras y la marcha de los servicios comerciales de este puerto, durante los años económicos 1922-23 y 1923-24.

17 de junio ... Informe emitido en el expediente incoado por la Sociedad Anónima "Unión Naval de Levante" para la ocupación de los terrenos del muelle Nuevo, a fin de poder reconstruir los talleres llamados "Nuevo Vul-

Año 1924-25

14 de julio.... Informes acerca de las peticiones formuladas por la S. A. "Unión Salinera de España" y la casa "Catasús y Compañía" para poder instalar depósitos de sal en este puerto.

19 de julio.... Informe sobre la petición hecha por el Ministerio de Marina para levantar varios hangares en el muelle del Contradique a fin de completar las instalaciones de la División de la Aeronáutica Naval.

6 de agosto .. Datos varios relativos a este puerto, enviados a la Dirección General de Obras Públicas, según orden de la misma.

23 de agosto .. Informe acerca de la petición de D. Manuel Salas para modificar el proyecto de apartadero que presentó en 1922.

16 de Septbre. Datos varios remitidos a la Dirección General de Obras Públicas, en virtud de una orden de la misma.

24 de Novbre. Informe acerca de una instalación de tuberías con su casa de bombas para la descarga de combustibles líquidos, en el expediente incoado por la Sociedad Petrolífera Española.

27 de Dicbre.. Datos y relaciones enviadas a la Jefatura de la Sección de Puertos, a petición suya.

14 de enero... Informe relativo a la habilitación del puerto de Garraf como lugar de refugio de la gente de mar.

11 de febrero.. Pliego de condiciones facultativas y económicas del proyecto de obras complementarias para la distribución de la zona de servicio del muelle de España, reformado por orden de la Dirección General de Obras Públicas de 28 de enero de 1925.

28 de febrero.. Plan económico de las obras y servicios comerciales para el año 1925-26.

11 de marzo... Informe acerca de la petición formulada por la Compañía Barcelonesa de electricidad para colocar cables y elementos varios de línea eléctrica en el Paseo Nacional y muelle Nuevo.

16 de marzo... Informe emitido en el expediente incoado por la Compañía "Minas de Potasa de Suria" S. A. para instalar un depósito regulador de sus productos y varias vías férreas en el muelle del Contradique.

20 de marzo... Informe acerca de la petición formulada por la Compañía General de los ferrocarriles Catalanes, para instalar vías en la prolongación del muelle de Costa y en el del Contradique, a partir de su estación de mercancías en el puerto.

5 de abril.... Informe acerca de las proposiciones presentadas en el concurso público celebrado para la enagenación del material metálico inútil.

16 de abril.... Informe relativo a la petición de la Sección Central de Señales Marítimas respecto de las existentes en este puerto.

17 de abril.... Informe acerca de una petición formulada para establecer, dentro de los cobertizos del muelle de España, un depósito de frutas en general procedentes de la descarga de los buques.

8 de mayo... Informe emitido sobre el proyecto de estación de mercancías presentado por la Compañía General de los ferrocarriles Catalanes.

6 de junio.... Informe acerca de las peticiones formuladas por la Sociedad Anónima Industrias Babel y Nervión, por los señores Catasús y Compañía y por D. José Blanch,

para colocar en el puerto postes suministradores de gasolina y otros combustibles.

8 de junio.... Informe emitido en el expediente incoado por la Sociedad Anónima Unión Naval de Levante para construir unos edificios en el muelle Nuevo como ampliación de los talleres Nuevo Vulcano.

23 de junio.... Informe relativo a la solicitud del Ayuntamiento de esta ciudad para modificar la actual distribución de la calle y Paseo Nacional en el muelle de la Barceloneta a fin de dar mayores facilidades al tránsito público.

23 de junio.... Informe acerca de una petición de la S. A. Petróleos Porto Pi, para establecer postes de gasolina en este puerto.

24 de junio.... Informe acerca de una petición de la S. A. Unión Naval de Levante para ocupar los terrenos de detrás de sus talleres hasta la playa, como ampliación de sus instalaciones.

30 de junio.... Informe acerca de una petición del Ayuntamiento de esta ciudad para tener, en un punto de los muelles y con carácter permanente, un vertedero para descargar y transportar las basuras a alta mar.

Año 1925-26

11 de Septbre. Datos varios solicitados por la Superioridad para la estadística de las obras de puertos.

21 de octubre.. Relación enviada a la Comandancia de Marina, con arreglo a un formulario, de las embarcaciones de propiedad de la Junta para ser inscritas en los Registros de la Capitanía del Puerto.

5 de enero... Informe respecto de una instancia de la casa naviera Ibarra y Compañía de Sevilla, solicitando un atraque fijo en el paramento Nordeste del muelle de Barcelona.

7 de enero... Informe acerca de una petición de D. Enrique Amigués para establecer un bar-restaurant flotante en este puerto.

22 de enero... Datos enviados a la Superioridad relativos a las obras en

curso de ejecución y las necesarias para terminar el puerto.

12 de febrero.. Datos varios remitidos a la Superioridad relativos a las obras.

27 de febrero.. Plan económico de las obras y servicios comerciales para el año 1926-27.

12 de abril.... Informe acerca del proyecto presentado por la Sociedad Petrolífera Española para instalar depósitos de combustibles líquidos en la zona de Casa Antúnez.

16 de abril.... Datos enviados a la Superioridad relativos al Plan de obras para terminar el puerto.

28 de abril.... Informes acerca de los expedientes, con sus proyectos respectivos, incoados por la S. A. Astilleros del Mediterráneo para cambio de industria en los terrenos de su propiedad en la zona de Casa Antúnez, y por dicha entidad y la Sociedad Petrolífera Española para ampliar la concesión de la primera.

10 de mayo.... Propuesta para el cambio de fluído en el alumbrado del faro del morro del dique del Este.

10 de junio.... Informe acerca de otra petición del Pósito marítimo para levantar en terrenos de este puerto la llamada "Casa del Marino".

11 de junio.... Remisión a la Junta de varios datos y planos pedidos por el Consorcio del Puerto Franco de esta ciudad.

Planes de obras

Planes económicos anuales

Según se dispone en el apartado 1.° 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, los Ingenieros Directores han de redactar en fecha oportuna, el plan económico de cada ejercicio anual, que ha de someterse a la Superioridad para su aprobación, antes de que empiece dicho ejercicio; todo ello aparte de los varios planes generales y datos relativos a las obras, que desea conocer el Centro Superior, no sólo para las que están en ejecución, sino en proyecto aprobado o en estudio para ir terminando el puerto en un plazo determinado.

El plan anual correspondiente al ejercicio 1925-26 se redactó en 28 de febrero de 1925, con tiempo suficiente, de acuerdo con las instrucciones Superiores y según orden de la Dirección General de Obras Públicas de 13 de diciembre de 1924, para que, pasado a la Junta, pudiera ésta formular la parte administrativa que le corresponde, y prévio el informe de la Jefatura de Obras Públicas, pudiese salir para Madrid dentro del mes de abril, y así obtener su aprobación antes de acabar el de junio y de empezar el nuevo año económico, como así sucedió, pues dicha aprobación recayó, en todas sus partes, por R. O. de 10 del propio junio.

El otro plan anual relativo al ejercicio 1926-27, se presentó, con fecha 27 del pasado febrero, a la Junta, la cual, con la parte administrativa que le corresponde, envió el plan completo a la Jefatura de Obras Públicas, y ésta, a su vez, lo remitió a la Superioridad antes de acabar abril, siendo aprobado también por R. O. de 7 de junio último antes de dar principio al ejercicio vigente.

Dentro de cada uno de los planes económicos anuales, formados por varios estados con su Memoria explicativa, redactados según instrucciones de la Superioridad, se contiene, constituyendo quizás el más importante de aquellos, 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 en el ejercicio, etc., y para dar una idea del sinnúmero de obras que hemos tenido y tenemos en curso de ejecución y con proyecto aprobado, incluímos a continuación los dos estados correspondientes a los presupuestos para las obras nuevas, durante los dos años económicos de 1925-26 y 1926-27.

Planes de obras

Planes económicos anuales

PRESUPUESTO DE OBRAS

DESIGNACIÓN DE LAS OBRAS	Sistema de ejecución	Presupuesto aprobado o por aprobar — Pesetas	IMPORTE APROXIMADO DE LAS OBRAS: Realizadas hasta 30 de junio de 1925 — Pesetas	IMPORTE APROXIMADO DE LAS OBRAS: Que podrán ejecutarse en el año 1925-26 — 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.ª parte—2.º grupo de obras del 1.er período constructivo)	Por administración	1.799,715'47	1.705,853'75	90,000'00	Faltan algunas partes del macizo interior del rompeolas.
Id. id. id.—(3.ª parte—1.er grupo de obras del 2.º período constructivo)	id.	1.997,506'38	1.870,319'01	125,000'00	Id. id. id.
Faro para el nuevo morro del dique del Este	id.	49,809'81	25,000'00	24,500'00	En curso de ejecución la torre y luz.
Derribo de los almacenes del muelle Nuevo	id.	27,697'36	18,099'85	2,500'00	Falta el derribo de un almacén.
Obras complementarias de defensa de los terrenos 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. (3.ª etapa)	id.	24,983'54	2,000'00	22,500'00	
Distribución de la zona marítima en el muelle de la Barceloneta	id.	638,510'88	610,238'57	25,000'00	Suspendidas hace algún tiempo se reanudará la ejecución en el próximo ejercicio.
Distribución de la zona marítima en el muelle de Bosch y Alsina (antes de la Muralla)	id.	717,819'60	699,338'26	18,000'00	
Distribución de la zona marítima en el muelle de Atarazanas	id.	215,493'40	136,507'15	68,000'00	
Reforma y ampliación del muelle de San Beltrán	id.	4.512,676'53	500,000'00	1.750,000'00	
Obras complementarias en el edificio de la Aduana	id.	89,798'25	9,500'00	80,000'00	Pendiente de aprobación, se empezarán en breve las obras.
			SUMA. . .	2.213,600'00	
Edificio para la Comandancia de Marina	Por contrata	304,097'54	285,403'28	5,796'93	Es el saldo de la liquidación.
Edificios para Inspección de muelles y Dirección de la Sanidad Marítima	id.	232,116'03	30,000'00	170,000'00	Subastadas ya las obras empezarán en seguida.
Obras complementarias para la distribución de la zona de servicio del muelle de Barcelona (4 tinglados del lado Sudoeste)	id.	1.163,503'59	850,000'00	60,000'00	Es el saldo aproximado de la liquidación.
Obras complementarias para la distribución del muelle de España	id.	1.314,471'23	100,000'00	700,000'00	Pendiente de subasta.
			SUMA. . .	935,796'93	
OBRAS NUEVAS QUE SE HAN DE EMPRENDER					
Distribución provisional del muelle Nuevo	Por administración	24,375'08	0'00	24,000'00	
Reparación de un trozo de la alineación recta del antiguo dique del Este	id.	24,883'79	0'00	24,500'00	
Utilado mecánico para los muelles de España, de Atarazanas y de Barcelona.—Aprovechamiento en el muelle de España de la antigua instalación de grúas hidráulicas	id.	659,835'48	0'00	200,000'00	
Obras complementarias para la distribución de la zona del muelle de Barcelona (derribos y levantes)	id.	44,009'01	0'00	44,000'00	
			SUMA. . .	292,500'00	
Distribución provisional del muelle Nuevo	Por contrata	236,444'51	0'00	50,000'00	Pendiente de subasta.
Obras complementarias para la distribución del muelle de Barcelona (tinglados del lado Nordeste)	id.	1.000,000'00	0'00	—	En estudio definitivo.
Utilado mecánico de los muelles de España, Atarazanas y de Barcelona	Por concurso	3.451,400'00	0'00	400,000'00	Pendiente de concurso.

RESUMEN

		Pesetas	Pesetas
Obras en curso de ejecución	**Por administración**	**2.213,600'00**	**3.149,396'93**
	Por contrata	**935,796'93**	
Obras nuevas que se han de emprender	**Por administración**	**292,500'00**	**742,500'00**
	Por contrata	**50,000'00**	
	Por concurso	**400,000'00**	
	SUMA TOTAL		**3.891,896'93**

PRESUPUESTO DE OBRAS

DESIGNACIÓN DE LAS OBRAS	Sistema de ejecución	Presupuesto aprobado o por aprobar — Pesetas	IMPORTE APROXIMADO DE LAS OBRAS: Realizadas hasta 30 de junio de 1926 — Pesetas	IMPORTE APROXIMADO DE LAS OBRAS: Que podrán ejecutarse en el año 1926-27 — Pesetas	OBSERVACIONES
OBRAS EN CURSO DE EJECUCION					
Reforma y ampliación del muelle de San Beltrán incluso pavimentos y desagües.	Por administración	4.512,676'53	1.000,000'00	1.800,000'00	En ejecución activa.
Distribución de la zona marítima en el muelle de la Barceloneta.	id.	638,510'88	610,238'57	28,000'00	Suspendidas las obras hace algún tiempo, se reanudarán dentro del próximo ejercicio.
Distribución de la zona marítima en el muelle de Bosch y Alsina (antes de la Muralla)	id.	717,819'60	699,338'26	18,000'00	
Distribución de la zona marítima en el muelle de Atarazanas.	id.	215,493'40	136,507'15	78,500'00	
Obras complementarias de defensa de los terrenos de la zona marítima en la playa de la mar Vieja (3.ª etapa).	id.	24,983'54	12,000'00	12,500'00	En curso de ejecución.
Obras complementarias para la distribución de la zona de servicio del muelle de Barcelona (derribos y levantes)	id.	44,009'01	7,800'00	35,000'00	En curso de ejecución.
Obras complementarias para la distribución de la zona de servicio del muelle de España.	id.	1.188,739'25	150,000'00	800,000'00	Empezarán en breve.
Adquisición de un grupo de dos calderas para la Sección 3.ª del Dique flotante y deponente	id.	50,000'00	—	50,000'00	En curso de ejecución.
			SUMA. . .	2.222,000'00	
Obras complementarias para la distribución de la zona de servicio del muelle de Barcelona (4 tinglados del lado Sudoeste).	Por contrata	1.163,503'59	891,998'45	51,193'48	Es el saldo de la liquidación.
Edificios para Inspección de muelles y Dirección de Sanidad marítima. . .	id.	232,116'03	170,000'00	15,000'00	Es el saldo aproximado de la liquidación.
			SUMA. . .	66,193'48	
OBRAS NUEVAS QUE SE HAN DE EMPRENDER					
Distribución provisional del muelle Nuevo	Por administración	24,375'08	—	24,000'00	En espera de ocasión propicia para empezar las obras.
Reparación de un trozo de la alineación recta del antiguo dique del Este. .	id.	24,883'79	—	24,500'00	
Utilado mecánico para los muelles de España, de Atarazanas y de Barcelona.—Aprovechamiento en el muelle de España de la antigua instalación de grúas hidráulicas.	id.	659,835'48	—	100,000'00	
Transporte y colocación definitiva en obra de las dos calderas para la Sección 3.ª del Dique flotante y deponente	id.	11,800'00	—	11,800'00	
			SUMA. . .	160,300'00	
Distribución provisional del muelle Nuevo	Por contrata	236,444'51	—	106,000'00	Pendiente de subasta.
Obras complementarias para la distribución del muelle de Barcelona (3 tinglados y pavimentos de las calles inmediatas en el lado Nordeste). . . .	id.	1.304,948'01	—	1.000,000'00	Pendiente de aprobación de los documentos para ir a la subasta.
Estación Marítima para los vapores correos de las Baleares.	id.	320,786'63	—	270,000'00	Pendiente de aprobación.
Cobertizos para la zona central de la 2.ª alineación del muelle de España. .	id.	943,690'70	—	700,000'00	Se remitirá el proyecto en breve plazo.
Obras complementarias en el edificio de la Aduana.	id.	103,267'98	—	100,000'00	Aprobado mediante condiciones.
			SUMA. . .	2.176,000'00	
Utilado mecánico del muelle de España, de Atarazanas y de Barcelona.—Suministro, montaje e instalación definitiva de 25 grúas eléctricas para los mismos.	Por concurso	3.451,400'00	—	0'00	Pendiente de concurso.

RESUMEN

		Pesetas	Pesetas
Obras en curso de ejecución.	**Por administración.**	**2.222,000'00**	**2.288,193'48**
	Por contrata . . .	**66,193'48**	
Obras nuevas que se han de emprender.	**Por administración.**	**160,300'00**	**2.336,300'00**
	Por contrata . . .	**2,176,000'00**	
	Por concurso . . .	**0'00**	
	SUMA TOTAL.		**4.624,493'48**

Datos varios y planes generales relativos a las obras :-: :-:

Durante el plazo que se comprende en esta Memoria han sido varias las ocasiones en que, por esta Dirección, han tenido que redactarse estudios, relaciones, estados, etc., para ser remitidos a la Superioridad a petición de la misma; mencionaremos sólo los de más importancia.

1924 En 6 de agosto de 1924, y según órdenes telegráficas, se enviaron las relaciones detalladas con sus importes, parciales y totales, de las obras por administración y por contrata que se estaban ejecutando, y de las que siendo urgentes e indispensables no se habían podido comenzar por diversos motivos que se puntualizaron claramente.

Algún tiempo después, en 16 septiembre siguiente y también según orden de la Dirección General de Obras Públicas de 29 agosto anterior, se enviaron a dicho centro multitud de planos y datos relativos a este puerto, tales como: plano general del puerto y secciones transversales de los muros de muelle y de los diques rompeolas; relación de gastos e ingresos por diferentes conceptos desde el año 1910; movimiento anual de importación y exportación durante el mismo plazo; relación de las grúas existentes en el puerto, con su clase, potencia y situación en los distintos muelles; reseña de los tinglados con su emplazamiento y superficie; vías férreas; básculas; longitud y calado medio de los diversos muros de muelle para el atraque; relación de los diques y varaderos para el carenado de las embarcaciones; estado completo con el material flotante de que se dispone; subvenciones anuales recibidas del Estado; importe total de los gastos realizados hasta la fecha, y finalmente, reseña de las obras nuevas en ejecución y de las que habrían de emprenderse en plazo breve con sus importes, sistema de ejecución, etc.

Más adelante, en diciembre del propio año 1924, se ampliaron todos estos datos con otros relativos a los empréstitos emitidos con las características de los mismos; al tráfico principal del puerto; a su extensión superficial; a las concesiones más importantes que existen, etc.

1926 En 22 de enero del presente año y también por disposición telegráfica de la Dirección General del 20 anterior, se remitieron con toda urgencia a la misma, los siguientes estados, con todos los detalles para su mayor inteligencia: 1.° Plan de obras para completar la habilitación total del puerto; 2.° Relación de las obras incluídas en el plan económico anual, y 3.° Relación de los proyectos aprobados cuyas obras no se han podido empezar todavía.

Pocos días después y llamados por el Director General, según orden del Ministro de Fomento Excmo. Sr. Conde de Guadalhorce, se reunieron en Madrid los Ingenieros Directores de todos los puertos para conocer los

propósitos de dicho Ministro en el sentido de impulsar la terminación de los puertos con arreglo a un plan general meditado; creación de una Junta Central de Puertos, reorganizando al propio tiempo las Juntas y dándoles mayores facilidades para la ejecución de las obras. Expuesto el plan por el propio Sr. Ministro a todos los Ingenieros, se reunieron éstos en Asamblea bajo la Presidencia del Sr. Ingeniero Jefe de la Sección de Puertos, como delegado de la Superioridad, en los días 5 y 6 de febrero, y después de amplia discusión y con el fin de que dicha Sección pudiera recopilar todos los datos pertinentes al Plan trazado, se acordó que en el plazo máximo de ocho días se remitieran por los Ingenieros Directores a la referida Sección los estados comprensivos de los siguientes extremos:

1.° Importe total de la cantidad gastada desde la creación de la Junta.

2.° Importe de lo que falta por gastar de las obras en curso de ejecución, tanto por el sistema de administración como por contrata.

3.° Importe total de los proyectos aprobados que todavía no estén en ejecución.

4.° Importe total de las obras urgentes y necesarias sin proyecto aprobado y que deban ejecutarse en breve plazo.

5.° Importe de lo que está por pagar de los empréstitos emitidos.

6.° Importe total líquido de las subvenciones recibidas.

Y además, que en un plazo de tres meses, debían remitir también un avance del presupuesto de las obras a realizar, adquisición de elementos, etcétera, a fin de terminar el puerto en un período de diez años.

En su virtud, esta Dirección, después de recibir en 10 de febrero la orden circular de la Jefatura de la Sección de Puertos, sin pérdida de tiempo y con fecha 12 envió a dicha Sección los seis estados primeros que acompañamos a continuación, y en 16 de abril último, mucho antes de cumplir el plazo prescrito, pasó a manos de la propia Jefatura el estado de número 7 en el que se contiene el presupuesto aproximado pedido.

OBRAS PÚBLICAS — NÚM. 1

PUERTO DE BARCELONA

	PESETAS
Importe total de lo gastado en obras, personal, etc, por todos conceptos, desde el origen de la actuación de la Junta del Puerto en 1.° de abril de 1869 hasta el 31 de diciembre de 1925	179.437,602'12

Aproximadamente 180 millones de pesetas.

PUERTO DE BARCELONA

IMPORTE TOTAL DE LO QUE FALTA POR GASTAR EN LAS OBRAS EN CURSO DE EJECUCION, TANTO POR ADMINISTRACION, COMO CONTRATA O CONCURSO

DESIGNACION	Sistema de ejecución	Presupuesto — Pesetas	IMPORTE DE LAS OBRAS — Realizadas hasta 31 de diciembre de 1925 — Pesetas	IMPORTE DE LAS OBRAS — Que faltan por ejecutar — Pesetas	OBSERVACIONES
Reparación de las averías en la prolongación del dique del Este (2.ª parte—2.º grupo de obras del 1.er período).	Por administración	1.799,715'47	1.705,853'75	93,000'00	Se acabarán estas obras seguramente dentro del actual ejercicio.
Id. id. id. (3.ª parte—1.er grupo del 2.º período).	id.	1.997,506'38	1.870,319'01	127,000'00	Id. id. id.
Faro para el nuevo morro del dique del Este.	id.	49,809'81	31,370'89	18,000'00	Id. id. id.
Obras complementarias de defensa de la playa de la mar Vieja (2.ª etapa).	id.	21,609'22	13,450'50	8,000'00	Id. id. id.
Id. id. id. (3.ª etapa)	id.	24.983'54	9,992'10	14,500'00	Se terminarán en el siguiente ejercicio
Distribución de la zona marítima en el muelle de la Barceloneta. . . .	id.	638,510'88	610,238'57	28,000'00	Se terminarán seguramente en el siguiente ejercicio.
Id. id. id. en el muelle de Bosch y Alsina (antes de la Muralla). . . .	id.	717,819'60	699,338'26	18,000'00	Id. id. id.
Id. id. id. en el muelle de Atarazanas.	id.	215,493'40	136,507'15	78,500'00	Id. id. id.
Reforma y ampliación del muelle de San Beltrán.	id.	4.512,676'53	781,451'56	3.731,000'00	En plena actividad.
Edificios para la Inspección de muelles y Dirección de Sanidad Marítima.	Por contrata	232,116'03	98,190'02	106,000'00	Se acabarán en el actual ejercicio faltando sólo la liquidación.
Obras complementarias para la distribución de la zona de servicio del muelle de Barcelona (4 tinglados del lado Sudoeste).	id.	1.163,503'59	891,998'45	51,193'48	Es el saldo de la liquidación.
			SUMA. . .	4.273,193'48	

El importe total de lo que falta por gastar en las obras en curso de ejecución, tanto por administración como por contrata o concurso, desde 1.º de enero de 1926, es de 4.273,193'48 pesetas.

PUERTO DE BARCELONA

RELACION DE LOS PROYECTOS APROBADOS CUYAS OBRAS NO SE HAN EMPEZADO TODAVIA

DESIGNACION	Sistema de ejecución	Presupuesto — Pesetas	OBSERVACIONES
Obras complementarias para la distribución del muelle de España. . .	Por administración	1.188,739'21	Empezarán en breve pues falta sólo aprobar la cifra del presupuesto.
Obras complementarias para la distribución completa del muelle de Barcelona.—3 tinglados y pavimentos del lado N. E.	Por contrata	1.304,948'01	Falta aprobar los documentos para ir a la subasta.
Id. id. id.—Vías férreas y otros elementos.	id.	1.850,000'00	Id. id. id.
Distribución provisional del muelle Nuevo.	Por administración	24,375'08	Darán principio cuanto antes.
	Por contrata	236,444'51	Pendientes de que se pida la subasta.
Reparación de un trozo de la alineación recta del antiguo dique del Este. .	Por administración	24,883'79	Seguramente se llevarán a cabo durante la próxima primavera.
Utilado mecánico para los muelles de España, de Atarazanas y de Barcelona.—Aprovechamiento, en el muelle de España, de la antigua instalación de grúas hidráulicas.	id.	659,835'48	En espera de que terminen otras obras más urgentes e indispensables.
Utilado mecánico de los muelles de España, de Atarazanas y de Barcelona.—Adquisición de grúas eléctricas para los mismos.	Por concurso	3.451,000'00	Empezarán en época oportuna.
Renovación de las calderas de la 3.ª Sección del Dique flotante y deponente.	Por administración	50,000'00	En construcción.
	SUMA. . .	8.790,226'08	

PUERTO DE BARCELONA

RELACIÓN E IMPORTE TOTAL DE LAS OBRAS URGENTES Y NECESARIAS, SIN PROYECTO APROBADO, PARA EJECUTAR EN BREVE PLAZO

DESIGNACIÓN	Sistema de ejecución	Presupuesto verdadero o aproximado — Pesetas	OBSERVACIONES
Estación marítima para los vapores correos de las Baleares.	Por contrata	320,786'63	Redactado el proyecto pasará a la Junta para su remisión a la Superioridad.
Cobertizos para la zona central de la 2.ª alineación del muelle de España.	id.	515,000'00	Se está redactando el proyecto.
Adquisición e instalación de 13 grúas eléctricas de diversa potencia: 3 de 50, 20 y 10 toneladas respectivamente y 10 de 3 toneladas, para diversos muelles.	Por concurso	1.850,000'00	Se preparan los documentos para proponer el concurso.
Muelle adosado al rompeolas de Levante y a su espigón, incluso pavimentos y desagües	Por contrata	8.500,000'00	Se redacta el proyecto.
Variación de la fuerza para la maniobra del Dique flotante y deponente. .	Por concurso	500,000'00	En estudio.
Obras varias complementarias para la distribución del muelle de Barcelona.	Por contrata	1.800,000'00	Se formularán en breve plazo los documentos.
Id. id. id. para la distribución del muelle de San Beltrán.	id.	2.000,000'00	Id. id. id.
	SUMA. . .	15.685,786'63	

OBRAS PÚBLICAS NÚM. 5

PUERTO DE BARCELONA

IMPORTE TOTAL DE LO QUE QUEDA POR PAGAR DE LOS EMPRÉSTITOS EMITIDOS EN 1.º DE ENERO DE 1926

1.er empréstito.	8.300,000'00	Ptas.
2.º id.	20.000,000'00	id.
SUMA.	28.300,000'00	id.
Abonadas por amortización de 2,600 obligaciones hasta 31 de diciembre de 1925.	1.300,000'00	id.

Queda por abonar 27.000,000'00 (veintisiete millones de pesetas).

OBRAS PÚBLICAS

Núm. 6

PUERTO DE BARCELONA

IMPORTE TOTAL LÍQUIDO DE LAS SUBVENCIONES, TANTO ORDINARIAS, COMO EXTRAORDINARIAS, RECIBIDAS POR LA JUNTA DEL PUERTO DEL ESTADO HASTA 31 DE DICIEMBRE DE 1925

Años	Cantidad líquida — PESETAS
1909.	148,200'00
1910.	148,200'00
1911.	148,200'00
1912.	147,700'00
1913.	148,200'00
1914.	148,200'00
1915.	148,200'00
1916.	148,200'00
1917.	148,200'00
1918.	148,200'00
1919.	148,200'00
1920.	333,450'00
1921.	395,200'00
1922.	3.408,600'00
1923.	2.766,400'00
1924.	2.420,600'00
1925.	2.297,100'00
SUMA.	13.251,056'00

PUERTO DE BARCELONA

PRESUPUESTO APROXIMADO DE LAS OBRAS A REALIZAR, ADQUISICIÓN DE ELEMENTOS, ETC. PARA TERMINAR EL PUERTO EN UN PLAZO DE 10 AÑOS

DESIGNACIÓN DE LAS OBRAS	Sistema de ejecución	Importe aproximado — Pesetas	OBSERVACIONES
Dique seco de carena, para buques de 240 metros de eslora.	Por contrata o concurso	10.000,000'00	En estudio, según anteproyecto presentado en el plan de noviembre de 1918.
Ampliación de la dársena y careneros para el servicio del Dique flotante y deponente	Por administración	5.500,000'00	Id. id. id.
Ampliación y reforma de la instalación del Varadero público para pequeñas reparaciones.	id.	250,000'00	Id. id. id.
Adquisición de una draga de succión, completa.	Por concurso	900,000'00	Id. id. id.
Obras complementarias para el equipo de los muelles de Poniente, del Contradique, de Costa y de su prolongación	Por contrata	3.400,000'00	Id. id. id.
Obras complementarias para el equipo de los muelles del lado de Levante. .	id.	2.900,000'00	Id. id. id.
Rompeolas de Poniente (si se considera necesario para crear la dársena de entrada al futuro Puerto franco)	id.	7.000,000'00	
Obras varias no previstas y que deberán ejecutarse	id.	2.000,000'00	
	SUMA. . .	31.950,000'00	

Finalmente, con fecha 30 de abril último, se dictó el Real Decreto-Ley, que se publicó en la Gaceta del día 1.° de mayo siguiente, creando la referida Junta Central de Puertos y marcando las facultades de los diversos organismos actuales para aprobar los créditos sucesivos para la ejecución de las obras, según su presupuesto.

Obras principales en estudio

Además de las obras que se han reseñado en los estados anteriores, tanto las que están en curso de ejecución como las que tienen proyecto aprobado o están pendientes 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 actualmente nuestra atención, son las siguientes: Muelle adosado al rompeolas de Levante; Ampliación de la dársena y careneros para el servicio del Dique flotante y deponente; Variación de la fuerza para la maniobra del propio Dique; Dique seco de carena para buques de 240 metros de eslora; etc., cuyas obras iremos sometiendo a la sanción Superior a la par que se vayan llevando a cabo las que tienen proyecto aprobado.

Movimiento comercial del Puerto

Siguiendo el mismo criterio adoptado en las Memorias anteriores, a continuación se incluyen varios estados, según las notas facilitadas por la Administración de la Aduana y la Dirección de Sanidad Marítima, para dar a conocer el movimiento de importación y exportación habido en este puerto y número de buques entrados en el mismo durante los dos años naturales 1924 y 1925.

En dichos estados y para cada uno de estos ejercicios, se han consignado 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 en este puerto arbitrio alguno, y por último, se anotan también los resúmenes del tráfico y del número de buques.

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 vigentes establecidas por R. D. de 15 de mayo de 1923, para el impuesto de transporte, del cual se cobra el 50 por ciento, reformado por Real orden de 1.° de junio siguiente.

Como complemento de todos estos datos referentes al puerto durante los dos años últimos, se incluyen también, al final, otros dos estados comparativos: 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 compensar en parte aquella reducción, para poder llevar adelante las obras pendientes de ejecución y las inherentes a la conservación del puerto.

AÑO 1924

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 1924 — 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	197	29	105	331	339,323	58.468,160	19.935,685	68.745,059	147.148,904	35,080'83	35,871'37	141,490'01	212,442'21
Febrero	235	6	116	357	391,903	66.939,495	43.292,646	75.305,749	185.537,890	40,206'26	86,585'31	150,629'50	277,421'07
Marzo	246	9	92	347	392,586	88.259,975	32.436,322	91.982,810	212.679,107	52,915'08	64,872'62	183,965'60	301,753'30
Abril	242	10	96	348	375,991	76.058,195	27.058,369	66.257,781	169.374,345	45,627'91	54,116'78	132,515'57	232,260'26
Mayo	264	20	131	415	379,879	109.126,654	23.072,629	105.495,862	237.695,145	65,480'94	46,145'23	210,791'70	322,417'87
Junio	282	13	134	429	469,270	86.092,554	18.027,314	64.504,088	168.623,956	51,658'32	36,054'60	129,008'19	216,721'11
Julio	289	17	138	444	395,822	98.553,497	35.433,434	61.021,994	195.008,925	59,123'10	70,868'56	122,044'93	252,036'59
Agosto	277	8	108	393	395,745	73.332,950	29.554,949	83.811,859	186.699,758	43,983'08	59,109'88	167,623'74	270,716'70
Septiembre	241	10	135	386	363,583	64.749,749	24.889,452	78.857,922	168.497,123	38,846'61	49,718'90	157,715'81	246,281'32
Octubre	230	13	117	360	363,658	73.099,296	36.323,964	64.963,508	174.386,768	43,840'16	72,647'90	129,927'01	246,415'07
Noviembre	247	6	113	366	363,308	83.572,080	32.772,102	53.487,928	169.832,110	50,025'09	49,539'88	123,040'17	222,605'14
Diciembre	214	24	115	353	343,218	67.593,255	27.579,013	73.598,273	168.770,541	40,637'44	55,158'02	147,196'56	242,992'02
SUMAS	2,964	165	1,400	4,529	4.574,286	945.845,860	350.375,879	888.032,833	2,184.254,572	567,424'82	680,689'05	1.795,948'79	3.044,062'66
		1,565					1,238.408,712				2.476,637'84		

AÑO 1924

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	74	152	164,869	20	85	174,454	331	339,323
Febrero	73	168	233,156	8	108	158,747	357	391,903
Marzo	75	160	204,023	12	100	188,563	347	392,586
Abril	83	159	213,061	12	94	162,930	348	375,991
Mayo	100	184	189,268	27	104	190,611	415	379,879
Junio	109	185	286,645	29	106	182,525	429	469,270
Julio	138	168	225,937	38	100	169,885	444	395,822
Agosto	122	163	268,594	24	84	127,151	393	395,745
Septiembre	88	163	183,666	24	111	179,917	386	363,583
Octubre	66	177	172,078	14	103	191,580	360	363,658
Noviembre	85	168	196,402	7	106	166,906	366	363,308
Diciembre	58	180	154,919	9	106	188,299	353	343,218

RESUMEN

Con bandera	Número de buques	Número de toneladas
Española	3,123	2.492,618
Extranjera	1,406	2.081,668
TOTALES	4,529	4.574,286

IMPUESTO

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

AÑO 1924

MESES	PESETAS
Enero	6,245'25
Febrero	10,506'50
Marzo	5,628'75
Abril	5,209'75
Mayo	4,133'25
Junio	6,258'25
Julio	7,389'75
Agosto	7,418'75
Septiembre	10,843'25
Octubre	12,874'00
Noviembre	11,015'75
Diciembre	7,753'75
TOTAL	95,287'00

NÚMERO DE PASAJEROS ENTRADOS EN EL PUERTO DURANTE EL AÑO 1924

Para el Puerto	De tránsito	TOTAL
89,458	58,241	147,699

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 1925 — 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	260	23	110	393	377,108	78.233,914	25.124,215	70.865,462	174.223,591	46,942'98	50,248'42	141,732'94	238,924'34
Febrero	232	26	98	356	329,213	90.604,829	17.017,545	80.352,669	187.975,043	54,362'59	34,035'09	160,704'34	249,102'02
Marzo	231	21	116	368	370,706	72.409,082	23.301,954	66.937,120	162.648,156	43,451'56	46,603'96	133,900'61	223,956'13
Abril	262	16	127	405	383,155	89.758,306	34.217,112	51.854,525	175,829,943	53,863'34	68,434'23	103,709'04	226,006'61
Mayo	238	61	135	434	369,703	74,619,814	14.564,281	49.742,057	138.926,152	44,832'37	29,128'56	99,484'08	173,445'01
Junio	301	21	115	437	371,178	101.085,181	40.731,787	82,476,854	224.293,822	60,699'60	81,463'55	164,953'73	307,116'88
Julio	297	19	130	446	368,574	82.322,849	55.203,887	59,447,392	196.974,128	49,420'05	110,407'76	118,854'59	278,682'40
Agosto	288	16	139	443	372,880	96.592,993	25.433,450	78,531,226	200.557,669	57,955'65	50,866'88	157,061'50	265,884'03
Septiembre	241	28	118	387	352,914	73.048,856	49.608,714	84,188,656	206.846,226	43,830'02	99,218'73	168,377'33	311,426'08
Octubre	265	32	102	399	379,261	89,429,326	48.004,642	62.501,642	199.935,610	53,658'95	96,009'28	125,003'26	274,671'49
Noviembre	224	32	125	381	366,804	68,146,013	25.178,400	78,581,172	171.905,585	40,899'19	50,356'81	157,122'37	248,368'37
Diciembre	261	31	124	416	399,978	68,444,218	31.062,664	76,145,662	175.652,544	41,054'21	62,125'34	152,291'33	255,470'88
SUMAS	3,100	326	1,439	4,865	4.441,474	984.695,381	389.448,651	841.624,437	2,215.768,469	590,960'51	778,898'61	1.683,195'12	3.053,054'24
		1,765					1,231.073,088				2.462,093'73		

AÑO 1925

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	79	199	188,811	12	103	188,297	393	377,108
Febrero	77	176	153,125	9	94	176,088	356	329,213
Marzo.	67	179	185,482	14	108	185,224	368	370,706
Abril	107	168	197,009	21	109	186,146	405	383,151
Mayo	67	228	192,843	29	110	176,860	434	369,703
Junio	112	206	201,047	27	92	170,131	437	371,178
Julio	114	198	213,257	39	95	155,317	446	368,574
Agosto.	107	192	202,094	37	107	170,786	443	372,880
Septiembre	86	177	192,048	33	91	160,866	387	352,914
Octubre	101	186	202,931	19	93	176,330	399	379,261
Noviembre	80	167	176,972	19	115	189,832	381	366,804
Diciembre.	92	191	205,169	19	114	194,809	416	399,978

RESUMEN

Con bandera	Número de buques	Número de toneladas
Española.	3,356	2,310,788
Extranjera	1,509	2.130,686
TOTALES. . .	4,865	4.441,474

IMPUESTO

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

AÑO 1925

MESES	PESETAS
Enero	7,012'25
Febrero	5,601'00
Marzo	8,659'25
Abril	6,862'00
Mayo	4,510'75
Junio	6,661'00
Julio	3,547'00
Agosto	4,573'25
Septiembre	9,265'50
Octubre	10,706'25
Noviembre	12,170'25
Diciembre	6,824'00
TOTAL	86,392'50

NÚMERO DE PASAJEROS ENTRADOS EN EL PUERTO DURANTE EL AÑO 1925

Para el Puerto	De tránsito	TOTAL
91,347	41,507	132,854

RESUMEN DEL MOVIMIENTO DE IMPORTACIÓN

AÑOS	Navegación de cabotaje — Toneladas	Navegación de altura — Toneladas	TOTAL — Toneladas
1924	912,720	1.218,496	2.131,216
1925	943,445	1.267,173	2.210,618

RESUMEN DEL MOVIMIENTO DE EXPORTACIÓN

AÑOS	Navegación de cabotaje — Toneladas	Navegación de altura — Toneledas	TOTAL — Toneladas
1924	346,502	133,130	479,632
1925	268,142	139,224	407,366

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

AÑOS	PROCEDENCIA		Número — Total	Tonelaje
	De cabotaje — Número	Del extranjero — Número		
1924	2,904	1,565	4,529	4.574,286
1925	3,100	1,765	4,865	4.441,474

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
1924	912,720	1.218,496	2.131,216
1925	943,445	1.267,173	2.210,618

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
1924	346,502	133,130	479,632
1925	268,142	139,224	407,366

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	805,132'08	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	337,873'00	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	2.766,400	—	8.500,186'03	286,316'91	1.720,409'28	2.095,056'32	805,013'34	1.251,400'87	6.158,196'72
1924	2.131,216	479,632	2.610,848	3,099	1,430	4,529	4.574,286	147,699	3.044,062'66	95,287'00	2.504,694'27	2.420,600	—	8.212,342'93	285,651'10	1.787,045'98	2.156,793'30	862,483'75	1.699,790'71	6.791,765'84
1925	2.210,618	407,366	2.617,984	3,356	1,509	4,865	4.441,474	169,043	3.053,054'24	86,392'50	2.696,222'07	(6) 2.297,100	—	8.132,768'81	284,804'38	(7) 3.011,936'57	2.422,232'50	837,985'32	1.175,626'24	7.732,585'01

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

(2) Por un error al hacerse el envio 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 la 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 del 1'20 %.

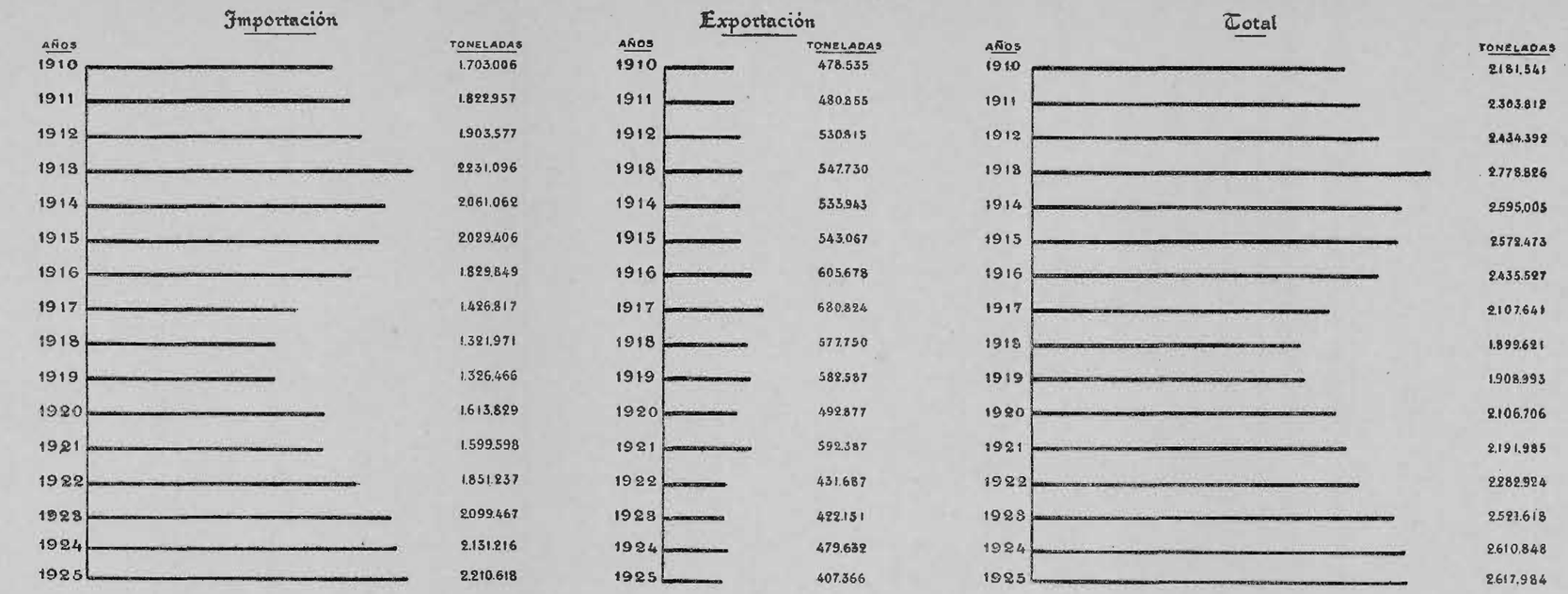
(5) Comprende la subvención extraordinaria de 2.000,000 pesetas y parte de las otras dos de 2.200,000 y 200,000 con los descuentos correspondientes del 1'20 %.

(6) Comprende la subvención de 2.200,000 pesetas y parte de la de 200,000, que luego se ha reducido a 50,000 pesetas, con los debidos descuentos.

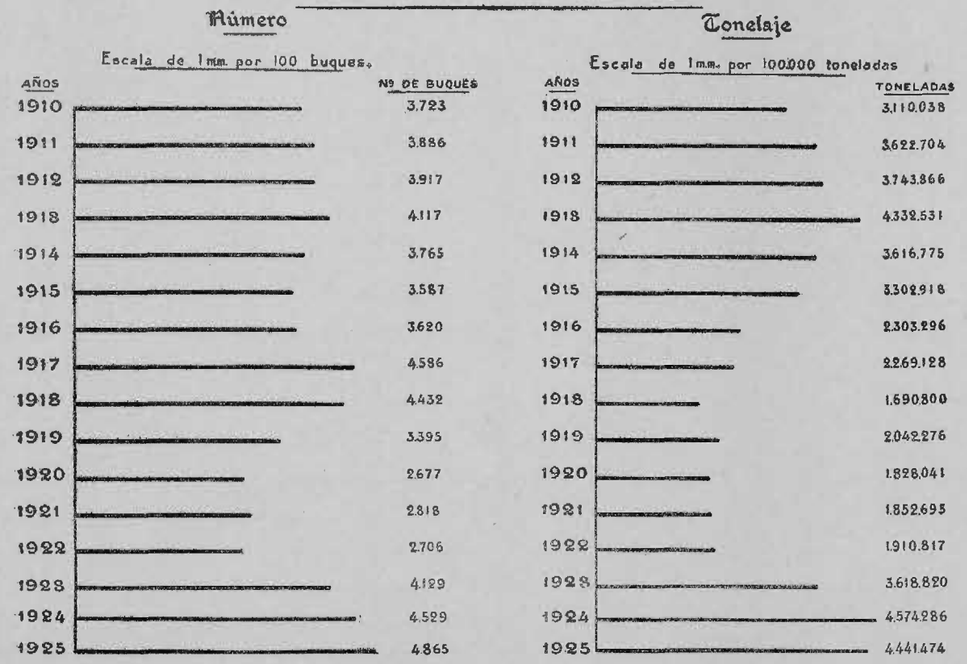
(7) En esta partida se ha incluído la cantidad pagada por amortización de las obligaciones que han entregado, correspondientes al primer sorteo de 2,600.

TRÁFICO MERCANTIL

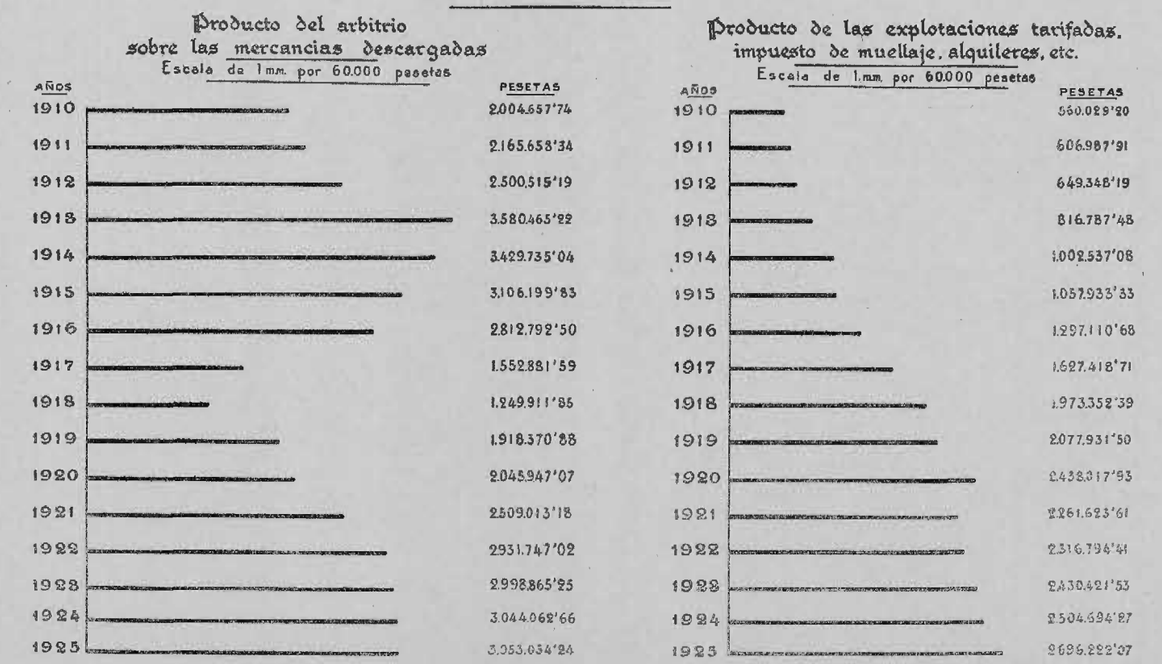
Escala de 1 mm. por 40.000 toneladas



MOVIMIENTO DE BUQUES



RECAUDACIÓN



Conclusión

Al dar fin a esta Memoria acerca del estado y progreso de las obras y la marcha de los servicios comerciales en este puerto durante el período de 1.° de abril de 1924 a 30 del pasado junio, réstanos sólo manifestar que creemos haber cumplido nuestro deber reglamentario aportando los datos y notas más interesantes para el debido conocimiento de la Superioridad y de cuantas entidades y personas se preocupan por el desarrollo y engrandecimiento de nuestro centro marítimo.

Barcelona, 31 de julio de 1926.

El Ingeniero Director,

José Ayxelá

Presentada en sesión de 11 de Agosto de 1926, la Junta acordó imprimirla.

GESTIÓN DE LA JUNTA DEL PUERTO DE BARCELONA
DESDE 1.° DE ABRIL DE 1924 A 30 DE JUNIO DE 1926

GESTION DE LA JUNTA DEL PUERTO DE BARCELONA DESDE 1.° DE ABRIL DE 1924 A 30 DE JUNIO DE 1926

A manera de complemento de la precedente Memoria técnica, consigna a continuación esta Junta, en la breve forma acostumbrada, los principales asuntos objeto de su especial labor durante el período que abraza el "Ejercicio trimestral de 1924" y los económicos comprendidos desde 1.° de julio de dicho año a 30 de junio de 1926.

MOVIMIENTO EN LA JUNTA

La Cámara de Comercio y Navegación, para llenar una vacante reglamentaria de su representación en esta Junta, nombró, con fecha 3 de abril de 1924, al señor D. Enrique Freixas.

En 28 del propio mes y año terminaron su mandato representando al Consejo Provincial de Fomento los señores Vocales D. Augusto de Rull y don Ricardo Ramos.

Con fecha 8 del mencionado mes de abril el Excelentísimo Ayuntamiento de nuestra ciudad confió su representación en esta Junta al Ilustre señor Concejal D. Miguel Madorell Rius, que cesó al poco tiempo por renuncia de dicho cargo edilicio.

En sesión de 25 de junio de 1924 fué reelegido por voto unánime Vicepresidente de esta Junta para el bienio que debía comenzar en 1.° de julio siguiente el Excelentísimo Señor D. Francisco de A. Bartrina.

Concedida a la Cámara Minera de la Provincia, por Real orden de 17 de julio de 1924, representación en esta Junta por precisa mediación de su Presidente, en calidad de tal entró a formar parte de la misma, en sesión

de 13 de agosto siguiente, como Vocal electivo el Excelentísimo Señor Conde de Fígols.

El Consejo Provincial de Fomento, para los dos puestos vacantes de su representación en esta Junta, nombró, en octubre de 1924, al señor D. Antonio Massó y Casañas, manifestando, que tan pronto fuese evacuada una consulta que dicha Corporación había formulado ante la Superioridad, comunicaría el nombre de su otro señor representante. En consecuencia el señor Massó se posesionó del cargo en sesión de 26 de noviembre siguiente.

Por acuerdo de la Cámara de Comercio y Navegación, de 19 de diciembre del propio año, fué confirmada una de las representaciones de la misma en esta Junta a favor del señor D. Amadeo Maristany, que había venido a substituir en ella al señor D. Pedro Abella, fallecido.

El Excelentísimo Ayuntamiento de nuestra ciudad designó, posteriormente, para ser representado en el seno de esta Junta al señor Concejal don Francisco Alegret, quien tomó posesión del cargo en 26 de marzo de 1925, cesando en 22 de diciembre siguiente.

Por renuncia de D. Domingo Sert y Badía del de Vocal de esta Junta en delegación del Fomento del Trabajo Nacional, nombró dicha entidad para substituirle al señor D. Federico Bernades, ratificando, luego, su nombramiento con fecha 23 de junio siguiente.

Terminado el cuatrienio reglamentario de su mandato en esta Junta el día 11 de mayo de 1925, cesaron en el cargo de Vocales de la misma representando a la Cámara de Industria los Excelentísimos Señores D. Luis Ferrer-Vidal y D. Juan Puig Marcó.

Para llenar la vacante producida en 22 de diciembre del mismo año, el Excelentísimo Ayuntamiento de nuestra ciudad nombró en 30 de enero siguiente para representarle en esta Junta al Ilustre señor Concejal D. Pedro Oromí, quien se posesionó en 24 de febrero.

La Cámara Agrícola Provincial reeligió por su representante en esta Junta, por acuerdo de 21 de marzo del propio año, al Excelentísimo señor don Francisco de A. Bartrina.

Habiendo cesado en 30 del mismo mes el Excelentísimo señor don Juan Garriga y Massó por haber terminado el tiempo reglamentario de su delegación como Vocal representante de la Sociedad Económica Barcelonesa de Amigos del País, fué designado por la misma en su substitución el señor don Santiago de Riba y de España, posesionándose en abril siguiente.

Las vacantes de los señores Vocales representantes del Consejo Provincial de Fomento y Cámara de Industria que existían en esta Junta fueron provistas en el propio mes; siendo nombrado por la primera de dichas corporaciones el señor D. Augusto de Rull y Artós y por la segunda los Excelentísimos señores D. Luis Ferrer-Vidal y D. Juan Puig Marcó.

Habiendo renunciado el Excelentísimo señor D. Ernesto Anastasio, por sus muchas ocupaciones, el cargo de Vocal representante en esta Junta de

la Asociación de Navieros del Mediterráneo, fué nombrado por la misma para substituirle el señor D. Angel Bono, posesionándose en 23 de junio último.

En dicha sesión fué reelegido por unanimidad Vicepresidente de esta Junta para el próximo bienio que debía comenzar en 1.° de julio siguiente el Excelentísimo Señor D. Francisco de A. Bartrina.

Al finalizar el presente ejercicio queda constituída la Junta en la siguiente forma:

PRESIDENTE NATO

Excelentísimo Señor Gobernador Civil de la Provincia.

VICEPRESIDENTE

Excelentísimo Señor D. Francisco de A. Bartrina.

VOCALES NATOS

Ilmo. Sr. Comandante de Marina de la Provincia.
Iltre. Sr. Administrador de Aduanas.
Iltre. Sr. Director de Sanidad Marítima.
Excmo. Sr. Ingeniero Director de las Obras.

VOCALES ELECTIVOS

Iltre. Sr. D. Antonio Robert, por la Excma. Diputación Provincial.
Iltre. Sr. D. Pedro Oromí, por el Excmo. Ayuntamiento.
Iltre. Sr. D. Emilio Arnau, por la Cámara de Comercio y Navegación.
Iltre. Sr. D. Amadeo Maristany, por la Cámara de Comercio y Navegación.
Iltre. Sr. D. Enrique Freixas, por la Cámara de Comercio y Navegación.
Excmo. Sr. D. Luis Ferrer-Vidal, por la Cámara de Industria.
Excmo. Sr. D. Juan Puig Marcó, por la Cámara de Industria.
Iltre. Sr. D. Federico Bernades, por el Fomento del Trabajo Nacional.
Iltre. Sr. D. Antonio Massó, por el Consejo Provincial de Fomento.
Iltre. Sr. D. Augusto de Rull, por el Consejo Provincial de Fomento.
Excmo. Sr. D. Carlos de Fortuny, por el Instituto Agrícola Catalán de San Isidro.

Iltre. Sr. D. Santiago de Riba y de España, por la Sociedad Económica Barcelonesa de Amigos del País.

Excmo. Sr. D. Rafael Roig y Torres, por la Asociación de Navieros y Consignatarios.

Iltre. Sr. D. Juan Ferrer y Puig, por la Liga Marítima Española.

Excmo. Sr. D. Francisco de A. Bartrina, por la Cámara Agrícola Provincial.

Iltre. Sr. D. José Morey F. Labandera, por la Asociación de Capitanes y Pilotos de la Marina Mercante.

Iltre. Sr. D. Angel Bono, por la Asociación de Navieros del Mediterráneo.

Excmo. Sr. Conde de Fígols, por la Cámara Minera de la Provincia.

Representante de la Junta en el Consorcio del Puerto Franco:
Excmo. Sr. D. Rafael Roig y Torres.

SUBVENCIÓN DEL ESTADO

Conservada durante el período a que la presente Memoria se contrae la subvención extraordinaria a esta Junta concedida en 1922, por Real orden de 19 de septiembre de 1925 fué reducida a pesetas 50,000, la ordinaria de pesetas 150,000 que desde dicho año venía señalándose.

Merced a la persistencia de aquella ha podido atenderse a la obligada amortización del primer Empréstito emitido por esta dicha Junta, conforme a seguida se detalla.

EMPRÉSTITOS

A razonada propuesta del señor Vicepresidente de la Junta en sesión de 8 de octubre de 1924, se acordó por voto unánime acudir a la Superioridad pidiendo autorización para comenzar en 2 de enero siguiente la amortización del empréstito emitido en 1900 en cantidad de 8.300,000 pesetas.

Por Real orden de 4 del siguiente mes de noviembre, fué autorizada la Junta para verificar dicha amortización, aprobándose, además, el oportuno Presupuesto Adicional Administrativo al Plan Económico vigente por su importe de 1.300,000 pesetas.

En consecuencia, en 2 de enero de 1925 quedaron amortizadas 2,600 Obligaciones del citado Empréstito por 8.300,000 pesetas, primero de los dos que tiene en circulación la Junta.

Consignada en el Plan-Económico aprobado para el siguiente ejercicio de 1925-1926 la cifra necesaria para la amortización de 3,800 de las indicadas Obligaciones, lo quedaron en 2 de enero del presente año.

Dicha amortización ha de terminar en 1930.

AMPLIACIÓN Y REFORMA DEL MUELLE DE SAN BELTRÁN

Conforme tenía pedido esta Junta en fundamentada exposición, por Real orden de 5 de junio de 1924 fué autorizada para ejecutar por el sistema de administración directa tan importantes obras presupuestadas en 4.512,666'53 pesetas; a las cuales se dió principio seguidamente por la Dirección facultativa gracias a los elementos y personal adiestrado de que dispone.

DISTRIBUCIÓN DEL MUELLE DE ESPAÑA

No habiendo dado resultado las dos subastas celebradas para contratar las Obras complementarias de distribución de las zonas de servicio del indicado muelle, por Real orden de 4 de noviembre de 1925 se declararon aquellas desiertas invitándose a esta Junta a realizarlas por el sistema de administración, dentro de los precios y condiciones que rigieron en las mismas.

Formulado por la Dirección facultativa, por acuerdo de esta Junta, el oportuno Presupuesto para llevar a cabo las mentadas obras por dicho sistema, de importe pesetas 1.188,739'21, elevóse a la aprobación de la Superioridad; la que otorgada por Real orden de 26 de febrero de 1926, permitió empezar dichas obras en 2 de marzo siguiente, dándose así satisfacción, en esta parte, al comercio y tráfico marítimo que tanto ansía ver utilado el citado muelle.

Al objeto de completar dicho utilado formuló la Dirección facultativa de las obras, con arreglo a los constantes propósitos de esta Junta, un proyecto y presupuesto para dotar a la parte central del propio muelle de un grandioso cobertizo de 225 metros de longitud por 64'40 metros de anchura, con lo que quedará cubierta, en excelentes condiciones, una nueva superficie de 14,490 metros cuadrados.

Aprobado con complacencia por esta Junta dicho proyecto y presupuesto, ascendente por contrata a pesetas 943,690'70, en sesión de 24 del propio mes de marzo, fué elevado a la sanción de la Superioridad.

NUEVOS TINGLADOS DEL MUELLE DE BARCELONA

Recibidas definitivamente las obras de los cuatro primeros construídos en 11 de noviembre de 1925, se encargó a una Ponencia del seno de esta Junta, en unión con el señor Administrador de Aduanas, el estudio correspondiente acerca la manera de distribuír los espacios interiores de los mismos para la mejor realización del tráfico de extranjería a que están destinados; asignándose en consecuencia los tinglados de números uno y dos en totalidad al Colegio Oficial de Agentes y Comisionistas de Aduanas para el servicio que sus miembros tienen encomendado, con una pequeña parte también del tinglado número tres; en el que se destinaron, además, 144 metros cuadrados para los comerciantes que directamente cuidan del despacho de las mercancías extranjeras que reciben; dedicando el resto del mismo y la totalidad del cuarto a las citadas mercancías que no puedan ser inmediatamente despachadas por la Aduna o constituyan grandes partidas.

La citada distribución empezó a regir en 1.° de enero de 1926.

En sesión de 10 de febrero siguiente aprobó la Junta para elevarlos a la sanción de la Superioridad los documentos para sacar a subasta las obras de tres nuevos tinglados iguales a los citados y los pavimentos de las calles inmediatas en el propio muelle de Barcelona, por un presupuesto de pesetas 1.304,948'01.

NUEVO EDIFICIO PARA COMANDANCIA DE MARINA

Mediante la firma de la correspondiente acta fué entregada por la Junta el día 27 de octubre de 1924 a la Comisión respectora nombrada por el Ministerio de Marina el nuevo edificio construído a expensas de esta Corporación con destino a Oficinas dependientes de la indicada Comandancia.

PABELLONES PARA SANIDAD E INSPECCIÓN DE ADUANAS EN EL MUELLE DE BARCELONA

Construídos a expensas de esta Junta a fin de que se prestaran dichos importantes servicios con la holgura y decoro que a los mismos corresponde en un puerto de la importancia del nuestro, fueron ambos edificios entregados oficialmente para su utilización, en 7 de junio último, a los señores Director de Sanidad Exterior y Administrador de Aduanas en representación de sus respectivos ramos.

EDIFICIO-EMBARCADERO DE VIAJEROS PARA LAS LÍNEAS DE VAPORES A LAS BALEARES

Por acuerdo de 28 de enero de 1925 encomendó esta Junta a la Dirección facultativa de las obras el estudio y proyecto del mencionado edificio-embarcadero, con el más decidido propósito de que pudiera ser en breve una realidad, mejorando, además, la urbanización general de la Puerta de la Paz.

Dicho acuerdo, que mereció generales elogios de los más valiosos elementos de esta ciudad y de las Baleares, quedó concretado en el correspondiente proyecto formulado por la indicada Dirección facultativa de las obras, que fué aprobado por esta Junta en sesión de 10 de marzo de 1926, elevándose seguidamente a la sanción de la Superioridad, mediante un presupuesto de pesetas 320,786'63.

MODIFICACIÓN DE UNA TARIFA

Propuesta por la Junta a la Superioridad, razonándola, una rebaja del 25 % en la Tarifa por ocupación de espacio en los muelles respecto de las mercancías que forzosamente hayan de ser depositadas, por carencia de sitio mejor, en la prolongación del muelle de Costa y en el del Contradique del Oeste, soportando con ello crecidos gastos por la lejanía de entrambos muelles de las vías centrales del puerto, fué resuelta favorablemente por la Superioridad la mencionada propuesta con fecha 11 de diciembre de 1924, mereciendo tal reducción la gratitud de la Cámara de Comercio y Navegación y de todos los elementos dedicados al tráfico marítimo mercantil.

ARRIENDO PROVISIONAL DEL TINGLADO NÚMERO UNO DEL MUELLE DE BOSCH Y ALSINA AL CONSORCIO DEL DEPÓSITO FRANCO

Solicitado en mayo de 1924 dicho arriendo, inteligenciado, al efecto, el citado Consorcio con la Sociedad Anónima "Crédito y Docks de Barcelona" para que cesara la misma en el servicio de DEPÓSITO DE COMERCIO que en subrogación del Estado en el indicado tinglado tenía establecido, y se sustituyera en él por el de DEPÓSITO FRANCO, ampliando así el que se realiza, interinamente también, en los tinglados números cinco y seis y terrenos anejos en el muelle de Barcelona de nuestro puerto, resolvió la

Junta efectuar un detenido estudio de los diversos aspectos que tal petición ofrecía, asesorándose préviamente, mediante completa información solicitada de todas las entidades de carácter económico en ella representadas, acerca de las ventajas e inconvenientes de que desapareciera el mentado régimen de DEPÓSITO DE COMERCIO del recinto del puerto; de que se devolviera el repetido tinglado al tráfico marítimo-comercial general, o de que se substituyese el citado régimen por el de DEPÓSITO FRANCO.

Realizada dicha ámplia información, todas las Corporaciones que en la misma tomaron parte coincidieron en principio, aunque con diversas modalidades en los fundamentos o consideraciones respectivamente expuestas, en estimar conveniente, con carácter perentorio y provisional, la dedicación del memorado tinglado a ampliar el servicio de DEPÓSITO FRANCO en nuestro puerto; por lo que en sesión de 27 de agosto, se acordó oficiar al Consorcio concesionario del mismo puntualizándole las condiciones con arreglo a las cuales se avendría la Junta a arrendarle el tan repetido tinglado al mencionado fin, mediante, siempre, la prévia voluntaria rescisión del contrato de arriendo que tenía estipulado con la Sociedad Anónima "Crédito y Docks de Barcelona", y la debida autorización de la Superioridad.

Aceptadas íntegramente dichas condiciones por el Consorcio del Depósito Franco, con fecha 8 de noviembre, acompañando, además, condicional renuncia de "Crédito y Docks de Barcelona" al arriendo escriturado, la Junta, en sesión de 12 del propio mes, acordó someter todo el expediente a la resolución de la Superioridad; la cual, con fecha 4 de mayo de 1925, se sirvió resolverlo, dictándose la siguiente Real orden:

"Visto el acuerdo adoptado por la Junta de Obras del Puerto de Barcelona, de solicitar autorización para poder rescindir, en su día, el contrato escriturado con la Sociedad Anónima "Crédito y Docks de Barcelona" y suscribir luego el nuevo con el "Consorcio del Depósito Franco", para arriendo del tinglado número uno del muelle de Bosch y Alsina: Vista la minuta del contrato formulado por la Junta.—Visto el informe de la Jefatura de Obras Públicas de esta Provincia.—Resultando que por Real orden de 16 de abril de 1915 se autorizó a la Junta de Obras del Puerto de Barcelona para arrendar el tinglado número uno de la Muralla a la Sociedad "Crédito y Docks de Barcelona" con el fin de que se instalara en él el depósito de comercio autorizado por el Ministerio de Hacienda por Real orden de 11 de febrero de 1915 con arreglo a las bases que propuso la Junta y las adicionales indicadas por el Ingeniero Jefe en su informe y por Real orden de 20 de mayo del mismo año se aprobó la minuta de contrato entre la Junta de Obras y la Sociedad "Crédito y Docks".—Resultando que a consecuencia de petición formulada por el Consorcio del Depósito Franco del Puerto de Barcelona encaminada a que se le permitiera instalar en el tinglado número uno del muelle de

Bosch y Alsina una ampliación del servicio que tiene a su cargo, en sustitución del de Depósito de Comercio a que actualmente está dedicado, contando con la aquiescencia de la Sociedad Anónima "Crédito y Docks" arrendataria del tinglado; la Junta solicitó información de las Cámaras de Comercio y Navegación e Industria, Fomento del Trabajo Nacional, Consejo Provincial de Fomento y Sociedad Económica de Amigos del País, cuyas entidades están conformes en que, con carácter provisional, no haya inconveniente en autorizar la sustitución que se pretende si bien, desde luego, todas están conformes en que es preferible que los tinglados que se construyen en los muelles con fondos de la Junta, se destinen a sus fines propios que son los de ser utilizados por el comercio en general.—Resultando que las condiciones que la Junta propone en su minuta de contrato para el arriendo son las mismas vigentes para la Sociedad "Crédito y Docks", por un plazo de cinco años, con un cánon de arriendo de VEINTICINCO MIL pesetas anuales y además con la terminante prescripción de que bajo ningún concepto ni por motivo alguno, ni siquiera por disposición de la Autoridad Aduanera, pudiera privarse, ni tampoco entorpecerse o variarse el libre tráfico establecido en el muelle frontero al repetido tinglado número uno, ni el expedito servicio ferroviario instalado junto al mismo por la parte de tierra que une el puerto con la ciudad y la consiguiente rescisión del contrato, ipso facto en caso contrario.—Resultando que la Sociedad "Crédito y Docks" se halla conforme con la rescisión de su contrato, con la única condición de que se autorice la ampliación del régimen de Depósito Franco al tinglado número uno y de que de no lograrse dicha ampliación continuará vigente el actual contrato de arrendamiento de dicha Compañía en el uso actual del tinglado.—Considerando que hallándose conformes todas las entidades interesadas no hay inconveniente en acceder a lo solicitado con carácter puramente provisional.—Considerando que la minuta de contrato se ajusta a las condiciones previstas en el actual y que las modificaciones propuestas son aceptables incluso la de cánon anual que se ha fijado en vista de los resultados obtenidos durante el período de arriendo ya transcurrido.—S. M. el Rey (q. D. g.) de acuerdo con lo propuesto por esta Dirección General ha resuelto.—1.° Autorizar a la Junta de Obras del Puerto de Barcelona para rescindir el contrato de arriendo del tinglado número uno del muelle Bosch y Alsina a la Sociedad Anónima "Crédito y Docks de Barcelona" y suscribir luego el nuevo con el Consorcio del Depósito Franco y 2.° Aprobar la minuta del contrato que la Junta de Obras del Puerto de Barcelona autorizó por acuerdo de marzo último".

En 22 de julio siguiente se firmaron las correspondientes escrituras de rescisión con "Crédito y Docks" y de arriendo con el Consorcio del Depósito Franco, entendiéndose sus efectos a partir de 1.° del citado mes.

NUEVO ARBITRIO DE "ENTRADA EN PUERTO"

Por Real orden circular de 29 de agosto de 1924 se dispuso que la Junta manifestara que tarifa podría establecerse con carácter general para la creación del citado nuevo arbitrio en todos los puertos nacionales como medio de nutrir los ingresos de las Juntas de Obras y Comisiones Administrativas de los mismos, "evitándose desigualdades entre ellos y ventaja de algunos con perjuicio de los demás".

Después de maduro estudio y por voto unánime acordó la Junta contestar respetuosamente a la Superioridad en los siguientes términos:

"Ilmo. Sr.: Ha recibido esta Junta con fecha 29 del pasado mes de agosto, el traslado de la Real orden por la que se encomienda a todas las de Obras de Puerto el formular individualmente una propuesta encaminada a concretar una nueva tarifa denominada de "ENTRADA EN PUERTO" como otro de los arbitrios destinados a nutrir los ingresos de las Juntas de todos los nacionales; tarifa que, al tener carácter general, evite desigualdades entre ellos y ventaja de alguno en perjuicio de los demás".

"Cuando por esa Ilustre Superioridad se inició, a fines de 1920, la idea de crear el citado nuevo arbitrio con carácter general, tuvo esta Junta el honor de hacer presente las dificultades que, a su humilde entender, se ofrecerían para la implantación del mismo".

"Tal fué el modesto parecer de esta Junta entonces, cuando aún nuestra Marina mercante nacional disfrutaba de una relativa prosperidad".

"Y si entonces hubo esta Junta de exponer dicho parecer con la lealtad y respeto en ella tradicionales, ¿qué deberá decir hoy, ilustrísimo señor, en que la Marina mercante patria pasa por uno de sus períodos más críticos, sin vislumbrarse mejora alguna en el horizonte?"

"Por lo que a este puerto se refiere la crisis no puede ser más aguda. Las líneas de vapores nacionales que lo frecuentan, o reducen sus servicios o llevan casi vacías las bodegas; algunas van liquidando, y otras tienen años y años amarrados sus buques, existiendo hoy completamente inactivos en las distintas dársenas 23 de vapor y 19 veleros, en junto 42 embarcaciones, que, desmejorándose, solo pérdidas producen a sus armadores".

"Recargar con un nuevo arbitrio a nuestra Marina mercante, tan agobiada hoy, no parece del todo oportuno en estos momentos, y por ello es que esta Junta, con el mayor respeto, se atreve a significar a ese elevado Centro se digne apreciar, con su acostumbrada alteza de miras, si nuestra dicha Marina mercante podría soportar actualmente un gravámen más, que, por moderado que fuese, debiéndose hacer efectivo por la misma nave en todos los puertos a que tocara, afectaría por manera importantísima a las dedicadas al cabotaje nacional que viven de las diversas escalas que verifican".

"Si después de la dicho se estimase por V. S. I. admisible la creación del mencionado nuevo arbitrio, sería indudablemente muy útil establecer, ante todo, unas líneas generales a que se atemperaran las propuestas de las diversas Juntas de Obras, tales; si ha de graduarse sobre el tonelaje de registro o bruto; si ha de hacerse una diferenciación escalonada respecto de dicho tonelaje, y si han de quedar exceptuados de tal arbitrio los buques que comienzan y rinden viaje en puertos españoles a plan barrido, los pesqueros, los de recreo y los que solo conduzcan turistas a cada puerto; como parece natural".

"Al elevado criterio de V. S. I. tiene esta Junta el honor de someter respetuosamente cuanto antecede, por acuerdo unánime adoptado en sesión de ayer, deseosa, como siempre, de contribuir en la medida de sus escasas fuerzas y nunca decaídos entusiasmos, al fomento de nuestra Marina mercante, que es tarea principal que le incumbe al laborar por el desarrollo y mejora de este Puerto".

Dispuesto por la Superioridad, con fecha 18 de febrero de 1925, la remisión urgente del proyecto de la citada nueva Tarifa para someterla, una vez unidas las de todas las Juntas de Obras y Comisiones Administrativas de Puertos, al dictámen del Consejo de Obras Públicas, cumplió esta Corporación la orden recibida manifestando a la Superioridad lo siguiente, por acuerdo unánime de 26 de marzo:

"Dada cuenta de dicho oficio en sesión de 11 del actual, después de ratificarse esta Junta en las consideraciones que respetuosamente expuso en 26 de septiembre último a ese alto Centro Directivo, acordó por voto unánime confiar a una Ponencia de su seno nombrada el ámplio estudio que tan importante asunto requería para la fijación del criterio en que convenía basar la puntualización de la mencionada Tarifa y manera de aplicarla."

"Dicha Ponencia rindió oportunamente su dictámen concretando tal criterio, proponiendo la siguiente norma:

"Fijación como tipo de tonelaje el de registro;"

"Modicidad de la Tarifa para que resulte soportable;"

"Distinción entre los buques a motor y los de vela y diferencias según el tonelaje de los mismos;"

"Generalidad de la Tarifa respecto de la navegación de altura y en régimen de gran cabotaje;"

"Trato de favor para los buques que comiencen y rindan viaje en puertos españoles a plan barrido;"

"Forma y cuantía en la percepción del arbitrio respecto de los buques que hagan varias escalas en puertos nacionales y reducir a una mitad la tarifa para los dedicados al cabotaje nacional, y"

"Exención respecto de los buques propiedad del Estado".

"Aceptado dicho criterio por unanimidad en la sesión ayer celebrada

por esta Junta, y con arreglo al mismo formulada por el señor Ingeniero Director de las Obras, en virtud de la atribución que le confiere el artículo 69, apartado 17, el vigente Reglamento General para la organización y régimen de las Juntas de Puertos, la Tarifa para el nuevo arbitrio de ENTRADA EN PUERTO mereció la unánime aprobación de ésta dentro del ineludible deber en que se halla de concretarla."

"En consecuencia hónrase esta repetida Junta en acompañar la mencionada propuesta de Tarifa para el nuevo arbitrio de ENTRADA EN PUERTO con respetuoso ruego de que se digne ver V. S. I. en su puntualización el mejor deseo de acierto, y darla por cumplida respecto de la orden que se sirvió comunicarle con la citada data de 18 de febrero último."

IMPUESTO, SOBRE LOS BUQUES, PARA LA ENTRADA EN PUERTO

BUQUES CON O SIN TRÁFICO COMERCIAL

De vapor ó con motor	En navegación de altura y gran cabotaje cualquiera que sea su nacionalidad	0'04 ptas. tonelada reg.ª
	Los mismos buques, cuando empiecen viaje en puerto español, estando a plan barrido y lo terminen en puerto español quedando también a plan barrido.	0'02 " " "
	En régimen de cabotaje español.	0'01 " " "
De vela	Abonarán la mitad de las tarifas anteriores.	

NOTAS.—Los buques del Estado o de guerra españoles, quedarán exentos de este impuesto de entrada en puerto.

Los buques de vela menores de 25 toneladas, quedarán también exentos.

Los buques en navegación de altura y gran cabotaje que hagan escala en puertos españoles dentro de un plazo de 30 días a contar de la primera escala, solo pagarán impuesto en los tres primeros puertos, en los viajes tanto de ida como de vuelta, entendiéndose por ida el término del manifiesto, y por vuelta el comienzo de un nuevo manifiesto para la misma ruta en sentido inverso.

INCENDIO EN LOS TALLERES "NUEVO VULCANO"

Destruídos dichos talleres en mayo de 1924 a causa del horroroso incendio que en breve tiempo los redujo a pavesas, esta Junta ha puesto toda su mejor voluntad y fervorosa cooperación para aminorar, en cuanto cupo, los perjuicios sufridos por la "Unión Naval de Levante", propietaria de los mismos y facilitar su interino funcionamiento y pronta reconstrucción en bien de la marina y del numeroso personal en ellos ocupado.

VISITA AL PUERTO POR LA COMISIÓN MÉDICA SANITARIA DE LA SOCIEDAD DE LAS NACIONES

Tuvo lugar el día 11 de noviembre de 1925 con los más gratos resultados dicha importantísima visita, manifestándose la citada Comisión altamente satisfecha de la misma y por boca de su ilustre Presidente Doctor Caló que el resultado de la misión que les había traído a esta ciudad no podía ser más excelente con respecto a nuestro puerto, cuyas condiciones sanitarias estimó inmejorables, no teniendo fundamento alguno las imputaciones en contra que tan injustamente se habían propalado.

Con fecha 25 del propio mes el citado Doctor Caló se dignó dirigir a esta Junta afectuosa carta agradeciendo las atenciones que la misma había dispensado a la Comisión de su presidencia y reiterando su admiración por nuestro puerto y su excelente limpieza.

APROBACIÓN DE CUENTAS

Como de costumbre, sin advertencia ni reparo alguno, fueron aprobadas por la Superioridad las Cuentas Generales de Ingresos y Gastos rendidas por esta Junta relativas a los ejercicios anual de 1923-24, trimestral de 1924 y económico de 1924-25.

JUNTA DEL PUERTO DE BARCELONA

CUENTA GENERAL DE INGRESOS Y GASTOS OCURRIDOS DURANTE EL AÑO ECONÓMICO DE 1923 A 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 de id.	145,650'97	
Junio de id.	154,139'16	
Julio de id.	243,306'00	
Agosto de id.	216,811'18	
Septiembre de id.	279,156'93	
Octubre de id.	185,377'24	2.778,322'38
Noviembre de id.	293,005'29	
Diciembre de id.	213,769'49	
Enero de 1924.	212,442'21	
Febrero de id.	277,421'07	
Marzo de id.	301,753'30	
Producto del Arbitrio por Obras de 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	
Producto de material flotante	69,960'26	
Producto de material y personal a particulares.	37,625'38	
Producto del servicio de grúas hidráulicas y 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	
Suma y sigue.	447,563'78	3.036,424'63

	PESETAS	PESETAS
Sumas anteriores. . . .	447,563'78	3.036,424'63
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 de 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 de ocupación de espacios con mercancías.	417,073'62	
Producto de ocupación de espacios depósitos carbón	319,366'65	2.267,216'15
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 conducción zona marítima	4,911'93	
Producto por servicios básculas Chronos. .	142'79	
Producto por paradas coches y autos. . .	705'00	
Producto por paradas 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.	10,180'77	
Producto por permisos de instalaciones. .	80'00	
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 núm. 1 del muelle de la Muralla, una anualidad	15,000'00	
Cobrado de 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 de diciembre 1923.	27,755'20	
Suma y sigue. . . .	72,755'20	5.303,640'78

	PESETAS	PESETAS
Sumas anteriores. . . .	72,755'20	5.303,640'78
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	
Cobrado de la Sociedad Crédito y Docks de Barcelona el 10 % sobre 60,532'85 pesetas que importan los almacenajes devengados por el Tinglado núm. 1 del muelle de la Muralla durante el año 1923. . . .	6,053'28	2.579,123'70
Cobrado por transporte de mercancías por las vías férreas del Puerto de la Compañía de M. a Z. y A.	106,382'18	
Producto del canon que debe satisfacer anualmente a la Junta el concesionario del puerto de Garraf	1,000'00	
Cobrado por reintegro à Caja del valor de ocho cupones por no haberse presentado al cobro en tiempo hábil.	44'00	
Cobrado por descuentos a Contratistas. .	4,602'85	
TOTAL DE LOS INGRESOS. . .		7.882,764'48

	PESETAS	PESETAS
GASTOS		
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

	PESETAS	PESETAS
GASTOS ADMINISTRATIVOS		
Satisfecho por haberes del personal de Secretaría e Intervención de la Junta. . .	131,091'86	
Satisfecho por haberes del personal de la Administración.	65,596'32	
Satisfecho por gastos material oficinas. . .	5,401'45	
Satisfecho por haberes personal de la Dirección facultativa	205,761'92	488,397'15
Satisfecho por gastos 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	
Satisfecho por alquileres	15,450'00	
Satisfecho por material en gastos generales de la Junta	5,696'00	66,385'00
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 importe de utilidades y timbre de negociación.	65,414'21	
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	1.470,637'01
Satisfecho por la Contribución Industrial de las grúas, puentes-grúas y cábrias que posee la Junta.	54,466'80	
TOTAL GASTOS ADMINISTRATIVOS. . .		2.025,419'16

	PESETAS
VARIOS	
Pagado a Fernando Roqué como devolución de lo satisfecho por servicio de cábrias y remolques según acuerdo de la Junta de 28 de febrero próximo pasado.	475'00
Pagado al Director 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 lo 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 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. Argimon por dicho concepto, por géneros descargados de los vapores "San Agostino", "Flaminia" 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 la 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 descargadas de los vapores "Marqués del Campo" y "Polar" según el mismo acuerdo.	6'80
Suma y sigue. . . .	4,659'64

	PESETAS
Suma anterior. . . .	4,659'64
Pagado a Luis Gili, por idéntico concepto, por varios géneros 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 "Flaminia", "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 "Citta 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 igual acuerdo. . . .	243'87
Pagado a S. Talavera e Hijos, por devolución de derechos de muellaje 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 dicho 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 igual 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 Wity S. A. por id. id. del vapor "Haworth" durante los días de huelga, según 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 descargados 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. Balañá" durante los días de huelga, según dicho acuerdo.	161'67
Pagado a la Agencia Naviera y Comercial Wolters S. A. por idem id. de los vapores "Nosel", "Hochland" y "Saar" durante los días de huelga, según el mismo acuerdo. . . .	121'80
Pagado a la Agencia Hispano Americana por id. id. 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. Giorgio III" durante los días de huelga, según dicho acuerdo.	86'40
Pagado a Casaseca y Suari por id. id. del vapor "Livonier" durante los días de huelga, según igual acuerdo. . . .	115'20
Pagado a Hijo de R. A. Ramos, por id. id. de los vapores "Rita", "Tirso", "Ramón", "Tripolo", "Angelo Scarcellini", "Ampurdán", "Turin", "Donizetti", "Canova" y "Boito" durante los días de huelga, según el susodicho 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 dicho 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 acuerdo. . .	498'00
Pagado a Gabriel Trullols por id. id. del vapor "Cabo Mayor" durante los días de huelga, según dicho acuerdo. . . .	49'68
Suma y sigue. . . .	12,056'96

	PESETAS
Suma anterior. . . .	12,056'96
Pagado a Mac-Andrews y Compañía por id. id. de los vapores "Vad", "Pizarro", "Calderón", "Churruca", "Balhomn", "Pinzón", "Castelar", "Trudvang", "Gibel", "Gelahui" 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 consignado 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 "Giovanni Batisti" 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 dicho acuerdo.	146'10
Pagado a la Barcelonesa de Navegación S. A. por id. id. del vapor "Paulina" durante los días de huelga, según acuerdo. .	108'00
Pagado a C. Martorell por id. id. del vapor "Comercio" durante los días de huelga, según igual acuerdo.	32'19
Pagado a Arturo de Luciano por derechos de muellaje del vapor "Ansaldo G. 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", "C. López", "Buenos Aires", "Montevideo", "Reina Victoria" durante los días de huelga, según dicho acuerdo	1,858'44
Pagado a Bernat y Compañía por id. id. de los vapores "Tritón", "Nesta", "Héctor" y "Syrius" durante los días de huelga, según dicho acuerdo	244'50
Pagado a la Sociedad Española de Comercio Exterior por id. id. 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 "Pollux" y "Castore" durante los días de huelga, según dicho acuerdo	35'40
Suma y sigue. . . .	16,272'17

	PESETAS
Suma anterior. . . .	16,272'17
Pagado a la Compañía Trasmediterránea por id. id. del vapor "Sagunto" durante los días de huelga, según dicho 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 E. Emberg por id. id. de los vapores "Hemland", "Helga" y "Baron 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 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 Argimon 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 la Junta de 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 "Tronfin" y "Anna Goig" según el propio acuerdo	26'75
Pagado a Federico Heredia por devolución de parte de la satisfecho por ocupación de espacios por una partida de bacalao descargada del vapor "Solferino" según dicho acuerdo. .	125,75
Pagado a Danon S. A. por id. id. de una partida de bultos descargados de los vapores "Vicente La Roda" y "Jaime I" según el mismo acuerdo.	29'15
Pagado a Salvadó y Compañía por devolución de derechos de muellaje del vapor "Mont Agel" según dicho acuerdo. . .	34'50
Pagado a Vity y Giralt por devolución de parte de la satisfecho por ocupación de espacios, por una partida de 13 cajas de manganeso descargadas del vapor "Cabo Ortegal" según acuerdo de Junta de 26 de septiembre último.	492'00
Pagado a Monturiol y Villarrodona por id. id. de los vapores "Achilles" y "Tellus" según acuerdo de Junta de 27 de junio último	23'25
Suma y sigue. . . .	18,650'16

	PESETAS
Suma anterior. . . .	18,650'16
Pagado a la S. Europa S. A. de Transportes Internacionales por idem id. de una partida de barriles descargados del vapor "Angela" según el mismo acuerdo.	92'50
Pagado a C. Lygure, por devolución de parte de lo satisfecho por ocupación de espacios por una partida de cajas C. G. T. embarcadas en el vapor "Orient" según el propio acuerdo. .	134'00
Pagado al mismo por id. id. del mismo 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 vapores "María", velero "Meri" 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 Barcelona, según acuerdo de Junta de 10 de marzo	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 Barcelona, para el arreglo de la zona de servicio de los Almacenes Generales de Comercio, según acuerdo de Junta de 24 de marzo.	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 procedentes de Newport conducidos a este puerto por el vapor "Resero" y descargados en el pontón Lorenzo, según acuerdo de la Junta de 24 de marzo. . .	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
Pagado a Juan Yruretagoyena, por devolución de parte de lo satisfecho por ocupación de espacios, por una partida de 12 bocoyes vacíos descargados del vapor "Navarro" según acuerdo de Junta de 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
Suma y sigue. . . .	66,762'60

	PESETAS
Suma anterior. . . .	66,762'60
Pagado a Salvador Argimón, por devolución de lo satisfecho por arbitrio de obras de puerto, sobre un cargamento 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 "Iluntchas Mendi" 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 "Cúllera" 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
TOTAL VARIOS PAGOS.	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 Caja en 31 de marzo de 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 MARZO 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,

F. de A. Bartrina

EL SECRETARIO-CONTADOR,

M. Creus

JUNTA DEL PUERTO DE BARCELONA

CUENTA GENERAL DE INGRESOS Y GASTOS OCURRIDOS DURANTE EL EJERCICIO TRIMESTRAL DE 1924 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 trimestre, a saber:		
Abril de 1924	232,260'26	
Mayo de id.	322,417'87	771,399'24
Junio de id.	216,721'11	
Producto del Arbitrio por Obras del Puerto sobre embarque y desembarque de pasajeros.		15,601'25
Producto del alquiler de locales y almacenes.	26,575'45	
Producto del alquiler de kioscos	12,565'75	
Producto del alquiler de material flotante. .	14,632'35	
Producto de material y personal a particulares.	7,667'86	
Producto del servicio de grúas hidráulicas y vapor.	3,155'00	
Producto del servicio de grúas eléctricas y puentes grúas	29,755'00	
Producto del servicio de grúas de mano. .	3,136'50	
Producto del servicio de puentes básculas . .	12,543'60	
Producto del servicio de cábrias flotantes. .	9,495'00	
Producto del servicio de excusados públicos.	631'30	
Producto del servicio de Dique flotante deponente	109,099'18	
Producto del servicio de Varadero público. .	9,911'53	
Producto del servicio de atracaderos. . .	350'00	
Producto del servicio de aguada a buques y particulares	32,995'20	
Producto del servicio de descarga de carbones.	1,110'00	
Producto de permisos a vendedores ambulantes.	360'00	
Producto de alquiler de casetas en los muelles.	560'00	
Producto del alumbrado a particulares. . .	1,424'30	
Producto de remolques.	6,577'50	
Producto de desperfectos en los muelles. . .	1,218'40	
Producto por ocupación con mercancías. .	64,912'40	
Producto por ocupación depósitos carbón. .	82,100'00	
Producto por ocupación arrendatarios kioscos.	1,664'35	
Sumas y sigue. . . .	432,440'67	787,000'49

	PESETAS	PESETAS
Sumas anteriores. . . .	432,440'67	787,000'49
Producto por ocupación servicios comerciales.	4,097'00	
Producto por ocupación varios arrendatarios.	13,766'28	
Producto por impuesto de muellaje. . . .	68,826'04	
Producto por canon conducción zona marítima.	611'06	
Producto por arriendo básculas Chronos. .	99'20	
Producto por paradas de coches y autos. .	720'00	
Producto por paradas de carros.	325'00	
Producto por paradas de autobuses. . . .	550'00	
Producto por distribuidores de gasolina. .	1,503'00	
Producto por arriendo terrenos Consorcio Depósito Franco	3,790'02	
Producto por canon Depósitos flotantes. .	1,792'50	
Cobrado de Hijos de J. Tayá por Arbitrio de Obras de Puerto de una partida de 3.775,150 kg. de carbón mineral a 0'60 °/₀₀ descargada del vapor "P. Clarís", procedente de Gijón	2,265'09	
Cobrado del Excmo. Ayuntamiento de esta ciudad por reintegro de la parte que le corresponde satisfacer en el alumbrado eléctrico de los muelles por los trimestres 1.° de 1922 y 1.° y 4.° de 1923.	16,518'13	
Cobrado de la Asociación de Amigos de los Pobres en concepto de canon anual, establecido en la 14.ª condición de las contenidas en la Real orden de 1.° de febrero del corriente año, concediendo terrenos a dicha Asociación para Casa de Socorro, en la zona del Puerto	60'00	
Cobrado de la Compañía Trasmediterránea (Nuevo Vulcano) por los elementos componentes de una grúa excavadora, existente en los almacenes de esta Junta, como material viejo e inservible, de conformidad con lo acordado por la Junta, en sesión de 9 de abril último	7,500'00	
Cobrado un trimestre de la subvención extraordinaria del Estado, asignada a la Junta por el Ministerio de Fomento	543,400'00	
Cobrado del concesionario del puerto de Garraf un semestre de canon que debe satisfacer anualmente a la Junta.	500'00	
Cobrado por descuentos en pagos a contratistas.	3,000'33	1.101,764'32
TOTAL DE LOS INGRESOS. . .		1.888,764'81

GASTOS	PESETAS	PESETAS
OBRAS POR ADMINISTRARCIÓN CONSERVACIÓN Y SERVICIOS DE EXPLOTACIÓN		
Importan los jornales y materiales empleados en obras nuevas por Administración.		197,930'02
Importan los jornales y materiales empleados en las obras de conservación y policía de muelles	515,146'90	
Importan los jornales y materiales empleados en los servicios de explotación, personal afecto al servicio general y atenciones legales.	241,070'00	
Importan los materiales satisfechos en el corriente trimestre, correspondientes al ejercicio anterior	232,868'96	
	989,085'86	
A deducir el importe de materiales invertidos en la conservación de las obras en el corriente trimestre, cuyo valor está pendiente de aprobación de la Junta	284,146'92	704,938'94
OBRAS POR CONTRATA		
Satisfecho al contratista de las obras del edificio para Comandancia de Marina. . .	70,430'30	
Satisfecho al contratista de las obras de los cuatro tinglados comprendidos en el primer grupo de las complementarias para la distribución de la zona de servicio del muelle de Barcelona.	179,599'48	250,029'78
TOTAL POR OBRAS. . .		1.152,898'74

GASTOS ADMINISTRATIVOS	PESETAS	PESETAS
Satisfecho por haberes del personal de Secretaría e Intervención de la Junta. . . .	33,305'23	
Satisfecho por haberes del personal de la Administración de la Junta	16,001'22	
Satisfecho por gastos de material de dichas oficinas	767'80	
Suma y sigue.	50,074'25	

	PESETAS	PESETAS
Suma anterior . . .	50,074'25	
Satisfecho por haberes del personal de la Dirección facultativa	51,315'82	
Satisfecho por gastos de material de dichas oficinas.	2,153'90	
Satisfecho por haberes del personal afecto al servicio general.	11,728'44	
Satisfecho por gastos eventuales de la Dirección facultativa	6,120'30	121,392'71
GASTOS GENERALES DE LA JUNTA		
Satisfecho por gastos en los servicios de explotación intervenidos por la Administración de la Junta.	4,111'27	
Satisfecho por inspecciones y gratificaciones.	4,959'98	
Satisfecho por alquileres	3,862'50	
Satisfecho por material en gastos generales de la Junta.	3,619'80	
Satisfecho por seguros contra incendios . .	320'10	16,873'65
MONTERÍO 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 ejercicio . . .	18,750'00	
Satisfecho por gastos de los Empréstitos. .	504'00	
Satisfecho por intereses de las Obligaciones de los Empréstitos de la Junta. . . .	318,375'00	
Satisfecho por la contribución industrial de las grúas, puentes-grúas y cábrias de la Junta.	12,423'93	350,052'93
TOTAL GASTOS ADMINISTRATIVOS. . .		488,319'29
TOTAL GASTOS POR OBRAS . . .		1.152,898'74
TOTAL DE GASTOS		1.641,218'03

RESUMEN

Existencia en la Caja de la Junta en 31 marzo último.	6.352,049'90	
Ingresos habidos en el corriente ejercicio trimestral.	1.888,764'81	8.240,814'71
Gastos ocurridos en el mismo ejercicio. . .		1.641,218'03
EXISTENCIA EN EFECTIVO EN 30 JUNIO 1924.		6.599,596'68

DEMOSTRACIÓN

Existencia en la Sucursal del Banco de España. . .	6.591,969'62
Existencia en la Caja de la Junta.	7,627'06
	6.599,596'68

EL VICEPRESIDENTE,
F. de A. Bartrina

EL SECRETARIO-CONTADOR,
M. Creus

JUNTA DEL PUERTO DE BARCELONA

CUENTA GENERAL DE INGRESOS Y GASTOS OCURRIDOS DURANTE EL AÑO ECONÓMICO DE 1924 A 1925 CON ARREGLO A LA CONTABILIDAD DE LA JUNTA

INGRESOS	PESETAS	PESETAS
Se han ingresado por razón del Arbitrio con destino a las Obras del Puerto, sobre descarga de mercancías, durante dicho año, a saber:		
Julio de 1924.	252,036'59	
Agosto de id.	276,716'70	
Septiembre de id.	246,281'32	
Octubre de id.	246,415'07	
Noviembre de id.	222,605'14	
Diciembre de id.	242,992'02	2,899,597'83
Enero de 1925.	238,924'34	
Febrero de id.	249,102'02	
Marzo de id.	223,956'13	
Abril de id.	226,006'61	
Mayo de id.	173,445'01	
Junio de id.	307,116'88	
Producto del Arbitrio por Obras del Puerto sobre embarque y desembarque de pasajeros		96,601'50
Producto de alquiler de locales y almacenes.	113,848'68	
Producto de alquiler de kioscos	48,806'00	
Producto del material flotante.	72,687'34	
Producto del material y personal facilitado a particulares	25,305'17	
Producto del servicio de grúas hidráulicas y de vapor	18,165'00	
Producto del servicio de grúas eléctricas y puentes grúas	142,664'00	
Producto del servicio de grúas de mano. .	11,991'00	
Producto del servicio de puentes-básculas. .	45,347'20	
Producto del servicio de cábrias flotantes. .	44,790'11	
Producto del servicio de excusados públicos.	2,166'20	
Producto del servicio del Dique flotante.	449,068'25	
Producto del servicio del Varadero público.	45,902'19	
Sumas y sigue. . . .	1.020,741'14	2.996,199'33

	PESETAS	PESETAS
Sumas anteriores. . . .	1.020,741'14	2.996,199'33
Producto del servicio de atracaderos. . .	1,600'00	
Producto del servicio de aguada a buques y particulares.	132,323'05	
Producto del servicio de descarga carbones.	4,000'00	
Producto de permisos a vendedores ambulantes	3,545'00	
Producto de permisos a mozos y faquines. .	420'00	
Producto de permisos alquiler casetas muelles	2,300'00	
Producto de alumbrado a particulares. .	5,266'00	
Producto de remolques	23,118'42	
Producto de desperfectos en los muelles. .	5,124'70	
Producto por ocupación de mercancías .	298,866'52	
Producto por depósitos de carbón. . .	329,463'76	
Producto por ocupación espacios kioscos. .	8,137'25	
Producto por servicios comerciales . . .	16,739'75	
Producto por ocupación varios arrendatarios.	68,626'48	
Producto por impuesto de muellaje . . .	289,586'10	
Producto por canon conducción zona marítima.	1,830'88	
Producto por arriendo básculas Chronos. .	383'71	
Producto por paradas coches y autos. . .	675'00	
Producto por paradas de carros	1,295'00	
Producto por paradas de autobuses. . .	2,200'00	
Producto por distribuidores de gasolina. .	2,902'30	
Producto por arriendo terrenos Consorcio Depósito Franco	15,160'68	
Producto por canon depósitos flotantes . .	6,436'00	
Producto por permisos de instalaciones . .	5,961'50	2.246,636'64
Cobrado de la Sociedad Crédito y Docks de Barcelona por el arriendo de los Almacenes Generales de Comercio, una anualidad	30,000'00	
Cobrado de la misma Sociedad el alquiler del Tinglado número 1 del muelle de Bosch y Alsina, una anualidad	15,000'00	
Cobrado de la misma Sociedad el 5 % sobre 100,000 pesetas; el 15 % sobre las siguientes 50,000 pesetas y el 20 % sobre 4,340'65 exceso de las 150,000 pesetas que importan los almacenajes devengados por dichos Almacenes desde 1.° de enero a 31 de diciembre de 1924	13,368'13	
Cobrado por la subvención del Estado asignada a esta Junta por el Ministerio de Fomento (extraordinaria)	2.173,600'00	
Sumas y sigue. . . .	2.231,968'13	5.242,835'97

	PESETAS	PESETAS
Sumas anteriores. . . .	2.231,968'13	5.242,835'97
Cobrado por la subvención del Estado asignada a esta Junta por el Ministerio de Fomento (ordinaria)	247,000'00	
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 1.° al 4.° trimestre de 1924.	21,217'82	
Cobrado de la Sociedad Crédito y Docks de Barcelona el 10 % sobre 39,935'50 pesetas que importan los almacenajes devengados por el tinglado número 1 del muelle de Bosch y Alsina durante el año 1924. .	3,993'55	
Cobrado por el transporte de mercancías por las vías férreas del Puerto.	141,901'50	
Cobrado por el canon que debe satisfacer anualmente a la Junta el concesionario del Puerto de Garraf	1,000'00	
Cobrado por descuentos en pagos a contratistas	8,563'40	
Producto del reintegro en Caja del valor de 80 cupones por no haberse presentado al cobro en tiempo hábil	449'99	
Cobrado por el repeso de varias partidas de carbón mineral.	5,561'95	
Cobrado por la instalación del suministro de agua al Gran Balneario Casino en construcción	2,207'40	
Producto de la venta de una partida de material metálico inservible.	42,479'27	2.706,342'11
TOTAL INGRESOS. . . .		7.949,178'08

	PESETAS	PESETAS
GASTOS		
OBRAS POR ADMINISTRACIÓN, CONSERVACIÓN Y SERVICIOS DE EXPLOTACIÓN		
Importan los jornales y materiales empleados en obras nuevas por Administración. .		858,835'56
Importan los jornales y materiales empleados en las obras de Conservación y policía muelles.	2.160,393'90	
Importan los jornales y materiales empleados en los servicios de explotación, personal afecto al servicio general y atenciones legales	948,412'84	
Importan los materiales satisfechos en el corriente año correspondientes al ejercicio anterior.	284,146'92	
	3.392,953'66	
A deducir el importe de materiales invertidos en la conservación de las obras en el corriente año cuyo valor está pendiente de la aprobación de la Junta.	288,973'66	3.103,980'00
OBRAS POR CONTRATA		
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. . .	701,094'66	
Satisfecho al contratista de las obras para ampliar el número de naves en los cobertizos de la primera alineación del muelle de España	1,189'36	713,612'89
Satisfecho al contratista de las obras de los dos pabellones, uno para Sanidad Marítima y otro para Inspección de Muelles.	11,329'47	
TOTAL POR OBRAS. . . .		4.676,428'45

	PESETAS	PESETAS
GASTOS ADMINISTRATIVOS		
Satisfecho por haberes del personal de Secretaría, Intervención de la Junta. . .	130,232'53	
Satisfecho por haberes del personal de la Administración de la Junta	64,004'88	
Satisfecho por gastos de material de dichas oficinas.	6,678'15	
Satisfecho por haberes del personal de la Dirección facultativa.	207,293'25	486,333'69
Satisfecho por gastos de material de dichas oficinas.	7,376'62	
Satisfecho por haberes del personal afecto al servicio general	46,829'98	
Satisfecho por gastos eventuales de la Dirección facultativa.	23,918'28	
GASTOS GENERALES DE LA JUNTA		
Satisfecho por gastos en los servicios de explotación intervenidos por la Administración de la Junta	21,440'73	
Satisfecho por Inspecciones y Gratificaciones	17,404'92	
Satisfecho por alquileres	6,150'00	66,157'50
Satisfecho por material en gastos generales de la Junta.	16,757'20	
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.	80,000'00	
Satisfecho por el Impuesto de Utilidades y Timbre de negociación.	128,209'80	
Satisfecho por gastos de los Empréstitos. .	2,742'95	2.765,625'71
Satisfecho por intereses de las Obligaciones de los Empréstitos de la Junta. . . .	1.240,312'73	
Satisfecho por la Contribución industrial de las grúas, puentes-grúas y cábrias que posee la Junta.	49,695'72	
Satisfecho por amortización de Obligaciones.	1.264,664'51	
TOTAL GASTOS ADMINISTRATIVOS. . .		3.318,116'90

VARIOS	PESETAS	PESETAS
Pagado a A. Ripol en concepto de devolución de lo satisfecho por Arbitrio sobre embarque y desembarque de pasajeros, referente al pasaje aqui embarcado para Puerto Rico y escalas en el vapor "Montserrat" salido el 10 de mayo de 1922, según acuerdo de Junta de 14 de junio de 1924. .	190'00	
Pagado a la Compañía General de Carbones S. A. por devolución de lo satisfecho por Arbitrio de Obras de Puerto, correspondiente al vapor "Enrich" por haber sido descargado el carbón que conducía en el pontón "Lorenzo", según acuerdo de Junta de 14 de enero del corriente año. . . .	3,869'49	
Pagado a Melchor Díaz por devolución de lo satisfecho por estancia en los muelles de dos partidas de barriles de grasa descargadas de los vapores "Balboa" y "Carpio", según acuerdo de Junta de 26 de febrero último	2,344'75	
Pagado al Fomento de Obras y Construcciones a cuenta de las 49,092'69 pesetas depositadas en la Caja de esta Junta en 28 de febrero de 1922, por la S. Crédito y Docks de Barcelona para el arreglo de la zona de servicio de los Almacenes Generales de Comercio, según acuerdo de Junta de 13 de mayo último	8,832'60	15,236'84
TOTAL VARIOS PAGOS.		15,236'84
TOTAL POR OBRAS.		4.676,428'45
TOTAL POR GASTOS ADMINISTRATIVOS. .		3.318,116'90
TOTAL DE GASTOS. . . .		8.009,782'19

RESUMEN

Existencia en la Caja de la Junta en 30 junio 1924.	6.599,596'68	
Ingresos habidos en el corriente año económico. .	7.949,178'08	14.548,774'76
Gastos ocurridos en este ejercicio		8.009,782'19
EXISTENCIA EN EFECTIVO EN 30 DE JUNIO DE 1925.		6,538,992'57

DEMOSTRACIÓN

Existencia en la Sucursal del Banco de España. .	6.525,824'88
Existencia en la Caja de la Junta.	13,167'69
	6.538,992'57

EL VICEPRESIDENTE,
Francisco de A. Bartrina

EL SECRETARIO-CONTADOR,
M. Creus

Indice de la Memoria

Página

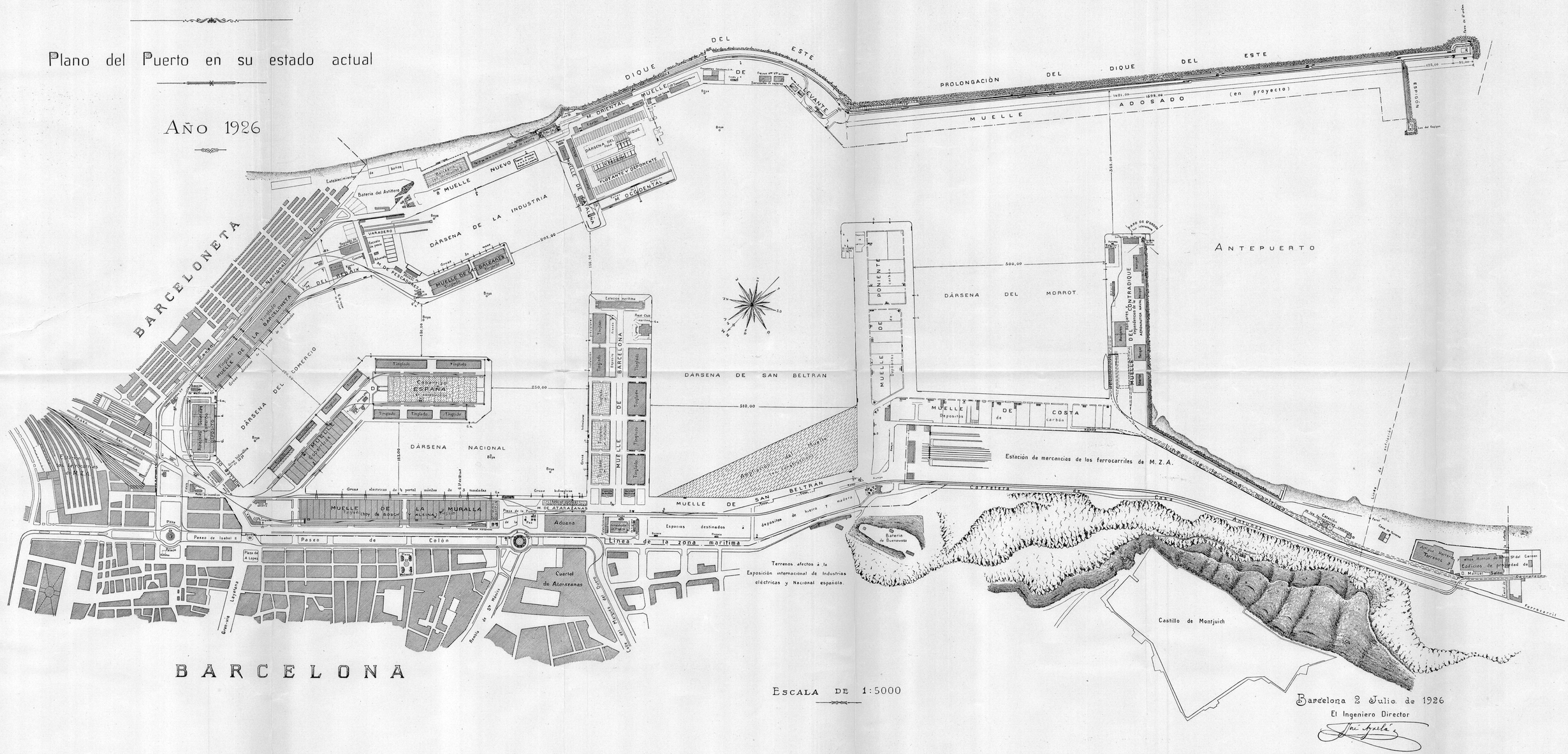
Página

Páginas

PUERTO DE BARCELONA

Plano del Puerto en su estado actual

AÑO 1926



ESCALA DE 1:5000

Barcelona 2 Julio de 1926

El Ingeniero Director