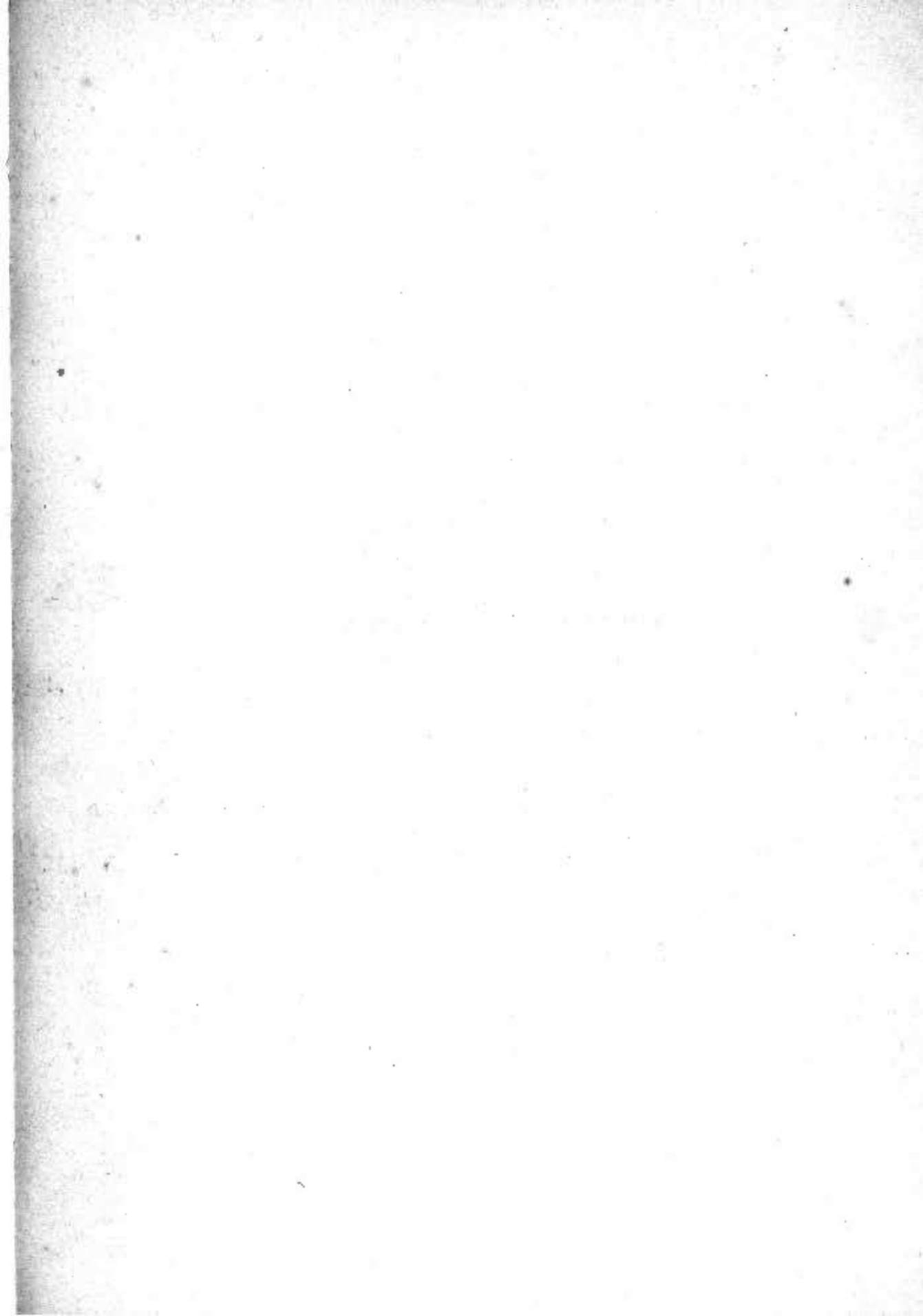


PUERTO DE BARCELONA



MEMORIA



ENTRE las atribuciones y deberes inherentes a los Ingenieros Directores de las obras de los puertos, consignados en el artículo 68 del capítulo XI del vigente Reglamento general para la organización y régimen de las Juntas de Obras y servicios y de las Comisiones administrativas de los puertos, aprobado por R. D. de 19 de enero del año 1928, figuran, en los apartados 19 y 20 del propio artículo, las de redactar y publicar una relación anual del estado y progreso de las obras del puerto y de los gastos efectuados du-

rante el año, y cuando la importancia de las obras lo requiera y nunca en un plazo mayor de cinco años, deberán, dichos Ingenieros Directores, redactar y publicar una Memoria que comprenda todas las obras y servicios del puerto.

Como quiera que desde hace mucho tiempo las obras y servicios de este puerto son múltiples y muy variados, y es indudable que por su índole especial y la importancia del mismo han de llamar siempre la atención; en virtud, además, de que la última Memoria publicada se redactó con fecha 31 de julio de 1926, abarcando el período desde 1.º de abril de 1925, hasta 30 de junio de 1926 o sea, el 2.º trimestre de 1924 y los años económicos 1927-28 y 1928-29, según las disposiciones entonces vigentes para la aplicación de los Presupuestos, entendemos que es de suma conveniencia y necesidad dar cumplimiento a lo prescrito en el citado Reglamento general, y redactar la presente Memoria que comprenda el plazo, continuación del abarcado por la anterior, desde 1.º de julio de 1926 hasta 31 del pasado diciembre, esto es, el 2.º semestre de 1926 y los tres años naturales 1927, 1928 y 1929.

Hemos fijado este plazo comprensivo de un semestre y los tres últimos años porque, como es bien sabido, hasta el 30 de junio de 1926 y por un cierto perio-

do, estuvieran en rigor los años económicos; pero restablecido por R. D. de 23 del propio junio el año llamado natural a partir de 1.º de enero de 1927, han venido ya funcionando como tales hasta la fecha. Además hemos indicado y justificado en Memorias anteriores que este plazo de dos a tres años adoptado para dar cuenta de la marcha y progreso de las obras en un puerto como el nuestro, 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, porque de comprender 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, documentos y proyectos que se hallan a cargo de esta Dirección.

De modo igual que en las últimas que hemos redactado, en la presente Memoria daremos a conocer los trabajos llevados a cabo, durante el citado periodo de tres años y medio, no solo para la ejecución de las obras nuevas, sino en la conservación de las existentes y en la explotación de los servicios públicos retribuidos con arreglo a las tarifas sancionadas por la Superioridad, precio el informe de entidades económicas a tenor de las vigentes disposiciones; además, se analizarán y puntualizarán todos los gastos realizados en dichas obras y servicios y se consignarán los ingresos obtenidos en estos últimos. También se dará la oportuna y detallada cuenta de los nuevos estudios y proyectos formulados por esta Dirección para ir mejorando las condiciones del puerto, según el Plan trazado para terminarlo y con el fin de ponerlo a la altura que es menester y se merece por su historia, satisfaciendo, al propio tiempo, las exigencias siempre crecientes del Comercio y de la Navegación. Aparte de estos datos, que ya son reglamentarios, y siguiendo el mismo orden establecido en las Memorias anteriores, trataremos, al final, de varios asuntos referentes a las múltiples y diversas instalaciones situadas en 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 centro marítimo, que es indudablemente uno de los más importantes del Mediterráneo y la puerta principal de entrada a nuestra Nación.

Afortunadamente, en el curso del plazo que hemos comprendido en esta Memoria, no se han presentado, apenas, en este puerto, los obstáculos y luchas que tuvimos que vencer para llevar a cabo las obras en la época de la pasada guerra mundial y años siguientes de la post-guerra, por la falta de algunos materiales y de los medios y elementos de construcción y la carestía de los jornales; se han ido minorando también los perjuicios sufridos por la crisis existente todavía en el tráfico marítimo, y finalmente, la cuestión social que había revestido caracteres de suma gravedad hace unos años, casi no ha dado fe de vida, pues en estos últimos solo hemos tenido que lamentar ligeras escarpadas de pequeñas huelgas promovidas por el personal de algunas secciones de la carga y ojeo de las mercancías, que fueron pronto sofocados.

En cambio, nos hemos visto obligados a reducir algo la actividad que habíamos desplegado en la ejecución de las obras por administración; en primer término, porque la Superioridad, a pesar de lo dispuesto en el R. D. de 9 de julio

de 1926 por el que se asignaba a esta Junta un crédito total para obras nuevas de 30.000.000 de pesetas, ha tenido a bien, a partir del año 1927, rebajar la subvención total anual que había empezado a otorgar a este puerto, con arreglo a la distribución acordada para todos, tanto en la ordinaria como en la extraordinaria, de suerte que para dicho año fué de pesetas 3.500.500, y para los siguientes de 1928, 1929 y 1930 ha sido solo de 2.300.000, 2.000.000 y 1.300.000 pesetas respectivamente, y en segundo lugar, porque era preciso no suspender la amortización de los empréstitos iniciada en enero de 1925 para acabar el primero, de importe 8.300.000 pesetas, antes del presente año, como así se ha logrado, pues se terminó en enero de 1928, y en enero último ya se ha empezado la amortización de obligaciones por valor de 3.000.000 de pesetas del segundo, que se eleva a 20.000.000.

De todos modos, con las precauciones adoptadas y los ingresos obtenidos por distintos conceptos, la situación económica de la Junta, en el curso del período de que tratamos, ha sido bastante satisfactoria, pues no solo se ha podido hacer frente al pago de todos los gastos que se han producido inherentes a las obras nuevas y a las de conservación y explotación, sino que se ha podido seguir el plan trazado en la amortización de los dos empréstitos.

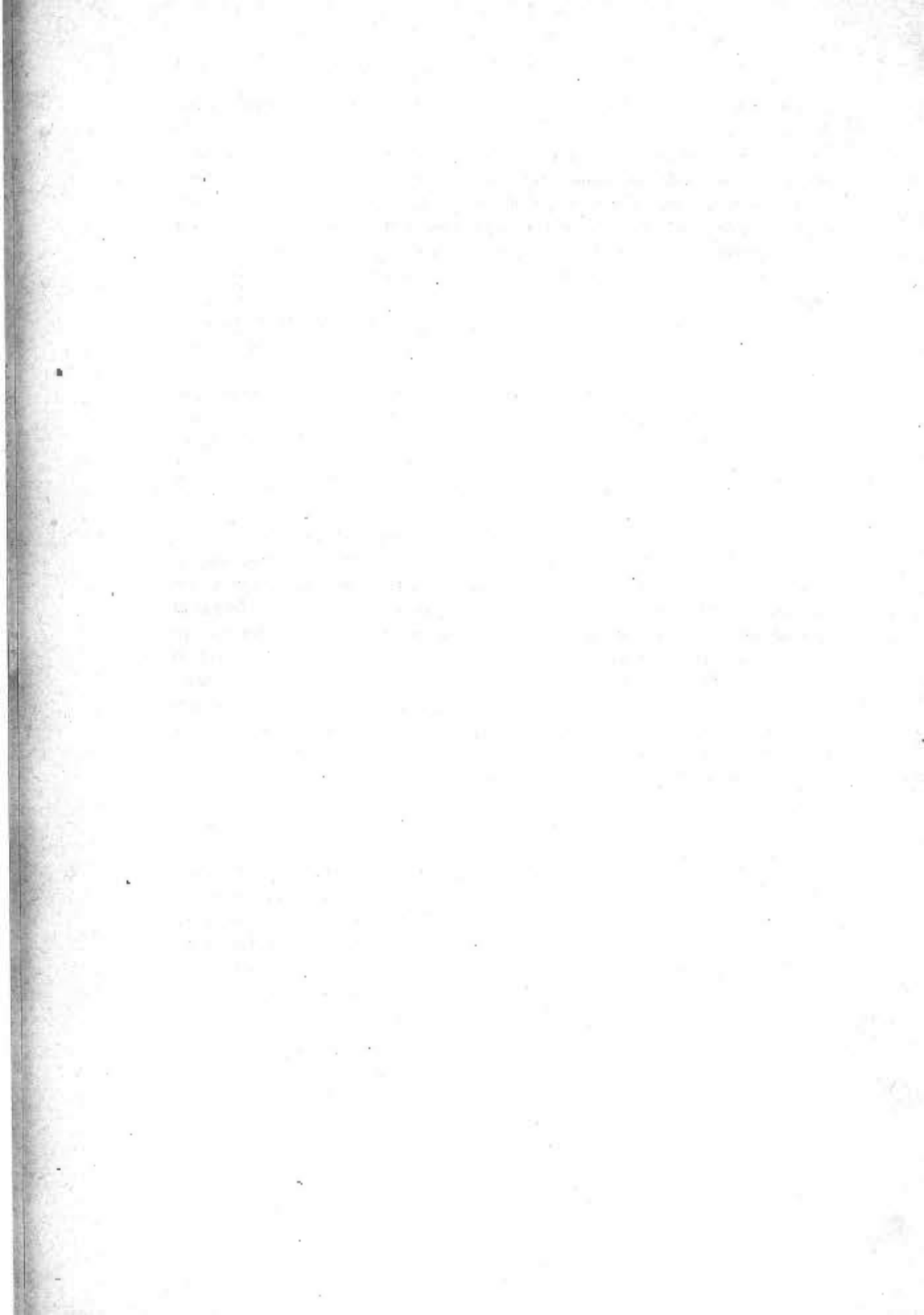
Y de la buena marcha que ha tenido este puerto desde el punto de vista económico durante el referido período, da también exacta idea el estado que se acompaña en las últimas páginas de esta Memoria, en el que se consiguen, con claridad y detalle, todos los datos, desde el año 1920 hasta la fecha, relativos al movimiento comercial y a los ingresos y gastos habidos por diferentes conceptos. Se desprende del mismo que en el curso de los cuatro años anteriores, si bien en limitada escala, ha ido en aumento el tráfico marítimo, llegando el tonelaje total de importación y exportación a una cifra bastante superior a la alcanzada antes de la guerra, y lo propio ha sucedido con el movimiento de buques y de pasajeros; los ingresos obtenidos por el arbitrio sobre las mercancías descargadas, ya que las de salida o destinadas a la exportación no pagan industria nada en este puerto, y los inherentes a la explotación de los servicios tarifados, alquileres, etc. han subido también algo; compensando, todo ello, la reducción, antes indicada, en la subvención recibida del Estado durante los últimos tres años.

Antes de dar fin a este especie de prólogo, juzgamos oportuno consignar, que en el curso del plazo que abarcamos en esta Memoria, tanto la Junta como esta Dirección han procurado seguir la norma trazada en su gestión, procurando, no solo fomentar el desarrollo del puerto en beneficio del tráfico y de la riqueza nacional, sino emplear con el mayor acierto los fondos recibidos como subvención del Estado y los recaudados por arbitrios, impuestos o servicios comerciales.

Barcelona, 7 de enero de 1930.

EL INGENIERO DIRECTOR,

José Aguiló



OBRAS DE NUEVA CONSTRUCCION

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.

Faro para el nuevo morro y cambio de
fluido en el alumbrado de dicho faro

Reseñados en las tres Memorias anteriores y con la suficiente extensión y detalle, todos los proyectos redactados y los trabajos llevados a cabo para el refuerzo y consolidación general del rompeolas de Levante y la reparación de las averías causadas en el mismo por el violentísimo temporal ocurrido en febrero de 1920, hasta la completa terminación del torreón y faro para el nuevo morro en su extremidad, cuyos trabajos han constituido y así pueden considerarse como una de las obras más importantes en mar libre ejecutadas en España en estos últimos años y realizada con el más completo éxito desde los puntos de vista técnico y económico y sin accidente alguno personal de importancia ni pérdida de medios y elementos de construcción, circunstancias todas ellas difíciles de lograr dada la magnitud de la obra, la urgencia de tales trabajos en los primeros tiempos que nos obligaba a dar gran actividad y tener que operar en días no muy a propósito y las múltiples dificultades que se nos presentaron por falta de medios adecuados, vamos a ocuparnos, en la presente Memoria, de las obras referentes al cambio de fluido para el alumbrado de dicho faro, instalado al final de este rompeolas, para marcar la entrada del Puerto, de acuerdo con la propuesta de esta Dirección, sancionada por la Superioridad.

Decíamos en la anterior, redactada en 31 de julio de 1926, que tales obras relativas a la adquisición y montaje de los aparatos y elementos inherentes al cambio de fluido, debían llevarse a cabo con el remanente de 4,884'15 pesetas producido en el crédito obtenido de 49,809'81 para la construcción del torreón

y faro ya terminados, esperando solo la aprobación que se había solicitado en nuestro estudio formulado de acuerdo con el Plan vigente de alumbrado de la costa y entrada en los puertos y elevado al Centro Superior en 10 de marzo del propio año. Aprobada la referida propuesta en todas sus partes, previo el necesario informe del Servicio Central de Señales Marítimas, por R. O. de 2 de septiembre posterior, se hicieron, acto seguido, los trabajos preparatorios para la adquisición de los materiales y elementos necesarios y para la construcción y montaje de los aparatos inherentes a dicho cambio, en el sentido de utilizar el fluido eléctrico producido en la ciudad, habiéndose logrado ultimarlos por completo en septiembre de 1927 y poner en función dicho faro en 1.º de noviembre del propio año, después de dar cuenta a la Superioridad, para conocimiento de las entidades interesadas, de las condiciones y características del mismo, que son las siguientes:

Faro de 4.º orden;

Luz verde centelleante, con destellos de tres décimas de segundo, de tres en tres segundos, o sea, 20 destellos por minuto;

Alcance óptico, de 10 a 12 millas;

Altura del plano focal sobre el nivel del mar.—33'20 metros;

Colocada la luz sobre un basamento y torre de fábrica de color gris, dentro de una linterna metálica pintada de blanco.

La instalación resultó sumamente acertada y el faro ha funcionado desde entonces hasta la fecha sin interrupción alguna, prestando señalados servicios a la Navegación.

Del crédito disponible para estos trabajos del cambio de fluido en el alumbrado del faro, que ascendía, según hemos dicho a 4,884'15 pesetas, quedó un sobrante de 98'50, según se consigna en el estado relativo a las obras nuevas ejecutadas durante el año 1927, en el que figuran también, lo propio que en el correspondiente al año anterior 1926, las distintas cantidades empleadas mensualmente hasta acabar por completo la instalación.

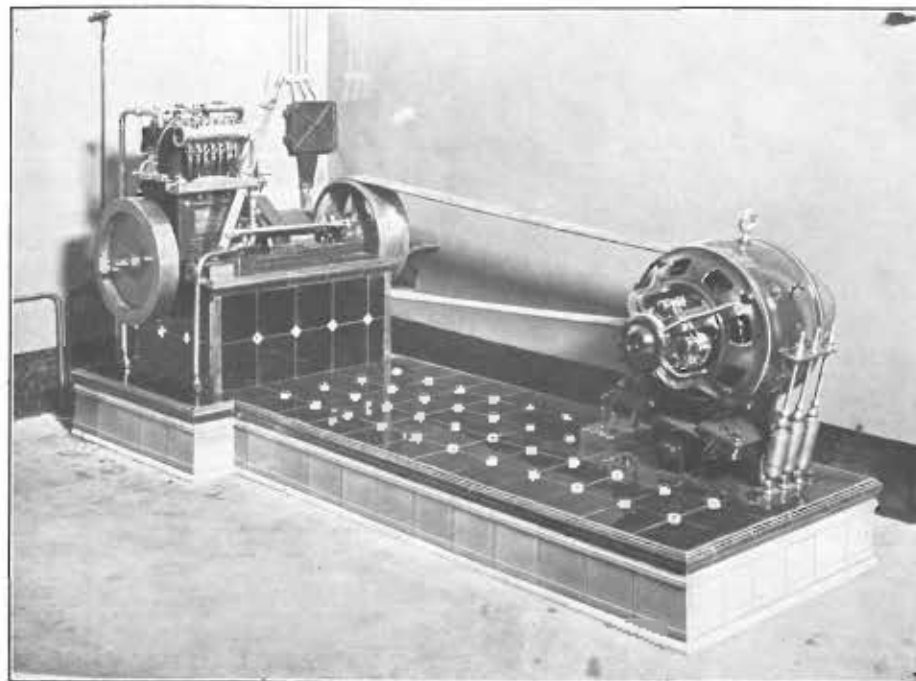
Las adjuntas fotografías dan idea no solo de la torre con el faro, sino del cuádrn con los aparatos de señal y de maniobra y del motor de repuesto para los casos en que pueda faltar la corriente eléctrica de la población, que son los principales elementos de que consta dicha instalación.



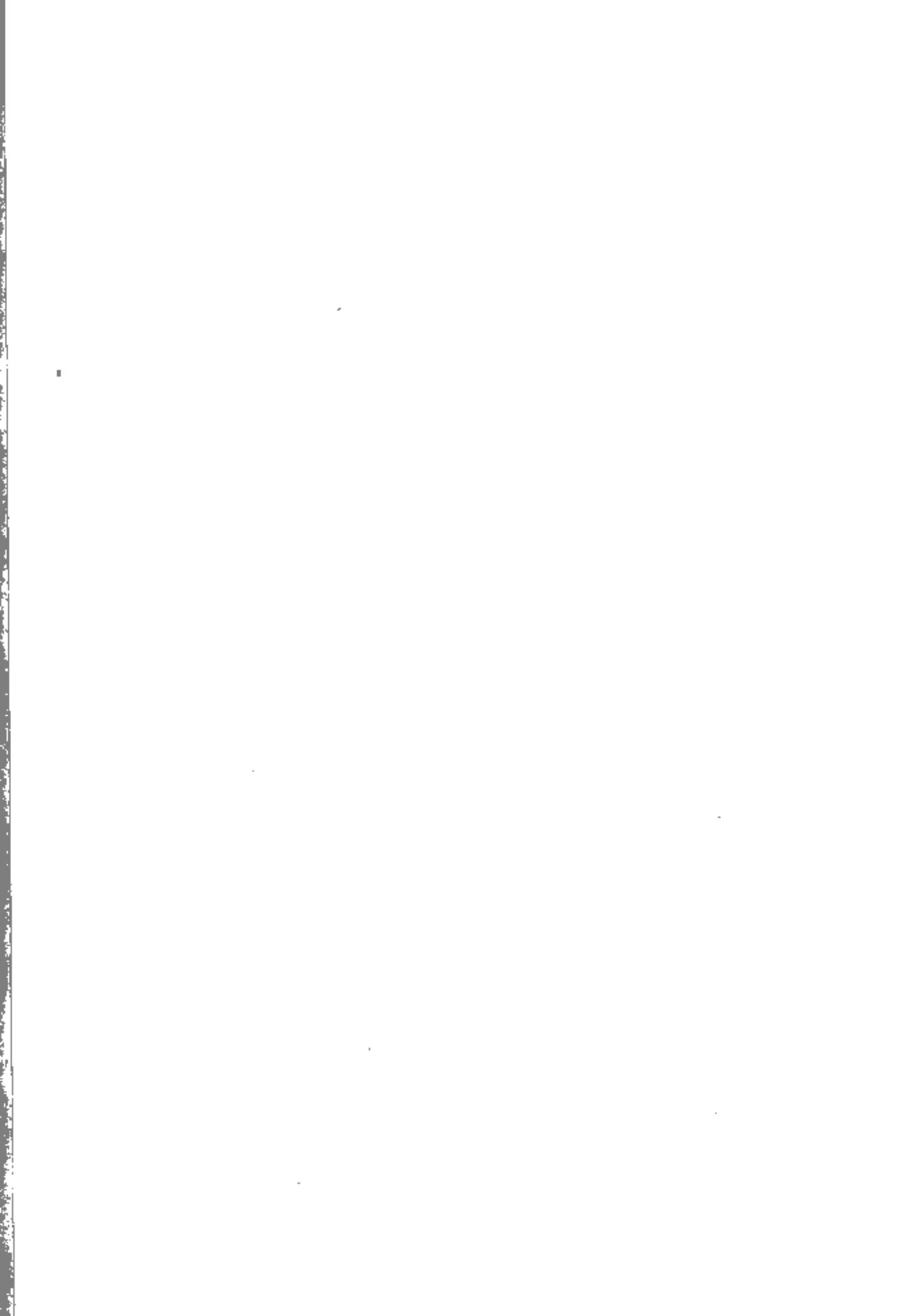
TORRE CON EL TABU. AL FINAL DEL ROMPECERAS DE LEVANTAR



INSTALACIÓN DE LA LUZ ELÉCTRICA EN EL MÓDULO DEL FORTÍFICO Y EN EL FARO.
CUADRO CON LOS DISYUNTORES APARATOS



MOTOR DE REPUESTO



Antiguo dique del Este

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

Continuación de las obras construidas en el año 1911

Heimos consignado en las anteriores Memorias los motivos que dieron origen a este proyecto que abarcaba unas obras complementarias de otras ya ejecutadas en el propio rompeolas, las fechas de su redacción y aprobación y las razones por las cuales no se habían llevado todavía a la práctica al acabar el período que se comprende en la última, a sea, hasta 30 de junio de 1926.

Las causas por las que no se emprendieron entonces estas obras, debidas en gran parte a tener que llevar a cabo otras más urgentes y a que había desaparecido la necesidad y urgencia de momento, después de la colocación de algunos bloques para refuerzo del talud de escollera dentro de los trabajos anuales de conservación del rompeolas, han subsistido en los ejercicios anteriores de 1927 y 1928, porque en los meses de agosto y septiembre del primero se colocaron respectivamente 15 y 35 bloques de 27 toneladas en sitios apropiados, y en los de julio y septiembre del segundo se pusieron otros 51 y 30 del propio peso en lugares también algo débiles; pero en el último año de 1929, después de haber llevado a cabo, al principiar el verano, los trabajos necesarios para reforzar la restinga de bloques a lo largo de la prolongación del dique y de su muro y de ultimar otras obras más indispensables de momento, se han aprovechado los meses de septiembre y octubre para realizar las inherentes a este antiguo proyecto, construyendo con gran éxito, a pesar de algunas interrupciones en los trabajos por efecto de las marejadas, un buen refuerzo con banquetas de hormigón en todos los puntos más atacados por el mar de la alineación recta del antiguo dique del Este, empleando el crédito aprobado por administración de 24.883'79 pesetas, del cual ha quedado el pequeño remanente de 122'21 al acabar los trabajos, según puede observarse en el estado referente a las obras construidas en el año último, en el que se consignan las cantidades gastadas mensualmente.

Por las dos fotografías que se acompañan, puede apreciarse perfectamente la buena labor hecha para estas obras de refuerzo en el talud de la escollera.

Muelle de Alfonso XIII — adosado a la prolongación del dique del Este

Según ya se justifica cumplidamente en la Memoria relativa a este proyecto, la construcción de un muelle adosado a la prolongación del dique del Este o rompedoras de Levante, se hace del todo indispensable en nuestro puerto, no solo para terminar los correspondientes a esta zona, sino para dar satisfacción a múltiples necesidades inherentes a todos los grandes centros marítimos aunque algo ajenas a los servicios comerciales, necesidades motivadas por la implantación de varios servicios que hasta ahora no han podido tener lugar más que de un modo provisional e inseguro, por falta de los espacios adecuados y en condiciones de amplitud; además, siempre será de gran conveniencia reforzar el rompedoras con un muelle interior.

Redactado dicho proyecto con fecha 17 de diciembre de 1927, previo un detenido y concienzudo estudio de todos los elementos componentes del muelle, con un presupuesto total, por administración, de 8.338.159'43 pesetas, y por contrata de 11.141.225'59, se remitió a la Junta en el día 30 siguiente. Sin pérdida de tiempo se envió luego a la Jefatura de Obras Públicas, la que, después de emitir el correspondiente informe, lo trasladó a la Superioridad.

Sometido el expediente a la debida tramitación, pasó a estudio y dictamen del Consejo de Obras Públicas, y una vez emitido por la Sección de Puertos del mismo, dió margen a una orden de la Dirección General, de fecha 28 de junio del año 1928, enviada a la Jefatura de la provincia y recibida en esta Dirección en 9 de agosto, por la cual se nos devolvía el proyecto a fin de que, antes de conceder su aprobación, se hicieran en el mismo, si así procedía, las ligeras modificaciones, indicadas como conclusiones, en la parte del dictamen que se acompañaba en la citada disposición Superior.

Tan pronto como lo permitieron los múltiples asuntos urgentes que entonces tenía esta Dirección, se estudiaron los antecedentes y las referidas conclusiones contenidas en el mencionado dictamen para llevar a cabo, con el mayor conocimiento de causa, las pequeñas reformas en el proyecto, acordado así la disposición Superior; en su virtud, se ultimó aquél, después de introducir las variaciones, en 14 de septiembre último, con la propuesta de realizar las obras por contrata con un presupuesto de 12.616.506'54 pesetas, y pasando luego a la Junta el referido estudio en 8 del siguiente octubre. Sin pérdida de tiempo se trasladó a la Jefatura de Obras Públicas para su informe, y formulado éste, se envió a la Superioridad, hallándose al final del año otra vez a informe del Consejo de Obras Públicas para la debida resolución, en tal estado el expediente, por parte de la Sección de Puertos se pidió a esta Dirección, a últimos de diciembre, que se aclarasen algunas dudas relativas a determinados extremos contenidos en la Memoria y en los Pliegos de condiciones, y cumplidos acto seguido estos requisitos, era de esperar que se otorgase en breve plazo la necesaria aprobación al referido proyecto, como así ha sucedido.

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
SEMESTRE DE 1926 Y LOS AÑOS 1927,
1928 Y 1929.

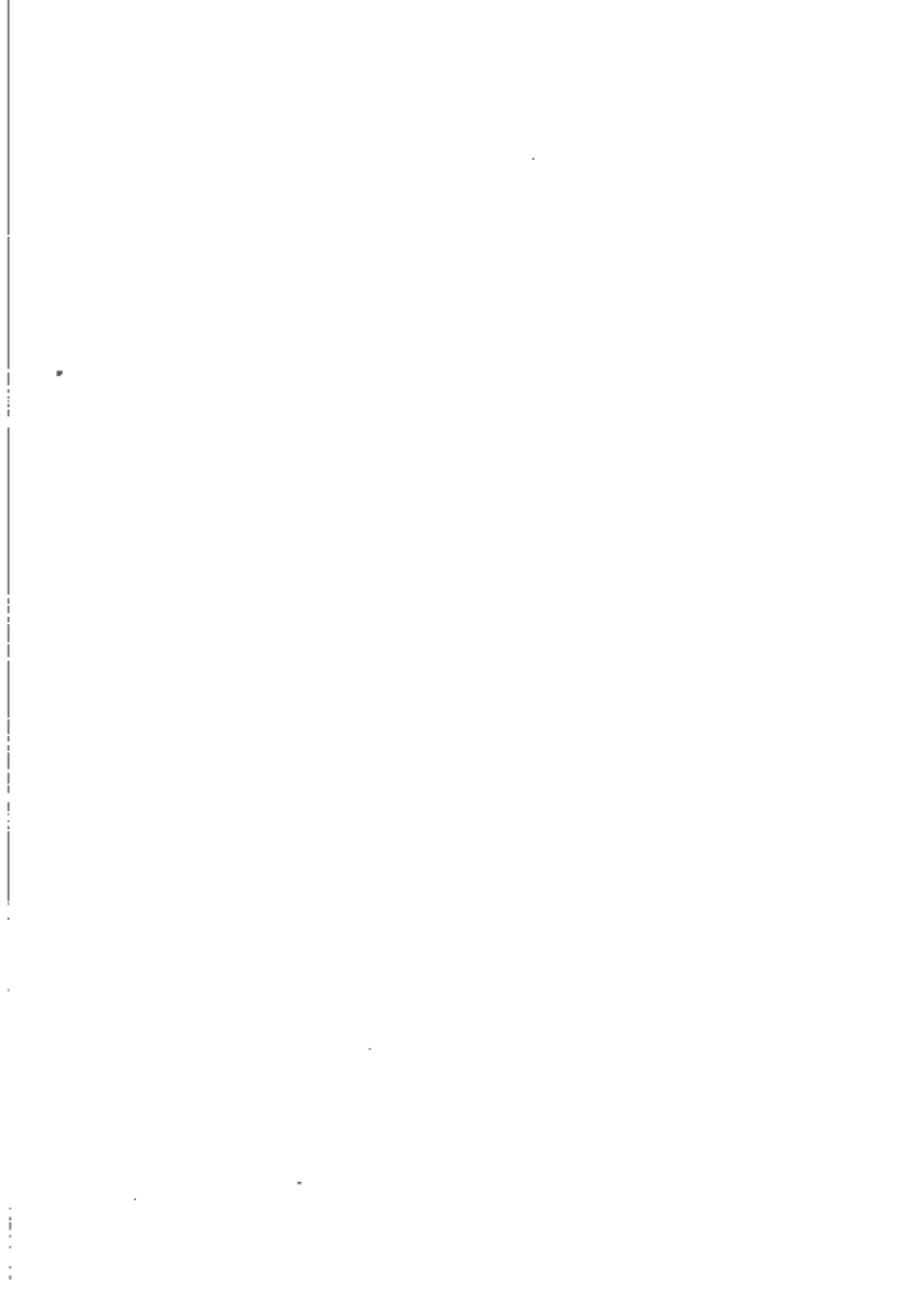
REVISTA DE BARCELONA

M. J. M. O. A.

REVISTA DE
BARCELONA
M. J. M. O. A.



SÉQUENZO DEL TALUD DE LA ESCOLLERA EXTERIOR EN LA ZONA DEL ORIGEN
DEL ROMPEOLAS DE LEVANTE



Muelle de Levante

Durante el período que abarcamos en esta Memoria, desde 1.º de julio de 1926 a fin del año último 1929, no hemos ejecutado en el muelle de Levante de nuestro puerto, obra alguna nueva que merezca que analizamos; únicamente se han llevado a cabo los trabajos necesarios para la buena conservación, no sólo de las calzadas afectas al tránsito de los vehículos sino de los distintos elementos inherentes a los servicios que radican en aquella zona, esperando realizar, en su día, la distribución adecuada de la misma junto con la del muelle adosado a la prolongación del rompeolas.

Muelles de la Dársena del Dique Flotante y Deponente

En todos los muelles de la dársena del Dique flotante y deponente, están emplazados nuestros diversos talleres para los múltiples trabajos que llevamos a cabo por administración, no sólo para la construcción de las obras nuevas, sino para las de conservación de las existentes y la explotación de los distintos servicios públicos retribuidos, siendo, sin duda, entre estos, uno de los más importantes, el de carenado de las embarcaciones con el empleo del Dique flotante y deponente y los careneros. De todos ellos, así como de los talleres, entre los cuales incluímos el de fabricación de bloques para la construcción de los muros de muelle y la conservación de los rompeolas, nos ocuparemos, más adelante en otras secciones de esta Memoria, con la debida extensión, dada la gran importancia que revisten en nuestro puerto.

En los muelles de la dársena de que ahora tratamos, no se ha llevado a cabo, en el curso de los tres años y medio últimos, obra alguna nueva que deba ser reseñada.

Servicio de carenado

De este servicio, que requiere se le dedique por nuestra parte gran atención en todos momentos, por tener que satisfacer por lo general necesidades urgentes de la Navegación, trataremos en lugar oportuno con el debido detalle; debiendo limitarnos aquí a manifestar que, como obra de las llamadas de nueva construcción, en las Secciones del Dique y en los elementos componentes de la dársena, no se ha llevado a cabo ninguna durante el período a que nos referimos en esta Memoria.

Muelle de Cataluña

Lo propio ha sucedido en este muelle de Cataluña dentro del mismo período, pues sigue toda su zona destinada a los talleres de estas obras, con sus locales auxiliares para los múltiples trabajos de índole variada que en ellos se realizan, y a los depósitos de materiales; continuando, también, en su extremidad, colocados los artefactos y vías del taller de fabricación del hormigón, para la construcción de los bloques o sillares artificiales necesarios para las obras nuevas o de conservación de diques y muelles.

Muelle Nuevo

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

En las anteriores Memorias, se ha expuesto todo lo referente a este proyecto, aprobado por R. O. de 15 de marzo de 1918, que abarcaba dos clases de obras: unas que debían llevarse a cabo por el sistema de administración, con un presupuesto de 24.375'08 pesetas, y otras que debían serlo por contrata, con un importe de 236.488'51; se han conseguido también las causas que nos habían obligado a suspender su ejecución, debidas, por un lado, a tener que llevar a cabo algunas obras más urgentes, y por otro, a que no estaba por completo libre la zona que debía ser objeto de reforma con arreglo al proyecto.

Pero habiendo desaparecido casi por completo, a fines del año 1926, los motivos por los cuales no podíamos llevarlas a cabo, hicimos acto seguido los trabajos preparatorios para empezarlas a primeros del 1927, lográndolo en el día 11 de enero y siguiendo las obras, con la mayor actividad y con arreglo al proyecto aprobado, en los meses siguientes hasta abril, arreglando toda aquella zona del muelle y singularmente las superficies pavimentadas, con gran beneficio para el numeroso público que por allí circula, en particular durante el verano para el acceso a la playa y al Gran Balneario Casino que en dicha zona ha levantado la S. A. "Baños y Sports Marítimos".

Según consta en el estado anual correspondiente que contiene los gastos mensuales, de la cifra aprobada por administración, resultó un pequeño remanente de 24'24 pesetas.

La ejecución de las obras por contrata relativas a la distribución del propio muelle, ha quedado aplazada para más adelante, y seguramente no se llevarán a cabo por haber variado las causas que las motivaron, fundadas en las necesidades y servicios del muelle.

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

(3.ª etapa constructiva)

Consignada ya en la anterior Memoria la necesidad de estas obras de defensa, las fechas de la redacción y aprobación del proyecto con su presupuesto por administración de importe 24.983'54 pesetas y la marcha y entidad de los trabajos efectuados en los meses de marzo, abril, octubre y noviembre del año 1925 con un gasto de 9.992'10 pesetas, vamos ahora a seguir el proceso de esta construcción, con el desarrollo de los trabajos a partir del 1.º de julio de 1926, en que empieza el plazo abarcado en la presente Memoria.

Como quiera que apesar de las precauciones tomadas durante la construcción de este muro en su primera zona, las fuertes y persistentes marejadas del Sur ocurridas en la 3.ª decena de octubre y a mediados de noviembre de 1926, y singularmente, la que tuvo lugar en este mes durante la noche del 20 al 21 y en todo este último día, análogas a las que sufrimos en la segunda quincena de diciembre de 1925, produjeron el avance de las arenas y con ello grandes socavaciones en el cimiento de este muro de defensa de la playa, que motivaron su rompimiento en varios sitios sin separarse los maderos, antes bien, con la ventaja de que, al dislocarse y bajar, tomaron mejor asiento debajo del agua, aprovechamos, sin pérdida de tiempo, los días buenos y de mar tranquila para reanudar la ejecución de estas obras, lo que se logró, después de los necesarios preparativos y de la adquisición de algunos materiales, al principiar la segunda decena del mes de diciembre, llevando a cabo con toda actividad la soldadura, con mortero y hormigón, de los grandes pedruzcos rotos y el ensanche y recrecimiento general del cimiento, lográndose, en breve plazo, realizar estos trabajos con el más favorable éxito, a pesar de las interrupciones y molestias que nos produjeron las marejadas en algunos días y singularmente en los anteriores a Navidad, en que, otra de Levante, nos llenó de arena las zanjas abiertas y colmó toda aquella zona. Con bastantes obstáculos pero sin disminuir la actividad emprendida, se prosiguieron los trabajos para reconstruir debidamente el cimiento anterior y prolongarlo en la longitud necesaria, durante los siguientes meses de enero y febrero de 1927, reanudándose, más adelante, pasada la temporada de los baños y aprovechando unos días favorables, en el mes de diciembre del propio año, en que dispuse sin con arreglo al plan trazado de momento por esta Dirección y habiendo constituido un gran refuerzo para la playa y para el edificio levantarlo con destino a Gran Bañerío-Casino; cuyo refuerzo se podrá ampliar más adelante si así se considera necesario.

De todos modos, podemos afirmar que mediante estas obras realizadas en las tres etapas para la defensa de esta zona de la playa de la Mar Vieja, completadas con otros pequeños trabajos realizados con cargo a la conservación, se en-

cuentra toda aquella zona en buen estado para resistir los violentos temporales del 1.º al 3.º cuadrante, que son los que, según el rumbo que tienen, aportan y extraen grandes cantidades de arena en breve tiempo, como en general, son más frecuentes las marejadas del 2.º hacia el Sur, resulta que en este trozo de playa situado detrás del Club de Natación y de los talleres del Nuevo Vulcano, no hay apenas arena; en cambio, si tienen lugar los del 1.º cuadrante, nos traen este material en grandes volúmenes, formándose un extenso playazo que luego desaparece a la más ligera marejada del 2.º, sin que haya medio fácil de contenerla, a pesar de los pequeños espigones que se han construido, llegando la socavación hasta la zona del Gran Balneario-Casino. Este problema de mantener la playa se presta a un estudio muy detenido, pero es de difícil solución, porque falta el elemento principal que es la arena, la que no puede llegar hasta nuestra zona porque ha de proceder del río Llobregat y en su mayor parte se la llevan para la población, antes de que penetre en el mar.

De las fotografías que se acompañan, unas demuestran claramente los dos aspectos de toda esta zona de playa, y en las otras, pueden verse los desperfectos causados por las marejadas del Sur, en el muro de defensa de los terrenos del Gran Balneario-Casino, durante la construcción simultánea de este edificio y el gran playazo formado por las que luego vinieron del 1.º cuadrante.

En los estados correspondientes, se han consignado las cantidades gastadas mensualmente, con cargo al crédito aprobado para este proyecto, habiendo resultado un sobtante de 453'71 pesetas.

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

En el curso del período comprendido en esta Memoria, no hemos ejecutado dentro de estas instalaciones de carenado de embarcaciones de reducido tonelaje y varado de las pesqueras respectivamente, obra alguna nueva que tengamos que analizar y describir en esta Sección; las que se han llevado a cabo, y algunas de bastante importancia, son las relativas a la conservación de las instalaciones y a la explotación de los servicios que en ellas se practican; pero todas estas obras quedarán reseñadas, con el debido detalle, en la parte correspondiente de esta Memoria, lo propio que el movimiento habido en ambos varaderos.



ESTADO DE LA PLANA FRENTE AL PLETO DE BATACIÓN "BARCELONA", DESPUES
DE UNA MAREJADA DEL 1.º CUADRANTE



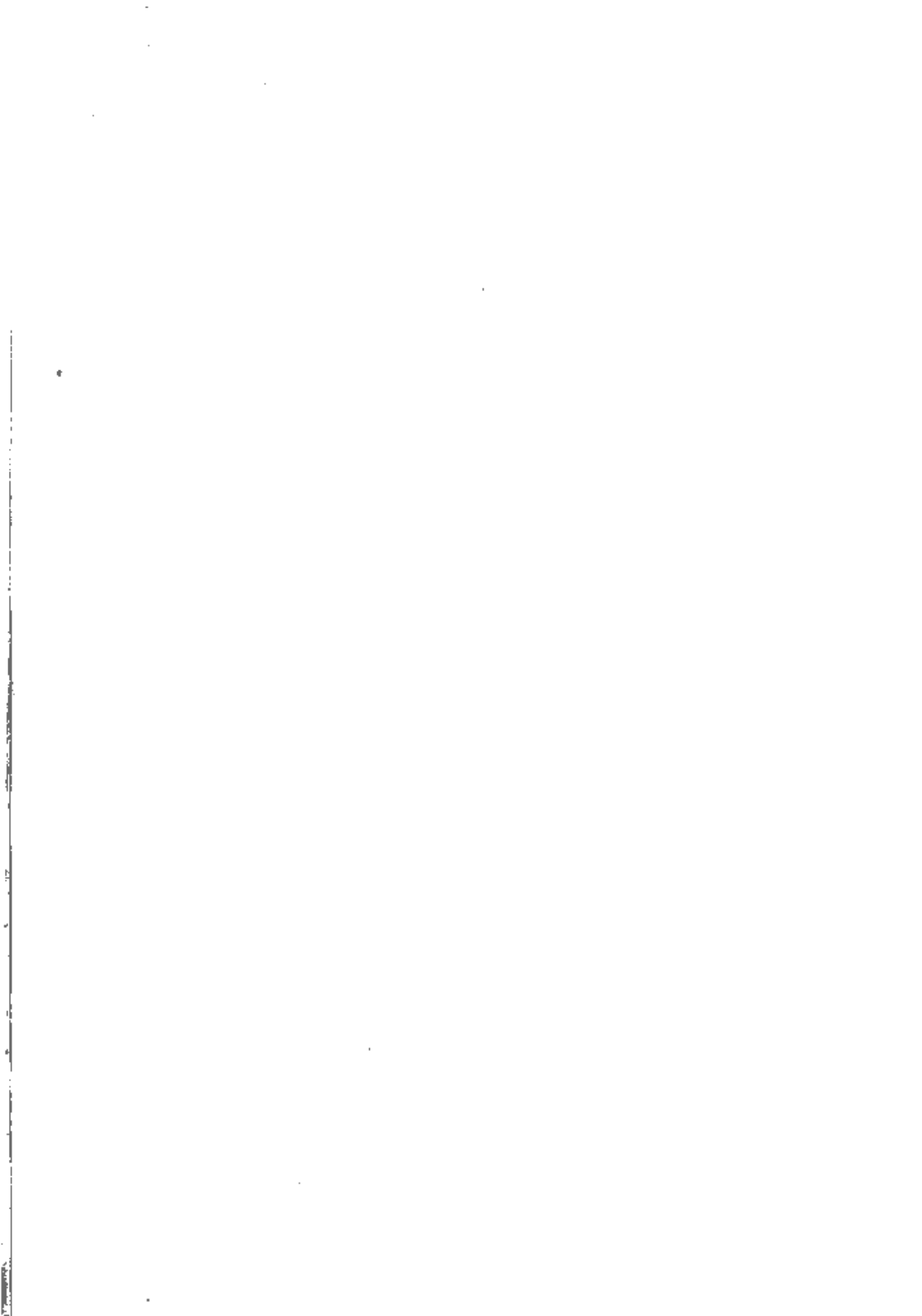
ESTADO DE LA MISMA PLANA, DESPUES DE UNA MAREJADA DEL 2.º
CUADRANTE AL FUR

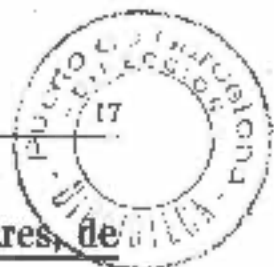


DESPÉRFECTOS PRODUCIDOS EN EL MURO DE DEFENSA DE LA ZONA DEL GRAN
BAÑERÍA CASINO, POR LA MAREJADA DEL SUR DE NOVIEMBRE DE 1925



PLAYAZO FORMADO DESPUÉS DE UNA MAREJADA DE LEVANTE EN LOS PRIMEROS
DÍAS DE DICIEMBRE DE 1926





Muelles de las Baleares, de Pescadores y del Rebajo

En estos tres muelles de la zona de Levante del Puerto, en los que ha tenido lugar, durante el plazo que abarcamos en esta Memoria, un tráfico activo, no se ha llevado a cabo obra alguna de nueva construcción según proyecto aprobado, que merezca ser reseñada; únicamente en el del Rebajo, se han empezado a últimos del pasado año las obras para la llamada "Casa del Marino", de la que trataremos en otro lugar al hablar de las entidades varias que tienen sus instalaciones dentro de la zona marítima del puerto.

En cambio, se han practicado en dichos tres muelles los necesarios trabajos para la buena conservación de todos los elementos alicios al tráfico marítimo que en ellos radica, para que el Comercio no dejara en ningún momento de obtener la mayor suma de facilidades.

En el primero, posee atraque fijo en el lado Oeste y utiliza los dos grandes tinglados en él establecidos, la Compañía Transatlántica española, existiendo, además, en el frente del muelle, otro atraque para buques de reducido tonelaje, y aprovechándose el otro lado de Levante, para la carga y descarga de víveres en barcazas; en el segundo, radican diversas construcciones para el personal obrero y el dedicado al ramo de la pesca, aparte de varios espacios afectos al depósito de mercancías, habiéndose autorizado en el pasado mes de noviembre por el señor Gobernador que, de un modo provisional, pudieran atracar a su paramento del lado Noroeste los buques de la casa naviera Ybarra y Compañía, que tiene, desde hace años, un extenso atraque en el otro muelle del Rebajo y disfruta allí de un tinglado y de amplios espacios descubiertos para el almacenaje y depósito de los géneros que transportan sus buques.

Muelle de la Barceloneta

Distribución de la zona de servicio

en el propio muelle :-: :-: :-:

Decíamos en la última Memoria, al tratar de este muelle de la Barceloneta, que posee desde hace varios años su buen utilado con sus calzadas, vías férreas, grúas eléctricas y vastos tinglados afectos generalmente al depósito de cereales, que solo faltaba en él para completar la distribución aprobada para su zona de servicio, la ejecución de pequeños detalles en las obras e instalaciones mencionadas, que se suspendieron hace algunos años por depender de otros trabajos incluidos en la urbanización de los muelles inmediatos, existiendo para ello un su-

brante de 28.272'31 pesetas, del crédito aprobado para su ejecución por el sistema de administración.

Salvados los obstáculos que se presentaban, al principiar el año 1927, se hicieron acto seguido los trabajos preparatorios para ultimar cuanto antes estas pequeñas obras correspondientes, en su mayoría, a la pavimentación de algunas zonas del muelle, adquiriendo previamente los materiales necesarios; en su virtud, se dieron principio en el mes de marzo y acabaron por completo en abril del propio año, empleando la suma de 28.057'47 pesetas y quedando el remanente de 214'84, según se consigna en el estado relativo a los gastos mensuales por obras de nueva construcción.

También debemos hacer constar que las demás obras que, como complemento obligado de las que acabamos de citar, realizadas por esta Dirección dentro de la zona marítima del puerto, debía llevar a cabo el Ayuntamiento, en la parte comprendida en la calle y Paseo Nacional y calzada inmediata, según estudio que informó favorablemente esta Dirección, por tratarse de unas obras que habían de mejorar notablemente aquella zona y beneficiar en alto grado al intenso tráfico que allí se desarrolla y a la circulación de personas y vehículos que tiene lugar, cuyas obras, se empezaron en los primeros meses de 1926 y se suspendieron más adelante para resolver acerca de ciertas modificaciones en la composición de la calzada general, se reanudaron y se llevaron a cabo después, con gran éxito, en casi toda la extensión del referido Paseo, o sea, desde la calle de la Boia hasta el hual, durante el primer semestre del año 1928, mejorando notablemente la viabilidad y el aspecto de toda aquella zona de la ciudad; actualmente, falta solo la parte comprendida entre dicha calle y la Plaza de Palacio, a la que, según noticias, se dará principio dentro de breve plazo.

Muelle del Depósito

Como continuación a lo expuesto en la Memoria anterior respecto de este muelle, debemos consignar aquí que durante el periodo que se comprende en la presente, no se ha ejecutado obra alguna nueva que merezca ser reseñada; han seguido funcionando los Almacenes Generales de Comercio allí emplazados, sin el menor contratiempo, por la Sociedad "Crédito y Docks de Barcelona" mediante el contrato de arriendo celebrado con la Junta y aprobado por la Superioridad, y se han practicado por nuestra parte en sus calzadas, andenes, vías férreas y demás elementos que componen el utilado, los necesarios trabajos para la buena conservación de los mismos, a fin de que el tráfico marítimo, tan intenso también en algunas zonas de este muelle, no sufrienda el menor perjuicio, aun a pesar de que tales trabajos requieren mucho tiempo y personal y grandes sumas para su ejecución.

También debemos indicar aquí, como complemento obligado de lo manifestado en la última Memoria, que la referida Sociedad arrendataria ha llevado a cabo, durante el año 1927, el resto de las obras que se comprometió a plantear y

realizar, cuando se le concedió, previos los informes y trámites correspondientes, por R. O. de 30 de noviembre de 1922, la segunda prórroga de diez años en dicho arriendo que debe terminar en 31 de diciembre de 1934, cuyas obras, de bastante importancia, consistieron en la instalación de nuevos aparatos y en la mejora de ciertas instalaciones de los citados Almacenes Generales de Comercio, para facilitar las maniobras de las mercancías que en ellos debían depositarse, quedando así cumplidas las obligaciones contraídas.

Muelle de España

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

Al tratar de estas obras en las dos anteriores Memorias, se ha ensinado, con el mayor detalle, no solo el proceso de las mismas desde que se redactó el primitivo proyecto en 10 de julio de 1919, hasta que se dictó la R. O. definitiva de aprobación para llevarlas a cabo por administración, por su presupuesto de 1.188.739'21 pesetas, sino la marcha y situación de dichas obras hasta 30 de junio de 1926, fecha en que acababa el plazo que abarcaba la última.

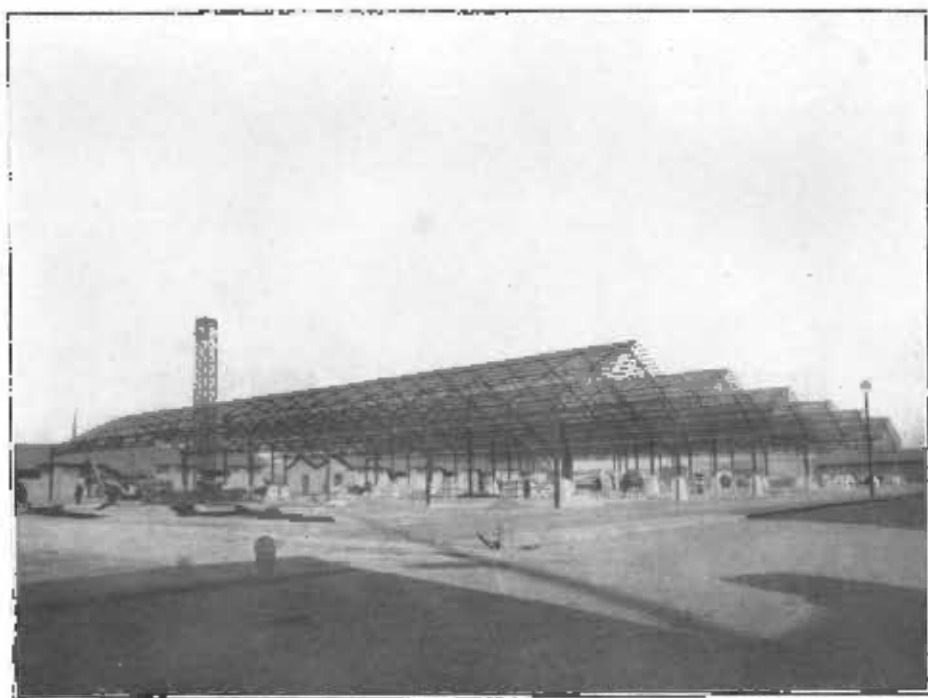
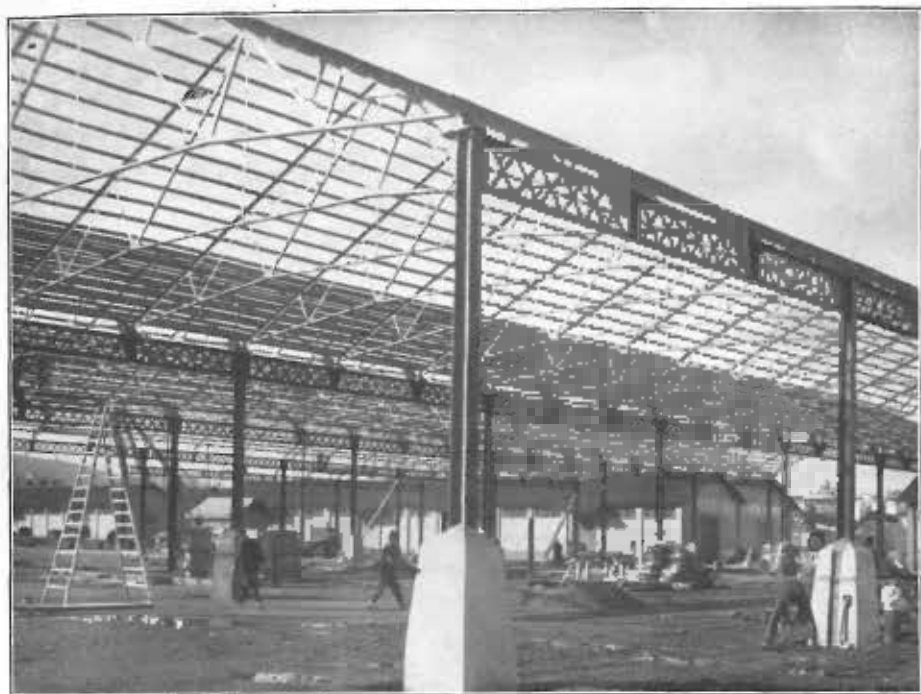
Vistos, pues, ahora, a seguir el desarrollo de aquellas hasta la fecha de su terminación, que fué al acabar el año 1927. Durante el curso del 2.º semestre de 1926 y en los primeros meses del 1927, se dió a estas obras complementarias del muelle de España, y singularmente en la construcción de las calzadas aduquinadas y en la instalación de las vías férreas que constituían la parte más principal, toda la actividad, compatible con la ejecución de otras obras pendientes y de mayor urgencia, para poder dar al tráfico marítimo la mayor suma de facilidades, hasta el punto de que los vehículos ordinarios fueron utilizando las calzadas aduquinadas a medida que se terminaban y de que, en el día 11 de abril del referido año de 1927, ya circularon las locomotoras y vagones por las nuevas vías férreas del muelle, para poder aportar, en la zona del frente del mismo, varios cargamentos de patatas que se exportaban al extranjero y singularmente a Inglaterra, produciendo todo ello grandes beneficios al Comercio y a la Navegación. Las obras continuaron sin la menor novedad, dando fin a las mismas, en todos sus detalles y con arreglo al proyecto aprobado, al acabar, según antes hemos manifestado, el propio año 1927.

Según puede verse en los estados correspondientes a los gastos mensuales habidos en las obras nuevas, las inherentes a este proyecto han motivado un gasto total, entre los dos años en que se llevaron a cabo, de 1.188.697'72 pesetas, quedando por lo tanto, un remanente de 41'49 pesetas.

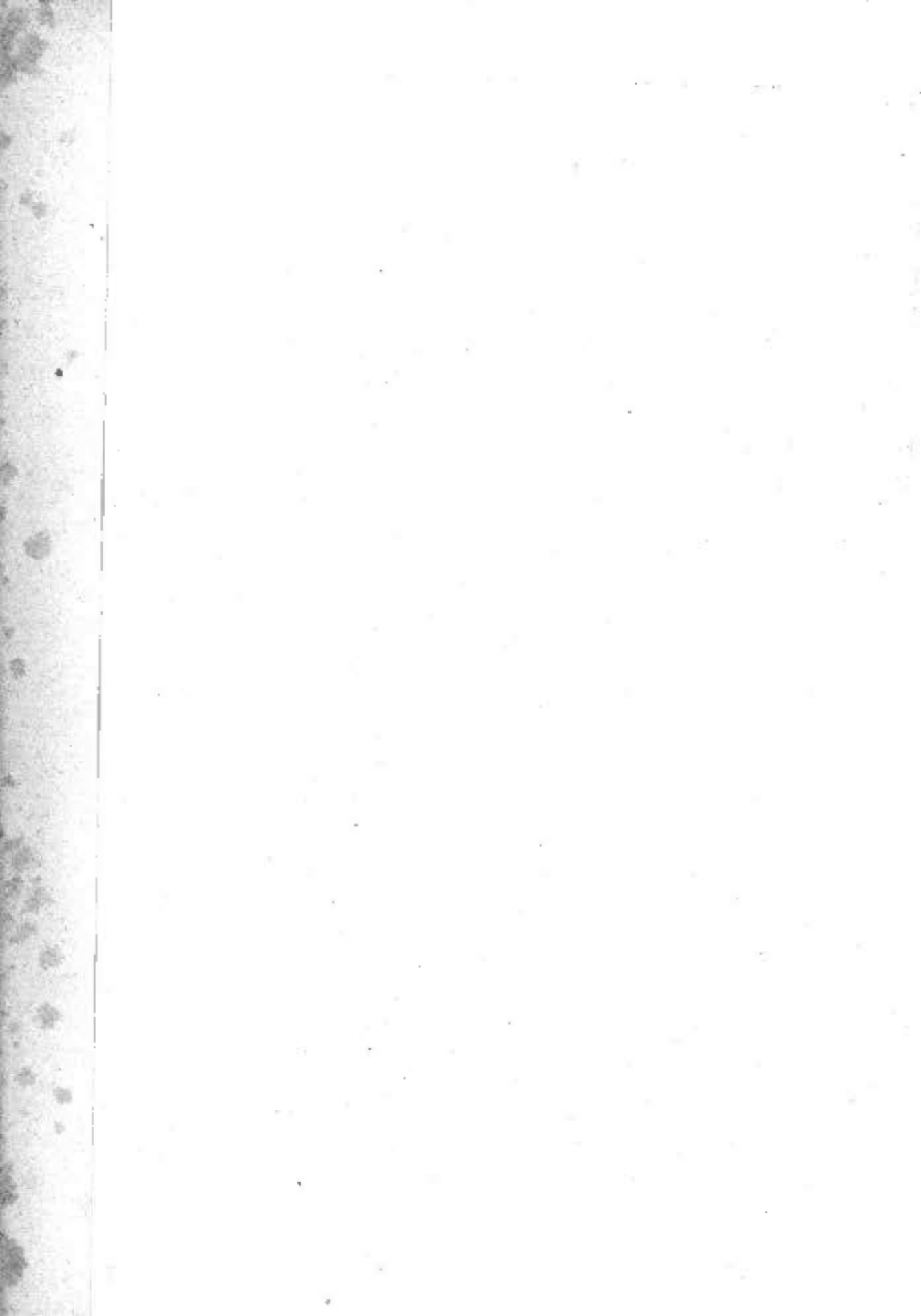
Cobertizo en la zona central de la 2.ª alineación del muelle de España

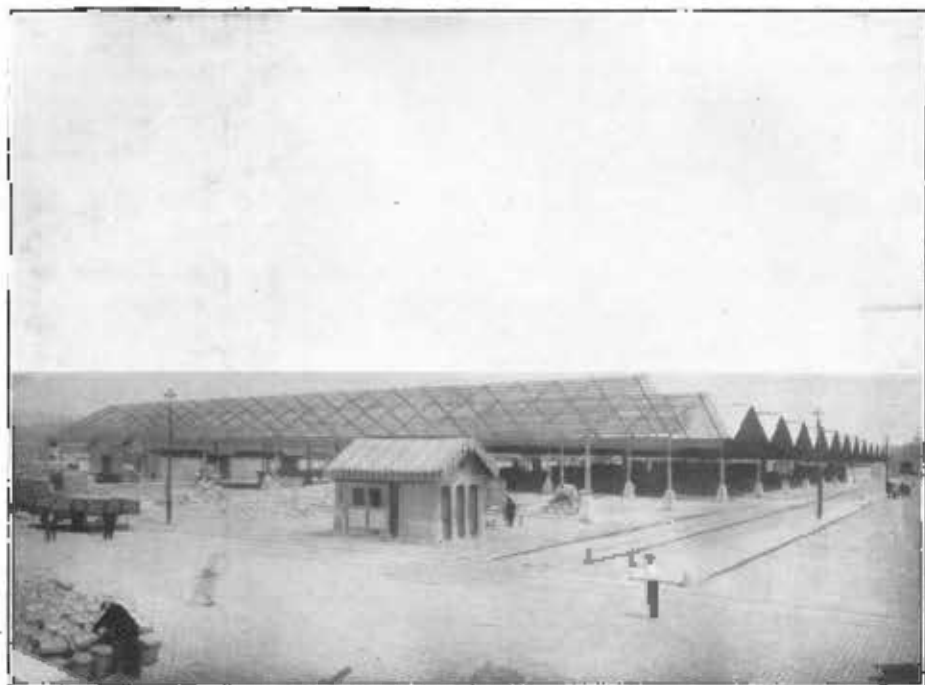
Descritos en la Memoria última y justificados plenamente los motivos que indujeron a esta Dirección a presentar el proyecto para la construcción de este vasto cobertizo en la zona central de la 2.ª alineación del muelle de España, para depositar las variadas y valiosas mercancías que transportan los buques que han de atracar a los paramentos de dicha zona del muelle, y consignado también, en el propio escrito, que el proyecto se había ya pasado a la Junta para que, sometido a la tramitación correspondiente, fuera aprobado por la Superioridad, con un presupuesto de contrata de 943,090'70 pesetas, añadidos: ahora que, sancionada la idea por la Junta del Puerto, desde el punto de vista económico, y remitido el estudio al Centro Superior por la Jefatura de Obras Públicas con su informe, nada se supo de tal proyecto, a pesar de nuestras activas y reiteradas gestiones en los Centros correspondientes, por tratarse de unas obras muy solicitadas por el Comercio marítimo, hasta que apareció, en la Gaceta de 5 de marzo de 1927, un R. D. autorizando al Sr. Ministro de Fomento para sacar a subasta dichas obras, por haber sido ya aprobadas por R. O. de 20 de noviembre del año anterior, y haberse cumplido, poco después, el trámite de oír al Consejo de Estado, a los efectos de la ejecución de las mismas por el sistema de subasta. En su virtud, el Sr. Ministro se sirvió autorizar a su vez, por R. O. de 2 de abril siguiente, a la Dirección General de Obras Públicas para realizar dicha subasta, y la referida Dirección, según orden del 25 del propio mes, fijó el 30 de mayo posterior para celebrar el acto. Tuvo este lugar en dicho día y se presentaron siete proposiciones, adjudicándose provisionalmente la ejecución de las obras al mejor postor D. Arturo García Calcerán, lo hizo en nombre de la casa Torras de esta ciudad, por la cantidad de 684,175'76 pesetas, que representaba una baja de 27'49000 por ciento sobre el presupuesto de contrata antes consignado. Por R. O. de 9 de junio siguiente, se hizo la adjudicación definitiva a dicho señor; por lo cual, después de conocida tal disposición Superior en esta Dirección, en 7 de julio; hechas, sin pérdida de tiempo, por el que suscribe, las oportunas gestiones cerca del adjudicatario; firmada, por éste, la escritura en 18 del propio mes y cumplidos los demás trámites pertinentes, se hizo el oportuno replanteo y comenzaron oficialmente las obras en 5 de septiembre, dentro del plazo reglamentario de tres meses marcado en las condiciones de la contrata, con muchas penalidades y trabajos a causa de la aglomeración de mercancías existentes en aquella zona, levantándose el taxa correspondiente que fué sometida a la sanción Superior.

Una vez empezados los trabajos en el muelle y previa la preparación y fabricación de los elementos mecánicos en los talleres, se llevaron las obras de este proyecto con verdadera actividad, aún a pesar de que las continuas lluvias que tuvieron lugar en los últimos meses del propio año 1927 y la aglomeración de

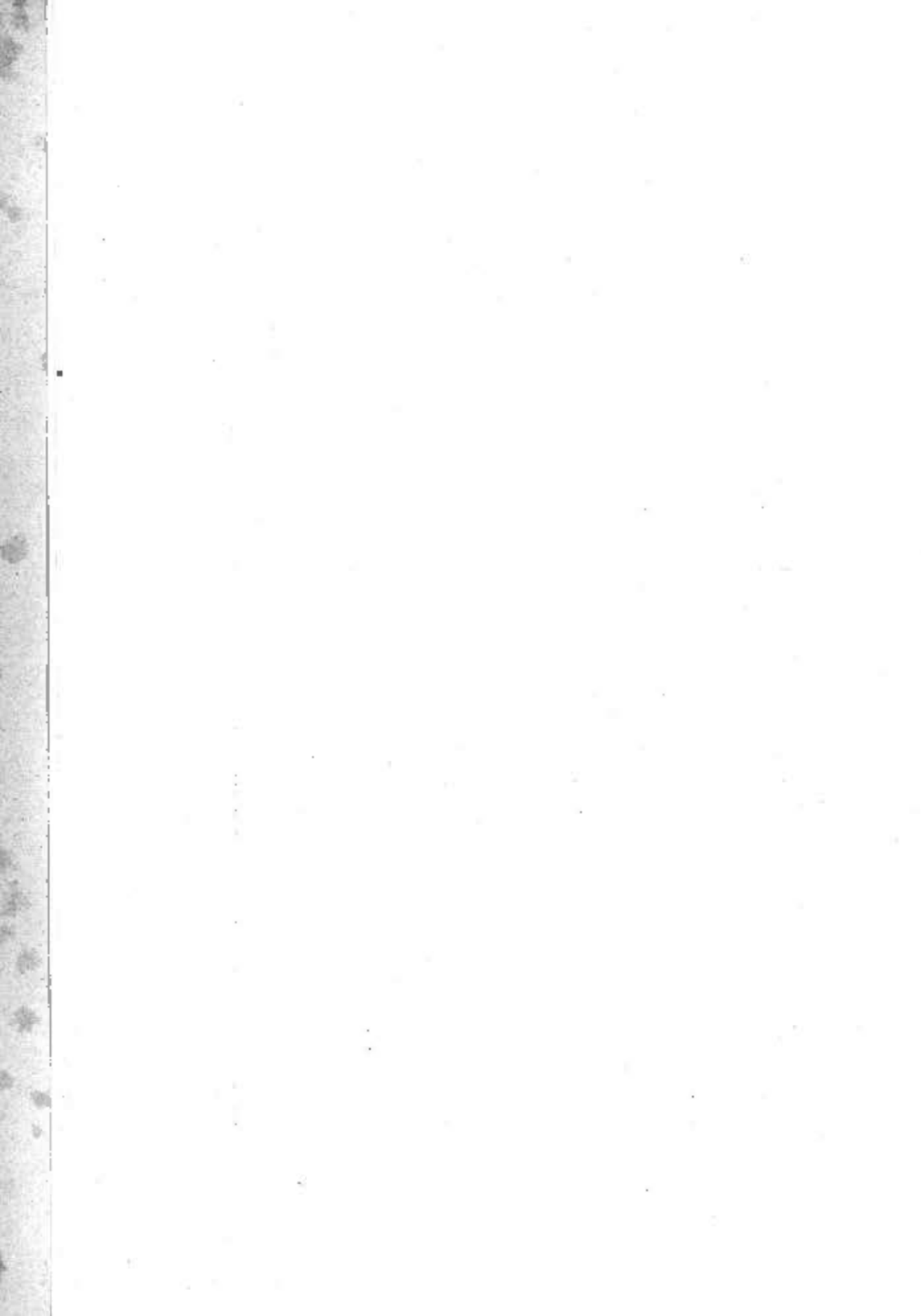


CONSTRUCCIÓN DE LAS NAVES DEL VASTO COBERTIZO DE LA 2.ª ALINEACIÓN
DEL Muelle de España





VISTA DE LAS NAVES DEL COMERCIO DE LA 2.ª ALINEACIÓN DEL MUELLE
DE ESPAÑA



mercancías depositadas en el muelle, molestaron sobremedida la marcha de los trabajos, y sin olvidar su vasta extensión, pues comprendía 15 naves de 64 metros de longitud por 15 de anchura. Tan aprisa llevó aquellos el contratista que, al acabar dicho año, además de la construcción de las tajeas y albañales de desagüe, se había levantado ya la parte metálica de cinco naves, y fué siguiendo la actividad en las obras de fábrica y en la fabricación y montaje de los elementos metálicos componentes, incluso en la cubierta de plancha especial llamada *canoteta*, durante los primeros meses del año 1928, hasta el punto de que se dieron por terminadas, en el de junio, las obras inherentes a esta contrata, mucho antes de la fecha en que acababa el plazo concedido, que era en 5 de septiembre; debemos, además, advertir que a medida que se iban terminando las naves que constituyen este vasto cobertizo, ya se iban utilizando sus superficies para depósito de mercancías. Previa las debidas gestiones de esta Dirección cerca de la Junta y de la Jefatura de Obras Públicas, el Sr. Ingeniero Jefe, delegado al efecto por la Superioridad, se sirvió señalar el día 3 de julio para efectuar la recepción provisional, la que tuvo lugar, de acuerdo con lo prescrito en las bases del proyecto, levantándose la correspondiente acta que, sometida a la aprobación de la Superioridad, lo fué por orden de la Dirección General de 2 de agosto. Como el plazo de garantía era de seis meses, en tiempo oportuno hizo el que suscribe las debidas gestiones para llevar a cabo la recepción definitiva, fijando para ello dicho Sr. Ingeniero Jefe el día 25 de enero de 1929, en que tuvo lugar, con arreglo también a lo dispuesto en las condiciones de la contrata, mediante la correspondiente acta que se sometió a la aprobación Superior. Por no haber asistido a dicha recepción el Sr. Interventor delegado del Tribunal Supremo de la Hacienda Pública, se devolvió dicha acta por orden de la Dirección General de 2 de marzo siguiente; en su virtud, el Sr. Ingeniero Jefe de Obras Públicas de la provincia señaló el día 4 de abril para llevar a cabo otra vez la recepción, celebrándose ésta con asistencia de todos los señores delegados o representantes, y sometida el acta, levantada al efecto, a la aprobación Superior, lo fué en todas sus partes por orden de la Dirección General de 25 del propio mes.

Mientras tanto en el curso del plazo de garantía y después de la toma de datos necesarios, se procedió a formular la liquidación de las obras ejecutadas por la contrata, presentándose a la Junta con fecha 11 de septiembre de 1928; elevada a la sanción del Centro Superior, previos los trámites vigentes, fué devuelta, por orden de la Dirección General de 21 de noviembre, para la corrección de ligeros errores materiales que en la misma se contenían, y recibida dicha orden en esta dependencia en 1.º de diciembre, en el día 3 se devolvió a la Junta la mencionada liquidación después de efectuar las correcciones indicadas, mereciendo poco después la aprobación en todas sus partes, por orden de la Dirección General de 19 de enero de 1929, recibida aquí en 5 de febrero; como resultaba un saldo a favor del contratista de pesetas 6,505'99, se expidió la correspondiente certificación acto segundo, para proceder a su abono en las cuentas del propio mes, de febrero.

Poco después el referido contratista solicitó la devolución de la fianza, y sometida la petición a los informes y trámites oportunos, se accedió a la misma

por orden de la Dirección General de 12 de agosto siguiente, dándose con ello terminado todo el expediente relativo a estas obras, que vienen prestando señalados servicios al Comercio marítimo.

En los estados correspondientes que se insertan al terminar esta Sección de la Memoria, relativos a los gastos anuales para las obras de nueva construcción, se han consignado las cantidades empleadas mensualmente con cargo a estas obras según las certificaciones expedidas a favor del contratista, y en las fotografías que adjuntamos, puede verse claramente la marcha de las obras y el buen aspecto que presenta este vasto cobertizo de la 2.ª alineación del muelle de España.

Además, en las hojas de los planos que se incluyen al final, pueden apreciarse con claridad, tanto en la núm. 1 que es el plano general del Puerto en la actualidad, como en la núm. 2 que contiene la distribución detallada de este muelle de España tal como ha resultado después de llevar a cabo las obras que acabamos de analizar, todos los elementos que componen hoy día el utilado de este muelle, faltando, para completarlo, sólo instalar las grúas en la zona correspondiente.

Muelle de Bosch y Alsina

(antes, de la Muralla)

Las obras de distribución de la zona de servicio de este muelle, de las que hemos dado cuenta en las Memorias anteriores, que fueron aprobadas por el sistema de administración y que tuvieron que suspenderse en su ejecución por las razones allí apuntadas y entre ellas la muy principal de que no podía levantarse todavía la instalación de grúas hidráulicas que en él existía, faltando sólo, para terminarla, la colación de la segunda vía férrea en la zona del borde del muelle, completar el pavimento adoquinado de la misma y otros detalles, se reanudaron en el año 1928, después de desaparecer los obstáculos que antes se presentaban, y se llevaron a cabo con toda actividad en los meses de abril a julio, con cargo al crédito sobrante de 18,481'34 pesetas, quedando así completamente ultimado el muelle con arreglo al proyecto aprobado, y habiendo resultado, de su presupuesto, el pequeño remanente de 135'25 pesetas, según consta en el estado correspondiente a las obras nuevas.

Muelle de Atarazanas

Lo propio hemos de exponer respecto de las obras de distribución de la zona de servicio de este muelle de Atarazanas; aprobada su ejecución por el sistema de administración y llevadas a cabo oportunamente con arreglo al proyecto aprobado, tuvieron que suspenderse por las mismas razones que las del muelle inmediato de Bosch y Alsina, y en especial, por no poder levantarse la instalación de grúas hidráulicas en la zona del borde del muelle, cuando todavía había que ter-

minar varios detalles, y además, tema que o construirse la otra gran escalera de la Puerta de la Paz, igual a la existente desde el año 1875.

Reanudadas dichas obras, con cargo al crédito sobrante de pesetas 78,986'25, en el mes de marzo de 1928, fueron sigtiendo con actividad en el resto del año hasta diciembre en que se ultimaron, habiendo quedado, del referido crédito, el pequeño remanente de pesetas 134'54, que se consigna en el estado de los gastos mensuales por las obras de nueva construcción; esperando, más adelante, llevar a cabo otras obras para completar la urbanización de esta zona de la Puerta de la Paz, a la que concurre tanto público, cuando el Ayuntamiento realice las que tiene el propósito de llevar a cabo en los alrededores del Monumento a Colón para la entrada a las Ramblas.

Debemos también consignar aquí, que estas obras de distribución de la zona de servicio del muelle de Atarazanas, ejecutadas por administración con arreglo al proyecto aprobado hace algunos años, han tenido un acertado complemento con las inherentes a la creación de la Estación Marítima para los vapores correos de las Baleares que atracan en dicho muelle: de tales obras realizadas por contrata, vamos a tratar a continuación.

Estación Marítima para los vapores

correos de las Islas Baleares 171

Con el fin de dar las mayores facilidades posibles y poder intensificar en más alto grado el desarrollo del tráfico marítimo entre este puerto y las Islas Baleares, desde hace algunos años se sentía la necesidad de habilitar una Estación Marítima para el servicio de los buques correos destinados a dicha travesía, construyéndola en un punto a propósito de los muelles de fácil atraque y próximo a la ciudad, no solo para los pasajeros que son en gran número durante el año, en los dos sentidos, sino para el numeroso 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.

Perceatibos por completo de las necesidades que debían satisfacerse en dicha Estación; elegida su ubicación, después de detenido estudio, para el fácil acceso del público, para que las maniobras de las mercancías pudieran efectuarse rápida y económicamente y para que los buques llevaran a cabo con facilidad las operaciones de atraque al muelle; conocidos, además, los deseos y el parecer de la Compañía Naviera que realiza el servicio y de las entidades interesadas en su mejora, se prepararon por esta Dirección todos los datos para redactar el oportuno proyecto, que se firmó con fecha 10 de febrero de 1926, ascendiendo su presupuesto de contrata a la cantidad de 320.786'63 pesetas.

Presentado a la Junta para recibir la aprobación Superior, previo el informe económico de aquella entidad y el general reglamentario de la Jefatura de Obras Públicas de la provincia, fue sometido dicho proyecto, que comprendía la ejecu-

ción de las obras para dos pabellones de fábrica con un tinglado metálico intermedio, a la tramitación correspondiente, y en su virtud, se dictó más adelante la R. O. de 24 de septiembre del propio año, por la que se aprobaba el estudio mediante la condición de que antes de ir a la subasta para la ejecución de las obras, se hicieran ligeras correcciones en los pliegos de bases; conocida en 11 de octubre siguiente la referida R. O., se dió cumplimiento, sin pérdida de tiempo por esta Dirección, a lo dispuesto en aquella y se devolvió el proyecto a la Superioridad, la que, por otra R. O. de 20 de junio, recibida aquí en 9 de julio, se sirvió autorizar a la Junta de este puerto para anunciar y celebrar la subasta de las obras; hechos los necesarios preparativos y redactados los oportunos documentos, dicha Junta, en sesión del 10 del siguiente agosto, acordó fijar el día 30 del venidero septiembre para celebrar el acto de la mencionada subasta. Esta tuvo lugar, en efecto, en dicho día, habiéndose presentado diez y siete proposiciones de varias casas constructoras que fueron examinándose con todo detalle, dándose, acto seguido, cuenta del resultado al Centro Superior, el que, según Real Orden de 3 de noviembre del mismo año, otorgó la adjudicación definitiva de las obras al mejor postor que fué la S. A. "Material para Ferrocarriles y Construcciones" de esta ciudad, por la cantidad de 229,362'44 pesetas, con una baja del 28'5 por ciento respecto del presupuesto de contrata de 320,786'63 pesetas, antes citado.

Realizados los oportunos trámites por la casa adjudicataria y efectuadas por esta Dirección las debidas gestiones cerca de la misma, dieron principio a las obras, dentro del plazo reglamentario, en 12 de enero del año siguiente 1928, mediante el acta de replanteo que, pasada a la Junta, fué elevada a la aprobación de la Superioridad.

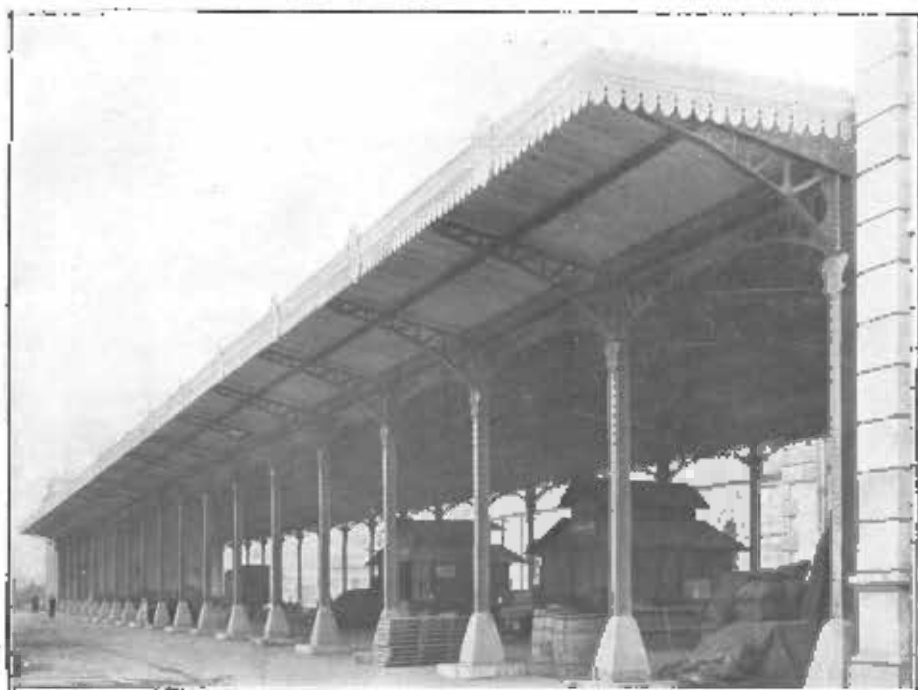
Desde un principio y en los primeros meses del año se dió a los trabajos bastante actividad, no solo en lo referente a la parte de fábrica de los dos pabellones, sino en los elementos metálicos componentes del tinglado intermedio, resultando, en general, pero sobre todo los de este último, muy adelantados a mediados del año y terminados poco después, faltando, a fines de octubre, solo algunos detalles de los pabellones y de los zócalos de fábrica de los apoyos del tinglado, los cuales quedaron ultimados en los primeros días del año pasado, o sea, antes del plazo de 12 meses concedido en las condiciones de la contrata.

Practicadas en tiempo oportuno, por esta Dirección, las necesarias gestiones previas a la recepción provisional de las obras, y no habiéndose servido designar la Superioridad, dentro del plazo prescrito en las bases del proyecto, al Ingeniero que en su nombre debía llevarla a cabo, el Ingeniero Jefe de la provincia, facultado, al efecto, en este caso para ello, se sirvió fijar el día 7 del siguiente febrero para efectuar dicha recepción provisional, la que tuvo lugar, según lo prescrito en las disposiciones vigentes, en presencia de dos Vocales de la Junta, del Delegado del Tribunal Supremo de la Hacienda Pública, del Ingeniero que suscribe y del Contratista, levantando el acta correspondiente que se remitió al Centro Superior y fué aprobada por orden de la Dirección General de Obras Públicas de 15 de marzo siguiente.

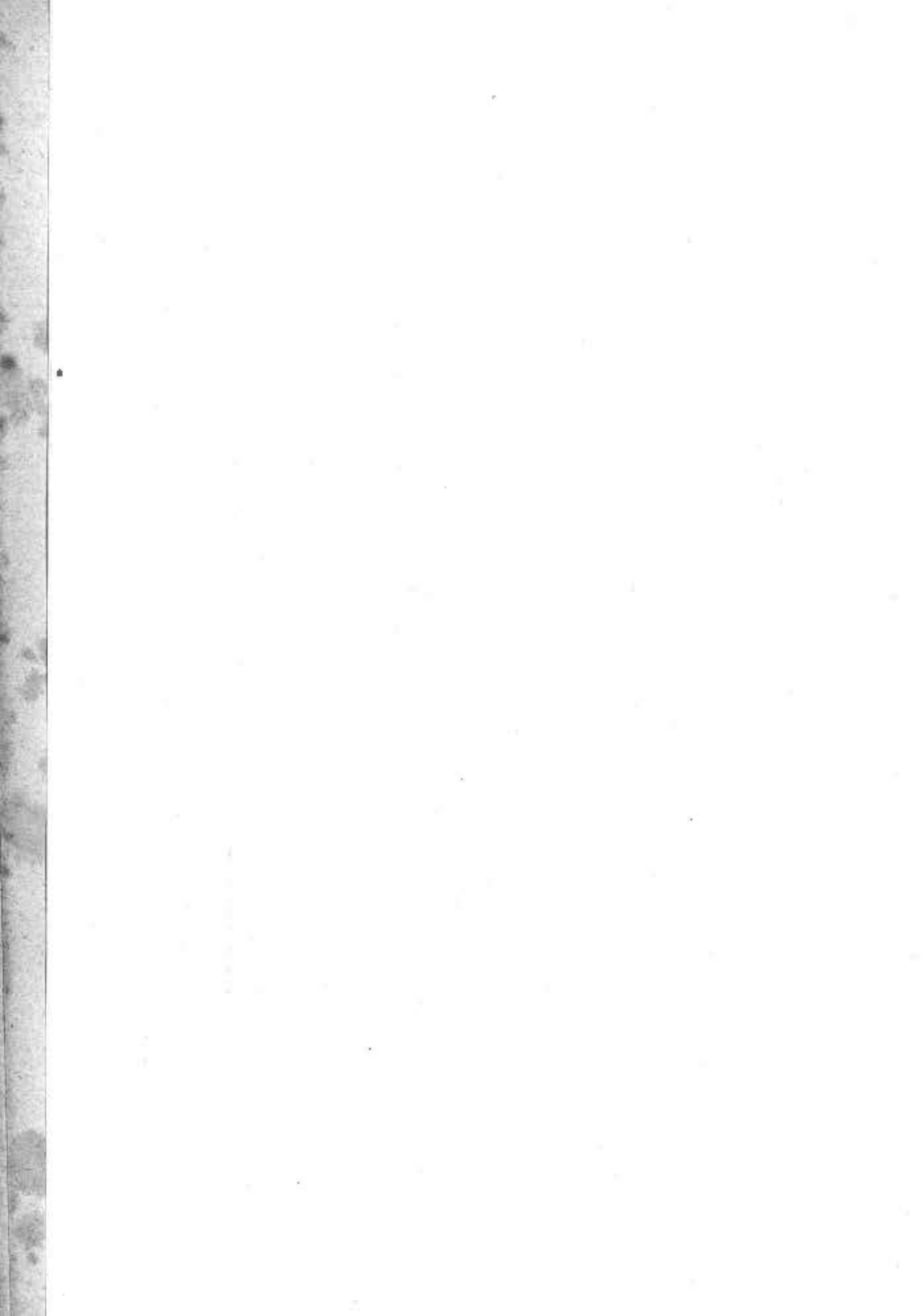
Una vez efectuada dicha recepción, se fué preparando la liquidación de las



CONSTRUCCIÓN DE LAS GRUAS DE LA ESTACIÓN MARÍTIMA PARA LOS BUQUES
CORREOS DE LAS ISLAS MALGASCHES



VISTA DE LOS DABELLONES Y TINCLADO DE LA ESTACIÓN MARÍTIMA PARA LOS
DUQUES CORREOS DE LAS ISLAS BALEARES



obras, que se firmó con fecha de 10 de mayo, enviándose a la Junta, con la conformidad del Contratista, en 8 de junio posterior, sometida a la necesaria tramitación. Fué aprobada dicha liquidación en todas sus partes por orden de la Dirección General de Obras Públicas de 3 de septiembre, con un saldo, a favor del Contratista, de 4.173'26 pesetas; acto seguido de haberse recibido dicha orden en 30 del propio mes, se formuló, en 3 de octubre, la certificación correspondiente, para el abono de dicha cantidad a la casa contratista, por parte de la Junta.

Transcurrido el plazo de garantía de seis meses marcado en las prescripciones de la contrata, se dió, por esta Dirección, aviso a la Junta para llevar a cabo la recepción definitiva en los mismos términos que la provisional, y no habiendo designado la Superioridad, dentro del plazo marcado, al Ingeniero que debía presentarla, insistimos cerca de la Junta para que lo solicitase del Ingeniero Jefe de la provincia, el cual se sirvió señalar el día 1.º de octubre. Celebrado el acto, asistieron al mismo todos los señores designados, menos el Delegado del Tribunal Supremo de la Hacienda Pública, levantándose el acta correspondiente que fué remitida a la aprobación Superior. A pesar de las gestiones practicadas por la Jefatura de Obras Públicas y por esta Dirección en justificación de la referida acta, fué ésta devuelta a la Jefatura por orden de la Dirección General de 23 de octubre; pasala a la Junta en 29 de noviembre y al que suscribe al día siguiente, informamos acto seguido en el sentido de que procedía el nombramiento, por parte del Tribunal Supremo de la Hacienda Pública, de otro delegado, para poder celebrar la recepción, pues el designado para la anterior, que lo era el Ingeniero Industrial afecto a la Delegación de Hacienda de las Baleares, seguramente dejaría otra vez de asistir al acto. Así lo hizo la Junta del Puerto, cerca del referido Tribunal Supremo, en el propio 30 de noviembre, y en su virtud, éste se sirvió solicitarlo de la Dirección General de Rentas públicas en el Ministerio de Hacienda, la que, por orden de 5 de diciembre siguiente, acordó nombrar a D. Joaquín Boulosa, Ingeniero Industrial afecto a la Delegación de Hacienda de esta provincia. Practicados estos trámites y pedida al Ingeniero Jefe de Obras Públicas, por parte de la Junta, la designación del día para llevar a cabo la deseada recepción definitiva, se sirvió aquél señalar el 24 del pasado diciembre, día en que tuvo lugar, levantándose la correspondiente acta, que fué sin pérdida de tiempo remitida a la aprobación Superior.

Al acabar el pasado año, solo faltaba, para terminar el proceso de este proyecto, la aprobación del acta de recepción definitiva y que se devolviera la fianza al Contratista, previa la petición justificada de éste.

En el estado correspondiente a las obras de nueva construcción, se han conseguido las cantidades abonadas mensualmente al Contratista según las certificaciones expedidas, y en las fotografías que se acompañan, se da clara idea de los dos pabellones y el tinglado intermedio de que se compone esta Estación Marítima, pudiéndose completar el conocimiento de la misma en cuanto a la distribución de las plantas de dichos pabellones y composición del tinglado, examinando las hojas n.º 3 y 4 de los planos que se incluyen al final de esta Memoria.

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 :-: :-:

Relativamente a las obras de estos cuatro tinglados del lado Sudoeste que formaban parte de las complementarias del muelle, exponíamos en la anterior Memoria que, al final de junio de 1926, fecha en que acababa el periodo que en la misma se comprendía, se hallaban ya ultimadas y recibidas, y que, para formular la liquidación correspondiente, esperábamos solo la resolución de la Superioridad acerca de un presupuesto reformado del de contrata, que fué objeto de subasta con su importe de 1.103.503'59 pesetas, por el que resultaba un adicional de 22.438'37 pesetas.

Aprobado en todas sus partes dicho presupuesto reformado de estas obras, que ascendía a 1.205.941'96 pesetas, por orden de la Dirección General de 20 de agosto, se procedió acto seguido a presentar la liquidación en la forma indicada por el Consejo de Obras Públicas en su informe que motivó la orden de 15 de abril anterior, enviándola a la Junta en 11 de septiembre siguiente; previos los informes y trámites correspondientes, fué aprobada por R. O. de 3 de diciembre del propio año 1926, y una vez conocida dicha superior disposición en esta Dirección, se expidió la oportuna certificación para el pago, a la Sociedad Contratista, del saldo que acreditaba y que ascendía a la cantidad de 52.193'48 pesetas, que se incluyó en cuentas del mismo mes.

Mas adelante la referida Sociedad solicitó del Sr. Gobernador, en instancia de 13 de enero de 1928, la devolución de la fianza, y sometida la petición a los trámites necesarios, entre ellos a nuestro informe que se emitió en 31 del propio mes, recayó la orden de la Dirección General de 9 de mayo siguiente, por la que se accedía a dicha petición, quedando así concluido el proceso de estas obras.

Edificios para las oficinas de la Inspección de muelles y de la Dirección de Sanidad Exterior :-: :-: :-:

Como continuación de lo que queda consignado en la última Memoria anual acerca de estos dos edificios que formaban también parte de las obras complementarias para la distribución de la zona de servicio del muelle de Barcelona, debemos añadir aquí, que una vez recibidos provisionalmente del Contratista en

1.º de junio de 1926, con arreglo a las disposiciones vigentes, se entregaron a las entidades correspondientes para su servicio, desalojando actu seguido los otros locales y dependencias que se habían habilitado en los pequeños tinglados del propio cuarte de Barcelona. Mas adelante, por orden de la Dirección General de Obras Públicas de 16 de agosto, se aprobó el acta de la recepción provisional; como el plazo de garantía era de tres meses, en época oportuna se hicieron por esta Dirección las debidas gestiones cerca de la Junta del Puerto y de la Jefatura de Obras Públicas para llevar a cabo la recepción definitiva de las obras, aparte de las órdenes e instrucciones comunicadas al Contratista para la realización de determinados trabajos, y en su virtud, el Sr. Ingeniero Jefe se sirvió señalar el día 22 de octubre siguiente, en que tuvo lugar, levantándose la oportuna acta que, remitida a la aprobación Superior, lo fué por orden de la propia Dirección General, de 3 de diciembre.

Durante el periodo de las dos recepciones, por esta Dirección se tomaron los datos y se hicieron los trabajos necesarios para redactar la liquidación de las obras, que no pudo presentarse, a causa de ciertas reclamaciones injustificadas que formulaba el Contratista, hasta el 30 de enero de 1927 con todos los documentos indispensables, siendo más adelante aprobada por R. O. de 7 de julio. Tan pronto como se tuvo noticia de esta Superior disposición, se expidió la correspondiente certificación por el saldo que acreditaba el Contratista, de importe 7.552'84 pesetas, que se puso en cuentas del propio mes; poco después, solicitó aquél la devolución de la fianza y sometida la petición a los trámites corrientes, fué otorgada por orden de la Dirección General de 31 de mayo de 1928, quedando así terminado por completo el proceso de la construcción de estos dos edificios.

Presupuesto para la instalación de la calefacción en el edificio para las oficinas de la Dirección de Sanidad Exterior :— :—

Previas las oportunas gestiones del Sr. Director de Sanidad Exterior en este puerto cerca del Ministerio de la Gobernación y de la petición de éste por Real Orden al de Fomento, y después de nuestro informe, se dictó la orden de la Dirección General de Obras Públicas de 9 de diciembre de 1926, por la que se autorizaba a la Junta del Puerto para que formulase, el que suscribe, el presupuesto de que tratamos.

Pasada dicha orden a esta Dirección el siguiente día 15, se redactó dicho presupuesto en el 18 del propio mes, por su importe, por administración, de pesetas 9,785, y remitido a la Junta, como ésta ya había solicitado de la Superioridad el crédito de 10.000 pesetas para llevar a cabo la referida instalación. Fué aquél aprobado por R. O. de 29 del mismo diciembre, convida aquí en 13 de enero posterior. En su virtud, actu seguido se hicieron las debidas gestiones,

abriendo un concurso particular entre varias casas constructoras de esta ciudad, adjudicándose el suministro y montaje de todos los elementos de la instalación a la S. A. "La Térmica" por el precio de 3,475 pesetas, aparte de los gastos relativos a albañilería y pintura.

Los trabajos se realizaron por completo, a satisfacción de la propia Dirección de Sanidad Exterior, en el mes siguiente de febrero, importando en total la suma de 4,379'28 pesetas, resultando una notable economía respecto del crédito aprobado, por haberse reducido los primeros propósitos de la mencionada Dirección de Sanidad.

Derribo y levante de los cuatro pequeños tinglados e instalaciones existentes en el lado Nordeste, del propio muelle de Barcelona :-:

En la Memoria anterior queda expuesto, con el mayor detalle, el objeto de este proyecto, cuyas obras figuraban asimismo entre las complementarias para la distribución de la zona de servicio del muelle de Barcelona; se consignó, también, el importe de su presupuesto por administración que ascendía a 44,009'01 pesetas, el día en que pudieron empezar estos trabajos de demolición después de resolver múltiples incidentes y la marcha que siguieron hasta acabar el plazo que en dicha Memoria se comprendía. En la presente continuaremos su descripción a partir del 1.º de julio de 1926, en cuya fecha se acababan de levantar los elementos metálicos del primer tinglado, que era el de n.º 4, procediendo en los meses siguientes, hasta octubre inclusive, a terminar la demolición de los tres restantes con sus andenes. En el mes de febrero de 1927, se reanudaron los trabajos inherentes a este proyecto, construyendo las tajetas y albañales de desagüe y arreglando los pavimentos de las distintas calzadas, a fin de asegurar, en beneficio del tráfico marítimo, el tránsito de los vehículos y el depósito de las mercancías hasta que pudiesen construirse los nuevos grandes tinglados de este lado Nordeste del muelle; continuando dichos trabajos hasta su ultimación en el mes de junio siguiente, con arreglo al proyecto, y sobrando del crédito aprobado un remanente de pesetas 25'21, según consta en los estados anuales correspondientes a las obras nuevas, en los que están consignadas las cantidades mensuales gastadas.

Construcción de tres tinglados con los pavimentos de las calles inme- diatas en la zona Nordeste del muelle de Barcelona

Con la debida claridad indicábanos en la Memoria anterior, al tratar de estas obras que formaban también parte del proyecto de las complementarias para la distribución de la zona de servicio del muelle de Barcelona, los motivos que nos habían inducido a solicitar su construcción por contrata, manifestando, por último, que redactado, con fecha 22 de enero de 1926, el estudio que contenía todos los documentos necesarios para ir a la subasta, con un presupuesto por contrata de 1.304.948'03 pesetas, se había enviado a la Junta del Puerto para ser elevado, previos los trámites reglamentarios, a la aprobación de la Superioridad, con el fin de sacar las obras a subasta cuanto antes, dadas las insistentes peticiones del tráfico marítimo.

En efecto, después de los informes de las entidades precedentes, por orden de la Dirección General de Obras Públicas de 2 de agosto siguiente, se aprobó dicho estudio mediante algunas condiciones que debían cumplirse antes de ir a la subasta, y recibida dicha disposición Superior en esta Dirección en 14 del propio mes, se devolvió aquél a la Junta el día 23, con los documentos ligeramente corregidos en algunas bases de los pliegos correspondientes, solicitando, al mismo tiempo, que, cumplida ya dicha orden por nuestra parte, no se retrasara la fecha de la subasta. En su virtud, se dictó, pocos días después en 8 de octubre, la Real Orden aprobando definitivamente este proyecto, que una vez conocido aquí, dió motivo a que la Junta enviase la oportuna certificación de que poseía los fondos necesarios para ejecutar las obras.

Pasado el estudio, en su trámite previo antes de celebrarse el acto de la subasta, a informe del Tribunal Supremo de la Hacienda Pública y al del Consejo de Estado, tuvimos noticias en 9 de mayo de 1927, según orden de la Dirección General de Obras Públicas de 26 de abril anterior, que dicho Consejo a pesar de todo lo actuado y de las resoluciones favorables, puso algunos reparos a la construcción de estos tres nuevos tinglados del lado Nordeste del muelle de Barcelona, por tener la Junta del Puerto arrendados otros dos en la propia zona del muelle al Consorcio del Puerto Franco, y que, en su virtud, debía hacer dicha Junta las debidas manifestaciones y aclaraciones a las dudas del referido Consejo, antes de procederse a la subasta. Sin pérdida de tiempo, la Junta, según informe de esta Dirección, contestó cumplidamente dicha orden de la Dirección General, y practicadas, más adelante, repetidas gestiones para que, ya que no existía motivo justificado en contra, no se pusiera reparo alguno por parte del Consejo de Estado, se logró esta resolución, y por fin, según R. D. dictado en 24 de febrero de 1928, se otorgó la oportuna autorización al Sr. Ministro de Fomento para

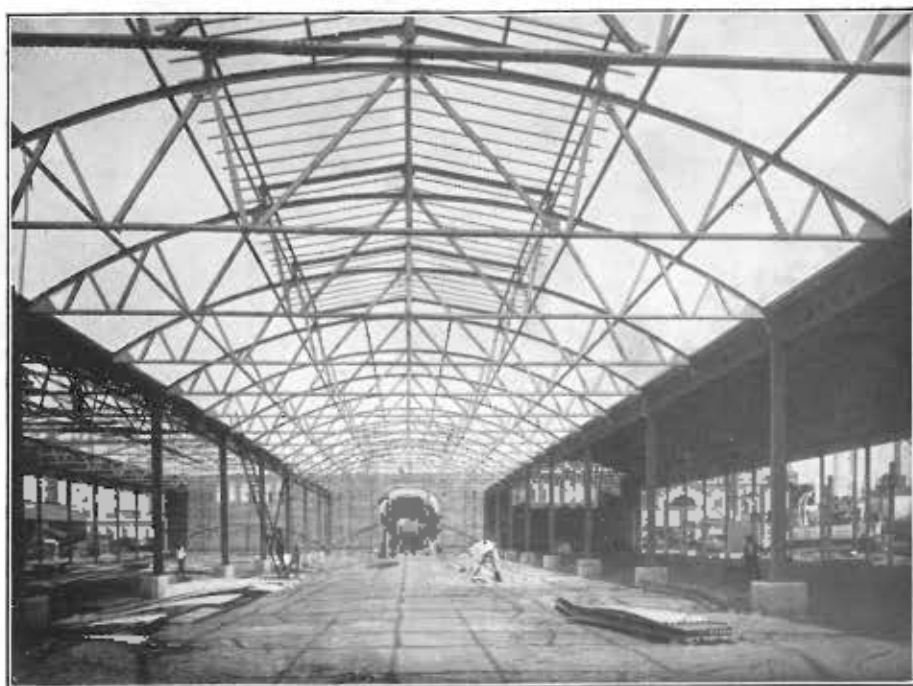
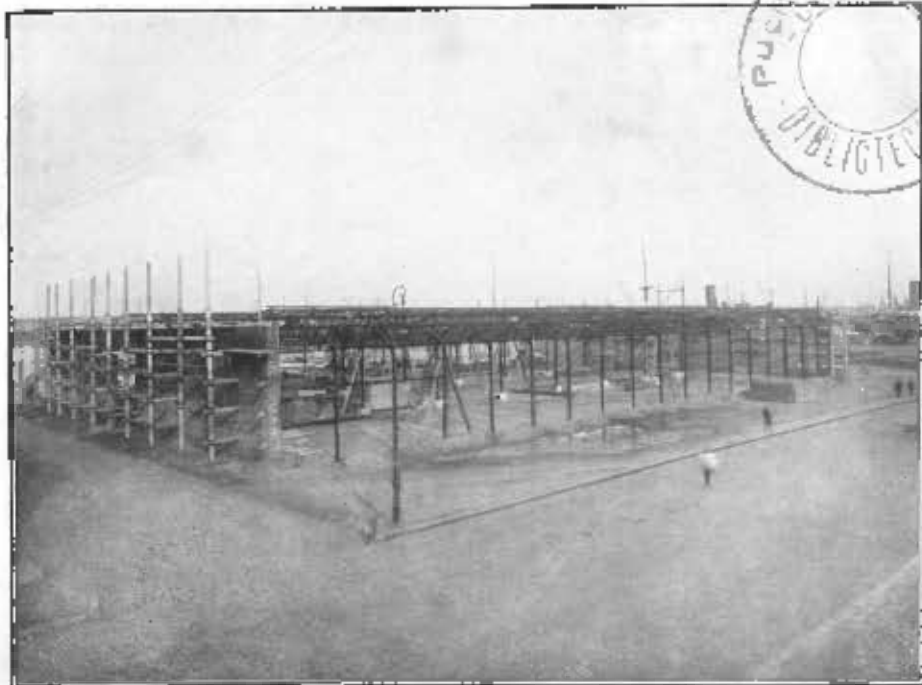
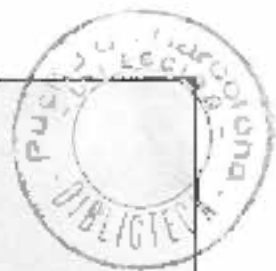
sacar a subasta las obras, el que, a su vez por R. O. de 29 de mayo siguiente, se sirvió facultar para ello a la Dirección General de Obras Públicas, y ésta, según orden de 12 de julio, tuvo a bien señalar el día 10 de septiembre para celebrar dicha subasta, con arreglo al presupuesto de contrata, antes consignado, de importe 1.304.948'01 pesetas; tuvo lugar aquella en el referido día, habiéndose adjudicado provisionalmente al mejor postor, que lo fué la S. A. "Metropolitana de Construcción" de esta ciudad, en la cantidad de 1.016.000'00 pesetas, que representaba una baja de 23'14272 por ciento, y a los pocos días, lo fué de un modo definitivo por R. O. de 29 del propio septiembre.

Conocida dicha R. O. en esta Dirección en 20 de octubre, después de haberse remitido por la Superioridad a la Jefatura de Obras Públicas; y por ésta a la Junta del Puerto, se hicieron, sin pérdida de tiempo, repetidas gestiones para que, por parte de la Sociedad adjudicataria, se depositase la oportuna fianza y se firmase la escritura correspondiente; todo ello con el fin de que empezaran cuanto antes estas obras tan indispensables para el Comercio de importación.

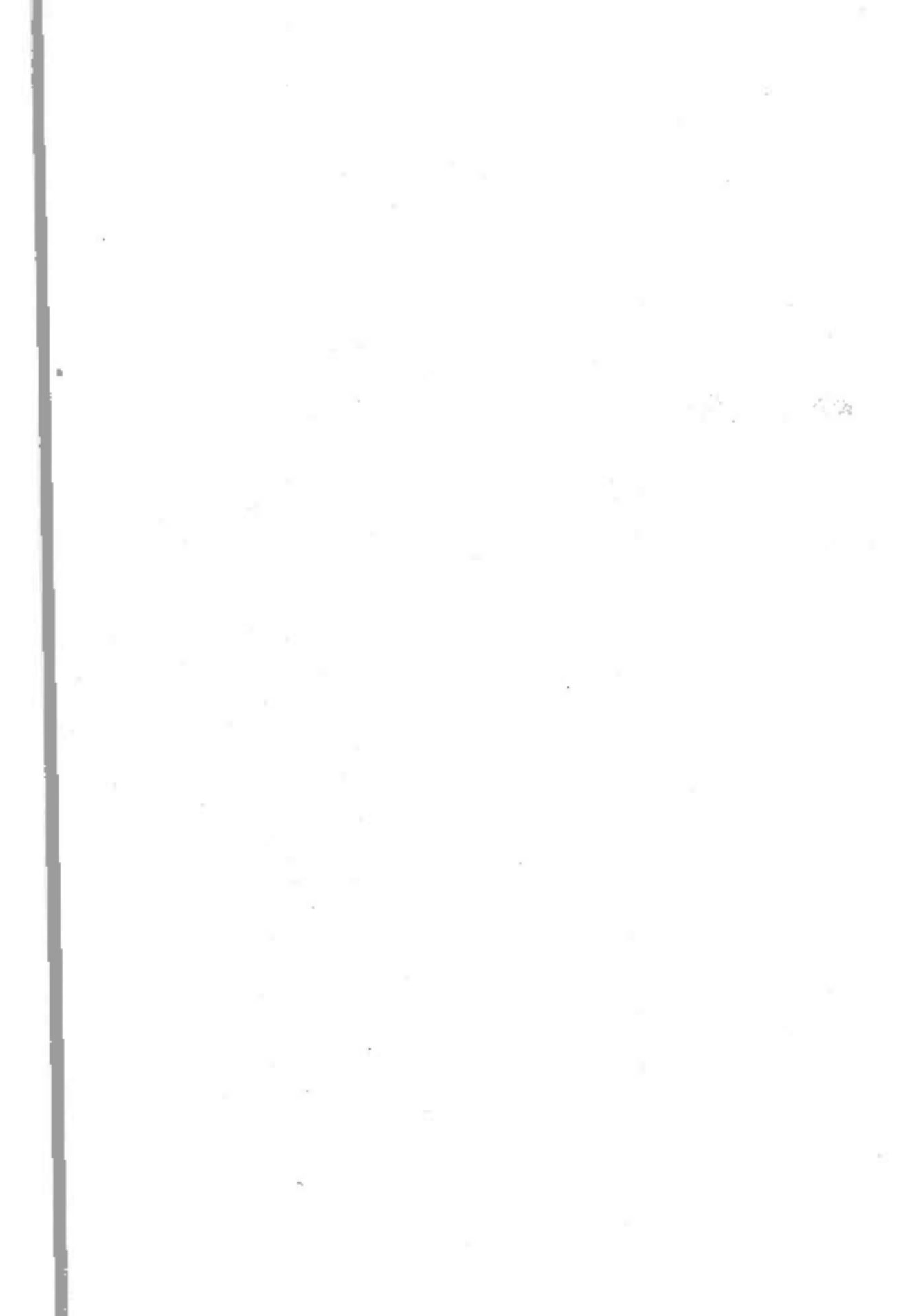
Comenzados los trabajos para la construcción de estos tres tinglados y los pavimentos de las calles inmediatas, dentro del plazo marcado en las condiciones de la contrata, en 15 de noviembre del propio año 1928, según acta de replanteo que se levantó, y que fué sometida a la aprobación Superior y sancionada en todas sus partes, más adelante, según orden de la Dirección General de Obras Públicas de 1.º de febrero de 1929, se dió, por parte del Contratista, a dichos trabajos la necesaria actividad tanto en la parte de fábrica como en la preparación y montaje de los elementos metálicos, procurando, según las instrucciones de esta Dirección, llevar las obras de un modo escalonado y en forma que se causasen los menores obstáculos posibles al intenso tráfico que en aquél muelle se desarrolla para el Comercio de extranjería; a tal efecto, una vez adelantados los trabajos en el primer tinglado, se empezaron los del segundo, a mediados de febrero, y lo propio los del tercero, en la segunda decena de mayo.

Al final del mes de julio siguiente, ya pudo darse por terminado el primero de los tres tinglados, empezándose a utilizar poco después, de un modo provisional y en momentos de gran aglomeración, para el depósito de ciertas mercancías, con el fin de dar la mayor suma de facilidades al referido Comercio, y definitivamente, en la segunda quincena de septiembre, mediante el depósito de sendos cargamentos de cajas de lapaca y balas de papel, lo propio sucedió con los otros dos tinglados, pues, una vez terminados, se empezaron a utilizar, por parte del Comercio, a principios y a fines del mes de noviembre, después que nosotros habíamos dado cima a los pavimentos de las zonas de depósito. Mientras tanto el Contratista llevó a cabo la construcción de los pavimentos adoquinados correspondientes, en las zonas inmediatas a dichos tinglados.

Con arreglo a lo dispuesto en las condiciones del proyecto, esta Dirección, en fecha oportuna, manifestó a la Junta la proximidad de la terminación de las obras, a fin de que se solicitase de la Superioridad la designación del Ingeniero, que en su nombre, tenía que llevar a cabo la recepción provisional de las mismas, así como debía inscribirse al Tribunal Supremo de la Hacienda Pública, que nombra un representante; en su virtud, por orden de la Dirección General de Obras

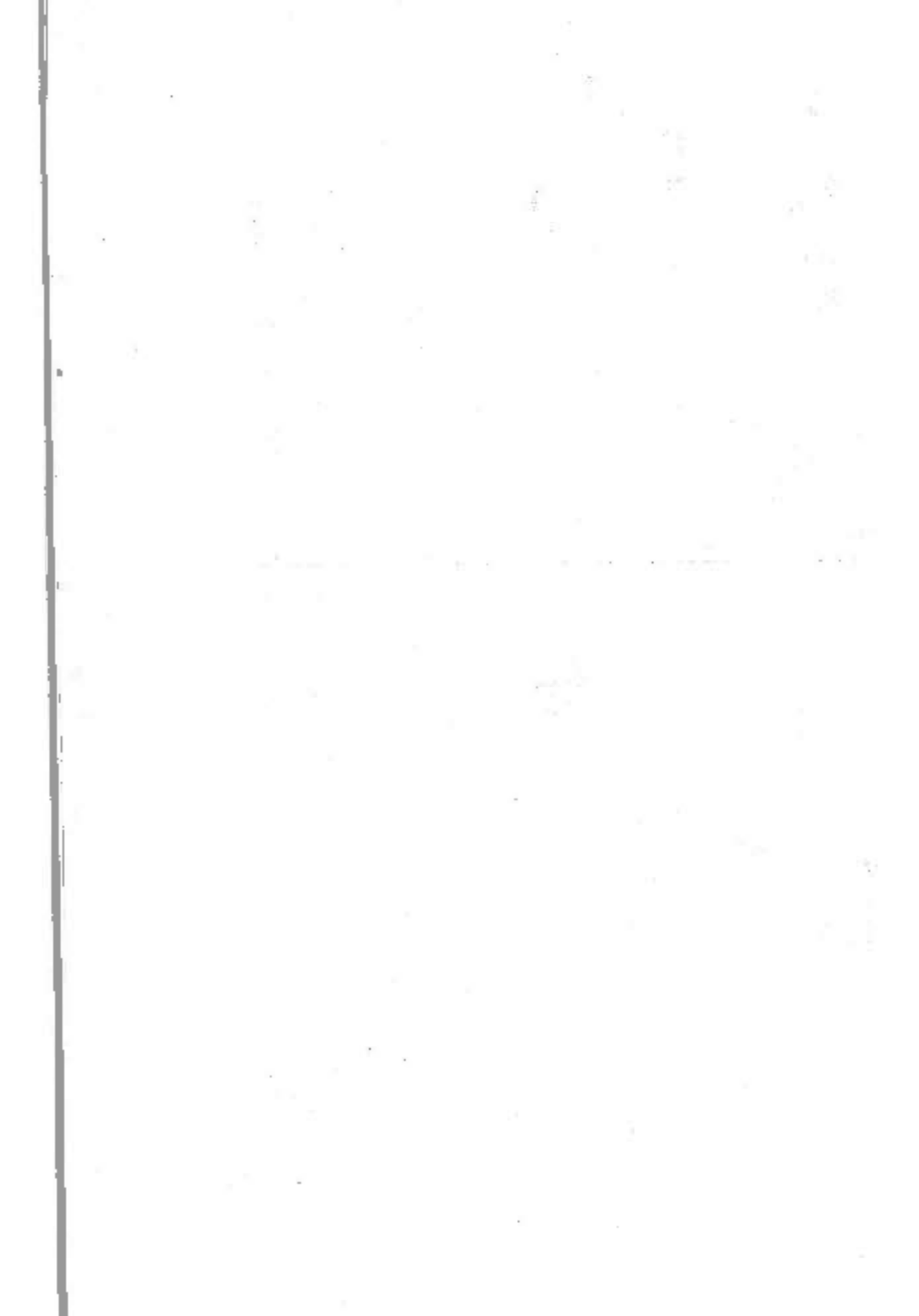


CONSTRUCCIÓN DE LAS OBRAS DE LOS TRES CUNGADOS EN EL LADO NOROCCIDENTE DEL MONTLE DE BARCELONA





VISTA DE LOS TRES TEJEDOS CONSTRUIDOS EN EL LADO NOROCCIDENTE DEL
MUELLE DE BARCELONA.



Públicas de 12 de noviembre, se autorizó para efectuar la recepción al Sr. Ingeniero Jefe de Obras Públicas de la provincia, y el referido Tribunal, según oficio de 9 anterior, designó como Interventor delegado al Sr. Ingeniero Jefe del distrito minero.

Previas las debidas gestiones de esta Dirección, el Sr. Ingeniero Jefe de Obras Públicas se sirvió señalar el día 3 de diciembre para dicha recepción, la que tuvo lugar con la asistencia de todas las personas consignadas en las bases de la contrata, levantándose la oportuna acta que fué sometida a la aprobación Superior.

Este ha sido, hasta acabar el año pasado, el proceso de estas obras de los tres tinglados del lado Nordeste; debiendo añadir que en el estado relativo a las obras de nueva construcción se han consignado las cantidades abonadas mensualmente a la Sociedad Constructora según las certificaciones expedidas por las obras realizadas, y que en las fotografías que se acompañan, pueden verse dichos tinglados durante la construcción y una vez terminados.

Instalación de las vías férreas en el muelle de Barcelona

Otra de las obras comprendidas en el proyecto de las complementarias para la distribución aprobada de la zona de servicio del muelle de Barcelona, es la inherente a la instalación de las vías férreas. Redactados los documentos correspondientes para poder sacar las obras a subasta, en 28 de abril de 1928, con un presupuesto de contrata de 617,256'32 pesetas, pasaron, previos los informes oportunos, a la aprobación de la Superioridad, la que se logró según R. O. de 26 de septiembre siguiente; pero en realidad no tuvimos conocimiento de tal resolución, tanto la Junta como esta Dirección, hasta el día 23 de marzo de 1929, por la inserción en la Gaceta, del R. D. del día anterior, por el que se autorizaba al Sr. Ministro de Fomento para sacar a subasta las obras aprobadas de este proyecto, con cargo a los créditos del presupuesto extraordinario sancionado por Decreto-Ley de 7 de julio de 1926. Más adelante, por R. O. de 20 de mayo, el Ministro facultó a la Dirección General de Obras Públicas para celebrar la subasta, y en su virtud, por orden de la propia Dirección General, se designó, a tal fin, el día 10 de julio siguiente. Tuvo lugar en dicho día la subasta, adjudicándose provisionalmente la ejecución de las obras al único postor don Miguel Espada, por la misma cantidad del presupuesto de contrata antes consignada, siéndole de un modo definitivo, pocos días después, por R. O. de 23 del propio julio, publicada en la Gaceta del 9 de agosto.

Conocida tal resolución Superior en esta Dirección, se hicieron, sin pérdida de tiempo, las oportunas gestiones cerca del adjudicatario para que cumpliera las prescripciones contenidas en los pliegos de condiciones de la contrata y pudiera empezar las obras dentro del plazo marcado en aquellas. Depositada previamente la fianza y firmada la correspondiente escritura en Madrid en 6 de

septiembre, se dió principio oficial a las obras en 7 de octubre mediante el oportuno replanteo, y levantado, de todo ello, el acta prescrita, que fué aprobada por orden de la Dirección General de 6 de noviembre siguiente.

Mientras tanto, poco después de empezadas estas obras, el Contratista con fecha 2 de octubre, elevó instancia a la Dirección General de Obras Públicas, solicitando algunos beneficios para la adquisición en el extranjero de los carriles de ruana marcados en el proyecto o la sustitución de éstos por otros de fabricación nacional; recibida tal solicitud en esta Dirección por conducto de la Jefatura de Obras Públicas en 22 del propio mes, en 24 emitimos nuestro informe para conocimiento del Centro Superior, esperando, a fines del año pasado, la resolución sobre este asunto.

Como complemento a todo lo que acabamos de exponer respecto de las obras en el muelle de Barcelona, se acompaña al final de esta Memoria y en la hoja número 5 de los planos, la planta de este muelle con la distribución que tendrá su zona de servicio, una vez instaladas las grúas eléctricas y las vías férreas, construido el cuarto tinglado en el lado Nordeste en sustitución de los dos más pequeños, lo propio que el edificio simétrico con el del Real Club Marítimo.

Muelle de San Beltrán

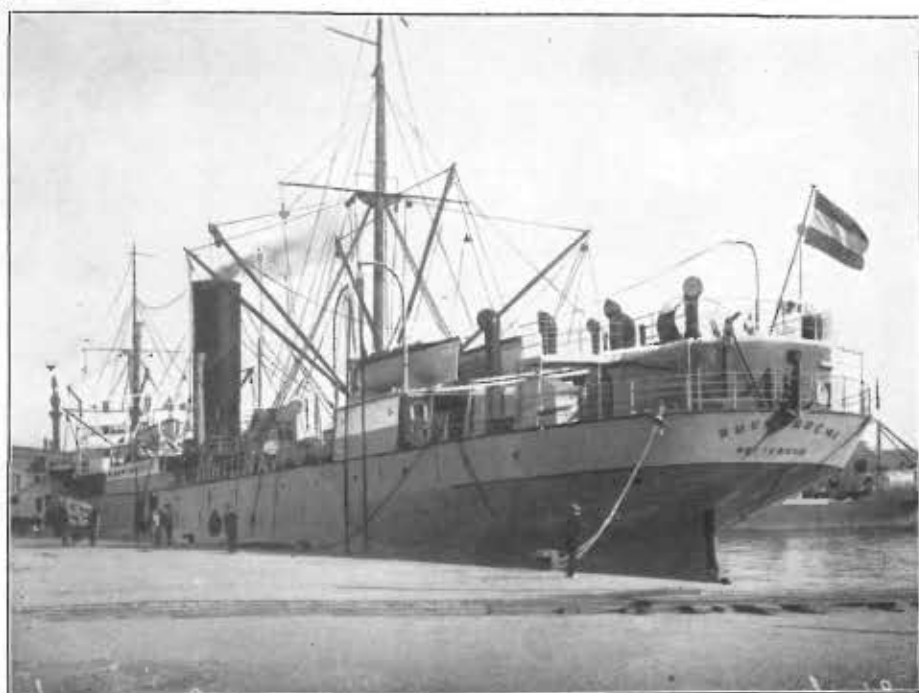
Reforma y ampliación de este muelle, incluso la construcción de sus pavimentos y desagües :-: :-: :-:

Puesto que durante el plazo que abarcamos en esta Memoria, desde 1.º de julio de 1926 hasta fin del pasado año 1929, no se ha ejecutado en la parte antigua de este muelle obra alguna nueva que haya requerido proyecto independiente, y las inherentes a la conservación, que han sido de alguna importancia, ya se consignarán en la Sección respectiva, nos ocuparemos ahora solamente de los trabajos realizados, en el curso del periodo antes indicado, para llevar a cabo los trabajos relativos a la reforma y ampliación del muelle, con arreglo al proyecto aprobado por la Superioridad; tales obras han de transformar radicalmente aquella zona Suroeste del puerto, en sentido sumamente favorable para el tráfico marítimo.

Al tratar de dicho proyecto en las anteriores Memorias, hemos indicado, con el posible detalle, no solo las causas que motivaron su presentación con fecha 21 de abril de 1923 y el proceso de su tramitación, desde que fué elevado a la sanción Superior, hasta que, una vez aprobado, se empezaron los trabajos por el sistema de administración en 15 de julio de 1924; sino que también se describía, en la última, la marcha de las obras desde un principio y su situación al terminar el primer semestre de 1926, a fin de que pudiera apreciarse la actividad que había-



BUQUE ITALIANO "FRANCA FASCIO" ATRACADO AL NUEVO MUELLE DE
SAN BELTRÁN



BUQUE HOLANDES "SIBERADUMI", DE GRANDES CARACTERÍSTICAS, ATRACADO
AL NUEVO MUELLE DE SAN BELTRÁN





mos desarrollado en los trabajos, tan pronto como nos lo permitieron las atenciones urgentes de otras obras.

En el curso del segundo semestre del propio año 1926 y en todo el 1927 procedió también con gran actividad a la ejecución de los trabajos comprendidos en este proyecto, de tal suerte que, al finalizar el último, ya podía darse por vencida la parte de fábrica inferior del muro de muelle con su refuerzo posterior de escollera pequeña a pesar de su costosa y difícil cimentación, y hubiera quedado aquella terminada por completo, si antes se hubiese podido desalojar el atraque de los buques y levantar la sillería del lado Norte del muelle de Poniente, y si no nos hubiéramos visto precisados a dejar, al final del muro en su encuentro con el citado muelle de Poniente, el indispensable boquete para el paso, al interior del nuevo muelle, de las embarcaciones afectas a la construcción de las obras y formación del terraplén de relleno; habiendo dejado solo de colocar las dos últimas hiladas 4.ª y 5.ª de bloques en los 15 metros de su extremidad. Las fábricas superiores del muro se hallaban asimismo sumamente adelantadas: la parte de mampostería y hormigón, terminada en unos 300 metros a partir del origen y otros 50 en construcción; de la sillería de coronación veníamos unos 300 metros acabados y otros 40 en ejecución, habiéndose también educado los medios de amarre y las defensas. El terraplén de relleno se había ya formado en una zona que abarcaba casi la mitad de la longitud del muro, habiéndose construido en dicha zona no solo las tajetas de desagüe, con los albañales e imbornales correspondientes, sino las aceras y los pavimentos de las dos calzadas, la central y la del borde del muelle para el tráfico de vehículos, y de los andenes para el depósito de las mercancías, así como también, las tuberías para riegos y aguas y las instalaciones provisionales de alumbrado.

Es más, al objeto de dar las debidas facilidades al Comercio y a la Navegación, desde un principio se dispusieron los trabajos para ir ultimando de un modo simultáneo las obras comprendidas en el proyecto: todo ello a fin de que pudiesen cuanto antes atracar los buques al nuevo muelle, lográndose esto al acabar el año 1926; en los primeros meses de 1927, continuó la colocación de los buques de costado y de punta para dar atraque provisional a los que esperaban el definitivo, a algunos de guerra y a los que debían estar algún tiempo en el puerto sin hacer operaciones comerciales.

Conviene, además, consignar, que en el día 6 de agosto de 1927, según puede verse en la adjunta fotografía, ya se concedió atraque en el nuevo muelle al "Franca Passio", buque italiano que desde hace algunos años efectúa la travesía, con servicio regular semanal, entre este puerto y el de Génova, habiendo realizado con toda comodidad las operaciones comerciales, y al final del propio mes ya se podía disponer de otra extensión en la línea de atraque, que se fué aumentando en los sucesivos; dando así facilidades en sumo grado al movimiento marítimo, pues ya empezaron a utilizar el nuevo muelle buques de gran tonelaje, y entre ellos el holandés de la matrícula de Rotterdam "Socailoran" de 140 metros de eslora, que en 15 de noviembre siguiente, (véase la fotografía), pudo no solo atracar sino descargar allí por completo todo su gran cargamento.

Durante el año 1928, nos limitamos, en la zona del muro del muelle, a cons-

truir y terminar las partes de fábrica, colocando asimismo los bolardos como medios de amarre y las defensas para los buques, hasta dejar solo unos 60 metros en su final antes del encuentro con el muelle de Poniente; en cambio, en las otras obras componentes del proyecto, se adelantaron, en gran escala, los pavimentos adoquinados de las dos calzadas, la central longitudinal y la del borde del muelle, así como las aceras y los andenes o zonas de depósito de las mercancías, con las correspondientes tajetas de desagüe y sus albañales e imbornales, las tuberías de agua para riegos e incendios y para el suministro del líquido a los buques, instalación de alumbrado, etc. Aún se habría podido dar mayor actividad a estas obras en la zona del muelle tal como habíamos dispuesto los trabajos, pero se perdieron varios días en los primeros meses del año, como en los últimos del anterior, a causa de las constantes lluvias, y además el terraplén no pudo tener el incremento necesario por falta de los productos que nos traían de la ciudad. Estos procedían en gran parte de las excavaciones que se practicaban para la construcción del ferrocarril subterráneo de la calle de Balmes y de los grandes derrillos de las casas de la población, pero en el curso de los dos trimestres 2.º y 3.º del año, por exigencias del Ayuntamiento y del Comité de la Exposición, se llevaron las tierras a las avenidas del viaducto de la calle de la Marina y a ciertas zonas de la montaña de Montjuich, por lo que el terraplén de nuestro muelle de San Beltrán no tuvo el avance que era de desear. De todos modos, durante el propio año 1928, el tráfico marítimo ya pudo disfrutar de una extensión de atraque en los dos tercios de la longitud del muelle, o sea, para tres y cuatro buques de espora corriente, con los pavimentos para el tránsito y los andenes completamente terminados para el transporte y depósito de las mercancías, y lo propio en las demás obras y elementos complementarios; todo lo cual ha producido grandes beneficios a dicho tráfico, porque en las épocas de gran aglomeración de aquéllas, como la ocurrida en los meses de junio y julio con las maderas y los hierros, se pudieron ya utilizar las vastas extensiones obtenidas o creadas merced a estas obras de reforma y ampliación.

En el curso del presente año 1929 y singularmente en el primer semestre, gracias al aporte, en gran escala, de considerables volúmenes de tierra y cascote procedentes de las excavaciones y derrillos de la población, se ha podido dar gran actividad a la formación del terraplén interior con notable economía, y con tal motivo se han adelantado también, de un modo consecutivo al compás de aquél, los pavimentos adoquinados de las dos calzadas; la general y la del borde del muelle; la colocación de los bordillos de las aceras y los que limitan las superficies de depósito de mercancías; los andenes afechos a tal depósito, y la construcción de las tajetas o rajeas y los albañales de desagüe con sus imbornales y los pozos de registro en los sitios adecuados. Se ha ampliado asimismo la red de las tuberías de agua para riegos e incendios, y se ha ido llevando a cabo, aunque con carácter provisional, la instalación general de alumbrado en toda la zona habilitada del muelle. Merced a estos trabajos, a mediados del año ya se ha podido utilizar aquél, en casi las tres cuartas partes de su longitud, para el atraque de los buques y lo propio en su extensión superficial para el depósito de las mercancías, prestando con ello grandes beneficios al Comercio y a la Navegación, en



UBICACIÓN DEL ÚLTIMO BLOQUE PARA LA CONSTRUCCIÓN DEL NUEVO MURO DEL MUELLE DE SAN BELTRÁN

las varias ocasiones en que, durante los primeros meses del año, hemos sufrido aglomeraciones en el tráfico de maderas, hierros, automóviles, etc.

Durante el tercer trimestre, se han impulsado asimismo todas estas obras de pavimentación, y en el cuarto, dado el avance del terraplén, se ha procedido al cierre del buquete existente en el muro del muelle, colocando los bloques que faltaban en las 4.ª y 5.ª hiladas, el último de los cuales se puso el día 20 de noviembre, según puede verse en la fotografía, y una vez sobrecargada suficientemente, se ha ido terminando el pedraplén interior adosado y la parte de fábrica superior del muro, con los bolardos o medios de amarre y las defensas, faltando muy poco a fin de año para quedar ultimado por completo dicho muro. Como al propio tiempo, en estos últimos meses del año se han adelantado las calzadas y andenes, las únicas obras que restan ejecutar del proyecto, durante el año 1930, son las inherentes a la prolongación de los aliviaderos de desagüe de las cloacas del lado Sudoeste de la ciudad, que una vez terminados permitirán acabar el terraplén, con sus calzadas, andenes y obras complementarias en toda la zona final en su encuentro con el muelle de Poniente.

En los estados anuales correspondientes a las obras nuevas, hemos consignado las cantidades que mensualmente hemos gastado en éstas de reforma y ampliación del muelle de San Beltrán, llevadas a cabo por administración durante los últimos años con el mayor éxito.

Debemos asimismo manifestar que, como complemento de tales obras, se han realizado por cuenta del Ayuntamiento y en toda la parte de la ciudad adosada a nuestra zona marítima, las obras necesarias para la reforma y ampliación de la carretera llamada de Casa Antónex, según un proyecto aprobado hace años por el Ministerio de Fomento previo informe de esta Dirección. Dichas obras empezaron hace algún tiempo, han seguido con escasa actividad durante el curso de los tres años y medio que se comprenden en esta Memoria, a causa de las múltiples dificultades por el intenso tráfico y por no poder disponer el Ayuntamiento de los créditos necesarios, pero a fines del pasado año y ante los reiterados ruegos del que suscribe, han tomado bastante impulso, faltando solo la gran plaza de entrada a la Estación de Mercancías del Morrot, cuyos trabajos se acabarán seguramente en el primer semestre del año corriente.

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

Durante el plazo de los tres años y medio que se abarca en esta Memoria, desde 1.º de julio de 1926 hasta fin del pasado año 1929, no se han llevado a cabo tampoco en estos tres muelles del lado Sudoeste del Puerto, obra alguna de nueva construcción a cargo de la Junta, que tenga que ser reseñada en esta parte; nos hemos limitado a practicar, tanto en las zonas pavimentadas afectas al tránsito como en las destinadas al depósito de las mercancías, y en todas cuantas ins-

talaciones en ellos existentes, los necesarios y continuos trabajos para que tuvieran una esmerada conservación; de tales trabajos damos la debida cuenta en el lugar oportuno, así como también de la ampliación y reforma y hasta nueva creación de algunas instalaciones de otras entidades, levantadas mediante la debida autorización Superior, mereciendo una mención especial las afectas a la Dirección de la Aeronáutica Naval del Estado, planteadas en el muelle del Contralique.

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

En las Memorias anteriores cuando se ha tratado de este importante proyecto de utilado, hemos hecho el verdadero y claro proceso del mismo desde la fecha de su redacción, en abril de 1919, con arreglo al Plan general de obras formulado en noviembre de 1918 por orden Superior, hasta que fué aprobado en principio y desde el punto de vista técnico por orden de 10 de diciembre del propio año 1919, añadiendo que, a pesar de la autorización concedida a la Junta para empezar las obras cuando se juzgase conveniente y oportuno, no se había podido llevar a cabo trabajo alguno en los dos grupos de obras de que se componía el proyecto: uno relativo a la reforma del actual servicio de las grúas hidráulicas y su nueva instalación en el muelle de España, que debía ejecutarse por administración con un presupuesto de pesetas 683,835'48, y otro referente a la adquisición, mediante concurso público, de 25 grúas eléctricas de modernas características y potencia variable, para diversos muelles, con un importe de pesetas 3-151,000'00.

Respecto del primer grupo de obras, las causas por las cuales no se había podido todavía llevar a cabo la nueva instalación, en el muelle de España, de las grúas hidráulicas que antes se hallaban diseminadas por los muelles de la Muralla (hoy día Bosch y Alsina), de Atarazanas y de Barcelona, eran, en primer término, porque no estaban terminadas las otras obras de utilado que debían completar la distribución definitiva del citado muelle de España; en segundo lugar, porque no se habían podido levantar todas las grúas y la tubería de presión existentes en los muelles de la Muralla y de Atarazanas, trabajos que se realizaron en el primer semestre de 1928, y en tercero y último, porque realmente y en virtud de haber variado notablemente las necesidades con el tiempo transcurrido desde que se formuló el proyecto, entendíamos que quizás no fuera ya del todo conveniente el aprovechamiento de aquella antigua instalación, a pesar de las transformaciones que en ella hubieran podido hacerse.

En el curso del plazo que abarcamos en esta Memoria, han desaparecido los motivos comprendidos en primero y segundo lugar, y en cuanto a los últimos se han hecho más patentes. Llegando a convencernos, después de un detenido estudio, de que hoy sería ya inadecuada tal instalación en el muelle de España, dado el mal estado de las grúas y la clase de tráfico que en aquél se desarrolla, habiendo desistido de tal aprovechamiento y dejando solo de momento la utilización de la grúa núm. 1 de 25 toneladas, situada en el muelle del Depósito con el resto de los elementos contenidos en la Casa de Máquinas. En época oportuna, ya se procedió al arreglo y conservación de las piezas de la tubería a presión, que se hallaba en buenas condiciones, y lo propio se hará con las de las grúas, procediendo después al desguace de las partes inservibles.

Nuevo estudio de utilado mecánico en los muelles de España, de Barcelona, de Atarazanas y de San Beltrán : - :

1.ª Parte.—Adquisición de grúas eléctricas para los de Barcelona, Atarazanas y San Beltrán : - : : - : : - :

El segundo grupo de obras comprendido en el mencionado proyecto de utilado, que, según hemos dicho, se refería a la adquisición y montaje de varias grúas eléctricas de modernas características, para diversos muelles, no se había podido llevar tampoco a la práctica por varias razones, y entre ellas, por la dificultad existente, durante el período de la post-guerra mundial, de obtener, en buenas condiciones económicas y de tiempo, estos medios mecánicos; por la circunstancia especial de que, poco después de haberse sancionado nuestro estudio en 1919, teníamos que dedicar todos los recursos y actividades a los trabajos de reparación de las averías producidas en el rompelas de Levante por el violentísimo temporal de febrero del año 1920, y finalmente, porque más adelante surgieron otras obras más urgentes que debíamos poner en ejecución.

Ahora bien; como a causa del tiempo transcurrido desde la redacción y aprobación de dicho estudio de utilado mecánico y por causas ajenas a nuestra voluntad, han variado bastante las necesidades que entonces se sentían en los muelles de este puerto y se han modificado asimismo las características de estas grúas o medios de carga u alijo, se creyó conveniente, a principios del año 1928, hacer un nuevo estudio adaptándolo a los muelles que debían estar afectos al Comercio de Importación, para los cuales se habían de adquirir por concurso las grúas eléctricas necesarias, cooperando así a los propósitos de la Junta Mixta de U-

banización y Acuartelamiento de esta ciudad para la mejora de los servicios de las Aduanas, en beneficio de las mercancías del extranjero.

Redactado dicho nuevo estudio, con todos los detalles y documentos precisos, en 30 de mayo del propio año 1928, para adquirir, por concurso, 25 grúas eléctricas, con un presupuesto aproximado de 4.375.000'00 pesetas, se envió a la Junta para su examen y remisión a la Jefatura de Obras Públicas, lo que efectuó sin pérdida de tiempo, trasladándolo más adelante dicha Jefatura a la Superioridad para su aprobación, después de emitir el correspondiente informe.

Pasado, en virtud de lo prescrito en las disposiciones vigentes, a examen del Consejo de Obras Públicas, como Centro Superior Consultivo, emitió éste su dictamen, y en su vista, la Dirección General, por orden de 5 de octubre siguiente, devolvió el estudio a la Junta del Puerto a fin de que, por parte de esta Dirección, se introdujeran en él las ligeras modificaciones contenidas en el aludido dictamen. Conocida esta resolución Superior, por el que suscribe, en 16 del mismo mes, se dió cumplimiento a la misma en cuanto lo permitieron otras atenciones más urgentes, y en su virtud, se pasó a la Junta en 24 de noviembre el referido estudio con las pequeñas variaciones marcadas por el Consejo de Obras Públicas, y entre ellas, la de reducir a 23 el número de grúas, remitiéndose, poco después con los respectivos informes, a la Superioridad, que se dignó aprobarlo por R. O. de 24 de diciembre.

Posteriormente, por otra R. O. de 18 de febrero del pasado año 1929 y por vía del dictamen del Consejo de Estado, se aprobaron los pliegos de condiciones facultativas, particulares y económicas, dictándose en 22 siguiente el R. D., publicado en la Gaceta del 23, por el que se autorizó al Ministro de Fomento para abrir el correspondiente concurso para la adquisición de las 23 grúas eléctricas. Mas adelante, por R. O. de 2 de marzo, el Ministro se sirvió autorizar, a su vez, a la Junta del Puerto para anunciar y celebrar el concurso de referencia, y recibida dicha orden en la Junta en 10 de abril, se procedió acto seguido, por acuerdo de la misma en su sesión del propio día, a efectuar los necesarios trámites y gestiones, publicándose, al efecto, los anuncios correspondientes en el Boletín Oficial de la provincia y en la Gaceta de Madrid de los días 21 y 26 siguientes, y dando un plazo de dos meses para la presentación de las proposiciones. Se celebró el concurso en 26 de junio con arreglo a las disposiciones vigentes, habiéndose presentado cinco proposiciones con toda legalidad, que fueron reseñadas con detalle en el acta notarial que se levantó; poco después se pasaron a examen de esta Dirección para su informe, que por tener otros trabajos más urgentes y ser asunto muy complejo y de suma importancia, no se pudo formular con la brevedad que era de desear, hallándose al final del año pasado a punto de darse por ultimado.

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

En la Memoria anterior se motivó la necesidad de este presupuesto, se dió cuenta de la resolución Superior para llevar a cabo estos trabajos por administración y de haberse adjudicado el suministro a la "Unión Naval de Levante" S. A. en esta ciudad, mediante las debidas condiciones, en enero de 1926, construyendo dichas calderas en sus talleres de Valencia. Terminadas y transportadas a este puerto y previas las pruebas particulares de la casa constructora, se hicieron las oficiales en 6 de diciembre del propio año, entregándose las calderas en el día 14 siguiente.

Pasados unos meses a fin de hacer los trabajos necesarios para el levante de los generadores viejos y la colocación de los nuevos, se puso en servicio dicha Sección 3.ª en 30 de agosto del año 1927, funcionando desde entonces sin la menor novedad.

Del crédito aprobado para estos trabajos de importe 50.000 pesetas, quedó un remanente de 3.456'40, según puede verse en el estado correspondiente a los gastos mensuales por obras nuevas.

Obras de reforma y ampliación en el edificio principal de la Aduana en este puerto : - : : - :

En la Memoria anterior se ha consignado con todo detalle el proceso de este proyecto desde su redacción en 24 de enero de 1925 por orden Superior, hasta que se obtuvo la R. O. de aprobación de 18 de noviembre siguiente, mediante condiciones según las cuales se esperaba ocasión oportuna para realizar las obras.

Pero creada por R. D. de 15 de marzo de 1927 la Junta Mixta de Urbanización y Acuartelamiento de esta ciudad, que debía tener por misión, entre otros asuntos de vital interés para la población y para el Ejército, la de ampliar y mejorar los servicios de las Aduanas en este puerto, a fin de recahar, para el Comercio de importación, la mayor suma de beneficios, se constituyó dicha Junta, sin pérdida de tiempo, en 18 del propio mes, nombrando, entre los individuos de su seno, varias Potencias o Comités, y entre ellos uno para el estudio de las obras y construcciones a realizar para llevar a cabo la citada ampliación y mejora de los servicios de las Aduanas, del cual formó parte esta Dirección, que por

el referido R. D. había sido ya designada para entrar en la composición de la Junta Mixta.

Reunida la ponencia encargada de estos servicios de las Aduanas en 25 del mismo marzo, y aprobado por R. D. de 20 de mayo el proyecto de Reglamento porque se había de regir dicha Junta, se comenzaron los trabajos, formulando primero el plan de las obras y construcciones a ejecutar dentro de la zona marítima del puerto para satisfacer las necesidades del Comercio de importación, y empezando por las reformas y mejoras a introducir en el edificio principal de la Aduana, respecto de las cuales ya existía el estudio anterior aprobado por la Superioridad.

Pero como ya eran distintas las necesidades y había otros y más importantes servicios que era preciso ampliar y variar, se formuló, por el que suscribe, por encargo unánime de la Junta Mixta ante los requerimientos de los demás individuos de la ponencia, un nuevo proyecto de acuerdo con el Administrador de la Aduana, que se terminó en 2 de diciembre del propio año 1927, enviándolo a la Junta Mixta en 12 siguiente; previos los trámites correspondientes, fue aprobado por el Comité de obras en 9 de enero de 1928 y sancionado por el pleno de la Junta Mixta en 12 del mismo mes. Realizadas oportunamente las debidas gestiones, por la Superioridad se autorizó a la Junta del Puerto para poder llevar a cabo dichas obras por administración con cargo a la Junta Mixta, y hechos, sin pérdida de tiempo, los necesarios preparativos, se empezaron aquellas en 16 siguiente.

Desde el principio se dió a tales obras la actividad compatible con la práctica diaria y continua de los servicios radicantes en el referido edificio principal, que no era posible suspender; a tal efecto, se cumplieron acto seguido los dos patios laterales para habilitarlos como almacenes; se varió por completo la distribución de los servicios en las antiguas salas y dependencias, limpiando, arreglando y pintando todas sus paredes y elementos componentes; se efectuó luego la instalación completa de alumbrado, timbres eléctricos, avisadores de incendios, calefacción, etc. por los mejores procedimientos; se ha llevado a cabo la recomposición completa de todas las puertas y ventanas, de las cubiertas, bajadas de agua y de cuantos elementos lo han requerido, de acuerdo siempre y a petición del señor Administrador de la Aduana, lo propio que para la construcción de los pavimentos, casetas de madera, armarios y vallas para los despachos, etc., hasta dejar en perfectas condiciones la utilización de las dependencias con arreglo al nuevo plan de distribución, hallándose, al final del pasado año, sumamente adelantadas para dejarlas terminadas en los primeros meses de 1930, si no surge obstáculo alguno difícil de prever.

Edificio complementario de los almacenes de la Aduana

Acabamos de exponer en líneas anteriores todo el proceso seguido para la construcción de las obras de reforma y ampliación en el edificio principal de la Aduana en este puerto, desde la creación de la llamada Junta Mixta de Urbanización y Acuartelamiento por R. D. de 15 de marzo de 1927, hasta fin del pasado año 1929. Aquellas eran en efecto las primeras obras que debía realizar cuando antes dicha Junta, dentro del plan que se había propuesto para la mejora de los servicios de las Aduanas en este puerto, en beneficio del tráfico de importación o del extranjero.

Pero como tal ampliación y reforma era insuficiente para el depósito y despacho de todas las mercancías que han de sufrir determinadas operaciones, se hacía imprescindible la construcción de otro edificio complementario con locales para oficinas, viviendas para el personal, y sobre todo, con superficie para almacenes de mucha mayor capacidad que los existentes en el edificio principal; debiéndose levantar esta nueva construcción en un sitio adecuado del puerto y próximo a los muelles donde se realiza el comercio de importación. Así se podría cumplir todo el programa trazado en un dictamen emitido por la Ponencia nombrada por la Junta Mixta, de acuerdo con la Administración de la Aduana, para la mejora de los servicios que están a su cargo.

Aprobado por dicha Junta el referido dictamen y en marcha las obras inherentes al edificio principal, empezadas en enero de 1928, a requerimiento de los demás individuos de la Ponencia, la Junta Mixta solicitó también por unanimidad al que suscribe que redactase el oportuno proyecto del edificio complementario, aceptando el encargo, a pesar de los múltiples trabajos que constantemente pesan sobre esta Dirección, por la confianza que se nos dispensaba y por tratarse de una obra de suma importancia dentro de nuestra zona marítima, que debía guardar relación con las demás inherentes al utilado de los muelles.

Ultimado dicho proyecto en 3 de noviembre del propio año 1928 y formulados los ejemplares correspondientes, se remitió en 7 de febrero de 1929 al Excmo. Sr. Capitán General, Presidente de la Junta Mixta, y previos los trámites reglamentarios y los oportunos informes de los Comités de Obras y de Hacienda de dicha Junta, a fines del pasado año se esperaba la aprobación por el F. mo de la misma.

Pliego de bases y Presupuesto para
el concurso de suministro, montaje,
instalación definitiva y explotación,
en su caso, de los aparatos mecáni-
cos para la descarga de los carbonos
minerales :-: :-: :-: :-:

En las últimas páginas de esta Memoria, al dar cuenta de los varios asuntos de importancia tratados por esta Dirección en el curso del plazo que en la misma se comprende, consignaremos las órdenes de la Superioridad acerca de estos asuntos tan complejos como: las bases para la más fácil, rápida y económica maniobra de las mercancías en los puertos; arrendamiento de los servicios de carga y de descarga; bases para la adquisición de elementos modernos para las instalaciones mecánicas, etc.

Muchas veces, enviados al Centro Superior cuantos informes y estudios había solicitado y previa una orden telegráfica de la Dirección General de Obras Públicas al que suscribe, de 2 de abril de 1928, acerca de los plazos que requería la descarga de carbón en este puerto, que se contestó por esta Dirección acto seguido, se recibió, en el siguiente día 7, otra orden telegráfica de la propia Dirección General, disponiendo que se remitiesen cuanto antes las bases del concurso para la adquisición de los elementos de carga y descarga. Después de contestar la última orden en el día 11, puntualizando los hechos para conocimiento exacto del Centro Superior, se redactó el estudio sin pérdida de tiempo, y en su virtud, se envió en el 17 del propio mes, suscrito en el día 12 anterior, un extenso pliego de bases con los planos, para el concurso de suministro, montaje, instalación definitiva y explotación, en su caso, de los aparatos mecánicos para la descarga de los carbonos minerales en nuestro puerto.

Pasó algún tiempo y en el 6 de noviembre se recibió en la Junta otra orden telegráfica solicitando con urgencia el envío, para conocimiento de la Administración, del presupuesto de la instalación de los aparatos mecánicos para la descarga de los carbonos minerales; pasada al que suscribe, se contestó acto seguido, y sin pérdida de tiempo, se formuló el presupuesto solicitado que se terminó y envió con fecha 8 siguiente y con un importe aproximado de 4.450.000'00 pesetas. Previos algunos datos pedidos por el Consejo de Obras Públicas, y entre ellos el informe de la Junta del Puerto, que se solicitó por parte de la Jefatura de Obras Públicas por orden de la Dirección General en 6 de diciembre y se remitió en 13 siguiente, se dictó más adelante, de acuerdo con el mismo, la R. O. de 14 de junio de 1929, aceptando en principio dicho Pliego, pero debiendo introducirse en el mismo algunas ligeras modificaciones contenidas en el dictamen

del referido Centro Superior consultivo, y haciendo, además, algunas observaciones a la Junta sobre este particular de la instalación de los aparatos mecánicos para la descarga de los carbones.

Como resumen de todo lo anteriormente expuesto, relativo a las obras de nueva construcción realizadas en este puerto durante el período de los últimos tres años y medio, desde 1.º de julio de 1926 a 31 de diciembre de 1929, que se comprenden en la presente Memoria, y empezando por el lado de Levante para acabar en el de Poniente, debemos indicar que las obras nuevas llevadas a cabo, con arreglo a los respectivos proyectos aprobados, tanto por el sistema de administración como por el de contrata o concurso y con cargo a los créditos correspondientes, han sido las que, de un modo somero, vamos a describir a continuación:

Instalación completa, por el sistema de administración, del faro, con el cambio de fluido propuesto, en el morro de la prolongación del dique del Este; dicho faro que es de 4.º orden con luz eléctrica, ha venido funcionando sin la menor interrupción hasta la fecha.

Reparación, por administración, de los desperfectos ocasionados por los temporales en la alineación recta del antiguo dique del Este, reforzando el mazon exterior de escollera.

La adquisición, por concurso, y montaje y colocación definitiva, por administración, de un grupo de dos calderas para la 3.ª Sección del Dique flotante y depósito.

Distribución provisional, por administración, de la zona de servicio del muelle Nuevo y de los terrenos colindantes con la playa de la Mar Vieja.

Terminar, por administración, las obras complementarias de defensa de los terrenos de la zona marítima en la playa de la Mar Vieja, formando parte de la 3.ª etapa constructiva.

Acabar, por administración, las obras de distribución de la zona de servicio del muelle de la Barceloneta.

Terminar, por administración, las obras complementarias para la distribución de la zona de servicio del muelle de España.

Construir, por el sistema de contrata, el vasto cobertizo en la zona central de la 2.ª alineación del muelle de España.

Terminar, por administración, las obras de distribución de la zona de servicio del muelle de Bosch y Alsina, antes de la Muralla.

Acabar, por administración, las obras de distribución de la zona de servicio del muelle de Atarazanas.

Construir, por contrata, los dos pabellones y ringlado intermedio para la Estación Marítima de los vapores correos de las Baleares.

Instalar, por administración, la calefacción en el edificio para las oficinas de la Dirección de Sanidad Exterior.

Terminar, por administración, las obras de derribo y levante de los cuatro

pequeños tinglados e instalaciones existentes en el lado Nordeste del muelle de Barcelona.

Construir, por contrata, los tres tinglados con los pavimentos de las calles inmediatas en el mismo lado Nordeste del muelle de Barcelona.

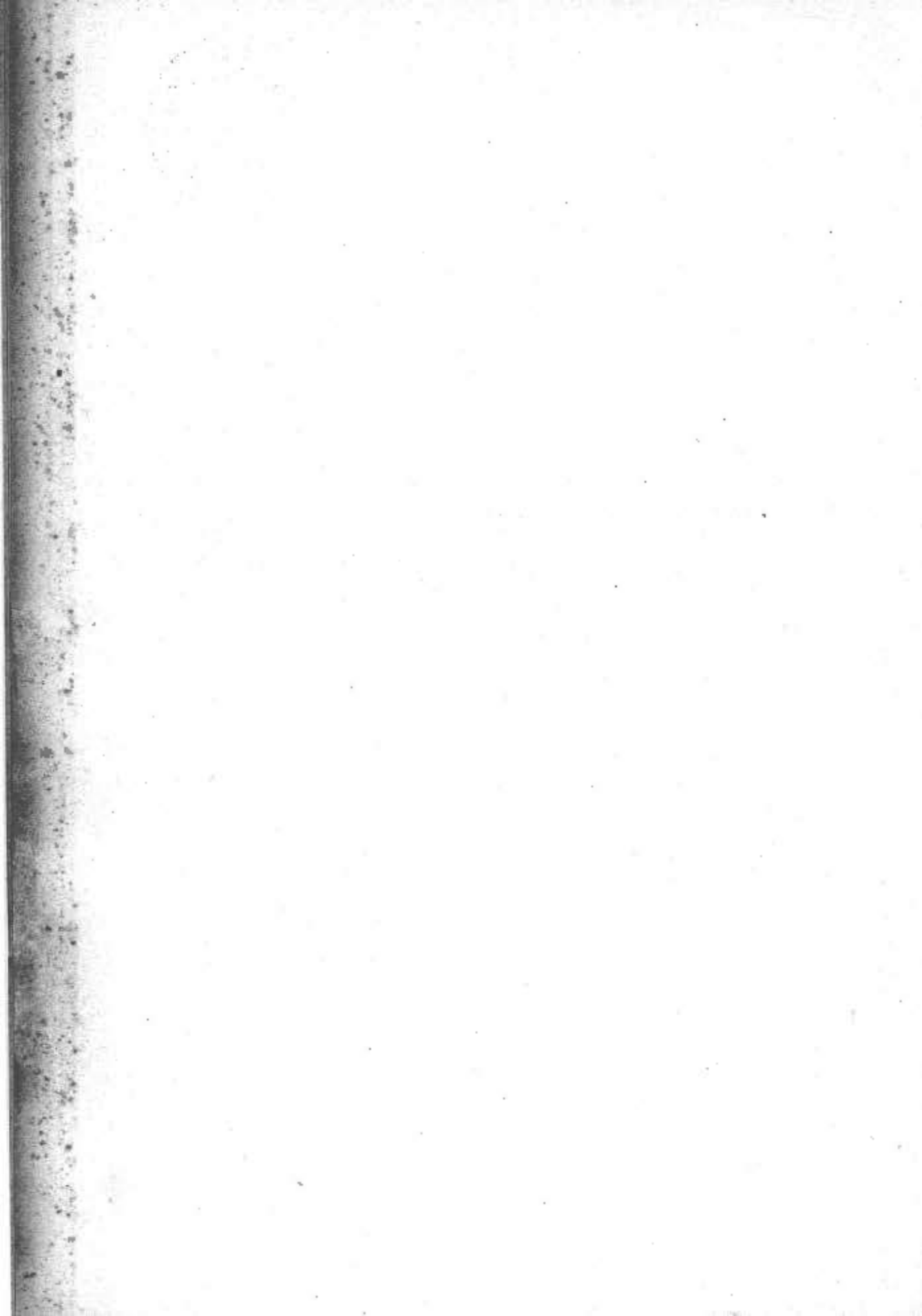
Empezar, por contrata, las obras para la instalación de las vías férreas en el muelle de Barcelona.

Continuar, por administración, las obras para la reforma y ampliación del muelle de San Beltrán, incluso los pavimentos y desagües.

Terminar, por administración, casi por completo las obras complementarias del edificio principal de la Aduana.

Todo esto, aparte de los múltiples, variados y penosos trabajos que es forzoso llevar a cabo para la conservación de las obras existentes y la práctica de los servicios comerciales inherentes a la explotación de los elementos del puerto.

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.º semestre de 1926 y los tres años 1927, 1928 y 1929, 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

RELACION DE LAS CANTIDADES GASTADAS MENSUALMENTE EN LAS OBRAS NUEVAS LLEVADAS A CABO DURANTE EL 2.º SEMESTRE DE 1926



DESIGNACIÓN DE LAS OBRAS	JULIO		AGOSTO		SEPTIEMBRE		OCTUBRE		NOVIEMBRE		DICIEMBRE		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		
<u>POR ADMINISTRACIÓN</u>														
Faro para el nuevo muelle del dique del Este	—	—	—	—	—	—	—	1,600'00	—	—	—	—	1,600'00	Sigue la construcción y montaje de los elementos del faro.
Reforma y ampliación del muelle de San Beltrán, incluso pavimentos y desagües.	41.066'98	46.454'37	34.016'31	52.972'09	38.295'70	53.801'80	46.203'70	59.464'95	43.568'06	34.784'46	47.544'67	38.884'56	—	Continúan estas obras de reforma y ampliación del muelle de San Beltrán.
Obras complementarias del muelle de Barcelona—Derribo de los 4 pequeños tinglados y otras obras.	4.337'00	—	4.310'19	—	3.335'50	334'20	923'00	120'00	—	—	—	—	—	Siguen las obras de derribo de las antiguas construcciones del muelle de Barcelona.
Defensa de los terrenos de la playa de la mar Vieja (3.ª etapa constructiva).	—	—	—	—	—	—	—	—	—	2,568'00	1,399'75	50'55	—	Siguen las obras de defensa de la playa.
Obras complementarias para la distribución del muelle de España.	10.702'87	32.352'78	23.376'89	74.319'66	19.621'13	27.413'64	15.717'76	134.923'49	18.392'00	7.282'13	15.689'30	63.449'92	—	Siguen estas obras del muelle de España.
Adquisición y colocación de 2 calderas para la 3.ª Sección del Dique flotante y depósito.	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	46.000'00	46.000'00	Faltan los trabajos de colocación de las calderas.
<u>POR CONTRATA</u>														
Obras complementarias del muelle de Barcelona—(Construcción de 4 tinglados en el lado Sudoeste).	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	51.193'48	51.193'48	Es el saldo de la liquidación.

OBRAS DEL PUERTO DE BARCELONA

46 - B

RELACION DE LAS CANTIDADES GASTADAS MENSUALMENTE EN LAS OBRAS NUEVAS LLEVADAS A CABO DURANTE EL AÑO 1927

DESIGNACION DE LAS OBRAS	ENERO		FEBRERO		MARZO		ABRIL		MAYO		JUNIO		JULIO		AGOSTO		SEPTIEMBRE		OCTUBRE		NOVIEMBRE		DICIEMBRE		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 ADMINISTRACION																											
Faro para el nuevo torre del dique del Este	—	—	—	—	—	—	—	3,710'92	—	—	—	—	—	—	—	—	—	998'00	476'43	—	—	—	—	—	—	3,785'35	Se acaban las obras en el mes de septiembre, con un remanente de 98'90 ptas.
Reforma y ampliación del muelle de San Daniel, incluso pavimentos y desagües	35,634'83	27,685'01	31,163'43	26,484'30	31,905'98	36,386'29	27,762'71	23,925'44	36,194'60	22,490'29	28,366'29	27,318'92	31,269'08	61,778'79	31,640'66	59,130'88	20,126'79	9,275'99	7,472'50	14,424'76	6,768'25	6,716'20	32,160'85	10,608'53	635,022'37	Siguen estas obras de reforma y ampliación del muelle.	
Obras complementarias del muelle de Barcelona.—Derribo de los 4 pequeños tinglados y otras obras	—	—	898'00	—	1,695'63	72'05	2,168'00	40'00	2,443'00	—	10,405'26	417'80	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	18,139'74	Se terminan estas obras de derribo en el mes de junio, con un remanente de 25'21 pesetas.
Defensa de los terrenos de la playa de la mar Vieja (3.ª etapa constructiva)	1,192'00	—	1,037'75	2,440'00	—	61'95	—	54'00	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	1,614'25	4,179'38	10,579'33	Se acaban las obras en el mes de diciembre, con un remanente de 453'21 pesetas.
Obras complementarias para la distribución del muelle de España	13,891'14	9,415'00	11,103'50	49,601'11	11,596'26	76,902'02	9,442'46	3,560'00	12,793'44	55,360'31	2,285'50	61,065'27	8,218'81	—	9,671'20	71,763'00	18,016'01	52,797'75	31,313'47	1,572'95	31,531'13	21,310'75	14,293'93	21,462'84	398,838'85	Se acaban las obras en el mes de diciembre, con un sobrante de 41'49 ptas.	
Adquisición y colocación de 2 calderas para la 3.ª Sección del Dique Balance y depósito	—	—	—	—	—	543'60	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	543'60	Acabadas las obras, con un remanente de 3,456'49 pesetas.
Distribución de la zona surtísima del muelle de la Barceloneta	—	—	—	9,384'12	2,122'75	9,665'60	6,045'00	840'00	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	28,057'47	Se acaban las obras en el mes de abril, con un sobrante de 214'84 pesetas.
Distribución provisional de la zona de servicio del muelle Nuevo	708'98	3,780'00	989'50	14,913'96	1,539'50	89'90	2,239'00	60'00	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	24,350'84	Se acaban las obras en el mes de abril, con un sobrante de 24'24 pesetas.
Instalación de la calefacción en el edificio para oficinas de la Dirección de Sanidad Exterior	—	—	776'88	3,602'40	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	4,379'28	Acabadas las obras en febrero.
																								1,323,096'83			
POR CONTRATA																											
Cobertizo en la zona central de la 2.ª alineación del muelle de España	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	45,207'73	97,116'09	—	—	—	—	145,947'97	Siguen estas obras por contrata.
Obras complementarias en el muelle de Barcelona.—Edificios para la Inspección de muelles y la Dirección de Sanidad Exterior	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	2,552'84	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	2,552'84	Es el saldo de la liquidación.
																								203,500'81			

OBRAS DEL PUERTO DE BARCELONA

RELACION DE LAS CANTIDADES GASTADAS MENSUALMENTE EN LAS OBRAS NUEVAS LLEVADAS A CABO DURANTE EL AÑO 1928

	ENERO		FEBRERO		MARZO		ABRIL		MAYO		JUNIO		JULIO		AGOSTO		SEPTIEMBRE		OCTUBRE		NOVIEMBRE		DICIEMBRE		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																											
Reforma y ampliación del muelle de San Heladrón, incluso pavimentos y desagües	38.139'56	51.494'09	39.352'91	30.370'41	34.016'77	18.527'93	29.812'68	21.013'40	32.620'00	16.946'25	27.356'72	27.904'72	26.791'20	3.227'85	26,783'06	6.043'06	23.667'77	23.355'50	26,788'34	36.474'02	22.014'43	19.110'05	22.212'29	19,335'86	609,674'47	Siguen estas obras de reforma y ampliación.	
Distribución de la zona marítima del muelle de la Muralla (Busch y Alsina)	—	—	—	—	—	—	1.997'25	8.376'00	2.295'00	—	1.078'00	3.699'84	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	18,446'09	Terminadas estas obras en el mes de junio, con un sobrante de 135'25 pesetas.	
Distribución de la zona marítima del muelle de Atarazanas	—	—	—	—	2.216'38	6.863'34	2.095'50	13.241'44	2.296'25	—	2.212'50	1.091'33	4.701'51	106'60	5,675'88	7.049'60	5.520'63	7.271'64	6.031'00	2.909'50	3.697'38	510'00	2.701'63	135'00	78,821'71	Acabadas las obras en diciembre con un remanente de 154'54 pesetas.	
																									78,821'71		
POR CONTRATA																											
Estación Marítima para los vapores correo de las Baleares					17,751'93		29,088'93		35,251'27		27,761'09		42,735'56		28,533'71		19,642'59		8,334'82					6,999'11		223,030'21	Acabadas las obras en diciembre, queda pendiente el saldo de la liquidación, que se está formulando al final del año.
Cubertizo en la zona central de la 2.ª alineación del muelle de España	93,083'29		80,426'38		108,076'90		88,316'07		69,379'09		4,425'46															410,719'09	Estas obras del vasto cubertizo se terminaron en el mes de junio, faltando sólo a fin de año abonar el saldo de la liquidación, que es de 6,505'99 pesetas.
																										663,758'70	

OBRAS DEL PUERTO DE BARCELONA

RELACION DE LAS CANTIDADES GASTADAS MENSUALMENTE EN LAS OBRAS NUEVAS LLEVADAS A CABO DURANTE EL AÑO 1929

	ENERO		FEBRERO		MARZO		ABRIL		MAYO		JUNIO		JULIO		AGOSTO		SEPTIEMBRE		OCTUBRE		NOVIEMBRE		DICIEMBRE		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			
FOR ADMINISTRACION																											
Reformas y ampliación del muelle de San Pedro, incluído pavimentos y desagües	24.834'38	9.884'92	22.422'60	8.223'35	24.683'52	11.013'80	24.997'07	6.062'59	26.165'28	1.358'40	24.541'03	48.372'95	25.375'64	13.425'34	24.882'53	2.835'20	11.545'18	2.661'70	5.527'20	3.154'50	6.262'80	2.817'70	6.525'10	5.385'92	354.137'00	Continúan estas obras de reforma y ampliación.	
Reparación de los desperfectos ocasionados por los temporales en la 1.ª alineación del antiguo dique del Este.—Continuación de las obras del año 1921.	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	4.456'52	15.150'60	4.370'06	2.184'10	—	—	—	—	24.061'58	Queda un remanente de pesetas 122'21, del presupuesto aprobado que era de 24.883'79 pesetas.	
FOR CONTRATA																											
Estación Marítima para los vapores correo de las Baleares.	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	4.173'26	—	—	—	—	—	—	—	4.173'26	Es el saldo de la liquidación.	
Cobertizo de la zona central de la 2.ª alineación del muelle de España.	—	—	6.505'69	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	6.505'69	Es el saldo de la liquidación.	
Tres tinglados con los pavimentos de las calles inmediatas en el lado Nordeste del muelle de Barcelona.	50.329'89	—	102.047'84	—	23.401'45	—	96.361'80	—	107.537'93	—	59.496'57	—	110.410'51	—	93.328'28	—	34.310'79	—	39.396'39	—	65.201'22	—	—	—	512.306'72	Se han terminado las obras en el mes de noviembre a fin de año. Falta hacer la liquidación.	
																										822.030'97	

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

Dando cumplimiento a las disposiciones vigentes y con el fin de llevar a cabo los múltiples y variados trabajos comprendidos en la conservación ordinaria y extraordinaria de las obras y elementos y en la explotación de los distintos servicios públicos retribuidos que tienen lugar en este puerto, esta Dirección redacta todos los años, en época oportuna, el correspondiente estudio llamado presupuesto de la conservación y explotación del puerto, para someterlo a la aprobación Superior.

El primero de ellos, que debemos mencionar y analizar por hallarse dentro del plazo que alarcamos en esta Memoria, fué el formulado con fecha 24 de febrero de 1926 para el año económico de 1926-27, o sea, el periodo anual desde 1.º de julio de 1926 hasta el 30 de junio de 1927, y se sancionó a la Junta con tiempo suficiente, en virtud de lo dispuesto en la orden, entonces vigente, de la Dirección General de Obras Públicas de 13 de diciembre de 1924, para que después de su examen y con el informe de la Jefatura de Obras Públicas de la provincia, fuese enviado a la Superioridad dentro del mes de abril siguiente, si objeto de que pudiera ser sancionado antes de acabar el día junio. Previos los trámites e informes reglamentarios, fué aprobado con ligeras modificaciones dicho presupuesto, junto con el Plan económico anual, por R. O. de 7 de junio de 1926, pero disponiendo que, para el referido presupuesto y en la parte relativa a la conservación, se aplicara la misma partida consignada en el que estaba en vigor, relativo al año 1925-26, y que, en lo referente a la explotación, se aceptaba la cifra propuesta en el estudio presentado; anotando, a tal efecto, las cantidades en la propia disposición Superior, que eran de 2.609.229'47 pesetas para la conservación de las obras y elementos, y de 902.224'98 para la explotación de los servicios públicos, o sea, en total de 3.511.474'45 pesetas.

Ahora bien; por R. D. de 23 del propio junio de 1926 se restableció el año llanario natural, a partir del 1.º de enero de 1927, resolviendo además, que el periodo semestral desde 1.º de julio a 31 de diciembre de aquel año, constituyese un ejercicio especial de transición, denominado 2.º semestre de 1926; y poco después, en 5 de agosto siguiente, se dictó la orden de la Dirección General de Obras Públicas, por la que, en primer término, se dispuso bien claramente, entre otros extremos, que para el citado 2.º semestre y respecto a los Planes económicos y Presupuestos de conservación y explotación de los puertos, se aplicara el 30 por

ciento de las cantidades aprobadas para el ejercicio de 1925-26 y que para el año siguiente 1927 debería regir también los mismos Planes y Presupuestos con las cifras consignadas para el referido año 1925-26, y en segundo lugar, se ordenaba que para los años sucesivos se redactasen dichos Planes económicos y Presupuestos con tiempo suficiente para que pudiesen ser remitidos al Ministerio, dentro del mes de noviembre. Por lo tanto, en vista de la citada orden, la cifra total aprobada para el Presupuesto durante el 2.º semestre de 1926, resultaba ser de 1.755,737'22 pesetas, y como del estado correspondiente a los gastos mensuales en las dos Secciones, que luego se acompaña, se deduce que la cantidad empleada durante aquel periodo en la conservación de las obras y en la explotación de los servicios, fué de 1,706,240'37, se obtuvo la no despreciable economía de 49,496'85 pesetas; del propio modo el crédito sancionado para el año 1927, era en total igual al de 1926-27, o sea, de 3.511,474'45 pesetas, y como los gastos en la conservación y explotación se elevaron a 3.235,063'68, según se desprende del correspondiente estado inserto más adelante, obtuvimos asimismo la notable economía de 276,410'77 pesetas, que era casi el 8 por 100.

El segundo estudio o Presupuesto que se tuvo que redactar, dentro del periodo comprendido en esta Memoria, fué el relativo al año 1928; se llevó a cabo siguiendo también las normas establecidas y de acuerdo con lo dispuesto en la referida orden de la Dirección General de 5 de agosto de 1926, formulándolo con fecha 2 de septiembre de 1927, a fin de que, después de pasar a la Junta y a la Jefatura de Obras Públicas y previos los informes respectivos, pudiera llegar a la Superintendencia en la época marcada. Dicho presupuesto anual fué asimismo aprobado en todas sus partes, junto con el Plan económico, en las dos partidas globales propuestas por esta Dirección, a saber: la de 2.800,061'68 pesetas para la conservación de las obras, y de 881,227'36 para la explotación de los servicios, sumando entre las dos la cantidad de 3.681,289'04 pesetas, y como quiera que de la relación correspondiente a los gastos mensuales efectuados, se desprende que la cifra total empleada durante dicho año 1928 en las dos secciones y por los dos conceptos de jornales y de materiales, fué de 3.605,303'60 pesetas, resultó un sobrante de 75,985'35, que es cifra de cierta entidad y que demuestra, bien claramente, los cuidados y atenciones que esta Dirección dedica a este Presupuesto, que es muy complejo y difícil de combinar por la variedad y multiplicidad de trabajos y servicios que abarca, teniendo que llevarlos a cabo muchas veces después de vencer grandes dificultades.

El tercer Presupuesto anual para la conservación y explotación que hemos de analizar en esta Memoria, fué el correspondiente al año 1929, redactado dando cumplimiento a lo dispuesto en el apartado 1.º del artículo 68 del nuevo Reglamento general para la organización y régimen de las Juntas de Obras y Servicios y de las Comisiones administrativas de los puertos, aprobado por R. D. de 19 de enero del año 1928; se había formulado en el mes de septiembre como los anteriores, pero por indicación Superior y al objeto de tener presente ciertas disposiciones acerca de las plantillas, no se presentó hasta el 8 de noviembre, para someterlo, previos los trámites e informes procedentes, a la aprobación Superior que se obtuvo por R. O. de 29 de diciembre del propio año 1928, en las

mismas dos partidas propuestas por esta Dirección, esto es, la de 2 851,862'00 pesetas para la conservación de las obras y la de 968,043'31 para la explotación de los servicios, o sea, en total, la cifra de pesetas 3.820,805'31, y como según el estado que contiene los gastos mensuales efectuados en estos trabajos de conservación y explotación, incluido más adelante, la cantidad total empleada ha sido de pesetas 3.535,086'59, se deduce de modo elocuente la importante economía de 283,816'02 pesetas, obtenida en este Presupuesto anual, después de haber atendido perfectamente a todas sus necesidades.

Debemos además consignar que en las cuentas del mes de diciembre de todas las anualidades que se comprenden en esta Memoria, según ya queda anotado en los referidos estados, se ha incluido, como presupuesto adicional, la correspondiente partida para el abono, al personal obrero, de la gratificación concedida por R. O. para los trabajos extraordinarios llevados a cabo durante el año.

Después de lo que antecede, y hechas en algunas Memorias anteriores las debidas manifestaciones acerca de 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 con brevedad, para no alargar demasiado la presente, los trabajos llevados a cabo, durante el período comprendido entre 1.º de julio de 1920 y 31 del pasado diciembre, en la conservación de las obras y elementos y en la explotación de los servicios públicos, dando cuenta, también, de los incidentes ocurridos en algunos de estos últimos; 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 : : :

Servicio general y talleres

La Sección 1.ª del Presupuesto que se formula actualmente para la conservación de las obras y elementos y para la explotación de los servicios públicos en este puerto, comprende la llamada conservación ordinaria de las obras y el servicio y policía de los muelles, la dividimos en cuatro capítulos, incluyéndose en el primero no solo los servicios de carácter general para las obras y los especiales de la Junta y de esta Dirección, sino también los distintos talleres para la ejecución de los trabajos que están a cargo de esta misma Dirección.

Los referidos servicios, a pesar de su variedad, se han llevado a cabo de un modo completo y sin la menor interrupción durante el largo período que se abarca en esta Memoria; lo propio ha sucedido respecto de los talleres todos ellos han funcionado de modo continuo, ejecutando los múltiples e importantes trabajos que eran necesarios para la conservación de las obras y elementos exis-

centes, para la construcción de las nuevas que realizamos por administración y para la explotación de los servicios comerciales.

Aunque sea repetir algo de lo consignado en anteriores escritos, consideramos de suma conveniencia hacer constar que dichos talleres, instalados en edificio propio, son en la actualidad: el de cerrajería, ajustaje, calderería y forja para la construcción y reparación de los elementos metálicos; el de carpintería en sus distintos ramos, la ordinaria llamada de blanco, la de armar y la de ribera; el de pintura; el de las construcciones y arreglo del material eléctrico, y el de lampistería; aparte de otras pequeñas instalaciones diseminadas por los muelles para auxiliar los trabajos de las brigadas. Todos ellos revisten mucha importancia, pero de un modo particular los tres primeros, en los que se practican de continuo los múltiples trabajos difíciles y variados que se requieren en la conservación de las obras y en la explotación de los servicios a cargo de esta Dirección, así como para la construcción y habilitación de medios y elementos nuevos indispensables en todo puerto como el nuestro; con solo reseñar los trabajos de cierta entidad llevados a cabo en estos últimos años, llenaríamos bastantes páginas de esta Memoria; basta indicar, como ya vemos en los apartados siguientes, que hemos de atender a la buena conservación de obras y elementos tan diversos como los diques rompeolas, muelles, tinglados, edificios, construcciones varias, grúas, Dique flotante con sus careneros, cabrias, remolcadores, embarcaciones, etc., que en tan gran cantidad y tan diferentes tenemos en este puerto; y justo es consignar que el estado y funcionamiento de tales elementos no deja en general nada que desear, según lo acreditan cuantos tienen ocasión de verlos; debiendo añadir que todos los trabajos se llevan a cabo sin recurrir a los grandes centros constructivos de la ciudad, más que en los casos de índole muy especial.

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

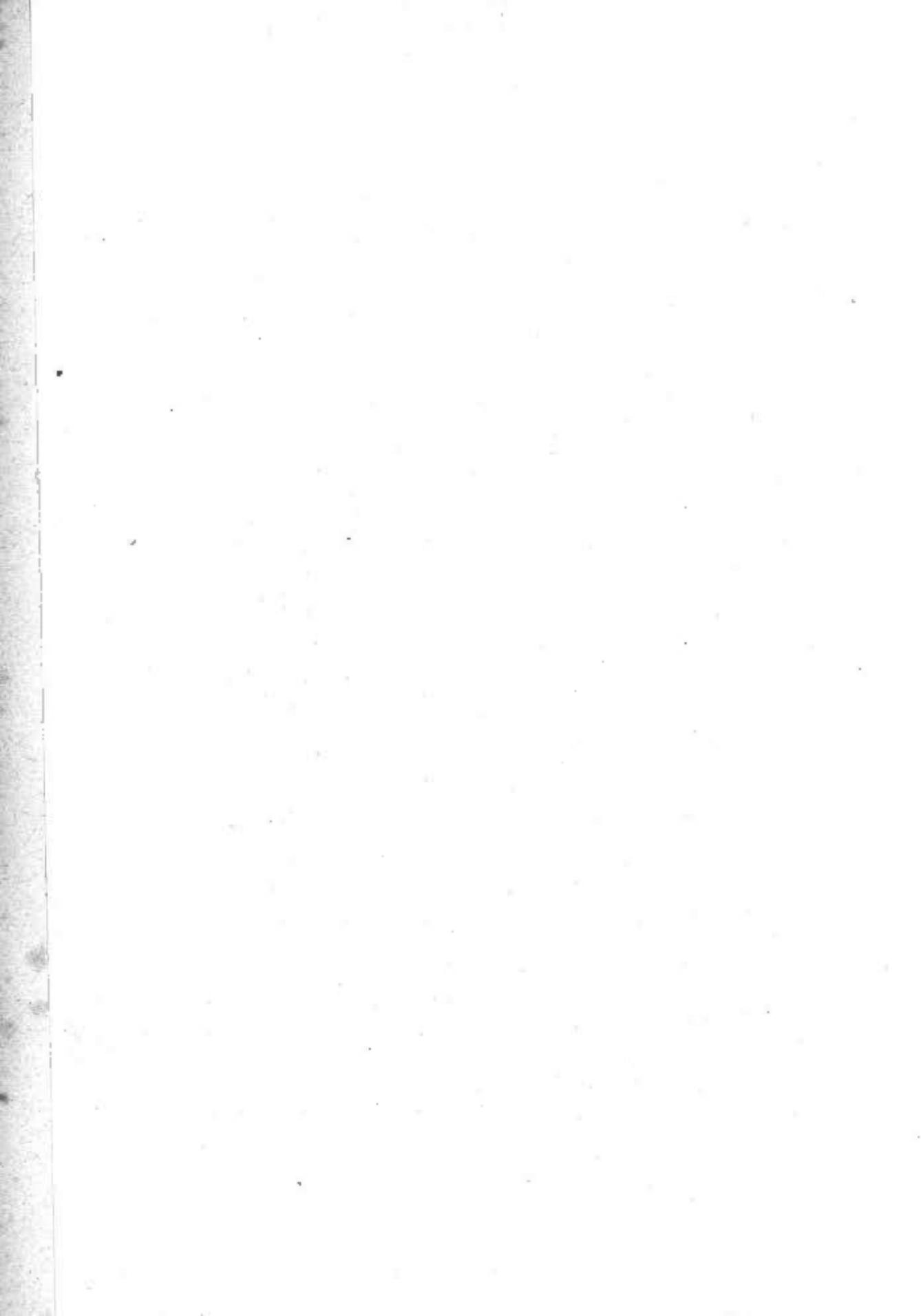
El capítulo 2.º de la misma Sección 1.ª del presupuesto, se refiere a la conservación ordinaria de las obras y elementos del puerto, a la que es preciso dedicar mucha atención para la práctica de los trabajos tan difíciles y variados que han de llevarse a cabo de modo continuo y con urgencia en múltiples ocasiones. Se divide dicho capítulo en nueve artículos, siendo el primero el relativo a la conservación de los diques rompeolas y muelles.

Diques rompeolas y muelles

Debida la gran extensión que tienen, y la importancia que revisten en nuestro puerto estas obras, se comprende que han de ser múltiples y de gran entidad los trabajos indispensables para lograr tenerlos en buen estado de conservación.



VISTA DE LA PROLONGACIÓN DEL Muelle de Levante desde su extremidad



Los diques rompeolas, por ser las obras de fábrica que en los puertos se hallan expuestas a sufrir más desperfectos y averías por tener que resistir la violencia de las marejadas, han de merecer siempre especial atención por parte de los técnicos, y en el nuestro, ha de ser mayor y más continua, porque al propio tiempo sirven, sobre todo el de Levante en casi toda su extensión, de paseo marítimo que el público utiliza para poder gozar de las bellezas del mar libre a falta de otros en la ciudad, hasta el punto de que, en los días buenos de otoño e invierno y en muchos de los de la primavera y verano, hay allí gran afluencia de personas que van por mar o por tierra, según puede verse en la adjunta fotografía. Por todo ello, aparte de practicar los necesarios trabajos para que en todo momento tenga la resistencia debida para sufrir los embates de los grandes temporales, esta Dirección procura dotar al rompeolas de toda clase de elementos que sean comodidades para el público, compatibles con aquélla.

Para lo primero, basta indicar que todos los años y en época oportuna se van colocando bloques para refuerzo del tabal exterior de este rompeolas de Levante, tanto en la parte antigua como a lo largo de la prolongación y en su extremidad final, en todos los sitios donde se nota alguna falta, según se puede apreciar claramente en el estado que se acompaña a continuación, en el que se han anotado el número de bloques, su peso y el lugar donde se han colocado, demostrándose de un modo evidente la importancia que revisten y el cuidado que hay que poner en estos trabajos de la conservación de los rompeolas, no solo por ser penosos y de índole muy especial, sino también porque, para llevarlos a cabo con éxito, es preciso aprovechar los meses del año más a propósito, y aún dentro de de ellos, los días más bonancibles y de mar tranquila.

BLOQUES COLOCADOS PARA REFUERZO DEL TALUD O ZONA EXTERIOR DEL DIQUE ROMPEOLAS DE LEVANTE Y SU PROLONGACIÓN Y EN SU MORRO O EXTREMIDAD

AÑOS	Bloques de 15 toneladas	Bloques de 60 toneladas	Sitio de colocación y observaciones
1926			
Febrero	11	—	En el origen de la prolongación del rompeolas.
Marzo	22	—	En el origen de la prolongación del rompeolas.
Abril	5	—	En el origen de la prolongación del rompeolas.
Mayo	56	40	En el morro final.
Junio	1	157	A lo largo de la prolongación.
	19	—	En la zona del antiguo dique, de ellos había y viejos.
Suma.	114	197	
1927			
Abril	11	12	En el morro final.
Mayo	4	17	En el morro final.
Junio	—	26	En el morro final.
Julio	10	53	A lo largo de la prolongación, entre ellos había uno de 63 toneladas.
Agosto	15	—	En la zona del dique antiguo.
	—	10	A lo largo de la prolongación.
Septiembre . . .	35	—	En la zona del dique antiguo.
	—	56	A lo largo de la prolongación.
Suma.	75	174	
1928			
Mayo	—	31	En la zona del morro; de ellos había 11 de 63 toneladas.
Junio	—	80	A lo largo de la prolongación.
Julio	51	—	En el antiguo dique.
	—	54	A lo largo de la prolongación.
Septiembre . . .	30	—	En el antiguo dique.
Octubre	—	14	A lo largo de la prolongación.
	—	22	A lo largo de la prolongación.
Suma.	81	201	
1929			
Julio	27	117	En el morro y a lo largo de la prolongación del dique.
Sumas totales .	209	689	

Además, en enero de 1928, se reforzó el pie del muro de bloques del pequeño abrigo para los botes de los Prácticos del puerto en el ángulo Sur del contra-dique, vertiendo con cuidado tres lanchas de piedra escollera pequeña, con un total volumen de 88 metros cúbicos, en forma de cordón, y poco después, en febrero siguiente, se hizo lo propio en la zona del pie de la escalera central interior del muro final del rompeolas de Levante, vertiendo también allí seis toneladas de maestería con un volumen de 185 metros cúbicos.

Para lo segundo, o sea, para proporcionar las debidas comodidades al público, se ha llevado a cabo una buena instalación de alumbrado eléctrico y teléfono, se ha autorizado el atraque de embarcaciones para el transporte, se han construido bancos y retretes en sitios especiales, se ha hecho un recorrido general en el pavimento y paredes rejunando todas las grietas y arreglando los desperfectos y dentro de poco, en el 2.º trimestre del presente año, habrá una completa instalación de aguada hasta el final.

La conservación de los muelles requiere también sumo cuidado, no solo en sus muros expuestos por lo general a desperfectos por el ataque de los buques a los paramentos, sino en las zonas donde se han de depositar las mercancías, y lo propio sucede en los llamados andenes y las aceras destinadas a los peatones porque en todos aquellos, a excepción de los de la Puerta de la Paz, han de utilizarse muchas veces para depósito accidental de los géneros. Esta Dirección puede afirmar que durante el plazo que se comprende en la presente Memoria, se ha logrado una buena conservación en todos estos elementos u obras de fábrica del puerto, pues a tal efecto, aparte de la reparación de las averías que inevitablemente se han ido produciendo en las partes más expuestas de los diques y muelles, ha practicado los necesarios trabajos periódicos en las épocas más oportunas para cada una de dichas obras, rejunando los sillares y maestería de los paramentos y arreglando los ligeros desperfectos en las escaleras de fábrica existentes en los muelles.

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

Todos estos elementos necesarios en los puertos, cuya conservación ordinaria está comprendida en el siguiente artículo 2.º del Presupuesto, son muy variados y en número sumamente elevado en el nuestro; además, prestan un servicio tan continuo e intenso, que para mantenerlos en buen estado, es preciso poner en ellos mucha atención, y practicar múltiples y asiduos trabajos.

Los distintos atracaderos especiales que existen en los muelles para el servicio de la Comandancia de Marina, de esta Dirección y de otras entidades, lo propio que los afectos al de las Compañías particulares que se dedican al transporte público de personas por el interior del puerto, mediante tarifas aprobadas por la Autoridad competente, son en general de madera con refuerzos metálicos, sujetos debidamente a los muros de muelle y apoyado alguno de ellos en el fondo por medio de pilotes; todos han sido objeto, durante el período que se abarca en esta Memoria, de un recorrido general, no solo raspando y pintando las diver-

sas piezas componentes, metálicas y de madera, sino también cambiando las que lo requerían por su desgaste u avería, con el fin de que siempre estuvieran en buen estado de conservación. Además, para ampliación y mejora de estos servicios y previó un detenido reconocimiento de los elementos sumergidos por medio de la brigada de buzo, practicado en enero de 1927, en los dos atracaderos situados a ambos lados de la escalera central de fábrica de la Puerta de la Paz, se reformó, dándole mayor capacidad, el del lado derecho afecto a la "S. A. Gaviotas" para el transporte de pasajeros, apoyándolo en los propios pilotes de madera y en los bloques de la última hilada, aparte de la débil sujeción a la zona superior del muro de muelle mediante piezas metálicas, y más adelante, en enero del año siguiente 1928, se levantó el del lado izquierdo junto con los pilotes de apoyo, afecto por lo general a esta Dirección, sustituyéndolo por otro más adecuado de los llamados colgantes, fijado sólidamente al muro de muelle, y también se quitó, junto con los pilotes, el existente en el lado Sur de la escalera central del muelle Nuevo, por no prestar servicio alguno y estorbar el atraque de ciertas embarcaciones que debían utilizar dicha escalera; asimismo, en julio de 1928 y por cuenta de la entidad que explota las lanchas automóviles llamadas "Sirenas" para el transporte de pasaje, se colocó otro atracadero de madera en el lado Sur de la escalera de fábrica de la zona central del rompeolas de Levante; de este modo, con los ya establecidos a lo largo de dicho rompeolas, el público que sale de la Puerta de la Paz, puede desembarcar cómodamente en diferentes sitios para gozar de las bellezas del mar.

Las llamadas defensas, que son los elementos colocados en los paramentos de los muros de muelle, para evitar averías en éstos y en los buques al atracar y mientras permanecen a su lado, han de ser y han sido, por nuestra parte, objeto de preferente atención para que en todas ocasiones puedan prestar los servicios a que están destinados. Sancionado ya por la práctica en este puerto, el tipo mejor y más adecuado para las defensas corrientes, aparte de las especiales en determinados sitios, que son las colgantes por medio de cadenas unidas a unos flejes metálicos sujetos a la sillería de coronación del muro, y compuestas de varias piezas de madera convenientemente ensambladas y de más o menos espesor según la altura de los muelles y la anchura de 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, no nos hemos de preocupar más que de ir colocando defensas en los pocos sitios de los paramentos de los muelles de atraque en que todavía no las hay, y en sustituir, por otras nuevas o reparadas, las que se van inutilizando o averiando. Durante el plazo de tres años y medio transcurridos desde la redacción de la última Memoria, han sido en gran número las defensas nuevas construídas y las viejas que se han arrepleado para su reposición, pues de 160 que existían, entre fijas y móviles, con otras diez en forma de cullizo, al final de junio de 1926, se ha llegado a 258 de las móviles al terminar el pasado año 1929, que ya es una cantidad sobradamente considerable para un puerto como el nuestro.

Se han hecho, de nueva construcción, 11 en el segundo semestre de 1926, 75 en el año 1927, 50 en el 1928 y 34 en el 1929, habiéndose colocado casi todas

ellas, pues solo querlaban 6 en depósito al final del periodo, para cualquier accidente que pudiera presentarse o necesidades de atraque en sitios especiales; reparadas, solo lo han sido 4 en dicho 2.º semestre de 1926 y una en el 1928, pues de la mayoría de ellas, al quitarlas, apenas si se puede aprovechar pieza alguna de madera, teniendo que dejarlas para leña. Los muelles en que se han puesto las defensas, han sido todos los del puerto en que han atracado los buques, singularmente los de la Muralla, Barceloneta, Pescadores, España, Barcelona, San Beltrán, Poniente y Costa; debiendo anotar que solo en el nuevo de San Beltrán se han colocado unas 30 en toda la extensión lineal del muro.

Los medios de amarre de los buques a los muelles, son asimismo bastante variados y en gran número; por lo general, son bolardos y norays, pero quedan todavía algunos argollones y otros elementos auxiliares; para todos ellos, se requiere una conservación asidua y eficaz al propio tiempo que hay que ir cambiando los que inevitablemente sufren averías por falsas maniobras de los buques. A tales efectos, todos los años y en época propicia, se dedica una brigada especial, formada con el personal de marinería, a mascar, picar y pintar estos medios de amarre y así se logra mantenerlos en buen estado. Además, a fines de febrero se sustituyó por otro nuevo, un bolardo cuya cabeza rompió el vapor español "Cabo Blanco" al atracar en el paramento Sur del muelle de Barcelona en la noche del 23 de febrero de 1927; poco después, se hizo lo propio con otro bolardo del mismo paramento de muelle que rompió el vapor italiano "Vulturno" al atracar en la tarde del 15 de abril; en la tercera decena de este mes, se colocó un bolardo nuevo en el sitio donde estaba la escalera de frente en el paramento Nordeste del muelle de Barcelona, cuando se inutilizó aquella; en febrero de 1928, se colocó otro bolardo nuevo en el muelle de Atarazanas cerca del de Barcelona y un noray en el ángulo de los dos muelles; en septiembre del propio año, se puso otro noray en el lado Sur de la nueva escalera de fábrica de la Puerta de la Paz, para amarre, como los dos anteriores, de los vapores corecos de las Baleares; en el mes de noviembre siguiente, se sustituyó el noray del ángulo Sur del muelle de Barcelona que rompió el gran trasatlántico italiano "Conte Verde" atracado frente a la Estación Marítima, a causa de unas fuertes rachas de viento Sudoeste; en el segundo trimestre del año pasado 1929, se colocaron dos norays mas, en la zona del frente del muelle de Barcelona dentro de la cerca de la Estación Marítima, uno en el lado Norte y otro en el Sur, para completar el amarre de los grandes trasatlánticos que atracan a la misma, y finalmente, a últimos de octubre siguiente, se tuvo que sustituir por otro el noray del referido ángulo Sur del muelle de Barcelona que, con motivo de la fuerte resaca ocurrida en la madrugada del 21, rompió el acorazado alemán "Koenigsberg", atracado de punta en dicho ángulo y lado Sur del propio muelle.

Las básculas para el pesado de los vehículos que transportan mercancías y también para estas mismas, por ser aparatos de índole especial y que prestan servicios públicos de interés, son siempre objeto de una esmerada conservación; en las Memorias anteriores ya hemos detallado sus características, el número y potencia y el lugar de los muelles del puerto donde estaban colocadas; en la presente nos bastará consignar que durante el periodo de los tres años y medio que

analizamos, los trabajos importantes de reparación y conservación que se han dedicado a estos elementos, no solo para el servicio corriente sino para irlo mejorando con las ampliaciones necesarias que se requieren al desarrollar el puerto y por el aumento en las dimensiones, capacidad y peso de los vehículos, han consistido en la instalación de tres nuevas básculas para la Aduana, una en el muelle de España y otras dos en el de Barcelona, llevada a cabo en los trimestres 2.º y 3.º de 1927, y en el cambio de las palancas de maniobra de las situadas en los muelles de la Barceloneta y Miralla para su mejor utilización; todo ello aparte de los repasos periódicos efectuados en todas sus partes componentes y de la comprobación oficial que anualmente lleva a cabo la Inspección del Estado.

Para dar fin a la reseña de los trabajos de conservación realizados en los demás elementos incluidos en este artículo, como son las múltiples casetas, de distinta clase y tamaño y en gran número, situadas en puntos especiales de los muelles y destinadas al personal de carabineros, vigilantes administrativos, guarda muelles, etc., y a otros servicios afechos a la conservación, explotación y vigilancia en general, debemos indicar que todas ellas han sido objeto del cuidado necesario durante el referido período, no solo para que presten el adecuado servicio al personal, sino para que tengan siempre el buen aspecto que se requiere en sitios tan concurridos por el público. Las brigadas de albañilería, carpintería y pintura de estas obras y las demás si son precisas, se dedican periódicamente a practicar un recorrido general en todos estos elementos, aparte de la reparación inmediata de los desperfectos que en ellos tienen lugar.

Grúas de los diversos sistemas

Estos aparatos existentes en nuestro puerto, sea para el servicio del Comercio en las operaciones de carga y alijo de los buques y embarcaciones auxiliares, sea para los trabajos de las obras, tanto en las de nueva construcción como en las de conservación, son no solo en número bastante elevado, sino de distinta clase y de potencia muy variable; además, prestan servicios tan diversos que es preciso no descuidarlos un momento y practicar en ellos los necesarios trabajos para que, con una buena conservación, rindan la debida utilidad; como ya en Memorias anteriores se ha indicado el número, condiciones y características de estas grúas, nos limitaremos ahora a consignar los trabajos de mayor entidad llevados a cabo para su conservación durante el período que analizamos.

Las grúas eléctricas por su índole especial y el activo y preciso servicio a que se les somete, requieren suya atención y cuidado, aparte de practicar en ellas, periódicamente, un repaso en la maquinaria y el raspado, picado y pintado de los armazones, han de ser objeto de reparaciones más importantes en determinados casos; por esta razón y según ya se consignaba en la última Memoria, en el segundo semestre del año 1926, se hizo, por turnos de dos grúas, un recorrido general en las de números 2 y 14, 8 y 13, 3 y 11 y 12 y 16, cambiando también, como en las otras, las ruedas y carriles de rodadura, coginetes, etc., es decir, todos los elementos que habían sufrido ya mucho desgaste durante los varios años que venían funcionando; realizando todos estos trabajos bastante

difíciles, sin causar apenas molestias y perjuicios al Comercio que las utiliza casi diariamente. A fines de mayo de 1927, se levantó la grúa eléctrica núm. 17, que era una de las hidráulicas transformada hace años por vía de ensayo, trasladándola al depósito del muelle de Cataluña cerca de los talleres, porque en el lugar del de España donde se hallaba, no prestaba servicio y causaba estorbo; previamente se le quitaron todos los elementos mecánicos y eléctricos que estaban en buenas condiciones.

Las grúas hidráulicas han seguido prestando, durante estos últimos años, un servicio sumamente limitado a causa de su emplazamiento y de sus características algo anticuadas, quedando actualmente en servicio solo la núm. 1 de 23 toneladas de potencia, situada en el muelle del Depósito cerca de la Casa de Máquinas. En el primer semestre de 1927, se fueron levantando las grúas fuera de servicio, provisionalmente depositadas en el muelle de España, para colocarlas en el muelle de Cataluña, en espera de la resolución que habrá de adoptarse para el aprovechamiento de tal instalación. Lo propio se hizo con las grúas y tubería de presión que quedaban funcionando todavía en el muelle de Barcelona, haciendo previamente una selección de los elementos componentes que aun podían utilizarse, todo ello con el fin de llevar a cabo la distribución de la zona de servicio de este muelle con arreglo al proyecto aprobado. En el primer semestre de 1929, se levantaron asimismo las grúas y tubería de presión de los muelles de Abarozanas y de la Muralla (hoy de Boscó y Alsina) hasta la Casa de Máquinas. Para poder terminar, según ya se ha expuesto en páginas anteriores, la distribución de los dos muelles en la zona inmediata a sus paramentos de atraque, con arreglo a sus proyectos aprobados. La única grúa hidráulica que ha quedado en servicio, que es, como hemos indicado, la de 23 toneladas, ha sido objeto de una esmerada y continua conservación en todos sus elementos, debiendo mencionar una reparación general y cambio de la caseta efectuado en enero de 1927, lo propio que en los mecanismos, calderas, condensadores, etc. de la referida Casa de Máquinas, que sigue en pie.

Las grúas de vapor, móviles o montadas sobre embarcaciones, están dedicadas, por lo general, a los trabajos de nueva construcción que ha de practicar esta Dirección, con excepción de la fija de 10 toneladas situada todavía en el centro del muelle del Rebajo; todas ellas se han conservado debidamente en el curso de estos últimos años y fueron objeto además de una buena reparación en el primer semestre de 1927.

En las de mano, que son en bastante número, colocadas en distintos muelles y singularmente en el de las Baleares, se practican, anualmente y de un modo periódico, los trabajos necesarios para su conservación, repasando sus mecanismos, arreglando las plataformas de madera y pintando todos los elementos; además, esta clase de grúas, por necesidades del tráfico marítimo, son objeto de cambios continuos en los muelles, a petición de los usuarios, por adaptarse mejor, a pesar de sus defectuosas características y manejo, a ciertos trabajos accidentales que han de llevarse a cabo, de cuyos traslados no daremos cuenta por no alargar demasiado este escrito; bastando añadir que para todos estos trabajos y los inherentes a la conservación asidua de estos aparatos de maniobra de mercan-

cías y materiales, se utilizan, por parte de esta Dirección, las brigadas a su cargo de carpinteros, mecánicos ajustadores, cerrajeros, caldereros, pintores, marineros, etc., creadas a tal objeto e incluídas en los distintos artículos y capítulos de la Sección 1.ª del Presupuesto anual.

Edificios, tinglados, kioscos, casetas, etc.

Hemos indicado en Memorias anteriores, que estas construcciones son, en nuestro puerto, en número muy elevado y que algunas de ellas revisten gran importancia por su composición y dimensiones; por esto, para que puedan hallarse siempre en buen estado de conservación, se hace preciso dedicar, casi de continuo, las brigadas de albañilería, carpintería, cerrajería, lampistería, pintura, electricidad, etc., o sea, de los distintos ramos de la construcción, empleando, asimismo, gran cantidad de materiales y elementos de todas clases, y además, como la mayoría de ellas, por el penoso y activo servicio que prestan y por su proximidad al mar, sufren inevitablemente fuertes deterioros, se hace indispensable practicar en las mismas, de un modo periódico, serias reparaciones, por no ser suficientes los trabajos ordinarios de conservación comprendidos en el artículo correspondiente del capítulo segundo de la propia Sección 1.ª del Presupuesto anual, que seguimos analizando.

No debe olvidarse que, según se ha consignado ya en páginas que anteceden, y gracias a los esfuerzos realizados en los últimos años por esta Dirección, la Junta del Puerto posee talleres apropiados con personal apto y máquinas útiles adecuadas para llevar a cabo estos trabajos; pero es preciso también tener en cuenta que se ha de prestar suma atención y cuidado para distribuir, tanto el personal como los materiales, a fin de satisfacer completamente todas las necesidades tan numerosas, variadas y complejas que se sienten en las múltiples construcciones que están a nuestro cargo. Para no alargar demasiado esta parte, no haremos mención de los edificios, tinglados, kioscos, etc., situados dentro de nuestra zona marítima, ni de los trabajos efectuados para su buena conservación, dentro del período de tres años y medio comprendidos en la presente Memoria; consideramos suficiente mencionar que en todos los elementos de estas construcciones, y singularmente en sus partes metálicas, se ha ido efectuando un repaso anual; que de un modo especial y durante el año 1927, se llevó a cabo un recorrido general en los tinglados, sobre todo en sus cubiertas, tuberías de bajada, puertas, ventanas, etc., que sufren mayores deterioros; que en el curso de 1928 y primeros meses de 1929, se fueron cerrando las 15 naves del vasto cobertizo en la zona central de la 2.ª alineación del muelle de España, con muretes de fábrica de ladrillo y marpones de madera, estableciendo las puertas de entrada y salida convenientes y pintando después todos estos elementos en las debidas condiciones, y que, de un modo casi simultáneo con estos trabajos de albañilería, carpintería y pintura ejecutados con la actividad compatible con la realización de otros más urgentes e indispensables en el puerto, se llevaron también a cabo, no sólo los de pavimentación de todo el piso interior del cobertizo, con adoquinado en las partes destinadas al tránsito de los vehículos y con hornuqón y chapa

de cemento Portland en las zonas afectas al depósito de las mercancías, quedando todas estas obras a completa satisfacción del Comercio marítimo y de la Dirección de Sanidad, sino también las de construcción de varias casetas solicitadas por agentes y consignatarios para despacho o para el depósito de útiles y herramientas inherentes a la manipulación de los géneros; en el propio primer trimestre de 1929 y parte del segundo hasta el 15 de mayo, se hizo un repaso general en el edificio destinado a Estación Marítima para los grandes trasatlánticos al final del muelle de Barcelona, limpiando y pintando todas las dependencias singularmente el vestíbulo, las puertas y ventanas, matshesinas, etc., con motivo de la próxima inauguración de la Exposición Internacional en esta ciudad y a fin de que presentara el mejor aspecto posible a la llegada de los pasajeros; que durante el segundo y tercer trimestre del mismo año pasado, se volvió a efectuar un repaso general en las cubiertas de los tinglados, sobre todo en las cañales y lucernarios que habían sufrido algunos desperfectos; que desde el 9 de junio al 10 de agosto, se construyeron en los dos lados Norte y Sur de la referida Estación Marítima del final del muelle de Barcelona, las cercas con las verjas para limitar la zona de servicio, con las puertas de acceso correspondientes; que en el curso del segundo semestre del propio año, se pintaron las cubiertas de los tinglados n.º 1 y 2 del muelle de España, de la nave central de la Estación Marítima de los vapores correos de las Baleares en el muelle de Atarazanas y de los tinglados números 1, 2 y 3 del lado Suroeste del muelle de Barcelona; que en este mismo semestre, se llevó a cabo la pavimentación, con hormigón y capa de cemento Portland, de todas las zonas afectas al depósito de mercancías y en las aceras exteriores de los tres tinglados del otro lado Nordeste del referido muelle de Barcelona, y finalmente, que en el mes de diciembre último se empezó la sustitución del piso adoquinado por el de cemento Portland, en la zona del lado de mar del tinglado n.º 1 del muelle de la Barceloneta.

Consideramos también dignas de mención, las obras llevadas a cabo en el andén de la Plaza de Antonio López durante los dos años últimos, desde octubre de 1928 a noviembre de 1929, para la instalación del nuevo taller de fontanería, con el servicio de riegos e incendios y almacén general para la sección de albañilería, que antes estaban en distintos pabellones, y era de suma necesidad tenerlos reunidos en uno solo, al propio tiempo que se mejoraban y ampliaban los referidos servicios, que han llegado a tener bastante importancia en nuestro puerto.

Los kioscos para la venta de comidas y bebidas al público en general y al personal obrero dedicado a las distintas faenas y operaciones comerciales y marítimas dentro de la zona marítima, instalados, al efecto, en puntos especiales de los muelles donde no causea estorbo al tráfico, están alquilados o arrendados a particulares mediante subasta, y según costumbre, las obras para su instalación se llevan a cabo por los concesionarios bajo la inspección de esta Dirección, lo que les obliga también a que, de un modo periódico realicen los diversos trabajos inherentes a la buena conservación de los referidos kioscos y de sus dependencias anejas, no solo para el servicio que han de prestar al público sino para que tengan siempre buen aspecto y visualidad. Entre las múltiples obras ejecutadas en estas construcciones, mencionaremos solo las de mayor entidad dentro del

plazo de los tres años y medio últimos, que han sido las siguientes: en el tercer trimestre de 1926, se terminó la instalación del kiosco n.º 13 emplazado en la zona de unión de las dos alineaciones del muelle de España; durante el segundo trimestre de 1928 se derribó y reconstruyó, en el sitio adecuado del muelle de San Feltrán, el kiosco n.º 4, con arreglo a la nueva distribución de la zona de servicio del propio muelle; en septiembre del propio año, se levantó, para no funcionar más, el kiosco n.º 9 colocado en la fachada lateral Oeste del cobertizo de la primera alineación del referido muelle de España, porque estaba muy próximo al otro ya citado y además molestaba al tráfico interior de dicho cobertizo. En la actualidad todos los kioscos y según el lugar donde se hallan situados, están en buenas condiciones para los servicios que han de prestar, aparte de la utilidad que también reportan los puestos ambulantes para la venta de bebidas y fiambres, en los sitios donde no existen aquéllos.

Las múltiples y variadas casetas de fábrica diseminadas por los muelles del puerto para los diversos servicios inherentes al comercio marítimo, han sido asimismo objeto de una buena y esmerada conservación, considerándose dispensados de analizarlas por su elevado número y por tratarse en general de trabajos de poca entidad.

Zonas afirmadas, jardines, andenes y paseos de los muelles

Calzadas adoquinadas

Vías férreas

La conservación de estas tres vías para el tránsito, de los jardines y de los andenes y paseos para los peatones, dentro de la Zona Marítima de los muelles, se halla comprendida en los artículos siguientes 5.º, 6.º y 7.º del mismo capítulo 2.º de la Sección 1.ª del Presupuesto anual.

De la simple indicación de tales vías afectas al tránsito en general, en un puerto como el nuestro que actualmente ya tiene tanta extensión, se desprende claramente que los trabajos que han de llevarse a cabo para mantenerlas en buen estado de conservación, dada la actividad con que se desarrolla el tráfico corriente y ferroviario, han de ser continuos y de gran importancia, lo propio que los que hay que dedicar a las zonas destinadas al depósito de las mercancías; sin que tales trabajos nos relevan de tener que practicar, en diversas ocasiones, y en lugares especiales más castigados, otros de verdadera reparación.

En Memorias anteriores, al tratar de este asunto, se ha justificado plenamente la labor de esta Dirección, la forma en que se hallan dispuestas las diversas brigadas y el modo como se emplean los distintos materiales, así como nuestros deseos de tener siempre debidamente arregladas y limpias todas las zonas de los muelles, como en general así lo han acreditado cuantos visitan el puerto; se decía también que abrigábamos el propósito de ir sustituyendo, en las vías por donde circula el tránsito ordinario, los pavimentos afirmados con grava por otros de adoquines o con firmes especiales de mayor resistencia y duración, sancionados por la práctica en calles análogas de la ciudad, en que también están sujetas a un tráfico activo y pesado, dejando solo, con firme de macadam, algu-

nas de las zonas destinadas al depósito de mercancías; por todas estas razones, nos limitaremos en la presente a dar cuenta de los principales trabajos practicados para la conservación de estas vías.

Para las afirmas, que solo existen en los muelles que no están por completo urbanizados, contamos con una buena brigada de peones camineros, con el empleo de piedra bastante dura machucada al tamaño conveniente y bien recebo, y además, con el cilindro apisonador, que se utiliza en la mayoría de los casos; en el curso de los últimos tres años y medio, que es el período que hemos comprendido en esta Memoria, debemos mencionar los trabajos de conservación y reparación efectuados, por lo menos dos veces al año y en las épocas convenientes, en las zonas de los muelles de Levante, Nuevo y del Rebajo, en la parte alta antigua del muelle de San Beltrán, en las rampas de acceso a éste desde el de L'Inicent, en las superficies de este último y en las zonas del muelle del Contradíque, aparte de estos trabajos, se ha llevado a cabo una verdadera reparación por secciones y durante los cuatro años últimos 1926, 1927, 1928 y 1929, en la calzada prolongación del muelle de Costa, que da salida u comunica la zona Sudoeste del puerto con la carretera de Casa Antúñez, y es objeto, en varias ocasiones, de un activo tráfico con aquella hartiada industrial.

Respecto de los andenes, se han ido conservando y reparando todos, de un modo periódico y lo mejor posible, empleando gravilla o cascote menudo y bien recebo pero especialmente por estar más castigados por los peatones y mercancías, los del muelle del Depósito y Plaza de Palacio, los de la Puerta de la Paz y el de frente de la Estación Marítima en el muelle de Barcelona; según que el sitio donde debían emplearse estuviese sometido a un tránsito más u menos pesado, clasificábamos aquellos materiales antes de su empleo.

Los jardines y arbolado, que son por lo general algo difíciles de mantener en buen estado en los puertos, como el nuestro, de activo tráfico, han sido asimismo objeto de los cuidados necesarios, no solo practicando los trabajos especiales, en las épocas apropiadas del año, sino sustituyendo los árboles y plantas que ha sido menester.

Las zonas y calzadas adoquinadas, que en conjunto alcanzan una gran superficie en nuestro puerto por la vasta extensión de algunos de sus muelles, son objeto de continua y preferente atención respecto de los trabajos y materiales a emplear para su conservación, sobre todo las que están más castigadas por el pesado y activo tráfico que por las mismas causas; a pesar de ello, se encuentran por lo general en bastante buen estado, y así se reconoce por todas las entidades relacionadas con el tráfico dentro de nuestra zona. Para no alargar demasiado esta Memoria, y puesto que en las anteriores ya se ha justificado plenamente la forma en que se efectúan estos servicios, citaremos solo los más importantes trabajos realizados en la conservación durante el período a que la misma se contrae y que han sido los siguientes: en el segundo semestre de 1926, se hizo un repaso general en la calzada del muelle de la Muralla, hoy de Bosch y Alsina, adosada al paseo de Colón y en la del muelle de la Barceloneta; en la zona de arranque del muelle de Barcelona, entre los de Atarazanas y de San Beltrán, y en la calle situada entre la fachada principal de la Aduana y la prolongación del referido

paseo. En los primeros meses del 1927, un recorrido en las zonas del muelle de España, y después se procedió al ensanche de la calzada general del borde del muelle de Costa; a mediados del año, se volvió a hacer otro repaso en las de los muelles de la Muralla y del Depósito mas afectadas por el tránsito duro y continuo, y en los últimos meses, se recorrieron las zonas de la Puerta de la Paz, muelle de Atarazanas y arranque del de Barcelona, ensanchando y alargando, además, la faja para la carga de carbón en vagones en la parte alta del muelle de San Beltrán. A principios de 1928, se llevó a cabo la sustitución del afirmado por adoquinado, en una zona de 12 metros del borde del muelle de Poniente en su lado Sur; en el segundo trimestre, se repararon las calles y partes sujetas al tránsito en la zona de unión de los muelles Nuevo y de Cataluña frente a los talleres y almacenes de estas obras, y también la faja del lado de Levante del muelle de las Balcones donde están las grúas de mano; en el propio trimestre y parte del siguiente, se terminó el adoquinado de las zonas del borde de los muelles de Atarazanas y de la Muralla, después de haber levantado la instalación de las grúas hidráulicas, y se hizo un recorrido general en algunas zonas de los muelles del Depósito y del Rebajo, cambiando, en éste, parte de algunos trozos de afirmado por adoquinado, y en el cuarto trimestre, se sustituyó, asimismo, el afirmado por el adoquinado en otra amplia faja de 12 metros, en casi todo el frente del muelle de Poniente. Al principiar el último año 1929, se hizo un recorrido en las calles del Paso bajo Muralla y del muelle de España; se aumentó la zona adoquinada del lado Sur del de Poniente; se construyó una faja de 6 metros de anchura, adosada a la tercera vía férrea instalada en el muelle de San Beltrán, para ampliar y mejorar la carga de carbón en vagones y se reparó por completo la zona de arranque del citado muelle de España, después de levantar las vías férreas; al propio tiempo se dió un recorrido general en todas las zonas de los demás muelles.

Debemos consignar que, simultáneamente con estos trabajos, se ha procedido también, con cargo a los distintos proyectos de obras nuevas, aprobados por la Superioridad por el sistema de administración y durante el referido plazo de los tres años y medio, desde julio de 1926 hasta diciembre de 1929, ambos inclusive, a llevar a cabo la construcción de todas las calles y zonas adoquinadas de los muelles Nuevo, de España, de Barcelona y de San Beltrán, sea con piedra nueva, sea aprovechando, en determinadas superficies, los adoquines procedentes del levante de otras fajas, resultando en definitiva, una gran extensión.

Consideramos, asimismo, necesario indicar que el Ayuntamiento, a petición reiterada por nuestra parte, teniendo en cuenta la obligación que le está marcada en el Reglamento vigente para la conservación en este puerto, procedió, durante el primer semestre de 1928, a variar la urbanización, construyendo nuevos pavimentos, en la calzada general del muelle de la Barceloneta, y más adelante, a fines del propio año y en el 1929 hasta mayo, se dedicó a efectuar un repaso general y detenido en las calzadas adosadas al Paseo de Unión, en los dos muelles de la Muralla y de Atarazanas, en donde tiene lugar indudablemente uno de los tránsitos, en vías corrientes, más duros y continuos existentes en España.

Las vías férreas de ancho normal, a cargo de la Junta, constituyen hoy en

este puerto una red sumamente extensa que se desarrolla por varias de los muelles y está enlazada con dos de las grandes estaciones de la Compañía de Madrid a Zaragoza y a Alicante: además, existe otra red de menor capacidad construída, con vías de ancho de un metro, por la Compañía General de los ferrocarriles Catalanes, que tiene su entrada por el lado Sudwest, ha levantado su estación en los terrenos de la prolongación del muelle de Costa, y de momento, se desarrolla en aquella zona y parte del muelle del Contradique. Ambas redes y singularmente la de ancho normal, han de revestir, dentro de poco, mucha mayor importancia con las nuevas instalaciones de vías, siendo ya una realidad la del muelle de Barcelona que está en ejecución por contrata.

Como el tráfico ferroviario que en ellas tiene lugar es muy activo y de gran entidad en algunos muelles, se comprende que sea forzoso practicar serios, continuos y penosos trabajos para la conservación de dichas vías y los demás elementos componentes de la red. Desde hace muchos años, existen dos tipos de vía: el de carril Vignole, de 32'50 kilogramos por metro lineal, sujetos sólidamente y colocados sobre traviesas de madera, y el de carril de ranura de 58'50 kilogramos de peso, sentados en general sobre cimiento de hormigón corrido y unidos con tirantes metálicos, pues se han colocado también, en algunos casos, sobre dichas traviesas de madera delidamente apoyados y solidarios con las mismas. Ambos tipos poseen los elementos y accesorios adecuados, empleándose el primero, como vías corrientes en las zonas no afectadas por el tránsito ordinario, y el segundo, en todos los sitios donde han de circular los vehículos por encima: debiendo añadir que el personal afecto al servicio y dedicado a estos trabajos de conservación y reparación de la red ferroviaria en el puerto, se divide, por lo general, en dos brigadas: una para las operaciones inherentes al entretenimiento y construcción de las vías y demás elementos y otra para las de limpia de los carriles, cambios de vía, plataformas giratorias, faroles, etc.

Análogamente a lo indicado para otras obras en páginas anteriores, nos limitaremos también aquí a hacer una ligera reseña de los trabajos más importantes practicados para la conservación y reparación de las vías férreas durante estos últimos años, aparte de los otros continuos y variados que requiere diariamente la activa explotación que en ellas tiene lugar.

Durante el primer semestre de 1926, se hizo un detenido recorrido en las vías generales y de paso entre estaciones, situadas en los muelles del Depósito y de la Muralla, que son las que sobre ellas pesa má activo movimiento; en el curso del segundo, se sustituyeron, por carriles de ranura, los Vignole de la vía en la zona de la Puerta de la Paz, desde la Estación de Barcelona-Puerto hasta el edificio principal de la Aduana y se practicó un repaso en las vías generales del muelle de San Beltrán, cambiándole bastantes traviesas y carriles porque ya se hallaban sumamente gastados. En los primeros meses de 1927, se arreglaron las vías del muelle de la Barceloneta y Refajo, siguiendo luego con el levante de las vías en el de San Beltrán para ponerlas a su definitiva casante, de acuerdo con las demás obras inherentes a la reforma y ampliación del propio muelle; en el segundo semestre, se hizo otro repaso general en las vías y plataformas giratorias de los distintos muelles, cambiando alguna de éstas y quitando otras que ya no prestaban servicio; acabanlo el año con la modificación de las vías del final

del muelle de la Muralla, en el llamado andén de la Plaza de Antonio López, incluyó el paso al muelle de España, prolongando una de las vías para la carga y colocando una nueva unión de ellas a petición de la Compañía ferroviaria.

Al empezar el 1928, se repararon y arreglaron las del muelle de Alarazanas frente de la Aduana, levantando un poco la rasante; después se hizo lo propio en las de la zona del borde del mismo muelle y del inmediato de la Muralla, y durante el segundo semestre, se practicó un recorrido en las generales del muelle de la Barceloneta, se cambiaron los carriles Vigole, por otros de rasura en parte de la vía general del de San Beltrán, se arreglaron las vías muertas del de la Barceloneta, las de los muelles de Pescaderes y de las Balcares, acabando con los cambios y cruces del de la Muralla en la zona de frente de la Estación. En los comienzos de 1929, se continuaron estos últimos trabajos sustituyendo algunos elementos, sobre todo las piezas de cruzamiento muy gastadas, y siguiendo luego por la vía 4.ª del propio muelle de la Muralla; acto seguido, se procedió a la instalación de una tercera vía en la zona de la parte alta del de San Beltrán para aumentar, según ya hemos dicho antes, la línea destinada a la carga de vagones de carbón y así poseer una vía a cada lado de la general, y poco después, se llevó a cabo la colocación de una nueva unión de vías en la zona de la segunda alineación del muelle de España frente al tinglado número 5. Antes de acabar el primer semestre, se empezaron los trabajos para reparar las dos vías generales del muelle de la Muralla, separando la primera, unos 30 centímetros más de la cerca o verja, y la segunda 45, a fin de ensanchar en 15 centímetros la entrevería, completando esta operación con el arreglo de los cambios, uniones de vía, etc., existentes en aquella zona; al terminar estos trabajos, se procedió al arreglo de la vía de rasura del borde del propio muelle en la parte situada en el arranque del de España frente al andén llamado de López, y al final del año, se hizo un recorrido en las vías de este último muelle.

Debemos consignar que todos estos trabajos de conservación y reparación de las vías existentes, se simultanearon, durante los años 1926 y 1927, con los que fueron menester para la instalación de las nuevas vías con sus cambios y plataformas giratorias en el muelle de España, ejecutados por administración con arreglo al proyecto aprobado por la Superioridad.

Material flotante

Grandes y pequeñas embarcaciones

El material flotante que desde hace varios años posee la Junta y está dedicado a la ejecución de las obras nuevas, a los trabajos de conservación y a la explotación de los servicios comerciales sujetos a tarifas, constituye una numerosa y variada flota a la que hay que practicar, de un modo periódico, múltiples, continuos y en muchos casos importantes trabajos, si se quiere que se mantengan en buen estado y puedan prestar con la debida regularidad los servicios a que cada uno de los elementos está destinado. Afortunadamente, se puede consignar que en gran parte se ha logrado este objetivo, y podemos hoy mostrar con orgullo el material flotante afecto a los servicios encomendados a esta Dirección, ver-

dad es que se dispone de personal agto, talleres algo reducidos pero bien distribuidos y provistos de útiles y herramientas, y también locales y elementos a propósito para llevar a cabo estas especiales reparaciones, no sólo por medio del Dique flotante con sus careneros, sino por la habilitación de los terrenos de los muelles próximos a dichos talleres para mayor facilidad y rapidez de los trabajos.

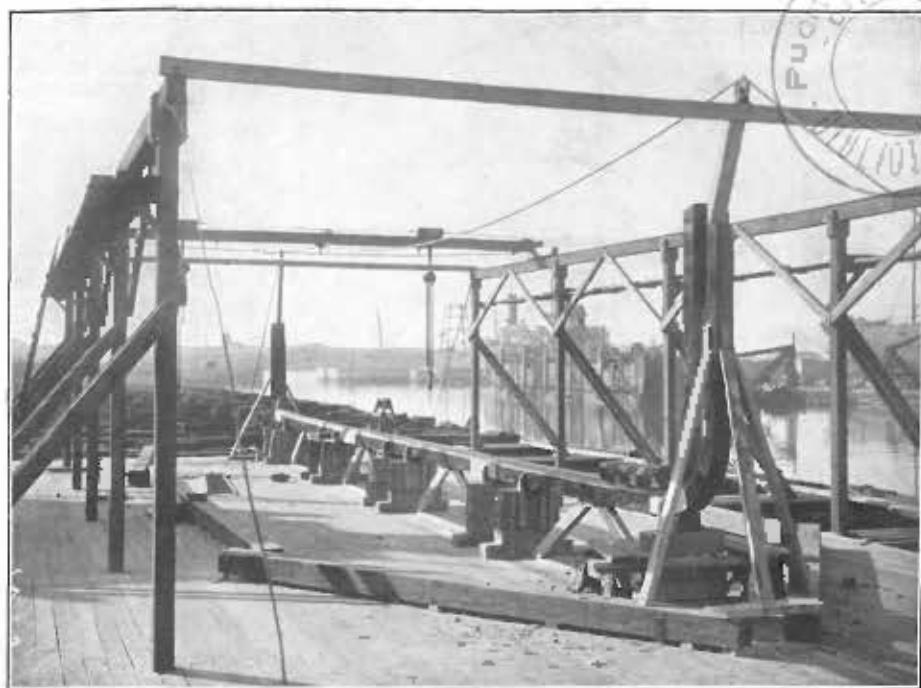
Dejando aparte, para no hacer interminable este escrito, las innumerables reparaciones de escasa entidad y duración, llevadas a cabo en todas las cubrias, vapores remolcadores, barcazas, lanchas, etc., o sea, en las grandes y pequeñas embarcaciones afectas a los diversos servicios de estas obras, mencionamos únicamente los trabajos más importantes realizados durante el plazo de tres años y medio a que se refiere la presente Memoria: empezando por indicar que al acabar el período de la anterior, en 30 de junio de 1926, y según ya consignáramos en la misma, quedaban todavía en reparación los siguientes elementos flotantes: el casco de la antigua cubria "Dolores" que se transformó para ser utilizado como barcaza n.º 3 y se hallaba depositado en la parte Norte de los careneros de Levante del Dique flotante; la nueva lancha de transporte "Resas" que se construía en terrenos del muelle de Cataluña, el gran costado y pontonas de la Sección 4.ª del propio Dique, que estaba en el lado Norte de los careneros de Poniente; los tres flotadores de dicha Sección, de los que, uno quedaba en estos últimos careneros y los otros dos sobre el referido muelle de Cataluña.

Después de empezar el plazo inherente a esta Memoria, en 31 de julio de 1926, se puso fuera de servicio la cubria llamada "Teresa" para entrar en reparación el próximo día 2 de agosto, a fin de arreglar con la mayor rapidez posible el molinete, repasar la maquinaria, calatar la cubierta, etc., dejándola lista para el trabajo el siguiente día 11. En el día 4 del propio mes de agosto, después de sacar de careneros y poner a flote el casco de la antigua cubria "Dolores" para seguir los trabajos necesarios para la transformación en barcaza, que se terminaron en 23 de noviembre, se subió en Dique y se pasó a careneros la barcaza n.º 4, que estaba bastante avergada, para practicar en ella de momento, ligeras reparaciones y quitarle el forro, a fin de arreglarla mejor, más adelante, cuando no hubiese otros trabajos más urgentes; salió de careneros y se bajó con el Dique en 23 del mismo agosto y quedó lista el día 25; al cabo de un mes, en 28 de septiembre, se levantó otra vez y se puso en careneros para someterla a una seria reparación, que no se terminó, por tener que simultanearla con otros trabajos más indispensables y por necesitar piezas de madera de dimensiones especiales, hasta 10 de mayo de 1927. En 26 de agosto de 1926 se dió de baja el vapor remolcador "Sutani", al objeto de hacer un repaso en la maquinaria, limpiar los fondos y la caldera y efectuar ligeras reparaciones en el casco y en otros elementos, quedando listo el 3 de septiembre; lo propio se hizo en dicha vapor más adelante, desde 27 de noviembre al 3 de diciembre y desde cada cuatro o cinco meses, de modo igual que a los Barcos bombas por tener que prestar un servicio muy activo. En 7 de diciembre, se subió en el muelle de Cataluña con la cubria de 80 toneladas, la lancha n.º 1 de cubierta plana para hacerle una buena reparación en los elementos resistentes del casco y cubierta, quedando lista en 28 siguiente. En 13 del mismo diciembre, se suspendió del servicio

al pequeño pescador "Neptuno" para hacerle un recorrido general en la maquinaria y colocarle un caballete de alimentación, quedando los trabajos terminados en 31 de enero de 1927. En 3 de este mes, se dió de baja la cubria flotante de 80 toneladas, para llevar a cabo también un repaso en la maquinaria, limpiar calderas y el casco y ligeras reparaciones en estos elementos; a tal efecto, se subió en el Dique y pasó a careneros el día 8, para bajar el 17, seguir la reparación a flote y quedar lista el 21 para prestar los servicios públicos. En primero de marzo, se puso sobre el muelle de Cataluña la lancha n.º 4 honda para lloques, llamada de gavieta, a fin de hacerle, simultáneamente con otros trabajos urgentes, una reparación general y reforzarle la obra muerta, que se terminó en 12 siguiente.

En 7 del propio marzo se empezó, en terrenos del mismo muelle de Cataluña, la obra para construir la lancha nueva de cubierta plana, en sustitución de otra llamada "Neptuno" que se debía desguazar por inútil, quedando lista y puesta a flote en 26 de agosto siguiente. En 10 de mayo, después de poner a flote como ya hemos dicho la barcaza n.º 4 se subió en Dique y pasó a careneros la número 2 para efectuar en ella, como en las otras iguales, una seria reparación, cambiándole la mayor parte de los elementos resistentes del casco, los fondos, el forro y la cubierta: era la última comprendida en el plan que nos habíamos impuesto para el arreglo de estas embarcaciones y quedó como si fuera de nueva construcción, al terminar los trabajos a fines de octubre. En 10 de septiembre, después de bajar del muelle de Cataluña la lancha n.º 4 llamada de gavieta, completamente reformada y también como nueva, se subió la pequeña de cubierta plana n.º 7 para su arreglo, bajando en 20 de octubre, y acto seguido, se puso sobre el muelle la lancha n.º 2 de cubierta honda, para practicar en ella una seria reparación, como en las anteriores, en los elementos resistentes y forro del casco, terminando estos trabajos en 24 de enero de 1928. El día 3 de noviembre al ir a efectuar un servicio la cubria flotante de 80 toneladas remolcada por el barco bomba "Besós", fué embestida por el buque inglés "Calderón" al entrar en el puerto, en la zona situada entre los frentes de los muelles de Cataluña y Barcelona, produciéndole algunas averías y desperfectos en el casco y en la pata del lado izquierdo, singularmente en ésta; sin pérdida de tiempo se procedió a la reparación de los elementos averiados, teniendo que cambiar un trozo de aquella pata, de unos cuatro metros de longitud, y aprovechando tal circunstancia para hacer un repaso en la maquinaria y arreglar la caldera, habiendo quedado lista dicha cubria y en disposición de prestar servicio en 30 del propio mes. En 25 de enero de 1928, se subió sobre el muelle de Cataluña la lancha n.º 3, también honda, para llevar a cabo en la misma una seria reparación, como en la n.º 2, en los elementos principales del casco, bajándola en 19 de julio para terminar ligeras operaciones a flote.

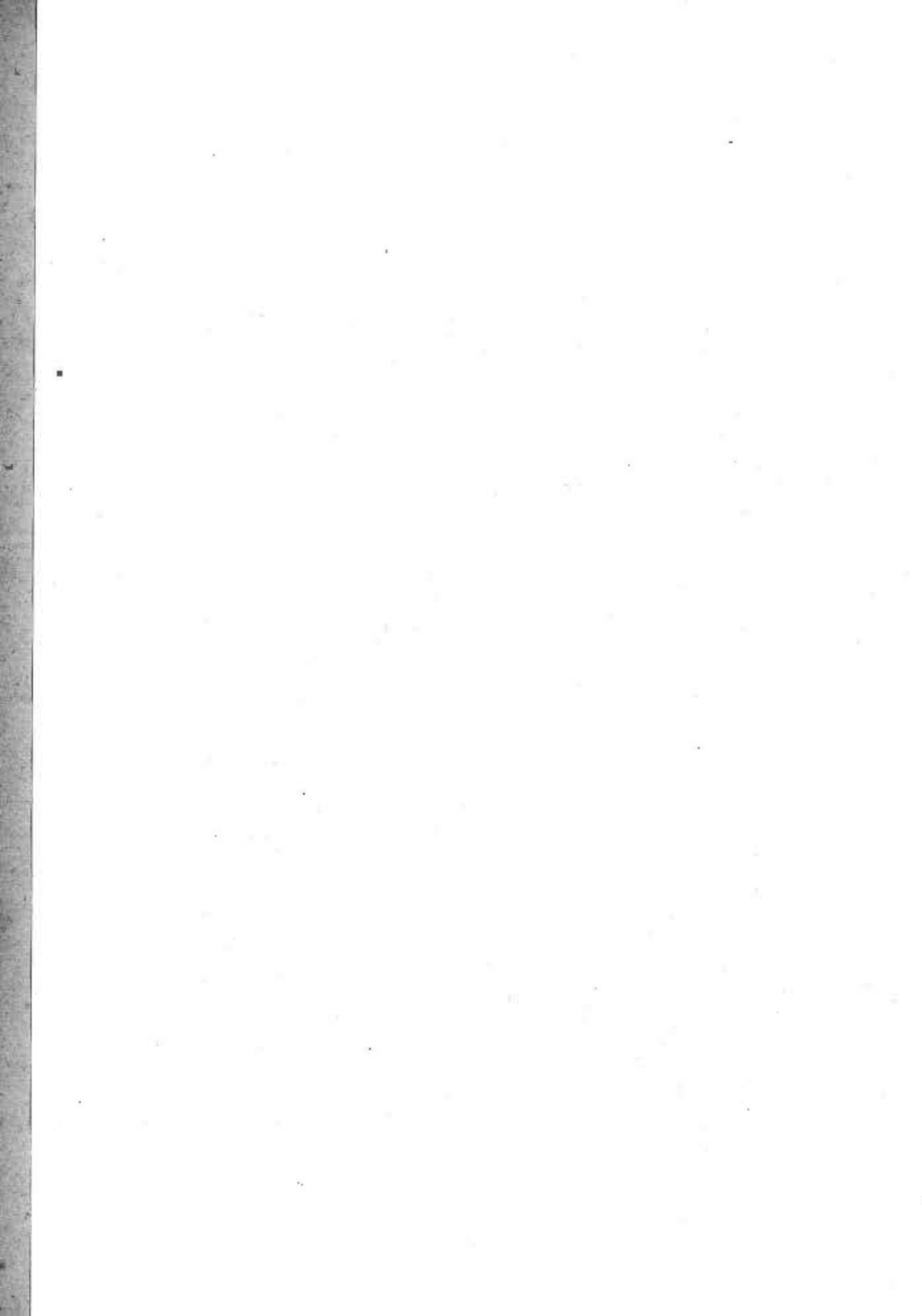
En 9 de febrero, previas las necesarias preparativas, se puso la quilla, en el lado de Levante de los careneros del Dique flotante, del nuevo casco para la cubria "Montserrat"; se fué trabajando para su construcción con la mayor actividad compatible con la existencia de piezas de madera de las dimensiones y clase a propósito para tal embarcación, hasta dejarla casi lista en 16 de marzo



COLONACIÓN DE LA QUILLA PARA LA NUEVA CÁRICA "MONSERRAT" EN LOS
CARÉNERS DE LEVANTE

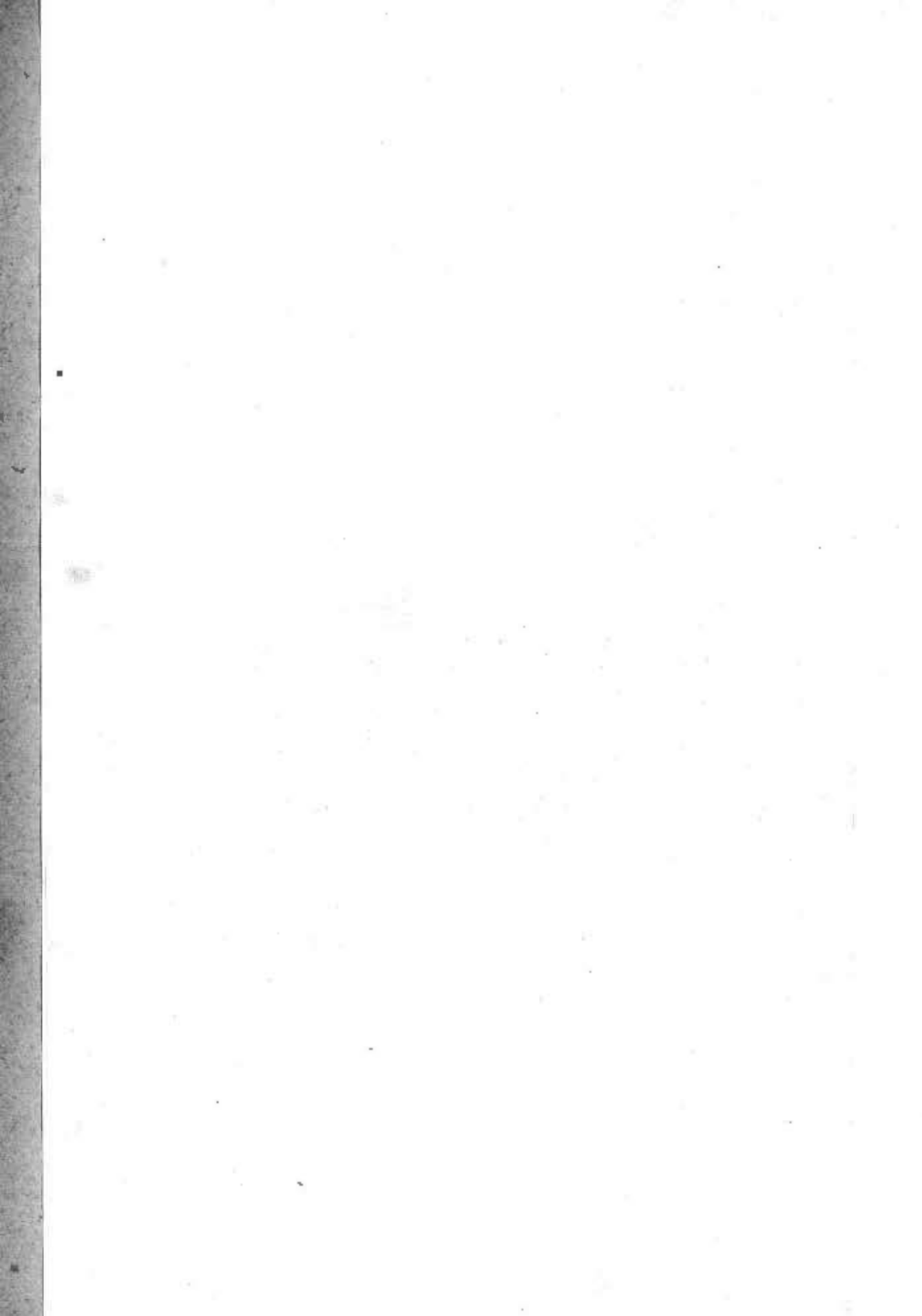


CONSTRUCCIÓN DEL CASCO PARA LA NUEVA CÁRICA "MONSERRAT"





BARCA "MONTSERRAT" CONSTRUIDA EN LOS TALLERES DE ESTAS OBRAS



de 1929, en que se sacó de careneros y se puso a flote sin lustrar para saber si hacía agua y continuar la construcción y montaje de toda la maquinaria; pero en 28 del propio mes se subió otra vez en Dique para tapar una vía de agua, bajando pocas horas después; el día 27 de junio se hizo la operación de colocarle los palos; en el 6 de septiembre se hicieron las pruebas de la maquinaria y flotación del casco levantando y maniobrando un bloque de 22 toneladas con el éxito más satisfactorio; el día 11 de septiembre, casi terminada, volvió a subir en Dique y pasar a careneros para ponerle el forro, bajando en 2 de octubre a fin de acabar pequeños trabajos a flote y dejarla completamente lista para el servicio, en perfectas condiciones, a mediados de noviembre. Las tres fotografías que se acompañan, dan buena idea de la situación de dicha cabria en algunos periodos de su construcción.

En 27 de junio se dió de baja el remolcador algibe "Neptuno" para limpiar el casco, practicar un recorrido de la maquinaria, calafatear la cubierta y otros detalles; después de entrar en el Varadero dos veces en los días 12 de julio y 10 agosto, para quitar y volver a poner el eje y la hélice una vez arreglados, se terminó la reparación en el día 20 del mismo agosto. En 21 de julio, se subió en el muelle de Cataluña la lancha n.º 5 plana, para arreglar la zona de flotación y la cubierta, pues estaban algo deterioradas, pudiendo dejarla lista en 10 de septiembre. En 4 de agosto, se dió de baja el barco bomba "Llobregat", a fin de hacer a flote la limpia de calderas y un recorrido en la maquinaria; después subió en el Dique el 9 siguiente para llevar a cabo ligeras reparaciones en el casco y cambiar alguna plancha, bajando y quedando listo en 18 del propio mes. En 21 del mismo agosto, una vez en servicio el pequeño remolcador "Neptuno" después de la reparación indicada en líneas anteriores, se dió de baja el otro remolcador "Ligera" para hacerle la limpia y algunas reparaciones; pero al ir a ponerlo en servicio el 18 de septiembre, se vió que la caldera tenía un salidero y hubo que proceder a su reparación, que en realidad no acabó hasta el 24 diciembre, por tener que acudir a otros trabajos más indispensables.

En 23 de enero de 1929 cesó en el servicio y se subió en el Dique, pasando a careneros, la cabria de 80 toneladas, al objeto de limpiar el casco, cambiar algunas planchas de la proa que hacía agua, practicar un recorrido en la máquina y en las calderas, etc., salió de careneros el 11 del siguiente febrero y se puso a flote el día 12 para prestar los servicios corrientes.

En 5 de febrero, se subió en el Dique y se trasladó a careneros el casco de la que fué cabria "Montserrat" y que debía convertirse en barcaza n.º 3, después de la necesaria reparación; en 16 de abril se corrió más al Norte, para dar calada a otros buques en la misma zona de los carenetos de Levante, en el sitio que dejó libre el casco que se construyó para la nueva cabria "Montserrat" y que se puso a flote en 10 de marzo anterior; se fueron activando los trabajos de dicho casco para utilizarlo como barcaza, y en 11 de septiembre, se sacó de careneros y se bajó al agua para acabar la reparación, pues solo faltaba algo de la cubierta y pequeños detalles, quedando completamente lista para el servicio en 19 de diciembre.

En el día 9 de septiembre, se dió de baja el remolcador "Setantí" para su-

meterlo, por fin, a una seria reparación que resultaba ya indispensable por los varios años que venía prestando activo servicio; era preciso arreglar la caldera, repasar la maquinaria, modificar el puente, cambiar por completo la cubierta sustituyendo la madera por plancha metálica, reforzar los elementos resistentes del casco y cambiar bastantes planchas, etc. hasta dejarlo como nuevo; en el siguiente día 13, una vez libre de la maquinaria y calderas, se subió el casco sobre el muelle de Cataluña y allí se ha seguido la reparación, que todavía continuaba al acabar el año 1929.

En 21 de octubre, cesó en el servicio la cabria "Dolores" para empezar a flote la reparación de la obra muerta de su casco, cambiando algunas piezas de madera de la popa y costados que estaban averiadas; después se subió en Dique y pasó a careneros en 20 de noviembre para continuar allí la reparación, que tampoco había acabado al final del año 1929.

Por lo expuesto, resulta que a pesar de tantos trabajos, al terminar el año pasado 1929, se encuentran todavía en reparación las siguientes embarcaciones de propiedad de la Junta: el vapor remolcador "Setenta" en el muelle de Cataluña, que, como ya hemos dicho ha sido objeto de una seria reforma muy larga y costosa; la cabria "Dolores" en los careneros de Levante, que debía bajar dentro de pocos días para subir otra vez más adelante y acabar algunos detalles; la lancha de transporte de carbon que se puso dentro del cobertizo del muelle de Cataluña y la lancha n.º 5 de cubierta plana que se cubrió sobre el muelle Nuevo y se pondrá a flote en seguida; además, tenemos el barco homba "Bésos" que era objeto, a flote, de la limpieza de calderas y de un repaso general en la maquinaria.

Asimismo, durante el último trimestre del año pasado 1929, se han llevado a cabo los trabajos para una buena conservación en todas las lanchas y barcazas, aprovechando, para las primeras, la zona del muelle Nuevo inmediato al de Cataluña, en donde se han subido con la cabria de 80 toneladas, y para las segundas, se han utilizado los careneros por medio del Dique flotante, quedando así este material en perfectas condiciones para el servicio que ha de prestar.

De cuanto acabamos de exponer respecto de las reparaciones efectuadas en el material flotante, se desprende que el casco de la barcaza grande n.º 1 se reformó, dándole la resistencia y composición adecuadas para convertirlo en casco de la nueva cabria "Dolores"; a su vez, el de ésta se preparó y arregló para habilitarlo como barcaza n.º 1. El casco de la antigua cabria "Montserrat", se preparó también para utilizarlo como barcaza n.º 2, que fué la que se desguazó en la playa de Casa Antúnez a raíz del temporal de febrero del año 1920 por haber quedado varada e inutil en aquella playa, habiéndose puesto en 9 de febrero de 1928, como ya se ha dicho, la quilla para el casco de la nueva cabria que se ha construido en los careneros del Dique flotante y deponente.

Boyas de situación y de amarre

Las boyas de situación y amarre existentes en nuestro puerto, requieren, asimismo, que se practiquen en ellas los adecuados trabajos para su reconocimiento y conservación periódica, a fin de mantener siempre en buen estado sus elementos componentes para el servicio a que están destinadas: trabajos que van comprendidos en el último artículo del capítulo 2.º de la Sección 1.ª del Presupuesto anual. Como en las Memorias anteriores ya se ha dado cuenta del número, clase, dimensiones y servicios que prestan las tales boyas, nos limitaremos en la presente a reseñar las operaciones efectuadas para el cambio anual y conservación periódica y los incidentes ocurridos en las mismas en el curso del servicio.

En 23 de noviembre de 1926, se cambió la boya del fondo de la dársena del Comercio para el amarre de los buques de la Compañía Transmediterránea, por haberse roto la cadena en la madrugada del 21 anterior, teniendo dos buques, el "Capitán Sagarra" y el "A. Lazaro", sujetos a la misma.

En el mes de agosto del año 1927 y aprovechando los días hábiles del 8 al 19, en combinación con los servicios públicos y la colocación de los bloques para defensa del rompeolas de Levante, se procedió también al cambio de las boyas y arreglo de sus elementos, debiendo consignar que se levantó, por no ser ya necesaria, la que tenía la Compañía Transatlántica en el muelle de las Baleares, y que se varió de sitio y se puso en mejores condiciones, la que utiliza la Compañía Transatlántica en el propio muelle: mas adelante, en 21 de noviembre, se levantó definitivamente la del fondo de la dársena del Comercio que utilizaba la Compañía Transmediterránea, y cuya cadena fué rota por el vapor "Canalejas" en la noche del 9 anterior, a causa de un fuerte vendaval.

En el año 1928, se hizo el cambio en los días 9 al 13 inclusive de octubre; reconociendo también las cadenas y los muertos y sustituyendo las bragas del bloque de la boya afuera a los servicios del Varadero público, por hallarse ya en muy malas condiciones.

Finalmente, durante el pasado 1929, se levantaron, en la segunda decena de abril, a petición de los Prácticos del Puerto, las dos boyas situadas en la dársena Nacional para el atraque y amarre de los vapores correos de Mallorca y Menorca, por haberse variado algo las condiciones de fondeadero de estos buques, y más adelante, en el mes de octubre, durante los días 8 al 19, en combinación con los otros servicios más urgentes, se efectuó el cambio de las demás boyas, habiendo sido preciso quitar el bloque muerto de los Bancos Lumbas, para poner otra en condiciones adecuadas, y arreglar, al propio tiempo, el fondeo de las demás embarcaciones de estas obras, situadas en aquella zona del ángulo de los dos muelles Nuevo y de Cataluña.

Como es natural, todos los años una vez efectuado el cambio de las boyas, se transportan las levantadas al sitio adecuado de la zona de los talleres para proceder, acto seguido, a su limpieza y reparación, a fin de tenerlas dispuestas para otra sustitución: debiendo solo mencionar que, durante estos últimos años,

han sido escasas las averías y desperfectos que se han producido en estos elementos de amarre, y los que han tenido lugar, se han corregido sin pérdida de tiempo.

Conservación del fondo del puerto

Continuando el plan trazado en esta parte de la Memoria, relativo al análisis de todos los servicios comprendidos en la conservación y explotación del puerto e incluidos en el presupuesto anual, vamos a tratar de los trabajos llevados a cabo, durante el período de los tres años y medio a que la presente Memoria se refiere, para la conservación del fondo del puerto y de los elementos flotantes que componen el tren de limpieza.

Ya hemos indicado repetidas veces en anteriores Memorias, que los tales elementos dedicados a este servicio son: 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. También se ha consignado en otras ocasiones, que el fondo del puerto en la canal de entrada y en las distintas dársenas, tanto las interiores como las exteriores, es, desde hace algún tiempo, bastante regular y uniforme, siendo la profundidad media de 10 á 12 metros en la entrada; de 9 á 10 en las dársenas exteriores y de 8 á 9 en las interiores; sucesal a los continuos trabajos practicados en estos últimos años por esta Dirección, podemos afirmar que, en la actualidad, los calados existentes en el fondo, no solo en las zonas de paso de los buques sino en las de atraque a los muelles, son bastante elevados y en relación con la profundidad de cimentación dada a los muros de estos últimos. Verdad es que, como los buques en sus operaciones de carga y alijo siempre dejan caer algún producto, y además, con las escorias, cenizas y basuras que caen al mar durante la noche, a pesar de la vigilancia que se ejerce para impedirlo, se han ido formando unas bajas fangosas cerca de los paramentos de atraque, ha sido indispensable dragarlos aumentando una zona de regular anchura adosada al pie de dichos paramentos, a fin de conseguir el calado necesario en varios de los muelles de atraque. Por esta razón y al objeto de mantener las cotas del fondo antes indicadas, los trabajos llevados a cabo en estos últimos años para el dragado del puerto, han sido en extremo penosos, no solo por las condiciones del fondo, por lo general de gran dureza, sino por tener que quitar pequeños bajos algo antiguos y limpiar los rinceos y las zonas inmediatas a los muros de muelle; de todos modos, la campaña llevada a cabo en este servicio, durante el plazo que abarcamos, ha sido muy activa y bastante continua, según se puede apreciar por lo que a continuación vamos a consignar, del modo más sucinto posible, por no dar demasiada extensión a esta reseña.

En julio de 1926, al principiar el período antes aludido, se encontraba el tren de dragado, según indicábamos en la Memoria anterior, en la zona de la dársena de San Beltrán inmediata al nuevo muro de este muelle y cerca del de Barce-

lona, para dejarla regularizada a la cota de diez metros; continuó allí haciendo un buen repaso en una extensión de 250 metros a partir del origen del nuevo muelle y sacando 4,860 metros cúbicos, hasta el 20 del siguiente agosto, en que, por haberse observado un pequeño bajo fondo cerca del paramento de Levante a Sudeste del muelle de España, frente al tinglado n.º 6, al quedar varado en 31 de julio el buque "Mar Blanco" que venia bastante escorado, y una vez libre aquél sitio de los vapores de la Compañía Transatlántica española, se pasó allí el tren de dragado para quitar el bajo fondo referido y poner toda aquella zona de entrada a la dársena del Comercio, a la cota mínima de 9'50 metros. De momento no pudo permanecer dicho tren en aquél lugar más que hasta el 4 de septiembre, en que era ya sumamente indispensable dejar libre atraque para los buques de la mencionada Compañía en el paramento del muelle; así pues, sin acabar el trabajo por completo y después de haber extraído solo unos 1,170 metros cúbicos, se trasladó a la zona final del nuevo muelle de San Beltrán para formar la zanja de cimentación del muro hasta su encuentro con el de Poniente, y sin acabar de refinarla, por encontrar algunos obstáculos, cesó el día 25 del propio mes, después de dragar 1,560 metros cúbicos, y el día 27 se volvió a pasar a la zona de Levante del muelle de España, frente al tinglado n.º 6, para acabar de quitar el bajo fondo y uniformar el calado en dicha zona; estuvo allí hasta el 5 de octubre, después de sacar 900 metros cúbicos, en que fué preciso dar otra vez atraque a los buques, retirando el tren hacia el frente del muelle de Cataluña para dedicarnos, durante dos días, a un repaso general de los elementos y maquinaria; el día 8 siguiente, volvió a la zona inmediata al muelle de España entre éste y el de Baleares, frente al tinglado n.º 5 del primero, a fin de continuar el dragado anterior y seguir regularizando toda aquella zona hasta la cota de 9'50 metros en aguas medias, y extraer, además, otro pequeño bajo fondo que se había notado días atrás. Allí estuvo operando el tren hasta el 10 de noviembre, después de excavar 2,000 metros cúbicos y sin acabar por completo el dragado, en cuyo día, por no perjudicar más el atraque de los buques, se pasó otra vez al trozo final de la zanja de cimentación del muro de muelle de San Beltrán para acabar de refinarla, sacando unos 920 metros cúbicos en ocho días, antes de la colocación de la escalera pequeña y los bloques. En 19 del propio noviembre, volvió a la zona inmediata al paramento del muelle de España frente al tinglado n.º 5, para acabar hasta el día 25 el dragado de la misma; siguió luego en el mismo sitio, pero más hacia el centro de la canal de paso a la dársena del Comercio, para quitar el pequeño bajo fondo allí existente, hasta el 20 de diciembre, extrayendo 1,440 metros cúbicos, en cuya fecha, se trasladó, sin terminar por completo el dragado de esta zona, al pie del muelle del Depósito frente de los Almacenes Generales de Comercio, tomando toda clase de precauciones por las condiciones del fondo, y dejando éste a la cota mínima de 8'00 metros, a fin de poder facilitar el atraque de algunos buques que lo habían solicitado para depositar su carga en dichos Almacenes. En 29 del mismo mes, después de sacar unos 1,080 metros cúbicos y para no perjudicar dicho atraque, volvió a la canal de paso entre los muelles de España y Baleares para acabar de refinar aquella zona, sacando 540 metros cúbicos, y terminando los tra-

bajos en 10 de enero de 1927, para pasar otra vez a la faja frente de los Almacenes Generales, donde también utilizó aquel dragado, extrayendo de allí unos 1.000 metros cúbicos, hasta el día 29 siguiente.

En 31 del propio enero se trasladó el tren de dragado a la zona inmediata al paramento del muelle de Bosch y Alsina, antes de la Muralla, frente al tinglado número 2, para refinarla, dejándola como mínimo a la cota de 8'00 metros, que es la de cimentación del muro; este trabajo era de suma necesidad para facilitar el atraque de los grandes buques que traían cargamentos de mineral para la casa Cros; fué bastante penoso y lento no solo por la clase y condiciones de los productos que allí existían, procedentes en su mayoría de los que habían caído de los buques en sus operaciones de carga y alijo y de los residuos de combustible de sus calderas, sino también para no impedir el atraque de los buques que lo necesitaban en aquél sitio especial. Con bastantes penalidades se terminó el dragado de tal zona en 8 de marzo, después de extraer 3.520 metros cúbicos, pasando al siguiente día 21 al lado del muelle de Cataluña, cerca de los talleres, para la reparación completa del casco y de los elementos próximos como el castillete, rosario, etc., aparte de tener que llevar a cabo un repaso general en la maquinaria. A tal objeto, subió la draga en el Dique flotante y pasó a los careneros en 8 de abril, bajando después del indispensable carenado en 5 de mayo para seguir la reparación a flote. Al compás de estos trabajos se llevaron a cabo los necesarios para los gánguiles, y en especial los números 2 y 3, limpiando sus fondos en la segunda decena de agosto. A últimos de este mes, lista ya la draga y los gánguiles, se preparó el tren para limpiar la fosa occidental de la dársena del Dique flotante que ya estaba bastante sucia; fué una operación que por su índole y la zona espacial a dragar, requirió muchos cuidados; empezaron los trabajos el siguiente día 6, después de arreglar el rosario para la profundidad de la fosa, y allí estuvo casi todo el mes de septiembre, después de extraer unos 1.620 metros cúbicos y sin acabar por completo, los trabajos, porque ya no se podía suspender por más tiempo el servicio de carenado de los buques en aquella parte, para pasar el día 30 a dragar la canal de paso a las dársenas interiores entre los frentes de los muelles de Cataluña y de Barcelona, a fin de poner el fondo, en todo aquél sitio, en condiciones de que pudiera entrar, dar la vuelta y atracar el gran trasatlántico italiano "Augustus" el día 12 de noviembre, en el testero del muelle de Barcelona frente a la Estación Marítima, en lo que tenía esta Dirección un empeño especial para facilitar la concurrencia de estos grandes buques a nuestro puerto. Después de limpiar todos los pequeños bajos allí existentes y regularizar aquella zona hasta quedar a 9'50 metros como mínimo en aguas bajas, se procedió a dragar el fondo en todo el frente del muelle de Barcelona y su prolongación por los lados Norte y Sur. Nuestros esfuerzos se vieron coronados por el más favorable éxito, porque después de bastantes trabajos y penalidades por las condiciones de dureza del fondo y para no impedir el atraque en aquél sitio tan especial y incurrir, se llevó a cabo el dragado, y pudo atracar en su día el referido gran trasatlántico, calando 9'40 metros en la popa. Aún después de conseguida nuestra finalidad y aprovechando los días libres en que no había buque atracado frente a dicha Estación, se fué continuan-

do el dragado durante los meses de noviembre y diciembre de aquél año y los de enero y febrero de 1928, hasta dejar el fondo a 10 metros en toda aquella zona, a fin de que los buques de gran calado, al entrar en el puerto hasta allí, pudieran dar la vuelta y situarse frente a la Estación, habiéndose encontrado a estas cotas el terreno de tanta dureza y constituido por una arcua tan sumamente fina, que fué preciso colocar en los cangilones unas pías de acero, no solo para facilitar la hiza sino para evitar el desgaste de sus viseras. Acabó este dragado, con bastantes pequeños paros inevitables, en 21 de febrero, después de extraer 16,840 metros cúbicos, aprovechando la primera y segunda quincena de este mes para limpiar y carenar respectivamente los gánguiles números 1 y 2; al otro día 22, pasó el tren a la parte exterior del paramento de Levante de la 2.ª alineación del muelle de España cerca de su ángulo Nordeste, para acabar de limpiar aquella zona que se había dejado tiempo atrás para no impedir el atraque de los buques, y seguir luego por toda la faja adosada al paramento Nordeste de la 1.ª alineación del propio muelle de España, donde tienen atraque los buques de la Compañía Transmediterránea, y en cuya zona, como en todas las que hay atraques fijos, se habían formado varios bajos fondos, con cotas de 6 u 7 metros, cuando debían tener por lo menos 9, a causa del vertido de las cenizas, escorias y demás productos de los buques; durante los últimos días del mes de febrero y en los siguientes de marzo, abril y mayo hasta el 22, se fué dragado toda aquella faja adosada al paramento Nordeste, en una amplitud de 25 a 30 metros, hasta el muelle del Depósito, incluyendo una pequeña parte de éste, frente a la Casa de Máquinas, dejando dicha zona a 9 metros, como mínimo, en aguas hajas y sacando 20,680 metros cúbicos; eso sí, fué preciso durante todo este periodo, interrumpir el trabajo en varias ocasiones por unos pocos días, no solo para facilitar el atraque tan necesario de la numerosa flota de dicha Compañía, sino también para llevar a cabo pequeñas reparaciones en el rosario, maquinaria, etc., de la draga, siendo indispensable también continuar la reparación, limpieza y carenala de los otros gánguiles.

En el propio día 22 de mayo, se trasladó el tren de dragado a la zona próxima del ángulo de los muelles del Depósito y de la Barceloneta para regularizarla y seguir por este último muelle hasta ponerlo a la cota mínima de 8 metros; a causa de tener que dar atraque forzoso a algunos buques, se perdieron varios días, y sin acabar por completo los trabajos en aquél sitio, se suspendieron en 4 de junio, después de excavar 1,860 metros cúbicos. En el día 5, se situó la draga otra vez en la zona del ángulo de Levante del muelle de España frente al tinglado n.º 5, para acabar de regularla, en vista de que no había buque alguno atracado, estuvo allí hasta el 11 inclusive, sacando 1,120 metros cúbicos, para pasar el día 12 a continuar los trabajos de limpieza de la fosa occidental de la dársena de arenado, aprovechando la circunstancia de no tener que utilizar aquél lugar para la limpieza y reparación de los buques; previos los necesarios preparativos de arreglo de la escoda y demás operaciones, se empezó el dragado el día 15 para terminarlo al siguiente 23, después de sacar otros 1,120 metros cúbicos aproximadamente. Al otro día 24, se trasladó el tren a la dársena del Muelle, casi en el centro, a unos 300 metros del muelle del Contradique y a unos

150 del de Costa, con objeto de quitar unos pequeños bajos fondos antiguos, que se habían encontrado tiempo atrás al pasar un buque de bastante calado y así poder dejar toda aquella zona a unos 10 metros de profundidad; estuvo allí dragando hasta el 18 de julio, extrayendo unos 2,000 metros cúbicos, para pasar el día 19 al paramento Sureste del muelle de Barcelona en la zona próxima al de San Beltrán, a fin de poner toda la faja del fondo próxima al muelle a unos 9'50 metros, quitando además las tierras y piedras que existían en la parte inmediata al ángulo de los dos muelles, a causa del vertedero que allí habíamos puesto hacia tiempo para el relleno del futuro muelle adosado al rompeolas, con los productos de la población; trabajando, primero hacia Puente para Lugar al muelle de San Beltrán y luego hacia Levante para refinar el fondo hasta el Real Club Marítimo, se pasó el tren de dragado en el paramento Sur del muelle de Barcelona, con bastante dificultades y algunos pequeños períodos de paro, a fin de llevar a cabo la reparación de algunos elementos de la draga y para poder dejar atraque libre a los buques, hasta el 17 de octubre siguiente, sacando unos 15,840 metros cúbicos. Al otro día 18, se trasladó el tren al muelle de Cataluña, frente de los talleres, para someter la draga a otra verdadera reparación después de la dura campaña llevada a cabo; a tal efecto, se reconstruyó el cosario y la escala, se arreglaron las canabes, se hizo una lituya completa, picando y pintando las partes metálicas que era menester, etc., lo propio que en los gánguiles.

Terminada la reparación en 5 de noviembre, pasó el tren, al otro día, a la dársena Nacional, cerca de la zona del ángulo de los muelles de España y de la Muralla, para uniformar el fondo de la misma que estaba muy desigual en algunos puntos y el calado era insuficiente; con bastantes penalidades por hallarse en un punto de paso y para no impedir el atraque de los buques en los muelles inmediatos, siguió trabajando allí el tren de dragado hasta el 15 diciembre, después de sacar 6,540 metros cúbicos, pasando en seguida a la faja próxima adosada al paramento interior de la 1.ª alineación del propio muelle de España, para continuar dragando una zona de 20 a 30 metros de anchura hasta la cota de 9'50 por lo menos, en todo el recorrido de este muelle dentro de la dársena Nacional; en estos trabajos tropezamos con muchos obstáculos, teniendo que suspenderlos en varias ocasiones, no solo para llevar a cabo algunas reparaciones y sustituir determinados elementos desgastados por el continuo servicio, sino para cambiar la draga de dirección a fin de limpiar todos los ángulos; tuvimos también algunos paros con el fin de dar atraque a los veleros y demás buques que allí acuden en tan gran número, y asimismo, teníamos que proceder con lentitud a causa de ser el fondo muy duro y estar los productos pegados al muelle, que costaban mucho desprenderse y caer en la cosa que se iba abriendo al pie del muro; de todos modos, se fué consiguiendo este dragado tal como nos habíamos propuesto, en toda la zona de atraque; sin terminarlo por completo para no impedir las operaciones de algunos buques y después de haber sacado 24,240 metros cúbicos, se tuvieron que suspender estos trabajos en 22 de abril del año pasado 1929, trasladando el tren a la zona frente al ángulo de la 2.ª y 3.ª alineación del muelle de Levante, a fin de limpiarla de algún pequeño bajo y así poder fondear, sin dificultad alguna, parte de la Escuadra española que tenía que venir

a este puerto con motivo de la inauguración de la Exposición Internacional; empezados los trabajos en el día 23 siguiente y sacando 3,200 metros cúbicos, se acabaron en 15 mayo para dejar el sitio libre a los buques de la referida Esmeralda. Acto seguido, se pasó el tren de dragado al muelle de la Barceloneta, junto al tinglado n.º 2, cerca del del Depósito, a fin de continuar los trabajos que se suspendieron en junio del año anterior, y poder llevar a cabo el dragado a todo lo largo del citado muelle de la Barceloneta, hasta 8 metros por lo menos al pie del mismo. Como fueron varios los buques que necesitaban ataque en aquel sitio, tuvimos que suspender las operaciones en diversas ocasiones, que aprovechamos para cambiar pernos de los cañilones, arreglar el rosario, hacer repaso en la maquinaria, etc. Sin acabar del todo este dragado y para no perder más tiempo, se paró en 2 de julio, después de quitar 5,200 metros cúbicos, y se trasladó el tren otra vez al paramento Oeste del muelle de España en la dársena Nacional, frente al tinglado n.º 8, para seguir el dragado suspendido en 22 de abril anterior, empezaron los trabajos el siguiente día 3 y se continuaron hasta el 20 de agosto, acabando la zona de dicho paramento después de excavar unos 9,360 metros cúbicos. A causa del penoso y continuo servicio a que se había sometido la draga, hubo necesidad de llevar a cabo en sus elementos algunas reparaciones, entre ellas el volteador y el rosario, teniendo que cambiar pernos ya muy desgastados. Se reanularon estos trabajos de dragado en el siguiente día 26, para quitar un pequeño bajo fondo existente a cierta distancia del propio muelle de España frente al chaflán Oeste y continuar luego al pie del mismo, en el referido chaflán y en toda la parte del lado Sur o frente, sacando unos 5,410 metros cúbicos hasta el día 28 de septiembre, en que se acabaron para esta zona, a fin de dejar libre el atraque del frente del muelle para los buques, y se pasó el tren un poco más a Levante, frente del chaflán del lado Sur del muelle, donde se había notado también otro pequeño bajo fondo. Allí trabajó desde el día 2 al 11 de octubre, sacando unos 780 metros cúbicos, para colocarse en seguida en el sitio próximo del pie del paramento Sudeste del mismo muelle frente del tinglado número 6 y continuar dragando hasta el 14 noviembre con algunas particularidades, para extraer 3,710 metros cúbicos. Al día siguiente 15, pasó el tren a la zona inmediata del paramento Oeste del muelle de las Baleares, donde atracan los buques de la Compañía Transatlántica española, a fin de quitar otro pequeño bajo fondo que se había notado y que era producido sin duda por el vertimiento de las estorías y carbonilla de dichos buques; estuvo empleado en tal trabajo hasta el 25 del propio mes, sacando 1,680 metros cúbicos, y entonces se trasladó otra vez el tren al muelle de Cataluña, frente de los talleres, para hacer un recortido general en todos los elementos de la draga y gánguiles y un repaso de la maquinaria.

Practicados estos trabajos de reparación tan necesarios, se preparó el tren y en 4 de diciembre se pasó al muelle de Costa, para ir, de Norte a Sur, dragando al pie del muelle para dejarlo por lo menos a la cota de 10 metros; primero se hizo la parte Norte próxima al muelle de Poniente y después se volvió la draga y se fué trabajando hacia el Sur, quedando, al terminar el año 1920, en este muelle de Costa, después de extraer 3,020 metros cúbicos.

Por cuanto acabamos de exponer respecto a las operaciones de dragado, fácil es apreciar que durante el período de tres años y medio a que se contrae esta Memoria, se han llevado aquellas con gran actividad y han sido continuas y penosas, según ya hemos indicado antes, no solo por las condiciones del fondo sino por la situación de las zonas que debían dragarse y por tener necesidad, en muchas ocasiones, de suspender los trabajos y pasar a otro sitio para no impedir el atraque indispensable de los buques, perjudicando al tráfico marítimo. Puede verse también que, simultáneamente con estos trabajos, se han practicado, en el curso del período citado, los relativos a la conservación de la draga y demás elementos componentes del tren de limpia, habiendo tenido, por lo general, de los 4 gánguiles, dos en servicio y otros dos en reparación o de repuesto, cuando no estaban dedicados al vertimiento de tierras. De todos estos trabajos de reparación, daremos cuenta somera, más adelante, al tratar de la limpia y carenado de las embarcaciones de propiedad de la Junta.

Para el presente año 1930, abrigamos el propósito de seguir la marcha activa en el dragado a fin de ir quitando otros pequeños bajos fondos que están ya en cotas mayores, para dejar así regularizadas todas las áreas interiores, y además, uniformar el calado al pie de los muelles, de acuerdo con la profundidad de la cimentación de sus muros. A tal efecto, precisa primero acabar el cerrillo en el muelle de Costa y hacerlo luego a todo lo largo del muelle de Pescadores, del paramento Nordeste del muelle de Poniente y en los frentes de éste y del Contradique; además, forzoso será, cuando sea oportuno, dragar el fondo de la actual vía grande del Varadero público para facilitar el asiento de los elementos de la nueva, y más adelante limpiar la zona donde estaba el antiguo placer de los grandes cajones bloques de hormigón del basamento del espaldón del rompeolas, a fin de poder levantar los de 80 toneladas que allí se colocaban para formar dicho placer.

Como resumen y complemento de cuanto hemos expuesto acerca de la conservación del fondo del puerto, se acompaña a continuación un estado en el que, con toda claridad, se indican dichos trabajos con las Iccbas, sitio del dragado y los volúmenes extraídos, cuyo total se eleva a la respetable cifra de 144,970 metros cúbicos, que en su mayoría se han empleado para la formación del terraplén interior del nuevo muelle de San Beltrán.

RELACION DE LOS TRABAJOS EFECTUADOS EN EL DRAGADO DEL FONDO DEL PUERTO POR EL TREN DE LIMPIA DURANTE EL 2.º SEMESTRE DE 1926 Y LOS AÑOS 1927, 1928 y 1929

FECHAS	SITIOS DONDE SE HA DRAGADO	Volumenes extraídos m ³	OBSERVACIONES
Del 2.º de julio al 20 de agosto de 1926.	Dársena de San Beltrán, en la zona inmediata al nuevo muelle de Cataluña y zona del de Barcelona.	4,860	A mediados de agosto de 1926, el gánguil n.º 1 está en reparación, y a fines de mes y principios de septiembre, el gánguil "Pia".
Del 21 de agosto al 3 de septiembre de 1926.	Zona adosada al paramento Sudeste de la 2.ª alineación del muelle de España, lado Sur frente al tinglado número 6.	1,179	Del 6 al 8 de octubre de 1926 se puso el tren de dragado cerca de los talleres en el muelle de Cataluña para hacerle un repaso general en sus elementos y maquinaria.
Del 5 al 26 de septiembre de 1926.	Zona final de la cimentación del muro del nuevo muelle de San Beltrán.	1,260	En el mes de noviembre de 1926, reparación del gánguil n.º 3.
Del 27 de septiembre al 5 de octubre de 1926.	Zona próxima al centro del paramento Sudeste de la 2.ª alineación del muelle de España.	900	Desde el día 21 de marzo al 29 de agosto de 1927 estuvo la draga en el muelle de Cataluña, donde se quitó la escala, el volteador y se sacó para llevar a cabo su limpieza y carenado en la dársena del Dique flotante y la reparación completa en los talleres, de todos sus elementos componentes, incluso en el mes de marzo la del gánguil "Pia", y más adelante la de los gánguiles números 2 y 3 que habían estado más tiempo en servicio, limpiando también sus fondos en el mes de agosto.
Del 8 de octubre al 10 de noviembre de 1926.	Del centro al lado Norte de la zona adosada al propio paramento de la 2.ª alineación del muelle de España, frente al tinglado n.º 5.	2,000	Del 1 al 5 de septiembre de 1927, arreglando la escala para dragar a mayor profundidad en la fosa de la dársena del Dique flotante.
Del 11 al 18 de noviembre de 1926.	Tronzo final de la zanja de cimentación del muro del nuevo muelle de San Beltrán.	920	En el mes de octubre de 1927, se practicaron ligeras reparaciones en el gánguil n.º 1 y lo propio en enero de 1928.
Del 19 de noviembre al 10 de diciembre de 1926.	Lado Norte de la zona adosada al paramento Sudeste de la 2.ª alineación del muelle de España y más al centro de la canal de entrada a la dársena del Comercio.	1,440	En el mes de febrero de 1928 se carenaron y repararon por completo los gánguiles números 1 y 2, substituyéndolos algunos elementos.
Del 20 al 28 de diciembre de 1926.	Muelle del Depósito frente a los Almacenes Generales de Comercio.	1,080	En el mes de marzo de 1928 se llevaron también a cabo pequeñas reparaciones en el gánguil número 3.
Del 29 de diciembre de 1926 al 10 de enero de 1927.	Canal de entrada a la dársena del Comercio entre los muelles de las Baleares y España.	540	En el mes de abril de 1928 se hizo lo propio en el gánguil "Pia".
Del 11 al 29 de enero de 1927.	Muelle del Depósito frente a los Almacenes Generales de Comercio.	1,000	En el mes de mayo de 1928 se hicieron pequeñas reparaciones en la draga, aprovechando los puros forzosos para el atraque de buques.
Del 31 de enero al 16 de marzo de 1927.	Muelle de Bosch y Alsua, antes de la Muralla, frente al tinglado número 2.	3,220	A fines de agosto de 1928, otra vez ligeras reparaciones en la draga y arreglo de las cadenas.
Del 5 al 29 de septiembre de 1927.	Fosa occidental de la dársena del Dique flotante.	1,620	Del 18 de octubre al 5 de noviembre de 1928, se trasladó la draga frente de los talleres para llevar a cabo las reparaciones en sus cámaras y un buen recorrido en la maquinaria, lo propio se hizo con los gánguiles números 1 y 2.
Del 1 de octubre de 1927 al 21 de febrero de 1928.	Zona y canal de paso entre los frentes de los muelles de Cataluña y de Barcelona, zona adosada al pie del muelle de Barcelona.	15,840	En el mes de noviembre se hizo un repaso en el gánguil número 3.
Del 22 de febrero al 22 de mayo de 1928.	Zona del ángulo exterior de las dos alineaciones del muelle de España y a lo largo de la 2.ª alineación, incluso parte del muelle del Depósito.	20,080	A mediados de marzo de 1929 se cambió el volteador bajo de la draga y se hicieron ligeras reparaciones en la cámara.
Del 23 de mayo al 4 de junio de 1928.	Zona del ángulo de los muelles del Depósito y de la Barceloneta.	1,800	A últimos de mayo de 1929 pequeñas reparaciones en la draga aprovechando los puros forzosos.
Del 5 al 11 de junio de 1928.	Zona Norte de la 2.ª alineación del muelle de España.	1,120	Del 21 al 23 de agosto de 1929 otro repaso general en los elementos de la draga, arreglo del rosario, cambio de jermos, etc.
Del 12 al 23 de junio de 1928.	Fosa occidental de la dársena le carenado.	1,120	A mediados de octubre de 1929 otras pequeñas reparaciones en el volteador alto de la draga.
Del 24 de junio al 18 de julio de 1928.	Dársena del Muelle casi en el centro y a 150 metros del muelle de Costa.	4,900	Del 20 de noviembre al 4 de diciembre de 1929, se puso la draga frente de los talleres para llevar a cabo algunas reparaciones en sus elementos: rosario, catallete, etc. incluso repaso de la maquinaria; lo propio se hizo en los gánguiles n.ºs. 1 y 2.
Del 19 de julio al 17 de octubre de 1928.	Muelle de Barcelona en el trazo próximo al de San Beltrán y luego en el resto del propio paramento Nordeste hasta el Real Club Marítimo.	17,840	
Del 6 de noviembre al 13 de diciembre de 1928.	Dársena Nacional cerca del ángulo de los muelles de España y de Bosch y Alsua.	5,640	
Del 16 de diciembre de 1928 al 22 de abril de 1929.	Faja adosada al paramento interior de las dos alineaciones del muelle de España en la dársena Nacional.	21,240	
Del 23 de abril al 15 de mayo de 1929.	Zona próxima al ángulo de las alineaciones 2.ª y 3.ª del muelle de Levante.	4,200	
Del 16 de mayo al 2 de julio de 1929.	Muelle de la Barceloneta, frente al tinglado n.º 1.	5,070	
Del 3 de julio al 20 de agosto de 1929.	Faja adosada a la 2.ª alineación interior del muelle de España.	9,560	
Del 21 de agosto al 28 de septiembre de 1929.	Zona del chafizú Oeste y frente al muelle de España.	3,440	
Del 2 al 11 de octubre de 1929.	Zona próxima al chafizú del lado Sur del muelle de España.	780	
Del 12 de octubre al 14 de noviembre de 1929.	2.ª alineación del muelle de España frente al tinglado número 6.	3,110	
Del 15 al 23 de noviembre de 1929.	Zona próxima al centro del paramento Sudeste del muelle de las Baleares.	1,680	
Del 5 al 31 de diciembre de 1929.	Zona del pie del muelle de Costa, de Norte a Sur.	3,920	
	SUMA.	149,970	

Alumbrado, policía y vigilancia

El cuarto y último capítulo de la propia Sección 1.ª del presupuesto anual, que comprende todos los servicios inherentes a la llamada conservación y explotación del puerto, se refiere no solo a los de alumbrado, policía y vigilancia, sino al de riegos e incendios en toda la vasta zona marítima de los muelles, a cargo de esta Dirección.

Respecto al servicio de alumbrado, que está considerado por nosotros entre los de carácter preferente, se ha expuesto ya, en varias ocasiones, en que consiste: la diversidad y clase de luces a que hay que atender y conservar tanto para balizar la entrada del puerto y de las dársenas interiores como para alumbrar las zonas de los muelles y las múltiples construcciones, tinglados y edificios en ellos enclavados; tales son los trabajos que hay que practicar no solo para llevar a cabo el servicio sino para conservar todos los elementos que lo integran, y finalmente, hemos indicado también el precio y la forma como se nos suministra el fluido eléctrico por dos de las grandes Compañías, que a ello se dedican en esta ciudad.

En su virtud, en la presente Memoria, aparte de consignar que el tal servicio se ha prestado con la mayor regularidad y que no se ha descuidado ni momento la conservación asidua y continua de todas sus partes componentes, nos limitaremos a reseñar, del modo más somero posible, los múltiples y variados trabajos llevados a cabo, durante el plazo de tres años y medio abarcado por la la misma, en las ampliaciones, reformas y nuevas instalaciones, necesarias para ir mejorando constantemente dicho servicio en toda la zona marítima del Puerto.

En el curso del segundo semestre del año 1926, se terminaron los trabajos de modificación del alumbrado del muelle de España para ponerlo en armonía con la nueva distribución de vías, calzadas, tinglados y demás construcciones realizadas en dicho muelle; se dejó también ultimada por completo la instalación de alumbrado en los cuatro tinglados del lado Sudoeste del muelle de Barcelona con el montaje del nuevo cuadro de distribución, y se hicieron pequeñas ampliaciones en algunos otros muelles. Durante el año 1927, se llevó a cabo la reforma del alumbrado exterior en los dos grandes tinglados de los muelles de la Muralla y de la Barceloneta, y se hizo el cambio de líneas y la modificación del alumbrado en la verja y en casi toda la zona del primero; se realizó la construcción y montaje de todos los elementos que integran la instalación del faro eléctrico en la extremidad o morro del rompeolas para balizar la entrada del puerto; por último, se hicieron varias sustituciones de postes y pequeñas ampliaciones en diversos muelles y algunas modificaciones necesarias en los cuadros de distribución. En el 1928 se acabaron los trabajos para la reforma de la instalación en el muelle de la Muralla y en el llamado andén de Antonio López; se hizo un completo arreglo en la del tinglado n.º 2 del propio muelle para su entrega al Consorcio del Puerto Franco; se llevó a cabo la ampliación del alumbrado en

la zona de la Puerta de la Paz y del muelle de Atarazanas para el servicio de la Estación Marítima de los vapores correos de las Baleares; se realizó una nueva instalación en las luces a lo largo del Paseo Nacional dentro de nuestra zona del puerto, para ponerlas en consonancia con el nuevo alumbrado, puestu por el Ayuntamiento; se llevó a cabo la instalación completa en el vasto cobertizo con 15 naves de la 2.ª alineación del muelle de España, y se modificó, ampliándola, la del también gran cobertizo de la 1.ª alineación, se construyeron, en el taller, muchos postes metálicos para las luces, y se pusieron nuevos aparatos para el suministro del fluido eléctrico a las luces del balizamiento interior del puerto. Finalmente, en el pasado año 1929, se hizo una nueva instalación de alumbrado y fuerza en la zona de la dársena del Dique flotante; se construyeron otros varios postes metálicos para las luces; se acabó la instalación en el referido cobertizo de la 2.ª alineación del muelle de España; se llevó a cabo la del alumbrado exterior en la citada Estación Marítima de los vapores correos de las Baleares y la ampliación en el de la otra Estación Marítima del frente del muelle de Barcelona para los grandes trasatlánticos españoles y extranjeros; se realizaron las instalaciones de varios pabellones, dependencias y talleres; se hizo la instalación completa de las luces exteriores e interiores de los tres nuevos grandes tinglados del lado Nordeste del muelle de Barcelona, y por último, se ha llevado a cabo la reforma, como si fuera nueva instalación, de todo el alumbrado del edificio principal afecto a los servicios de las Aduanas en este puerto.

Juzgamos conveniente indicar, además, que el plazo del contrato vigente con las dos Compañías para el suministro de fluido eléctrico, que, según se consignaba en la Memoria anterior, se prorrogó hasta 30 de junio de 1928, por el precio por kw.-hora para luz y fuerza y bajo las condiciones y forma que en dicha Memoria se puntualizaron. Fue ampliado sucesivamente, de acuerdo con dichas Compañías y en las mismas condiciones, primero, por seis meses más hasta fin del propio 1928 y luego por otro año hasta acabar el 1929. Hechas a fines del año pasado las oportunas gestiones por esta Dirección y la Junta, se ha logrado en principio que las tales Compañías continúen el suministro en las mismas condiciones de la clase de corriente, pero variando notablemente, en sentido de disminución, el precio por kw.-hora para luz y fuerza; de suerte que, si hasta ahora se han abonado las cantidades de 0'45 y 0'25 pesetas respectivamente, en lo sucesivo se pagarán las de 0'287 y 0'134 según convenio establecido a partir de 1.º de enero de 1930 y mediante determinadas prescripciones. Falta ultimar este asunto para darle carácter oficial y de ello daremos cuenta en la próxima Memoria.

Los servicios de vigilancia y policía en los muelles y vías diversas dentro de nuestra zona marítima del puerto, se han prestado también, por el personal afecto a los mismos, con la mayor regularidad y sin contratiempos de importancia, durante el período a que nos referimos desde 1.º de julio de 1928 a 31 de diciembre del pasado año 1929; dicho personal, según ya hemos indicado en Memorias anteriores, es diferente según las funciones que ha de desempeñar, tanto de día como de noche, si bien, dependiendo todos de esta Dirección, tienen la obligación de auxiliarse mutuamente, e incluso pueden solicitar la ayuda, en caso

especial de los carabineros y personal afecto a los otros servicios fideles del puerto, y de los guardias de la ciudad.

El servicio de limpieza de los muelles y del fondeadero, que, por su índole y la gran importancia que reviste en nuestro puerto, es objeto de especial atención y considerarlo como uno de los más preferentes por parte de esta Dirección, se ha practicado también, durante el mismo período, de un modo normal y continuo por las dos brigadas de mar y de tierra, poniendo en función todos los elementos que lo integran; habiendo logrado, por lo general, nuestro objetivo de tener en buenas condiciones toda la zona marítima, tanto en tierra como a flote, apesar de las dificultades que para ello existen.

Por último, comprendidos en el mismo capítulo, dentro de los servicios correspondientes a la llamada conservación ordinaria del puerto a cargo de esta Dirección, quedan el de aguada a los edificios y material de la Junta, el de riegos en toda la zona marítima de los muelles, y el de extinción de incendios, con la brigada de tierra, en las construcciones y elementos de dicha Corporación; servicios, los tres, de carácter público pero no sujetos a tarifas, y por lo tanto, no incluidos en los relativos a la explotación del puerto. Todos ellos se han llevado a cabo, asimismo, de un modo regular y activo por la brigada especial formada, a tal efecto, por personal seleccionado del que trabaja en las demás secciones; como también se ha procurado mejorar continuamente la red de tuberías de agua que se desarrolla por todos los muelles, llevando a cabo, de un modo periódico, los necesarios trabajos para el reconocimiento de aquellas, 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 inevitablemente en los tubos y bocas de riego.

Aparte de estos trabajos continuos de conservación corriente, se han practicado, durante el mismo plazo de los tres años y medio últimos, otros muchos, de los cuales solo describiremos sumariamente los más importantes, para la colocación de nuevos canales y bocas, con objeto de ir ampliando y completando la red existente y así mejorar este servicio de riegos y aguada tan esencial en el puerto. En el segundo semestre del año 1924, se hizo un cambio completo en las tuberías y bocas del Paseo Nacional de la barriada de la Barceloneta, con motivo de las nuevas obras de urbanización que iba a realizar el Ayuntamiento; a tal efecto, se levantaron las antiguas existentes a lo largo del Paseo, colocando luego la tubería en la faja situada entre las vías férreas y la pared de obra y las bocas en la acera inmediata a dicha pared; también se llevaron a cabo algunos cambios en las tuberías del Varadero público y de los muelles del Depósito, del Rebajo, de la 1.ª alineación del de España y del lado Nordeste del muelle de Barcelona. En el curso de 1927, se terminaron los trabajos en el muelle de Barcelona, colocando, además, un pequeño ramal y bocas en el lado Sur del frente del mismo; se hizo la instalación del nuevo muelle de San Beltrán con arreglo al proyecto aprobado, y se puso otra tubería a lo largo del muelle de la Muralla, también entre las vías férreas y la pared de obra, con las bocas de riego en la acera adosada, a fin de quitar los ramales que pasaban por debajo de

las vías partiendo de la tubería interior de los tinglados. Durante el 1928, se levantó la catarina con sus bocas del lado Nordeste de la 1.ª alineación del muelle de España, para la ampliación de los tinglados números 1 y 2, volviéndola a colocar en su sitio definitivo; se hizo lo propio con la situada en el testero del propio muelle, para poder colocar la vía férrea y plataformas giratorias; se continuó la instalación de la red del muelle de San Beltrán con nuevos ramales y bocas de riego, y por último, se levantó y volvió a colocar en su sitio definitivo, la tubería con las bocas del lado Nordeste del muelle de Barcelona, a fin de poder llevar a cabo la construcción de los nuevos tinglados números 6, 7 y 8 en aquel sitio del muelle. Finalmente, en el curso del año pasado 1929, se prosiguieron los trabajos para la red del muelle de San Beltrán, y se instalaron algunos contadores, varias bocas y pequeños ramales en los muelles de España, de la Barceloneta, del Relajo, de Costa y de Barcelona. Además de estos trabajos para mejorar la red general de tuberías y bocas en la zona marítima del puerto, se han llevado a cabo otras muchas instalaciones, algunas de cierta importancia, para dotar de agua a los edificios, casetas, pabellones, fuentes, etc., empiazados en dicha zona y afectos a nuestros servicios, así como también a las construcciones que los particulares y entidades tienen alquiladas, para los suyos, dentro de la propia zona.

Conservación extraordinaria de las obras y aparatos

Como ya hemos indicado repetidas veces en Memorias anteriores, dentro de la conservación extraordinaria de las obras y aparatos de este puerto, que constituye la Sección 2.ª del Presupuesto general, se comprenden todos los trabajos y adquisiciones de elementos que, por su importancia, no parece propio incluir en la Unidad conservativa ordinaria, y que, por sus condiciones y forma en que ha de llevarse a cabo, no pueden ser objeto de un proyecto especial; así pues, actualmente se contienen en esta Sección, no solo las reparaciones de cierta entidad que han de practicarse en los muelles, diques rompeolas, edificios, instalaciones diversas, grúas, material flotante, etc., sino también 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 consignaron como extraordinarias en los presupuestos anuales presentados durante el plazo que abarcamos en esta Memoria, han sido las siguientes, en cuanto a las construcciones: la limpia y pintado de las cuatro fachadas del edificio para oficinas de la Junta y de esta Dirección en la Puerta de la Paz; repaso general de ocho grúas eléctricas, incluso el camión de las ruedas de giro y del carril de rodadura; reparación de un trozo de la calzada adoquinada inmediata al paseo de Colón y limpia y arreglo de los albañales; construcción, transporte y colocación de 40 bloques de 60 toneladas para la defensa de la prolongación del rompeolas de Levante y su muro; reparación de otro trozo de la referida calzada inmediata al paseo de Colón; construcción y colocación de otros 40 bloques para el rompeolas; y reparación de otro trozo de la calzada adoquinada al paseo de Colón. Respecto del material flotante, se incluyeron en los presupuestos anuales, los siguientes trabajos: reparación de la Sección 4.ª del Dique flotante y deponente; reparación de una cabria de 25 toneladas; arreglo de dos de las grandes barcazas destinadas al depósito y transporte de los materiales pétreos de las obras y de los grandes buques del Comercio; reparación de cuatro lanchas de transporte de bloques y materiales; reparación de otra cabria de 20 toneladas; arreglo completo de una de las grandes barcazas y de tres lanchas de transporte; reparación de otra Sección del Dique flotante y deponente; construcción y colocación de elementos varios para completar la cabria de 20 toneladas; reparación de otra de las grandes barcazas, y por último, la del barco bomba "Cáobregat".

Estos trabajos que acabamos de reseñar, se han llevado a cabo todos en casi la misma época en que se habían previsto; los relativos a la limpia y pintado del edificio para oficinas, se realizaron en el segundo semestre de 1926, desde 1.º de julio a fin de septiembre, y en el propio semestre se efectuó la reparación en las

orho grúas eléctricas, según ya hemos indicado anteriormente al tratar de la conservación de estos aparatos de carga y alijo. En los años siguientes 1927, 1928 y 1929, se han practicado asimismo las reparaciones proyectadas en la calzada del Paseo de Colón; se han construido y colocado los bloques de refuerzo en el rompeolas de Levante, y se han llevado a cabo también las reparaciones en todos los elementos del material flotante, ya citado, lo propio que en las Secciones del Dique deponente. De todos estos últimos trabajos se dará, además, 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 incluidos en la Sección 2.ª del Presupuesto, debemos manifestar que, por causas varias, pero sin que por ello se haya causado perjuicio alguno a la marcha de las obras y la práctica de los servicios, no se ha podido cumplir todo el programa que nos proponíamos en cada uno de los ejercicios últimos, habiéndonos limitado a la compra y ejecución de lo que nos era más preciso, a saber: la instalación de las básculas de 20 toneladas; la compra de los materiales para las nuevas defensas; la adquisición de los elementos para la reforma completa de los dos carrus del Varadero público, con la instalación de un tercero con su vía y la construcción de una nueva y el sistema de tracción para el grante, todo ello para la indispensable ampliación del servicio; dejando todo lo demás para el año actual o para cuanto antes se presente ocasión propicia y se puedan llevar a cabo los trabajos o adquirir los materiales y elementos en las mejores condiciones.

Explotación de los servicios públicos retribuidos

La explotación de los múltiples, variados e importantes servicios que han de prestarse de un modo continuo en este puerto para satisfacer las necesidades del Comercio y de la Navegación, mediante las tarifas aprobadas por la Superioridad para cada uno de ellos, constituye la Sección 3.ª del Presupuesto anual, cuyos trabajos iremos analizando. Tales servicios vienen siendo, desde hace muchos años, objeto de atención preferente por parte de esta Dirección, no solo 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 dichos servicios ocasionan.

En el curso del plazo de tres años y medio que se comprende en esta Memoria, la explotación de los servicios públicos ha sido de bastante intensidad; examinando uno de los estados que al final se acompañan, el relativo al Movimiento comercial y a los ingresos obtenidos y gastos producidos desde el año 1910 hasta la fecha, se puede apreciar claramente que durante los últimos años, la recaudación habida por el concepto de las explotaciones tarifadas y otros servicios análogos, ha rebasado ya la elevada cifra de 3.000.000'00 de pesetas, lo que es una demostración palpable del interés que pone esta Dirección en impulsar y acrecentar todos estos servicios, a fin de atenuar los malos efectos que forzosamente lleva consigo la todavía persistente crisis mundial de los transportes marítimos.

Servicio de Carenado de embarcaciones

El servicio de carenado de los buques y elementos flotantes, que va incluido en el capítulo 1.º de esta Sección 3.ª del Presupuesto dedicada a la explotación, comprende varias instalaciones destinadas al carenado según el tonelaje de las embarcaciones.

Dársena del Dique flotante y deponente

No hay duda alguna que esta instalación especial para la limpia y reparación de los buques, es, en nuestro puerto, el servicio público que requiere mayores atenciones y cuidados por parte de esta Dirección, no solo por la importancia que reviste, los beneficios que proporciona y los gastos que ocasiona, sino también por la gran utilidad que puede reportar a la Navegación. Del examen detenido del estado que más adelante se acompaña, que contiene la relación del número de buques y aparatos flotantes que han utilizado anualmente el Dique

para la limpieza o reparación, incluyendo el tonelaje total de aquellos y las cantidades obtenidas, desde que empezó la explotación de este servicio en 1903 hasta el año pasado, se desprende bien claramente que el movimiento fué aumentando hasta el año 1918, habiendo tomado gran incremento durante los cuatro años de la tremenda guerra europea, y que después ha disminuído bastante, llegando a ser, en estos últimos años, casi igual la actividad desarrollada y beneficios producidos en esta explotación, por serlo también el número de buques que han subido en Dique para realizar en ellos las operaciones de carenado.

Según puede verse, han sido unas 200 las embarcaciones que, por término medio y sin contar las de la Junta afectas a las obras y servicios comerciales, han entrado en la dársena especial de carenado, obteniéndose todavía beneficios de bastante consideración; habiendo advertir que así como en años anteriores funcionaban solo tres Secciones del Dique, por tener siempre una de las cuatro en reparación, desde la tercera decena de mayo del año pasado 1929 hemos podido trabajar ya con las cuatro, sea aisladas en los dos lados de la dársena, sea por grupos de dos o por grupos de tres y una, según el peso de las embarcaciones; prestándose todo ello a varias combinaciones con solo efectuar la unión de las diversas Secciones, que ya tienen sus juntas bien combicadas y dispuestas para estos casos.

Sin entrar en grandes detalles porque, dada la magnitud del plazo a que se contrae esta Memoria y la importancia de este servicio, haríamos interminable esta parte de la misma, reseñaremos solamente los principales incidentes ocurridos y operaciones realizadas en el curso de los tres años y medio últimos, durante los cuales hemos tenido, como siempre, épocas de mayor y menor actividad en esta dársena de carenado, sucediendo lo último generalmente en el mes de enero y durante el verano; hemos sufrido algunos paros, por fortuna de poca duración, a causa del mal tiempo, si bien nos hemos librado de los producidos por las huelgas del personal obrero tan frecuentes años atrás, y hemos pasado, también, días penosos y de grandes molestias en las operaciones del Dique, por los temporales reinantes que repercutían algo en el interior del puerto y en la dársena. En el curso del período a que nos referimos, han subido en el Dique flotante buques de gran tonelaje y de características especiales y embarcaciones de formas variadas, y sobre todo, se ha utilizado mucho y lo mismo los careneros, para la limpieza y reparación de los buques y elementos flotantes diversos que posee la Junta a fin de mantenerlos en buen estado de conservación, habiendo ocasiones en que teníamos forzosamente ocupados casi todos los careneros del lado de Levante, según puede verse en alguna de las varias fotografías que se acompañan al final de esta reseña; todo ello a pesar de que, para el carenado de nuestras embarcaciones, según ya veremos en su lugar correspondiente, 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.

A mediados de julio de 1926, poco después de empezar el plazo comprendido en esta Memoria, hubo un poco de calma en este servicio de carenado, que se aprovechó para dedicar el personal a repasar y arreglar las cuñas en el Dique

y en los careneros, y practicar un recorrido en la maquinaria y la limpia de calderas, como trabajos necesarios para la buena conservación de estos elementos; tampoco fué de gran actividad el mes de agosto, salvo algunos días en que se llevaron a cabo varias operaciones en las distintas Secciones. En septiembre ya fué mayor el movimiento en la explotación del Dique y lo propio en el siguiente mes de octubre, durante el cual tuvieron algunos buques de elevado tonelaje; en cambio en el de noviembre hubo calma, pues fueron ya varios los días en que no se hizo operación alguna para la limpia y reparación de los buques.

Al principiar el año 1927, se notó bastante movimiento; después, en el mes de febrero, disminuyó algo la actividad en la explotación a causa de la crisis marítima y económica que entonces se dejaba sentir; en marzo ya pudimos observar más animación en este servicio de carenado; y lo propio sucedió en el mes siguiente de abril en que hubo días de verdadera actividad, y además, tuvimos los careneros llenos con embarcaciones del público y con elementos flotantes de las obras, como: la Sección 2.^a del propio Dique, la draga de rosario, una barcaza grande, etc. En el mes de mayo también hubo mucho movimiento y al final de la segunda decena teníamos casi todos los careneros de ambos lados de la dársena ocupados, pues en Poniente había los dos submarinos A. 1 y A. 2, el buque "Sorni" y el gran costado de la Sección 2.^a, y en el lado de Levante el "Isla de Menorca" y una barcaza grande. En julio ya se notó bastante calma en esta explotación. En cambio en el mes de septiembre otra vez hubo animación, y en el día 4 volvimos a tener las Secciones del Dique y los careneros completamente ocupados, pues había ocho unidades en la dársena para hacer su limpia o reparación; lo propio sucedió en los meses siguientes de 1927. Al empezar el 1928 hubo también bastante movimiento en esta dársena; después, más adelante, a primeros de marzo, flojeó la actividad y pasamos unos días con regular calma en la explotación, variando al final de mes, en que ya fueron varios los buques que solicitaron entrada para limpia o reparación y entre ellos algunos trasatlánticos de gran tonelaje; lo mismo sucedió en abril, pues en la primera quincena hubo escaso movimiento y aumentó luego en la segunda. El mes de junio también nos resultó muy flojo para la explotación del Dique, fueron muy pocos barcos y aún pequeños o de escaso tonelaje; el siguiente julio empezó con poco movimiento, pero luego se fué animando la explotación y tuvimos días de llevar a cabo diversas operaciones; en el de agosto también hubo bastante movimiento y algunos días en que se practicaron varias maniobras con los buques; en cambio fué disminuyendo algo en el siguiente septiembre. El de octubre ya estuvo más animado, aunque por lo general los buques no fueron de elevado tonelaje. Acabó el año 1928, sin variaciones de importancia en la explotación.

En el mes de noviembre, en virtud de requerimientos insistentes y justificados de las Casas Navieras y consignatarias, se dieron las órdenes oportunas al personal afecto a esta Dirección, a fin de que las operaciones para el servicio del Dique flotante y deponente en esta dársena de carenado, pudieran empezar a las 7 de la mañana en lugar de las 8, a fin de que se tuviera más tiempo durante el día para los trabajos de limpia y carenado; en su virtud, empezó a regir el nuevo horario, con la misma jornada ordinaria de ocho horas, en el día 2 de

enorm de 1929 y así ha seguido hasta la fecha sin la menor interrupción y con gran satisfacción por parte de los usuarios de este servicio.

En los tres primeros meses de 1929 fué bastante activa la explotación de este servicio de carenado, siendo muchos los días en que se llevaron a cabo varias operaciones; en mayo sucedió lo propio; en cambio, la primera quincena de junio fué algo floja, y menos mal que teníamos varios buques en careneros.

En julio aumentó algo el movimiento, sobre todo en algunos días de la tercera decena. En la segunda quincena de agosto hubo otra vez un poco de calma en este servicio de explotación, que se aprovechó para llevar a cabo trabajos de conservación de algunos elementos y la sustitución de otros; siguió la escasa actividad en los primeros días de septiembre, pero luego al final del mes ya tuvimos mayor animación y subieron en Dique algunos buques de gran tonelaje, siguiendo el movimiento al entrar en octubre pues fueron muchos los días en que realizamos diversas operaciones. En cambio, a mediados de noviembre tuvimos algo de calma, que también se aprovechó para realizar, con el personal, los necesarios trabajos de conservación.

A pesar de que este servicio de la explotación del Dique flotante, en la dársena especial para la limpia y carenado de los buques, no ha tenido, por lo que acabamos de exponer, una gran actividad durante el período a que nos referimos en esta Memoria, conviene consignar que en el curso del mismo han sido, no obstante, muchos los días en que se han practicado varias operaciones, utilizándose las distintas Secciones del Dique, y entre ellas, creemos que merecen consignarse los siguientes, a fin de que se pueda apreciar, una vez más, el sistema y su adaptación a toda clase de embarcaciones y elementos flotantes.

Al empezar el plazo de esta Memoria, como ya veremos, funcionaban solo tres Secciones del Dique: la 1.ª y 3.ª en Poniente y la 2.ª en Levante, la 4.ª estaba en reparación; el servicio principal a las 8 y la jornada ordinaria era de 8 horas, cuatro por la mañana y cuatro por la tarde.

En el día 31 de agosto de 1926, por la mañana, se puso a flote el vapor "Mariano Cano" que estaba sobre las dos Secciones 1.ª y 3.ª en el lado de Poniente de la dársena, se bajó el "Setanti" de la Sección 2.ª en Levante, se desunieron la 1.ª y 3.ª y se pasó aquella de Poniente a Levante para juntarla con la 2.ª, se hizo la cuna para él "Vicente La Reda", se fué a buscarlo a careneros y se puso a flote, terminando todas las operaciones a las 12 y media, y por la tarde, se hizo la cuna del "Florinda" en las mismas dos Secciones 1.ª y 2.ª y en los careneros de Levante, y también la cuna del "María Dolores" sobre la 3.ª en Poniente, a fin de subir estos dos buques en la mañana del siguiente 1.º de septiembre. Pocos días después, en el 4 del propio septiembre, se bajó el "Legazpi" que estaba sobre las tres Secciones en la parte de Levante, se desunió la 3.ª de la 1.ª y se pasó a Poniente; sobre las otras dos 1.ª y 2.ª se hizo la cuna del "Florinda", se sacó de careneros y se puso a flote a eso de las 12 y media; por la tarde, se pasaron las dos Secciones 1.ª y 2.ª de Levante a Poniente, se unieron entre sí y con la 3.ª y se montó sobre las tres, la cuna del trasatlántico "Patricio de Sarrástegui" para subirlo el día 6, por ser festivo el 5. El día 10 siguiente, se puso a flote el "Patricio de Sarrástegui", se pasó la 2.ª Sección de Poniente a Levante, y des-

pués de hacer la cuna, se subió el vapor pesquero "Juan" y se trasladó a careneros, y con las otras dos, 1.ª y 3.ª se subió el "Vicente Puchol" en Poniente después de hacer la cuna, terminando todos estos trabajos a las 13 y media, por la tarde, se llevaron a cabo otras maniobras para la sujeción de las Secciones. Al otro día 12 se puso a flote el "Vicente Puchol" en Poniente; se pasó la 1.ª al lado de Levante, y con la 1.ª y 2.ª, después de mudas y hacer la cuna, se subió el "Roberto" y se llevó a careneros; por la tarde, se trasladó la 1.ª otra vez a Poniente, se unió con la 3.ª, se hizo la cuna y con las dos se subió el "Tambre". El día 17 se sacó el "Juan" de los careneros de Levante, con la 2.ª y se puso a flote; se hizo la cuna del "Salvador" en la misma Sección 2.ª y se subió; y en el otro lado de Poniente, se bajó el "Teresa Tayá" de las 1.ª y 3.ª y después de hacer la cuna, se subió el "Delfín", quedando listos a las 12 y media. El día 21 del propio mes de septiembre, se bajó el "Mahón" de las Secciones 1.ª y 3.ª en Poniente; se puso a flote el "Salvador" que estaba sobre la 2.ª en Levante; se pasó la 1.ª de Poniente a Levante para calazarla con la 2.ª, hacer la cuna, subir el "Enrripeta R." y trasladarlo a careneros; por la tarde, se montó la cuna del "Memorquin" y se subió con las mismas 1.ª y 2.ª, haciendo lo propio en Poniente con el buque pesquero "Francisco" sobre la 3.ª. El día 28 se pusieron a flote el "Capitán Segarra" que estaba sobre la 1.ª y 3.ª en Poniente y el "Francisco" sobre la 2.ª en Levante; se hizo en ésta la cuna de la barcaza grande número 4, se subió y se pasó a careneros; luego, por la tarde, se trasladó esta Sección 2.ª de Levante a Poniente para unirla con la 1.ª, hacer la cuna y subir con las tres 2.ª, 1.ª y 3.ª el trasatlántico "Cádiz".

Esta somera reseña que acabamos de hacer de las múltiples y diversas operaciones practicadas en varios días de un mismo mes, demuestra claramente la potencia de esta instalación en la dársena de carenado y la elasticidad a que puede prestarse el servicio, dadas las condiciones en que está hoy respecto del personal y de los elementos componentes de dicha instalación.

En 5 de octubre, se bajó el "Peris y Valero" que estaba sobre la Sección 1.ª y 3.ª en Poniente; se pasó la 1.ª al de Levante para unirla con la 2.ª, se hizo la cuna y se fué a buscar el "Roberto R." en careneros para ponerlo a flote; luego por la tarde, después de hacer la cuna en las mismas 1.ª y 2.ª, se subió el propio "Peris y Valero" y se trasladó a los careneros de este lado de Levante, por no tener sitio disponible en las de Poniente. El día 8 siguiente, se bajó el pesquero "María" de la Sección 2.ª en Levante, se subió el "Escalón" sobre la 1.ª y 3.ª en Poniente, y después se levantó el otro pesquero "Tito" en Levante; por la tarde, varias operaciones preparatorias. Al otro día 12, se bajó el trasatlántico "Buenos Aires" de las tres Secciones en Poniente; se desunieron, se pasaron las 2.ª y 1.ª a Levante, y una vez unidas, se hizo la cuna para el "Peris y Valero" que estaba en careneros y se puso a flote; por la tarde, con las mismas 1.ª y 2.ª en Levante se subió el "Ricardo R.", y con la 3.ª en Poniente el "Cervera", después de haber hecho las cunas. En 28 del propio octubre, se pusieron a flote el buque danés "Ebla" que estaba sobre la 1.ª y 3.ª en Poniente y el remolcador "Monturiol" sobre la 2.ª en Levante; se desunieron la 1.ª y 3.ª y con la 1.ª se fué a buscar a careneros el "Torpedero n.º 4" de nuestra Marina

y se echó al agua: por la tarde, se pasó la 2.^a a Poniente, se unieron las tres Secciones para hacer la cuna del "Balmes" que debía subir al día siguiente 29. En 7 de diciembre se puso a flote, a primera hora, el "Paulina", que estaba sobre las dos Secciones en Poniente; después se bajó un buque de la Compañía Arrendataria de Tabacos con la otra Sección en Levante y se subió en ella el "Soller", y por la tarde, con las dos Secciones en Poniente, se fué a careneros a sacar el "Roger de Flor" y se puso a flote. En 15 del mismo mes, se bajó el barco bomba de estas obras "Tobregat", de una Sección en el lado de Levante, se hizo nueva cuna y se subió el pesquero "Santa Rosa"; se bajó el "Romen" que estaba sobre dos Secciones en Poniente, se hizo la cuna y se levantó el "Jacinto Verdagué", habiendo realizado todas estas operaciones por la mañana y dedicando la tarde a trabajos de limpia y conservación.

Al empezar el año 1927, se hizo un pequeño cambio de situación en las Secciones del Dique; de las tres que estaban en funciones, las 1.^a, 2.^a y 3.^a, había quedado la 1.^a en Levante y las 2.^a y 3.^a en Poniente, hallándose todavía el gran costado de la 4.^a en la zona Norte de este lado de Poniente.

En 8 de enero, se bajó el pesquero "Santa Cristina" que estaba sobre la 1.^a y se subió en seguida el "Santa Ana"; poco después, se puso a flote el "Guillermo Schultz" con las 2.^a y 3.^a en Poniente, se desunieron éstas, se trasladó la 2.^a a Levante, se cortó la 1.^a con el "Santa Ana" más al Norte, se hizo la cuna de la cabria de 80 toneladas sobre la 2.^a y se subió y pasó a careneros; en el propio día se volvió la 2.^a al lado de Poniente y se unió otra vez con la 3.^a El 17 siguiente, se puso a flote el pesquero "Luis" con la 1.^a; se subió el "Amatza Begoña Kou" con las 2.^a y 3.^a; se hizo la cuna en la 1.^a para el otro pesquero "Michael King", se subió y colocó en careneros, y por la tarde, se montó la cuna en la misma Sección 1.^a para ir a buscar a careneros la cabria de 80 toneladas al día siguiente. El 17 de marzo, prestando ya servicio la Sección 4.^a en Poniente desde el 12 anterior, se bajó el vapor "Deva" que estaba sobre las Secciones 1.^a y 2.^a en Levante, y poco después, el "Rio Mesa" con las otras dos 3.^a y 4.^a en Poniente; se desunieron las dos primeras, se hicieron las cunas respectivas, con la 2.^a se levantó el pesquero "Ramón", y acto seguido, con las 3.^a y 4.^a, se subió el "Soller", bajando, por último, el "Ramón" al final de la tarde. En 30 del mismo mes, se puso a flote el "Conde de Churruga" que estaba sobre las Secciones 4.^a, 3.^a y 2.^a en Poniente; luego se trasladó la 2.^a a Levante y con las otras dos y después de hacer la cuna, se subió el "Menorquin"; por la tarde, se metió la 1.^a entre careneros y pasando las pontonas de la 2.^a por debajo de sus flotadores, se colocó en el lado Norte de Levante, para proceder a su reparación y cambio del equipo de calderas, quedando, desde entonces para prestar servicio, las 4.^a y 3.^a en Poniente y la 1.^a en Levante. En el día 13 de abril, se bajó por la mañana el "Manuel Espaliu" con las dos Secciones 4.^a y 3.^a en Poniente, se puso a flote el "Ophir" con la 1.^a en Levante; se trasladó la 3.^a de Poniente a Levante, se unió con la 1.^a, se hizo la cuna correspondiente y se pasó a careneros a buscar el "Antonio Lázaro" dejándolo a flote, además, se hizo la cuna del "Santa Adela" sobre la 4.^a y se subió en el lado de Poniente; por la tarde, se subió el "Florinda" después de hacer la cuna en la 3.^a y 1.^a y se trasladó a careneros; se des-

unieron estas dos Secciones y se pasó la 3.^a al otro lado de Poniente, y por último, se bajó el "Santa Adela" que se había subido por la mañana con la 4.^a y se amarraron las tres Secciones. En los días 19 y 20 se subieron en Dique y se trasladaron a los careneros de Poniente los submarinos españoles A. 1 y A. 2, colocándolos en paralelo a fin de ocupar menos longitud. en 26 siguiente, se subió y pasó a careneros el torpedero n.º 6 y en 2 de mayo se hizo la procción con el crucero "Río de la Plata", de modo que teníamos cuatro buques de guerra distintos en careneros. El día 5 del mismo mayo, se bajó el "Haines" de las tres Secciones 4.^a, 3.^a y 1.^a en Poniente, se desunieron las 3.^a y 1.^a y se pasó esta última a Levante para hacer la cuna y subir el pesquero "María Dolores"; se separaron también las 3.^a y 4.^a y sobre ésta se hizo la cuna de la Draga de rosario de estas obras y se pasó a buscarla a careneros; por la tarde, se puso a flote la draga sobre la 4.^a, se hizo la cuna del pesquero "Santa Rosa" en la 3.^a y se subió, amarrando luego las tres Secciones. En el día 10 siguiente, se bajó el "C. Sorni" sobre las Secciones 3.^a y 4.^a en Poniente, y aprovechando este momento y las circunstancias de no tener servicio en el otro lado, se sumergió también la 1.^a en Levante y se hizo el traslado del gran mastado con las pontonas de la Sección 2.^a, de Levante a Poniente, pasando sobre las tres y colocándola en la parte Norte. del propio modo se pasaron acto seguido los flotadores de la misma Sección; después, se sacó con la 1.^a la barcaza grande n.º 4 que teníamos en careneros y se subió la n.º 2 pasándola también a careneros: se montaron las cumas del "Michael King" en la 1.^a y del crucero "Río de la Plata" en la 3.^a y 4.^a, y finalmente, se amarraron bien las Secciones. En el día 4 de septiembre, funcionando las tres Secciones 4.^a, 3.^a y 2.^a, las dos primeras en Poniente y la última en Levante, se bajó el "Tambre" que estaba sobre la 3.^a y 4.^a en Poniente, se desunieron éstas, se pasó la 3.^a a Levante y con ella, una vez arreglada la cuna, se sacó el "Danielito" de careneros y se puso a flote; después de hacer la cuna sobre la 4.^a en Poniente, se subió el pesquero "Cierito"; se volvió la 3.^a a Poniente y se trasladó con la 2.^a a los careneros de Levante el vapor "Freixas n.º 2" que estaba sobre ella. Al otro día 5 se bajó el "Cierito", se subió el "S. A. C. n.º 3", que bajó por la tarde, se unieron las tres Secciones y se hizo la cuna para el trasatlántico "Alcánte", que debía subir al día siguiente.

En 9 de noviembre, se puso a flote el gran trasatlántico "Mamel Calvo" que estaba, en el lado de Poniente, sobre las tres Secciones del Dique números 2, 3 y 4; se pasaron la 2.^a y 3.^a a la parte de Levante, se hizo la unión y la cuna y se pasó a careneros a buscar el buque "Josefa"; después se hizo la cuna del "María Mercedes" sobre la 4.^a y se subió en Poniente, acabando estas operaciones a las 13; por la tarde, se prepararon varias cumas para el día siguiente 10, en que se bajó el "María Mercedes"; se subió el "Cervera" sobre la 2.^a y 3.^a en Levante, y poco después, el pailbot "Ramón Freixas" con la 4.^a, para colocarlo en los careneros de Poniente. Al otro día 11, se puso a flote el "Cervera" y con las mismas Secciones se subió el "Canalejas" y se colocó en los careneros; después con la 4.^a se levantó el pailbot "Francisco Freixas" en Poniente. En 24 de noviembre, se trasladó la Sección 1.^a, ya separada, de Poniente a Levante, se pasó por encima de la 3.^a, se unió con la 2.^a, se hizo la cuna y se subió el

"Jaime I", se quitó la 3.^a de entre los careneros de Levante, se trasladó a Poniente y por ser caso de urgencia, por averías del buque, se subió con la 3.^a el pallebot "Ramón Freixas", terminando los trabajos a las 13 y media.

El 19 de diciembre, prestando servicio las Secciones 1.^a, 2.^a y 4.^a, las dos primeras en Poniente y la otra en Levante por lo general, y a pesar de ser un día muy lluvioso, se puso a flote el trasatlántico "León XIII" que estaba sobre las tres Secciones 1.^a, 2.^a y 4.^a en Poniente; después se desunieron y se trasladaron las 4.^a y 2.^a a Levante, se hizo la unión, se montó la cuna y se pasaron a careneros para sacar el "Bellver"; puesto a flote, se desunieron otra vez, se volvieron a pasar a Poniente, las juntamos entre sí y con la 1.^a, y finalmente, se hizo la cuna para subir el otro trasatlántico "Montevideo" al día siguiente. El 22 de diciembre, se bajó el "Montevideo"; se trasladó la 4.^a a Levante; se montó la cuna en las otras dos y se pasó a careneros a buscar el "A. Lázaro"; una vez a flote, se montó otra cuna sobre las dos mismas Secciones 1.^a y 2.^a y se subió el "Roberto R", acabando las operaciones a las 5 de la tarde.

El 13 de enero de 1928, se bajó el trasatlántico "Isla de Panay" de las Secciones 4.^a, 2.^a y 1.^a en Poniente; se pasaron las 4.^a y 2.^a a Levante, una vez desunidas; se hizo la cuna y se subió con ellas el "Ibero"; se montó la cuna sobre la 1.^a del "Mar y Terra" y se subió, terminando los trabajos a las 13 y media. En el día 25 siguiente, se puso a flote el "Príncipe de Asturias" que estaba sobre las dos Secciones 1.^a y 2.^a en Poniente; se montó la cuna, se pasó a careneros a buscar el buque noruego "Rumlaksæ" y se bajó dejándolo a flote; se hizo la cuna del "Marqués del Suria", se subió y trasladó a los careneros también de Poniente, y después se hizo nueva cuna y se subió con las mismas dos Secciones el "María Dalmó de R"; además, en el lado de Levante, se bajó de la Sección 4.^a el velero italiano "Ladinda", todo lo cual representa varias operaciones importantes en un día. En 15 de febrero siguiente, se unieron las dos Secciones 1.^a y 2.^a, se hizo la cuna y se subió el "Durango" en Poniente; se montó la cuna especial sobre la 4.^a y se levantaron los restos del buque pontón "Antonía" para llevarlos a careneros y acabar el desguace del mismo; después se hizo nueva cuna sobre la 4.^a, se subió el barco bomba "Besós" y se trasladó a los careneros del propio lado de Levante. En 29 de marzo se levantó y pasó a careneros el buque "Alfonso Pérez" de grandes dimensiones y de más de 6.000 toneladas de peso; el día 30 subió también en Dique, en el lado de Levante, el buque italiano "Pietro Campanella", de elevadas características y peso también mayor de 6.000 toneladas, bajando al día siguiente sin novedad. En 20 de abril se bajó el "Rey Jaime II" que estaba sobre las dos Secciones 2.^a y 1.^a en Poniente, se hizo la cuna y se subió el "Dillans"; en el lado de Levante se puso a flote el "María Mercedes" que el día anterior había salido de careneros y se subió el pesquero "Canosa", acabando las operaciones a las doce y media. El día 10 de mayo, se bajó el "Enriqueta R" de las dos Secciones 2.^a y 1.^a en Poniente; se hizo lo propio con el velero italiano "Olga" de la 4.^a en Levante; se trasladó ésta al otro lado, se unió con la 2.^a, se hizo la cuna del "Teide", se subió y trasladó a careneros, terminando los trabajos por la mañana; por la tarde se iba a levantar sobre las dos Secciones el "Aragón", pero como no se presentó

por no estar dispuesto, pasamos solamente la Sección 4.ª a Levante y se preparó la cuna sobre las otras dos en Poniente, para subirlo al día siguiente. En 31 del mismo mes, se levantó con las tres Secciones el "Infanta Beatriz" que arrastra un peso de 6.200 toneladas, sin la menor novedad. El día 13 de julio, se bajó el trasatlántico "Isla de Lancy" con las tres Secciones en Poniente; se desunieron y se pasaron las 4.ª y 2.ª a Levante, se unieron otra vez, se hizo la cuna y se subió el "Laguardia"; después, en el lado de Poniente, se montó sobre la 1.ª la cuna del "Freixas III" y se subió, y por último, se hizo la cuna del "Nalon" en careneros de Levante, para subirlo al día siguiente 14. En dicho día, se puso a flote el "Freixas III" con la 1.ª en Poniente; además se subieron los tres flotadores de la Sección 3.ª y se pasaron a los careneros del mismo lado; y en el de Levante, se bajó el "Laguardia", se hizo la cuna y se subió el "Nalon", trasladándolo a careneros. El 31 del propio julio, se puso a flote a las 10 el vapor "Túlis", que estaba en el lado de Poniente sobre las Secciones 2.ª y 1.ª, se pasaron éstas a Levante, se unieron entre sí y con la 4.ª, se hizo la cuna del "Balmes", se subió y se pasó a careneros; se desunieron las Secciones y se volvieron las 2.ª y 1.ª a Levante. Al otro día 1.º de agosto, se montaron las cunas del "Rio Mesa" sobre la 4.ª y del "Mariano Cano" sobre la 2.ª y 1.ª; se subió el primero que luego bajó por la tarde, y se levantó también el segundo, que se trasladó a careneros. El día 7 del mismo mes, se puso a flote el "Montevideo" que estaba sobre las tres Secciones 4.ª, 2.ª y 1.ª en Levante, se hizo la cuna y se pasó a careneros a buscar el "Balmes", una vez en el agua y fuera de la dársena, se desunieron las Secciones y se trasladaron las 2.ª y 1.ª a Poniente, allí se unieron, se hizo la cuna y se sacó de careneros el "Mariano Cano", poniéndolo a flote; en suma, tres buques grandes maniobrados en un día. En el 9 siguiente se bajó el yacht "Ana María" de la 4.ª en Levante; se subió el "Capitán Sagarra" sobre la 2.ª y 1.ª en Poniente; se hizo la cuna sobre la 4.ª y se levantó el barco bomba "Llobregat" colocándolo en careneros, y en seguida, antes del mediodía, se hizo la cuna y se subió con la Sección 4.ª el pesquero "Canoisa", que luego bajó a última hora de la tarde. Al otro día 10, se bajó el "Capitán Sagarra", se pasó la 2.ª a Levante para unirla con la 4.ª, y con la 1.ª en Poniente y en dos operaciones, después de haber hecho las cunas sobre el Dique y en los careneros, se levantaron los dos submarinos A. 1 y A. 3 y se colocaron en paralelo sobre dichas careneros. En el día 14, se subió en Poniente la cabría "Teresa" con la Sección 1.ª y se colocó también en careneros; se bajó el "Mallorca" que estaba sobre la 2.ª y 4.ª en Levante; se hizo la cuna sobre éstas y se pasó a careneros a recoger el "Ciudad de Tarragona" y ponerlo a flote; todo por la mañana. El día 29 del propio agosto, se bajó el "Poeta Arolas" que estaba en el lado de Poniente sobre las tres Secciones, se pasó la 4.ª a Levante, se hizo la cuna del "Vicente La Roda" sobre las 2.ª y 1.ª y se subió; se montó la cuna del "Cierto" sobre la 4.ª y se levantó también por la mañana, acalando antes de las doce y media. En 5 del mes de octubre, se pasó con la 4.ª a los careneros de Levante el vapor "Ciudadela"; se bajó con las 2.ª y 1.ª en Poniente el "Santiago López"; se subió con la 4.ª en Levante el remolcador "Montsernat" y con las 1.ª y 2.ª en el otro lado el vapor "Iberó", terminando por la mañana. En el

El siguiente, se sacaron de careneros y se pusieron a flote, con la 2.ª Sección en Poniente, los dos submarinos A. 1 y A. 3 en dos operaciones, y con la 1.ª se hizo lo propio con el remolcador "Montserrat"; se trasladó luego la 4.ª, que tenía encima el remolcador "Marsó", de Levante a Poniente para colocarlo en los careneros de este lado, volviendo después dicha Sección 4.ª a Levante, operaciones todas ellas con buques pequeños, pero de cuidado. En el 17 del propio mes, se bajó el "Ciudad de Palma" que estaba sobre la 4.ª en Levante, se hizo la cuna y se subió el remolcador "Selanti" pasándolo a careneros; en el lado de Poniente, una vez destinadas las Secciones, se subió con la 1.ª el "Salvador" y con la 2.ª el "Santa Rosa", así pudimos prestar servicio a los cuatro buques pequeños, empleando solo la mañana. En el 26 siguiente, se subió el "Sister" sobre la 2.ª y 4.ª en Levante; con la 1.ª en Poniente, se fué a careneros a buscar el "Marsó" y se puso a flote; se hizo la cuna y se levantó el "Templero número 6", colocándolo sobre careneros y acabando a las trece. El día 28 de noviembre, se sacó de careneros de Poniente con la 1.ª el "I. n.º 1" de la Compañía Arrendataria de Tabacos, y se puso a flote; con la misma Sección se subió y se depositó en careneros el remolcador "Montserrat"; luego con la 2.ª y 4.ª en Levante se bajó el buque "Neutral", y aún con la 1.ª se subió en Poniente el pesquero "Pedro". El 22 de diciembre, algo tarde, porque el día anterior fué perdido por la lluvia, se bajó a las 11 y media el "Mar Báltico" que estaba sobre los tres Secciones; se pasó la 1.ª a Poniente y con la 2.ª y 4.ª se subió el "Ibero"; después con la 1.ª, se subió la barcaza n.º 6 y se depositó en careneros. En el día 29, se puso a flote en el lado de Poniente el "Virgen de Africa", con la 1.ª; se bajó el "Santa Ana" de las dos Secciones 4.ª y 2.ª en Levante; se sacó de careneros la barcaza n.º 6 con la 1.ª, y se dejó en el agua; por último, sobre esta Sección se hizo la cuna y se subió el "Cervera", pasándolo a careneros del mismo lado de Poniente.

Según hemos indicado en anteriores páginas, al entrar en el año 1929, los trabajos de nuestro personal en las maniobras del Dique, empezaron a las 7 de la mañana, a fin de dar las mayores facilidades al público, siguiendo, no obstante, con la jornada ordinaria de ocho horas.

Continuaban las mismas Secciones 1.ª, 2.ª y 4.ª del Dique en servicio; por lo general, las dos primeras en el lado de Poniente y la otra en Levante, la 3.ª se hallaba sobre los careneros en reparación.

El día 9 de enero, se bajó el "Aldecoa" con las tres Secciones en Levante, se desunieron, se pasó la 1.ª a Poniente, se hizo la cuna del pesquero "Francisco" y se subió; sobre las otras dos 2.ª y 4.ª se montó también la cuna del "Albal" y se puso fuera del agua; después por la tarde, se bajó el "Francisco" limpio y pintado. El día 29 del propio mes, se puso a flote el "Mar Mediterráneo" con las dos Secciones 2.ª y 4.ª en Levante, se hizo la cuna y se subió el buque alemán "Cronshagen"; después se montó la cuna especial en la Sección 1.ª en Poniente y se levantó la draga de Almería, pasándola a careneros antes del mediodía. Pocos días después, en 1.º de febrero, se bajó dicho buque alemán y se subió el "Torres y Bages" con las mismas Secciones 2.ª y 4.ª en Levante; en el lado de Poniente, se levantó el talacalero "T-6", que, una vez carenado, se bajó

por la tarde. El día 19 del propio mes de febrero, se puso a flote el gran trasatlántico "León XIII" que estaba sobre las tres Secciones al lado de Levante, se desunió el Dique y se trasladó la 1.ª a Poniente, se montó la cuna en las otras dos en Levante, y se pasó a careneros a buscar el "Isleño" para ponerlo a flote; acto seguido, se hizo otra cuna en las mismas Secciones y se subió el "Arriluer", y aún después, se levantó en el lado de Poniente con la 1.ª el "Marcel", todo por la mañana. El 29 siguiente, se bajó el "Infanta Beatriz" con las tres Secciones en Levante, se desunió la 1.ª y se pasó a Poniente; se hizo la cuna en las otras dos y se subió el "Mahón", se montó en la 1.ª la cama especial y se fué a careneros de Poniente a buscar la draga de Almería para ponerla a flote, acabando también a las doce próximamente.

El día 16 de marzo, se bajó el "Freixas 2.ª" que estaba en el lado de Levante sobre las Secciones 2.ª y 4.ª, se desunieron éstas, y con la 2.ª, previa la cuna, se pasó a careneros a buscar el casco de la nueva cubria "Montserrat" para ponerlo a flote; se hizo en la 4.ª la cuna del pesquero "Juan" y se subió; en la 2.ª se formó la cama de la draga "Neptuno" y también se subió; todo ello por la mañana y en el lado de Levante de la dársena. El día 3 de mayo se bajó el "Río Segre" de las 2.ª y 4.ª en Levante y el "Alberto Adriana" de la 1.ª en Poniente, se hicieron las cumas respectivas del "Porilera" y del "Eduardo Weibel" y se subieron en Levante y Poniente. En 24 siguiente, operando ya con las cuatro Secciones del Dique después de reparada y montada por completo la 3.ª, se subió en el lado de Poniente el vapor "Fernando" con las Secciones 2.ª, 3.ª y 4.ª, trasladándolo a careneros, se desunió la 2.ª de la 3.ª, se pasó a Levante y se juntó con la 1.ª; se hizo sobre ellas la cuna del "Españoleto" y se fué a careneros para sacarlo y ponerlo a flote, y por último, se hizo sobre las 3.ª y 4.ª en Poniente la cuna del "Berga" y se subió, llevando a cabo todas estas operaciones antes de ir a comer.

En la mañana del 1.º de junio, bajó el "Rey Jaime II" de las Secciones 3.ª y 4.ª en Poniente; se puso a flote el "Catalogna" en Levante que estaba sobre la 2.ª; se hizo la cuna y se subió en este lado con la 1.ª el yacht "Ara María"; se hizo la cuna en la 2.ª y se subió el remolcador "Montserrat" pasándolo a careneros. En el día 30 de julio, se subió el "Teresa Pàmies" con las dos Secciones 1.ª y 2.ª en Levante y se pasó a careneros; después, con las 3.ª y 4.ª en Poniente, se fué a buscar a careneros el "Florinda" y se puso a flote; por la tarde, previa la cuna, se subió con estas mismas el "Monte Turo" trasladándolo a careneros, y finalmente, se pasó la Sección 1.ª de Levante a Poniente para unirla con la 3.ª, y hacer la cuna del "Balmes", que al día siguiente debía subir con las tres Secciones 1.ª, 3.ª y 4.ª. En 28 de septiembre, se bajó el gran trasatlántico "Manuel Calvo" que estaba sobre las Secciones 1.ª, 3.ª y 4.ª en Poniente; se hizo la cuna y se pasó a careneros a buscar el "Ídhis" poniéndolo a flote, y después se formó otra cuna y con las mismas Secciones se subió el "Atlante"; en suma, tres operaciones en un solo día con buques grandes.

El día 7 de octubre, se bajó el "Manuel Espolio" que estaba en Poniente sobre las 3.ª y 4.ª; se puso a flote el "Río Besós" en Levante con las 1.ª y 2.ª; se desunieron éstas, se pasó la 1.ª a Poniente, se hizo la cuna y se fué a buscar

el "Leon" a careneros poniéndolo a flote, y por último, se unió la 1.^a con la 3.^a y se hizo la cuna en las tres Secciones de Poniente, para ir al día siguiente a sacar de careneros el trasatlántico "Legazpi". Al otro día 6, se levantó el "Legazpi" de careneros y se puso a flote; se desunió la Sección 1.^a de la 3.^a y se bajó a Levante; con las otras 3.^a y 4.^a se subió el "Villafranca"; con la 2.^a en Levante se quitó de careneros la barcaza n.º 6 de estas obras y se puso en el agua, subiendo en seguida la 4.^a y pasándola también a careneros. Al día y siguiente, después de unir las 1.^a y 2.^a en Levante, se hizo la cuna, se fué a buscar el "Manuel Arnús" en careneros y se puso a flote; después se trasladó el "Villafranca", que estaba sobre las 3.^a y 4.^a, a los careneros de Poniente; acto seguido, se subió con las otras dos 1.^a y 2.^a en Levante el "Mamelina R" y se pasó a careneros, y finalmente, se subió en Poniente con las 3.^a y 4.^a el "Peris y Valero"; en suma, operaciones con cuatro buques: "Manuel Arnús", "Villafranca", "Mamelina R" y "Peris y Valero". En 18 del propio mes de octubre, se sacó de los careneros de Levante el "Mamelina R" y se puso a flote con las 1.^a y 2.^a, se hizo lo mismo en el lado de Poniente con las 3.^a y 4.^a respecto del "Villafranca"; se desunieron las 1.^a y 2.^a y con ésta se subió el velero bergantín "Olga D", acalando al mediodía sin novedad. Al otro día 19, se subió el "Guillermo Schultz" con las 3.^a y 4.^a en el lado de Poniente, se bajó de la 2.^a el bergantín "Olga D", y se subió el "Maria Mercedes" sobre la 1.^a Sección en Levante, acabando antes de las doce. El día 9 de noviembre, se bajó el trasatlántico "Buenos Aires" que estaba en Poniente sobre las 4.^a, 3.^a y 1.^a; se desunió la 1.^a y se pasó a Levante para subir el velero "Stella Polaris"; después, en el mismo lado de Levante, con la 2.^a Sección se fué a careneros a buscar la barcaza n.º 1 de estas obras, se puso a flote, se subió la n.º 5 y se la trasladó también a careneros; todo ello por la mañana. Finalmente, en el día 9 de diciembre se subió el gran trasatlántico "Manuel Calvo" en Poniente con las tres Secciones 4.^a, 3.^a y 1.^a y se puso sobre los careneros sin la menor novedad.

De cuanto acabamos de exponer y del examen de las relaciones anuales que se acompañan en las páginas siguientes, se comprende perfectamente que, a pesar de la grande crisis que todavía atraviesa el tráfico marítimo, han sido muchas y muy variadas las embarcaciones que han utilizado nuestra instalación especial de carenado con el Dique flotante y deponente para su limpieza o reparación; se han subido elementos flotantes de todas dimensiones y formas, tales como: dragas, submarinos, barcazas, gángules, etc.; han pasado por esta cámara buques de gran tonelaje de las Compañías Trasatlántica, Transmediterránea, Marítima del Nervión y otras españolas y también extranjeras; lo que prueba, según hemos indicado repetidas veces, la fácil adaptación del sistema a toda clase de flotantes. También han sido en bastante número, durante el plazo de los tres años y medio a que nos referimos en esta Memoria, los buques de vapor o con otro motor y de vela, aparte de los de propiedad de la Junta del Puerto, de que daremos cuenta más adelante, que han permanecido algunos días, más de 25, en careneros, para su reparación, deteniendo mencionar los siguientes por su orden de subida en Dique: "Submarino A. 1.", "Motturini", "Vicente La Rola", "A. Lázaro", "Suomacino A. 2.", "C. Sorni", "Monte Toco", "Pedro", "Nur-

te", "Marqués del Turia", "Submarino A. 3", "Reina Victoria", remolcador "Montserrat", "Mahón", "S.A.C. 4" y el pontón "Cueudrilo".

Consignados los datos anteriores relativos al servicio de la explotación del Dique, debemos también hacer constar que durante el mismo período, desde 1.º de julio de 1926 hasta fines del año pasado 1929, u sea. de tres años y medio, no se han descuidado en solo momento los indispensables trabajos para la conservación corriente de las tres Secciones del Dique que constantemente han funcionado y de la cuarta en las épocas en que también ha prestado servicio, combinando estos trabajos de conservación con los inherentes a la explotación; a tal objeto, se han ido practicando, de un modo periódico, las operaciones de picado, raspado y pintado de los elementos metálicos; se han sustituido, cuando ha sido menester, los elementos de madera de las cuas de los buques, tanto en el Dique como en los careneros; se han repasado y pintado las distintas casetas auxiliares; se han cambiado los ralles y cadenas de sujeción que lo han resquebrado, etc., aprovechando, para todas estas operaciones, como ya antes hemos indicado, las épocas y días de poco trabajo en la explotación. Conviene asimismo consignar que, además de estos trabajos de conservación corriente, se han llevado a cabo algunas reparaciones de cierta importancia que siempre surgen y son necesarias 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 mencionar que en el día 8 de noviembre de 1926, al tratar de subir el vapor "Poeta Aréolas" con las tres Secciones, se produjo, por causas imprevistas, una regular avería en las juntas de las 1.ª y 3.ª y de las 2.ª y 1.ª con rotura de los dientes y rótulas, previó un detenido examen de los desperfectos y el minucioso estudio del asunto, para lograr que el paro, en la explotación, fuese lo más breve posible, se modificó en seguida la situación de las Secciones, y previas algunas maniobras, pasando de momento la 3.ª a Levante y la 2.ª al lado Norte del de Poniente, al día siguiente ya pudo prestarse servicio, subiendo el mismo buque "Poeta Aréolas" con las dos solas 1.ª y 2.ª en Poniente; a pesar de que coincidió este accidente con un poco de calma en la explotación del Dique, se procedió con toda actividad a la reparación de los desperfectos, a fin de normalizar el servicio y poder subir buques grandes con las tres Secciones.

En 29 de junio de 1927, día de San Pedro, a pesar de ser festivo, se tuvo que subir en Dique y pasar a careneros el submarino español A. 2, que el día anterior se fué a pique en aguas de la dársena de la Industria y fué levantado del fondo del mar con nuestras calizas; la subida en Dique, se hizo con grandes dificultades por las condiciones en que estaba el buque y su poca estabilidad. En el día 30 siguiente, se subió con las tres Secciones el vapor "Erandio", pasando muchas penalidades y llevando a cabo varias maniobras, a causa de su mucha carga y toda ella en el centro del buque; por fin se levantó, sin la menor novedad. El día 24 de enero de 1928, se bajaba a última hora el "Príncipe de Asturias" a petición de la casa armadora y se tuvo que volver a subir con rapidez, a causa de una vía de agua que se había dejado. El día 18 de octubre de 1929, al bajar el "Villafranca" en el lado de Poniente con las 3.ª y 4.ª y al faltarle solo dos pies de calado para estar a flote, se escoló, como siempre, bastante

sobre el Dique sin novedad alguna, debido ello a la gran diferencia de calados (5' y 14') de proa y popa respectivamente. Por último, al subir el día 9 de diciembre siguiente, el gran trasatlántico "Manuel Calvo" con las tres Secciones 4.ª, 3.ª y 1.ª en el lado de Poniente y al trasladarlo a careneros, se pasaron duros trabajos y se agotó toda el agua de las pontonas, por ser un buque difícil y muy pesado, bastante más de 6,000 toneladas, no habiendo, sin embargo, ocurrido novedad alguna.

Debemos exponer también que con cargo a las partidas de los gastos inherentes a la conservación ordinaria y extraordinaria de los elementos de esta instalación de carenado, y como complemento de los trabajos que corresponden a las reparaciones corrientes, se han llevado a cabo otros varios en dichos elementos y en la dársena, de los que consideramos conveniente dar sucinta cuenta en esta parte de la Memoria. Ante todo, debemos advertir que, según antes hemos ya indicado, al principiar el segundo semestre de 1926, se hallaban en servicio las Secciones 1.ª, 3.ª y 2.ª, las dos primeras funcionaban en el lado de Poniente y la otra en Levante, estando los elementos de la 4.ª en reparación, en los careneros de la zona del ángulo N. O. del lado de Poniente. En el curso del segundo semestre de 1926 y en los cuatro primeros meses de 1927, se continuaron y dieron fin los trabajos para la limpia y arreglo completo de los anclenes y careneros de ambos lados de la dársena, cuyos trabajos habían empezado a mediados de enero del primer año y solo podían realizarse cuando lo permitían las otras operaciones de explotación; mas adelante, en el curso del tercer trimestre de 1929, se llevaron también a cabo los trabajos para la limpia y arreglo de algunos careners del lado de Poniente, que ya estaban en malas condiciones.

En 29 de septiembre de 1926, se sacó de careneros y se echó al agua el flotador grande de la 4.ª Sección, ya reparado, a fin de disponer de más espacio para los buques que debían sufrir reparación; acto seguido se le montaron los paralelogramos y poco después, en la segunda quincena de octubre, se procedió al revoque interior y pintado exterior. En 17 del propio octubre, se puso asimismo a flote, con la cabria de 80 toneladas, uno de los dos flotadores pequeños depositados en el muelle de Cataluña, ya reparado; poco después, se le montaron los paralelogramos y se llevaron a cabo los trabajos de revoque y pintado y demás, para dejarlo como el anterior. Por último, en 4 del siguiente noviembre, se hizo lo propio con el otro flotador pequeño, que también estaba depositado en el muelle de Cataluña; después de revocado y pintado en sus paramentos, se procedió a unir los tres, acabar detalles y efectuar el lastrado de todos ellos, para dejarlos ultimados por completo y en disposición de su enlace con el gran costado de la propia Sección 4.ª. A tal efecto, más adelante, en 2 de febrero de 1927, una vez preparada la cama en la Sección 3.ª, se sacó, con ésta, el gran costado y pontonas de la 4.ª, de los careneros de la parte Norte del lado de Poniente y se puso a flote en el mismo sitio, acto seguido se colocaron los tres flotadores detrás y se continuó la reparación de todos estos elementos hasta el 11 de marzo, en que quedó terminada por completo dicha Sección 4.ª y en disposición de prestar servicio, lo que llevó a cabo al día siguiente 12, subiendo el buque de vela bergantín italiano "Olga D.". En el curso de algunos días se hicieron operaciones con las cuatro Secciones, dos a cada lado de la dársena.



A mediados del propio marzo y en continuación con el activo servicio del Dique, se trabajó durante unos días solo con las Secciones 4.^a, 3.^a y 2.^a para acabar de reparar la 1.^a en la parte baja de su junta de unión y en los troncos inferiores de uno de los flotadores, colocándola en el lado Norte de Levante; se terminaron estos trabajos, quedando lista en 28 siguiente, para ponerla aun seguida en función. En 30 del mismo mes se colocó la 2.^a en la misma parte Norte, donde estaba la 1.^a, a fin de cambiarle el equipo de calderas y hacer un detenido repaso en sus elementos y maquinaria, quedando para el trabajo las otras tres Secciones, a saber, las 4.^a y 3.^a en Poniente y la 1.^a en Levante. En los días sucesivos, se desmontaron los flotadores del gran costado de dicha Sección 2.^a, y más adelante, en 19 y 20 del siguiente abril, se llevó a cabo la sustitución del mencionado equipo de calderas, depositando las viejas en el muelle de Cataluña para su completa reparación a fin de hacer el cambio con otras en ocasión oportuna. En 10 de mayo se trasladó, del lado de Levante al de Poniente, primero el gran costado con las pontonas de la propia Sección 2.^a y en seguida los flotadores, y en 19 del propio mes, se subió dicha Sección 2.^a con la 4.^a, una vez preparada la cama correspondiente y se puso sobre los careneros en la misma parte Norte de Poniente a fin de hacerle la limpia completa, practicar varias reparaciones, un recorrido general en la maquinaria, y sobre todo, un buen repaso en las tuberías y válvulas.

En 20 de julio se levantó de su sitio, se subió en el Dique y se puso sobre los careneros de Levante, la puerta de entrada que tapa la boca de este lado de la cámara de estancado, a fin de limpiarla y hacer pequeñas reparaciones; se aprovechó esta circunstancia para arreglar bien, con la brigada de buzo, la zona del umbral y sus alrededores, por donde ha de maniobrar dicha puerta; hecha la limpia y reparación de la misma, se bajó y se puso a flote en 9 de agosto, colocándola en su sitio y terminando luego el arreglo del fondo de los alrededores.

El 13 de agosto, previos los necesarios preparativos para hacer la cura, se sacó de careneros el gran costado y pontonas de la Sección 2.^a con la 4.^a y se puso a flote; después se montaron los paralelogramos y flotadores, se acabaron varios detalles, se hizo el amiantado de las calderas, para quedar lista la Sección en el día 24 del propio mes, después de pasarla a Levante. En 26 siguiente, se subió también la 1.^a con la 4.^a, después de haberla quitado los flotadores y paralelogramos y se colocó en el mismo sitio de la parte Norte de los careneros de Poniente, para hacerle la limpia completa y ligeras reparaciones en el casco y maquinaria, quedando así en servicio las Secciones 4.^a y 3.^a en Poniente y la 2.^a en Levante. En 15 de noviembre, una vez limpia, pintada y reparada, se sacó de careneros y se puso a flote el gran costado y pontonas de la Sección 1.^a con la 4.^a, previa la formación de la cama especial; después, al día siguiente se procedió a su unión con los paralelogramos y flotadores para ponerla cuanto antes en servicio, previas también, las correspondientes y necesarias maniobras con las Secciones para cambiarlas de sitio, y poder así llevar a cabo la limpia y reparación de la Sección 3.^a; a tal efecto, en 22 del propio mes de noviembre, hallándose las Secciones 4.^a y 1.^a en Poniente y las 3.^a y 2.^a en Levante, se trasladó la 1.^a a Levante y se hizo pasar por debajo de los flotadores de la 3.^a, después

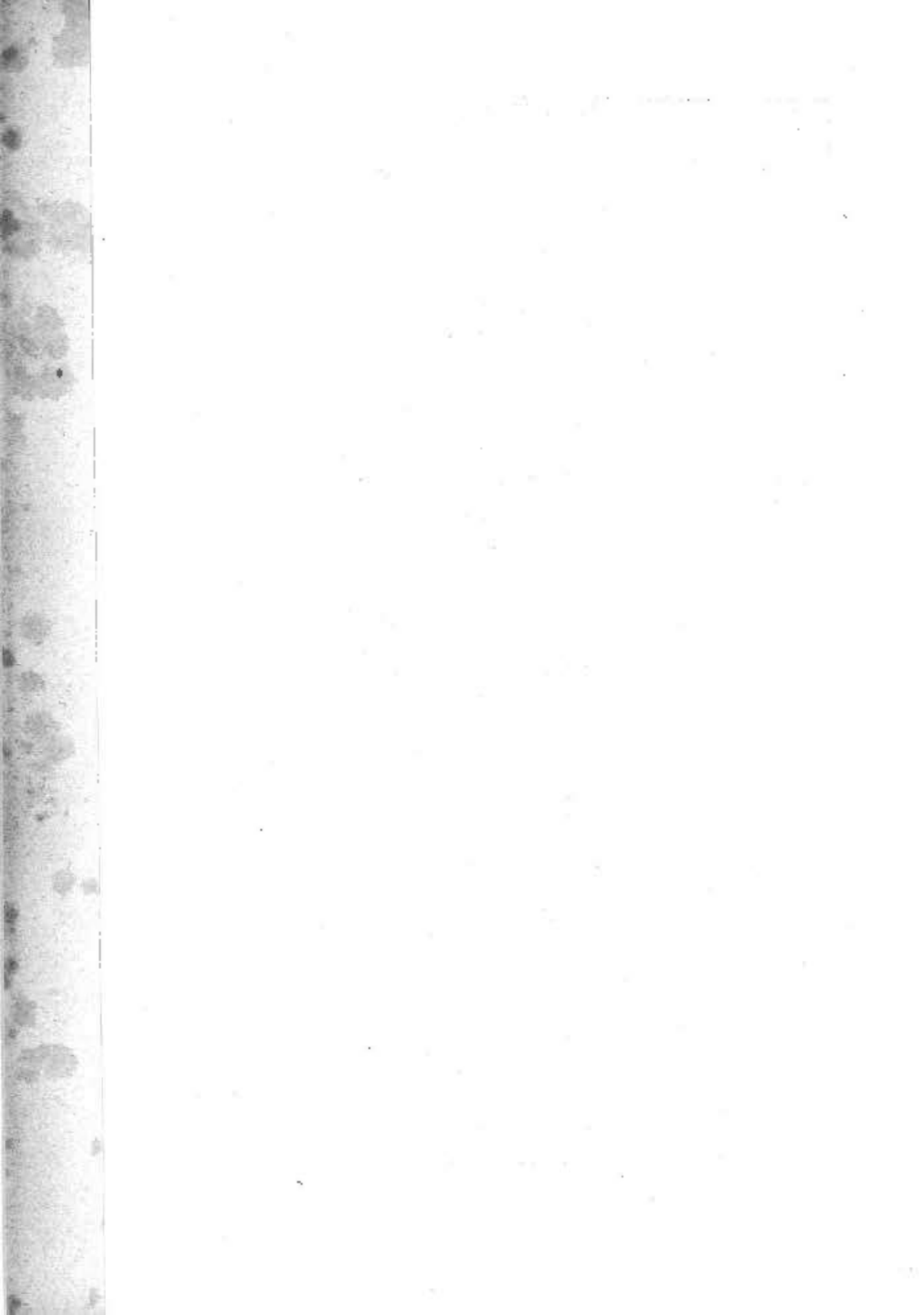
de colocar ésta entre careneros; una vez libre la 1.^a, se trasladó la 3.^a a Poniente. Al otro día 20. se preparó dicha Sección 3.^a quitándole los flotadores y paralelogramos y se colocó, antes de subir, entre los careneros de la parte Norte del mismo lado de Poniente, para quitarle, con más facilidad, los largueros y otros elementos de madera que debían cambiarse, pasando luego los flotadores al lado de Levante, para su reparación: en el 30 del mismo mes, se subió con la 4.^a el gran costado con las pontonas de la 3.^a y se puso en los careneros del mismo sitio de Poniente, a fin de llevar a cabo una seria reparación en las planchas de la parte superior de las pontonas, en las del cuarto de máquinas y otros lugares, reparar las calderas, hacer un repaso general en la maquinaria, etc., trabajos todos ellos de bastante entidad e indispensables para la buena conservación. En 2 del siguiente diciembre, hallándose la Sección 4.^a en Poniente y las 1.^a y 2.^a en Levante, se trasladó aquella a este lado de la dársena, se sumergió y se pasó por debajo de los flotadores de las 1.^a y 2.^a, después de haberlas metido entre careneros, luego se sacaron éstas últimas y se trasladaron a Poniente, funcionando por lo general [untas las dos en este lado y la 4.^a en Levante: la 3.^a seguía en reparación.

En los días 18 y 19 de enero de 1928, se procedió a la extracción de las dos calderas de dicha 3.^a Sección, colocándolas en el muelle de Cataluña para su reparación y siendo sustituidas por las otras dos de la Sección 1.^a ya arregladas por completo.

En 14 de julio, se subieron con la Sección 1.^a los tres flotadores de la propia Sección 3.^a y se colocaron sobre los careneros al lado del gran costado y pontonas. Hecha la debida y pesosa reparación en todos estos elementos de la Sección 3.^a, en 16 de marzo de 1929, previa la formación de la cuna especial en la Sección 1.^a, se sacó con ésta de careneros y se puso a flote en seguida, el gran costado y pontonas de dicha 3.^a; en 16 de abril siguiente, se hizo lo propio con los flotadores, siguiendo luego los trabajos de montaje de dichos elementos con los paralelogramos, y a primeros de mayo se procedió a su lastrado con piedra machacada, en la misma forma adoptada para los de las otras Secciones. En 15 del propio mes, previos los necesarios preparativos y aprovechando un pequeño paro en la explotación de este servicio de carenado, se efectuó la unión del gran costado y pontonas de la Sección 3.^a con los paralelogramos y flotadores, una vez éstos lastrados y arreglados, todo ello con el fin de tener dispuesta dicha Sección cuanto antes para el servicio y trabajar con las cuatro. A tal efecto, en el día 18 siguiente, se hizo el cambio de las Secciones con arreglo a una nueva distribución para realizar mejor las operaciones; al entrar en función, la 3.^a, tenían las 3.^a, 1.^a y 2.^a en Poniente y la 4.^a en Levante; se pasó primero la 2.^a a Levante, y luego se trasladaron, la 4.^a a Poniente y la 1.^a a Levante, quedando así para funcionar, las 3.^a y 4.^a en Poniente y las 1.^a y 2.^a en Levante. A mediados de julio, con motivo de tener que llevar a cabo una pequeña reparación en la Sección 2.^a, se trasladó ésta a la parte Norte del mismo lado de Levante, pasando la 1.^a a ocupar la parte Sur; y más adelante, en 28 de noviembre siguiente, reparados por completo algunos elementos de la Sección 2.^a, se cambiaron de sitio por conveniencias del servicio y según las condiciones



BUQUE "BALMES" SOBRE TRES SECCIONES DEL DOQUE.
LOS DOS SUBMARINOS ESPAÑOLES A-1 Y A-2, EL CRUCERO "RÍO DE LA PLATA" Y LA DRAGA DE ROSARIO DE METAS ODRAS,
EN LOS CARNEROS DEL LADO DE L'ORIENTE





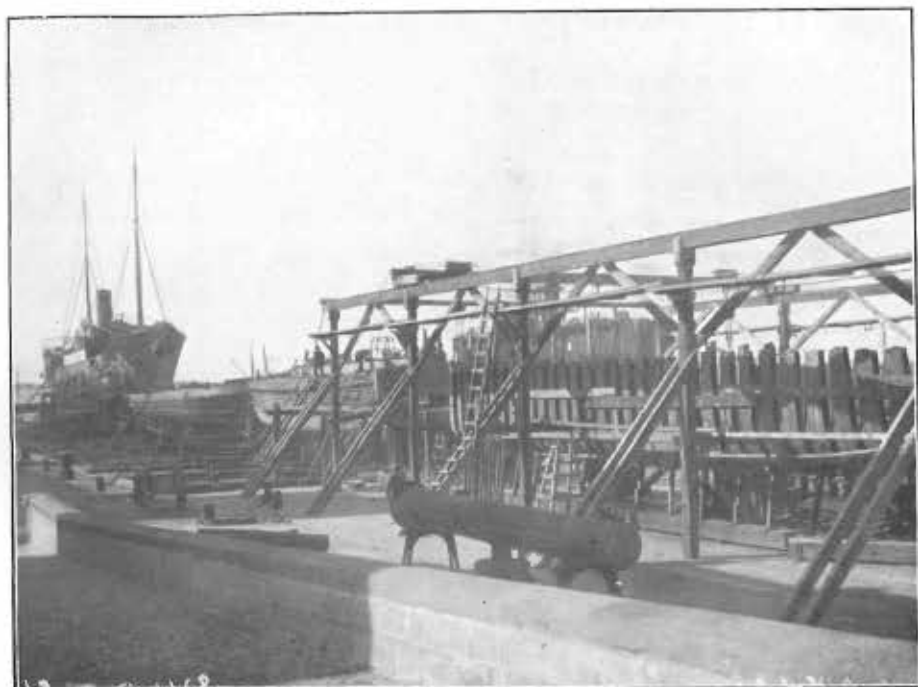
VAPOR "CASTELLÓN", BERGANTÍN "SANT MUSE" Y EL GRAN COFYADO Y MONTONAS DE LA SECCIÓN 1.ª DEL DIQUE,
SOBRE LOS CARENEROS DEL LADO DE PONENTE — VAPOR "CAMBRE" SOBRE LAS SECCIONES 3.ª Y 4.ª

VAPOR "FRÍXIAS N.º 2" SOBRE LA SECCIÓN 1.ª

VAPOR "DANIELITO", VAPOR "MONTE YOTU" Y BARCAZA N.º 2, SOBRE LOS CARENEROS DEL LADO DE LEVANTE



LOS DOS SERRANINOS ESPAÑOLES A-1 Y A-3 EN PARALELO. EL REMOLCADOR "MONTSERRAT", LOS PLOTADORS Y EL GRAN COSTADO
CON LAS PUNTURAS DE LA SECCIÓN 3.^a DEL DOQUE. SOBRE LOS CARNEROS DEL LADO DE PONIENTE,
VAPOR "IBÉRU" SOBRE LAS SECCIONES 1.^a Y 2.^a Y VAPOR "JUAN" SOBRE LA 4.^a,
VAPORES "CIUDADELA" Y "REINA VICTORIA" Y CASIO DE LA NUEVA CÁBRIA "MONTSERRAT", SOBRE LOS CARNEROS DE LEVANTE



CASOS DE LA CÁRRA "MONTSERRAT", CÁNGUI, "PIA" Y BARCAZA N.º 6 DE ESTAS OBRAS. VAPOR "MARÍA MERCEDES", SOBRE LOS CARNEROS DE LEVAPOR

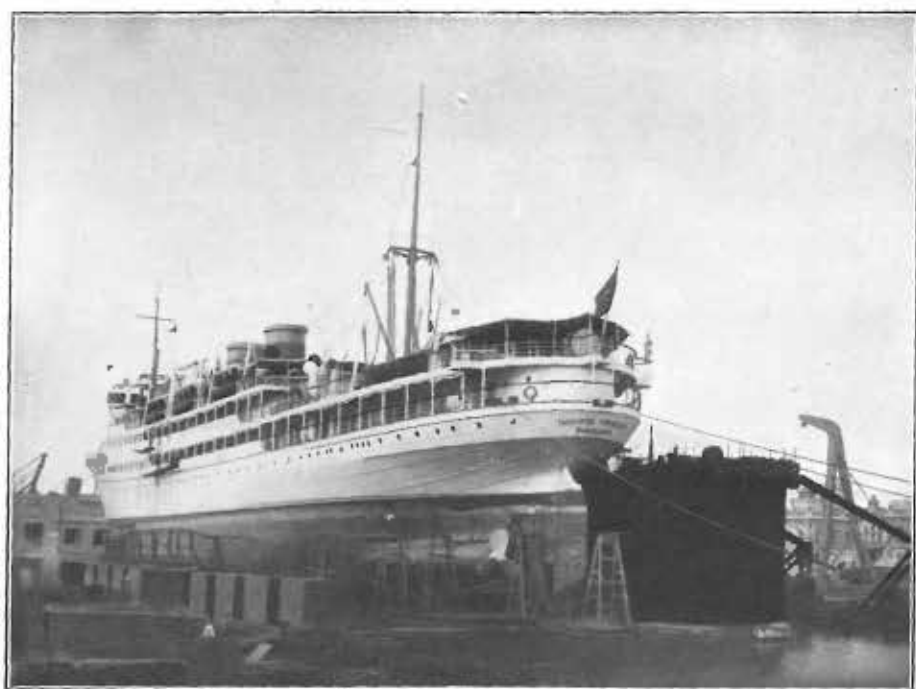


17 TRANSATLÁNTICO "MANUEL CALVO" SOBRE LOS CARNEROS DE PONIENTE.
 18 TRANSATLÁNTICO "LEÓN XII" SOBRE LAS TRES SECCIONES DEL OESTE

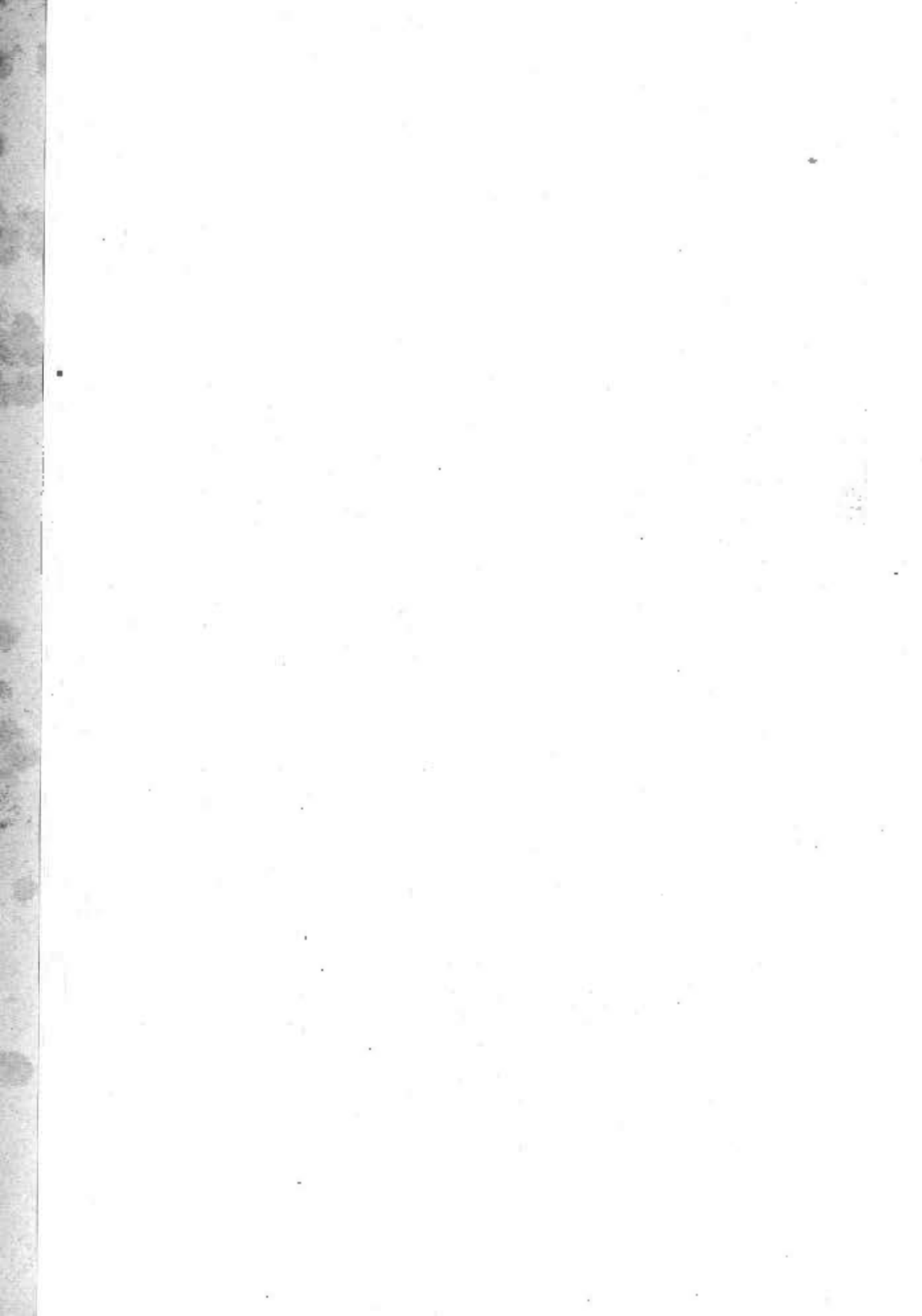




DOS BUQUES GRANDES SOBRE LOS CALENTOS DE PONTÓN.
MOTO NAVÉ "INFANTA BEATRIZ" SOBRE TRES SECCIONES DEL DIQUE



MOTO NAVÉ "INFANTA CRISTINA" SOBRE VARIAS SECCIONES DEL DIQUE



de cada una, pasando la 1.ª otra vez al Norte y la segunda al Sur del propio lado de Levante, hallándose por fin colocadas, de Sur a Norte, las 3.ª y 4.ª en Poniente y las 2.ª y 1.ª en Levante.

Debemos asimismo consignar que en la segunda quincena del mes de julio del pasado año 1929, se dió principio a los trabajos de refuerzo, con un macizo de hormigón, de la zona final del puente de servicio de esta dársena de carenado, siguiendo esta obra, penosa y difícil, en los meses sucesivos de verano con escasa actividad, no sólo para no interrumpir el traslado de las Secciones en las operaciones inherentes al servicio de aquéllas en los dos lados de la dársena, sino por la dificultad de realizar dichos trabajos con la brigada de buzo; a mediados de septiembre y una vez colocados los moldes y terminados los necesarios preparativos, se empezó el relleno de hormigón que acabó a fines de octubre con el mayor éxito; acto seguido, se pusieron las defensas de madera en toda aquella zona y se arreglaron las del resto del puente; y por último, se fué tapado un gran buquete que existía en dicho puente, bajo el agua, en la parte de la zona del origen, colocando gran cantidad de piedra con el buzo, acabando el año sin haber podido terminar esta reparación, por ser también bastante difícil y penosa.

Las fotografías y estazos que a continuación se acompañan, dan indudablemente clara idea de la importancia que reviste esta notable instalación especial de carenado de las embarcaciones, existente en nuestro puerto.

2.º semestre del Año 1926

SERVICIO DE CARENADO

EMBARCACIONES QUE HAN UTILIZADO EL DIQUE FLOTANTE
Y DEPONENTE, DURANTE EL 2.º SEMESTRE DEL AÑO 1926

(No se incluyeron los buques y vapores flotantes de propiedad de la Junta del Puerto)

NOMBRE	Clase	Tonelaje	Fecha de salida del Dique		Firma Estufa en Dique o en Carpinteros en Piezas	IMPORTE DEL SERVICIO en Pesetas
			Día	Mes		
Adona	Blín. Cistern.	250	2	Julio	1	612'50
Caba Roca	Vapor	1,382	5	id.	1	1,526'30
Espanoleto	id.	1,402	6	id.	1	1,381'80
Alcorno	id.	507	19	Junio	19	5,166'50
Boliver	id.	1,315	9	Julio	1	1,257'75
Sra. Ana	id.	322	12	id.	1	522'50
Canalejas	id.	1,171	13	id.	1	1,187'85
Navarra	id.	1,688	19	id.	1	1,651'70
Boris	id.	1,011	20	id.	1	1,023'50
Y	id.	250	22	id.	1	272'30
Sprüt	id.	621	23	id.	1	75'00
Vicente Puchol	id.	1,514	21	id.	3	2,701'30
Sra. Cristina	id.	324	24	id.	1	351'50
J. J. Sisor	id.	1,562	25	id.	1	1,466'20
Michar' Gíng	id.	280	25	id.	1	496'50
Rey Jaime I	id.	2,300	30	id.	1	2,482'50
Vilafranca	id.	835	31	id.	1	920'50
Ciudad de Palma	id.	250	31	id.	3	735'00
León XIII	id.	5,200	1	Agosto	1	3,075'00
Salvador Giner	id.	1,001	5	id.	1	1,213'50
Andalucía	id.	1,818	6	id.	1	1,577'80
Vilafranca	id.	835	7	id.	1	920'50
Cierto	id.	316	12	id.	1	527'50
Río Mesa	id.	271	17	id.	1	475'00
Canosa	id.	319	21	id.	1	327'50
Mar Blanco	id.	5,175	27	id.	1	3,763'75
A	Submarino	250	30	Marzo	126	8,051'75
Vicente La Roda	Vapor	1,502	2	Agosto	27	12,768'90
Mariano Carr	id.	2,375	30	id.	1	2,543'75
Maria Dolores	id.	322	1	Septiembre	1	535'00
Florinda	id.	2,078	1	id.	4	3,028'34
Legazpi	id.	4,349	3	id.	1	3,612'05
J. de Salsóstequi	id.	2,700	6	id.	4	9,405'00
Vicente Puchol	id.	1,514	10	id.	1	2,172'20
Tambre	id.	2,232	11	id.	2	3,628'40

NOMBRE	Clase	Tonelaje	FECHA DE SUMIDA EN DIQUE		Permanencia en Dique o en catenacos — Dias	IMPORTE DEL SERVICIO — Pesetas
			Día	Mes		
Alicante	Vapor	4,878	13	Septiembre	1	4,124'00
Toka	Remolcador	100	14	id.	1	372'00
Teresa Tayá	Vapor	1,050	16	id.	1	997'50
Juan	id.	395	10	id.	7	2,127'25
Delfin	id.	1,253	17	id.	1	1,199'55
Mahón	id.	846	20	id.	1	880'00
Salvador	id.	250	18	id.	2	549'50
Menorquín	id.	933	21	id.	1	986'40
Francisco	id.	428	21	id.	1	674'10
Ramón	id.	324	22	id.	1	523'00
Enriqueta R.	id.	1,394	21	id.	3	2,406'16
Capitán Segarra	id.	2,256	27	id.	1	2,430'10
Pedro	id.	332	27	id.	1	566'10
Cádiz	id.	5,617	28	id.	1	3,562'63
Montevideo	id.	5,590	1	Octubre	3	7,860'00
Roberto R.	id.	1,230	11	Septiembre	19	8,906'62
Peris Valero	id.	167	4	Octubre	1	1,533'55
Mallorca	id.	423	6	id.	1	2,435'35
Maria	id.	337	7	id.	1	543'73
Escolano	id.	308	8	id.	1	2,835'95
Tito	id.	290	8	id.	1	497'00
Buenos Aires	id.	6,007	11	id.	1	4,377'50
Peris Valero	id.	1,663	5	id.	7	4,644'60
Ricardo R.	id.	1,541	12	id.	1	1,506'90
Cervera	id.	859	8	id.	12	927'20
Danielito	id.	531	14	id.	1	656'65
Unión	id.	297	15	id.	1	505'75
Tutoré	id.	1,323	16	id.	1	1,259'05
S A C-2.º	id.	2,950	30	Septiembre	18	17,024'02
Maria R.	id.	1,546	13	Octubre	8	4,770'58
Santiago López	id.	2,310	20	id.	1	2,478'55
Juan B.	id.	602	22	id.	1	756'00
Marqués del Turia	id.	1,757	22	id.	2	2,414'70
Teide	id.	3,829	25	id.	1	3,172'53
Torpedero n.º 4	De guerra	250	19	id.	9	843'00
M.º Dalmé de R.	Vapor	2,551	26	id.	1	2,597'45
Elba	id.	939	27	id.	1	958'75
Montoriol	Remolcador	250	28	id.	1	447'00
Balmes	Vapor	3,794	29	id.	1	3,332'00
Preixas	id.	906	30	id.	1	987'30
Montjuich	Remolcador	96	7	id.	23	2,398'70
Vinaroz	Vapor	534	4	Noviembre	1	743'00
Virgen de Africa	id.	504	5	id.	1	792'10
Poeta Arolas	id.	3,252	9	id.	1	3,075'50
Cabo Santa Pola	id.	1,606	10	id.	1	1,702'90
Rey Jaime I	id.	2,300	12	id.	1	2,484'50

NOMBRE	Clase	Tonelaje	FECHA DE SOBIDA EN PUERTO		Pecnia- zanc. s en Dijas o en catapueras	IMPORTE DEL ARRENDAMIENTO
			Día	Mes		
Torpedero n.º 17	De guerra	250	2	Noviembre	11	1,025'00
Íliva	Vapor	1,203	19	id.	2	2,698'30
Poeta Querol	id.	949	22	id.	1	931'25
Montserrat	Revolcador	250	22	id.	1	432'50
Albal	Vapor	1,097	26	id.	1	1,245'50
Norte	id.	2,835	27	id.	1	2,910'75
Santa Adela	id.	307	27	id.	1	533'60
Josefa	id.	2,325	30	id.	2	3,142'50
Paulina	id.	2,098	2	Diciembre	1	2,498'50
I. G.	id.	250	3	id.	1	223'50
Regar de Flor	id.	1,470	29	Noviembre	0	5,475'00
Inspector V. I.	id.	250	5	Diciembre	1	223'50
Sóller	id.	368	7	id.	1	598'50
Paulina	id.	2,098	7	id.	1	2,484'00
Villarreal	id.	1,593	10	id.	2	2,205'40
Remon	id.	3,018	14	id.	1	2,840'60
Juan Macagall	id.	1,470	9	id.	7	4,602'50
Santa Rosa	id.	333	14	id.	1	352'00
Jacinto Verdaguer	id.	1,541	15	id.	1	1,611'40
Cierto	id.	316	17	id.	1	315'00
Freixas 3.	id.	300	17	id.	1	495'00
Marinero Cante	De guerra	250	20	id.	5	406'00
Betis	Vapor	1,011	22	id.	3	1,816'80
Maria Mercedes	id.	421	23	id.	1	648'15
Marqués del Turia	id.	1,754	25	id.	2	2,400'20
Salvador	id.	250	28	id.	1	447'60
Teresa Taya	id.	1,050	28	id.	1	1,027'00
M. C. de Ramos	id.	600	29	id.	1	690'00
Cristóbal Illusà	id.	1,169	21	id.	5	2,343'28
S. A. C. 2.º	id.	400	29	id.	1	574'50
TOTALES		159,930				243,437'35

TOTAL DE EMBARCACIONES, 117



SERVICIO DE CARENADO

EMBARCACIONES QUE HAN UTILIZADO EL DIQUE FLUJANTE
Y DEPOSITO, DURANTE EL AÑO 1927

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

NOMBRE	Clase	Tonelaje	Fecha de salida al Dique		Permanencia en Dique u en Carenados	IMPORTE DEL SERVICIO — Pesos
			Di.	Me.		
Guillermo Schulz	Vapor	2,537	5	Enero	3	3,862'90
Juan	id.	295	6	id.	1	518'00
Santa Cristina	id.	324	7	id.	1	539'50
Santa Ana	id.	352	8	id.	1	522'50
Isla de Panay	id.	4,175	11	id.	2	5,195'00
Maria Dolores	id.	322	13	id.	1	557'00
Luis	id.	250	15	id.	1	450'50
Auraco Bagoñaco	id.	551	17	id.	1	810'25
Mannel Cidvo	id.	6,000	19	id.	1	4,335'00
Buenos Aires	id.	6,000	21	id.	2	6,472'50
Michael Giang	id.	280	17	id.	4	952'10
Ciudadela	id.	271	27	id.	1	473'25
Otravia	Bin. Coleta	250	9	Febrero	1	498'00
P. del Piemonte	Recos	80	25	Enero	Boquete	2,700'00
San Carlos	Vapor	2,950	11	Febrero	2	4,182'00
Mariee!	id.	250	16	id.	1	447'00
Canosa	id.	316	17	id.	2	752'00
Norduen	id.	543	18	id.	1	731'20
Terras y Bages	id.	1,344	8	id.	13	6,022'34
Francisco	id.	327	21	id.	1	543'25
León XIII.	id.	5,280	23	id.	1	4,081'00
Nalón	id.	1,537	25	id.	2	2,132'60
Pedro	id.	332	28	id.	1	566'10
Danielito	id.	551	2	Marzo	1	645'15
Santander	id.	1,552	5	id.	1	1,444'30
Mahón	id.	846	7	id.	1	889'00
Montevideo	id.	5,650	4	id.	1	4,177'50
Alicante	id.	3,878	21	id.	2	4,947'10
Olga D.	Vela	250	12	id.	1	425'00
Tistoré	Vapor	1,323	8	id.	8	4,603'33
Deva	id.	2,155	15	id.	2	3,281'00
Río Mesa	id.	474	16	id.	1	490'70
Ramón	id.	323	17	id.	1	543'75
Sóller	id.	308	17	id.	1	812'00
San Mamés	id.	748	23	id.	1	852'50
Alhambra	id.	1,587	24	id.	1	1,685'80
Legazpi	id.	4,349	26	id.	2	5,174'30
Conde de Charruco	id.	4,454	29	id.	1	3,439'30

NOMBRE	Clase	Tonelaje	Fecha de salida en Días		Permisos de Digno o en caso por	IMPORTE DEL SERVICIO en Pesetas
			Día	Mes		
Mencarguá	Vapor	933	30	Marzo	1	654'45
Legaspi	id.	5.549	5	Abril	2	6.156'80
A. Lázaro	id.	1.600	7	Febrero	39	406'34'50
Ophir	id.	519	12	Abril	1	4.117'5
Manuel Regalán	id.	990	12	id.	1	1.079'50
Santa Adela	id.	307	13	id.	1	503'75
Titan	Mesa torpe	250	14	Marzo	26	3.738'80
Neptuno	Drago	250	6	Abril	10	2.976'30
Luis	Vapor	250	14	id.	1	439'50
Santanaña	id.	2.203	16	id.	2	3.767'10
Maria	id.	339	20	id.	2	801'60
Florencia	id.	2.078	13	id.	18	10.109'13
Delfín	id.	1.253	25	id.	1	1.415'55
Salvador	id.	250	27	id.	1	432'50
Mallorca	id.	2.223	27	id.	2	3.659'00
Manuel Espalú	id.	990	29	id.	2	1.470'50
Balmes	id.	3.793	3	Mayo	2	4.743'50
Maria Dolores	id.	322	5	id.	1	322'50
Santa Rosa	id.	333	5	id.	1	360'75
Virgen de África	id.	504	7	id.	1	642'10
Ucta Arolas	id.	3.250	7	id.	1	3.061'00
C. Sorni	id.	1.253	9	id.	1	1.262'20
Río de la Plata	id.	1.800	2	id.	9	3.317'80
Torpedero n.º 6	De guerra	250	26	Abril	14	1.240'65
Michael Gung	Vapor	280	11	Mayo	4	937'60
Avenice	Brn. Guerra	250	16	id.	1	325'00
Santa Ana	Vapor	322	18	id.	1	322'50
Marivi	id.	1.453	20	id.	1	1.500'70
Pérez Pujol	id.	1.207	21	id.	1	1.287'30
Torre	id.	3.809	23	id.	1	3.364'00
Manelina R.	id.	2.667	24	id.	1	2.868'00
Rita Sister	id.	2.815	27	id.	1	2.895'00
Marivi	id.	1.453	28	id.	3	2.602'00
Uerto	id.	216	30	id.	1	320'50
Berga	id.	804	31	id.	1	855'50
Santa Cristina	id.	324	3	Junio	1	330'50
A-1 Monturini	Submarino	260	20	Abril	39	3.008'75
Juan	Vapor	295	4	Junio	1	593'45
Isla de Menorca	id.	1.003	13	Mayo	20	7.641'06
A-2	Submarino	260	10	Abril	46	3.548'00
S. A. C. 2.ª	Vapor	2.950	7	Junio	1	7.011'50
Ríos y Tauler	id.	1.357	9	id.	1	1.357'80
M. Arnós	id.	2.046	11	id.	3	4.941'06
Michael Gung	id.	280	17	id.	1	484'50
Escolano	id.	3.081	18	id.	1	2.835'05
C. Sorni	id.	1.453	12	Mayo	33	15.907'90

NOMBRE	Clase	Toneleje	FECHA DE SUBIDA EN DÍQUE		Permanencia en Dique o en careneros Días	IMPORTE DEL SERVICIO Pesetas
			Día	Mes		
Manuel Calvo	Vapor	6,275	22	Junio	1	4,772'50
Dilluns	id.	2,383	23	id.	1	2,507'35
Y-1	id.	250	25	id.	1	223'50
Sagunto	id.	962	27	id.	1	976'00
Erandio	id.	4,998	30	id.	2	5,646'10
Albal	id.	1,097	20	id.	10	4,539'14
Montoriol	Remolcador	250	4	Julio	1	447'00
Betis	Vapor	1,011	5	id.	1	974'95
Vicente La Roda	id.	1,508	8	id.	1	1,416'30
Juan Maragall	id.	1,170	9	id.	1	1,384'00
Isla de Panay	id.	4,175	11	id.	1	3,737'00
Montserrat	Remolcador	250	13	id.	1	459'50
Luis	Vapor	250	14	id.	1	447'00
Rey Jaime I	id.	2,300	14	id.	2	3,847'00
S A C 3.º	id.	399	15	id.	3	1,132'00
Mabón	id.	846	18	id.	2	1,274'80
Francisco	id.	328	21	id.	1	541'50
G. Bertolli	Bfin. Coleta	281	22	id.	1	419'80
Maura	Pallebot	250	30	id.	1	462'00
A. de Satrustegui	Vapor	2,742	1	Agosto	3	5,177'80
Pedro	id.	332	3	id.	1	549'50
Buenos Aires	id.	6,000	5	id.	1	4,335'00
Santa Adela	id.	307	6	id.	1	539'60
María	id.	339	10	id.	1	575'20
San Carlos	id.	2,888	12	id.	1	3,079'00
Torpedero n.º 17	De guerra	250	3	id.	11	1,176'00
A-2	Submarino	260	29	Junio	44	3,547'25
Santa Rosa	Vapor	333	20	Agosto	1	550'75
Vilafranca	id.	835	23	id.	1	866'25
Santa Anna	id.	322	2	Septiembre	1	537'00
Ramón	id.	323	3	id.	1	539'00
Isabel Vaurell	Pallebot	250	3	id.	1	507'50
Y-6	Vapor	250	30	Agosto	8	837'25
León XIII	id.	5,300	9	Septiembre	1	4,285'00
Canosa	id.	316	10	id.	1	530'80
Río Mesa	id.	274	12	id.	1	477'00
Teresa Panies	id.	2,554	21	id.	2	3,902'80
Jacinto Verdaguer	id.	1,641	2	id.	15	8,423'04
Santiago López	id.	2,319	22	id.	1	2,594'50
Rey Jaime II	id.	1,380	23	id.	1	1,307'50
Santander	id.	1,558	26	id.	1	1,458'80
Tambre	id.	2,202	3	Octubre	1	2,550'50
Danielito	id.	531	3	Septiembre	24	7,163'22
Cierto	id.	316	4	Octubre	1	529'50
S A C 3.º	id.	399	5	id.	1	573'25
Castellón	id.	1,081	7	id.	7	3,365'60

NOMBRE	Clase	Tonelaje	Fecha de salida en Dique		Permanencia en Dique en caso de avería	IMPORTE DEL SERVICIO
			Día	Mes		
Alicante	Vapor	3,878	6	Octubre	2	4,087'10
Escalano	id.	3,081	10	id.	1	2,835'95
Maria Dolores	id.	322	10	id.	1	537'00
Freixas 2.ª	id.	733	3	id.	9	3,203'21
Legaña	id.	4,320	13	id.	1	3,624'55
Canalejas	id.	1,171	14	id.	1	1,171'00
Bermeo	id.	1,788	17	id.	1	1,743'70
Freixas 3.ª	id.	300	18	id.	1	495'00
Santa Cristina	id.	344	19	id.	1	555'70
Michael Ging	id.	280	21	id.	1	484'50
Sant Mns	Bris. Goleta	607	29	Septiembre	21	5,851'08
Teide	Vapor	3,929	24	Octubre	1	3,264'00
Cataluña	Velero	250	25	id.	1	412'50
Monte Toro	Vapor	851	28	Septiembre	27	9,375'73
Juan	id.	295	29	Octubre	1	542'00
Pedro Lillo	Pailebot	250	31	id.	1	507'50
Peris Valero	Vapor	1,663	31	id.	1	1,621'29
Encarneta R.	id.	1,394	2	Noviembre	1	1,319'40
Salvador	id.	250	2	id.	1	445'00
Guillermo Schulz	id.	2,538	26	Octubre	9	9,059'30
Josefa	id.	2,345	29	id.	6	5,891'70
Manuel Calvo	id.	6,000	4	Noviembre	5	12,059'50
Maria Mercedes	id.	421	9	id.	1	593'15
Cervera	id.	850	10	id.	1	927'20
Ramón Freixas	id.	250	10	id.	3	897'50
Francisco	id.	327	11	id.	1	528'75
N.ª	id.	250	12	id.	1	416'25
Turia	id.	1,450	12	Octubre	2	3,300'00
Mallorca	id.	2,223	16	Noviembre	2	3,531'95
Julian	Balsandro	40	17	id.	2	649'50
Celta	Vapor	1,194	18	id.	1	1,194'00
Poeta Arolas	id.	3,252	19	id.	1	2,912'90
Canalejas	id.	1,171	11	id.	8	4,057'74
M.ª Dalmé de R.	id.	2,451	21	id.	2	3,858'20
Ramón Freixas	Pailebot	550	24	id.	2	1,205'00
Key Jaime I	Vapor	2,300	24	id.	3	3,582'00
Florencia	id.	2,078	3	Diciembre	1	2,384'60
Ricardo R.	id.	1,541	5	id.	2	2,137'81
Pedra	id.	132	13	id.	1	266'10
Delfin	id.	1,253	3	id.	12	6,084'60
Mitradis	id.	1,045	9	id.	2	1,538'00
Bellver	id.	1,315	7	id.	10	5,446'80
León XIII.	id.	5,300	17	id.	2	5,997'00
A. Lázaro	id.	1,527	16	id.	5	5,187'99
Montevideo	id.	5,670	20	id.	2	6,269'00
Roberto R.	id.	1,239	22	id.	1	1,235'10

NOMBRE	Clase	Tonelaje	FECHA DE SUBIDA EN DIQUE		Permanencia en Dique o en carenetos Días	IMPORTE DEL SERVICIO Pesetas
			Día	Mes		
Aragón	Vapor	1,896	24	Diciembre	1	1,826'40
Betis	id.	1,011	27	id.	1	1,011'00
Montserrat	id.	101	28	id.	2	501'00
Aragón	id.	1,896	26	id.	6	4,803'82
María	id.	339	30	id.	1	364'25
Norte	id.	2,835	30	id.	2	4,057'00
TOTALES		271,283				479,443'29

TOTAL EMBARCACIONES, 182

Año 1928

SERVICIO DE CARENADO

EMBARCACIONES QUE HAN UTILIZADO EL DIQUE FLOTANTE Y DEPONENTE, DURANTE EL AÑO 1928

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

NOMBRE	Clase	Tonelaje	FECHA DE POSICIÓN EN DIQUE		Permanencia en Dique o en carenadero	IMPORTE DEL SERVICIO — Pesetas
			Día	Mes		
Mahón	Vapor	845	4	Enero	1	889'00
Ramón	id.	324	5	id.	1	549'50
Puertí	id.	344	5	id.	1	1,004'50
Arabatx Begoñakoa	id.	551	9	id.	2	971'00
Terras y Bages	id.	1,344	9	id.	1	1,276'50
Isla de Panay	id.	4,072	11	id.	2	5,215'50
Mari-Terre	id.	604	13	id.	1	843'00
Puro	id.	1,191	13	id.	1	1,206'15
Santa Adela	id.	307	14	id.	1	574'25
Mariano Caro	id.	2,376	14	id.	2	3,735'70
Fedra	Blin. Goleta	250	14	Navre. 1927	31	6,380'32
Vingon de Africa	Vapor	504	19	Enero 1928	1	542'10
Dinarte	id.	2,520	17	id.	4	6,117'50
M. ^a Assunta in Cielo	Blin. Goleta	250	23	id.	1	475'00
Zelinda	id.	250	24	id.	1	525'00
Príncipe de Asturias	Vapor	1,518	21	id.	3	2,412'40
Rinfakun	id.	1,334	24	Dicre. 1927	25	12,410'52
Maria R.	id.	1,546	25	Enero 1928	1	1,511'40
Aldecoa	id.	6,089	27	id.	2	6,362'10
A. Lázaro	id.	1,514	29	id.	1	2,130'80
Migharino	Blin. Goleta	250	29	id.	1	469'00
F. La de Ybarra	Vapor	3,308	31	id.	1	2,923'60
Mar Mediterráneo	id.	2,896	1	Febrero	1	2,897'50
Vicente La Reda	id.	1,508	3	id.	1	1,416'30
Cataladela	id.	271	3	id.	1	472'75
Santa Rosa	id.	353	4	id.	1	516'25
Juan	id.	205	30	Enero	6	1,320'80
L. Llaner	Blin. Goleta	250	6	Febrero	1	570'00
Caráms	Vapor	774	9	id.	1	891'00
Santa Anna	id.	323	11	id.	1	536'25
Norte	id.	2,845	5	Enero	28	24,572'55
Maricel	id.	250	7	Febrero	7	1,070'75
San Carlos	id.	2,492	13	id.	1	2,584'90
Arango	id.	3,115	15	id.	1	3,082'50
Ricard	id.	5,499	20	id.	1	4,204'05
Asiolo n. ^o	id.	250	9	id.	11	1,854'50
Montoriol	Blin. Goleta	128	25	id.	2	613'30

NOMBRE	Clase	Tonelaje	FECHA DE SUBIDA EN DIQUE		Permanencia en Dique o en careneros Días	IMPORTE del SERVICIO Pesetas
			Día	Mes		
Buenos Aires	Vapor	6,000	23	Febrero	3	8,360'50
M. C. de Ramos	id.	784	27	id.	1	923'30
Rio Mesa	id.	274	27	id.	2	655'10
Antonia	id.	200	15	id.	Desguase	2,500'00
Rita Sister	id.	2,845	1	Marzo	1	2,715'25
Maria del Pilar	Pailebot	250	3	id.	3	912'00
Maria Dolores	Vapor	322	5	id.	1	553'10
Francisco	id.	328	8	id.	1	544'50
Marqués del Turia	id.	1,754	25	Enero	46	23,107'74
Salvador	id.	250	21	Marzo	1	459'00
Manuel Calvo	id.	6,000	23	id.	2	6,500'00
León XIII	id.	5,350	26	id.	1	4,077'50
Cádiz	id.	5,617	22	id.	2	5,723'55
Pietro Campanella	id.	6,140	30	id.	1	4,315'50
Paulina	id.	2,098	27	id.	6	6,558'40
Cierto	id.	316	2	Abril	1	545'30
Alfonso Pérez	id.	5,743	29	Marzo	6	10,878'96
Teodoro Llorente	Restos	250	20	id.	Desguase	2,300'00
Santa Cristina	Vapor	324	10	Abril	1	539'50
Ciutat de Reus	id.	531	14	id.	1	645'15
Santa Rosa	id.	333	14	id.	1	567'40
Maria Mercedes	id.	467	11	id.	8	2,261'01
Rey Jaime II	id.	1,370	16	id.	4	2,997'00
Dilluns	id.	2,383	20	id.	1	2,626'30
Canosa	id.	317	20	id.	1	470'75
Rita Arolas	id.	3,252	23	id.	1	2,912'99
Legazpi	id.	4,349	27	id.	2	5,409'30
Santamaria	id.	2,293	30	id.	1	2,596'00
S. A. C.	id.	2,959	3	Mayo	1	2,929'00
Aragón	id.	1,896	4	id.	1	1,840'80
Florinda	id.	3,078	7	id.	2	3,541'60
Olga D.	Btin. Goleta	250	9	id.	1	350'00
Enriqueta R.	Vapor	1,394	9	id.	1	1,319'40
Y-6	id.	250	2	id.	9	754'00
Aragón	id.	1,896	11	id.	2	2,629'30
Maria	id.	339	12	id.	1	570'25
M. Arnús	id.	2,956	14	id.	1	2,765'20
Alhambra	id.	1,687	18	id.	1	1,682'80
Teide	id.	3,829	10	id.	11	13,047'61
Ramón	id.	323	25	id.	1	538'25
Pedro	id.	337	25	id.	1	519'30
Atlante	id.	1,446	29	id.	5	5,437'84
Rey Jaime I	id.	2,320	30	id.	1	2,600'50
Infanta Beatriz	id.	6,279	31	id.	2	6,677'30
Alicante	id.	3,878	6	Junio	1	3,624'00
Conde de Zubiria	id.	3,281	8	id.	1	3,150'50

NOMBRE	Clase	Tonelaje	Fecha de salida al Dique		Permanencia en Dique o en careceras	IMPORTE DEL SERVICIO Pesetas
			Dia	Mes		
Berga	Vapor	802	12	Junio	1	837'50
Y-1	id.	250	12	id.	1	223'50
Juan	id.	295	14	id.	1	305'25
Santa Anna	id.	323	16	id.	1	338'25
Sagunto	id.	956	14	id.	6	2.885'22
Monte Yoro	id.	851	22	id.	1	892'75
Virgen de Africa	id.	502	23	id.	1	642'10
Maria Mercedes	id.	467	26	id.	1	6.805
J. I. Sister	id.	1.562	27	id.	1	2.178'60
Santa Adela	id.	307	27	id.	2	503'75
Villarreal	id.	1.593	28	id.	1	1.535'55
Draga "Neptuno"	id.	250	30	id.	3	1.493'50
El León	id.	320	5	Julio	1	620'75
Natiocia	Btu Coleta	250	7	id.	1	475'00
Isla de Panay	Vapor	4.190	10	id.	3	6.788'50
La Guardia	id.	567	13	id.	1	751'40
Breixas 3	id.	250	13	id.	1	432'50
Nalón	id.	1.537	14	id.	2	5.125'12
Lais	id.	250	16	id.	5	992'00
Francisco	id.	328	17	id.	1	544'50
Maria Dolores	id.	322	19	id.	1	537'10
La Guardia	id.	567	20	id.	1	746'40
Capitán Segarra	id.	2.252	24	id.	1	2.448'40
S. A. C. 3.ª	id.	431	23	id.	5	1.673'40
Tiñis	id.	2.862	30	id.	1	3.141'00
Río Mesa	id.	274	1	Agosto	1	494'70
Teresa Panties	id.	2.574	2	id.	2	3.874'80
Balmes	id.	3.795	31	Julio	6	8.392'40
Mariano Cano	id.	2.376	1	Agosto	6	7.025'76
Moneviledo	id.	5.680	6	id.	1	4.191'00
Ana Maria	id. (Yate)	209	8	id.	1	470'75
Canosa	id.	317	9	id.	1	530'75
Capitán Segarra	id.	2.252	9	id.	1	2.575'50
Ciutat de Tarragona	id.	804	11	id.	2	1.258'00
Malorca	id.	2.223	13	id.	1	2.449'80
San Carlos	id.	2.488	16	id.	2	3.828'60
Ciutat de Reus	id.	531	21	id.	2	965'50
Deiñá	id.	1.253	22	id.	1	1.315'20
Carolus	id.	771	23	id.	2	1.241'40
Canalejas	id.	1.171	25	id.	1	5.129'25
Artza Mendí	id.	4.597	27	id.	1	3.926'00
Poeta Arocas	id.	1.252	28	id.	1	2.912'00
Cierto	id.	315	29	id.	1	545'30
Vicente La Roda	id.	1.508	29	id.	3	2.748'10
Vilafranca	id.	835	1	Septiembre	1	922'50
Santa Cristina	id.	324	4	id.	1	525'00

NOMBRE	Clase	Tonelaje	FECHA DE SURTIDA EN DIQUE		Permanencia en Dique o en careneros Días	IMPORTE DEL SERVICIO Pesetas
			Día	Mes		
Conde de Churraca	Vapor	6,600	5	Septiembre	1	4,749'50
Motril	Pailebot	250	6	id.	1	432'00
Mahón	Vapor	846	7	id.	2	1,303'10
Buenos Aires	id.	6,000	10	id.	1	4,333'00
S A C 6.º	id.	2,472	12	id.	1	2,636'90
Vilafranca	id.	833	3	id.	9	3,583'48
Y-6	id.	250	13	id.	1	221'50
Santa Eulalia	id.	250	15	id.	1	522'00
Tordera	id.	1,850	17	id.	2	3,382'00
Montoriol	id.	250	22	id.	1	447'00
Mirta	id.	250	25	id.	1	507'50
Infanta Beatriz	id.	6,279	26	id.	2	6,538'33
Torpedero n.º 4	De guerra	250	27	id.	4	456'75
Torpedero n.º 17	id.	250	4	id.	25	1,821'00
Santiago López	Vapor	2,319	27	id.	7	9,202'30
Quan	id.	293	6	Octubre	1	488'73
Ibero	id.	1,191	5	id.	2	1,667'40
Giacomo L.	Pailebot	207	8	id.	1	527'10
Montserrat	Remolcador	250	5	id.	6	1,142'00
A-3	Submarino	261	10	Agosto	51	4,565'12
A-1 Monturiol	id.	261	10	id.	31	4,649'12
Ciudadela	Vapor	271	4	Octubre	7	1,316'45
León XIII	id.	5,500	13	id.	2	6,173'00
Ciudad de Palma	id.	250	15	id.	2	627'50
Santa Rosa	id.	333	17	id.	1	550'75
Catalogna	Btin. Goleta	250	18	id.	1	400'00
Betis	Vapor	1,011	19	id.	1	974'95
Jacinto Verdaguer	id.	1,641	20	id.	1	1,514'85
Monte Toro	id.	851	22	id.	1	892'75
Auciola n.º 5	id.	250	23	id.	1	447'00
Massó n.º 5	Remolcador	91	10	id.	14	2,048'28
J. J. Sister	Vapor	1,562	26	id.	2	3,098'50
Mar Tirreno	id.	3,367	29	id.	1	2,964'65
Durango	id.	3,067	30	id.	1	2,815'15
Elcano	id.	3,199	31	id.	3	7,431'60
Salvador	id.	250	17	id.	13	2,034'50
S A C 2.º	id.	2,950	5	Noviembre	1	2,929'00
Teide	id.	3,820	6	id.	1	3,172'55
Reina Victoria	id.	1,247	14	Septiembre	48	21,239'60
Escolano	id.	3,081	9	Noviembre	2	4,102'65
Ramón	id.	323	12	id.	2	733'70
María	id.	339	14	id.	1	543'75
Dilluns	id.	2,383	14	id.	1	2,507'35
Torpedero n.º 6	De guerra	250	26	Octubre	16	1,866'25
Lagazpi	Vapor	3,223	16	Noviembre	1	4,058'75
Bermeo	id.	1,788	19	id.	1	1,654'30

NOMBRE	Clase	Tonelaje	Fecha de salida del Dique		Peculiaridad de Dique o en carromato	IMPORTAR DEL SERVICIO
			Día	Mes		
Manuel Calvo	Vapor	6,000	21	Noviembre	3	8,364'50
V-1	id.	270	9	id.	10	807'50
Mar Caribe	id.	5,152	25	id.	2	5,628'99
Neutral	id.	1,293	27	id.	7	1,343'20
Pedro	id.	332	28	id.	1	549'50
Dimitris	id.	2,520	30	id.	1	2,569'00
Antonia López	Gasolinera	35	17	id.	6	300'00
Mousserrat	Vapor	250	28	id.	6	1,105'00
Maria Mercedes	id.	467	3	Diciembre	1	728'05
Rey Jaime II	id.	1,370	4	id.	1	1,997'50
Norte	id.	2,825	5	id.	1	2,706'25
Rey Jaime I	id.	2,320	6	id.	2	3,711'00
Santa Adela	id.	307	10	id.	1	533'60
Peris Valera	id.	1,899	10	id.	1	1,748'65
Mallorca	id.	2,221	11	id.	1	2,449'85
Mar Blanco	id.	5,157	12	id.	1	4,011'00
Navarra	id.	1,522	14	id.	1	1,569'30
Andalucía	id.	1,818	15	id.	1	1,882'70
Buenos Aires	id.	6,000	17	id.	4	10,300'00
Mar Báltico	id.	3,100	21	id.	1	2,905'00
Ibero	id.	1,190	22	id.	2	1,758'00
Rio Mesa	id.	274	24	id.	1	482'00
Merluzzo	id.	505	24	id.	2	774'50
Florida	id.	2,090	27	id.	2	3,445'50
Virgen de Africa	id.	504	27	id.	2	984'00
Santa Anna	id.	323	28	id.	1	543'75
Maria Dolores	id.	322	31	id.	1	527'00
TOTALES		337,300				545,624'94

TOTAL DE EMBARCACIONES, 202

Año 1929

SERVICIO DE CARENADO

EMBARCACIONES QUE HAN UTILIZADO EL DIQUE FLOTANTE
Y DEPONENTE, DURANTE EL AÑO 1929

(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 Días	IMPORTE DEL SERVICIO Pesetas
			Día	Mes		
Atle Jarl	Vapor	1,173	31	Dibre. 1928	4	2,655'60
Alkiecoa	id.	6,089	8	Enero 1929	1	4,479'50
Francisco	id.	328	9	id.	1	530'00
Albal	id.	1,093	9	id.	1	1,052'85
Isla de Panay	id.	4,200	10	id.	1	3,547'50
Octavia	Velero	260	11	id.	1	388'00
Aragón	Vapor	1,896	11	id.	1	1,246'10
Cervera	id.	857	29	Dibre. 1928	13	4,938'08
Alfa	id.	844	12	Enero 1929	1	962'50
Río Navia	id.	2,917	14	id.	1	2,762'15
Roberto R.	id.	1,238	22	id.	1	1,248'70
Rita Sister	id.	2,845	23	id.	2	4,116'50
Juan Maragall	id.	1,470	25	id.	1	1,384'00
Santander	id.	1,558	26	id.	1	1,562'70
Río Miño	id.	2,896	28	id.	1	2,752'70
Cronshagen	id.	1,787	29	id.	3	3,253'40
Terras y Bages	id.	1,344	1	Febrero	1	1,414'10
Y 6	id.	250	1	id.	1	223'50
Montevideo	id.	5,700	8	id.	4	9,920'00
Poera Arolas	id.	3,252	11	id.	1	2,912'90
Pedro	id.	332	12	id.	1	535'00
Reina Victoria	id.	1,247	13	id.	1	1,194'45
Ciutat de Reus	id.	531	13	id.	1	659'65
Canosa	id.	316	14	id.	1	529'50
Isleño	id.	606	7	id.	10	3,119'34
León XIII	id.	5,500	16	id.	3	7,932'50
Arviluze	id.	2,085	19	id.	1	2,585'50
Maricel	id.	250	19	id.	1	447'00
Amatxu Beñoakoa	id.	552	20	id.	1	700'90
M.º Dabné de R.	id.	2,551	20	id.	1	2,725'00
Neptuno	Draga	250	21	id.	1	612'00
Enriqueta R.	Vapor	1,394	22	id.	1	1,389'10
Santa Eulalia	id.	250	23	id.	1	459'50
Infanta Beatriz	id.	6,279	25	id.	2	6,539'90
Almería	Draga	564	29	Enero	24	3,592'45
Mahón	Vapor	846	27	Febrero	1	889'00
Cierto	id.	316	1	Marzo	1	545'30

NOMBRE	Clase	Tonelaje	Fecha de salida en Puerto		Permanencia en Dique o en careneros	IMPORTE del SERVICIO — Pesetas
			Día	Mes		
Cernia	Vapor	308	4	Marzo	1	594'50
Manuel Calvo	id.	6,000	6	id.	5	12,042'50
Grango	id.	308	11	id.	1	505'00
Barceló	id.	1,255	11	id.	1	2,284'25
Neptuno	Draga	250	4	id.	9	2,348'70
Jorge Juan	Vapor	1,351	4	id.	9	5,156'38
Freixas 2	id.	783	16	id.	1	876'75
Juan	id.	295	16	id.	1	505'50
Nepruno	Draga	250	16	id.	1	612'00
Santa Cristina	Vapor	324	18	id.	1	555'70
M. C. de Ramos	id.	784	20	id.	1	881'70
Pescapuda	id.	308	21	id.	1	505'00
Marqués del Turia	id.	1,754	23	id.	1	1,665'40
Morisca	id.	250	12	id.	12	2,005'00
Montserrat	id.	250	21	id.	8	1,360'00
Rónón	id.	324	30	id.	1	525'00
Landfor	id.	774	30	id.	2	1,227'00
Luis	id.	250	2	Abril	1	432'50
Buenos Aires	id.	6,000	5	id.	5	12,597'50
S. A. C. 5	id.	2,370	5	id.	5	6,085'93
Giovanino	Velero	324	10	id.	1	634'20
Dentici	Vapor	308	10	id.	1	505'00
Úlcamo	id.	5,109	13	id.	3	2,389'00
Catal de Tarragona	id.	825	17	id.	1	873'25
Santa Adela	id.	307	18	id.	2	717'80
Capitán Segarra	id.	2,252	19	id.	1	2,542'00
Teide	id.	3,829	20	id.	1	3,364'00
Santa Rosa	id.	313	22	id.	1	550'75
S. A. C. 5	id.	2,320	24	id.	1	2,695'00
Artza Mendi	id.	4,507	27	id.	2	5,438'00
Río Segre	id.	2,265	1	Mayo	2	3,692'10
Alberto Adriana	Velero	250	2	id.	1	487'50
Eduardo Weibel	Pallebot	250	3	id.	1	607'50
Fondera	Vapor	1,850	4	id.	1	2,282'00
Orata	id.	308	4	id.	1	519'50
S. A. C. 3	id.	431	7	id.	1	603'05
Marinero Cante	De guerra	250	7	id.	2	304'75
Río Manzanares	Vapor	2,198	10	id.	1	2,492'50
Arceingua	id.	308	11	id.	1	505'00
Monarriol	id.	250	13	id.	1	465'00
Maria Mercedes	id.	467	17	id.	1	641'40
Freixas 3	id.	250	18	id.	1	387'00
Españoleto	id.	1,402	13	id.	10	5,813'51
Berga	id.	804	24	id.	1	883'20
Fernando	id.	4,016	24	id.	2	4,757'90
Salvador	id.	250	22	id.	4	864'50

NOMBRE	Clase	Tonelaje	FECHA DE SUBIDA EN DIQUE		Permanencia en Dique o en careneros Días	IMPORTE DEL SERVICIO Pesetas
			Día	Mes		
Canalejas	Vapor	1,171	27	Mayo	2	1,653'90
S A C 4	id.	2,383	29	id.	1	2,521'85
Rey Jaime II	id.	1,370	31	id.	1	1,299'00
Catalogna	Btin. Ooleta	250	31	id.	1	412'50
Ana María	Yate	250	1	Junio	1	447'00
Alhambra	Vapor	1,687	5	id.	1	1,680'80
J. J. Sister	id.	1,562	6	id.	1	2,152'40
Mallorca	id.	2,223	7	id.	1	2,861'00
Y-6	id.	250	7	id.	1	223'50
Y-1	id.	250	11	id.	1	223'50
Montevideo	id.	5,700	10	id.	3	8,132'50
Santa Cristina	id.	324	19	id.	1	539'50
Rey Jaime I	id.	2,320	13	id.	7	9,266'50
Santa Anna	id.	323	26	id.	1	538'25
Mirta	Pailobot	250	27	id.	1	350'00
Nereo	id.	250	28	id.	1	425'00
La Guardia	Vapor	567	1	Julio	2	1,017'50
Infanta Beatriz	id.	6,279	2	id.	1	4,401'05
María R.	id.	1,546	25	Junio	8	4,793'58
Isla de Panay	id.	4,190	8	Julio	1	3,520'50
S A C 2	id.	2,959	9	id.	1	2,914'50
Montserrat	id.	250	1	Junio	34	4,665'50
Juan	id.	295	11	Julio	1	503'25
I. de Gran Canaria	id.	6,334	16	id.	1	4,616'50
Mahón	id.	846	17	Junio	28	9,642'08
Monte Toro	id.	851	24	Julio	1	935'30
Idoniti	id.	547	24	id.	1	738'85
Manuela C. de R.	id.	784	27	id.	1	842'50
Cervera	id.	857	27	id.	1	970'10
Algibe "África"	id.	250	8	id.	19	1,497'30
Cierto	id.	316	29	id.	1	529'50
Florinda	id.	2,078	26	id.	4	5,015'94
Monte Toro	id.	851	30	id.	1	941'30
R. Alonso R.	id.	3,795	31	id.	1	3,217'25
Teresa Pamiés	id.	2,554	30	id.	3	4,719'20
Canosa	id.	317	2	Agosto	1	561'60
Freixas 1.º	id.	906	5	id.	1	979'30
Abando	id.	1,701	5	id.	1	1,740'40
Petro	id.	332	7	id.	1	549'50
Tordera	id.	1,850	8	id.	1	2,357'00
Teresa Pamiés	id.	2,554	9	id.	1	2,764'50
S A C 4	id.	2,383	21	Junio	52	41,618'04
Isla de Tenerife	id.	5,334	13	Agosto	1	3,849'80
Torpedero n.º 4	De guerra	250	13	id.	2	304'75
Grongo	Vapor	308	14	id.	1	505'00
V. Ruiz Genen	id.	3,827	19	id.	2	4,826'40

NOMBRE	Clase	Tonelaje	Fecha de salida en Días		Permis. hecho en Días o en señales	IMPORTE del transporte Pesetas
			Día	Mes		
			Días			
Virgen de Africa	Vapor	504	10	Agosto	3	1,200'70
Rio Gabriel	id.	2,375	26	id.	1	2,037'50
Francisco	id.	328	27	id.	1	544'50
Y-t	id.	250	7	Septiembre	1	220'50
Santa Adela	id.	307	5	id.	1	533'60
Infanta Cristina	id.	5,217	6	id.	1	4,233'00
S. A. C. 3.º	id.	431	5	id.	3	1,114'80
Ramón	id.	321	0	id.	1	339'50
Santiago López	id.	2,319	13	id.	1	2,478'55
Roy Jaime I	id.	2,301	16	id.	1	2,482'50
Mallorca	id.	2,223	17	id.	1	2,440'85
Heris	id.	1,017	29	id.	1	960'45
S. A. U. G.º	id.	2,498	25	id.	1	2,573'60
Titus	id.	2,862	26	id.	1	2,880'50
Manuel Calvo	id.	5,000	27	id.	1	4,335'00
Abando	id.	1,907	28	id.	1	1,900'35
Teide	id.	3,829	23	id.	1	3,172'35
J. J. Suster	id.	1,567	1	Octubre	1	2,132'40
Roy Jaime II	id.	1,370	4	id.	1	1,099'00
Rio Besós	id.	1,788	5	id.	2	2,458'00
Manuel Espalin	id.	990	5	id.	1	1,040'50
El León	id.	328	30	Septiembre	5	1,265'54
Legazpi	id.	5,225	1	Octubre	6	4,069'00
M. Arnús	id.	2,056	18	Septiembre	18	17,552'73
Peris Valera	id.	1,899	9	Octubre	1	1,843'60
Ciudadela	id.	271	10	id.	1	286'80
Ciudad de Tarragona	id.	802	10	id.	1	837'50
Generalife	id.	3,347	11	id.	2	4,427'90
Rio Besós	id.	1,788	14	id.	1	1,720'20
Montserrat	id.	250	15	id.	1	459'50
Ciudad de Palma	id.	250	16	id.	1	459'50
Vilafranca	id.	335	8	id.	9	3,651'05
Nanolina R.	id.	2,507	9	id.	7	2,679'35
Olga D.	id.	310	18	id.	1	308'00
Guillermo Schulz	id.	2,718	19	id.	1	2,840'50
María Mercedes	id.	467	19	id.	2	911'50
Infanta Beatriz	id.	5,279	24	id.	1	4,355'05
Ciudad de Reus	id.	512	23	id.	3	1,220'56
A. de Sastre y Seguí	id.	2,742	28	id.	1	2,820'50
Vinca	id.	2,784	28	id.	1	2,777'30
Rio Tajo	id.	3,367	30	id.	1	2,964'65
Moriscas	Motor	250	31	id.	1	147'00
Infante D. Jaime	id.	3,959	4	Noviembre	1	3,384'45
Rita Suster	Vapor	2,845	5	id.	2	4,078'50
Buenos Aires	id.	6,000	8	id.	1	4,349'50
Stella Polare	Blm. Golea	358	9	id.	1	511'40

NOMBRE	Clase	Tonelaje	FECHA DE SALIDA AL PUERTO		Presencia en Dique o en reparaciones	IMPORTE DEL INTERÉS — Pesetas
			Día	Mes		
Mabón	Vapor	846	13	Noviembre	1	889'00
Castellón	id.	1,080	14	id.	1	1,132'50
Landroct	id.	774	15	id.	1	912'70
Preixas 2.º	id.	785	23	id.	1	827'25
Salvador Giner.	id.	1,001	26	id.	2	1,415'90
Preixas 3.º	id.	250	28	id.	2	595'00
Preixas 3.º	id.	250	4	Diciembre	1	445'00
Norte	id.	2,825	4	id.	1	2,862'00
Atlante.	id.	1,446	6	id.	1	2,265'90
Plus Ultra.	id.	4,511	16	id.	1	3,464'45
León XIII	id.	5,330	18	id.	5	11,449'50
Crescilio	id.	250	30	Octubre	46	3,228'75
S A C S.º	id.	2,520	30	Diciembre	1	2,709'50
Manuel Calvo	id.	6,000	9	id.	21	30,218'13
Totales.		324,666				522,666'70

TOTAL DE EMBARCACIONES, 189

2.º semestre del año 1926

RESUMEN, POR MESES, DEL NUMERO DE EMBARCACIONES QUE HAN UTILIZADO EL DIQUE FLOTANTE Y DEPOSITANTE

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

MESES	Número de embarcaciones	Peso total — Toneladas	Cantidad obtenida — Pesetas
Julio	16	16,192	22,631'90
Agosto	13	20,153	* 37,860'45
Septiembre	20	35,721	46,741'00
Octubre	26	48,246	78,277'77
Noviembre	14	17,008	* 22,831'20
Diciembre	22	22,110	35,392'93
TOTALES	111	159,030	243,237'35

* Ha habido poco movimiento pero hemos tenido varios buques en cascos.

ESTADO DE INGRESOS Y GASTOS

Año	Ingresos — Pesetas	Gastos — Pesetas	Beneficios — Pesetas
1926 2.º semestre	243,237'35	134,550'06	108,687'29

Año 1927

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

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

MESES	Número de embarcaciones	Peso total — Toneladas	Cantidades obtenidas — Pesetas
Enero	12	21,327	24,677'45
Febrero	11	13,224	22,486'39
Marzo	15	28,394	33,732'02
Abril	16	20,054	* 78,460'03
Mayo	19	26,927	33,179'71
Junio	16	28,886	* 57,989'97
Julio	14	14,415	21,134'99
Agosto	10	14,286	20,396'35
Septiembre	12	16,487	25,401'09
Octubre	22	28,500	* 55,543'79
Noviembre	19	29,405	* 56,429'04
Diciembre	16	29,378	50,012'46
TOTALES	182	271,283	479,443'29

* Durante estos meses hemos tenido varios buques en careneros para su reparación.

ESTADO DE INGRESOS Y GASTOS

Año	Ingresos — Pesetas	Gastos — Pesetas	Beneficios — Pesetas
1927	479,443'29	256,098'55	223,344'74

Año 1928

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

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

MESES	Número de embarcaciones	Peso total — Toneladas	Cantidad de obras — Pesetas
Enero	22	21,833	58,505'00
Febrero	19	28,527	59,045'80
Marzo	10	28,856	48,008'14
Abril	14	24,020	41,328'25
Mayo	16	30,234	47,242'25
Junio	14	15,321	19,469'52
Julio	13	14,135	24,336'07
Agosto	19	36,374	49,877'26
Septiembre	14	27,294	36,449'83
Octubre	27	29,017	35,724'97
Noviembre	17	37,221	44,395'00
Diciembre	21	34,463	44,422'85
TOTALES	202	337,300	543,324'94

Durante este año hemos tenido en varias ocasiones los carenceros del lado de Levante ocupados con embarcaciones de estas obras del Puerto.

ESTADO DE INGRESOS Y GASTOS

Año	Ingresos — Pesetas	Gastos — Pesetas	Beneficios — Pesetas
1928	543,324'94	237,007'41	306,317'53



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

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

MESES	Número de embarcaciones	Peso total — Toneladas	Cantidades obtenidas — Pesetas
Enero	16	31,451	37,350'28
Febrero	20	34,099	48,380'79
Marzo	18	16,484	34,394'38
Abril	13	29,264	43,826'83
Mayo	20	20,651	31,210'29
Junio	12	15,389	26,539'95
Julio	16	28,949	* 46,604'15
Agosto	17	30,170	* 73,325'74
Septiembre	14	31,472	29,879'75
Octubre	25	45,739	* 76,842'61
Noviembre	10	17,896	18,098'20
Diciembre	8	23,102	56,243'23
TOTALES	189	324,666	522,696'20

* Varios buques en careneros.

ESTADO DE INGRESOS Y GASTOS

Año	Ingresos — Pesetas	Gastos — Pesetas	Beneficios — Pesetas
1929	522,696'20	231,245'64	291,450'56

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

2.º SEMESTRE DEL AÑO 1926

MESES	Número de servicios	Ingresos Pesetas	Gastos Pesetas	Beneficios Pesetas
Julio	1	350'00	274'52	75'48
Agosto	—	—	—	—
Septiembre	1	125'00	82'36	42'64
Octubre	1	350'00	242'57	107'43
Noviembre	2	820'00	489'83	330'17
Diciembre	2	700'00	409'72	290'28
TOTALES	7	2,315'00	1,490'00	825'00

AÑO 1927

MESES	Número de servicios	Ingresos Pesetas	Gastos Pesetas	Beneficios Pesetas
Enero	2	800'00	487'59	312'41
Febrero	2	750'00	418'63	331'35
Marzo	—	—	—	—
Abril	—	—	—	—
Mayo	—	—	—	—
Junio	1	500'00	428'63	71'35
Julio	—	—	—	—
Agosto	—	—	—	—
Septiembre	1	350'00	276'37	73'63
Octubre	—	—	—	—
Noviembre	1	250'00	161'61	88'39
Diciembre	1	350'00	143'58	206'42
TOTALES	8	3,000'00	1,916'45	1,083'55

AÑO 1928

MESES	Número de servicios	Ingresos — Pesetas	Gastos — Pesetas	Beneficios — Pesetas
Enero	2	600'00	392'02	207'98
Febrero	1	550'00	311'75	238'25
Marzo	1	550'00	352'25	197'75
Abril	1	500'00	273'88	226'12
Mayo	—	—	—	—
Junio	1	450'00	299'75	150'25
Julio	—	—	—	—
Agosto	—	—	—	—
Septiembre	—	—	—	—
Octubre	—	—	—	—
Noviembre	1	550'00	395'25	154'75
Diciembre	—	—	—	—
TOTALES	7	3,200'00	2,024'90	1,175'10

AÑO 1929

MESES	Número de servicios	Ingresos — Pesetas	Gastos — Pesetas	Beneficios — Pesetas
Enero	—	—	—	—
Febrero	—	—	—	—
Marzo	—	—	—	—
Abril	—	—	—	—
Mayo	—	—	—	—
Junio	—	—	—	—
Julio	—	—	—	—
Agosto	—	—	—	—
Septiembre	1	450'00	393'50	56'50
Octubre	1	450'00	304'78	145'22
Noviembre	—	—	—	—
Diciembre	—	—	—	—
TOTALES	2	900'00	698'28	201'72

SERVICIO DE CARENADO

DARSENA DEL DIQUE FLOTANTE Y DEPOSITO

RELACION 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	43.571	36.744'73	702.414'76	— 65.670'03
1904	57	55.375	105.098'21	112.223'00	— 7.124'79
1905	58	57.404	58.640'17	63.687'54	— 5.047'37
1906	75	69.458	82.643'21	92.982'54	— 10.339'33
1907	81	109.299	109.175'43	75.629'72	33.545'71
1908	82	100.205	135.798'10	84.597'19	51.200'91
1909	105	138.516	156.619'45	87.456'60	69.162'85
1910	142	145.129	138.866'28	87.055'24	51.811'04
1911	158	188.254	160.232'68	72.312'98	88.019'70
1912	151	204.835	172.408'51	81.280'52	91.127'99
1913	167	216.167	183.743'50	85.250'48	98.493'02
1914	176	226.187	216.088'99	77.096'87	138.992'12
1915	193	248.975	254.711'14	83.197'61	171.513'53
1916	205	274.541	370.953'58	115.617'81	255.335'77
1917	260	410.131	648.452'17	135.629'29	512.822'88
1918	284	482.375	829.341'88	157.543'77	671.798'11
1919	225	361.634	800.657'18	212.166'02	588.491'16
1.º trimestre 1920	55	80.631	137.743'76	61.672'11	76.071'65
1920-21	218	319.402	766.925'20	280.975'93	485.949'27
1921-22	213	327.104	522.961'40	237.991'36	284.970'04
1922-23	213	329.807	498.585'77	250.600'19	247.985'58
1923-24	190	322.597	467.445'51	244.626'75	222.818'76
2.º trimestre 1924	47	87.806	111.991'10	64.877'13	47.113'97
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
2.º semestre 1926	111	159.030	243.237'35	134.556'36	108.680'99
1927	182	271.283	479.447'20	256.608'55	222.838'65
1928	202	337.502	513.344'94	237.607'47	275.737'47
1929	189	323.666	522.696'20	231.245'62	291.450'58

NOTAS.—En esta relación no se han incluido los buques y aparatos flotantes de propiedad de la J. R. 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 ya grandes trabajos hechos para las obras de la prolongación del dique del Dique que se comenzaron como los anteriores y se empleó el dique para permitir a éste.
Desde el año 1917 hasta la fecha, además de estos ingresos, hay las correspondientes a las operaciones en los días festivos con carácter extraordinario, que ascenden en 1921 a 105.657 pesetas, y en concepto de beneficios a 46.267 pesetas.

Las cifras contenidas en esta relación, son sobradamente claras 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 el 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, 1918 y 1919; a partir de éste y con motivo de la tremenda crisis que pesaba sobre el tráfico marítimo, los ingresos se han aminorado hasta el año 1925, esperando que pudieran reforzarse en lo sucesivo, como así ha resultado desde entonces hasta el año pasado.

Puerta de entrada a la dársena de carenado

Con objeto de evitar que la acción de las corrientes y marejadas, aunque no intensas, que en muy contadas ocasiones penetran en el interior del puerto, dificulten y hasta impidan la explotación del servicio de carenado con el Dique flotante y deponente, desde hace algunos años se cerró la boca o entrada a la dársena especial, por el lado de Levante, con un barco puerta, dejando siempre abierta la otra del lado de Poniente.

Como en la anterior Memoria ya se dieron amplios detalles acerca de las condiciones de la nueva puerta y de los trabajos realizados para su construcción en los propios careneros del Dique, así como de la limpieza y arreglo de la zona municipal donde se apoya, nos bastará en la presente indicar que, durante el período de los tres años y medio, ha cumplido perfectamente con el fin a que fue destinada, funcionando bien sus elementos en cuantas ocasiones ha sido necesario para el paso de los grandes buques al lado de Levante, y que, además, se han llevado a cabo, en dicha puerta, los trabajos necesarios para su buena conservación, según ya se consigna en el lugar correspondiente, al tratar de los elementos flotantes de propiedad de la Junta que han utilizado las instalaciones de carenado para su limpieza y reparación.

Varadero público

Según ya expusimos en la Memoria anterior, 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 pesca, de las de transporte de mercancías y materiales, y en general, de pequeñas embarcaciones de motor y de vela, hasta unas 300 toneladas de peso o desplazamiento, que ha prestado y todavía presta muy buenos servicios al tráfico marítimo, habiendo sufrido, desde el principio de su funcionamiento, varias transformaciones en su composición y en los elementos que la integran para adaptarla mejor a las necesidades que debe satisfacer; añadámosle además, que a este fin, dicha instalación había de ser objeto, dentro de poco, de una ampliación en sus vías y carrús para que pudieran obtenerse mayores rendimientos con casi el mismo gasto en la explotación.

Pues bien, durante el período de tres años y medio que se comprende en la presente Memoria y aún a pesar de la grave y penosa crisis que todavía pesa sobre el tráfico marítimo con embarcaciones de pequeño tonelaje, y de los trabajos realizados para la transformación y mejora de los elementos componentes, vías y carrús, de dicha instalación, que han obligado a suspender las operaciones de carenado en varias ocasiones, el movimiento desarrollado en este servicio ha sido de bastante importancia, como puede verse en los estados que más adelante se acompañan; por esto resulta un servicio que ha de merecer gran atención, por nuestra parte, para que pueda prestar siempre la debida utilidad.

Durante el 2.º semestre de 1925, tuvimos una actividad regular, pero a primeros de diciembre, se suspendió por unos días la explotación del carro grande para llevar a cabo un reposo en la maquinaria y ligeras reparaciones, cuyos trabajos se terminaron en 26 del mismo mes y se puso al servicio público al día siguiente. En los primeros meses del año 1927, sin dejar de funcionar los dos carros, se hicieron los trabajos preparatorios para realizar, cuanto antes, la reforma y ampliación del grande y la construcción de otra vía y carro algo mayor que el pequeño en el lado de Poniente, para muchas embarcaciones que no podían subir con este último y eran de escaso tonelaje para el otro, haciendo, además, una nueva distribución de la zona de este varadero con la adición de ciertos detalles necesarios para el mejor servicio.

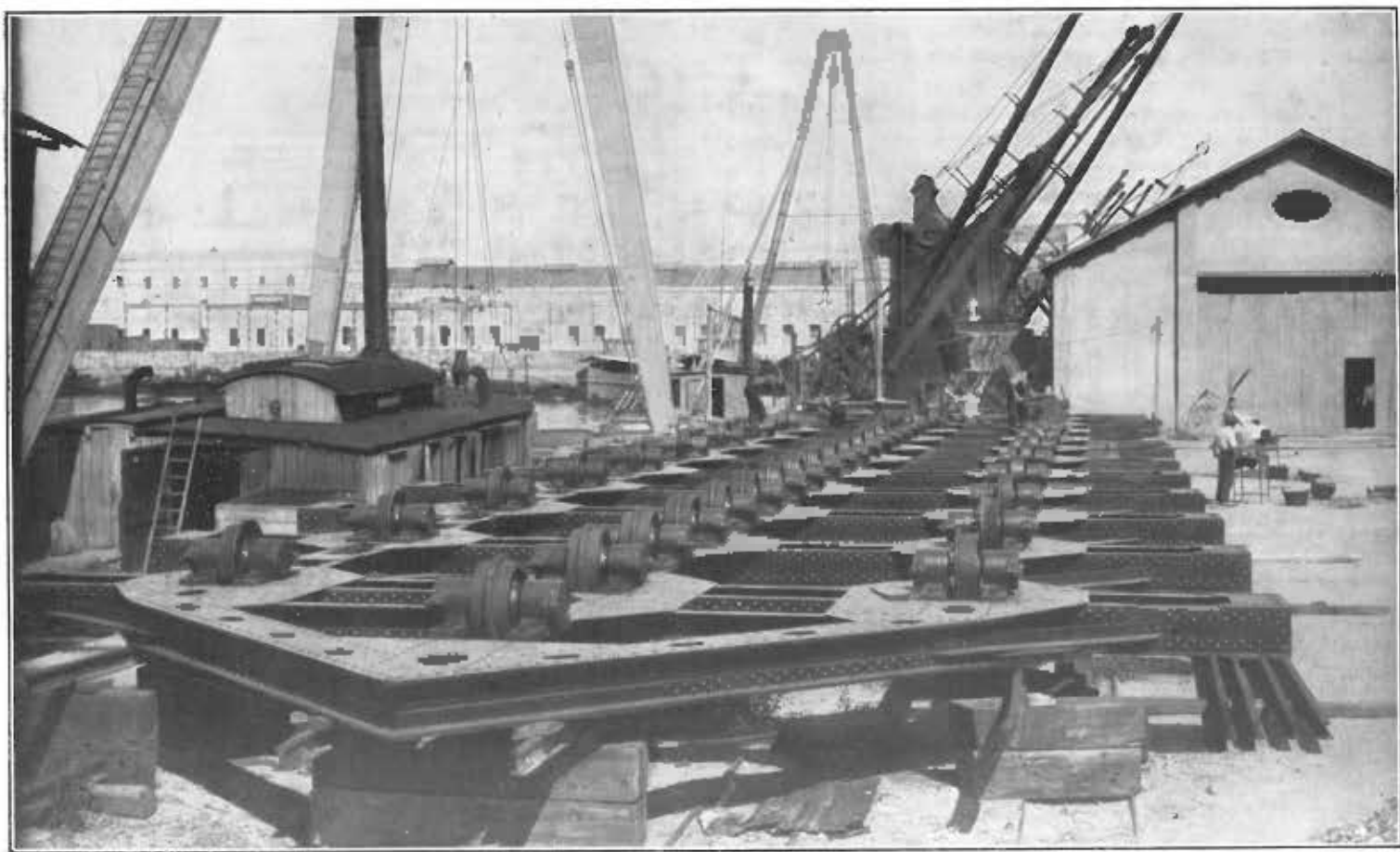
A tal efecto, durante los dos trimestres 2.º y 3.º del propio año 1927, se construyó la tercera vía y su carro; más adelante, en octubre y noviembre, se llevó a cabo la reparación completa del antiguo carro pequeño, funcionando, mientras tanto en la vía de éste, el otro nuevo construido; en diciembre, terminada la reforma de dicho carro pequeño, pasó a su sitio, y a su vez, se trasladó el nuevo carro a la tercera vía, inaugurándose el servicio en éste el día 23 de diciembre con la subida del balandro inglés "Waterley".

En febrero de 1928, se procedió al cambio de motor, por otro más adecuado, para la tracción de los dos carros pequeños, efectuándose, luego en marzo, la limpieza completa de las zonas de las vías de los dos carros pequeños, y asimismo, la de la faja existente entre el antiguo y el muro del muelle; después, en abril siguiente, se hizo la sustitución del cable. Desde un principio y después de su reforma, han funcionado estos dos carros en sus vías de un modo continuo y bastante activo, sin la menor novedad, salvo un pequeño accidente, por fortuna sin importancia, ocurrido en el nuevo el día 24 de marzo de 1928 al subir una barca de jesta, por haberse roto una pieza de madera.

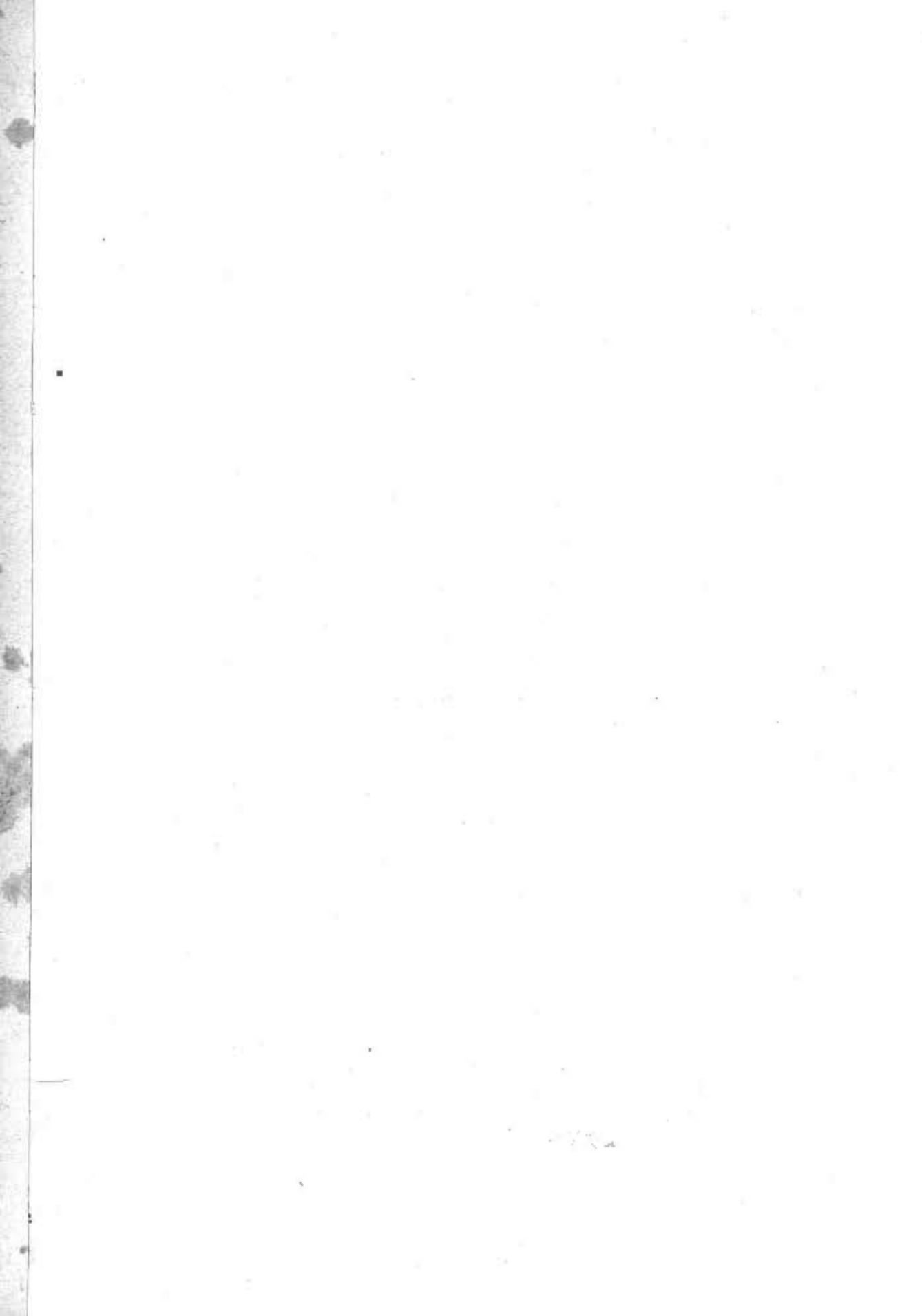
Respecto de la vía y el carro grande que tenían que ser objeto, lo propio que su mecanismo tractor, de una transformación completa, debemos consignar que, sin dejar de funcionar, con algunas dificultades por su estado algo deficiente, en casi todo el plazo a que nos referimos en esta Memoria, en febrero de 1928 se dió principio a la ejecución de los modelos para la fabricación de las ruedas, coginetes y otras piezas que debían encargarse después a las casas fundidoras; en diciembre del propio año se empezó, en nuestros talleres, la construcción de los elementos metálicos armados para el nuevo carro, del cual se hizo la cuna y comenzó el montaje sobre el muelle de Cataluña en marzo de 1929, quedando casi listo completamente al acabar el año, incluso las cuñas de pantoque y demás elementos necesarios para el servicio, con una longitud de 42'00 metros y anchura de 5'30, siendo de 7'00 metros la distancia entre los extremos de los brazos.

A su vez en marzo de 1929, previos los estudios indispensables, se encargó la construcción de los tambores y ruedas de engranaje para el nuevo tractor del carro grande, cuyos elementos quedaron ultimados en octubre.

A primeros de noviembre del mismo año pasádo, ya casi terminado el nuevo carro grande, pues solo faltaba pequeños detalles y la colocación de las cuñas de pantoque, según es de ver en la fotografía que se acompaña; preparados los ca-



CARGO GRANDE MECÁNICO PARA EL SERVICIO DEL CAJONERO PÚBLICO CONSISTIENDO EN LOS TALERES DE ESTAS OBRAS





EMBARCACIONES DE DISTINTA CLASE Y FONOLAJE SOBRE LAS TRES
VIAS Y CARROS DEL VARADERO PÚBLICO

riles y traviesas especiales para los tramos de la vía y constituidos, también, los elementos componentes del nuevo mecanismo tractor, se suspendió por completo el servicio a fin de levantar la antigua vía, deshacer parte del carro, levantar la cadena y elementos del mecanismo tractor, etc., todo ello para llevar a cabo la reforma y ampliación proyectada, que requiere mucho cuidado y la ejecución de trabajos de suma importancia, como lo son también los elementos componentes: carro, vía y tractor; abrigando la creencia de que, con la modificación llevada a cabo, ha de resultar en su día un instalación perfecta.

Antes de terminar la reseña de este servicio de carenado, conviene exponer que, aparte de las reparaciones y modificaciones realizadas en algunos de los elementos que ya hemos indicado, y aprovechando las épocas y aún los días de calma en la explotación, se han practicado, de un modo periódico, los necesarios trabajos para conservar debidamente los que componen la instalación, tales como: carrros, vías, motores, cadenas, cables, puntales, caballetes, etc., y para reparar acto seguido cualquier desperfecto que se ha producido durante la explotación.

Con las fotografías que se incluyen, se dá clara idea de la importancia que reviste esta instalación de carenado, así como de la variedad de embarcaciones que pueden subir en ella utilizando las tres vías con sus carros que la componen.

Varadero especial para tumbar en quilla

Se indicaba en la Memoria anterior que este varadero especial, que tuvo que habilitarse en la 2.ª alineación del muelle de Levante, durante la pasada guerra, para aliviar el trabajo que existía en el otro varadero público, ya no tenía objeto por haber desaparecido la necesidad que motivó su planteamiento, así se consideró tiempo atrás, y por ello se levantaron los elementos principales que lo componen y que era un torno y dos mástiles para la tracción y anarre de las embarcaciones respectivamente.

Varadero para botes

Esta pequeña instalación que existe desde hace ya muchos años en un saliente de la parte Norte de la zona del frente del muelle de Poniente, para la limpieza y reparación de los pequeños botes, ha funcionado también, durante el período que analizamos, con relativa actividad, a pesar de los múltiples aparatos flotantes de propiedad particular que a ello se dedican con el permiso de la Autoridad de Marina, unos, y otros sin él seguramente. Nuestro Varadero, por la facilidad de subir las embarcaciones y la modicidad de sus tarifas, sigue prestando buenos servicios a la gente de mar que utiliza aquellas para el transporte de personas o para los servicios auxiliares de los buques.

2.º semestre del año 1926

SERVICIO DE CARENADO

VARADERO PÚBLICO

CARRO GRANDE

Embarcaciones que lo han utilizado durante el 2.º semestre del año 1926

NOMBRE	Clase	Tonelaje	FECHA DE SOBIDA		Estrada en Varadero Días	IMPORTE DEL SERVICIO Pesetas
			Día	Mes		
Argonia 5'	Pailebot	81	10	Julio	4	480'07
Astrónomo Fontana	id.	63	27	id.	1	150'22
Josén Analia	Lanch	75	29	id.	1	240'52
Montjuich	Remolcador	96	30	id.	13	1.426'20
Ricita	Coleta	92	16	Agosto	3	420'90
Tincha	Balandro	51	19	id.	1	195'81
Capdepera	Pailebot	170	21	id.	2	535'25
Progreso	Balandro	83	26	id.	1	261'37
San Miguel	Pailebot	119	27	id.	2	430'57
San Genaro	id.	140	30	id.	1	282'50
Juanita	Vapor	50	31	id.	2	231'75
Carmeneta Ferrer	Lanch	95	2	Septiembre	4	557'12
Fuente n.º 3	Cánguil	81	6	id.	4	370'82
San Miguel	Vapor	35	10	id.	2	245'97
Giuseppe Padre	Coleta	117	13	id.	1	255'27
Canarias	Vapor	87	14	id.	1	275'52
Vicencia	Barca	64	16	id.	1	180'80
Mari-Angela	Lanch	76	20	id.	1	222'70
San Salvador	Coleta	116	18	id.	1	317'50
Juan	Alpila	50	22	id.	5	390'00
Montjuich	Remolcador	96	22	id.	11	1.236'04
Progreso	Balandro	92	7	Octubre	2	367'90
Teresa	Lanch	53	9	id.	2	257'57
Comercio	Pailebot	112	11	id.	1	311'30
Marad	Vapor	68	13	id.	2	284'10
Tres Amigos	Barca	65	15	id.	2	284'87
C-1	Cascanera	50	15	id.	1	94'23
Caixa L'	Balandro	60	18	id.	2	301'75
Tecla	Barca	64	18	id.	1	180'80
Trinidad Concepción	Pailebot	89	20	id.	2	282'10
Carlo Andrea	Bln. Coleta	246	23	id.	1	382'82
Libertad	Balandro	59	26	id.	2	238'75
Uncha	id.	50	26	id.	2	228'75
Carmen Flores	Pailebot	206	28	id.	2	488'10
C-7	Vapor	50	30	id.	3	144'38
Rafaela García	Lanch	78	30	id.	2	314'85

NOMBRE	Clase	Tonelaje	FECHA DE SUBIDA		Estancia en Varadero — Días	IMPORTE DEL SERVICIO — Pesetas
			Día	Mes		
Amparo Roca	Pailebot	206	3	Noviembre	1	512'35
Joyen Paquito	id.	90	10	id.	3	451'75
Manuel II.	Lañd	61	6	id.	10	752'10
C-17	Vapor	50	22	id.	2	119'38
Grané n.º 4	Algibe	50	24	id.	1	188'75
Centauro	Vapor	65	26	id.	4	424'87
Cataluña	Remolcador	130	1	Diciembre	1	339'75
Pepito	Lañd	82	2	id.	1	209'15
San Silverio	Goleta	98	4	id.	2	307'85
Gabarra	Lancha	15	7	id.	16	463'00
TOTALES		4,064				16,798'27

TOTAL DE EMBARCACIONES, 46

Año 1927

SERVICIO DE CARENADO

VARADERO PÚBLICO

CARRÓ GRANDE

Embarcaciones que lo han utilizado durante el año 1927

NOMBRE	Clase	Tonelaje	FECHA DE SUBIDA		Estancia en Varadero Días	IMPORTE DEL SERVICIO Pesetas
			Día	Mes		
Santa Petra	Pailebot	126	20	Diciembre 1926	3	441'45
José Alberto	id.	120	3	Enero 1927	3	552'00
Fulton	Remolcador	50	8	id.	3	290'00
Enrique	Lancha	82	8	id.	3	419'15
Masó n.º 5	Remolcador	91	13	id.	2	354'82
Nicolás	id.	50	15	id.	2	240'00
Joven Amalia	Lancha	75	15	id.	3	302'50
Maradi	Vapor	68	24	id.	4	431'80
Vauriel	Balandro	122	31	id.	1	317'15
Cabrera-güta	Lancha	35	2	Febrero	2	127'00
Pibidabo	Pailebot	65	3	id.	3	271'50
Delfín	Remolcador	50	2	id.	9	289'37
San José	Lancha	72	12	id.	6	455'20
C-1	Vapor	50	12	id.	6	219'37
Iloc	Balandro	50	21	id.	3	298'75
Barcaza	Lancha	30	21	id.	14	423'00
Tres Amigos	Barca	61	10	Marzo	3	333'37
Montjoy	Pailebot	191	14	id.	2	454'47
Villa de Arcuys	id.	117	16	id.	1	255'77
Juanita	Vapor	50	17	id.	3	288'75
Tinacha	Balandro	51	17	id.	4	345'10
Manresa	Algohe	108	28	id.	2	411'10
Mari-Angela	Barca	76	2	Abril	1	242'70
Joven Pepito	Barca	55	4	id.	1	199'10
Serval 2.º	Lancha	80	9	id.	2	333'00
Gorgonio 4.º	Balandro	83	13	id.	1	210'72
C-7	Vapor	50	14	id.	2	110'38
Corcha Giménez	Pailebot	113	20	id.	2	332'97
Santa Medalcua	Barca	50	26	id.	2	112'50
Natividad	Blin. Coleta	247	28	id.	2	543'45
Nicolás	Remolcador	50	3	Mayo	9	580'00
Genevino	Blin. Coleta	174	12	id.	1	147'50
C-17	Vapor	50	14	id.	2	114'38
Hyacinth	Balandro	54	18	id.	1	197'05
Joven Manola	Barca	50	25	id.	2	228'75
Pous y Martí	Pailebot	137	31	id.	3	606'27
Tres Amigos	Barca	61	3	Junio	2	272'57

NOMBRE	Clase	Tonelaje	FECHA DE SUBIDA		Estancia en Varadero Días	IMPORTE DEL SERVICIO Pesetas
			Día	Mes		
Carmen	Pailebot	211	7	Junio	2	713'97
Ramona y García	Laúd	69	11	id.	2	297'17
Libertad	Balandro	50	11	id.	2	238'75
Marodi	Vapor	68	14	id.	1	226'10
Concha	Balandro	50	18	id.	2	228'75
Mullorquín	Pailebot	286	22	id.	1	607'50
Isolda	Balandro	50	23	id.	1	188'75
C-1	Vapor	50	27	id.	2	120'00
María Angela	Barca	76	1	Julio	2	310'60
Isolda	Balandro	50	1	id.	5	380'00
Virgen Dolorosa	Laúd	116	7	id.	2	327'70
María	Barca	114	14	id.	1	317'40
Pepita	Btin. Goleta	178	16	id.	2	442'05
Centauro	Yate	68	20	id.	1	226'10
Porto Salvo	Pailebot	136	23	id.	3	593'20
Timucha	Balandro	51	27	id.	1	190'82
Alodín	Pailebot	113	30	id.	2	336'12
Antonio	Laúd	82	3	Agosto	2	337'15
Virgen del Mar	Pailebot	89	6	id.	1	220'17
Teresa	Laúd	56	10	id.	2	247'20
Cinta	Vapor	54	10	id.	4	349'05
Carmencita Ferrer	Laúd	95	12	id.	1	282'12
Ramón Freixas	Pailebot	221	16	id.	3	646'75
Anita	Vapor	86	22	id.	7	771'60
Amparo Roca	Pailebot	206	30	id.	2	710'50
C-7	Vapor	50	2	Septiembre	1	94'37
Montjuich	Remolcador	96	5	id.	2	370'20
Fomento	id.	50	5	id.	2	228'75
Massó n.º 5	id.	163	7	id.	2	399'50
Pascual Flores	Pailebot	206	10	id.	1	356'00
Baleár	id.	109	12	id.	1	296'67
Tres Amigos	Laúd	65	14	id.	3	349'87
Rey Carlos III	id.	58	14	id.	4	379'35
Svea	Balandro	50	27	id.	3	288'75
Massó n.º 5	Remolcador	99	17	id.	4	579'90
Arnaldo Oliver	Pailebot	111	23	id.	4	624'57
Villa de Arenys	id.	117	3	Octubre	1	255'77
C-1	Vapor	50	6	id.	2	119'37
Juanita	id.	50	8	id.	2	238'75
Fomento n.º 3	Gánguil	81	11	id.	1	243'07
Fomento n.º 2	id.	72	12	id.	1	224'40
Canarias	Vapor	87	14	id.	1	765'52
Comercio	Pailebot	112	17	id.	1	311'40
C-17	Vapor	50	19	id.	1	94'38
Joven Mercedes	Barca	56	20	id.	5	416'60
Torremolinos	Vapor	76	20	id.	4	485'10

NOMBRE	Clase	Tonelaje	FECHA DE SALIDA		Estanda o Vagadero — Días	IMPORTE DEL SERVICIO — Papeles
			Día	Mes		
Joven Paquito	Pallebot	90	26	Octubre	1	271'75
Maria Antonia	Vapor	50	5	id.	19	1,080'00
Mucilio	Balandro	99	28	id.	1	235'92
Iter	id.	50	28	id.	2	238'75
Tersora	Pallebot	128	31	id.	2	450'80
Laeza n.º 1	Balandro	69	4	Noviembre	5	495'90
Manuel II.	Laid	65	12	id.	1	211'95
Mari-Angela	id.	76	12	id.	1	232'70
Uzeúdon	Balandro	51	14	id.	3	284'10
Laucha	Crúa	16	15	id.	2	127'00
Perec Salvo	Pallebot	136	17	id.	3	456'00
Cataluña	Remolcador	130	23	id.	6	955'50
Nort	Balandro	50	22	id.	4	330'00
Caucha	M.	50	29	id.	1	178'75
Marineo Conte	Vapor	138	1	Diciembre	2	235'95
Barique	Laid	83	3	id.	2	340'23
Ramona Garcia	Banco	69	9	id.	1	228'18
Svea	Balandro	50	1	id.	10	703'75
Antonia Pujol	Bergantín	269	13	id.	2	569'88
Marudi	Vapor	68	16	id.	1	216'10
Vila de Calella	Pallebot	83	23	id.	2	273'00
Totals		9,237				36,078'20

TOTAL DE EMBARCACIONES, 104

Año 1928

SERVICIO DE CARENADO

VARADERO PÚBLICO

CARRO GRANDE

Embarcaciones que lo han utilizado durante el año 1928

NOMBRE	Clase	Tonelaje	FECHA DE SUBIDA		Estancia en Varadero Días	IMPORTE DEL SERVICIO Pesetas
			Día	Mes		
Maria	Barca (motor)	114	30	Diciembre 1927	7	1.010'40
Servol 2.º	Laúd	80	14	Enero 1928	1	251'00
Pedro Oliver	Pailebot	165	17	id.	3	606'50
Teodora	id.	128	20	id.	10	1.393'80
Teodora	id.	128	3	Febrero	3	388'00
Joven Sebastián	Balandro	91	3	id.	1	213'32
Puerto de Alcudia	Pailebot	124	6	id.	2	448'30
Puerto Colom	id.	121	9	id.	5	605'10
Angela Madre	Bfin. Goleta	208	15	id.	1	373'00
Gorgonio 4.º	Pailebot	83	17	id.	2	275'05
Tres Amigos	Barca	65	17	id.	2	286'50
C-1	Vapor	50	20	id.	1	94'37
Verge del Remei	Pailebot	153	22	id.	2	402'75
Antonio	Laúd	82	25	id.	3	411'20
C 7	Vapor	50	1	Marzo	1	94'37
Joven Manuela	Barca	50	10	id.	2	114'38
Joven Sebastián	Balandro	91	10	id.	3	352'10
María Ballester	id.	133	15	id.	1	272'98
Uzcúdan	id.	51	16	id.	1	192'10
Astrónomo Fontana	Pailebot	94	17	id.	1	280'05
Mari-Angela	Laúd	76	20	id.	2	308'70
Valenciano	Vapor	59	3	Abril	7	562'90
Manuel II.	Laúd	68	17	id.	1	226'10
Cala Peuta	Balandro	57	24	id.	1	203'27
Tres Amigos	Barca	61	25	id.	3	335'10
Concha Giménez	Pailebot	113	3	Mayo	1	251'47
Ciudad Felanitx	Barca	50	16	id.	4	330'00
Carmen Picó	Goleta	151	22	id.	1	295'00
Montserrat	Laúd	69	24	id.	2	288'00
4-2	Gasolinera	50	24	id.	3	140'00
Ramona y García	Laúd	69	30	id.	1	228'17
Consuelo	Balandro	50	30	id.	6	430'00
C-1	Vapor	50	5	Junio	1	94'38
Juanita	id.	50	8	id.	2	238'75
Concha	Balandro	50	11	id.	2	228'75
Iselda	id.	50	14	id.	2	238'75
Slec	id.	50	16	id.	3	290'00

NOMBRE	Clase	Tonelaje	FECHA		Estrancia en Valadero	IMPORTE DEL Seguro
			DE SURIDA			
			Día	Mes		
Canarias	Vapor	87	21	Junio	1	267'70
Fomento n.º 2	Gánguil	72	23	id.	6	564'00
Fomento n.º 2	id.	72	1	Julio	14	1,040'20
Virgen del Mar	Pailebot	89	20	id.	2	353'70
Carmen Flores	id.	206	24	id.	2	483'25
Nicolás	Remolcador	50	2	Agosto	1	180'00
C-17	Vapor	50	4	id.	2	119'38
Munresa	Alibetón	109	6	id.	1	306'67
Montjuich	Remolcador	96	8	id.	1	284'20
Montjoy	Pailebot	191	17	id.	3	584'98
Luisa	id.	101	21	id.	2	309'22
Pons Martí	id.	137	28	id.	2	428'53
Progreso	Balandro	85	31	id.	2	345'38
Maria	Laúd	133	4	Septiembre	2	462'55
Pedro Oliver	Pailebot	165	7	id.	2	543'65
Emilia	id.	70	15	id.	2	302'00
Giuseppe Padre	id.	96	18	id.	1	274'20
Estrella de Mar	id.	166	22	id.	2	425'50
Balear	id.	185	25	id.	1	394'90
Patricio Sala	Balandro	82	27	id.	1	212'90
Enrique Malgrat	Laúd	84	27	id.	1	259'30
Joven Paquito	Pailebot	90	29	id.	3	441'00
C-1	Vapor	50	4	Octubre	1	94'38
H-11	Gasolina	50	17	Septiembre	11	320'00
Fomento n.º 3	Gánguil	81	6	Octubre	12	1,130'10
Ramón Freixas	Pailebot	258	20	id.	2	537'25
Tres Amigas	Vapor (banc)	61	24	id.	2	274'10
Valenciano	id.	59	24	id.	3	320'90
Muriño	Balandro	105	27	id.	2	330'40
Nicolás	Vapor	51	31	id.	1	192'10
Ramona y García	Laúd	78	31	id.	2	324'85
Comercio	Pailebot	112	5	Noviembre	1	314'20
Iba	id.	87	8	id.	1	217'03
Teodora	id.	178	10	id.	2	460'80
San Silverio	id.	107	14	id.	2	323'52
Manuel H.	Balandro	68	16	id.	1	226'10
Lancha Grúa	Lancha	50	16	id.	1	101'00
Trinidad Concepción	Pailebot	96	19	id.	1	231'20
Oshte	Balandro	50	21	id.	3	278'75
Manning H.	Pailebot	60	21	id.	3	356'17
Porto Colon	id.	121	26	id.	8	861'60
Cataluña	Vapor	130	6	Diciembre	3	388'00
Concha	Balandro	50	6	id.	2	240'00
Joven Sebastián	Balandro	91	14	id.	3	362'10
Mari-Angela	Bancs	71	19	id.	1	222'35
TOTALES		7,585				29,813'02

TOTAL DE EMBARCACIONES, 82

Año 1929

SERVICIO DE CARENADO

VARADERO PÚBLICO

CARRO GRANDE

Embarcaciones que lo han utilizado durante el año 1929

NOMBRE	Clase	Tonelaje	FECHA DE SUBIDA		Estancia en Varadero Días	IMPORTE DEL SERVICIO Pesetas
			Día	Mes		
C-17.	Gasolinera	30	3	Enero	1	94'38
Villa de Arenys.	Pailebot	127	25	id.	1	266'52
Canarias	Vapor	87	7	id.	16	1,572'70
Isolda	Balandro	50	30	id.	1	180'00
C-1	Vapor	50	4	Febrero	1	94'37
Gregorio IV	Balandra	83	8	id.	3	337'30
Fulton	Remolcador	50	12	id.	3	280'00
Tres Amigos.	Barca	67	16	id.	2	292'70
Yolanda	Pailebot	114	23	id.	1	252'55
Valenciano	Vapor	59	11	Abril	3	326'90
Fomento n.º 2	Gánguil	81	15	id.	1	243'07
Nicolás.	Remolcador	51	27	id.	2	241'85
Stec	Balandra	61	2	Mayo	2	262'60
Luisa	Pailebot	213	13	id.	3	923'93
C-1	Vapor	50	13	Junio	1	94'38
Salvador	id.	150	15	id.	8	1,327'50
Manuel II.	Laúd	66	25	id.	1	211'95
Genoveva	id.	77	11	id.	16	1,059'45
C-17.	Vapor	50	2	Julio	1	89'38
Isolda	Balandro	50	1	id.	1	178'75
María C.	Pailebot	141	3	id.	2	481'35
San Salvatore	id.	116	6	id.	1	320'60
Cataluña	Remolcador	130	9	id.	2	462'25
María Dolores	Balandra	97	12	id.	1	288'70
Fomento n.º 3	Gánguil	81	15	id.	6	650'10
Virgen Dolorosa	Laúd	116	27	id.	2	337'70
Enrique	id.	84	31	id.	2	343'30
Juanita	Vapor	50	9	Agosto	3	288'75
Genoveva	Laúd	82	14	id.	1	247'20
Marodi.	Vapor	68	20	id.	1	216'10
Ida	Goleta	87	31	id.	2	282'25
Manuel II.	Balandra	68	2	Septiembre	1	216'10
Cataluña	Remolcador	130	4	id.	8	1,190'50
Tres Amigos.	Barca	61	13	id.	3	335'10
Sor	Pailebot	108	17	id.	2	317'80
María del Pilar	id.	173	21	id.	2	557'50

NOMBRE	Clase	Tonelaje	FECHA DE SOBIDA		Estancia en Vacación Días	IMPORTE DEL SERVICIO — Pesetas
			Día	Mes		
C-1	Vapor	50	26	Septiembre	1	94'38
Arnaldo Oliver	Pañebot	110	28	id.	3	526'00
C-12	Vapor	50	3	Octubre	1	94'38
Marodí	id.	68	8	id.	1	227'80
Herenice	Yate	50	9	id.	1	100'00
Ramón Freixas	Pañebot	238	14	id.	2	537'25
Valenciano	Vapor	50	17	id.	2	266'42
Comercio	Pañebot	112	21	id.	1	311'40
San Genaro	id.	108	22	id.	1	236'10
Flotador trigo	Desguace	30	5	id.	17	750'00
Lancha descargas	Cabotaje	85	28	id.	4	175'00
TOTAL		4138				18.274'31

TOTAL DE EMBARCACIONES, 47

2.º semestre del año 1928

SERVICIO DE CARENADO :: VARADERO PÚBLICO

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

M E S E S	CARRO GRANDE			CARRO PEQUEÑO		TOTAL — Pesetas
	Buques de vela o vapor, gabarras, etc.			Lanchas y pequeñas embarcaciones		
	Núm.	Toneladas	Ingresos — Pesetas	Núm.	Ingresos — Pesetas	
Julio	3	219	895'91	44	1,900'50	2,796'41
Agosto.	7	753	3,610'71	57	2,857'75	6,468'46
Septiembre.	9	739	2,686'15	47	2,193'25	4,879'40
Octubre.	15	1,378	5,377'32	30	1,873'50	7,250'82
Noviembre.	8	650	2,908'43	55	2,477'50	5,385'93
Diciembre.	4	325	1,319'75	46	2,004'50	3,324'25
TOTALES.	46	4,064	16,798'27	279	13,307'00	30,105'27

ESTADO DE INGRESOS Y GASTOS

Año	Ingresos — Pesetas	Gastos — Pesetas	Beneficios — Pesetas
2.º semestre.	30,105'27	18,707'79	11,397'48

Año 1927

SERVICIO DE CARENADO :: VARADERO PÚBLICO

RELACIÓN, por meses, del número y tonelaje de las embarcaciones que han subido al Varadero, 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	Núm.	Ingresos	
			Pesetas		Pesetas	
Enero	8	652	2.126'72	42	1.822'25	4.048'97
Febrero	6	394	1.679'59	42	1.731'30	3.411'09
Marzo	8	658	2.802'51	37	1.904'10	4.706'61
Abril	8	751	2.093'84	39	2.218'75	4.312'59
Mayo	5	378	1.447'68	48	1.974'23	3.421'93
Junio	10	1.032	3.499'83	34	1.926'70	5.426'53
Julio	8	789	2.787'87	43	2.210'00	4.997'87
Agosto	9	1.014	3.000'66	61	2.836'25	6.236'91
Septiembre	10	886	3.343'76	51	2.606'50	5.950'26
Octubre	15	1.151	5.105'35	50	2.824'50	7.929'85
Noviembre	10	772	3.722'70	36	2.041'00	5.763'70
Diciembre	7	757	2.568'09	37	1.931'00	4.499'09
TOTALES	104	9.237	36.273'20	549	26.024'50	62.102'70

ESTADO DE INGRESOS Y GASTOS

Año	Ingresos — Pesetas	Gastos — Pesetas	Beneficios — Pesetas
1927	62.102'70	47.292'29	14.810'41

Año 1928

SERVICIO DE CARENADO :: VARADERO PÚBLICO

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

MESES	CARRO GRANDE — Buques de vela o vapor, gabarras, etc.			CARRO PEQUEÑO — Lanchas y pequeñas embarcaciones		TOTAL — Pesetas
	Núm.	Toneladas	Ingresos — Pesetas	Núm.	Ingresos — Pesetas	
Enero	4	487	3,351'70	58	3,014'00	6,365'70
Febrero.	10	1,105	3,497'59	38	2,468'50	5,966'09
Marzo	7	545	1,614'68	40	2,014'75	3,629'43
Abril	4	245	1,327'37	45	2,102'75	3,430'12
Mayo	6	502	1,533'34	60	3,397'00	4,930'54
Junio	8	450	2,352'33	59	3,173'50	5,525'83
Julio	3	367	1,877'15	66	3,405'75	5,282'90
Agosto.	7	734	2,262'98	72	3,937'75	6,200'73
Septiembre.	9	1,048	3,220'78	60	2,825'50	6,046'28
Octubre.	8	734	3,473'13	67	3,460'50	6,933'63
Noviembre.	11	896	3,027'72	57	3,284'50	6,312'22
Diciembre.	5	463	2,274'05	61	3,416'25	5,690'30
TOTALES.	82	7,585	29,813'02	683	36,500'75	66,313'77

NOTA.— Desde fines del año 1927 funciona el tercer carro con el motor del pequeño.

ESTADO DE INGRESOS Y GASTOS.

Año	Ingresos — Pesetas	Gastos — Pesetas	Beneficios — Pesetas
1928	66,313'77	32,726'73	33,587'04

Año 1929

SERVICIO DE CARENADO :: VARADERO PÚBLICO

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

MESES	CARRO GRANDE			CARRO PEQUEÑO		TOTAL Pesetas
	Buques de vela o vapor, gabarras, etc.			Lanchas y pequeñas embarcaciones		
	Núm.	Toneladas	Ingresos Pesetas	Núm.	Ingresos Pesetas	
Enero	4	314	2.143'60	33	1.075'00	4.078'60
Febrero	5	364	1.250'92	36	1.842'00	3.092'92
Marzo	0	0	0'00	58	2.691'50	2.691'50
Abril	3	191	811'32	50	2.517'00	3.628'32
Mayo	3	274	1.186'53	49	2.755'63	3.038'16
Junio	2	200	1.421'88	56	3.073'25	4.497'13
Julio	10	924	4.080'23	90	4.084'00	8.264'23
Agosto	5	371	1.327'60	36	5.008'50	6.336'10
Septiembre	7	700	3.237'38	62	3.471'25	6.008'63
Octubre	9	800	2.748'35	66	3.890'00	6.678'35
Noviembre	0	0	0'00	67	3.169'75	3.169'75
Diciembre	0	0	0'00	43	2.602'63	2.602'63
Total, etc.	47	4.138	18.274'31	696	37.469'51	55.743'82

ESTADO DE INGRESOS Y GASTOS

Año	Ingresos Pesetas	Gastos Pesetas	Beneficios Pesetas
1929	55.743'82	38.467'96	17.275'86

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 SEMESTRE DEL AÑO 1926

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

DURANTE LOS AÑOS 1927 Y 1928

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

DURANTE EL AÑO 1929

MESES	Servicios	Ingresos — Pesetas	Gastos — Pesetas	Beneficios — Pesetas
Junio	I	100'00	39'47	60'53

SERVICIO DE CARENADO

VARADERO PARA BOTES EN EL MUELLE DE PONIENTE

SEGUNDO SEMESTRE DEL AÑO 1946		
Meses	Número de embarcaciones	Cantidad recaudada — Pesetas
Julio . . .	8	27'85
Agosto . . .	32	33'20
Septiembre . . .	4	29'50
Octubre . . .	7	30'35
Noviembre . . .	6	27'35
Diciembre . . .	9	33'80
TOTALES.	66	162'05

AÑO 1947		
Meses	Número de embarcaciones	Cantidad recaudada — Pesetas
Enero . . .	13	59'50
Febrero . . .	14	65'35
Marzo . . .	12	65'20
Abril . . .	9	35'45
Mayo . . .	14	47'75
Junio . . .	10	33'40
Julio . . .	10	28'65
Agosto . . .	16	52'00
Septiembre . . .	9	30'90
Octubre . . .	14	40'55
Noviembre . . .	9	40'95
Diciembre . . .	14	46'35
TOTALES.	144	555'45

AÑO 1948		
Meses	Número de embarcaciones	Cantidad recaudada — Pesetas
Enero . . .	10	31'70
Febrero . . .	9	31'35
Marzo . . .	8	45'35
Abril . . .	12	63'00
Mayo . . .	7	30'00
Junio . . .	7	46'70
Julio . . .	6	24'75
Agosto . . .	9	42'85
Septiembre . . .	4	23'05
Octubre . . .	7	39'15
Noviembre . . .	6	25'30
Diciembre . . .	5	25'40
TOTALES.	89	429'10

AÑO 1949		
Meses	Número de embarcaciones	Cantidad recaudada — Pesetas
Enero . . .	8	32'20
Febrero . . .	9	43'05
Marzo . . .	9	40'30
Abril . . .	10	53'85
Mayo . . .	8	36'25
Junio . . .	12	42'75
Julio . . .	10	36'40
Agosto . . .	5	35'50
Septiembre . . .	9	36'90
Octubre . . .	10	55'95
Noviembre . . .	11	45'30
Diciembre . . .	8	43'35
TOTALES.	115	507'80

Limpia y carenado de las embar- caciones de propiedad de la Junta del Puerto 1-1 1-1 1-1 1-1

En los estados que se han incluido en las páginas anteriores, donde se contienen las múltiples embarcaciones que han subido en el Dique flotante o en el Varadero para su carenado, no se han relacionado las distintas unidades flotantes, grandes y pequeñas y de forma variada, que posee la Junta de Puerto y se han limpiado o reparado en dichas instalaciones o utilizando algún sitio a propósito de los muelles inmediatos a los talleres, durante el período de tres años y medio que se comprende en esta Memoria; y como dichas unidades flotantes han sido en elevado número y algunas se han sometido a importantes reparaciones, según ya hemos visto al tratar de la conservación de este material, por los ruidos y continuos trabajos a que se ven sujetas, no solo para la conservación de las obras existentes y la explotación de los servicios, sino para la construcción de las nuevas que llevamos a cabo por administración, juzgamos de sumo interés dar cuenta, por su orden, aunque sea de un modo muy somero, de estos trabajos de limpia, carenado y transformación de los múltiples elementos flotantes, a fin de que se puedan apreciar, como es debido, los esfuerzos realizados por esta Dirección, para habilitar y mantener en buen estado todo este material flotante necesario para los variados e innumerables trabajos de construcción, conservación y explotación encomendados a la misma; debiendo solo añadir que, en la reseña que vamos a hacer, no se incluyen los trabajos llevados a cabo en los botes de servicio, en las canoas automóbiles, en los puentes flotantes de distintas dimensiones necesarios para las operaciones a flote y en el Dique, y en las pequeñas embarcaciones auxiliares, que, en total, son en gran número y 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 propia dársena de carenado en la zona del ángulo del lado Sur, en donde se ha subido y limpiado también repetidas veces la canoa de servicio de la Jefatura Superior de Policía, a petición de la misma, y algunas otras afectas a entidades delegadas del Estado.

Utilizando el Dique flotante y los careneros 1-1 1-1 1-1

Según expusimos en la anterior Memoria, al empezar el período que abarcamos en la presente, o sea, en 1.º de julio de 1926, teníamos en reparación dentro de esta instalación de limpia y carenado, el casco de la calíra "Dolores" que se transformaba en barcaza, colocado sobre los careneros en la parte Norte del lado de Levante, y el gran costado con las pautomas y el gran flotador de la

Sección 4.ª del propio Dique, depositados también en los careneros de la parte Norte, pero de Poniente. Pues bien, en 4 de agosto de 1926, se sacó de careneros y se puso a flote el referido casco de la antigua cábría "Dolores" habilitado para la barcaza grande de n.º 1, siguiendo la reparación en el agua, que se terminó por completo en 22 de noviembre, para ponerla en servicio. En el mismo día 4 de agosto, se subió en Dique y se trasladó a careneros la barcaza n.º 4 para arreglar ligeros desperfectos y quitarle el forro de zinc y cartón alquitranado, a reserva de repararla luego bien cuando tuviéramos la n.º 1 lista; se sacó de careneros y se echó al agua en el 23 siguiente, para terminar la reparación a flote y que prestase servicio al otro día 25. En el propio 23 se levantó el gánguil "Pia" y se colocó sobre careneros para repasar el casco y hacer ligeras reparaciones; bajó en 14 de septiembre y se dejó listo el 15 para las operaciones de dragado. En 30 del mismo agosto, se subió el vapor remolcador "Setantí" para limpiar fondos, pintar y practicar pequeñas reparaciones, bajando al día siguiente.

En 28 de septiembre, se levantó con el Dique y se trasladó a careneros la barcaza n.º 4, que se había dejado antes y debía ser objeto de una seria reparación, cambiando algunas cuadernas, baos, parte del forro de madera y de la cubierta, etc.; realizados todos estos trabajos, incluso la colocación del nuevo forro de zinc, se bajó y puso a flote en 10 de mayo de 1927. Al día siguiente 29, se quitó de careneros y se dejó en el agua el flotador grande de la 4.ª Sección, ya reparado, situándolo en la misma parte Norte de Poniente para el montaje de los paralelogramos y demás elementos.

En 19 de octubre se subió la cábría "Dolores" sobre el Dique para llevar a cabo ligeros trabajos en el casco, bajando al día siguiente. En 18 de noviembre se levantó el gánguil n.º 3 para limpiar fondos, pintar y hacer pequeñas reparaciones y se puso a flote al otro día 23. En 29 del propio noviembre, volvió a subir el vapor "Setantí", también para limpiar fondos y practicar ligeros trabajos de conservación, bajando del Dique en 3 de diciembre. En el día 13 siguiente, se puso en seco el barco bomba "Llobregat" para lo mismo, saliendo del Dique el 15, listo y dispuesto para prestar servicio.

En la tarde del 8 de enero de 1927, se subió y pasó a careneros la cábría de 80 toneladas para limpiar y llevar a cabo algunos trabajos de reparación en el casco; se sacó y puso a flote en 18 del propio mes. En el 26 siguiente, se levantó el barco bomba "Besós" para la limpia periódica de fondos y practicar ligeras reparaciones, bajando al otro día 27.

En 3 de febrero, se quitó de careneros el gran costado con las pontonas de la Sección 4.ª del Dique por medio de la 3.ª, dejándolo a flote en el mismo sitio de la parte Norte de Poniente, para terminar los trabajos en 11 de marzo.

En 8 de abril se subió en Dique y se trasladó a careneros la draga de rosario, bajando, después de limpiar y llevar a cabo ciertos trabajos de reparación, en 5 de mayo, siguiendo éstos luego a flote.

En 10 de mayo, se levantó con el Dique y se pasó a careneros la barcaza n.º 2 para someterla a una buena reparación, como a sus análogas, bajando, una vez lista y perfectamente arreglada, en 27 de diciembre para prestar servicio.

En 19 del propio mayo, se subió el gran costado y pontonas de la Sección 2.ª del Dique, con la 4.ª, para su limpia y reparación, colocándola en la parte Norte de los careneros de Poniente, una vez realizados los trabajos necesarios, se quitó y se puso a flote, para acabar detalles y montar los elementos de dicha Sección en 13 del siguiente agosto. En 13 de junio, se volvió a poner en seco sobre el Dique el vapor remolcador "Setanti" para su limpia, bajando el mismo día para practicar a flote, en los siguientes, algunas reparaciones antes de prestar servicio. En 27 del mismo mes, se subió también el barco bomba "Llobregat", para su limpia periódica, bajando asimismo al día siguiente para continuar a flote su arreglo y pequeñas reparaciones en la caldera y maquinaria.

En 20 de julio, previos los necesarios trabajos, se levantó, subió en Dique y se trasladó a careneros de Levante, la puerta de entrada a la cámara de carenado, para su limpia y reparación, saliendo de careneros y bajando a flote en 9 de agosto, para ultimar ciertos detalles a la mayor brevedad y colocarla otra vez en su sitio.

En 1.º de agosto se puso en seco para su limpia periódica de fondos, el otro barco bomba remolcador "Besós"; bajó al día siguiente, después de llevar a cabo pequeñas reparaciones.

El día 26 del propio mes, se subió el gran costado y pontonas de la Sección 1.ª del Dique con la 4.ª, pasándolo a careneros para su limpia y arreglo; practicados los trabajos necesarios, se bajó en 15 de noviembre; al día siguiente, se unieron los flotadores y paralelogramos, y se puso la Sección en condiciones de prestar servicio, al otro día 27, con el yacht dinamarqués "Julmar".

En 16 de enero de 1928, se volvió a poner en seco el vapor "Setanti" para limpiar fondos, después de practicar ligeras reparaciones a flote; se bajó del Dique al día siguiente 17, para continuar los trabajos y prestar servicio al otro día 18. En 20 del propio enero, se hizo lo mismo con el barco bomba "Llobregat", también para limpiar fondos y hacer ligeras reparaciones, bajando el 30 siguiente, para continuar los trabajos a flote y ponerlo en seguida en servicio.

En 9 de febrero y después de haber empezado los trabajos preparatorios y el trazado de las piezas en 1.º de octubre de 1927, se puso sobre careneros la quilla del casco de la nueva cábria "Montserrat". En 15 del mismo febrero, se subió el otro barco bomba "Besós" para limpiar fondos y arreglar pequeños desperfectos y bajó luego en el día 3 de marzo para acabar las operaciones en el agua y prestar servicio el 5 siguiente. En 7 de abril, se subió y trasladó a careneros la barcaza grande n.º 6 para limpiar el casco y hacer pequeñas reparaciones, bajando en 24 del propio mes, lista y arreglada para poder ser utilizada cuando fuere menester. El mismo día 7 se levantó también y se puso a careneros el gánguil "Tia" para limpiar el casco, arreglar las compuertas y otros detalles, poniéndolo a flote en 1.º de mayo. En 20 de este mes, se puso en seco con el Dique y se colocó en careneros la cábria "Teresa" para llevar a cabo pequeñas reparaciones en el casco, bajando el día 5 de junio siguiente.

En 14 de julio se subieron los tres flotadores de la Sección 3.^a y se pasaron juntos a los careneros del lado de Poniente para su reparación. En 9 de agosto se levantó fuera del agua y trasladó a careneros el bomba "Llobregat" para la limpia periódica de fondos, hacer ligeras reparaciones y cambiar alguna plancha, poniéndose a flote en 18 siguiente. En 14 del mismo agosto, se subió y colocó en careneros la cabria "Teresa" para practicarle algunas reparaciones, bajando también en el día 18. En 21 siguiente se puso en seco sobre el Dique, el bomba "Besós" también para limpiar fondos, bajando a flote al otro día 22. En 23 del propio mes, se subió la cabria "Dolores" para arreglar unos desperfectos en la zona de flotación y en los fondos, y se echó al agua al otro día 25.

En 17 de octubre se levantó y colocó en careneros el vapor "Setantí" para limpiar y reparar ligeras averías, bajando en el 25 siguiente para acalar a flote algunos detalles y prestar servicio. En 14 de diciembre, se subió en Dique la barcaza n.^o 5 para corregir una pequeña vía de agua en la proa del casco, cerca de la roca, y se puso a flote al día siguiente. En 22 del propio mes, se levantó la barcaza n.^o 6 y se depositó en careneros a fin de reparar otra vía de agua que tenía, bajando lista en el día 29 siguiente. Al acabar el año, solo quedaba en careneros, muy adelantado, el casco de la nueva cabria "Montserrat".

En 25 de enero del 1929, se subió en Dique y pasó a careneros la cámara de 80 toneladas, a fin de arreglar algunas averías en el casco, salió el 11 de febrero y se puso a flote al día siguiente.

En 5 de febrero, se levantó y depositó también en los careneros, el casco de la que fué cabria "Montserrat", a fin de habilitarlo como barcaza grande n.^o 3, después de la debida reforma y reparación; en 16 de abril, se trasladó más al Norte en los propios careneros, para ganar sitio para otras embarcaciones y seguir los trabajos, que fueron muy penosos y de coste por el mal estado del casco después de tantos años de servicio; se bajó en 11 de septiembre para continuar aquíllas a flote después de forrada, quedando lista por completo, como si fuese nueva y en disposición de prestar servicio, en 19 de diciembre último.

En 16 de marzo, se sacó de careneros el casco construido para la nueva cabria "Montserrat", poniéndose a flote sin forrar para seguir su construcción, a reserva de subirlo más adelante. En 20 siguiente, se levantó de careneros y se echó al agua con la Sección 1.^a, el gran costado y puntomas de la 3.^a, para seguir los trabajos a flote y proceder cuanto antes al montaje de sus elementos componentes. En 28 del propio mes, se subió otra vez en el Dique el casco de la nueva cabria "Montserrat" para corregir una pequeña avería, bajando a las pocas horas en la misma mañana.

En 17 de abril, se pusieron en el agua los flotadores de la Sección 3.^a. En 23 siguiente se subió el barco bomba "Besós" para la limpia periódica de fondos y ligeras reparaciones, bajando al otro día 24, y en 30 del propio mes, se hizo lo mismo con el "Llobregat" que también se puso en el agua el día 1.^o venidero.

En 11 de mayo se hicieron idénticas operaciones de limpia de fondos y

reparación con el otro remolcador "Setantí", y bajó el día 13; volvió a subir en Dique el 28 de agosto para lo mismo, bajó el 30 para seguir los trabajos a flote y quedar listo para prestar servicio al otro día 2.

En 11 de septiembre, después de sacar de careneros la barcaza grande n.º 3 y ponerla a flote, se levantó y depositó en careneros la nueva cábría "Montserrat", en construcción, para torrarla, acabar algunos detalles y practicar pequeñas reparaciones; se bajó y puso a flote en 2 de octubre para continuar los trabajos en el agua y terminarla por completo y en disposición de prestar servicio en 14 de noviembre; pues ya en 6 de septiembre anterior se habían realizado las pruebas reglamentarias con éxito satisfactorio.

En el propio día 2 de octubre se levantó la barcaza n.º 6 para ponerla en careneros a fin de limpiar y llevar a cabo en ella pequeñas reparaciones, sustituir algunas planchas del forro y cambiar un trozo de quilla, bajando el 8 siguiente. En 3 del mismo octubre, se subió en Dique el buque bomba "Llobregat" para limpiar fondos, bajando el día 4 para seguir a flote algunos trabajos y prestar servicio en 7 siguiente. El día 8, después de bajar y poner en el agua la barcaza n.º 6, se levantó la n.º 4 y se depositó en careneros para repasar el forro, tapar una vía de agua y otras pequeñas reparaciones, incluso calafatear la cubierta, bajando el 24 siguiente. En 14 del propio mes, se volvió a subir el remolcador bomba "Jesús" en Dique, a fin de limpiar fondos y arreglar ligeros desperfectos, saliendo a flote al otro día 15. En el día 24 posterior, después de dejar a flote la barcaza grande n.º 4, completamente arreglada, se subió y pasó también a careneros la n.º 1, para practicarle, como en la otra, la limpia y ligeros reparaciones, quedando lista y bajando el día 9 de noviembre, para levantar en segunda y depositar en careneros la n.º 3, que debía ser objeto de un repaso general en la zona de flotación y de reparación de algunos desperfectos; quedó bien arreglada en 20 del propio mes, en que se subió y trasladó a careneros la cábría "Dolores", a fin de llevar a cabo ligeras reparaciones en su casco y hacer un repaso en la mayujería y cubierta.

Al acabar el plazo a que se contrae esta Memoria, de todos los elementos flotantes de propiedad de la Junta que estamos analizando, sólo quedaba esta cábría en reparación dentro de la instalación de carenado con el Dique, según ya hemos indicado en páginas anteriores al tratar de la conservación de este material.

En el carro grande del Varadero

Como queda que la mayor parte de las embarcaciones de propiedad de la Junta, de reducido tonelaje, que antes utilizaban esta instalación de carenado para su limpia o reparación, han practicado sus reparaciones en el Dique flotante o en los muelles de Cataluña y Nueva, han sido escasas las que han subido en este carro durante el plazo de los tres años y medio a que nos referimos.

De todos modos, debemos mencionar que, en 18 de julio de 1928, subió en

el carro grande del Varadero el gánguil n.º 2 afecto al tren de dragado, para llevar a cabo ligeras reparaciones en las compuertas; bajó al otro día 19 para levantar el otro gánguil n.º 3 y hacer lo propio, pues era algo difícil vaciar los productos depositados en sus cántaras; bajó también al día siguiente 20, sin limpiar siquiera al igual que el anterior. Por conveniencias del servicio, en 10 de agosto se puso en seco con este carro, el pequeño remolcador algibe "Neptuno", al objeto de limpiar y practicar pequeñas reparaciones en el casco, bajando el 14 siguiente para continuar los trabajos a flote y prestar servicio el 21. En 28 de mayo de 1929, subió el remolcador "Setanti" para arreglar previamente una pequeña avería en el casco, bajó al otro día 31 por la tarde, para entrar en Dique cuanto antes fuera posible. En 5 de septiembre se puso en seco el remolcador "Ligera" para limpiar fondos, saliendo al día siguiente para continuar la reparación a flote.

En el carro pequeño del Varadero

Han sido en bastante mayor número, las pequeñas embarcaciones de propiedad de la Junta que han subido en esta instalación para su limpia o reparación, durante los tres años y medio últimos.

En la mañana del 26 de julio de 1926, subió el remolcador algibe "Neptuno" para limpiar fondos y hacer un repaso en el casco y en la maquinaria, bajando al otro día 28. En 13 de agosto se levantó el balandro "José María" para limpiar fondos, bajando el mismo día; lo propio se hizo en 16 de septiembre y en 14 de diciembre siguiente. En 8 de noviembre, se puso en seco el remolcador "Ligera", también para limpiar fondos, echándose al agua al otro día 9.

En 19 de enero de 1927, lo hizo el algibe "Neptuno" para limpiar y reparar ligeramente el casco, bajó el 21 para seguir los trabajos a flote y poder prestar servicio en seguida. En 23 de marzo se levantó el "José María" para limpiar y pintar el casco, bajando en 30 siguiente. Más adelante, en 19 de mayo, lo hizo otra vez el algibe "Neptuno", y se echó al agua el día 26, después de limpiar el casco y quitar el eje y la bocina para su reparación; volvió a subir el 27 para bajar el mismo día y acabar los trabajos y el pintado a flote. En 7 de junio, se levantó la "Ligera" para limpiar y arreglar pequeños desperfectos, yendo al agua al otro día 8.

En 2 de agosto se puso en seco el "José María" para limpiar fondos, pasando a flote al día siguiente. En 11 del propio mes, subió la "Ligera" para limpiar y reconocer el casco, bajando el 12 por la mañana. Pocos días después, en el 26 siguiente, se puso en seco el otro remolcador "Neptuno", también para la limpia periódica de fondos y examen del casco, echándose al agua el día 29. En 15 de noviembre se subió la "Ligera" por la mañana y como sufrió una ligera avería, se echó al agua otra vez para volver a subir, salió el 17, y a flote se continuaron los trabajos de limpia de la caldera y pequeñas reparaciones. En la misma mañana del 17 de noviembre, se subió el "Neptuno" solo para limpiar fondos, bajando en seguida para prestar servicio.

En 2 de junio de 1928, se puso en seco otra vez el "Neptuno" para lo mismo, y al bajar en el propio día, se subió la "Ligera" también para limpiar fondos, echándose al agua al otro día 4, laborable. En 11 siguiente, se sacó del agua el "José María" para limpiar y pintar, volviendo a flote el 14. El día 12 se subió y bajó el "Neptuno", que solo entró en Varadero para limpiar, sacar la hélice y el eje y bañar de gimento para repararlos; volviendo a subir el 10 de agosto para colocar aquellos elementos y acabar detalles, bajando al día siguiente. En 7 de septiembre se subió la "Ligera" para limpiar y pequeñas reparaciones, bajando al otro día; en 27 de noviembre se puso en seco otra vez para lo mismo y se echó al agua por la tarde, en que se levantó el "Neptuno" para bajarlo al día siguiente 28, después de limpiar fondos.

En el pasado año (1929) y en 16 de abril, se volvió a levantar con este carro pequeño del Varadero el "Neptuno", se le hicieron algunas reparaciones después de limpiar y se echó al agua al día siguiente. Más adelante, en 7 de junio, se subió el balmite "José María" para limpiar y pintar, no bajó hasta el 15 para aprovechar una vacada de algunas embarcaciones. En 4 de julio, se puso en seco la "Ligera", también para limpiar y pequeñas reparaciones, echándose al agua al siguiente día 5. Pocos después, en el 19, se subió una de las lanchas de buzo para lo propio, bajando el mismo día. En 12 de agosto se levantó el remolcador algibe "Neptuno", pasando al agua por la tarde después de efectuar su carenado. En 4 de noviembre, lo hizo la "Ligera" para limpiar también y bajar al día siguiente, en que se volvió a subir el "Neptuno", que debía asimismo limpiar fondos y hacer ligeras reparaciones; bajó al otro día 6 para acabar a flote los trabajos y prestar servicio el 11.

Debemos consignar también que en 16 de septiembre y 26 de octubre de 1928 y en 16 de mayo de 1929, se subió para su limpia en este carro, como si fuese de la Junta, la lancha de servicio de la Dirección de Sanidad Exterior, a petición de la misma.

Sobre los muelles Nuevo y de Cataluña

Al objeto de no perder espacio útil en los careneros de la dársena y en los carros del Varadero, y no causar, en lo posible, obstáculo ni perjuicio alguno a la explotación de los servicios públicos para el carenado de embarcaciones con el Dique flotante y en el Varadero, se han utilizado también, durante los tres años y medio últimos, algunas zonas de los muelles de Cataluña y Nuevo, próximas a nuestros talleres, para la limpia y reparación de las distintas embarcaciones de propiedad de la Junta, afectas a los trabajos y servicios encomendados a esta Dirección.

En 7 de octubre de 1926, se puso a flote con la cubierta de 80 toneladas, la lancha nueva "Rosas", construida en el muelle de Cataluña, en sustitución de otra inútil que debía desguazarse, habiendo puesto la quilla a dicha embarcación en 24 de mayo del propio año, según expusimos en la Memoria anterior; acto seguido, se subió sobre el propio muelle la lancha n.º 1 de cubierta plana

para su reparación, que se echó al agua en 21 de diciembre, a fin de acalar algunos detalles y ponerla en servicio el siguiente día 28.

En 27 de octubre, se bajó al agua desde el mismo muelle de Cataluña con la cámbria de 80 toneladas, uno de los dos flotadores pequeños de la 4.ª Sección, ya reparado, y en 4 de noviembre, se puso a flote el otro.

En 29 de noviembre, se subió sobre el muelle la lancha antigua de cubierta plana llamada "Rosas", para su desguace por estar ya del todo inútil, acabando estos trabajos en 11 de enero de 1927. En 9 de diciembre, se levantó y colocó sobre el propio muelle, una lancha para el transporte de mercancías de la Viuda de Isidro Romani, que el vapor remolcador "Setanti" había embestido el día 6 anterior, al objeto de proceder a su reparación; se puso a flote en 21 siguiente. En 24 posterior, se subió al mismo muelle una lancha de transporte llamada "Sestiana", de la S. A. Cargas y Descargas, para su desguace, a petición de dicha entidad, por hallarse a punto de irse a pique.

En el año siguiente 1927 y en 3 de febrero, se colocó sobre el referido muelle de Cataluña la lancha inservible de cubierta plana, denominada "Neptuno", para su desguace, que empezó en 7 de abril y terminó en 28 de agosto, pues sólo se trabajaba en los días en que no había otras atenciones más urgentes. Algunos después, en 14 del mismo mes, se subió la lancha alpihe para reparar y forrar el casco y practicar ligeras reparaciones, bajándola en 3 de mayo. En 1.º de marzo se depositó sobre el propio muelle la lancha honda para bloques n.º 4, llamada de gavieta, para reforzarle, cuando fuera posible, la obra muerta y hacer una reparación general, quedó como si fuese nueva y se puso a flote en 12 de septiembre para prestar servicio. En 7 del mismo marzo se empezó la cura para construir la nueva lancha de cubierta plana, en sustitución de la "Neptuno", que tenía que desguazarse por inútil, terminándose aquella por completo en 25 de agosto; se puso a flote al día siguiente 26. En 5 de mayo se subió sobre el muelle la lancha del moto-lumbar para arreglar la caseta, cambiar algunas planchas del forro y el cuadro de popa, bajando una vez lista, en 21 del propio mes.

En 10 de agosto, después de haber practicado algunos trabajos a flote, se depositó sobre el muelle Nuevo, con la misma cámbria de 80 toneladas, el gánguil metálico n.º 3, para su limpia y pequeñas reparaciones por debajo de la zona de flotación, se puso en el agua el 22 siguiente, y acto seguido, se subió el otro gánguil n.º 2 para hacer lo mismo, bajando el día 13 de septiembre por la tarde.

En 25 de agosto se levantó del muelle de Cataluña, con la cámbria de 25 toneladas, la lancha automóvil "Isabel", que se había reparado por completo en los talleres, como antes ya se había hecho con la otra "Victoria", poniéndose a flote para el servicio. En 12 de septiembre al bajar la lancha n.º 4 de gavieta, completamente reformada, se subió en el mismo muelle de Cataluña la n.º 7 para llevar a cabo ligeras reparaciones, echándola al agua en 20 de diciembre siguiente. En 4 de octubre se depositó la lancha de la instalación de la soldadura autógena, para su limpia y ligeras reparaciones, bajando en 20 del propio mes. En el mismo día 20, se subió también sobre el muelle de Cataluña, la lancha

lancha n.º 2 para someterlo a una seria reparación como en las anteriores análogas, bajando en 24 de enero de 1928, completamente arreglada para prestar servicio.

En el propio 24 de enero de 1928, se levantó y depositó la lancha n.º 1 para limpiarla y hacer un recorrido, poniéndose a flote al día siguiente 25, para subir en seguida la n.º 3, que debía sufrir una fuerte reparación, como la n.º 2, en los elementos resistentes del casco, forro, etc.; casi terminada por completo, pues solo faltaban ligeros detalles que se ultimaron a flote, bajó en 19 de julio siguiente.

Pocos días después, en 2 de febrero, se depositó sobre el muelle Nuevo, una vez deslustrado, el gánguil n.º 1, a fin de limpiar, practicar ligeras reparaciones, pintar las bodegas, y arreglar las compuertas porque perdía algo, se bajó el día 11 siguiente, y en el 13 del propio mes, se subió sobre el mismo muelle el n.º 2, para practicar en él trabajos análogos; se puso a flote el 3 de marzo, levantándose y depositándose en seguida el n.º 3 para idénticas operaciones y bajarlo en el día 22 del propio marzo.

Más adelante, en 21 de julio, se subió sobre el muelle de Cataluña la lancha n.º 5 para hacer ligeras reparaciones en la zona de flotación del casco, en la cubierta, y algo en la popa, echándola al agua en 10 de septiembre, bien arreglada. En 4 de agosto, se sacó del agua y se colocó en el muelle Nuevo la lancha "Tritón" para reparar un poco la popa y los costados en la línea de flotación, poniéndola a flote en 10 siguiente, en que se subió la lancha n.º 6 para lo mismo y se bajó en 20 del propio mes.

En el pasado año 1929 y después de pasar varios meses sin tener que utilizar estos dos muelles de Cataluña y Nuevo, en el día 13 de septiembre, previos los trabajos preparatorios de quitar a flote el palo, la caldera, la maquinaria y otros varios elementos del vapor remolcador "Setantí", se levantó su casco y se depositó sobre el muelle de Cataluña para su reforma y reparación completa: cambio de planchas, sustitución de la cubierta de madera por otra metálica, repaso general de la maquinaria y calderas, modificación del puente, adición de maquinillas, etc.

Algunos días después, en 19 de octubre, se subió la lancha de cubierta plana "Roses" en el muelle Nuevo para practicar ligeras reparaciones en la línea de flotación y en la cubierta, bajando en 20 siguiente, en el que se levantó y colocó, sobre el propio muelle, la otra lancha análoga llamada "Palanis", para lo propio, se puso a flote en 8 de noviembre, para subir en el mismo día la otra denominada "Tritón", a fin de llevar a cabo, también en ella, los trabajos de repaso y limpia; se bajó en 12 del propio mes, para levantar y depositar en el mismo sitio la lancha n.º 2 de fondo sin cubierta para análogas operaciones de carenado; se echó al agua en 20 siguiente, para subir y colocar en seguida sobre el muelle la otra lancha n.º 3, de fondo también, para su limpia y recorrido en la zona de flotación; quedó lista y se puso a flote ésta en 26 del propio noviembre, para depositar en el mismo día la n.º 4, llamada de góndola, para un carenado análogo; una vez terminada su reparación, se bajó la n.º 4, en 7 de diciembre, para levantar y colocar en seguida, sobre el propio muelle Nuevo, la n.º 6, de cubierta

plana; se echó esta al agua en 17 siguiente, para subir acto continuo la otra lancha plana n.º 5, que quedó sobre el muelle al acabar el año, o sea, el período que analizamos. Además, en 26 de noviembre, se depositó sobre el muelle de Cataluña la lancha de carbón para ponerla dentro del cobertizo auxiliar del taller, a fin de hacer en ella una detenida reparación. De esta suerte, con el repaso general efectuado en estas lanchas durante el último trimestre y las reparaciones practicadas en las barcazas y demás elementos flotantes, hemos conseguido tener, al final del año pasado, en buenas condiciones de conservación, casi todo el material flotante afecto a las obras y servicios comerciales a cargo de esta Dirección, lo que no deja de ser muy conveniente.

Por lo expuesto y como ya se ha indicado también al tratar de las reparaciones efectuadas en el material flotante de la Junta en su sección correspondiente, al terminar el pasado año, quedaban en reparación: el remolcador "Sestani" y la lancha de carbón sobre el muelle de Cataluña, y la de cubierta plana n.º 5, sobre el muelle Nuevo.

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

En el capítulo 2.º de la Sección 3.ª del Presupuesto general, que es la que está afecta a la explotación de los elementos del Puerto, se comprenden todos estos servicios públicos que hemos enumerado y que han de prestarse al Comercio y a la Navegación, mediante las tarifas aprobadas por la Superintendencia, previa propuesta de esta Dirección a la Junta, y después del informe de las entidades económicas correspondientes; todos ellos tienen relativa importancia en un centro marítimo como el nuestro, pero de un modo especial la poseen los dos primeros, a los que es indispensable dedicar suma atención y cuidados continuos, si se quiere, como es natural, que produzcan los debidos beneficios al tráfico marítimo y se obtengan los necesarios ingresos para la Junta del Puerto.

Durante el período de los tres años y medio que abarca esta Memoria, puede afirmarse que han funcionado dichos servicios públicos sin la menor solución de continuidad en todos ellos, aún a pesar de que, en los inherentes a las cabrias y grúas, se han pasado épocas de verdadera actividad, en las que ha sido preciso adoptar nuevas precauciones para practicarlos, sin descuidar los trabajos urgentes y necesarios para las obras de reforma y ampliación del muelle de San Beltrán y de las demás que hemos realizado por el sistema de administración; y la mejor prueba de que hemos logrado armonizar ambos intereses, es que los

referidos trabajos se han llevado a cabo y se ejecutan con el mayor éxito y que los servicios públicos, requeridos 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

Como estos servicios han adquirido también en nuestro puerto gran importancia desde hace algunos años, es preciso que se les dedique mucha atención, si se quiere que reporten al Comercio marítimo los beneficios para que fueron creados y a la Junta los ingresos convenientes.

En el curso del periodo a que nos referimos, se ha ido mejorando continuamente el de aguada, llevando a cabo las reformas y ampliaciones necesarias en la red de tuberías que se desarrolla por todos los muelles del puerto, colocando, incluso, las bucas de riego y fuentes públicas en los puntos a propósito; actualmente puede facilitarse, con la mayor comodidad, 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 adecuado para este servicio.

Los remolques que se prestan al público con los barcos baulas y demás buques afectos a estas obras, que consisten en traslados de embarcaciones dentro de las Cárcenas del puerto, y, por lo general, a transporte de nuestras mismas cábricas y aparatos flotantes pedidos por los particulares y entidades, constituyen, en realidad, un servicio que viene a ser complementario de los que han de prestarse con dichas cábricas y aparatos; además, con tal servicio cooperamos, en varias ocasiones y en casos especiales, a los que llevan a cabo la Sociedad de remolcadores que funciona en este puerto para tal objeto, siempre que el auxilio prestado no sea un obstáculo para el buen resultado de los referidos servicios de cábricas y para la marcha de las obras en construcción; debiendo añadir, que solo en circunstancias particulares y mediante determinados requisitos marcados por la Superintendencia, salen nuestros remolcadores para prestar servicios públicos fuera del puerto; solo llegan a redosa del rompeolas, cuando han de colocarse bloques para el refuerzo exterior de éste.

El servicio de extinción de incendios, requiere, asimismo, por su índole especial, mucha atención y cuidado, y se practica en nuestro puerto con dos brigadas: la de tierra y la de mar. En ambas hay siempre un retén de guardia, componiéndose la primera de personal adecuado con número suficiente de individuos y los elementos necesarios de material, como: carros rodetes, un automóvil motobomba, etc., y la segunda, está formada por los referidos barcos bombas, que son dos y una lancha con motor especial, aparte de todo el personal y medios auxiliares que son menester. Durante el plazo de tres años y medio con-

prendido en esta Memoria, y según ya veremos en páginas siguientes al tratar de los accidentes ocurridos en el puerto, han sido varios los siniestros que han tenido lugar dentro del mismo y en cuya extinción ha contribuido poderosamente nuestro personal de mar y tierra con los medios adecuados, y auxiliado, de un modo muy eficaz y siempre que ha sido preciso, por las brigadas del Ayuntamiento de esta ciudad.

Personal afecto a los servicios de explotación y vigilancia

La Sección 4.ª y última de las que integran el Presupuesto anual para la conservación ordinaria y extraordinaria de las obras y la explotación de los distintos servicios comerciales, comprende parte del personal afecto a varios de éstos y a la vigilancia dentro de la zona marítima del puerto, debiendo solo añadir que, durante el periodo que analizamos, se han prestado tales servicios con la debida regularidad y sin la menor dificultad, y no ha ocurrido en ellos nada digno de mención.

Lo propio que en las anteriores Memorias y como necesario complemento de cuanto llevamos consignado respecto de la explotación de todos estos servicios tarifados, aunque para algunos lo hayamos hecho de un modo demasiado somero, insertamos a continuación varios estados en los que se mencionan las cifras de los ingresos obtenidos y los gastos producidos durante el segundo semestre de 1926 y los años 1927, 1928 y 1929, o sea, en todo el plazo que se comprende en la presente.

Se acompañan también las relaciones de las toneladas de mercancías cargadas y descargadas en las vías del puerto, con la explotación que, mediante convenio con la Junta, continúa realizando la Compañía de Madrid a Zaragoza y a Alicante; anotando asimismo, 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 dicha Compañía y para comodidad de su tráfico; este servicio es de gran importancia y se ha prestado, durante el citado plazo, de un modo continuo y con bastante actividad.

Por último, como final obligado y necesario de esta parte de la Memoria, presentamos la relación de los gastos mensuales y totales anuales habidos, durante los tres años y medio últimos, en la conservación de las obras y en la explotación de los servicios, consignando, además, como datos convenientes para

la historia de dichas obras y servicios, la fecha de la aprobación de los presupuestos, la entidad de éstos, la economía obtenida al acabar el ejercicio y varias notas aclaratorias; y acompañamos también, acto seguido, el resumen general de gastos por el concepto de las obras a cargo de esta Dirección en cada uno de los años, comprendiendo los generales 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 inherentes a las de conservación y explotación. Todas estas cantidades son datos, por demás elocuentes y necesarios, para el que quiera darse perfecta cuenta de la marcha de las obras y del progreso del puerto.

SERVICIOS PÚBLICOS DIVERSOS

CÁBRILAS

AÑOS	Ingresos — Pesetas	Gastos — Pesetas	Beneficios — Pesetas
2.º semestre 1926	50,505'00	11,228'04	39,276'96
1927	78,125'50	24,077'47	53,418'03
1928	65,320'88	23,868'54	32,001'34
1929	58,062'50	30,686'80	27,375'70

GRÚAS HIDRÁULICAS Y DE VAPOR

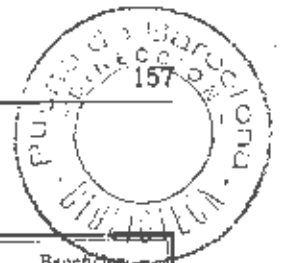
AÑOS	Ingresos — Pesetas	Gastos — Pesetas	Beneficios — Pesetas
2.º semestre 1926	5,801'55	26,898'03	21,096'48
1927	12,626'00	47,628'08	35,000'08
1928	12,121'00	44,819'85	32,739'85
1929	9,160'00	26,875'33	17,715'33

GRÚAS ELÉCTRICAS Y PUENTES-GRÚAS

AÑOS	Ingresos — Pesetas	Gastos — Pesetas	Beneficios — Pesetas
2.º semestre 1926	61,204'40	32,842'96	18,421'44
1927	175,045'10	68,825'37	106,749'73
1928	201,217'50	71,761'09	129,456'41
1929	120,070'00	68,679'16	131,091'84

GRÚAS DE MANO

AÑOS	Ingresos — Pesetas	Gastos — Pesetas	Beneficios — Pesetas
2.º semestre 1926	5,718'75	1,797'11	3,921'64
1927	10,781'09	3,180'15	7,671'94
1928	10,125'00	3,442'45	6,682'55
1929	8,634'00	2,467'65	6,166'35



PUENTES-BÁSCULAS

AÑOS	Ingresos — Pesetas	Gastos — Pesetas	Beneficios — Pesetas
2.º semestre 1926	19,248'60	14,664'21	4,584'39
1927	43,766'60	34,578'45	9,188'15
1928	40,755'90	35,158'04	5,597'86
1929	46,491'00	32,093'74	14,397'26

RETTRES PÚBLICOS Y DE PAGO

AÑOS	Ingresos — Pesetas	Gastos — Pesetas	Beneficios — Pesetas
2.º semestre 1926	1,482'30	0'00	1,482'30
1927	3,210'90	363'93	2,846'97
1928	3,458'90	495'05	2,963'85
1929	4,235'60	386'90	3,848'70

AGUADA A EMBARCACIONES Y A PARTICULARES

AÑOS	Ingresos — Pesetas	Gastos — Pesetas	Beneficios — Pesetas
2.º semestre 1926	75,385'21	32,968'13	42,417'08
1927	154,970'02	68,065'15	86,904'87
1928	173,403'29	72,111'33	101,291'96
1929	223,113'16	89,167'91	133,945'25

ALUMBRADO ELÉCTRICO Y VIGILANCIA EXTRAORDINARIA

AÑOS	Ingresos — Pesetas	Gastos — Pesetas	Beneficios — Pesetas
2.º semestre 1926	795'00	327'00	468'00
1927	2,806'00	1,419'00	1,387'00
1928	3,631'50	1,711'50	1,920'00
1929	5,227'00	2,313'00	2,914'00

Años 1925 y 1926

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	DESCARGADOS
1925	Agosto, del 6 al 31	38.203,668	
id.	Septiembre	29.113,896	
id.	Octubre	37.214,752	
id.	Noviembre	35.284,794	
id.	Diciembre	36.011,118	
1926	Enero	47.453,138	
id.	Febrero	26.380,806	
id.	Marzo	29.515,114	
id.	Abril	49.241,143	
id.	Mayo	49.812,574	
id.	Junio	51.092,576	
id.	Julio	45.288,709	
id.	Agosto, de 1 al 15	8.316,464	
	TOTAL	495.338,075	

DISTRIBUCIÓN SEGÚN EL CONVENIO

Toneladas de 1000 kilogramos	Precio por tonelada correspondiente		Cantidades percibidas 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
305,338'075	0'25	—	98,834'51	—
495,338'075			110,334'51	13,500'00
	Participación correspondiente a la Junta		Pesetas	110,334'51
	15 % de aumento, según ampliación del contrato		id.	18,650'17
	TOTAL		id.	128,984'68

Suma total que le corresponde a la Junta del Puerto.—126,634'68 pesetas

Años 1925 y 1926

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	Tarifa por vagón — Pesetas	IMPORTE — Pesetas
1925	Agosto	5,539	0'30	1,661'70
id.	Septiembre	5,691	0'30	1,707'30
id.	Octubre	6,645	0'30	1,993'50
id.	Noviembre	6,209	0'30	1,862'70
id.	Diciembre	7,535	0'30	2,260'50
1926	Enero	7,502	0'30	2,250'60
id.	Febrero	7,422	0'30	2,226'60
id.	Marzo	7,289	0'30	2,186'70
id.	Abril	7,426	0'30	2,227'80
id.	Mayo	7,601	0'30	2,280'30
id.	Junio	5,975	0'30	1,792'50
id.	Julio	4,527	0'30	1,358'10
	TOTALES.	79,361		23,808'30

Asciede a la cantidad expresada de 23,808'30 pesetas

Años 1925 y 1926

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	Tarifa por vagón — Pesetas	IMPORTE — Pesetas
1925	Agosto	2,497	0'15	350'55
id.	Septiembre	1,902	0'15	285'30
id.	Octubre	1,913	0'15	285'45
id.	Noviembre	1,957	0'15	293'55
id.	Diciembre	3,315	0'15	542'25
1926	Enero	3,474	0'15	521'10
id.	Febrero	3,299	0'15	494'85
id.	Marzo	3,469	0'15	520'35
id.	Abril	4,008	0'15	601'20
id.	Mayo	3,584	0'15	537'60
id.	Junio	2,411	0'15	361'65
id.	Julio	1,623	0'15	243'45
	TOTALES.	33,642		5,046'30

Asciede a la expresada cantidad de 5,046'30 pesetas

Años 1926 y 1927

SERVICIOS GENERALES

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

AÑOS	MESES	Kilogramos cargados y descargados
1926	Agosto del 6 al 31	27.397,975
.	Septiembre	33.841,107
.	Octubre	35.939,900
.	Noviembre	39.011,639
.	Diciembre	37.604,499
1927	Enero	49.121,386
.	Febrero	40.994,609
.	Marzo	51.004,720
.	Abril	58.707,719
.	Mayo	57.371,213
.	Junio	60.629,820
.	Julio	53.842,346
.	Agosto del 1 al 5	5.694,145
	TOTAL	557.408,439

DISTRIBUCIÓN SEGUN EL CONVENIO

Toneladas de 1.000 kilogramos	Precio por tonelada correspondiente		Cantidades parciales correspondientes	
	al Puerto Pesetas	a la Compañía Pesetas	al Puerto Pesetas	a la Compañía Pesetas
20.000'000	.	0'25	.	5.000'00
30.000'000	0'10	0'15	3.000'00	4.500'00
30.000'000	0'15	0'10	4.500'00	3.000'00
20.000'000	0'20	0'05	4.000'00	1.000'00
457.408'439	0'25	.	114.352'10	.
557.408'439			125.852'10	13.000'00
Participación correspondiente a la Junta.			125.852'10	Ptas.
15 % de aumento según ampliación contrato			16.877'61	.
			TOTAL	144.729'71 Ptas.

Suma total que corresponde a la Junta del Puerto. — 144.729'71 pesetas

Años 1926 y 1927

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

AÑOS	MESES	Número de vagones	Tarifa por vagón Pesetas	IMPORTES — Pesetas
1926	Agosto	6,103	0'30	1,830'90
id.	Septiembre	5,838	0'30	1,751'40
id.	Octubre	7,243	0'30	2,174'70
id.	Noviembre	7,940	0'30	2,378'00
id.	Diciembre	9,587	0'30	2,876'10
1927	Enero	9,186	0'30	2,755'80
id.	Febrero	9,065	0'30	2,719'50
id.	Marzo	9,512	0'30	2,853'60
id.	Abril	9,598	0'30	2,879'40
id.	Mayo	8,070	0'30	2,421'00
id.	Junio	6,426	0'30	1,927'80
id.	Julio	6,237	0'30	1,871'10
	TOTALES	94,839		28,391'70

Ascende a la cantidad expresada de 28,391'70 pesetas

Años 1926 y 1927

RELACION 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	Tarifa por vagón Pesetas	IMPORTES — Pesetas
1926	Agosto	1,869	0'15	280'35
id.	Septiembre	1,830	0'15	274'50
id.	Octubre	2,654	0'15	398'10
id.	Noviembre	2,482	0'15	372'30
id.	Diciembre	5,009	0'15	751'35
1927	Enero	4,033	0'15	604'95
id.	Febrero	4,641	0'15	696'15
id.	Marzo	3,817	0'15	572'55
id.	Abril	4,524	0'15	678'60
id.	Mayo	3,848	0'15	577'20
id.	Junio	3,223	0'15	483'45
id.	Julio	3,078	0'15	461'70
	TOTALES	42,154		6,321'10

Ascende a la expresada cantidad de 6,321'10 pesetas

Años 1927 y 1928

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
1927	Agosto del 6 al 31	39.377,254
id.	Septiembre	56.356,658
id.	Octubre	50.762,404
id.	Noviembre	59.651,712
id.	Diciembre	49.918,139
1928	Enero	64.641,068
id.	Febrero	47.464,950
id.	Marzo	63.941,100
id.	Abril	54.077,919
id.	Mayo	58.604,979
id.	Junio	70.588,540
id.	Julio	42.121,418
id.	Agosto del 1 al 5	7.504,107
	TOTAL	665.000,897

DISTRIBUCIÓN SEGÚN EL CONVENIO

Toneladas de 1.000 kilogramos	Precio por tonelada correspondiente		Cantidades pagadas correspondientes	
	al Puerto Pesetas	a la Compañía Pesetas	al Puerto Pesetas	a la Compañía Pesetas
20.000,000	—	0'25	—	5.000'00
30.000,000	0'10	0'15	3.000'00	4.500'00
30.000,000	0'15	0'10	4.500'00	3.000'00
20.000,000	0'20	0'05	4.000'00	1.000'00
545.010'897	0'25	—	141.250'22	—
665.000'897			152.750'22	13.500'00
	Participación correspondiente a la Junta		Pesetas	152.750'22
	15 % de aumento, según ampliación del contrato.		id.	22.912'53
	TOTAL		id.	175.662'75

Suma total que corresponde a la Junta del Puerto. - 175.662'75 pesetas

Años 1927 y 1928

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	Tarifa por vagón Pesetas	IMPORTES — Pesetas
1927	Agosto	7,301	0'30	2,190'50
id.	Septiembre	7,002	0'30	2,100'60
id.	Octubre	7,673	0'30	2,301'90
id.	Noviembre	9,548	0'30	2,864'40
id.	Diciembre	10,127	0'30	3,038'10
1928	Enero	10,405	0'30	3,121'50
id.	Febrero	11,620	0'30	3,486'00
id.	Marzo	11,265	0'30	3,379'50
id.	Abril	10,353	0'30	3,105'90
id.	Mayo	9,113	0'30	2,733'90
id.	Junio	7,362	0'30	2,208'60
id.	Julio	6,685	0'30	2,005'50
	TOTALES.	108,955		52,658'50

Asciede a la cantidad expresada de 52,658'50 pesetas

Años 1927 y 1928

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	Tarifa por vagón Pesetas	IMPORTES — Pesetas
1927	Agosto	2,833	0'15	424'95
id.	Septiembre	1,853	0'15	277'95
id.	Octubre	2,584	0'15	387'60
id.	Noviembre	5,198	0'15	779'70
id.	Diciembre	4,913	0'15	736'45
1928	Enero	5,046	0'15	756'90
id.	Febrero	5,565	0'15	834'75
id.	Marzo	6,781	0'15	1,017'15
id.	Abril	5,344	0'15	801'60
id.	Mayo	5,334	0'15	800'10
id.	Junio	3,018	0'15	452'70
id.	Julio	2,145	0'15	321'75
	TOTALES.	52,617		7,802'55

Asciede a la expresada cantidad de 7,802'55 pesetas

Años 1928 y 1929

SERVICIOS GENERALES

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

AÑOS	M E S E S	Kilogramos CARGADOS Y DESCARGADOS
1928	Agosto, del 6 al 31	51.598,191
id.	Septiembre	42.926,596
id.	Octubre	54.049,218
id.	Noviembre	57.039,826
id.	Diciembre	57.130,261
1929	Enero	76.409,378
id.	Febrero	64.732,218
id.	Marzo	54.258,125
id.	Abril	62.191,501
id.	Mayo	77.146,097
id.	Junio	55.787,234
id.	Julio	58.117,666
id.	Agosto, del 1 al 5	9.979,401
	TOTAL	741.894,308

DISTRIBUCIÓN SEGÚN EL CONVENIO

Toneladas de 1000 kilogramos*	Precio por tonelada correspondiente		Cantidades pagadas correspondientes	
	al Puerto — Pesetas	a la Compañía — Pesetas	al Puerto — Pesetas	a la Compañía — Pesetas
20,000'000	—	0'25	—	5,000'000
30,000'000	0'10	0'15	3,000'000	4,500'000
30,000'000	0'15	0'10	4,500'000	3,000'000
30,000'000	0'20	0'05	6,000'000	1,000'000
641,894'308	0'25	—	160,473'58	—
741,894'308			171,873'58	13,500'000
Participación correspondiente a la Junta			Pesetas	171,873'58
15 % de aumento, según ampliación del contrato			id.	25,716'03
			TOTAL	197,589'61

Suma total que corresponde a la Junta del Puerto.—197,589'61 pesetas

Años 1928 y 1929

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	Tarifa por vagón — Pesetas	IMPORTES — Pesetas
1928	Agosto	7,555	0'30	2,206'50
id.	Septiembre	7,759	0'30	2,327'70
id.	Octubre	7,702	0'30	2,310'60
id.	Noviembre	9,724	0'30	2,917'20
id.	Diciembre	10,723	0'30	3,216'90
1929	Enero	9,287	0'30	2,786'10
id.	Febrero	8,568	0'30	2,570'40
id.	Marzo	11,440	0'30	3,432'00
id.	Abril	9,176	0'30	2,752'80
id.	Mayo	9,879	0'30	2,963'70
id.	Junio	8,531	0'30	2,559'30
id.	Julio	7,261	0'30	2,178'30
	TOTALES.	107,005		32,281'50

Asciede a la expresada cantidad de 32,281'50 pesetas

Años 1928 y 1929

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	Tarifa por vagón — Pesetas	IMPORTES — Pesetas
1928	Agosto	3,316	0'15	497'40
id.	Septiembre	2,153	0'15	322'95
id.	Octubre	2,745	0'15	411'75
id.	Noviembre	4,126	0'15	618'90
id.	Diciembre	5,550	0'15	832'50
1929	Enero	4,764	0'15	714'10
id.	Febrero	3,608	0'15	541'20
id.	Marzo	5,669	0'15	850'35
id.	Abril	3,994	0'15	599'10
id.	Mayo	4,795	0'15	719'25
id.	Junio	3,837	0'15	575'55
id.	Julio	2,939	0'15	440'85
	TOTALES.	47,486		7,122'90

Asciede a la expresada cantidad de 7,122'90 pesetas

2.º semestre del año 1926

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

MESES	CANTIDADES GASTADAS		TOTALES — Ptas.
	Jornales — Ptas.	Materiales — Ptas.	
Julio	180,716'78	76,050'91	257,767'69
Agosto	178,381'99	84,249'43	262,631'42
Septiembre	172,439'19	97,405'92	269,845'11
Octubre	175,366'90	96,811'04	272,177'94
Noviembre	172,465'47	102,449'92	274,915'39
Diciembre	167,758'28	202,546'27	370,304'55
SUMAS	1.047,138'51	659,101'86	* 1.706,240'37

Presupuesto general aprobado por R. O. de 7 de junio de 1926 y por
orden de la Dirección General de Obras Públicas de 5 de agosto
siguiente.

1.705,737'92 Ptas.

Cantidad gastada durante el 2.º semestre de 1926.

1.706,240'37

Economía obtenida. 49,496'85 Ptas.

NOTAS. Por R. D. de 2 de junio de 1926 se aprobó, con pequeñas variaciones, el Plan económico para el año 1926-27, y el presupuesto total de conservación y explotación de este último, en la misma fecha del año 1926-27, para la conservación de las obras y sus dependencias por obras y para la explotación de los servicios se aceptó la cifra propuesta para dicho año 1926-27, con un total de 3.211.275 pesetas.

Por R. D. de 23 de junio se restablece el año natural para los servicios del Estado, y en su virtud, el ejercicio económico comenzará, en lo sucesivo, en 1.º de enero el período de 1.º de julio a 31 de diciembre más constituirá un ejercicio especial de transición, que se terminará el 31 de enero de 1927.

Por orden de la Dirección General de Obras Públicas de 5 de agosto, se dispuso que, restablecido el año natural, los Planes económicos aprobados regirán por su su por sus hasta el 31 de diciembre de 1926, y que, para el año 1927 regirán por su total importe, salvo las modificaciones de pequeña importancia que por separado pudiesen pedir las Juntas de Puertos, los mismos presupuestos vigentes, aprobados para el ejercicio 1926-27.

En el mes de diciembre se ha incluido además, como presupuesto extraordinario, el auxiliar extraordinario o los operarios y obreros afines a esta Dirección, que importa 26,394'00 pesetas, concedido según R. O. de 23 de noviembre de 1926.

Año 1927

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

MESES	CANTIDADES GASTADAS		TOTALES — Pesetas
	Jornales — Pesetas	Materiales — Pesetas	
Enero	176,673'26	113,707'49	290,380'75
Febrero	161,348'16	122,701'65	284,049'81
Marzo	179,403'56	135,436'79	314,840'35
Abril	175,048'19	74,960'75	250,008'97
Mayo	181,176'38	83,540'42	264,825'80
Junio	176,554'56	77,022'81	254,477'37
Julio	178,209'19	67,433'30	245,732'58
Agosto	180,058'04	55,017'50	235,075'54
Septiembre	172,092'62	85,208'51	257,901'13
Octubre	177,454'01	91,825'03	269,279'04
Noviembre	175,360'75	78,672'70	252,033'45
Diciembre	172,464'52	143,093'47	315,557'99
SUMAS	2.106,533'24	1.128,530'44	3.235,063'68

Presupuesto general aprobado por R. O. de 7 de junio de 1926 y por orden de la Dirección General de Obras Públicas de 5 de agosto siguiente.

3.511,474'45 Ptas.

Cantidad empleada durante el año 1927

3.235,063'68

Economía obtenida

276,410'77 Ptas.

NOTAS.—Por orden de la Dirección General de Obras Públicas de 5 de agosto de 1926, se dispuso, una vez restablecido el año natural, que para el año 1927, debieran regir los mismos presupuestos aprobados, por su total importe, para el año 1926 27.

En cuentas de diciembre y como presupuesto adicional, se incluye además la partida de 74,631'00 pesetas, como gratificación por trabajos extraordinarios, concedida al personal obrero por R. O. de 29 de noviembre de 1927.

Año 1928

RELACION DE LAS CANTIDADES GASTADAS MENSUALMENTE
CON CARGO AL PRESUPUESTO DE CONSERVACION DE LAS
OBRAS. EXPLOTACION DE LOS SERVICIOS, ETC.

MESES	CANTIDADES GASTADAS		TOTALES — Pesetas
	Instru- mentos — Pesetas	Materiales — Pesetas	
Enero	178,165-03	61,104-99	239,270-02
Febrero	169,863-43	86,867-55	256,730-98
Marzo	191,718-11	139,941-14	331,659-25
Abril	181,655-65	168,200-46	349,855-91
Mayo	190,657-63	93,626-95	284,284-58
Junio	181,756-33	240,413-08	422,169-41
Julio	188,073-96	110,515-34	298,589-30
Agosto	186,182-57	101,187-09	287,369-66
Septiembre	177,273-30	117,733-04	295,006-34
Octubre	163,511-00	174,558-73	338,069-73
Noviembre	175,804-26	145,544-95	321,349-21
Diciembre	180,469-75	126,878-69	307,348-44
SUMAS	2,184,867-75	1,423,683-91	3,608,551-66

Presupuesto general aprobado por R. O. de 10 de diciembre de 1927 3,681,289-04 Ptas.

Cantidad empleada durante el año 1928 3,608,551-66

Economía obtenida. 72,737-38 Ptas.

NOTAS.—Por R. O. de 10 de diciembre de 1927 se aprobó el Plan económico para el año 1928 y también el presupuesto anual de conservación y explotación en las mismas dos partidas presupuestas por esta Dirección, esto es, 2,300,000-00 pesetas para conservación de las obras y 881,289-04 pesetas para la explotación de los servicios, en total pesetas 3,181,289-04.

En cuentas de diciembre de 1928 y como presupuesto adicional, se incluyó la partida de 70,000 pesetas como gratificación por trabajos extraordinarios concedida al personal obrero por R. O. de 2 de Diciembre de 1928, que fué aprobado por orden de la Dirección General de Obras Públicas de 6 de marzo de 1929.

Año 1929

RELACION DE LAS CANTIDADES GASTADAS MENSUALMENTE
CON CARGO AL PRESUPUESTO DE CONSERVACION DE LAS
OBRAS, EXPLOTACION DE LOS SERVICIOS, ETC.

MESES	CANTIDADES GASTADAS		TOTALS — Pesetas
	Jornales — Pesetas	Materiales — Pesetas	
Enero	184,788'36	135,120'05	319,908'41
Febrero	165,956'05	92,468'85	258,424'90
Marzo	181,290'59	93,673'73	274,964'32
Abril	178,346'28	86,012'87	264,359'15
Mayo	185,133'54	70,396'84	255,530'38
Junio	173,187'88	120,348'16	294,016'04
Julio	180,455'51	82,262'82	262,718'33
Agosto	179,711'35	102,337'84	282,049'19
Septiembre	178,292'61	106,320'70	284,613'31
Octubre	193,557'65	131,190'36	324,748'01
Noviembre	188,245'55	127,335'61	315,581'16
Diciembre	191,751'84	208,326'65	400,078'49
SUMAS	2.180,692'21	1.356,294'48	3.536,986'69

Presupuesto general aprobado por R. O. de 29 de diciembre de 1928 3.820,803'31 Ptas.
Cantidad empleada durante el año 1929 3.536,986'69

Economía obtenida. 283,816'62 Ptas.

NOTAS.—Por R. O. de 29 de diciembre de 1928, se aprobó el Plan económico para el año 1929 con ligeras modificaciones y también el presupuesto anual de la conservación y explotación, en las mismas dos partidas propuestas por esta Dirección, a saber: 2.851,862'00 pesetas para la conservación de las obras y de 968,941'31 pesetas para la explotación de los servicios, o sea, en total 3.820,803'31 pesetas. Introducidas poco después las pequeñas reformas en el Plan, se aprobaron por completo según R. O. de 27 de marzo de 1929.

En cuentas de diciembre se incluye, además, la partida de 69,751'23 pesetas como gratificación por trabajos extraordinarios concedida al personal obrero y el de plantilla afecto a los servicios generales de conservación y explotación por R. O. de 27 de noviembre de 1929 y aprobada por orden de la Dirección General de Obras Públicas de 25 enero de 1930.

2.º semestre del año 1926

RESUMEN GENERAL DE GASTOS POR
CONCEPTO DE OBRAS

	Pesetas
PÉRSOÑAL Y MATERIAL DE LA DIRECCIÓN TÉCNICA.	131.433'57
GASTOS EVENTUALES PARA LA INSPECCIÓN Y VIGILANCIA DE OBRAS NUEVAS	13.614'19

OBRAS NUEVAS

Por administración:

Faru para el nuevo muelle del dique del Este.	1.600'00
Defensa de los terrenos de la playa de la Mar Vieja—3.ª etapa constructiva	3.958'40
Reforma y ampliación del muelle de San Beltrán, incluso pavimen- tos y desagües	537.056'14
Obras complementarias para la distribución de la zona de servicio del muelle de España	459.454'16
Obras complementarias para la distribución del muelle de Barcelo- na.—Derribo de los 4 pequeños tinglados del lado Nordeste.	13.567'99
Renovación del equipo de calderas de la 3.ª sección del Dique flo- tante y dependiente	46.000'00

Por contrata:

Construcción de 4 tinglados en el lado S. O. del muelle de Barcelona.	51.193'48
---	-----------

Por concurso:

Conservación de las obras, y explotación de los servicios, etc.	1.706.240'37
Auxilio extraordinario al personal obrero	76.894'00
TOTAL.	3.041.012'30

Año 1927

RESUMEN GENERAL DE GASTOS POR CONCEPTO DE OBRAS

	Pesetas
PERSONAL Y MATERIAL DE LA DIRECCIÓN TÉCNICA	258,061'03
GASTOS EVENTUALES PARA LA INSPECCIÓN Y VIGILANCIA DE OBRAS NUEVAS	29,779'79

OBRAS NUEVAS	
Por administración:	
Reforma y ampliación del muelle de San Beltrán, incluso pavimentos y desagües	635,022'37
Faro para el nuevo morro del dique del Este	3,185'35
Defensa de los terrenos de la playa de la Mar Vieja.—3.ª etapa constructiva	10,579'33
Obras complementarias para la distribución de la zona de servicio del muelle de España	598,838'85
Obras complementarias para la distribución del muelle de Barcelona.—Derribo de los 4 pequeños tinglados del lado Nordeste.	18,139'74
Renovación del equipo de calderas de la 3.ª sección del Dique flotante y deponente	543'60
Distribución de los terrenos del muelle de la Barceloneta	28,057'47
Distribución provisional de la zona de servicio del muelle Nuevo.	24,350'84
Instalación de la calefacción central en el edificio para oficinas de la Dirección de Sanidad Marítima	4,379'28
Por contrata:	
Obras complementarias para la distribución del muelle de Barcelona.—Edificios para oficinas de la Inspección de muelles y de la Dirección de Sanidad Marítima	7,552'84
Construcción de un cobertizo en la zona central de la 2.ª alineación del muelle de España	195,947'97
Por concurso:	

Conservación de las obras y explotación de los servicios, etc.	3,235,063'68
Auxilio extraordinario al personal obrero	74,631'00
TOTAL	5,124,133'14

Año 1928

RESUMEN GENERAL DE GASTOS POR CONCEPTO DE OBRAS

	Pesetas
PERSONAL Y MATERIAL DE LA DIRECCIÓN TÉCNICA	319.556'28
GASTOS EVENTUALES PARA LA INSPECCIÓN Y VIGILANCIA DE OBRAS NUEVAS	33.590'61

OBRAS NUEVAS

Por administración:

Reforma y ampliación del muelle de San Beltrán, incluso pavimen- tos y desagües	609.674'47
Reforma de la distribución de la zona marítima en el muelle de Atarazanas	78.831'71
Distribución de los terrenos del muelle de la Muralla	18.346'09

Por contrata:

Construcción de un cobertizo en la zona central de la 2.ª abnea- ción del muelle de España	449.719'29
Estación marítima para los vapores correos de las Baleares	223.639'41

Por concurso:

Conservación de las obras y explotación de los servicios, etc	3.605.303'69
Auxilio extraordinario al personal obrero	70.250'00
Total.	5.349.321'55

Año 1929

RESUMEN GENERAL DE GASTOS POR CONCEPTO DE OBRAS

	Pesetas
PERSONAL Y MATERIAL DE LA DIRECCIÓN TÉCNICA	238,924'68
GASTOS EVENTUALES PARA LA INSPECCIÓN Y VIGILANCIA DE OBRAS NUEVAS	32,113'20

OBRAS NUEVAS

Por administración:

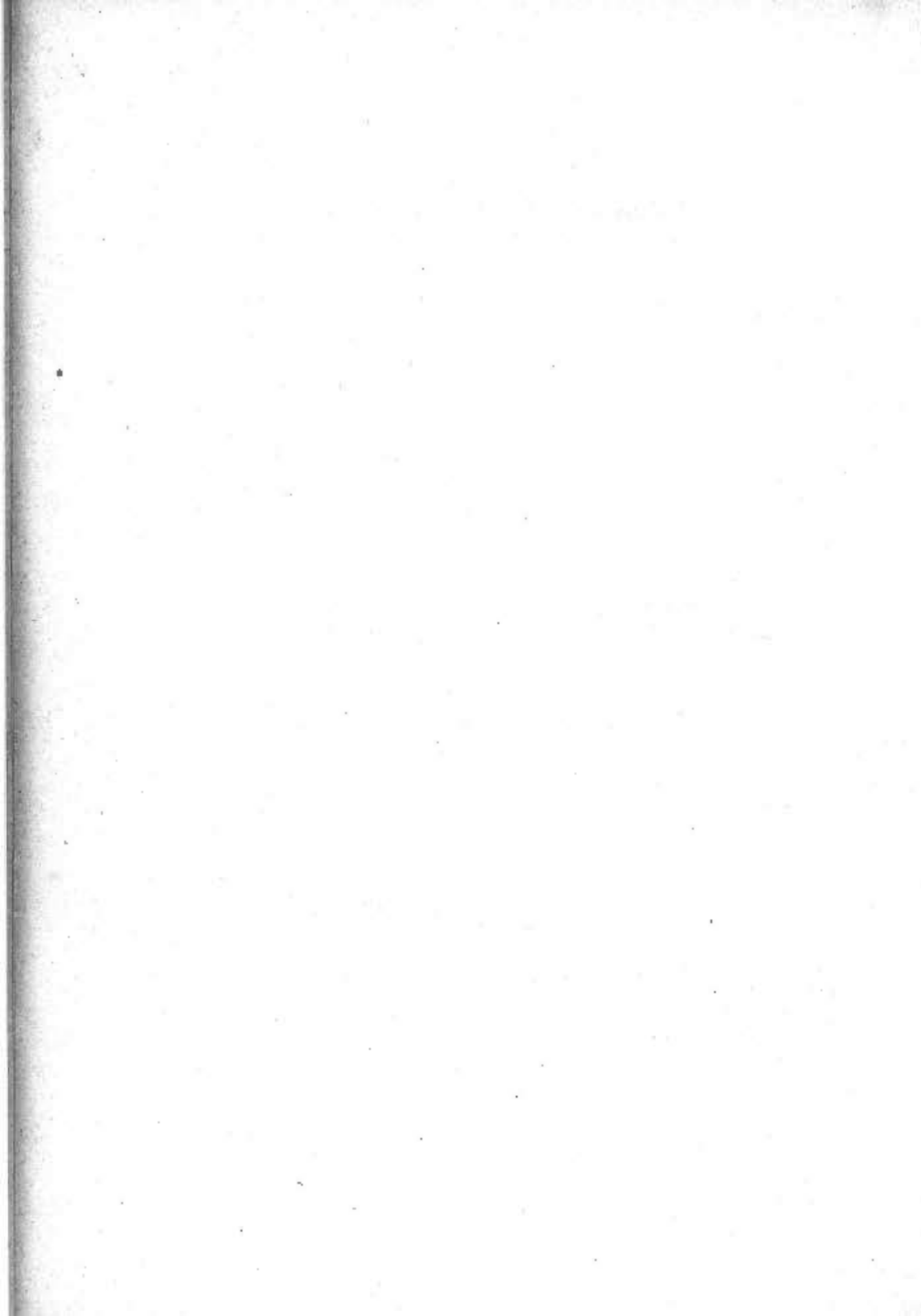
Reforma y ampliación del muelle de San Beltrán, incluso pavimen- tos y desagües	354,137'29
Reparación de los desperfectos ocasionados por los temporales, en la alineación recta del antiguo dique del Este	24,761'58

Por contrata:

Construcción de un cobertizo en la zona central de la 2.ª alinea- ción del muelle de España	6,503'99
Estación marítima para los vapores correos de las Baleares	4,173'26
Construcción de tres tinglados y pavimentos de las calles inmedia- tas, en el lado Nordeste del muelle de Barcelona	812,360'77

Por concurso:

Conservación de las obras y explotación de los servicios, etc.	3,536,986'69
Auxilio extraordinario al personal obrero	69,751'21
TOTAL	5,079,714'62



ASUNTOS VARIOS

Accidentes que han tenido lugar en el puerto, sea en las dársenas, sea en los diques rompeolas, sea en los terrenos de la zona marítima de los muelles :-: :-:

Siguiendo el mismo plan trazado en las Memorias anteriores, con objeto de que la historia del puerto en sus diversos aspectos de las obras construidas, servicios comerciales practicados, asuntos que se tratan e incidentes en él ocurridos, pueda tener la debida continuidad vamos ahora a describir, del modo más somero posible para no dar demasiada extensión a la presente, los distintos sucesos que se han producido en el mismo, tanto en los diques como en los muelles y construcciones, en los elementos varios existentes y en las mercancías depositadas. A este fin, daremos cuenta de los temporales, incendios, naufragios, averías, etc., que han tenido lugar durante el período desde 1.º de julio de 1926 a 31 de diciembre de 1929.

Tiempo, marejadas y temporales

Al dar cuenta ligeramente de estos fenómenos marítimos que en el curso del referido período, no han sido por fortuna en número elevado ni de gran importancia por lo general en nuestro puerto, y no han ocasionado averías ni desperfectos de consideración en los diques rompeolas y muelles, haremos también una pequeña reseña del tiempo que se ha disfrutado durante el citado plazo.

Al empezar éste en 1.º de julio de 1926, el tiempo que se disfrutaba era bueno, las aguas mudias, había ligeras marejadillas y barómetro normal; las aguas dentro del puerto seguían, como a fines del pasado junio, con su aspecto de sucias, de un color verdoso fuerte, como casi siempre en esta época de verano y así continuaron hasta la tercera decena; durante el mes tuvimos varios días, singularmente los 3, 6, 27 y 28, con fuertes lluvias; en otros de la segunda y tercera decena sopló el viento con bastante intensidad; en la segunda decena apretó la temperatura apreciándose como una ola de calor en muchos sitios, levantándose también, por aquellos días, ligeras marejadas por lo general del 2.º cuadrante: acabó el mes en que las aguas ya estaban limpias, el calor era más soportable y no había más que marejadillas del Suroeste y Sur.

Continuó así el buen tiempo al entrar en agosto y en toda la primera decena, salvo ligeras lluvias y que las aguas variaban bastante de nivel; en los primeros días de la segunda sobrevino una pequeña marejada del 2.º cuadrante al Sur, sin importancia. En el día 14 llovió con gran intensidad, hubo un fuerte temporal de agua y viento variable, cayendo, desde las diez y media a las doce, una verdadera manga de agua en toda la ciudad y en el puerto: las cloacas

se desbordaron, los barrios bajos quedaron inundados y se produjeron algunas desgracias personales y muchos desperfectos en distintos sitios de la población; en el puerto, tal era el agua que venía de las calles de la ciudad y singularmente de las ramblas y de la avenida del Marqués del Duero, que los muelles quedaron inundados y la escalera de la Puerta de la Paz parecía una cascada; a pesar de ello, no sufrieron averías de importancia, pues se produjeron solo ligeros desperfectos en los pavimentos que se corrigieron en los días siguientes. En la segunda quincena, buen tiempo, marejadillas sin importancia pero fuertes calores y sin lluvias y las aguas algo variables de nivel; en general, la temperatura era muy elevada en toda España, sólo al final, en el día 31, cayeron algunos chaparrones que refrescaron un poco la atmósfera.

Estas lluvias y las que a continuación tuvimos en 1.º de septiembre, fueron de gran intensidad, resultando otro temporal de agua que produjo muchas desgracias personales y accidentes ferroviarios; fué una verdadera locatombe lo ocurrido en el correo de Barcelona a Valencia y tremendas las desgracias habidas en los pasos de algunos ríos en la noche del 31. Con el cambio de tiempo, sobrevino marejada del 2.º cuadrante al Sur que inundó de basuras y plantas marinas toda la playa de la Mar Vieja. Pasados dos días, en los 3 y 4, cayeron otra vez fuertes aguaceros que produjeron inundaciones en varios pueblos de la provincia; las aguas en el puerto fueron sumamente variables de nivel en estos días; en los sucesivos, volvieron los fuertes calores que siguieron en casi todo el mes, a pesar de algunos chaparrones en la tercera decena, apareciendo en las aguas del puerto otra vez el color verdoso con su aspecto de sucias. En la madrugada y parte de la mañana del 22 sufrimos en el puerto una niebla muy espesa, y en los últimos días tuvimos varias lluvias y cambió el tiempo que resultó ya más fresco.

Al empezar el octubre, en la tarde y noche del 2 y en varias ocasiones de los días 3, 4, 5 y 6, otra vez fuertes y persistentes lluvias con tiempo malo y frío cayendo mucha agua. Con esta variación de tiempo, se levantó en la tarde del día 2 una marejada de Levante que fué creciendo por la noche y amainó bastante en la mañana del 3; luego por la tarde volvió a recrudecer, siguiendo lo mismo por la noche; después en la mañana del día 4 parecía que también iba bajando, pero a las dos de la mañana fué en aumento, rompiendo al anocheecer contra las escaleras y la playa, las aguas eran muy altas y el tiempo lluvioso y malo; al otro día 5 por la mañana, se presentó asimismo con tendencia a disminuir, siendo la mar de Levante hacia el Sudeste, pero por la tarde volvió a ponerse mal con caracteres de temporal de agua y viento; continuando la marejada, en la mañana del 6, del 2.º cuadrante, pasó más al Sur y así fué variando sin aumentar la intensidad hasta el día 9, en que sólo quedaba una ligera mar de fondo sin importancia, que continuó en los dos días siguientes, para terminar en marejadilla del propio cuadrante. A pesar de la gran cantidad de agua que cayó en los citados días de la primera decena, que causó muchas molestias a los trabajos del puerto y estropeó en gran manera el pavimento de algunos muelles, volvió a llover en los días 8 y 11 con bastante intensidad, agravándose las molestias y perjuicios producidos en los trabajos y muelles. Desde



el 12 en adelante hasta el 20 y pasados los días de lluvia casi continuos, ¹¹¹⁶⁶⁰ el calor de brío haciéndose irresistible permanecer mucho rato al sol; después, al entrar en la tercera decena, tuvimos otra vez días de lluvia, en casi todos hasta fin de mes varias veces y con mayor o menor intensidad, tiempo inseguro, aguas bastante altas y variables y barómetro bajo por lo general; sopló en algunas ocasiones y singularmente en la madrugada de los días 24 y 29, fuerte viento del 3.^o al 4.^o cuadrantes. Al cambiar el tiempo en esta tercera decena de octubre, empezó en la tarde del 21 ligera marejada del Sur, que continuó por la noche y días siguientes, no muy intensa, pero persistente y mala, porqué fué descarnando nuestra zona de la playa de la Mar Vieja detras del Club de Natación y de los Talleres del Nuevo Volcans, atacando sin cesar los muros y espigones de hormigón construidos para defensa de aquella playa, además, el viento del 3.^o cuadrante y mar del Sur produjeron bastante resaca en la dársena del Morrot, que obligó a reforzar las amarras de algunos buques: afortunadamente cesó la marejada, pues el día 24 ya no quedaba más que ligera mar de fondo. Pero como el tiempo seguía malo e inseguro, con viento y lluvia y aguas muy altas, en la noche del 26 al 27 se presentó otra vez mar del 2.^o cuadrante al Sur, que siguió en los días sucesivos y en algunas ocasiones con bastante intensidad, rompiendo contra las escolleras y atacando la playa antes mencionada; a merced del viento del 3.^o cuadrante, fué aumentando en el día 29, en que también había fuerte resaca en el interior del puerto que impidió la ejecución de varios trabajos y servicios. En el 30 siguiente, aunque el tiempo fué mejor y sin lluvia, seguía la marejada del Sur menos intensa y con tendencia a Levante; las aguas estaban muy altas y variables, siendo difícil la ejecución de algunos trabajos en el puerto; a las 9 de la noche de este día, tuvimos una Egera lluvia muy especial que al caer dejaba como lizo. La marejada que parecía, en la tarde del día 30, que iba disminuyendo y hacia Levante, fué un aumento al anochecer, siguiendo del Sudeste al Sur en todo el 31 y madrugada del 1.^o de noviembre con mucha violencia, pegando fuerte contra las escolleras y el muro de defensa de la playa de la Mar Vieja; pero en la mañana del día 1.^o, con mejor tiempo, ya cambió el rumbo más a Levante, siendo por lo general de S. E., y con tendencia a amainar, dejando la playa de detras del Balneario muy regular y templada; fué bajando la marejada y al anochecer del 2 ya no quedaba más que una pequeña mar de fondo del 2.^o cuadrante. Estas marejadas del Sur, no muy violentas pero sí duraderas y persistentes, descarnaron toda la zona de playa hasta frente al Gran Balneario Casino, y produjeron la rotura de algunos muros de hormigón de su defensa, asentándolos más, y sin que las averías, que se corrigieron más adelante, tuvieran gran importancia.

El mes de noviembre fué en general malo, con tiempo muy variable; llovió en muchos días y en varios de ellos con cierta intensidad, cayendo gran cantidad de agua; hubo algunos como el 8, en que las aguas estaban muy altas, y como el 19, en que el barómetro llegó a 741; otros con niebla muy espesa, como en el día 29; sopló también viento fuerte y con ráfagas duras, singularmente en la mañana del día 19 y en la madrugada del 21, que fué del 3.^o cuadrante, produciendo bastantes averías en la ciudad y obligando a reforzar las

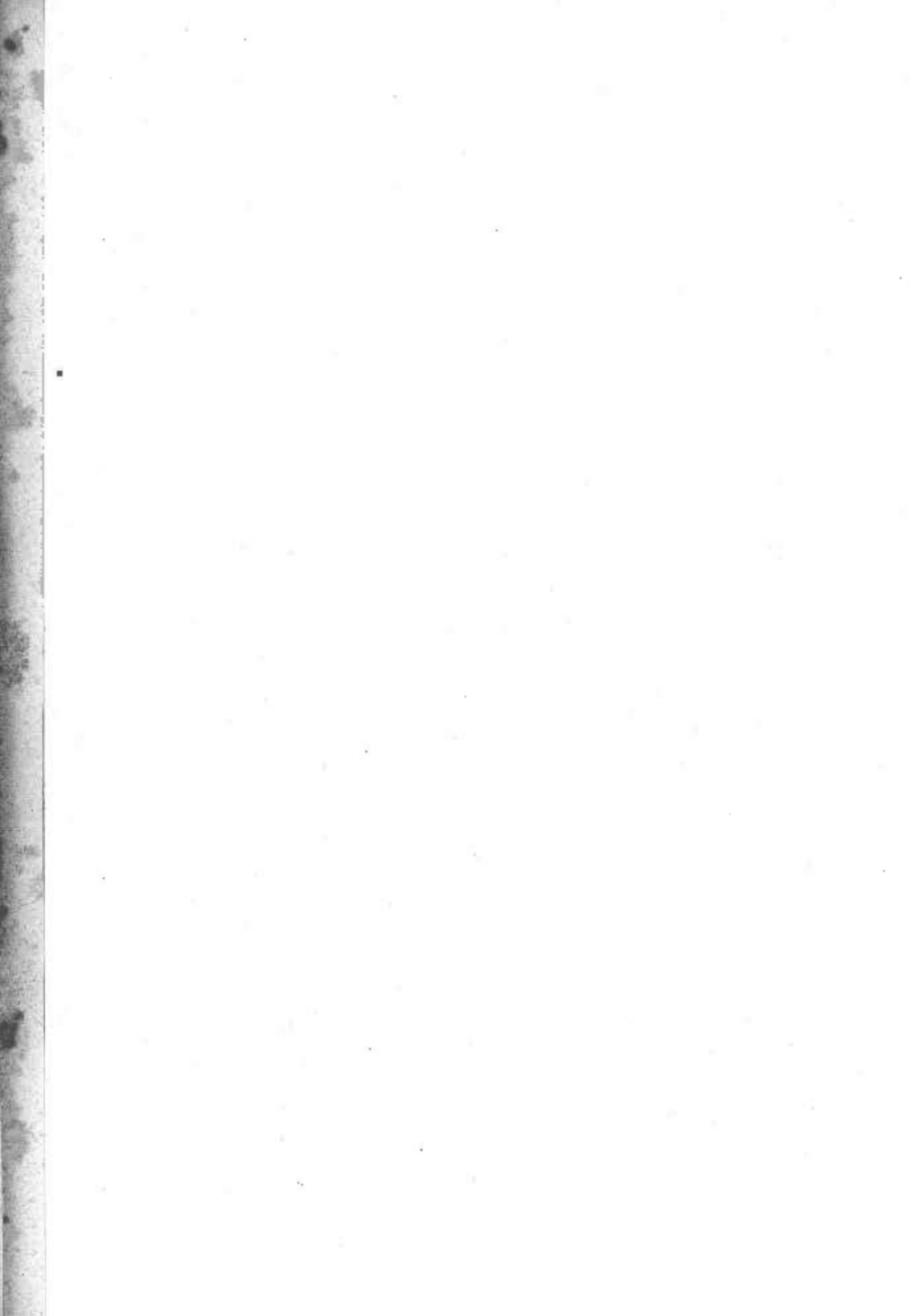
amarras de los buques en el puerto, lo que no pudo evitar que se ocasionaran ligeros desperfectos en los muelles; en general, resultó un mes con bastantes días perdidos para las obras y servicios a causa del mal tiempo; además, sufrimos varias marejadas de cierta importancia que pasamos a reseñar. En la tarde del día 11, después de una mañana tranquila y mar calma, se presentó marejada de Levante a Sudeste, con viento del 1.^o cuadrante; el tiempo era lluvioso a malo, las aguas muy altas y variables y el barómetro bajo; dicha marejada fué subsistiendo por la noche con la misma dirección del Este hacia el 2.^o cuadrante, rompiendo duramente en la mañana del 12 contra las escolleras y playa, que la fué regularizando, aunque no recreciendo, porque el oleaje, que era muy alto, no tenía rumbo fijo y venía más del Sudeste; al otro día 13 parecía con tendencia a amainar, pero soplió viento del Nordeste y aumentó otra vez por la tarde y noche; se pasaron luego dos días con menos intensidad, y en el 16, con viento de Levante, volvió a recrudecer la marejada siguiendo bastante fuerte por la noche; en el 17 fué amainando un poco, y al siguiente, pasó más al Sur con mar de fondo, que continuó en los días sucesivos y se llevó gran parte de la arena acumulada en la playa de la Mar Vieja, quitando dicha arena, sobre todo en la noche del 18 al 19, en que tuvimos un fuerte temporal de agua y viento, que descarnaba la playa, atacando duramente y rompiendo otra vez parte del muro de defensa de aquella zona y llegando hasta la fachada lateral del Gran Baleario Casino. Siguió la marejada del Sur en los días 20 y sucesivos con gran persistencia hasta el 24, en la que ya era sólo muy ligera con mar de fondo sin importancia, y aunque volvió a presentarse otra marejada del Sur al final de mes, fué de poca intensidad y sólo nos molestó en la ejecución de los trabajos, que se habían empezado con gran actividad, para reparar las averías causadas en el muro de defensa de la zona de la playa del Baleario.

Entramos en el mes de diciembre con tiempo lluvioso, inseguro y frío y con mar de fondo regular que pasó más al Sudeste y casi a Levante, sin una dirección marcada, aguas bastante altas y barómetro bajo; la marejada continuó en los primeros días del mes, impidiendo los trabajos de defensa citados, pero en la noche del 4, fué en aumento con el propio rumbo del 2.^o cuadrante, continuando en los sucesivos hasta el 10 sin parar y pasando días, como los 6 y 7, en que el oleaje era muy alto y extenso y al chocar contra las escolleras se producían grandes rociaduras; en cambio, el tiempo, durante esta marejada, fué en general bastante bueno. Al día 11 ya no quedaba más que marejadilla, si bien por la madrugada y parte de la mañana tuvimos, como en el anterior día 10, niebla muy espesa en todo el puerto. En la segunda decena, casi por completo, resultaron los días con buen tiempo y bastante sol, mar calma y aguas bajas aunque algo variables, los que aprovechamos para dar gran actividad a las obras de refuerzo y consolidación del muro de defensa mencionado, según ya hemos visto al tratar de ellas en su lugar correspondiente de esta Memoria.

Al final de la segunda decena, en la noche del 19 al 20, se presentó otra ligera marejada sin importancia que sólo regularizó la playa y no continuó; el tiempo seguía bueno y las aguas bajas; pero al otro día 21 por la tarde, con lluvia continua bastante fuerte y tiempo inseguro, surgió otra marejada del



TEMPORAL EN LA 3.ª OLEANA DE DICIEMBRE DE 1926



Sudeste y que en algunas ocasiones venía del Sur, que fué aumentando en los días venideros, a pesar que en alguno de ellos el tiempo era bueno y con sol, presentándose al anochecer del 23, con olas muy altas que rompían con furia contra las escolleras y la playa del lado Norte, que, detrás del Baleario, fué quedando muy temblada; el rumbo seguía del 2.º cuadrante, pero no fijo, resultando como una mar de contraste, dura y fuerte: parte de las olas y los romones, en la noche del 23 al 24, saltaban por encima del espaldón del rompeolas en diversos sitios; como fué pasando a Levante, dejó dicha playa bastante calmada; continuó la marejada con menor intensidad en los días 24 y 25, que fueron muy fríos y tuvimos ligeras granizadas como nieve, pero en el 26 por la mañana y con viento fresco y duro de Levante a Nordeste, aumentó la mar batiendo otra vez con fuerza el oleaje contra las escoltas y la playa y pudiéndose observar un fenómeno muy curioso, pues aunque la dirección era del 2.º cuadrante hacia el Este, como el viento volvía del 1.º resultaba una mar de contraste que, antes de llegar a la playa de la Mar Vieja, producía grandes remolinos de agua. Por la tarde del 26 continuó el temporal de mar, lluvia y viento, las olas chocaban violentamente contra el espaldón del rompeolas y saltaban los romones por encima, cayendo al interior del antepuerto grandes masas de agua; se produjeron muchas averías, aunque no de importancia, en nuestra zona marítima, como: casetas y vallas derribadas, cables rotos de las líneas eléctrica y telefónica, pequeñas embarcaciones a pique, etc. En la madrugada del día 27 cesó la lluvia y el viento y mejoró mucho el tiempo, pero la mar seguía dura, y como más adelante por la mañana, volvió a suplir el Levante y también se presentó la lluvia, aumentó algo la marejada, sintiendo otra vez un verdadero temporal de mar, lluvia y viento muy violento; al anochecer parecía con tendencia a amainar algo la marejada y aunque siguió lloviendo en la madrugada del 28 bastante rato, fué, en efecto, disminuyendo, quedando, al día siguiente 29, solo ligera mar de fondo, con buen tiempo, aguas bajas y barómetro casi normal, y si bien en el 30 la marejada volvió a presentarse con olas bastante altas, pronto cesó, y en el último día del año ya no quedaba más que marejadilla con viento variable del 3.º al 4.º cuadrante. Esta marejada, mejor dicho temporal, de fin de año, de aspecto y forma ciclónica, del cual dan idea las fotografías que se acompañan, que en nuestro puerto solo ocasionó afortunadamente el traslado de arenas en la playa y ligeras averías, entre ellas, la pérdida de algunos bloques de defensa del rompeolas que se repusieron cuanto antes, las produjo muy grandes en la línea férrea del Litoral y en muchos puntos de la costa; fueron también de importancia los accidentes ocurridos en otros puertos del Mediterráneo como: Vinaros, Castellón, Tarragona y Valencia, donde se perdieron muchos elementos y partes de obra de los diques, especialmente en el último, la catástrofe fué muy seria. Aquí, en nuestro puerto, se pudo apreciar claramente durante este temporal la resistencia del rompeolas, y la circunstancia de que la playa del lado Norte aumenta o disminuye a medida que cambia la dirección del oleaje, por pequeña que sea la variación. El tiempo, en estos dos meses últimos del año, fué bastante malo, y en la quincena final, se sintió como una ola de frío en toda España y en el Norte de Europa, cayendo grandes nevadas en nuestra región, en las proximidades de esta ciudad.

Al entrar en el año 1927 y en la primera quincena de enero, se disfrutó de buen tiempo, mar calma con pequeñas marejadillas tendidas, aguas relativamente bajas, barómetro casi normal, ligeras lluvias y viento, y algunos días, como los primeros, con mucha niebla en la madrugada y parte de la mañana; en la segunda quincena ya se dejó sentir más el frío y el viento, incluso el barómetro bajó el día 18 a 745, con aguas bastante altas; además, en la tarde del 18 empezó una marejada con mar de fondo del 2.º cuadrante hacia el Este, sin importancia, que no cesó hasta el día 21, continuando después unos días buenos con marejadillas, ligeras lluvias, mucha humedad y bastante niebla, sobre todo por las mañanas del 25 y 26, que dificultaban las maniobras en el interior del puerto.

En el día 3 del mes siguiente de febrero, soplando viento del Nordeste, se levantó marejada del 2.º cuadrante hacia el Sudeste, procedente sin duda de un temporal del Golfo, que fué aumentando siendo algo fuerte en la tarde del 4, pero afortunadamente amainó al otro día con buen tiempo y aguas bajas y barómetro normal, acabando en la mañana del 6. No obstante, al anochecer, se presentó otra vez mar de Levante a Sudeste, que continuó subiendo en el día 7, con olas altas que batían contra las escaleras y la playa; siguió lo mismo en los 8 y 9, siendo en éste muy arrollada y saltando los rociadores por encima del espaldón, lo propio que al otro día 10; ambos fueron muy fríos y lluviosos y malos para las obras y servicios del puerto, pues, teníamos temporal de mar y lluvia y bastante viento en ocasiones, con fuerte resaca en algunas dársenas. Al siguiente día 11, con mejor tiempo al parecer y barómetro casi normal, continuó la marejada del 2.º cuadrante, si bien con menor intensidad, pero al mediodía cambió el tiempo y llovió durante toda la tarde, que fué perdida para las obras y servicios del puerto; en el día 12, la mar fué bajando con tendencia a cesar, no obstante, volvió a llover por la noche y en varias ocasiones del 13, creciendo algo la marejada y pasando más a Levante; en los días siguientes, que fueron bastante lluviosos, la mar amainó y pasó al Sudeste, quedando en la tarde del 15 solo ligera marejadilla, que si bien aumentó el día 16, no tuvo importancia. Esta marejada después de traer y quitar la arena varias veces en la zona llamada de la Mar Vieja, dejó, al acabar, un gran playazo de arena y gravilla. Siguiéron unos días con buen tiempo, sol, aguas bajas y casi mar calma, pero en la tarde del 23 se presentó otra marejada del Sur, que favorecida más tarde por la lluvia y viento duro del 3.º cuadrante, continuó creciendo por la noche y madrugada del 24, quitando rápidamente casi toda la arena depositada en la playa, por fortuna, cesó pronto, quedando solo en los días siguientes, que fueron buenos y con sol hasta fin de mes, marejadillas del propio Sur, que fueron lamiendo la playa y llevándose la arena, siendo el último día muy frío y con espesa niebla por la tarde.

En la primera decena de marzo, que empezó con lluvia en la tarde del día 1.º, tuvimos unas marejadillas del Sur con cierta intensidad en el día 5, que fué también muy lluvioso y frío; en la noche del 7 y en los 8 y 9, fuerte y molesto viento terra! del 3.º al 4.º cuadrante, que luego pasó al 1.º en el día 10, levantando algo de marejada de Levante, la cual continuó en los 11, 12

y 13 pasándose más al Sudeste, aunque sin importancia, pero con tiempo lluvioso y frío. Poco después, en la tarde del día 15, se presentó otra marejada de Levante que siguió por la noche y en los 16 y 17, con fuerte viento del 1.º cuadrante algo variable, cambiando también la mar un poco al Sudeste, y cayendo, en la madrugada del 17, fuertes chaparrones con gran cantidad de agua en toda la ciudad y alrededores; en el día 18, quedaba todavía mar de fondo del Sudeste al Sur que fué quitando de la playa la poca arena que había traído la anterior marejada. Después de pasar unos pocos días con buen tiempo y aguas hajas, sobre todo el día 21, siguieron otros con lluvias ligeras, tiempo regular, viento del 3.º cuadrante por la tarde, aguas hajas por lo general, excepto el 27, y bastante frío, acabando el mes con días muy lluviosos, tiempo variable y marejada ligera de Levante a Sudeste.

En abril empezó con tiempo bonacible, pequeñas lloviznas y algunos días con viento del 2.º y 3.º cuadrante, pero en los 10 y 11 se presentó el frío y tiempo variable, habiendo nevado en algunos puntos de la nación; además, en la noche del 12, se levantó marejada del Este hacia el Sur, que continuó al día siguiente con viento fresco, variando el rumbo y acabando el 15, siendo del Sudeste. Durante estos días de la primera y segunda decena, desde el 9 al 16, hubo grandes temporales en el estrecho de Gibraltar, con bastantes averías y pérdida de buques en la costa de Marruecos y en los puertos de Melilla, Cádiz, Almería y otros. Aquí, el tiempo fué en general caluroso, si bien en algunas ocasiones se sintió frío con viento del 1.º cuadrante. El día 16 cambió el tiempo, las aguas eran muy variables y por la tarde surgió marejada de Levante a Sudeste, que, a merced del viento fuerte del 1.º y 4.º cuadrantes, aumentó por la noche y siguió en los días 17 y 18, quedando, en el 19, solo marejadilla sin importancia. Los últimos días del mes, se pasaron con tiempo seco y bastante caluroso; viento molesto por las tardes del 3.º cuadrante, mar relativamente tranquilo y ligeras chaparrones al final.

Entramos en mayo con días buenos pero algo variables de temperatura y lluvias bastante continuas en los días 3, 5, 6, 7 y 8; en la madrugada del 6 y a causa del viento, se presentó marejada del 2.º cuadrante que fué creciendo, pero luego al cesar el viento cesó también, quedando al otro día 7 muy limitada y más hacia el Sur. Siguió luego días variables, algo lluviosos y con viento; sufrimos también ligeras marejadas sin importancia, siendo algo fuerte la de los días 17 al 20 con rumbo al 2.º cuadrante y viento del 1.º; debiendo hacer constar que fueron en cambio calurosos los primeros días de la segunda quincena. Antes de terminar el mes y después de unos días tranquilos, se presentó en el 30 mar de fondo que continuó al siguiente, y por la tarde, ya era fuerte marejada del Sudeste con oleaje alto que batía contra las escolleras y la playa, pero fué disminuyendo, quedando, en el día 2 de junio, ya solo ligera mar de fondo.

La primera decena de este mes fué bastante lluviosa, con tiempo bueno, aunque algo inseguro, mar tranquilo y barómetro casi normal; en la segunda hubo días en extremo calurosos, soplando en el 14, que fué muy variable, fuerte viento del 1.º cuadrante, con gran desnivel en las aguas dentro de puerto y ligera mare-

jaça en el exterior, la que, cambiando el viento pasó también más a Sudeste; después, fue siguiendo sin importancia hasta el 17, en cuyo día era muy ligada y el viento había pasado al 3.^o cuadrante; transcurrieron los días del mes con ligeros chaparrones y lloviznas, fuerte viento en algunas tardes, ligero eclipse de sol en el 29 por la mañana, terminando, en la noche del 30, con un vendabal duro casi huracanado, fuerte lluvia y marejada del 2.^o cuadrante que afortunadamente se fué calmando y cesó al día siguiente, aunque dejó muy mojada la playa.

Los primeros días de julio fueron muy calurosos y con buen tiempo, pero en la madrugada del 7 sopló fuerte viento de poniente al 4.^o cuadrante con caracteres de huracán, y en la del 8, cayó una lluvia muy intensa en forma de tempestad, con grandes truenos y relámpagos; en la tarde del 9, tuvimos viento del 3.^o cuadrante con rachas tan duras, que a no haber hecho una hábil maniobra, hubiera producido graves accidentes el buque "Attea Mandi" que se fué a la deriva al salir del puerto. En la 2.^a y 3.^a decenas fuertes calores que se dejaron sentir más en la Europa central y en América, buen tiempo y marejadillas del 2.^o cuadrante al Sur, por lo general, con alguna ligera marejada sin importancia, y lluvias intensas en el día 24; durante la segunda quincena ya volvieron a presentarse las aguas del puerto con su aspecto sucio, de color verdoso, a causa de los calores.

Transcurrió el agosto con alguna pequeña marejada, viento duro muy molesto del 3.^o cuadrante por las tardes de los primeros días, lluvias fuertes en la noche del 5 y madrugada del 6 acompañadas de mucho viento con caracteres de tempestad; en general, calor intenso en la primera quincena durante la cual siguieron las aguas marcadas en el puerto; después, tiempo inseguro en los primeros días de la segunda, con lluvias en varias ocasiones y viento en algunas tardes; más adelante, fuertes calores en la tercera decena empezando en la madrugada del 24, con aguas muy altas, una marejada de Levante que aumentó por la tarde con fuerte viento variable y algo ciclónico, que, al cesar, pasó la mar a Sudeste para terminar al día siguiente; acabando el mes con mucho calor, ligeras lluvias y marejadillas de poca entidad.

Durante el septiembre tuvimos lluvias en varios de los primeros días, con un fuerte aguacero acompañado de truenos en la madrugada del día 6, en la tarde de este día, empezó una marejada del 2.^o cuadrante que siguió aumentando en el 7 y al anochecer era bastante arbolada y más a Levante; sin embargo, al otro día ya no quedaba más que ligera mar de fondo que terminó con marejadilla del Sur. Los 11 y 12 fueron muy lluviosos con tiempo malo muy molesto para las obras y servicios comerciales del puerto, lo propio que los 15 y 16, resultando los demás de la decena buenos y con mucho calor. En la tercera, solo hubo ligeras marejadillas, volvió a apretar el calor, sopló el viento en algunas tardes y llovió en los días 22, 23, 28 y 30; dejándose sentir, en la noche del 24 al 25, un fuerte viento huracanado del 4.^o cuadrante.

En los primeros días de octubre, pequeñas marejadas de Levante a Sudeste que regularizaron la playa de la Mar Vieja; más adelante, al final de la primera decena, ligeras lluvias, empezando en la madrugada del 9, con viento variable del 1.^o al 2.^o cuadrantes, una marejada del Este que luego aumentó por la tarde, a merced del viento que volvió a soplar con intensidad a las primeras horas de la

misma, resultando un día muy malo y borrascoso; la marejada tenía tendencia a terminar al otro día, pero recrudesció el viento del 2.^o cuadrante y con él la mar hacia el Sudeste que fué subiendo por la tarde; como luego cesó el viento, al siguiente día ya por la mañana ya no teníamos más que una ligera mar de fondo del Sudeste al Sur; pero por la tarde del mismo día varió algo el mar, pasó más a Levante y fué creciendo por la noche, cubriendo la playa y arrojando gran cantidad de basuras. A mediados del mes, en los días 14 y 15, el tiempo fué muy malo y borrascoso y perjudicó mucho a las obras y servicios, tuvimos lluvias intensas y duraderas, como verdaderos temporales de agua, que produjeron inundaciones en muchos sitios; en la tarde del 15, con viento del 1.^o cuadrante hacia el Este, se presentó marejada de Levante a Sudeste que, a causa del viento, fué siguiendo al otro día algo arbolada dejando un playazo muy turbido en la zona de los Baños y detrás de los talleres del Nuevo Vulcano, pero en el 17, al cesar el viento, amainó la mar, quedando por la tarde solo una pequeña de fondo que acabó casi por completo en el 18. En estos días y en los primeros de la tercera decena volvió a llover en varias ocasiones, las aguas estaban bastante altas y se notó gran humedad en los pavimentos de los muelles, en la mañana del 21, hubo ligera marejada del Sur que fué bajando, pero que después recrudesció al cambiar de rumbo hacia Sudeste. Acabó el mes con buenos días y mar casi en calma con ligeras marejadillas, excepto el último día en que llovó mucho por la mañana y sufrimos un verdadero temporal de agua con truenos y relámpagos. Por la tarde del propio 31 de octubre, con tiempo malo y borrascoso, empezó otra marejada que parecía iba en aumento, pero que afortunadamente acabó al siguiente con mar de fondo del Sudeste, durando, al otro día 2, buen tiempo y sol espléndido.

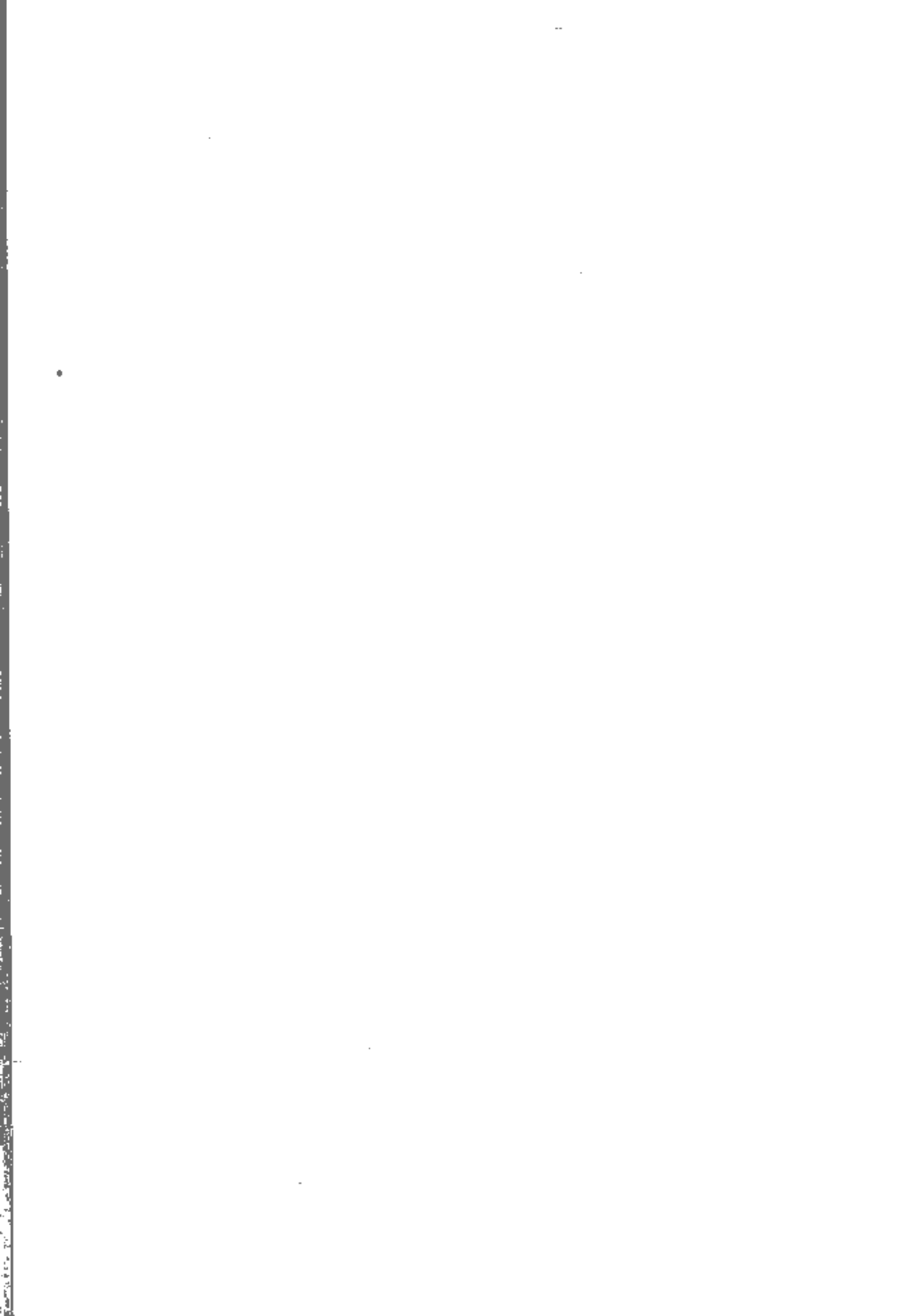
Transcurrieron los primeros días de noviembre sin novedad alguna, hubo solo marejadillas y ligeras lluvias, que luego fueron ya más continuas en los 8 y 9, en que tuvimos aguas altas y mar de fuerza del 2.^o cuadrante al Sur, con resaca en el interior del puerto; además, al atardecer del día 9, soplo viento ciclónico del 3.^o cuadrante muy intenso y con fuerte lluvia, que por fortuna fué de corta duración, pero que siguió por la noche y madrugada con menor violencia, produciendo todo ello gran movimiento en las aguas de la dársena del Morrot. Durante esta primera decena hubo grandes temporales y ciclones en muchos sitios, y en algunos puertos se sufrieron averías de importancia; en España, fueron varios los perjudicados, y entre ellos, Ba del Ferrol, Cádiz, Alicante y otros. En la segunda, resultaron ya más fuertes las lluvias, se sintió mucho frío, tuvimos algunas marejadillas y niebla muy espesa en la madrugada del 18; además, en la tarde del 19 que fué un día malo y lluvioso, se presentó mar de fondo del Sudeste al Sur, la cual, a merced del viento, del 3.^o cuadrante al Sur, que a media noche empezó a soplar con violencia y rachas muy duras, fué creciendo, convirtiéndose al día siguiente en gran marejada con extensa y alta oleaje del Sur cuyos rocios saltaban por encima de los rompeolas de Levante y de Puente; a causa del temporal de mar y viento, dicho día 20 fué muy malo, pues hasta se hacía imposible la navegación por el interior del puerto; las aguas eran bastante altas y el barómetro a 745; nosotros tuvimos que practicar serias operaciones y pasamos

grandes penalidades para el amarre y la seguridad del Dique flotante, de la draga y de varias embarcaciones; fueron varios los buques, jonrones y pequeños flotantes de los Clubs que perdieron sus amarras y hubo que recogerlas y aminorar su situación; se rompieron algunas defensas y cadenas de boyas, etc.; por la tarde, la mar seguía gruesa y chocaba todavia con violencia contra las escolleras; afortunadamente, al anochecer, cesó el viento y fué amainando la marejada, no quedando en la mañana del otro día 21, con viento regular del 4.º cuadrante que luego pasó rolando al 1.º, mas que mar de fondo del 2.º cuadrante al Sur de poca importancia; fué un temporal del Sur muy duro, aunque de escasa duración, que por fortuna solo produjo, en definitiva, pequeñas averías en los muelles por el choque de las embarcaciones y la pérdida de algunos bloques de refuerzo del muelle del rompeolas de Levante. Pero en la tarde del propio día 21, arreció más el viento y se levantó marejada del Este, algo variable, que fué creciendo, siendo bastante fuerte y arbolada al anochecer del día siguiente 22, que resultó muy malo y lluvioso, con aguas altas y barómetro bajo; al otro 23 fué cesando con el viento, no quedando en el 24 más que ligera mar de fondo del Sudeste. Amaneció el 25 con buen tiempo que continuó por la mañana, pero por la tarde cambió por completo y surgió marejada de Levante a Sudeste que fué aumentando por momentos, siendo bastante fuerte al anochecer; al otro día 26 sopló duro viento del 1.º cuadrante que favoreció la marejada, lo propio que en el 27 con tiempo malo y variable, continuando del mismo rumbo del 2.º cuadrante algo más intensa y arbolada y rompiendo contra las escolleras; al día siguiente 28 amainó bastante quedando solo una mar algo fuerte de fondo del Sudeste, que no cesó hasta el 30. Durante esta tercera decena, como en casi todo el mes, sufrimos muchas lluvias con gran cantidad de agua.

Al entrar en diciembre continuaron los días lluviosos y con ligera mar de fondo que fué acabando en la mañana del 3, en el que se presentó buen tiempo, aguas medias y barómetro casi normal; pero por la tarde, hizo un brusca variación y con viento del 1.º cuadrante empezó otra marejada del Este, que fué en aumento, resultando, al anochecer del día siguiente, bastante alta y arbolada; al otro 7, que se presentó lluvioso y malo y con espesa niebla por la mañana, sufrió el barómetro un fuerte descenso; después, fué bajando algo el viento y con él la mar de Levante, quedando en los días sucesivos solo pequeña marejada más al Sudeste, con tendencia al buen tiempo por haber subido el barómetro y parar casi el viento que pasó al Oeste; acabó la decena, presentándose el día 10 con mucha niebla por la mañana. La segunda empezó también con agua, después siguieron días variables con algunas lluvias, viento del 3.º cuadrante que levantó pequeñas marejadas del Sur, aguas bastante altas y barómetro bajo; más adelante, en la mañana del 17, se presentó mar del 2.º cuadrante que al día siguiente fué en aumento rompiendo el oleaje, alto y extenso, en la playa y contra las escolleras, pero al otro 19, que fué muy frío como el anterior y sumamente lluvioso, descendió bastante, quedando en el 20 solo marejadilla. Transcurrió la tercera decena y acabó el año 1927 con días también muy variables y lluviosos, ligeras marejadillas y pequeñas marejadas del 2.º cuadrante, aguas en general altas y barómetro bajo; siendo de notar solamente la marejada que tuvo lugar



TEMPORAL DEL SUD-ESTE EN LOS ÚLTIMOS DÍAS DE FEBRERO DE 1928



en los días 28 al 31, que fué de Levante a Sudeste y producida al parecer por un temporal del Golfo, dejando, al acabar, buen tiempo, aguas medias y barómetro normal. Durante este mes y el pasado sufrimos, como se ha visto, muchas lluvias que molestaron sobremanera el desarrollo de las obras y la práctica de los servicios comerciales, estropeando, además, en gran escala el pavimento de algunos muelles, pues con la continuidad de la lluvias resultaba imposible efectuar trabajo alguno de reparación.

Empezó el año 1928 con lluvias, sobre todo el día 3 que fué casi perdido para nuestros trabajos, con marejadas ligeras y algún mar de fondo del 2.º cuadrante al Este, de corta duración; después, a partir del 6 hasta fin de mes, tiempo muy bueno por lo general, con sol y aguas bajas, solo tuvimos algunos días con pequeñas lluvias y marejadas sin importancia; en los últimos, surgió mar de fondo del Sudeste, debido a un temporal del Golfo de Lyon, pues aquí el tiempo seguía bueno y con sol fuerte, que en el 30 se convirtió en marejada del Sudeste con olas muy altas y extensas que rompían contra las escolleras con gran violencia, pero al otro día 31 disminuyó bastante, quedando solo mar de fondo del Sudeste con tendencia a acabar.

Entramos en febrero y pasó la primera quincena con buen tiempo, mucho sol, aguas bajas y barómetro muy alto por lo general; solo hubo marejadillas y una ligera marejada, del Sudeste al Sur, del día 4 al 8, y fuerte viento en los 12 y 13 muy molesto y variable del 4.º al 1.º cuadrante. Siguieron los días buenos en la segunda quincena, pero en la mañana del 24 cambió el tiempo, que ya días atrás era muy malo en el estrecho de Gibraltar, por la persistencia del Levante, y con ligeras lluvias y viento del 1.º cuadrante empezó marejada de este rumbo al Sudeste; por la tarde, arreció el viento y la mar fué en aumento, siendo ya bastante arbolada y con oleaje muy extenso; siguió el temporal de mar y viento, por lo general del Este hacia el 2.º cuadrante, y también bastante lluvia, en los días 25 y 26, chocando las olas contra las escolleras y saltando los rociones, a merced del viento, sobre el espaldón del rompeolas, llegando a ser muy difícil, por el viento, la navegación hasta el interior del puerto, y la práctica de los servicios comerciales, por el movimiento de las aguas; lo propio sucedió en los días siguientes 27, 28 y 29 hasta el 1.º de marzo, pues continuó el temporal de mar, lluvia y viento, siendo éste variable del 2.º al 1.º cuadrante y la mar de Sudeste por lo general, resultando que en muchas ocasiones eran tan molestos el viento y el agua en el puerto que, como ya hemos dicho, impedían los trabajos y servicios comerciales que tenían que practicarse, aparte de que la continuidad de la lluvia produjo sensibles desperfectos en los pavimentos de algunos muelles. Acompañamos dos fotografías tomadas en el curso de este último temporal de fines de febrero de 1928.

Durante el marzo continuaron las lluvias en los primeros días; el temporal que había casi acabado en el día 1.º por la mañana, fué en aumento luego por la tarde, a merced del viento que todavía soplabá aunque con menos fuerza, levantándose marejada también del Sudeste, con olas altas que batían otra vez contra las escolleras y la playa; en el día 2 siguió la mar y la lluvia pero no el viento y en el 3 quedaba solo algo de marejada con mar farga y tendida del 2.º cua-

drante, y el tiempo se presentó más borascable; lo propio sucedió en el 4, en que el temporal fué amainando y con tendencia al buen tiempo, resultando que en el 5 ya no teníamos más que ligera mar de fondo, tiempo espléndido, aguas medias y barómetro a 760.

El pasado temporal que fué muy malo en algunos puertos por su duración y violencia, afortunadamente solo produjo en el nuestro pequeñas averías y la remoción y pérdida de algunos bloques en el rompeolas y su moero; las lluvias, fuertes y continuas de los últimos días de febrero y principios de marzo, causaron asimismo inundaciones y grandes desperfectos en varios puentes de esta provincia, en los ríos Desus, Turdera y otros.

Siguieron los días de marzo con bastantes lluvias, algunas de ellas abundantes, marejadillas del 2.º cuadrante, aguas medias, por lo general, y tiempo regular, hasta el 20, en que por la mañana se presentó una marejada del Sudeste que fué creciendo por la tarde y noche, siendo al próximo día bastante fuerte y arbolada con viento del 3.º cuadrante; pero en la tarde del 22, habiendo cesado el viento, fué aminorando la mar y mejoró el tiempo aunque tuvimos ligeras lluvias; acabó el mes con días borascables, pero con algo de lluvia y fuertes vientos del 3.º y 4.º cuadrantes, muy molestos, sobre todo en los 23, 28 y 30.

Al entrar en abril y pasados los primeros días que fueron buenos, nos molestaron también el viento y la lluvia, sobre todo en el 6 en que las duras rachas del 1.º cuadrante al Este levantaron mar gruesa, que, al igual que el viento, fué creciendo al atardecer, haciendo el oleaje contra las escolleras y formando grandes rociaciones; pero en la mañana del 7, después de la lluvia y al cesar el viento, no quedaba más que ligera marejada del Sudeste a Levante sin importancia. Acabó el mes con días buenos, pero algo variables y ventosos; lluvias ligeras, si bien algunas de ellas, como las de los 19 y 22, fueron muy fuertes y continuas cayendo mucha agua que molestó sobremanera los trabajos, y por último, se sufrieron pequeñas marejadas por lo general del 2.º cuadrante y producidas por el viento.

Pasó el mes de mayo también con días regulares y algunos de la tercera decena bastante fríos impropios de la estación primavera: fué asimismo muy lluvioso, sobre todo en los días 7, 16, 19, 20, 22 y 29, en que cayeron fuertes chaparrones; hubo marejadillas y ligeras marejadas casi siempre del 2.º cuadrante al Sur, de escasa entidad, aguas medias y barómetro alrededor de 750.

Llegó el mes de junio y se disfrutó ya de buen tiempo y bastante calor, si bien en varios días de la segunda decena, se notaron algunas horas muy frescas impropias de la estación; tuvimos, además, ligeras marejadillas del Sudeste al Sur, sin importancia, con alguna algo mayor en los 19, 27 y 28 producidos por lo general por el viento, acabando el mes con días muy buenos, calurosos, mar casi en calma y aguas bajas y algo sucias como siempre, por la elevada temperatura.

Entramos en julio y continuó el calor duro y sofocante; ligeras lluvias en algunos días, que solo a fin de mes tuvieron alguna importancia y en el 9 por la mañana fué un verdadero temporal de agua con fuertes truenos; marejadillas y alguna marejada de escasa entidad, barómetro casi normal y aguas por lo general bajas y también sucias por el calor.



Vino el agosto y transcurrió la primera quincena, como la segunda de julio, con fuertes calores, tiempo bonito y seco, ligeras lluvias, marejadillas de importancia, viento del 3.^o cuadrante algunas tardes, barómetro casi normal y casi aguas medias y de color verdoso oscuro. Durante la segunda, tuvimos algunas lluvias, marejadillas pequeñas, tiempo muy variable y tormentoso aunque con bastante calor; las aguas dentro del puerto con muchas oscilaciones, y en las tardes de los días últimos, sufrimos viento del Sur al 3.^o cuadrante muy molesto; solo por excepción se sintió algo de frío en el día 22.

En septiembre, como es natural, ya no se dejó sentir tanto el calor; las lluvias resultaron más abundantes, singularmente al acabar la primera quincena, que fueron muy fuertes e intensas en muchos sitios de la provincia. En la segunda, siguieron las lluvias, el tiempo fué algo variable, espesa niebla dentro del puerto en el día 20 que impedía la entrada y salida de los buques; ligeras marejadillas y alguna corta marejada de escasa entidad, del 2.^o cuadrante al Sur, a fin de mes, con días buenos y algo más calurosos; siendo también de notar el fuerte y molesto viento del Sur al 3.^o cuadrante, que tuvo lugar el día 20 por la tarde.

Empezó bien el octubre pero con niebla muy espesa en el día 3; bastante lluvia en dicho día y en el 5, en el que se notó alguna marejada del 2.^o cuadrante; después varios días buenos y hasta calurosos, barómetro normal y casi mar calma. A mediados de mes ya fueron más fríos, levantándose en el 16 con viento del 1.^o cuadrante, marejada de Sudeste a Levante que, con el viento, fué aumentando al anochecer, siendo ya bastante gruesa y extensa; continuó todavía creciendo y a media noche era muy alta y arbolada, chocando el oleaje contra las escolleras; por la mañana del 17 siguiente, que fué muy claro y con sol, al cesar el viento amainó algo la mar pasando mas al Sudeste, pero todavía quedó marejada fuerte con olas que batían con furia contra las rompocostas y rompían duramente en la playa, lo que resultó bastante coluada de momento para luego ir desapareciendo cuando el oleaje pasaba mas al 2.^o cuadrante. al otro día 18, quedaba todavía mar gruesa de fondo del Sudeste al Sur, que se fué llevando la arena, y con tendencia a acabar, lo que tuvo efecto el 19 en que solo había marejadilla algo utililla del propio rumbo sin importancia. La tercera decena fué sumamente variable y bastante lluviosa, sobre todo el 25 en que la gran cantidad de agua caída produjo desperfectos en muchos sitios de la ciudad; en dicho día, con el barómetro bajo, empezó marejada del Sudeste al Sur, siguiendo luego en los sucesivos algo más fuerte pero sin importancia, y pasando luego, al ir acabando el día 28, más a Levante a favor del viento. Acabó el mes con tiempo variable, mucha oscilación en las aguas del puerto, ligeras lluvias siendo más fuerte la del 30, y mar de fondo del Sudeste, que, en la noche del 31, fué aumentando y pasó más a Levante rompiendo el oleaje contra las escolleras.

Entramos en noviembre, con lluvia casi continua en todo el día 1.^o; la marejada fué desviándose hacia el Sur y pronto fué llevándose, como siempre, toda la arena que se había acumulado en la playa durante los días anteriores; siguieron después otros buenos y con sol, pero a partir del 5 volvió a llover,

sobre todo en los 6 y 7 que lo hizo copiosamente, y además de resaltar casi perdidos para las obras y servicios, tanta lluvia perjudicó mucho el pavimento de los muelles. En el día 7 por la mañana, la mar que todavía no había cesado, a fuerza del viento del 2.º al 3.º cuadrante se fué animando y pronto tuvimos marejada fuerte del propio rumbo Sudeste al Sur, la que, persistiendo el viento al Sur, fué creciendo, siendo el tiempo muy borrascoso, como de temporal, y el barómetro muy bajo; por la tarde, amainó algo el viento pasando al 4.º cuadrante y la marejada fué disminuyendo bastante, quedando, al amanecer y por la noche, solo mar de fondo sin importancia, aunque con aguas muy altas. Al otro día 8 fué mejorando el tiempo que ya fué bueno en los sucesivos, pasando algunos, a fin de la segunda decena, con bastante calor. En la tercera continuaron los días con buen tiempo, sol, aguas medias, marejadillas y barómetro normal; después, en el 24 y siguientes, sufrimos fuerte viento por lo general del 3.º al 4.º cuadrante, muy molesto, que en algunas ocasiones suspendió las maniobras en el puerto y produjo ligeros desperfectos en las construcciones, como: vallas corridas, lámparas de alumbrado rotas, etc.; desde el 28 hasta acabar el mes, fueron buenos. En esta tercera decena de noviembre, se registraron grandes temporales de mar y viento en varios sitios de Inglaterra, Holanda, Bélgica y otras naciones, causando muchos naufragios y grandes destrozos en las poblaciones.

Se presentó el mes de diciembre con ligera mar de fondo del 2.º cuadrante, que fué algo más intensa el 3; después, unos días buenos; en el 7, espesa niebla por la mañana en toda la zona del puerto y ligeras lluvias, que continuaron con más fuerza en los 8 y 9 estropeando mucho el pavimento de algunos muelles, aunque sin molestar las obras y servicios por ser ambos festivos; transcurrió la segunda decena sin novedad, pero en el día 20 mucha niebla, en los siguientes 21 y 22 lluvia abundante y continua, sobre todo en el primero que resultó casi completamente perdido para los trabajos y servicios comerciales; a media noche del 21, empezó una marejada de Levante que continuó el día 22 con bastante fuerza, singularmente por la tarde, rompiendo el oleaje contra la playa y las escolleras, pero al otro 23, habiendo mejorado el tiempo, ya solo quedaba algo de mar de fondo tendida del Sudeste; los días de Navidad y sucesivos resultaron buenos, acabando el año 1928 con un día 31 muy lluvioso y sumamente perjudicial porque los muelles estaban abarrotados de mercancías, y con un principio de marejada de Levante a Sudeste que se levantó por la noche.

Empezó el año pasado 1929 bastante malo, lluvioso y con frío y el barómetro sumamente bajo; la marejada fué en aumento en todo el día 1.º, siendo por la noche muy fuerte con oleaje alto y extenso que iba colmando la playa y que en algunas ocasiones el agua atravesó el muelle Nuevo por la zona entre el Balneario de San Sebastián y la Bateria del Astillero; afortunadamente cesó pronto, quedando al día siguiente solo mar de fondo del Sudeste que se fué llevando al arena de la playa, y al otro 3 ya no había más que marejadilla picada con tendencia a acabar. En los días 3 y 5 sufrimos ligeras nevadas, sobre todo en el 3 que fué más continua aunque no fuerte, resolviendo un día casi perdido para

los trabajos del puerto; en el día 5 otra pequeña marejada de Levante que volvió a traer arena en la playa; en las primeras horas del día 8 bastante lluvia muy perjudicial para algunos cuellos; en los 10, 11 y 12 niebla espesa por la mañana, pero buen tiempo, aguas bajas y barómetro normal, con marejadillas del 2.^o cuadrante. A mediados de mes y en la tercera decena, otras ligeras marejadas sin importancia con tiempo bonancible aunque muy frío y bastantes días con niebla.

El mes de febrero fué asimismo bastante lluvioso en su primera decena; empezó también con una marejada de Levante a Sudeste que fué subsiendo en el día 2, en que, además, había niebla muy espesa por la mañana en todo el puerto que dificultaba las maniobras; en la madrugada del 3, con viento fuerte del 1.^o cuadrante, aumentó mucho la mar con tiempo malo y crudo por el frío, la lluvia y el viento; después, fué disminuyendo, y en el 4, ya solo había mar de fondo tendida del 2.^o cuadrante que continuó al día siguiente, y en el 6, ya no quedaba más que marejadilla del Sudeste. Siguiéron unos días con niebla por la mañana, buen tiempo, aguas bajas, mar casi en calma, algo de lluvia y bastante sol; pero en el 12 cambió el tiempo soplando fuerte viento del 3.^o al 4.^o cuadrante que fué de corta duración; sufrimos mucho frío que continuó en la segunda decena, lo propio que las ligeras marejadas del 2.^o cuadrante al Sur sin importancia; arribó el mes con días buenos, algo lluviosos y fuerte viento muy molesto del 4.^o cuadrante en las tardes y noches de los últimos días, y además marejada del 1.^o cuadrante que luego pasó más al Sudeste. En la segunda decena de febrero, se sintió una ola de frío en toda España, aquí bajamos algo del cero, pero en otras regiones de España y en Francia, Suiza, Alemania, etc., se registraron temperaturas de 20 y 30 bajo cero, con ríos helados, paralización de transportes y otros accidentes.

Al entrar en marzo volvió a sentirse el frío, después de los días anteriores apacibles, y seguía la marejada del 2.^o cuadrante, que fué en aumento siendo bastante picada y fuerte en el 2; el tiempo estaba otra vez mojado en lluvias aunque el barómetro no acusaba anomalía alguna; al anochecer del propio día 2, el oleaje continuaba muy alto rompiendo en la playa y batiendo contra las escolleras, pero después fué amainando siempre con la mar combinada de Sudeste a Levante y en el 4 solo quedaba marejadilla del 2.^o cuadrante sin importancia. Al otro 5 nos molestó bastante la lluvia y después de unos tres días buenos volvió a llover en la tarde del 9; en la madrugada de este día, con fuerte viento del 1.^o cuadrante, que luego pasó más al 2.^o, se levantó marejada que fué en aumento y llegó a ser, al anochecer, algo gruesa de Levante a Sudeste, por fortuna, cambió el viento y amainó la mar, quedando solo el día 10 ligera marejada del propio rumbo de escasa entidad. Transcurrió la segunda decena y parte de la tercera con días buenos y algo calurosos, aguas bajas, ligeras marejadillas, barómetro normal y solo alguna con viento del 3.^o cuadrante; llovió bastante el 24 y algo el 25; más adelante, en la mañana del 29, empezó a soplar fuerte viento del 1.^o cuadrante al Este, muy molesto, que dificultó algunas maniobras de atraque de los buques dentro del puerto, y levantó rápidamente marejada de Levante puramente local pues el tiempo era bueno, las aguas bajas y el

barómetro normal; al anocheecer, ya había casi cesado y los dos días siguientes, hasta acabar el mes, fueron buenos y bastante calurosos.

Vino el abril, y todavía se sintió, en el primer día, el calor como en los anteriores, pero después cambió el tiempo, volvieron las lluvias y sopló el viento del Sur al 3.^{er} cuadrante algún día, siendo a partir del 2 bastante frío; se notaron también ligeras marejadas de Levante y Sudeste, cortas y sin importancia, pues el tiempo no fué malo, las aguas estaban bajas y el barómetro casi normal, acabando la primera decena sin novedad. Transcurrió la segunda con ligeras lluvias al principio, siguieron las aguas bajas y el buen tiempo hasta el final; sólo en el día 20 se notó una ligera marejada del Sur al Sudeste que continuó en los siguientes, pasando a Levante, pero sin importancia. El tiempo en la tercera decena fué más variable, el barómetro algo bajo, fueron muchos los días en que llovió, terminando el mes con lluvias muy continuas, viento del 3.^o y 4.^o cuadrantes, en ocasiones bastante frío por haber caído una fuerte granizada en la comarca del Vallés, y en otras mucho calor. A mediados de este mes de abril, tuvieron lugar grandes temporales en el Estrecho y en las proximidades de Cádiz.

Empezó el mayo con un día muy lluvioso que fué casi perdido para los pocos trabajos que, por ser una fecha marcada, se realizaron en el puerto; en el 3 sopló viento del 4.^o cuadrante que luego pasó al 1.^o, que era muy frío y de bastante intensidad, y levantó mar de Levante que aumentó por la noche, pero al otro día 4 cesando el viento amainó la mar y quedó buen tiempo, con ligera marejadilla y barómetro normal. Al siguiente 5 cambió el tiempo y pasó la primera decena y parte de la segunda siendo regular y con lluvias más o menos fuertes todos los días, pero con mar tranquila, aguas bajas y medias y barómetro casi normal; a mediados de mes, buen tiempo, con ligeras lluvias, marejadillas del 2.^o cuadrante, pero mucho calor y bochorno y aguas bajas, acabando el mes con fuerte viento del 1.^{er} cuadrante y bastante frío al anocheecer del 31.

Transcurrió el junio con tiempo bueno, marejadillas del 2.^o cuadrante casi mar calma, aguas bajas y ligeras lluvias, pero mucho calor también en la primera decena; en la segunda, ya cambió el tiempo, las lluvias fueron más intensas, notándose, a causa del mal tiempo en la noche del 11 y madrugada del 12 con viento Sur, un gran movimiento de aguas dentro del puerto durante muchas horas, producido sin duda por un temporal algo lejano de aquel rumbo. Antes de acabar esta decena y en casi toda la tercera, se disipó otra vez de un tiempo excelente y bastante calor, siendo solo los últimos días algo lluviosos y variables. Las aguas del puerto empezaron a ponerse del color verdoso sucio.

Entramos en julio y las aguas del puerto siguieron todavía por corto plazo con el tinte verdoso a causa del calor, pero se pasó la primera quincena con días algo variables, pues los hubo con bastante frío impropio de la estación: cayeron algunos chaparrones y sopló el viento del 4.^o al 1.^{er} cuadrante levantando ligera mar del Este; después volvió a subir la temperatura, notándose, tanto aquí como en muchas partes del extranjero, como una ola de calor; las aguas tomaron otra vez, a mediados de mes, el color verdoso, que todavía presentaba en algunos sitios peor aspecto con los productos o residuos de los combustibles li-

quidos que los buques echaban al mar; acabó la segunda quincena con algunos días frescos y fuerte viento del 3.^{er} cuadrante en la tarde del 31.

La primera decena de agosto fué en extremo variable por la inseguridad del tiempo; hubo días bastante lluviosos como los 2, 4 y sobre todo el 8, en que, además, cayó un gran pedrisco y resultó casi perdido para las obras y servicios del puerto; desde el 6, el tiempo anóvo revuelto, produciéndose, en la noche del 7 al 8, un gran movimiento de aguas en el interior del puerto con fuertes oscilaciones que impedían varios trabajos a flote y obligaron a reforzar las amarras de los buques, pues en algunos momentos la corriente era sustancialmente sensible; por otro lado, en la noche del 7 se levantó una marejada del Este, afortunadamente de corta duración, pues al anochecer del otro día ya solo quedaba ligera mar de fondo. La segunda decena pasó sin novedad y bastante calor, solo al final hubo días algo variables y frescos y con lluvias más o menos intensas. En la tercera, apretó otra vez el calor y tuvimos buen tiempo con marejadillas del 2.^o cuadrante al Sur.

Continuó el buen tiempo y el calor fuerte en los primeros días de septiembre, pero a partir del 5 y a cause de grandes tormentas ocurridas en el día anterior en distintas provincias, hizo también aquí un cambio y se presentó el tiempo muy variable con ligeras lluvias y alguna neblada; no obstante, siguieron luego unos días buenos y con calor; volvieron las lluvias con bastante intensidad en los 10, 11 y 12, resultando el primero casi perdido para las faenas del puerto y repitiéndose en otras provincias como: Granada, Zamora, Cuenca, etc., las fuertes tormentas con inundaciones. En la mañana del 12, con viento del 1.^o cuadrante al Este, empezó una marejada de Levante que, a merced del viento, que fué más duro por la tarde, siguió pero sin importancia y cesando pronto al día siguiente, al acabar también el viento. A mediados de mes, otra vez lluvias bastante continuas con amenazas de tempestad en varias ocasiones, por haberlas sufrido muy fuertes en otras provincias, con graves daños producidos por el desbordamiento de ríos y arroyos; debiendo también mencionar una lluvia torrencial que tuvimos en la tarde del 18 como una verdadera manga de agua con truenos y relámpagos y que duró casi tres cuartos de hora sin parar; después del día 20, que fué también bastante lluvioso, siguieron otros con buen tiempo y mar tranquila, pero en el 25 se operó un cambio y con viento del 1.^o al 2.^o cuadrante, se levantó un poco de marejada, que, por no cesar aquél, continuó por la tarde y noche hasta el día siguiente 26 en que, no soplando el viento, fué amainando, para quedar al otro 27 solo una ligera marejadilla. Acabó el mes con buen tiempo, días algo calurosos, marejadillas del 2.^o cuadrante, bastante niebla por las mañanas y las aguas del puerto algo mareadas.

Fueron análogos a estos los primeros días del siguiente mes de octubre, con alguna lluvia, viento del 3.^{er} cuadrante y ligera marejada del 2.^o, al principio con rumbo del Sur y después del Este, en los 3, 4 y 5, con tiempo ya más variable; otra también sin importancia en los 7 y 8 con viento fuerte, en el último, del 1.^{er} cuadrante, y algunas lluvias de escasa entidad en estos días de la primera decena. En la segunda, se presentaron ya mejores; tuvimos sol, aguas medias y mar casi en calma con marejadillas del 2.^o cuadrante, solo el 18 por la noche

fué algo tormentoso. La tercera empezó con fuertes y continuas lluvias en los días 21, 22 y 23, levantándose también, en la noche del primero, marejada del 2.º cuadrante al Sur debido al fuerte viento del Este con rachas duras, que continuó al otro día, pasando en la tarde más al Sudeste, y acabando después con marejadilla; además, el mal tiempo del día 22 produjo resaca en el interior del puerto, con gran movimiento de aguas, que obligó a los buques a reforzar sus amarras y fué causa de ligeras averías; acabando el mes con pequeñas lluvias, marejadas cortas del Este al Sur y algún día, como el 25, con viento variable del 3.º al 4.º cuadrante.

Tuvo el noviembre con días bastante buenos y frios, pero con sol; ligeras lluvias en los 6, 7 y 10; por lo general, marejadillas del 2.º cuadrante y vientos del 2.º al 3.º por las tardes. En la madrugada del 15 empezó marejada del Sur producida por el tiempo anormal y borrascoso que había por todo el litoral Mediterráneo y del Norte donde se han sufrido grandes temporales, aumentando algo la mar por la tarde y noche a favor del viento y amanado al día siguiente 16 al cesar éste, para quedar en marejadilla tendida del Sudeste al Sur; ligeras lluvias y lloviznas en el 17 y parte del 18 con viento duro de Levante y algo de mar del 2.º cuadrante sin importancia. En el 21 y parte del 22, después de unos días buenos, otra vez lluvias algo intensas, mal tiempo y muy cerrado y espesa niebla por la mañana; a causa del viento y la borrasca, se levantó por la mañana marejadilla picada del Sudeste que fué creciendo por la tarde, pero luego amainó en la madrugada del 22 al cesar el viento y quedó solo marejadilla de escasa entidad. Dió fin el mes de noviembre con días buenos, bastante sol, marejadillas del 2.º cuadrante, y en general buen tiempo.

Vino el de diciembre y siguieron en toda la primera quincena los días buenos y apacibles, algo frios pero con sol; solo ligeras lloviznas en los 5 y 7; al final, aguas bastante bajas y barómetro marcando de 765 a 770. En el 17, tuvimos mar picada del Sudeste que disminuyó al anochecer, quedando al otro día ligera mar de fondo; pero por la noche, con viento duro del 2.º cuadrante, se levantó otra vez marejada del Este que siguió creciendo, y en el día 19 por la mañana rompió el oleaje con bastante fuerza contra las escolleras; por la tarde, al parar por completo el viento, se corrió al Sudeste y disminuyó bastante, no quedando, al otro día 20, más que ligera mar de fondo del 2.º cuadrante sin importancia, que duró hasta el 23; en la noche del 20, en todo el día 21 y en la madrugada del 22, mucha lluvia con ligeros copos de nieve en algunas ocasiones, el barómetro muy bajo por lo general, además, durante estos días de la segunda quincena se sintió bastante frío, notándose más, después de los anteriores de la primera que fueron tan buenos. Con un día de Navidad espléndido, terminó luego el año pasalo 1920 con los siguientes bastante buenos, barómetro normal, ligeras lloviznas y solo una lluvia fuerte en la noche del último día 31.

De cuanto hemos consignado en páginas anteriores se desprende que, en el curso del periodo de tres años y medio que abarca esta Memoria, han sido en número bastante elevado los días en que, a causa de los temporales de mar o de lluvia y viento, nos hemos visto obligados a suspender los trabajos en las obras y servicios comerciales del puerto.

Puede apreciarse también que, por lo general, los temporales más frecuentes han sido los del 2.º cuadrante, los cuales, según que el rumbo fuese más hacia Levante o al Sur, traían o se llevaban la arena de nuestra playa del Norte, llamada de la Mar Vieja, detrás de los talleres Nuevo Valcarlos, la que, podemos afirmar, no ha variado en su extensión durante el plazo antes referido, ni es probable que aumente, porque las arenas, que han de proceder fatalmente de los acarreos del río Besós, no pueden ya llegar a dicha playa porque son extraídas antes en el curso del río o en las proximidades de su desembocadura al mar; en cambio, la del lado Sur del puerto en la zona de Casa Antúnez, es bien patente que va aumentando paulatinamente, formándose su verdadero playazo frente a los aneguos Altos Hornos de Nuestra Señora del Carmen y abarca hasta más allá del punto donde desagua la cloaca colectora de la ciudad, en el ángulo del Contralique con la prolongación del muelle de Costa, con tendencia a invadir el frente de aquél dentro de algunos años, lo que motivará los necesarios trabajos de dragado o la construcción de determinadas obras.

Incendios

Durante el período de 1.º de julio de 1926 a fin de diciembre último, a que se contrae esta Memoria, han sido bastantes, aunque por fortuna de escasa importancia, los incendios ocurridos en nuestro puerto, no sólo en los buques sino en las mercancías depositadas en los muelles y en las construcciones y edificios enclavados dentro de la zona marítima; verdad es que todos estos siniestros han sido dominados y extinguidos relativamente 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 muchos casos especiales por las duraciones de los buques del Estado y por el personal de la Comandancia de Marina y de la División de la Aeronáutica Naval establecida en este puerto; consideramos de justicia que en estos párrafos así se reconozca y se signifique nuestro mayor agradecimiento por el concurso prestado a esta Dirección.

El servicio de extinción de incendios y el de achique y anegamiento de buques, como complemento de aquél, se llevan siempre a cabo, previo un rápido estudio del accidente, con el mejor conocimiento de causa y la mayor celeridad; a tal efecto, tanto el Municipio como la Junta del Puerto tiene retenes de guardia, a los que se da aviso por tel. telefónica de la ciudad o por la línea particular que esta Dirección tiene instalada en toda nuestra zona marítima, aparte de los diferentes aparatos especiales avisadores de incendios que, desde hace años, se han establecido para este fin en varios sitios de los muelles.

El primer siniestro de esta clase que debemos reseñar, ocurrió a uso del melindia del 6 de agosto de 1926, en que se declaró un incendio a bordo de una lancha a motor del "Río de la Plata" que navegaba por la dársena de San Beltrán cerca del muelle de Barcelona; acto seguido acudió nuestro personal afecto a las obras de construcción, que auxilió y desembarcó a los tripulantes y al pasaje; un poco después, desde el muelle se pudo extinguir el fuego, pero quedando la embarcación en muy mal estado.

Práximamente a las 11 de la noche del día 21 del propio mes, hubo un conato de incendio en las carboneras del vapor noruego "Lilly Margrethe" atracado al muelle de Bosch y Alsina (antes de la Muralla); sin pérdida de tiempo acudió el retén de guardia y procedió con toda precaución y según instrucciones del capitán del buque a echar agua en las carboneras, logrando sofocar el fuego, pero permaneció el personal a bordo hasta las cinco de la tarde del día siguiente, por si se presentaba novedad alguna.

A las 6 y media de la tarde del 24 de octubre, tuvo lugar un pequeño incendio en el camarote del maquinista del vapor pesquero "Rio Mesa" en el muelle de Levante; previos los oportunos avisos acudió nuestro personal y el del Ayuntamiento, y fué sofocado acto segundo sin contratiempo.

El día 25 siguiente y a las 4 de la tarde, se produjo un ligero incendio en unas balas de paja que se cargaban en el galebot "Pedro" de la matrícula de Ibiza, atracado en la 1.ª abeación del muelle de España; salió el retén de guardia, pero ya se había dominado con el personal y medios de a bordo.

A las 3 de la tarde del 15 de diciembre, otro conato de incendio en el vapor "A. Lázaro", atracado en el muelle Nuevo haciendo reparaciones; fué sofocado también por el personal de a bordo, aunque acudieron poco después los retenes de guardia.

A eso de mediodía del 22 de febrero de 1927, se declaró un pequeño incendio en una puzúla de balas de algodón depositadas en la zona del arranque del muelle de Barcelona cerca del de San Beltrán, procedentes de la descarga del buque "West Chatala"; afortunadamente se dió pronto cuenta del siniestro y sólo se chamuscaron unas diez balas, que fueron en seguida separadas por el personal del muelle y apagadas por nuestro retén, que acudió al momento y estuvo luego unas horas de guardia por si eran necesarios sus servicios.

Más adelante, a las diez y media de la noche del 12 de mayo, tuvo lugar otro pequeño incendio en la lancha de trabajo de la Compañía española de la soldadura autógena que operaba en el buque "Mar Adriático" atracado en el muelle de Bosch y Alsina; acudió el retén y se apagó pronto habiéndose quemado solo algunas tablas del casco y cubierta de la embarcación, retirándose después el personal al cabo de una hora.

Poco más de las 7 de la noche del 23 de junio siguiente, se notó fuego en una puzúla de envases de loza sanitaria depositada en el muelle de Barcelona, en el lado de tierra del tinglado n.º 2, descargada del vapor "Pinzón"; se quemaron varias cajas y se rompieron muchas tazas de waters y lavabos, pero quedó pronto dominado y extinguido a la media hora, quedando luego nuestro retén algún tiempo más, por si ocurría novedad.

En la mañana del 6 de julio, a eso de las diez, se vió que de un gran montón de carbón depositado en el almacén que la casa "Construcciones e Industrias, S. A.", tienen en el muelle de Poniente, salía mucho humo a causa del fuego existente ya en días anteriores; avisados nuestro retén y la brigada del Ayuntamiento, acudieron sin pérdida de tiempo, procediendo a echar agua en los puntos convenientes, mientras se sacaba por el personal de la referida casa el carbón hacia el muelle colocándolo en puntos adecuados; una vez dominado el fuego, quedó el retén hasta las seis de la tarde del día siguiente sin novedad.

Más adelante, en el día 30 de agosto a las 11 de la mañana, se notó que había también fuego en otro montón de carbón del propio almacén, y personazo en seguida el retén de guardia, empezó a echar agua hasta las cinco y media de la tarde, en que el encargado consideró que era suficiente, retirándose el personal y no hubo mayor novedad.

A las siete de la noche del 7 de octubre siguiente, se produjo una gran alarma en la zona del costero o frente del muelle de l'orient donde estaba montada la instalación de la casa Catasús y Compañía para la descarga de petróleos, debido a que tuvo lugar una fuerte explosión de un bidón que había en tierra para depósito, por haber echado una cerilla; en realidad no fué nada, chamuscándose solo un poco la barraca de las herramientas y útiles para la descarga; eso no obstante, se presentó nuestro retén, sin tener que realizar trabajo alguno porque ya se había sofocado el incendio con el personal del muelle y los medios de a bordo del buque "London Corporation" que estaba allí cerca descargando ganado.

En la tarde del 18 del propio octubre, dieron aviso de que en el almacén de carbón que en el muelle de l'orient tiene la "Compañía General de Materiales para Industrias" había fuego en una de las estibas; acudió el retén de guardia para refrescar el combustible, permaneciendo allí hasta las 12 de la mañana del otro día 20, en que se logró sofocar por completo el fuego después de haber levantado parte del montón existente y depositado el carbón en otro lugar del mismo almacén.

El 8 de noviembre por la tarde, se incendió el depósito de gasolina de un barco de pesca que estaba fondeado en la dársena Nacional, cerca del muelle de Rusch y Alsina, frente a la puerta central del tinglado n.º 1, habiéndose quemado algunos tenazos de vela y enseres. Acudió el retén de guardia, pero la misma tripulación de la barca sofocó pronto el incendio sin necesidad de más personal.

Lo propio sucedió a eso de la una de la tarde del 14 siguiente a bordo de una lancha automóvil de los Prácticos, en la canal de entrada al puerto: con rapidez fué extinguido el incendio por la tripulación.

A los pocos días, a eso de las tres y media de la tarde del 21 del propio noviembre, tuvo lugar otro caso de incendio a bordo del "Turra y Rages" de la Compañía Transmediterránea atracado en el paranzado Norte del muelle de l'orient, debido sin duda a una avería en la calefacción de a bordo; también fué sofocado con prontitud por el personal y medios del buque.

Más adelante, a las siete y media de la tarde del 27 de enero de 1928, se declaró un incendio a bordo del vapor "Juan Maragall" de la citada Compañía, que estaba atracado en el muelle de Costa descargando carbón mineral; pronto se vió que el fuego se hallaba en el entrepuente debajo de la calderita que alimenta las maquinillas; previos los oportunos avisos, acudió nuestro personal de la brigada de tierra y el barco bomba, siendo pronto sofocado y extinguido el incendio por dicha brigada, sin tener que actuar el barco bomba que se retiró en seguida, permaneciendo después a bordo el retén de guardia a petición del capitán Inspector, hasta las ocho de la mañana del día siguiente, por si se presentaba novedad alguna.

A eso de las nueve de la noche del día 11 de febrero, varios buques anclados en el puerto pedían auxilios con sus pitos y sirenas llamando fuertemente la atención; como no se sabía el motivo, se acudió a los Prácticos y nada sabían; de todos modos, como el accidente parecía ocurrir en la zona de la canal de paso a la dársena del Comercio entre los muelles de España y de las Baleares, se ordenó la salida del barco bomba y de la brigada de tierra, averiguándose, poco después, que todo se reducía a que se había pegado fuego a una partida de sacos de cemento descargados del vapor "Cervera" dentro del tinglado n.º 1 del muelle de las Baleares que utilizaba la casa (Hijos de R. Bosch, que pronto fue extinguido por dicha brigada y el personal del Ayuntamiento, que también acudió, quedándose luego aquella algún tiempo más para cualquier contingencia.

Pocos días después, a las 11 de la noche del 14 siguiente, tuvo lugar un conato de incendio en una partida de balas de algodón colocadas en el anclén del muelle del Depósito frente de las Abacencias Generales de Comercio y procedentes de la descarga del buque "Mar Caribe", acudieron nuestro retén y el de la ciudad y quedó al momento extinguido, habiéndose solo chamuscado unas 6 ó 7 balas.

En 21 de abril, pasado el mediodía, dieron aviso de que había fuego a bordo en la cabina del motor del pailebot "Manra" de la Naviera Mallorquina, atracado en el muelle de España cerca del testero; acto seguido se presentó nuestro personal y el del Ayuntamiento, y al poco rato se dominó y acabó el incendio, quedando solo un pequeño retén hasta la salida de la embarcación para Palma, que lo efectuó a las 6 de la tarde sin novedad.

A las nueve y media de la mañana del 15 de mayo, tuvo lugar en la Plaza de Antonio López, dentro de nuestra zona, un pequeño incendio en unos sacos de azufre que transportaba un carro: en breves minutos fué apagado por nuestro personal dedicado al riego.

Poco después de media noche, en la madrugada del 21 de julio, hubo un conato de incendio en el vapor "Navarra" anclado de punta en el muelle Nuevo sujeto a reparación, por haberse quemado unas estopas; avisado y personado el retén de guardia, no tuvo necesidad de operar, porque pronto fué sofocado el incendio con el personal y medios de a bordo.

Más adelante, ocurrió otro conato de incendio, en la madrugada del 24 de noviembre, en la bodega n.º 1 del "Mar Mediterráneo" que estaba también en reparación, atracado de punta en el muelle Nuevo; acudió el barco bomba, pero ya se había sofocado con el personal y los medios del mismo buque.

A las siete de la tarde del 10 de diciembre, se produjo otro pequeño incendio en un poste de gasolina establecido por la C. A. M. P. S. A., en la Plaza de Palacio a causa de un corta circuito de la línea de alambreado. No hubo novedad alguna y pronto fué extinguido.

En la noche del 27 al 28 de febrero, se prendió fuego en una barrera de herramientas para los trabajos de arreglo del monumento a Colón dentro de nuestra zona, que fué pronto sofocado, habiéndose quemado la madera y producido ligeros desperfectos en los sillares de basamento.

En la noche siguiente del 28 febrero al 1.º marzo, otro incendio sin impor-

nucia en una partida de balas de algodón, depositadas en los armarios de la Plaza de Palacio y procedentes de la descarga del "Mar Báltico", quedó pronto dominada y terminada por el personal de guardia y vigilancia, sin necesidad de los bomberos del retén especial.

Poco antes de las 12 de la noche del 13 de julio, se declaró otro incendio a bordo de una barca de pesca llamada "Isaac Peral" que estaba en el Varadero para su limpieza y reparación; acudió el retén de guardia y con este personal y los medios del Varadero, quedó pronto sofocado el siniestro, siendo las pérdidas de escasa entidad.

A las diez del día 29 del propio julio, avisaron por teléfono a esta Dirección desde la casa Talavera, que el capitán del buque de su consignación "Skagerak", atracado en el muelle de San Beltrán, creía tener fuego en las carboneras de a bordo; acto seguido se dió orden al personal de la brigada de tierra y al barco bomba, requerido también por los Prácticos del Puerto; acudieron sin pérdida de tiempo al lado del buque, lo propio que el personal y medios del Ayuntamiento, y después de poner en función los distintos servicios, fué extinguido el fuego a la media hora sin novedad, retirándose todos, poco después, por indicación del mismo capitán.

El 24 de septiembre y a eso de las ocho y media, se recibió aviso que dentro del almacén de carbón de la casa García y Compañía en el muelle de Posueta, se había declarado fuego en una estiba de combustible; acudió pronto el retén de guardia y empezó a echar agua, retirándose a las tres y media de la tarde a indicación del guardia almacén, por considerar que ya no tenía necesidad de sus servicios.

Poco antes de media noche del día 28 siguiente, se declaró pequeño incendio en una barraca de las ferias de San Miguel en la barriada de la Barceloneta dentro de nuestra zona marítima, y personado el retén de guardia se sofocó al poco rato.

A eso de las dos de la tarde del 18 de octubre, avisaron que había fuego en el pallebot "Mallorquin" de la Naviera Mallorquina, atracado de costado en el chaflán Oeste del muelle de España; acto seguido acudió nuestro retén y el personal del Ayuntamiento y bastantes tripulantes de los buques inmediatos, logrando, al cabo de 40 minutos, sofocar el fuego que estaba en el departamento del motor y camarotes de la tripulación, quedando luego un pequeño retén de guardia durante dos horas más sin novedad.

A las ocho y media de la mañana del día 21 de noviembre, se supo que en el buque "Isla de la Gran Canaria" de la Compañía Transmediterránea, que estaba atracado en el muelle de Costa para surtirse de combustible líquido, se había declarado un incendio; sin pérdida de tiempo, se presentó nuestro personal y el del Ayuntamiento, además de mucha maquinaria de guerra, y se dieron órdenes al barco bomba para que saliera al primer aviso si había necesidad; el fuego se produjo en una partida de balas de yute colocadas en la bodega n.º 3, pero aunque parecía un siniestro de gran importancia, no fué así afortunadamente y quedó sofocado al cabo de una hora, aunque con trabajos penosos, permaneciendo luego solo un pequeño retén de servicio hasta las dos de la tarde, que se retiró por no presentarse novedad.

Cerca del mediodía del 27 de diciembre siguiente, dieron aviso a la dotación del barco bomba "Llobregat" que había fuego a bordo en el pañol de paja del vapor "Montevideo" de la Compañía Transatlántica, que estaba allí cerca atracado también de punta en el muelle Nuevo; sin pérdida de tiempo acudió dicho barco bomba, pero ya la marinería había sofocado el incendio, retirándose aquél a su fondeadero.

A eso de las siete de la tarde del 28 verídico, se declaró un incendio en un bidón de bencina de una barca de pesca llamada "Victoria" folio n.º 112, de la matrícula de Villameva, fondeada en la dársena del Comercio en la zona del muelle del Depósito, cerca de la grúa hidráulica de 25 toneladas; acudió el retén de guardia, pero no tuvo que realizar trabajo alguno porque fué sofocado, al poco rato, con el personal y medios de a bordo.

Por cuanto acabamos de consignar, se ve claramente que, a pesar de haber sido en número elevado los siniestros de esta clase ocurridos en la zona marítima del puerto, ninguno de ellos ha tenido importancia; la mayoría se han producido en los buques, otros en las mercancías depositadas en sitios descubiertos, no habiendo sufrido desperfectos ninguno de los edificios y construcciones.

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

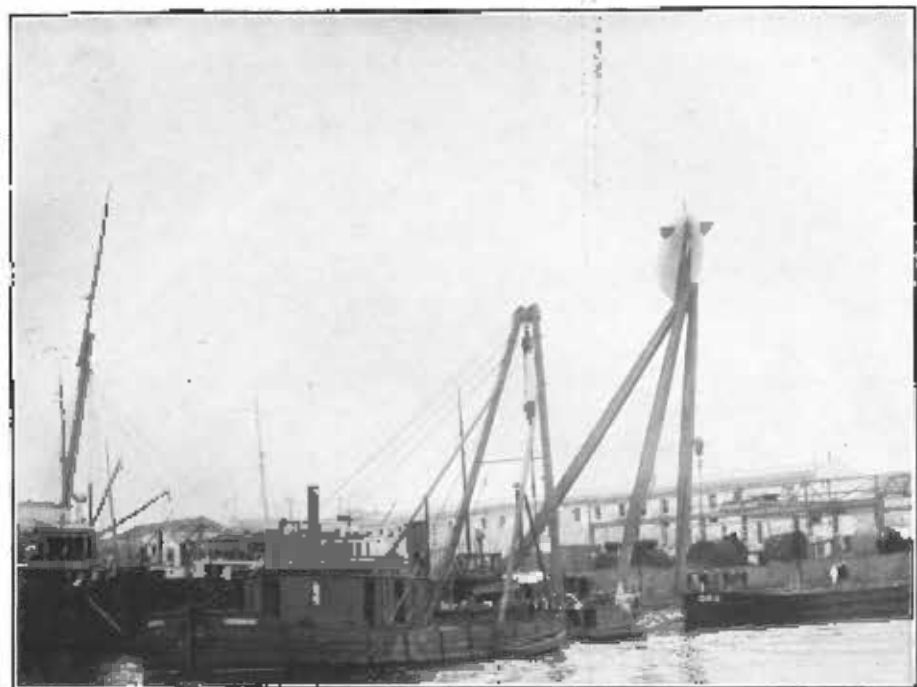
También han sido bastantes y alguno de ellos de relativa importancia, los accidentes de esta índole que han tenido lugar en el curso del período a que nos referimos en esta Memoria.

El primero que ocurrió fué a eso de las cinco de la tarde del día 14 de julio de 1926; el fuerte viento de Levante, con duras rachas, hizo zozobrar un balandro del Real Club Marítimo en la canal de entrada a las dársenas interiores frente a los muelles de Barcelona y de Cataluña; los dos tripulantes cayeron al agua pero pasaba por allí nuestro automovil remolcador "Neptuno" que los recogió y los entregó al personal del buque de guerra "Cataluña" para las debidas atenciones y cuidados.

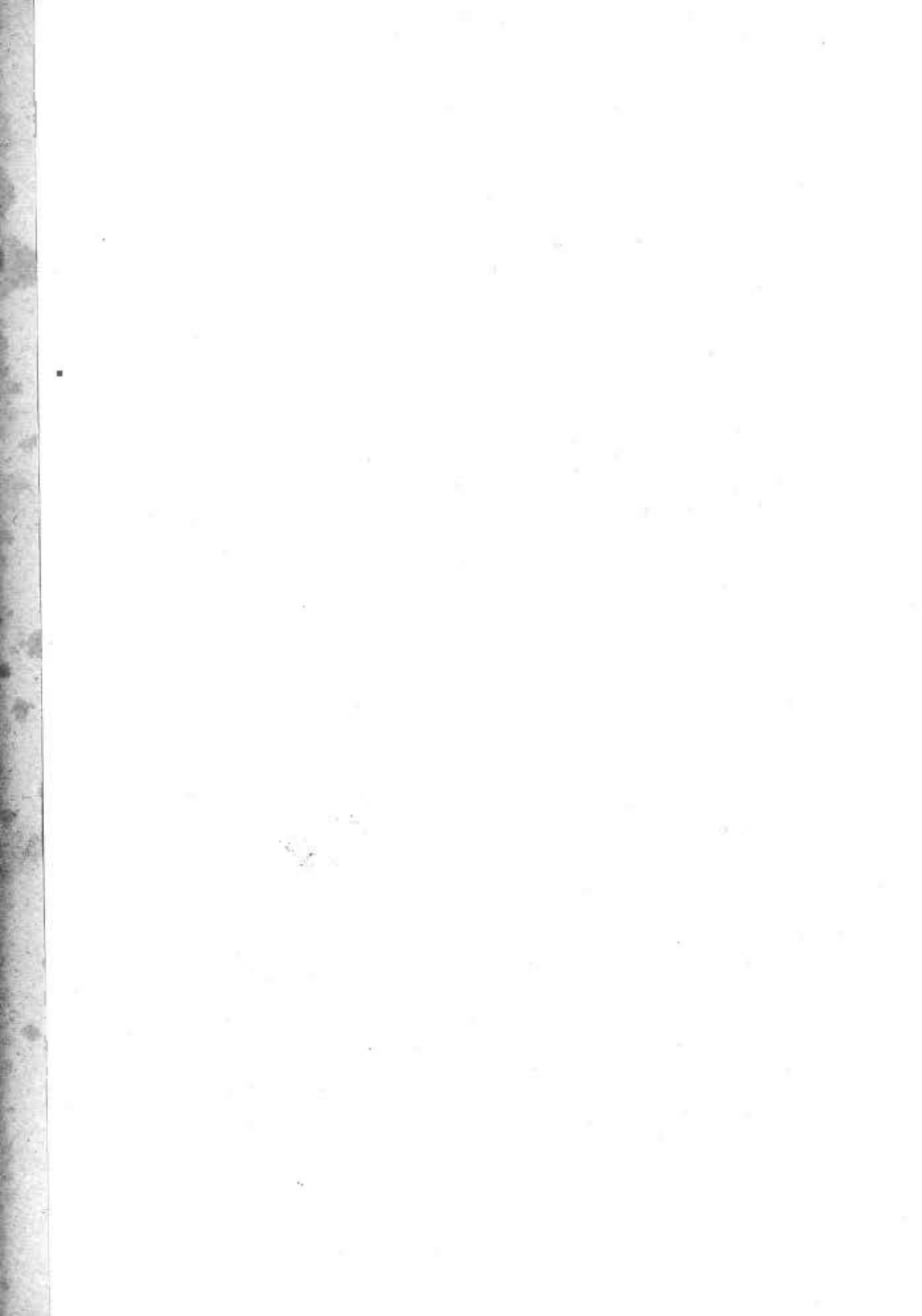
Al anochecer del 8 de octubre, se presentó el laúd "Umbert I" que tenía una vía de agua producida al salir del Astillero de Badalona, recién terminado, y se iba a pique; acto seguido se le colocó al lado del barco bomba "Besós" y de nueve a diez y media de la noche se practicó el achique con el mayor éxito.

En los días 19 al 22 del propio octubre se procedió, a petición de la Comandancia de Marina, a la extracción del falucho "Magdalena" que se había ido a pique en la dársena del Morrot en la zona de la Aeronáutica Naval; una vez levantada la embarcación, se depositó en el muelle de Levante a resultas del experimento.

En el mismo mes de octubre y en el anterior, se levantaron también los restos de una gasolinera que se había ido a pique en la misma dársena del Morrot, y dos lanchas de transporte de carbón que se hallaban bajo el agua en el terraplén de la zona inicial del muelle adosado al rompeolas de Levante; depositadas



SALVAMIENTO DEL SUBMARINO "A-2", NAUFRAGADO EN AGUAS DE LA DARSENA DE LA INDUSTRIA EN LA TARDE DEL 28 DE JUNIO DE 1927



en sitio apropiado, acto seguido se procedió al desguare de todas estas embarcaciones, completamente inútiles para el servicio.

A primera hora de la tarde del 27 de marzo de 1927, al salir del puerto y querer remontarse un avión de la casa Latecoere, sufrió una avería y se vió obligado a anclar en la playa inmediata de Casa Antúnez, un poco al Sur de los que fueron baños Zuraya; al día siguiente 28 fue la cábria de 80 toneladas con dos remolcadores, y previas las necesarias precauciones, fué trasladado sin novedad el aparato a la dársena del Morrot cerca del muelle del Contratiempo, para su reparación.

A eso de las tres de la tarde del 28 de junio siguiente, después de haber fondeado en su sitio de la dársena de la Industria, cerca del muelle Nuevo, el submarino A-2 que había salido del puerto por la mañana para hacer pruebas, se fué a pique en pocos momentos sin duda por haber dejado una puerta abierta, salvándose toda la tripulación; acto seguido, se requirió el auxilio del personal y medios de esta Dirección y una vez realizado el oportuno estudio del accidente, se pusieron en función las dos cábrias flotantes de 80 y 60 toneladas, el barco bomba y la brigada de buzo, procediéndose con la mayor rapidez al salvamento, que se logró con el mayor éxito antes de dos horas, levantando el submarino con las dos cábrias y dejándolo a flote según puede apreciarse por las dos fotografías que se acompañan; después, una vez taponados los huecos precisos, se procedió al achique con el barco bomba, quedando listos los trabajos al anochecer; al día siguiente, a pesar de ser festivo y previos algunos trabajos sumamente difíciles, subió en el Dique flotante y se pasó a carneros para su reconocimiento y reparación.

En 28 de julio, se vió que se iba a pique un balandro abandonado llamado "Hilaria" fondeado en la dársena de la Industria; a petición de la Comandancia de Marina, se fué achicando y se transportó de momento, con el barco bomba, a redoso del rompeolas de Levante en el playazo del terraplén del futuro muelle adosado.

Poco después, a las nueve y media de la mañana del 3 de agosto, cayó un hidroplano de la Aeronáutica Naval, que volaba a bastante altura cerca del muro del rompeolas de Levante, a unos 300 metros; acto seguido, acudió un torpedero y personal de dicha entidad para proceder a su salvamento.

A las nueve y media de la noche del 28 del propio mes, al entrar en el puerto una barca de pesca, chocó, en la zona frente al rompeolas, con una de las embarcaciones llamadas Gaviotas que hacen el servicio de transporte de pasajeros desde la Puerta de la Paz hasta el referido rompeolas; de la colisión resultó dicha barca con bastantes averías.

Más adelante, a eso de las diez de la mañana del 3 de septiembre, se produjo una explosión en los gases de los tanques de gasolina del yacht "Centauro", amarrado de punta en el paramento Sur del muelle de Barcelona cerca del Real Club Marítimo; después de la explosión vino el incendio y la embarcación se fué en seguida a pique, quedando entre dos aguas sin que afortunadamente hubiera desgracias personales; sin pérdida de tiempo, se presentó en el lugar del accidente el barco hulla "Llobregat" pero no pudo ya prestar auxilio al

guna; en los días sucesivos y previo un detenido reconocimiento, se procedió, con la cábría de 80 toneladas, al levante de la embarcación y a su colocación sobre el muelle de Barcelona, en lugar próximo y adecuado para su rápido desguace porque quedó inútil por completo.

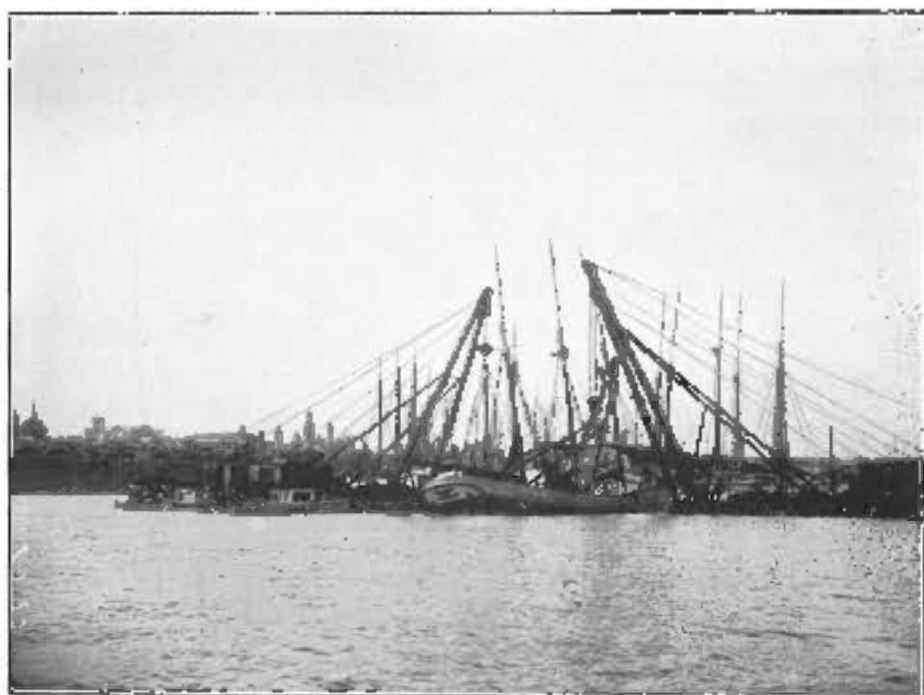
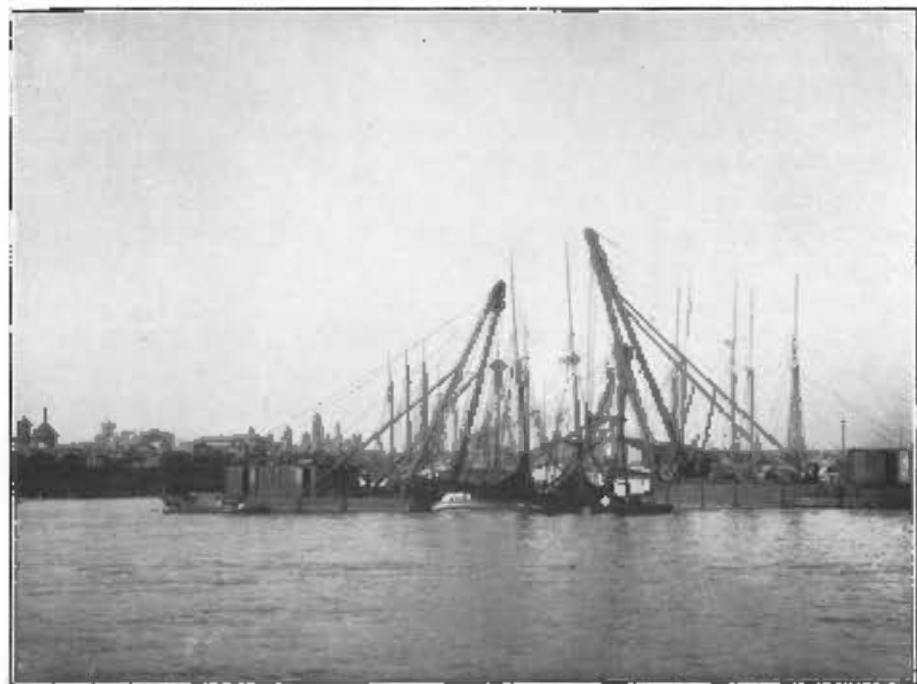
A las ocho de la noche del 24 de octubre siguiente, se produjo una colisión entre los dos buques "J. J. Sister" y "Cabo Blanco", al salir el primero y entrar el segundo en la dársena del Comercio frente del muelle del Relajo; como resultado del accidente, que les ocasionó algunas averías sin importancia, se produjo el hundimiento, sin desgracias personales, de la lancha de pesca "San José" que estaba allí cerca del referido muelle. Al día siguiente se levantó con la cábría de 25 toneladas y la brigada de buzo y se transportó al Varedero para su reparación.

En la mañana del 29 del propio mes, poco antes de las once, al salir de puerto el vapor "Freixas II" chocó, en aguas de la dársena Nacional frente al testero del muelle de España, con el bergantín goleta "Pedro Matute" que entraba procedente de Torrevieja con cargamento de sal; como resultado de la colisión, en pocos momentos se fué a pique dicho bergantín en el mismo sitio, salvándose toda la tripulación compuesta de ocho hombres. Previos los trámites reglamentarios fué requerido nuestro auxilio y después del detenido estudio y los trabajos preparatorios, se levantó y puso a flote el día 12 de noviembre con tres cábrías, la de 60 y las de 30 toneladas y el baren lumba, según puede verse en las dos fotografías, subiéndolo al otro 14 en el Lique, a fin de pasarlo a careneros para su completa reparación.

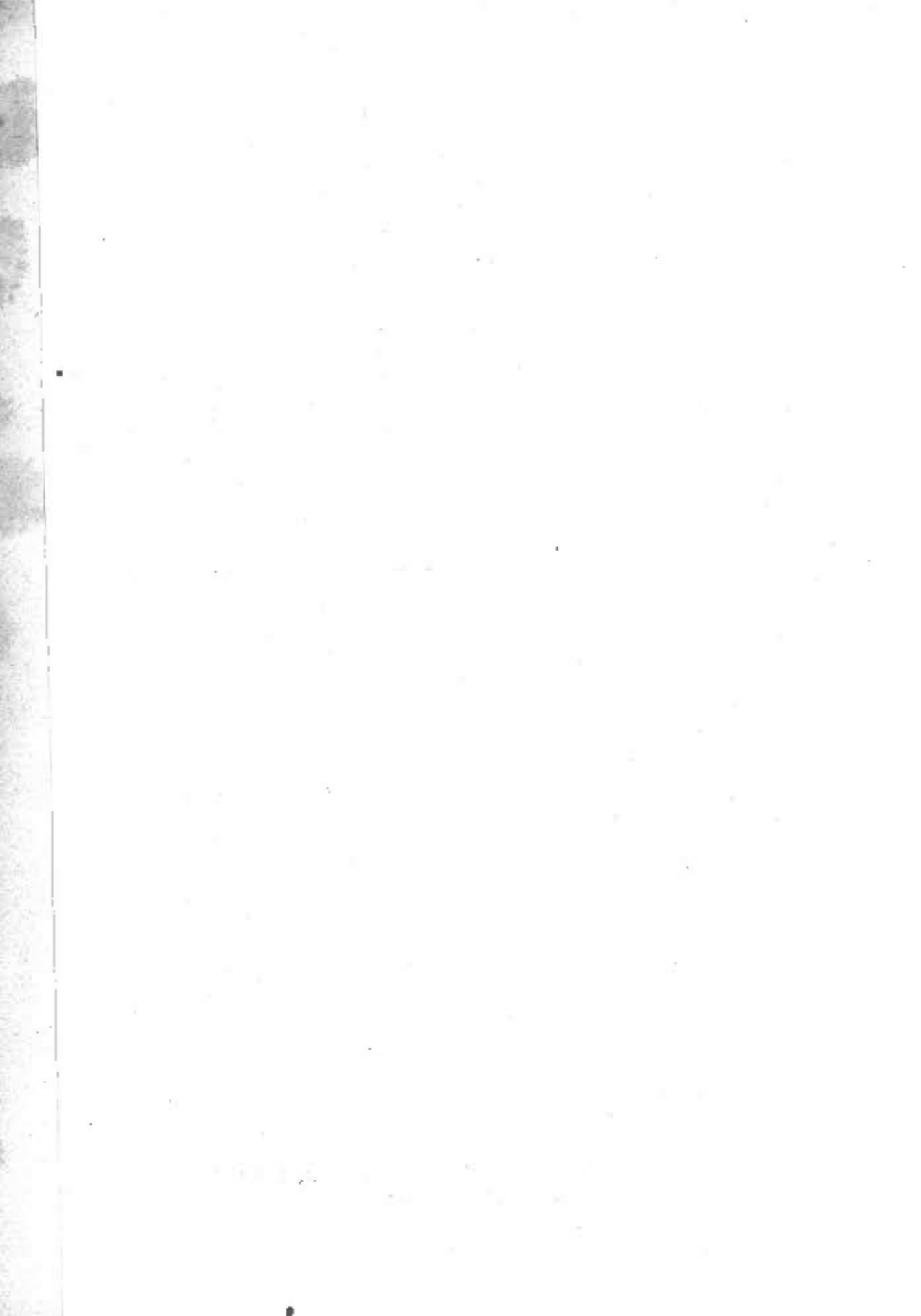
A las dos de la madrugada del 3 de marzo de 1926, al salir de puerto el pailebot "Raimundo Lulio", embistió en la canal de entrada, entre los muelles de Barcelona, Cataluña y España, a una barca llena de cajas de aceite que se remolcaba para cargarlas en el buque "Orazio" que estaba atracado frente a la Estación Marítima del muelle de Barcelona; después del choque, la barca quedó entre dos aguas y se transportó al muelle de las Baleares para descargarla al día siguiente y someterla a reparación; el pailebot salió de puerto y como hacía agua y se iba a pique, lo embarrancaron en la playa próxima frente al Prat de Llobregat, quedando allí sin poderlo salvar luego, según se apreció al día siguiente por la mañana al ir los remolcadores para traerlo dentro del puerto.

A las ocho de la mañana del 18 de enero de 1929, avisaron que el pailebot "Virgen del Mar" atracado en el muelle de la Barceloneta, cargado de cemento, se iba a pique a causa de una vía de agua; acto seguido fué el barco bomba "Llobregat", procedió a su achique y a su traslado al testero del muelle España para la descarga de la mercancía, dejándolo, por indicación del patrón, mientras inque al mediodía sin novedad.

A poco más de la una de la tarde del día 17 de marzo siguiente, al cambiar de atraque el buque "Cabo Quilates" desde el frente del muelle de España al Sur del de Barcelona, dió un topetazo al remolcador "Montserrat" en aguas de la dársena de San Beltrán, entre el Real Club Marítimo y el tinglado n.º 4; por este motivo, se fué dicho remolcador a pique casi en el centro de la refe-



SALVAMENTO DEL BERGANTÍN "PEDRO MATUTE", SAUCROGADO DENTRO DEL
- PUERTO FRENTE AL MUELLE DE ESPAÑA



rida dársena. Al otro día 18 y previos los necesarios preparativos, se procedió a su extracción y salvamento con las dos cábricas de 80 y 60 toneladas, el barco bomba, la brigada de buzo, etc.; cuando ya estaba casi a flote, después de penosos y difíciles trabajos, se volvió otra vez al fondo del mar a causa de la rotura de un gancho y de una braga; sin pérdida de tiempo se habilitaron nuevos elementos y al siguiente día 20 se levantó y puso a flote con el mayor éxito, transportándolo y subiéndolo en el Dique flotante el 21, a fin de ponerlo a careneros para su reparación.

A primeros de junio se levantaron, remolcaron y colocaron sobre el muelle Nuevo para su desguace, varias embarcaciones abandonadas y casi a pique, situadas en la zona del lado Nordeste del puente de servicio del Varadero.

Del propio modo, en 5 del siguiente julio, se procedió al levante, remolque y depósito sobre el muelle de Cataluña, para su desguace, de una lancha de transporte de cenizas que hacía unos meses se había ido a pique cerca del muelle de las Baleares, en la zona de atraque de los buques de la Compañía Transatlántica.

En la mañana del 13 de septiembre, a eso de las siete y media, nos dieron aviso que la embarcación "Amalia" de la casa Fradera, atracada en el muelle del Contradique, estaba a punto de irse al fondo del mar, solicitando, en evitación del siniestro, el barco bomba para su achique; acto seguido, acudió el "Lobregat" y antes de las once ya había acabado su misión con el mayor éxito, retirándose al lugar de amarre.

En la noche de Navidad, del 24 al 25 de diciembre último, se fué casi a pique quedando entre dos aguas y apoyado un poco en el fondo por la popa, el pontón "Cocodrilo" afecto a la Acronáutica Naval del Estado, que estaba atracado provisionalmente en el frente del muelle del Contradique. Dicha embarcación había salido por la mañana de los careneros del Dique flotante donde había permanecido algún tiempo esperando la orden de su reparación o desguace, y por la tarde salió de puerto para hacer con él pruebas de lanzamiento de bombas con los hidroplanos. Cuanto antes sea posible, habrá de procederse a su levante y traslado para el fin que quiera darle la Superioridad, pues en el sitio donde ha quedado, causa mucho estorbo y produce mal efecto a pesar de ser un buque inútil.

Finalmente, en la mañana del día 27 siguiente y a eso de las siete, al entrar en puerto el "Infante D. Jaime" de la Compañía Transmediterránea, procedente de Palma de Mallorca, chocó en la zona de la dársena Nacional frente a los muelles de España y de Barcelona, con el pailebot "Carmen Carter" que salía de puerto, produciéndole algunas averías en la obra muerta; ante el peligro de que se fuera a pique, el Práctico mayor lo mandó remolcar hasta el playazo que forma el terraplén inicial del futuro muelle adosado al rampón de Levante, depositándolo allí en espera de los trámites reglamentarios; pero poco después, como no tenía gran novedad, por sí propio penetró en el puerto para su reparación.

Averías en los muelles y elementos de la Junta :-: :-: :-: :-:

Dada la actividad con que se desarrolla y la gran importancia que reviste el tráfico marítimo comercial en nuestro puerto, no es de extrañar que, a pesar de las precauciones tomadas y de los medios puestos en acción, sean en número bastante elevado y de diversa índole las averías producidas anualmente en los muelles, edificios, embarcaciones y elementos varios de propiedad de la Junta y de entidades y particulares, que se hallan afectos a los trabajos de construcción y conservación de las obras y a la explotación de los servicios comerciales. No obstante, a pesar de que durante el plazo de tres años y medio, que se abarca en esta Memoria, se han producido varios desperfectos en los muelles, edificios, buques, vías férreas, calzadas, etc., sea por las embarcaciones, sea por los trenes y vehículos que circulan por nuestra zona marítima, nos es grato consignar que no han sido aquéllas, afortunadamente, en gran cantidad ni de gravedad suma, según podrá verse a continuación, donde reseñaremos las de alguna importancia.

En la madrugada del 21 de noviembre de 1926 y a causa del fuerte viento Sudeste, el buque francés "Spanema", atracado al Sur del muelle de Barcelona, rompió con sus amarras los postes de alumbrado y de la luz de enfiliación, incluso los elementos de ésta.

En el día 26 de diciembre, a eso de las doce y media, al querer atravesar un automóvil las vías férreas, en el paso llamado de Medinaceli, se le vino encima la máquina del tren número 1515, destrozándolo por completo e hiriendo gravemente al chofer.

Al atracar el vapor "Cabo Blanco" de la casa Barra y Compañía a las once de la noche del 23 de febrero de 1927, en el paramento Sur del muelle de Barcelona, y a causa de una falta maniobra, rompió la cabeza de un bolardo de amarre.

Del propio modo, al atracar en el referido paramento, a las dos de la tarde del 13 de abril siguiente, el buque italiano "Vulturno" consignado a la misma casa, rompió la cabeza de otro bolardo y produjo ligeras averías en la sillería de coronación del muelle.

Al entrar en puerto el vapor inglés "Calderón", a las once de la mañana del día 3 de noviembre, pilotado por el Práctico de guardia, embistió a nuestra calía de 80 toneladas, que iba de servicio remolcada por el barco bomba "Besós", en la zona de la canal de entrada entre los frentes de los muelles de Barcelona y de Cataluña; el accidente hubiera podido ser muy grave, pero afortunadamente solo le produjo una seria avería en la pata del lado izquierdo, de cuya reparación hemos dado cuenta en páginas anteriores, al tratar del material flotante de estas obras.

Al salir de este puerto para Génova, procedente de Buenos Aires, el gran trasatlántico italiano "Augustus", a las ocho de la noche del 18 de diciembre

del propio año 1927, rompió la cadena de una de las anclas perdiendo ésta, pero salió de viaje sin más novedad.

En la tarde del 10 de abril de 1928, al realizar el gran trasatlántico italiano "Conte Biancamano" las operaciones de atraque y desatraque en el testero del muelle de Barcelona frente de la Estación Marítima, y sin duda a causa del movimiento de las hélices, produjo una fuerte trepidación en toda la zona del edificio y singularmente en uno de los pabellones extremos donde están los Prácticos del Puerto, de modo igual que si hubiese tenido lugar un fenómeno sísmico: como nunca se había notado tal accidente, ni aun al atracar otros buques iguales al citado y aun de mayor porte, como el "Julio César" y el "Augustus", se practió con la brigada del buzo una detenida inspección en todo el frente del muelle, no encontrándose afortunadamente la menor novedad.

En el día 7 de noviembre de 1928, estando amarrado el "Conte Verde", otro gran trasatlántico italiano, en el testero del muelle de Barcelona, frente de la Estación Marítima, rompió el noray del ángulo Sur del muelle, a causa de las fuertes rachas de viento Sudoeste, siendo pronto sustituido por otro.

Considerando también oportuno consignar aquí que, a causa del vendaval del 3.º al 4.º cuadrante, muy fuerte y continuo ocurrido en 25 de noviembre, se derribaron, en la zona del puerto, algunos trozos de vallas de madera y cayeron varias líneas y cables de alumbrado: las averías, en definitiva, no fueron por fortuna de gran importancia.

Al atracar, a las cuatro de la mañana del 8 de diciembre siguiente, el buque "Artibe Mendí" de la casa Sora y Aznar, en el muelle de San Beltrán cerca del de Barcelona, y a causa de una mala maniobra por no funcionar bien las señales de a bordo, produjo algunas averías en la parte de sillería y bloques de cimentación de la escalera próxima al ángulo de los dos muelles.

En la madrugada del 23 de octubre del año pasado 1929, y debido al mal tiempo y duro viento del Este que levantó fuerte resaca en el interior del puerto, el arrojado alemán "Koenigsberg", amarrado de punta al ángulo Sur del muelle de Barcelona, rompió el noray a que estaba sujeto, sin pérdida de tiempo se colocó otro en el mismo sitio.

Por último, en la mañana del 29 de noviembre siguiente, al atracar el "Marcel Calvo" de la Compañía Trasatlántica Española en el paramento del lado Nordeste del propio muelle de Barcelona, y a causa de una falsa maniobra de a bordo, produjo averías de escasa importancia en la zona de sillería y bloques de cimentación del muro.

Incidentes o anomalías que se han producido en el tráfico marítimo comercial

No han sido muchas afortunadamente las anomalías que ha sufrido el tráfico comercial en nuestro puerto durante el período de los tres años y medio que hemos comprendido en esta Memoria; en general y aun a pesar de la crisis mundial que se nota en los grandes centros marítimos, hemos tenido nosotros un movimiento regular y casi continuo en la importación, habiendo llegado

grandes cantidades de carbón, maquinaria, barras y piezas metálicas, maderas, algodón, etc., que son las mercancías cuyo tonelaje es de mayor importancia.

En varias ocasiones, no obstante, hemos sufrido aglomeraciones que nos han producido serios obstáculos para el atraque de los buques y depósito de las mercancías en los muelles, debiendo citar las siguientes.

En los últimos días del año 1926 y primeros de 1927, hubo una gran afluencia de buques y mercancías, singularmente algodón y maderas; del primero se importaron más de 120.000 balas y de las segundas muchos miles de toneladas; hubo momentos en que no había sitio de atraque en los paramentos ni espacio en los muelles para depósito, siendo menester poner en práctica varios medios para procurar el levante de los géneros, lo que era muy difícil por no haber suficientes medios de transporte ni locales hábiles en la ciudad para almacenarlos.

Durante los meses de marzo y abril de 1927, llegaron grandes cantidades de carbón; en el muelle de Costa hubo siempre 4 ó 5 buques en descarga y lo propio en los paramentos Norte y Sur y en el frente del muelle de Poniente, por no poder utilizar el de San Beltrán en construcción.

En el curso de la segunda quincena de abril y primera de mayo, salieron de este puerto grandes partidas de patatas embarcadas en los muelles de España y de la Barceloneta; en el primero hubo días en que había 5 buques dispuestos para la carga, apoyando al mismo varios trenes con más de cien vagones a la descarga y en espera.

En la segunda quincena del propio mayo, sufrimos otra vez gran aglomeración de buques con mercancías varias de importación y en especial carbón; varios fueron los días en que tuvimos diez buques descargando combustible, y en general, hubo mucho movimiento en todos los muelles. Lo mismo sucedió en los meses de julio y agosto, que llegaron también grandes cantidades de madera y carbón, y no quedaba atraque para tantos buques ni espacio para depósito de las mercancías, teniendo que dictar asimismo varias disposiciones para impulsar el levante de aquellas.

Más adelante, es casi todo el curso del último trimestre del año 1927 y en el mes de enero de 1928, se notó también una gran afluencia de mercancías; además del carbón, que era y sigue siendo de una importación continua, llegaron grandes partidas de madera, algodón, hierros, etc., pudiendo apreciar un notable movimiento en todos los muelles; seguramente en este período de fin de año y principio del siguiente, vinieron más de 40 buques portadores de madera, siendo muchos los días en que había 4 y 5 en descarga de dicha mercancía para cuyo depósito se utilizaron todos los espacios disponibles en los muelles.

En cambio, a fines de febrero y principios de marzo y también a mediados de julio siguiente, tuvimos algunos días con escase movimiento en la entrada de buques y mercancías, lo propio que en los servicios públicos y en la explotación del Dique flotante y varaderos; hubo día que en varios paramentos de los muelles, y como cosa rara, no se veía buque alguno atracado. Afortunadamente, estos casos fueron muy contados, pues aun en el mismo julio, corso



luego en agosto, septiembre, octubre y noviembre del propio año 1928, tuvieron períodos de gran afluencia de buques abarrotados de mercancías, singularmente carbón, maderas, paños y algodón, siendo preciso habilitar todos los espacios para atraque de los buques y depósito de los géneros; solo de madrugada durante aquellos meses, llegaron más de 50 cargamentos que invadieron todas las zonas disponibles en los muelles y en especial los del Depósito y San Beltrán; los de Barcelona y de España también estaban abarrotados de mercancías y sus paramentos llenos de buques atracados, es más, hubo días en que fueron varios los sitios del muelle de España en que se pusieron dos y tres pequeños veleros acoderados. Como por causas varias y entre ellas la lluvia que fué muy continua en los meses otoñales, no se levantaron las mercancías en la cantidad necesaria, se pasaron verdaderos apuros con tanta aglomeración de buques y mercancías en el puerto.

Lo propio sucedió al final del año, en la segunda quincena de diciembre, y al principio del 1929 en el mes de enero; tantos fueron los buques y tan elevado el tonelaje de mercancías de todas clases que llegaron al puerto, que en muchas ocasiones ya no había ni sitio para el atraque ni espacio para depósito; la aglomeración se debió a que se creía, por las noticias del Gobierno, que al empezar el 1929 se modificarían los aranceles en sentido de aumento, por esto fué tan grande la importación, aunque después se decretó la prórroga de los vigentes por otra anualidad; además, por ser fin de año, las casas importadoras estaban ocupadas en los balances o no tenían fondos suficientes para pagar los derechos de Armas y ni se ocupaban del levante de los géneros, resultando sumamente difícil poder resolver tantos conflictos que se presentaban por falta de espacio para depósito, aun con ser tan elevada hoy en este puerto la superficie disponible para ello. Tantos fueron los cargamentos de madera que llegaron en el mes de enero, unos 30 aproximadamente, que hubo días, como el 17, en que teníamos y buques descargando, sin saber ya donde depositarla; como no levantaban, porque no había personal obrero ni vehículos para todas las operaciones, permaneció la mercancía mucho tiempo sobre muelle, pudiéndose apreciar que durante unos días había más de 8,000 *standard* depositados, correspondientes a 16 buques; además, por un lado, los mismos importadores, para perjudicarse unos a otros, ocupaban espacios indebidos y colocaban y apilaban en ellos el género, y por otro, los trabajadores empleados en las operaciones de descarga, transporte y levante, no permitían que acudiese personal de otras secciones para auxiliares, o por lo menos, ponían grandes obstáculos; todo esto motivaba una serie de disgustos y obstáculos a los que era difícil poder sustraerse. También fué bastante crecido el tonelaje de carbón que llegó a este puerto durante los meses de diciembre y enero; solo en el curso del primero se importaron más de 120,000 toneladas, requiriéndose para ello tener siempre de 6 a 10 atraques para los buques que transportaban dicha mercancía.

Después de esta aglomeración en los primeros meses de 1929, a mediados de marzo se pasaron días con escaso movimiento de buques, notándose en algunos muelles, singularmente en los de España, Barcelona y San Beltrán, los paramentos libres; lo propio pasó en alguna otra ocasión más adelante a me-

diados de octubre, siendo sumamente raro; solo existía la afluencia del carbón que es casi constante en el curso del año.

En cambio, podemos indicar que a fines de abril y principios de mayo, tuvo lugar la exportación anual de la patata a Inglaterra y otras naciones, llegando al puerto en grandes cantidades por medio de autocamiones y vagones, para cargarla en los buques, de los que fueron varios los días en que tuvimos 6 y 7 en los muelles de España, de la Barceloneta y de Bosch y Alsina, que son los más apropiados para la circulación de vagones y los vehículos.

Además de las anomalías ocurridas en el tráfico de este puerto, que acabamos de reseñar, juzgamos conveniente añadir para la historia del mismo, que durante el plazo de los tres y medio años últimos que se comprenden en esta Memoria, han tenido lugar, por diversas causas, ligeros disturbios entre el personal obrero empleado en las faenas de carga y descarga, que afortunadamente no pasaron a mayores, y que, por lo tanto, no tuvieron gravedad alguna, merced a las gestiones de las Autoridades con la cooperación de esta Dirección.

En 5 de septiembre de 1926, con motivo de la declaración del estado de guerra en esta ciudad y en toda España, por haberse tomado cierta disposición sobre el Cuerpo de Artillería, fué preciso adoptar algunas precauciones para evitar cualquier incidente desagradable; no hubo novedad alguna, levantándose, en el siguiente día 8, el estado de guerra.

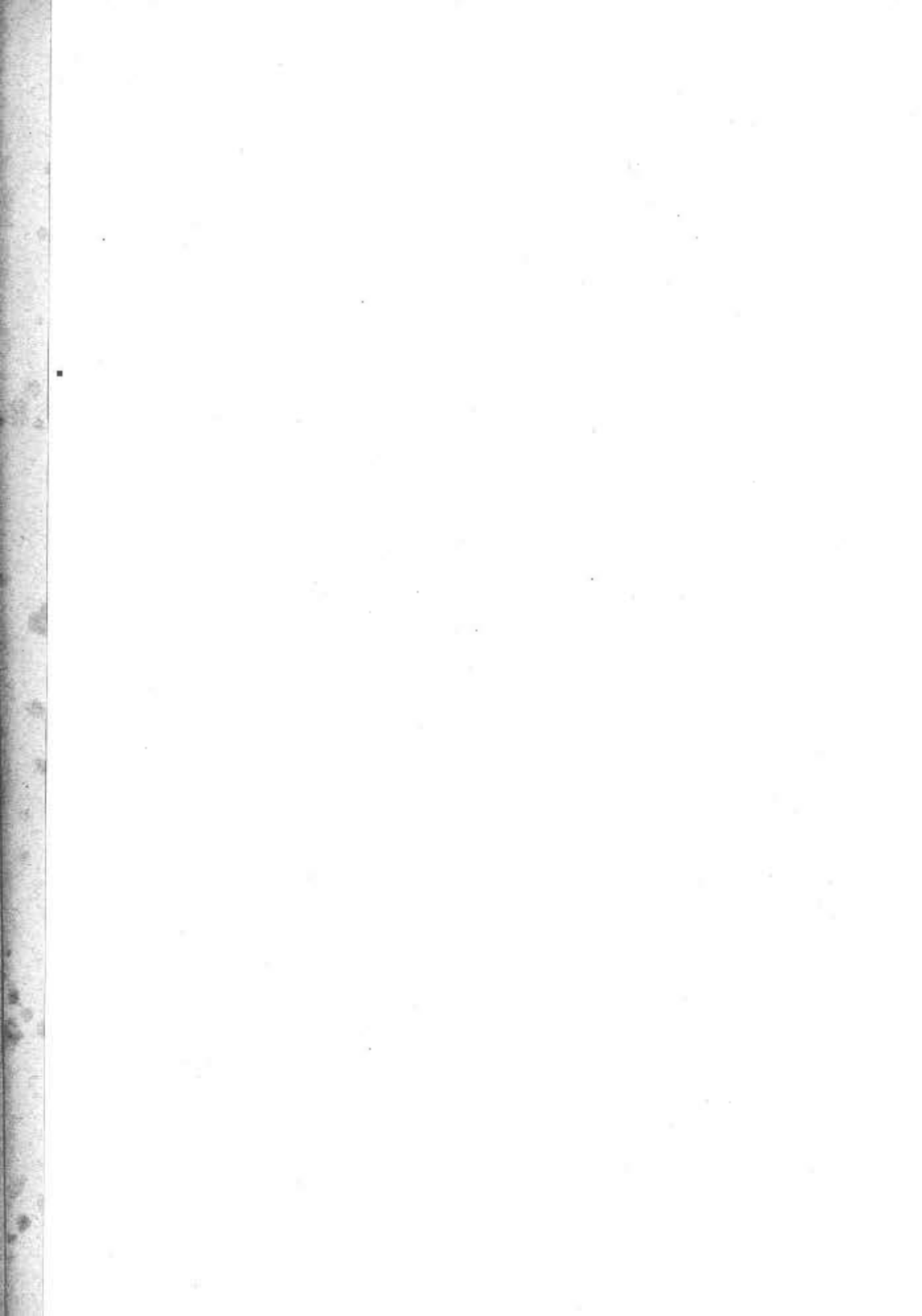
En los últimos días de enero y primeros de febrero de 1928, se sufrieron varias huelgas parciales en la ciudad y en el puerto a causa de la aplicación del impuesto de utilidades a los obreros, según orden del Gobierno; tuvo alguna repercusión en nuestro personal y se conjuró en seguida el conflicto; pero entre los empleados en las faenas de carga y descarga hubo varios paros en algunas secciones que produjeron grandes molestias y perjuicios por la aglomeración de mercancías. En el arte textil y en el metalúrgico dentro de la ciudad y sus alrededores, tuvo mayor gravedad el asunto, siendo más dura la huelga; por fortuna, el día 6 de febrero ya quedó casi por completo normalizada la situación y solo persistían ligeros paros en algunas poblaciones de la provincia.

Al empezar el año 1929, en los días 1 y 2 de enero, se produjo una huelga de choifers u conductores de automóviles, camiones, etc., como protesta de las medidas adoptadas por el Gobierno para la circulación y de los castigos a imponer en casos de faltas, accidentes, etc. Resultó una huelga muy tranquila, sin consecuencias desagradables; en el día 3 ya volvieron casi todos al trabajo, pero como se tardó unos días en normalizar por completo el tráfico, se resintió el Comate de las mercancías en el puerto por la falta de medios de transporte, agravándose algo el mal existente ya dentro de nuestra zona marítima.

En la tercera decena del propio mes de enero de 1929, en los días 29 y 30, se notó cierto malestar con motivo del propósito de movimiento revolucionario, producido por un Regimiento de Artillería en Ciudad Real y algunas personalidades en Valencia; pasó punto sin ulteriores consecuencias.



LEGADA A ESTE PUERTO, DEL AVIADOR CAPITÁN GALLARZA Y PILOTO SARGENTO
ARZAMENA, DESDE FILIPINAS EN EL VAPOUR "LEGAZPI". DESPUÉS DE SU VIAJE
AÉREO



**Sucesos, de diverso carácter, dignos de mención
que han tenido lugar en el puerto :-: :-:**

Además de los distintos accidentes que hemos reseñado en el lugar correspondiente de las páginas anteriores, han ocurrido en nuestro puerto múltiples sucesos que consideramos dignos de mención para la historia del mismo, siendo los más importantes los que pasamos a describir a continuación del modo más sucinto posible.

El día 5 de julio de 1926, llegó a este puerto en el vapor "Legazpi" procedente de Filipinas, después de su viaje aéreo triunfal, el aviador capitán Gallarza, al cual se le dispensó un gran recibimiento por las Autoridades y el público, según se puede apreciar por las fotografías que acompañamos.

A eso de las ocho y media del 19 del propio mes de julio, practicando evoluciones en el aire encima de la rada dos escuadrillas de hidroaviones, y sin duda a causa de una falsa maniobra, chocó uno de ellos, pilotado por el teniente de navío Durán, con otro aparato, cayendo el primero casi verticalmente y pudiendo el segundo amerizar cerca de la playa; el piloto Durán, a pesar del heroísmo desplegado por su compañero Núñez, que se echó al agua desde un globo dirigible para auxiliarle, falleció en seguida trasladándole al "Alsedo" que llegaba a este puerto en aquellos momentos; el otro piloto que pudo amerizar sólo sufrió algunas lesiones. No hay que olvidar que Durán (E. F. D.) fué uno de los compañeros de Franco en su viaje glorioso a Buenos Aires a través del Atlántico, en el cual le sirvió de escolta y auxiliar el mismo destructor "Alsedo". Este buque condujo el cadáver del malogrado Durán a Cádiz, escoltado por los otros dos destructores "Juan Lazaga" y "Velasco", saliendo del puerto en la madrugada del 22 siguiente.

A eso del mediodía del 26 del siguiente agosto, llegó a este puerto el aviador capitán Loriga, piloto de otro aparato en el viaje aéreo a Filipinas, y se le recibió también dignamente como a su compañero Gallarza.

A las nueve y media del 24 de enero de 1927, un hidroplano que en prácticas hacía evoluciones en el aire sobre el puerto, cayó en la zona de entrada entre el frente del Contrahique y el rompeolas, cerca de la dársena del Murost, falleciendo el piloto y quedando herido grave el auxiliar.

En la tarde del 13 de junio de 1927, llegó también a este puerto por vía aérea procedente de Lisboa, el célebre aviador italiano General de Pinedo, amerizando en la zona de la boca del puerto, donde se le hizo un buen recibimiento por parte de las Autoridades.

A eso del mediodía del 15 de mayo de 1928, se produjo otro accidente de aviación, por incendio, cerca del puerto; no hubo novedad en la tripulación, desafortunadamente, pero se perdió casi por completo el aparato.

En la mañana del 28 de agosto, vino a este puerto en uno de sus viajes periódicos, el gran trasatlántico italiano "Conte Verde", trayendo a bordo el cadáver del célebre aviador de aquella marina Del Prete, rindiéndole los honores que por su pasada actuación merecía.

Consideramos también conveniente consignar que, además del activo y continuo movimiento habido en este puerto de buques, mercantes en su mayoría y con pasajeros además muchos de ellos, que han venido para realizar operaciones comerciales, se ha aumentado en gran manera el tráfico con la llegada de gran número de buques de guerra de distintas naciones, de grandes trasatlánticos españoles y extranjeros con pasajeros para las Repúblicas Sudamericanas y otras naciones en viajes periódicos, de barcos especiales con turistas, de yates particulares, etc., habiendo sido el movimiento, tanto de unos como de otros, de suma importancia, singularmente en el pasado año con motivo de la Exposición Internacional celebrada en esta ciudad, que ha sido verdaderamente grandiosa y ha causado la admiración y asombro de cuantos españoles y extranjeros la han visitada.

Dejando aparte los varios trasatlánticos españoles y extranjeros, de gran porte y en su mayoría italianos, que hacen escala en este puerto de un modo periódico, por no hacer interminable esta reseña, citaremos solo los buques de guerra, los de turismo y algunos otros especiales.

El día 7 de julio de 1926, a las ocho de la noche, entró y amarró frente a la Estación Marítima en el muelle de Barcelona, el buque yugoeslavo "Karaqjergia" que traía muchos turistas.

El día 8 siguiente, a media mañana, llegó a este puerto el buque de guerra norteamericano "Breck n.º 283", atraenado de punta al paramento Nordeste del muelle de Barcelona; salió al otro día 12, a las 8 de la noche.

A eso del mediodía del mismo 12, entró el crucero español "Cataluña", que amarró en la dársena Nacional y se hizo a la mar al otro día 17.

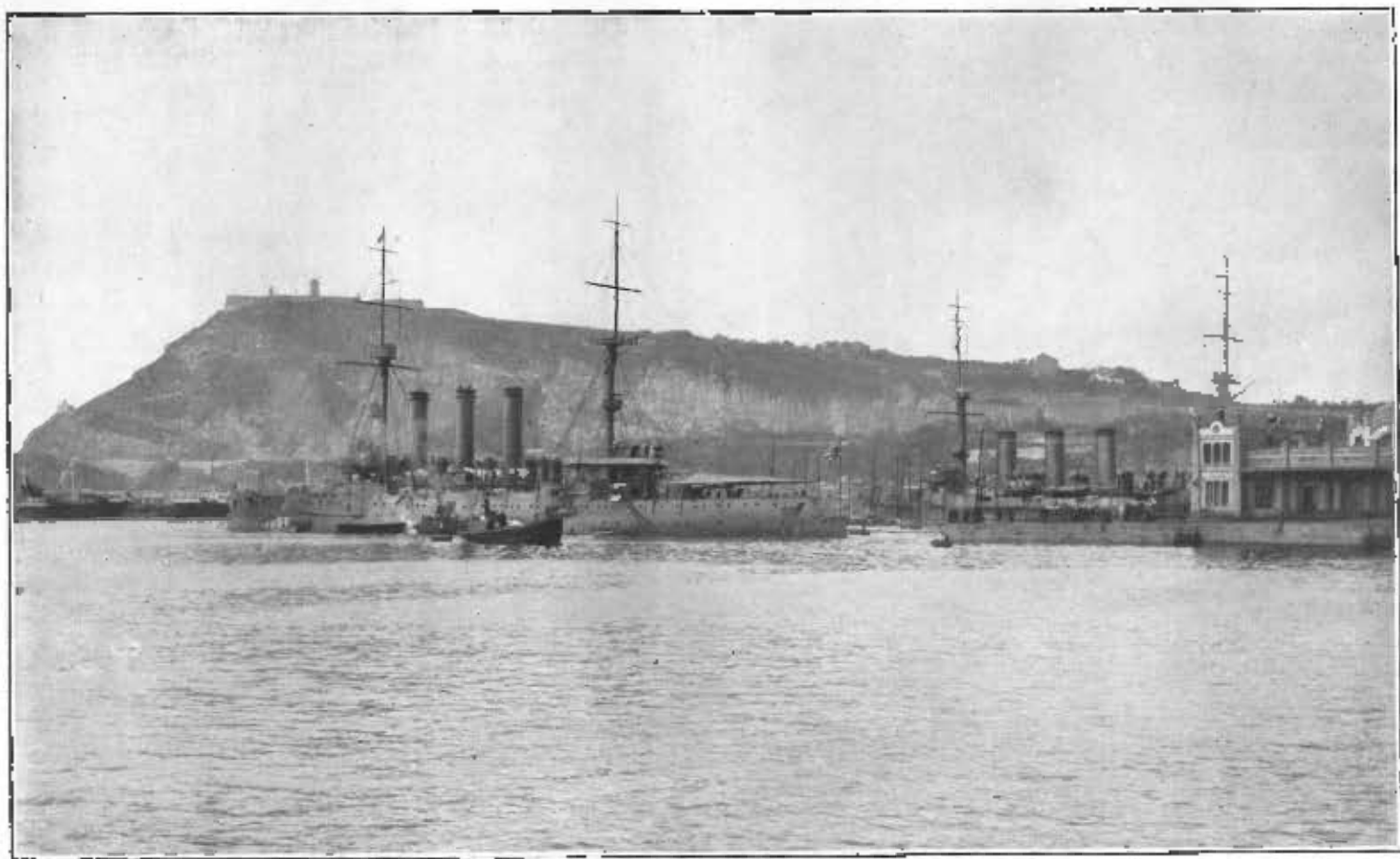
En la mañana del 19, llegaron los destroyers de la armada española "Alsido", "Juan Lazaga" y "Velasco" con los torpederos números 5, 6, 14 y 19, fondeando el primero y los torpederos en la parte Norte del muelle de Barcelona y los otros dos en la zona del ángulo Sur del propio muelle; en el puerto y atracados al Sur del muelle de Poniente, ya tenían los dos torpederos n.º 4 y 17, y el submarino n.º 1 en los careneros del Dique flotante.

El día 22 del mismo julio a eso de las tres de la tarde, llegó a este puerto el acorazado español "Princesa de Asturias" procedente de Cartagena, Mahón y Palma, llevando a bordo a los señores ministros de la Guerra y Marina, señores Duque de Tetuán y Cornejo, amarrando de punta al paramento Nordeste del muelle de Barcelona; salió a las cinco y media de la tarde del 27 siguiente.

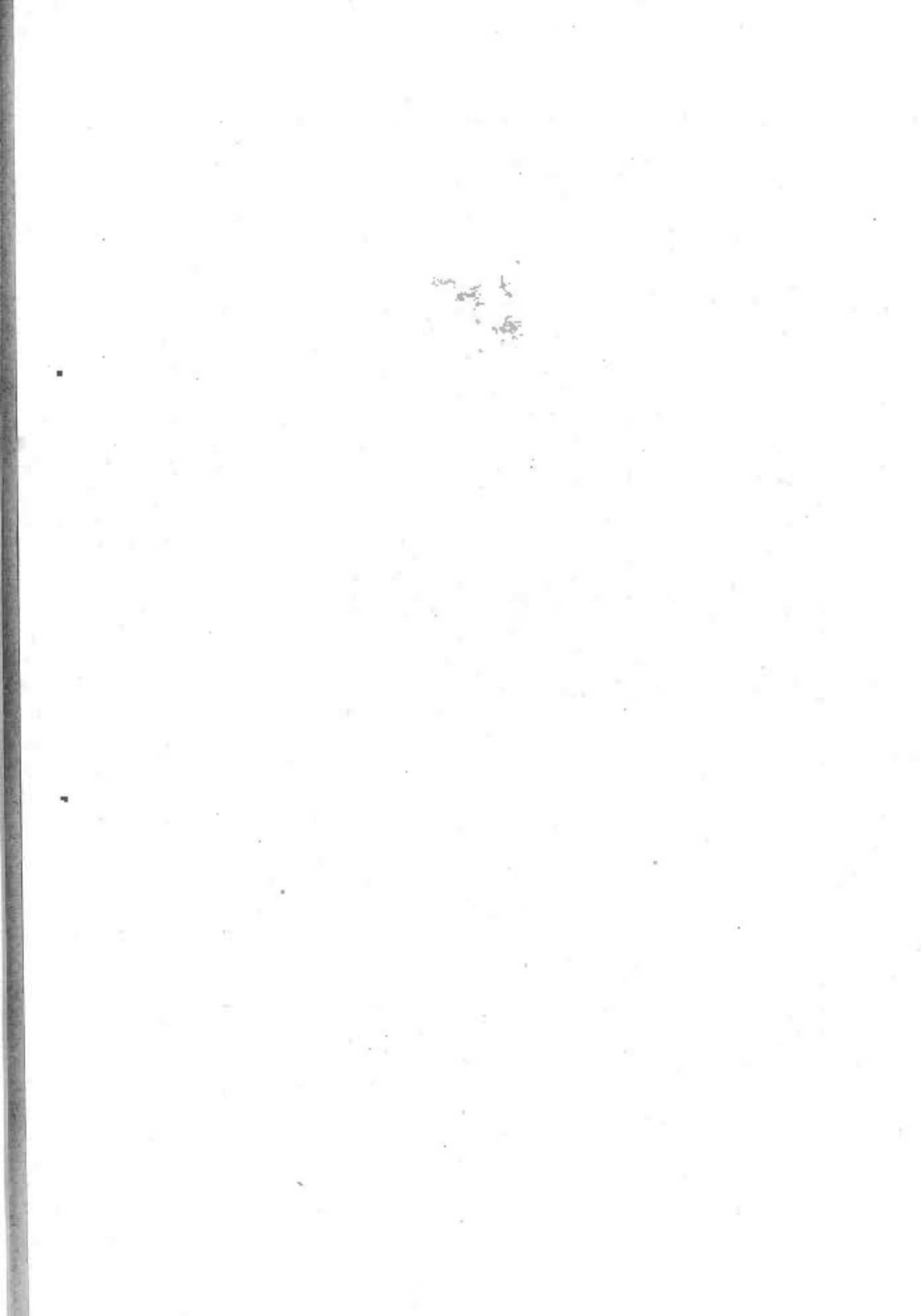
En la mañana del 25, entró el gran trasatlántico italiano "Tomasso di Savoia" con muchos turistas.

Al otro día 27 a las tres de la tarde, volvieron a este puerto los tres destroyers españoles "Alsido", "Juan Lazaga" y "Velasco" amarrando de punta al lado del acorazado "Princesa de Asturias", y saliendo luego en la madrugada del próximo día 2 de agosto.

A las diez y media del 30 del propio julio, llegó a este puerto en el buque "J. J. Sister", el señor Presidente del Consejo de Ministros, general Primo de Rivera, con el Capitán General de esta 4.ª Región y otras autoridades, procedentes de Valencia.



CRUCEROS ACORAZADOS DE LA FLOTA JAPONÉSA "IDZUMO" (ALMIRANTE) Y "YACENI"



A las cinco y media de la tarde del 1.º de agosto entró y atracó frente de la Estación Marítima en el muelle de Barcelona, el trasatlántico inglés "Lap-land" con muchos turistas, y casi a la misma hora del otro día 2, llegó el buque transporte español, de guerra, "Almirante Lobo", amarrado al muelle de Costa.

En la tarde del 26 siguiente, a eso de las tres, llegó a este puerto el buque especial alemán "Barbara" de tres motores, atracando primero de punta en la dársena de la Industria y después en el paramento Nordeste del muelle de Barcelona para realizar operaciones comerciales; volvió más adelante en 18 de octubre, y en lo sucesivo en muchas otras ocasiones.

A las tres y media de la tarde del 30 de septiembre, entró en el puerto una pequeña división de la escuadra italiana de instrucción, compuesta de los acorazados "Pisa" y "Ferruccio"; salieron el día 8 de octubre a las 4 de la tarde.

En la mañana del 11 de octubre, vino a este puerto el buque inglés "Araguaya" con muchos turistas; pocos días después en la mañana del 15, lo hizo el trasatlántico español "Manuel Arnús" llevando a bordo varios turistas norteamericanos, y en el día 18 llegó el buque italiano "Stella de Italia" también con turistas, atracando todos en la Estación Marítima.

A las cuatro de la tarde del 20 del propio mes, entró el cañonero español "Lauria" trayendo a bordo al Capitán General del Departamento, Almirante Aznar, para cumplimentar a S. M. el Rey, que había venido a esta ciudad con S. M. la Reina y las Infantas el pasado día 15, habiendo salido S. M. la Reina el 18 para Inglaterra y haciéndolo luego S. M. el Rey y las Infantas el 20 para Madrid; el cañonero permaneció en este puerto hasta el 17 diciembre, marchándose el Capitán General del Departamento en el "Dédalo" al otro día 20 siguiente por la tarde.

A las diez de la mañana del 20 de octubre, vino S. M. el Rey al puerto para celebrar unas regatas.

En el mismo día 21 llegaron los dos grandes trasatlánticos "Alsina" y "Napoli", francés e italiano respectivamente, con muchos pasajeros de tránsito para la Argentina y Venezuela.

A eso de las diez del día siguiente 22, entraron los dos cruceros de guerra japoneses "Idzumo" y "Yacumo" amarrando en la zona del ángulo Sur del muelle de Barcelona, según puede verse en la fotografía que acompañamos; en la tarde del 24, S. M. el Rey hizo una visita al buque almirante "Idzumo"; dichos buques salieron el 27 por la mañana.

A primera hora de la tarde del 29 noviembre, vino otra vez el trasatlántico español "Manuel Arnús" con turistas norteamericanos, y a las ocho de la noche del mismo día, lo hizo el buque guarda costas francés de guerra "Le Snippe" amarrando en el paramento Sur del muelle de Barcelona.

En la mañana del 15 de enero de 1927, entraron en este puerto los dos destructores norteamericanos "Sharkey n.º 281" y "Lardner n.º 280" y el francés "Orange"; los dos primeros amarraron en el ángulo Sur del muelle de Barcelona y salieron el día 24 por la mañana; el último vino sólo para proveerse de combustible líquido y se marchó al otro día venidero 18, a las seis.

A las dos de la tarde del 19 entró el trasatlántico "Neptunia" con muchos

turistas, saliendo al otro día, y en la mañana del 28 siguiente llegó el "Arcadian" también con gran número de turistas, partiendo por la noche.

El día 30 del propio mes de enero, por la tarde, llegó a este puerto el buque transporte de guerra italiano "Città di Milano" con el fin de colocar el cable submarino de Roma-Barcelona, saliendo el día 4 del siguiente febrero.

En la mañana del 3 de febrero, entró el gran trasatlántico inglés "Ohio" conduciendo muchos turistas, y lo propio hizo el buque de igual clase francés "Canadá" el día 26 del mismo mes, atracando ambos frente de la Estación Marítima.

A las diez del día 14 del propio febrero, llegó el crucero español "Cataluña" amarrando de punta en el paramento Nordeste del muelle de Barcelona; salió el 19 siguiente. En la mañana del 26 entró el buque de guerra holandés "Tromp", que fondeó en la zona del ángulo Sur del muelle de Barcelona y salió en la tarde del 2 de marzo siguiente.

En 7 de marzo salieron de este puerto en el "Giulio Cesare" en viaje oficial para Italia y Alemania, los aviadores españoles Franco y Ruiz de Alá con el mecánico Rada.

En la mañana del 10 siguiente, entró procedente de Palma de Mallorca el buque alemán "Lützow" con gran número de turistas y personalidades alemanas, llevando a bordo, para recreo de los pasajeros, un hidróplano tripulado por un célebre aviador de aquella nación: atracó frente de la Estación Marítima y salió por la noche.

En las primeras horas de la mañana del día 12 volvió, también procedente de Palma, el gran trasatlántico inglés "Arcadian" con muchos turistas, amarrando al ángulo Sur del muelle de Barcelona; en la misma mañana entró el español "Reina Victoria Eugenia" y atracó frente de la Estación Marítima, y por la tarde, a eso de las cinco, una vez separado el buque anterior que pasó al muelle de la Barceloneta, llegó el buque de turismo "Stella Polaris" con muchos pasajeros y se colocó en el frente del muelle de Barcelona.

El día 23, a las tres y media de la tarde vino a este puerto procedente de Malta y fondeó fuera de puntas, en la rada, el acorazado inglés "Barham", y se hizo a la mar al mediodía del día 14 de abril.

A las 13 del 27 llegó otra vez el "Dédalo" buque español porta-aviones, amarrando al Sur del muelle de Barcelona.

A las siete y media del 30 del propio marzo, entró el gran trasatlántico francés "Canadá" con turistas, atracando frente a la Estación Marítima.

El día 7 de abril por la tarde vino el yate inglés "Zephyre", de líneas muy finas, atracando de punta al norte del muelle de Barcelona, y en el siguiente 9, hicieron lo propio los dos submarinos españoles números 1 y 2 y los torpederos minutos 4, 6 y 17.

A las dos de la tarde del 11, entró el destructor norteamericano "Isherwood" n.º 284, y atracó de punta en el mismo paramento.

A las ocho de la mañana del 13 vino otra vez con muchos pasajeros, procedente de Palma, el buque inglés de turismo "Arcadian", fondeando frente a la Estación Marítima.

A las diez del propio día 14 entró el otro destructor norteamericano "Case n.º 285", atracando primero de punta en el paramento Norte del muelle de Puñente y luego al lado de su compañero el n.º 282, en el de Barcelona; y a las diez y media de la misma mañana llegó el yate norteamericano también, "Cruzader" y fondeó cerca de los anteriores. Los dos destructores salieron de puerto en la mañana del 17 siguiente.

Al mediodía del 19 del mismo abril entró, procedente de Málaga, el gran trasatlántico italiano "Neptunia", con turistas, atracando frente de la Estación Marítima, y a las ocho y media del 22 siguiente, lo hizo el buque de turismo de la misma nación "Stella d'Italia" atracando en el paramento Norte del mismo muelle de Barcelona.

A las siete del 10 de mayo llegó y amarró de punta al paramento Nordeste del muelle de Barcelona, el yate norteamericano "Sayonara", y a eso de las diez y media entró otra vez el buque caldero transporte de guerra italiano "Città di Milano", procedente de Suezia, fondeando al Sur del propio muelle.

A las dos de la tarde del 14, volvió el buque noruego de turismo "Stella Polaris" con gran número de pasajeros, amarrando frente a la Estación Marítima, y al salir, en la mañana del día siguiente 15, lo hizo el trasatlántico "Lutrow" que también conducía muchos turistas.

A las tres de la tarde del 23, llegó el cañonero español "Canalejas" llevando a bordo el Capitán General del Departamento, Almirante Aznar y amarrado de punta en la zona de la Puerta de la Paz, en el arranque del muelle Bosch y Alsina; salió de puerto el 12 de junio a las diez.

En la mañana del 25 del propio mayo vino el yate Real italiano "Sila", fondeando en el paramento Nordeste del muelle de Barcelona.

En 5 de junio llegó a esta ciudad, por mar, procedente de Valencia, el general Primo de Rivera, Presidente del Consejo de Ministros, para asistir al homenaje que debía tributarse al Capitán general de Cataluña, General Barrera, y a la clausura del IV Congreso de Riegos y Exposición aneja al mismo.

A las dos de la tarde del 12, vino el yate inglés "Cingalee", atracando de punta al paramento Norte del muelle de Barcelona, y a las seis de la tarde del 13 siguiente, llegó la corbeta española, buque escuela de guardias marinas "Calatea" con 400 alumnos, fondeando en la misma zona del anterior; lo propio hizo el yate español "Maricel" procedente de San Feliu de Guixols.

En la mañana del 27, a eso de las diez, entró el crucero español "Cataluña", atracando de punta en el paramento del muelle de San Beltrán, y salió en la noche del 2 de julio.

También en la mañana del siguiente 28, entraron y fondearon en el paramento Nordeste del muelle de Barcelona, los destructores norteamericanos "Smith Thumson n.º 212" y "John d'Edwards n.º 216", que se hicieron a la mar en la madrugada del 3 de julio.

Poco antes del mediodía del 9 venidero, llegaron a este puerto los destructores españoles "Juan Lazaga", "Alberlo" y "Velasco" y los torpederos números 4, 5 y 13, amarrando, los tres primeros, de punta en el muelle de San Beltrán, y los tres segundos, también de punta en el paramento Nordeste del muelle

de Barcelona; más adelante, en 12 y 13 siguientes, los destroyers pasaron al lado de los torpederos, saliendo todos ellos de puerto a eso del mediodía del 15.

En la mañana del 14, llegaron los dos cruceros acorazados italianos "Pisa" y "Francesco Ferruccio", atracando de punta al Sur del muelle de Barcelona, uno a cada lado del Real Club Marítimo, saliendo para la mar a las seis del 19 siguiente.

A las diez del 26 de agosto, vino el gran trasatlántico francés "Caillay" con muchos turistas, atracando en el muelle de las Balears por estar ocupado el frente de la Estación Marítima, y a las siete del 3 de septiembre, entró el buque de turismo inglés "Arcadian", también con gran número de pasajeros, fondeando en este último sitio.

A las cuatro de la tarde del 15 septiembre llegó a este puerto la fragata italiana de guardias marinas "Amerigo Vespuccio", amarrando al Sur del muelle de Barcelona y salió el día 21 siguiente a las diez.

A las cinco de la tarde del 26, entró el yate inglés "Dolphin" en el que viajaba Lord Chamberlain, ministro británico, amarrando de punta al muelle de San Beltrán y saliendo luego al otro día para Palma. El 29 por la mañana vino de Madrid el Presidente del Consejo de Ministros, general Primo de Rivera, para conferenciar con él, y en vista de que, según noticias, Lord Chamberlain no había de volver, se fué el Presidente a Palma al 30 por la mañana para volver al día siguiente 1.º de octubre.

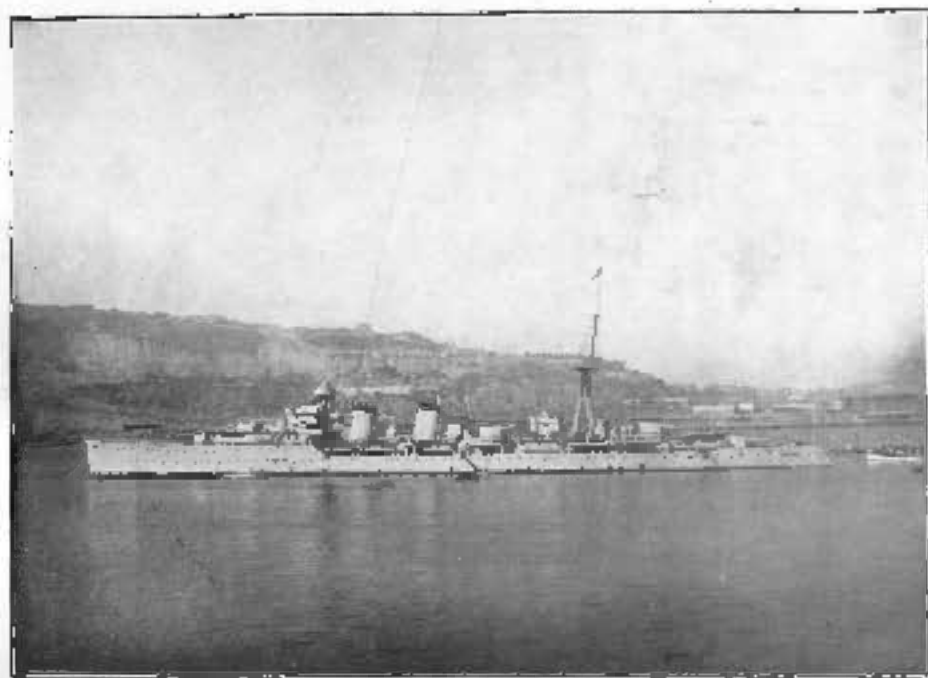
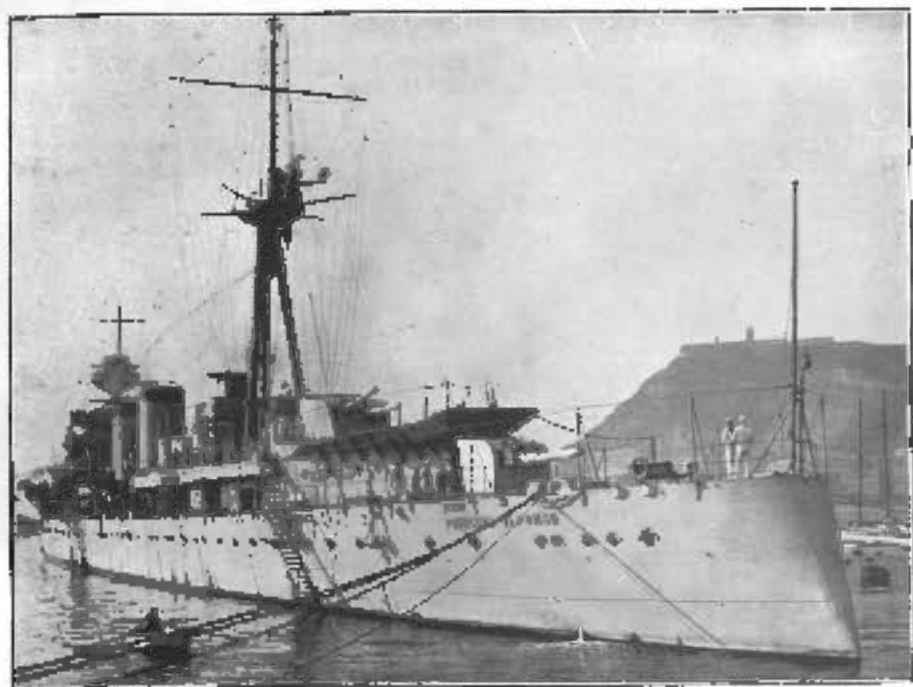
En la mañana del 29 siguiente, llegó otra vez el buque de turismo "Stella d'Italia", con muchísimos pasajeros, atracando también al muelle de San Beltrán, pero de costado.

A las siete y media de la mañana del 26 de octubre, entró el crucero acorazado español "Príncipe Alfonso", amarrando en el ángulo Sur del muelle de Barcelona según se indica en las dos fotografías que se adjunta.

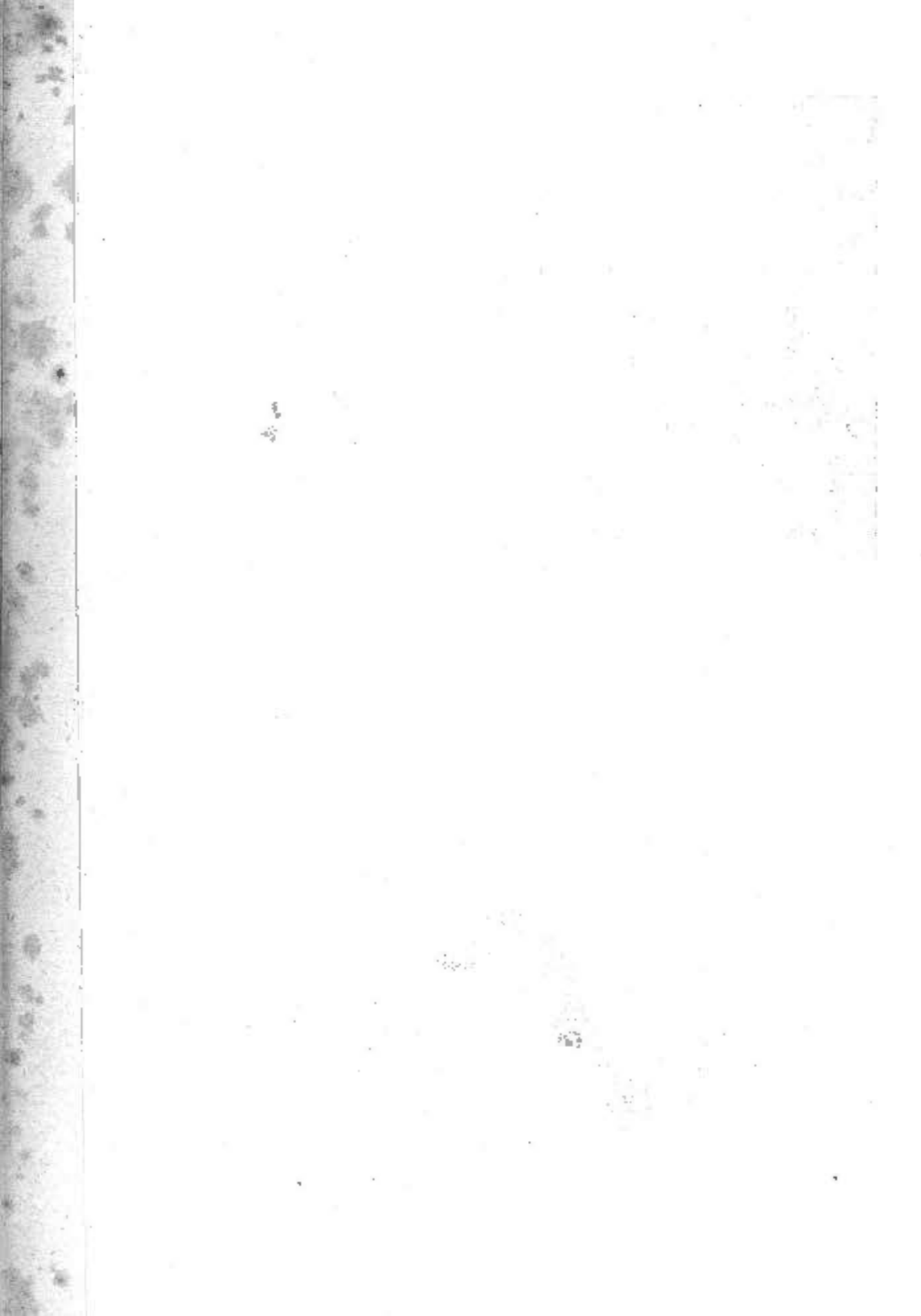
Al mediodía del 21 de octubre, volvió el cañonero guarda costas español "Canalejas" llevando a bordo al Capitán General del Departamento, Almirante Aznar, amarrando de punta en el muelle de Bosch y Alsina cerca de la Puerta de la Paz; dicho Almirante vino para ofrecer sus respetos a SS. MM. los Reyes, que habían llegado de Madrid en la mañana del propio día con las dos Infantas para pasar unos días en esta ciudad; el cañonero "Canalejas" salió de puerto a las 12 del siguiente día 30.

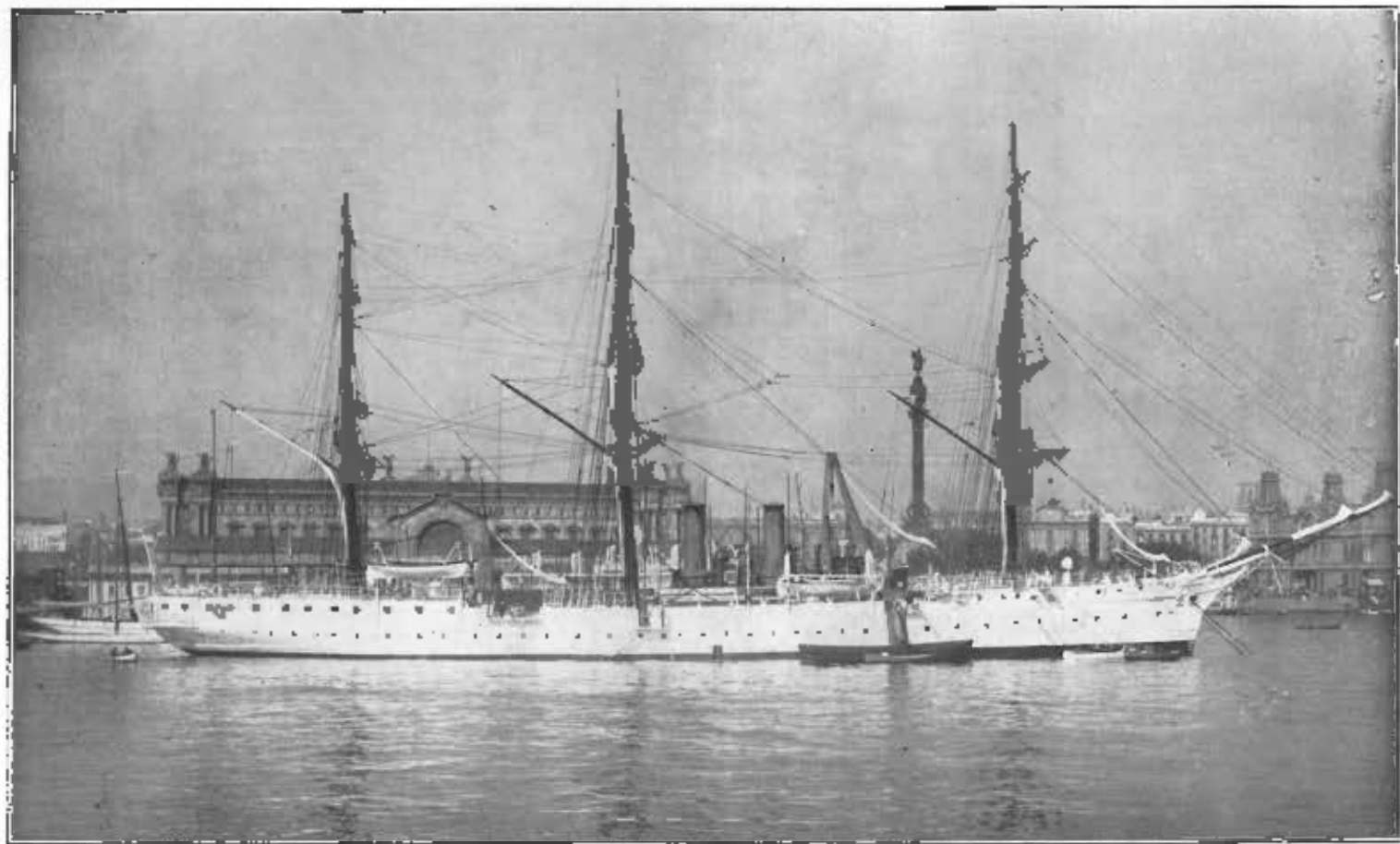
A las primeras horas de la tarde del 23 de octubre, llegó a este puerto la fragata de guerra argentina "Presidente Sarmiento" atracando frente a la Estación Marítima, y luego al día siguiente se fondeó de punta en el paramento Norte del propio muelle de Barcelona; fué visitada por S. M. el Rey y su séquito, en la tarde del 25 embarcando en la Puerta de la Paz, y salió a la mar el 26 a las ocho. Del buen aspecto y finas líneas de este buque de guerra da clara idea la fotografía que se acompaña.

En el día 1.º de noviembre, se embarcó para Italia S. M. el Rey con el personal palatino, en el acorazado español "Príncipe Alfonso"; le despidieron a bordo S. M. la Reina y las Infantas, que salieron al poco rato en tren para Inglaterra.

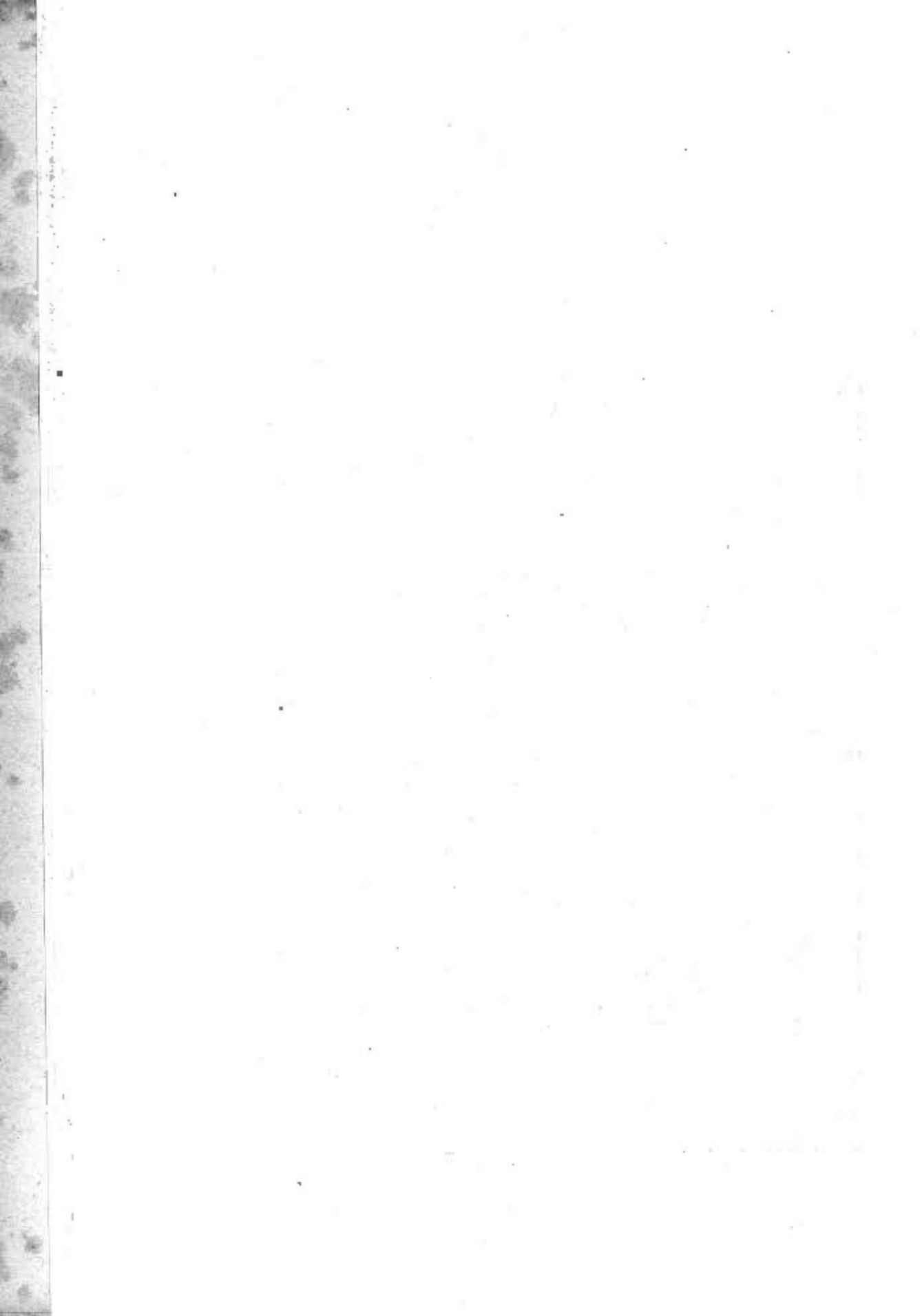


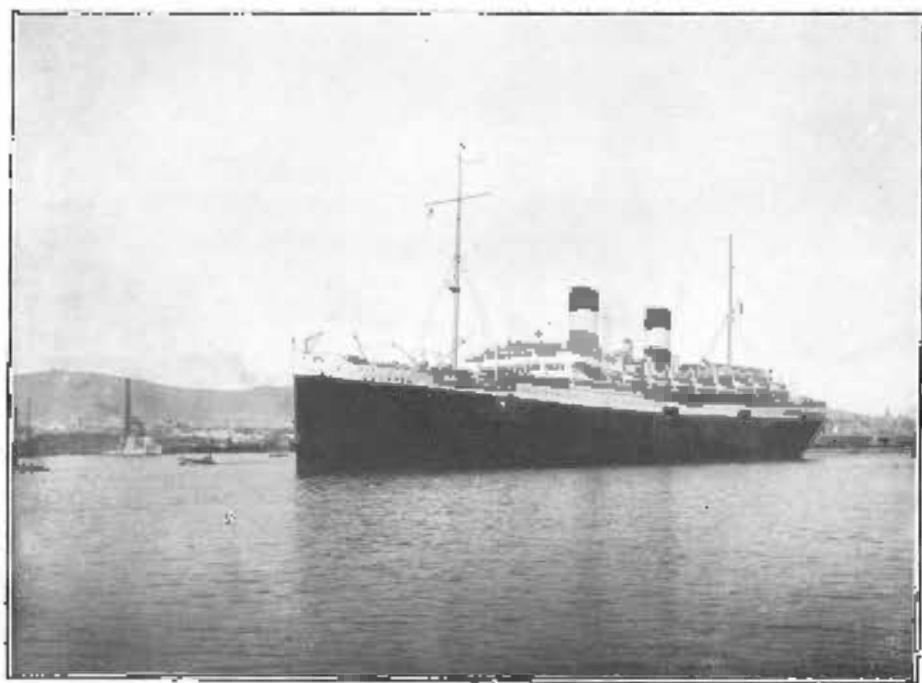
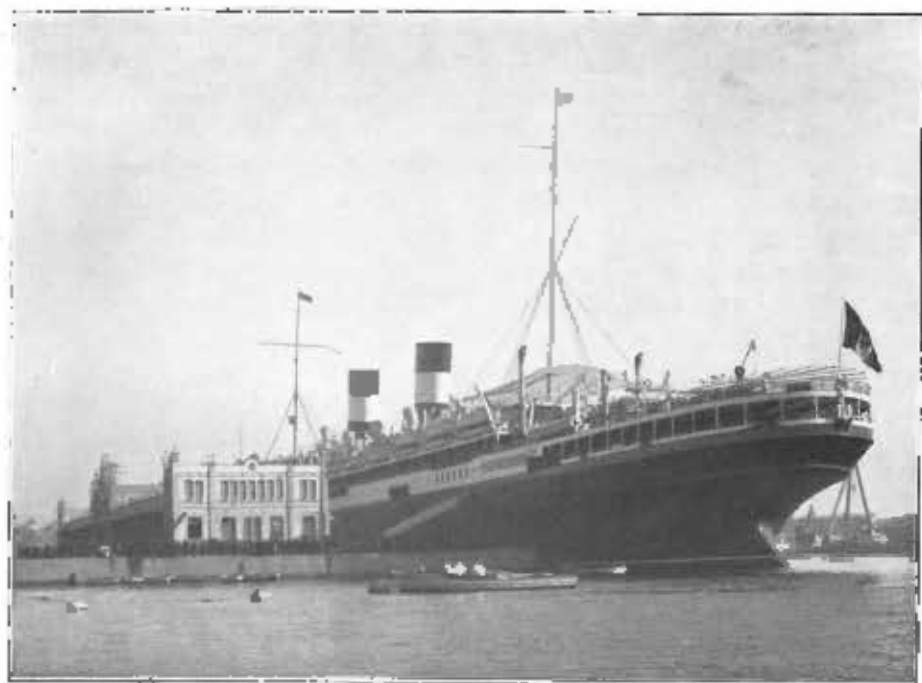
CROUERO ACORAZADO ESPAÑOL, "PRÍNCIPE ALFONSO"





FRAGATA ARGENTINA "PRESIDENTE BARMINEV"





GRAN TRASATLANTICO ITALIANO "AUGUSTUS"



El 12 de noviembre llegó, procedente de Génova, a este puerto por la mañana y por primera vez y salió poco después para Buenos Aires, el grandioso trasatlántico italiano "Augustus" de la "Navigazione Generale Italiana", atracando sin novedad alguna en el costado del muelle de Barcelona frente a la Estación Marítima, a pesar de sus elevadas características, que eran: 215 metros de eslora y 30 y medio pies de calado; por las dos fotografías que incluimos en esta Memoria, se puede apreciar las dimensiones excepcionales de esta motonave. Pocos días antes, se supo la fatal noticia de haberse ido a pique a fines de octubre, en aguas de las costas del Brasil, el "Principessa Malakula" de la propia Compañía, que también venía periódicamente a este puerto en sus viajes de Génova a Buenos Aires y viceversa.

En el propio día 12 de noviembre llegaron los destroyers norteamericanos "Barker n.º 213" y "Whipple n.º 216"; amarraron de punta al muelle de San Beltrán y salieron el 19 por la tarde.

El 18 de diciembre volvió el "Augustus" de Buenos Aires y también atracó y dejó el muelle sin novedad, si bien, al salir del puerto, por causas inexplicables y como ya hemos dicho en páginas anteriores, perdió el ancla, que se encontró pocos días después; más adelante, a mediados de enero de 1928, vino otra vez, atracando y saliendo también sin contratiempo alguno; en viaje de vuelta de Buenos Aires, hizo lo propio en la mañana del 14 de febrero, de Génova llegó el 23 del propio febrero y al salir de este puerto para Buenos Aires, tuvo que volver a Génova, después de algunas dudas, por ligera avería del motor que se reparó en breve plazo.

Asimismo entró en 25 de enero y atracó en el paramento de Levante del muelle de España, frente al tinglado n.º 5, el buque "Oder", de 150 metros de eslora y 7'50 de calado, para tomar 2.000 toneladas de carga, saliendo luego, con 8'30 de calado, con la mayor facilidad y sin inconveniente alguno, a pesar de los remolcos que se abriganan y que no compartía esta Dirección.

En la mañana del 3 de febrero, vino otra vez a este puerto el buque de turismo "Stella Polaris" con muchos pasajeros, atracando en el muelle de San Beltrán por estar ocupado el frente de la Estación Marítima en el de Barcelona.

Por la tarde del 14 siguiente entró el yate inglés "Zajphire", saliendo al otro día 16 por la mañana.

En la mañana del 17, salieron de puerto el gran trasatlántico italiano "Conte Verde" y los dos españoles "Reina María Cristina" y "Reina Victoria Eugenia" con muchos pasajeros y el segundo en plan de turismo; en cambio, por la tarde se pudo apreciar una gran falta de buques en el puerto, pues casi no había ninguno en los muelles de la Barceloneta, España lado Levante, Balears, Barcelona Sur y San Beltrán.

En la mañana del 19 llegó el buque de recreo norteamericano "Trans Days" conduciendo varios turistas y atracó en la Estación Marítima; lo propio hicieron el italiano "Orazio" en el día 2 de marzo siguiente, que también llevaba muchos pasajeros en viaje de turismo; el gran trasatlántico alemán "Lutzow" en la mañana del 5 que, además de gran número de viajeros, traía a bordo un hidroplano para efectuar viajes aéreos, y en la mañana del 7 otro buque alemán "Stuttgart" que asimismo conducía muchos turistas.

A las seis de la tarde del 28 del propio marzo, vino a este puerto el yate inglés "Shenara", amarrando de punta al paramento Norte del muelle de Barcelona.

En la mañana del 29 llegó el trasatlántico español "Reina María Cristina", con muchos turistas en viaje a Sevilla para la Semana Santa, atracando frente a la Estación Marítima.

A las tres de la tarde del 31, salió para Cartagena el buque porta-aviones español "Dédalo", que había permanecido aquí muchos meses amarrado de punta al muelle de San Beltrán.

En la mañana del 6 de abril, vino a este puerto el aviso de guerra inglés "Bryony" amarrando de punta al paramento Norte del muelle de Barcelona, y poco después, el buque alemán de turismo "Monte Sarmiento" procedente de Palma con muchos pasajeros en viaje de recreo, que atracó frente a la Estación Marítima.

A las cinco de la tarde del siguiente día 7, llegaron a puerto pero fondeando fuera, en la rada, los cruceros acorazados ingleses "Queen Elisabeth" y "Vaillant" con el buque hospital "Maine", saliendo el primero y el tercero a las diez de la noche y quedándose aquí el segundo con el aviso "Bryony" para transbordar varios enfermos y partir al mediodía del siguiente 12.

A las ocho de la mañana del 13 del propio abril, entró el buque danés de turismo "Polonia" con muchos viajeros, amarrando de punta al Sur del muelle de Barcelona, y a las pocas horas, volvió el español "Reina María Cristina" también en plan de turismo, procedente de Sevilla.

En la mañana del 17 siguiente, llegó el buque alemán "Oceana" con muchos turistas y atracó en la Estación Marítima; lo propio hizo el trasatlántico italiano "Virgilio" el día 28.

A las cuatro de la tarde del 29, entró en el puerto el yate inglés "Dolphin", amarrando de punta al Norte del muelle de Barcelona.

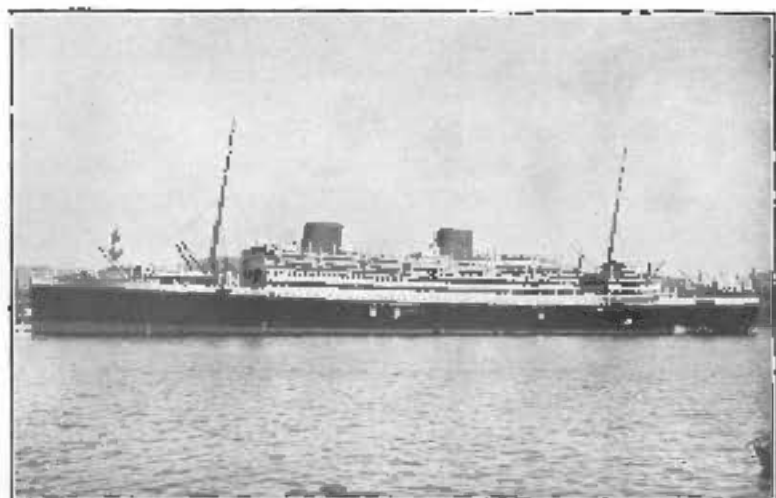
En la tarde del primero de mayo siguiente, volvió el "Dédalo", atracando provisionalmente en el frente del muelle de Poniente; a los pocos días salió y volvió el 12 de julio, para dejar otra vez este puerto a las cinco de la tarde del 23 del mismo mes.

A las dos de la tarde del 5 del mismo mayo, llegó el buque sueco de turismo "Stella Polaris", colocándose frente de la Estación Marítima, y en la mañana del 13, hizo lo propio el alemán "Stuttgart" de igual clase, que también traía muchos pasajeros. En la tarde del mismo día entró y amarró de punta en el ángulo Sur del muelle de Barcelona, el yate inglés "Fair Lady".

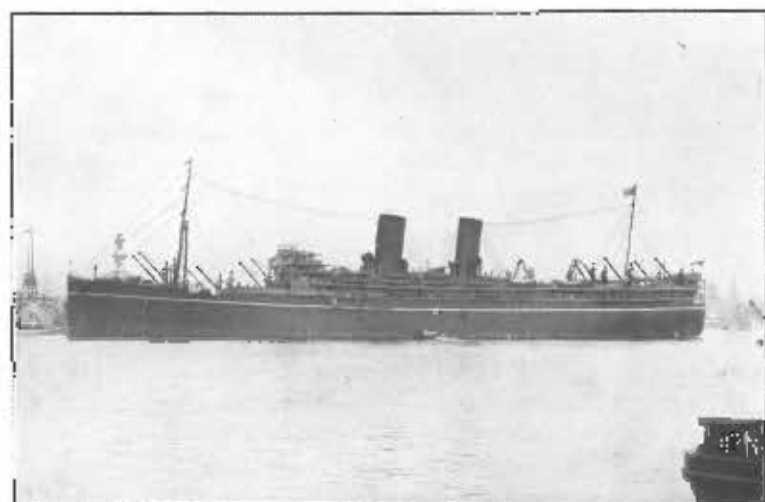
A las cinco de la tarde del 23 llegó el buque de turismo alemán "Monte Sarmiento", atracando frente de la Estación Marítima; el 24 lo hizo el italiano "Conte Verde", el 25 el de igual nación "Augustus", y en la mañana del 26, el otro buque alemán de recreo "Lutzow" que también conducía muchos turistas.

A las siete de la tarde del 28 entró en puerto, amarrando al Sur del muelle de Barcelona, el yate alemán "Aldebaran".

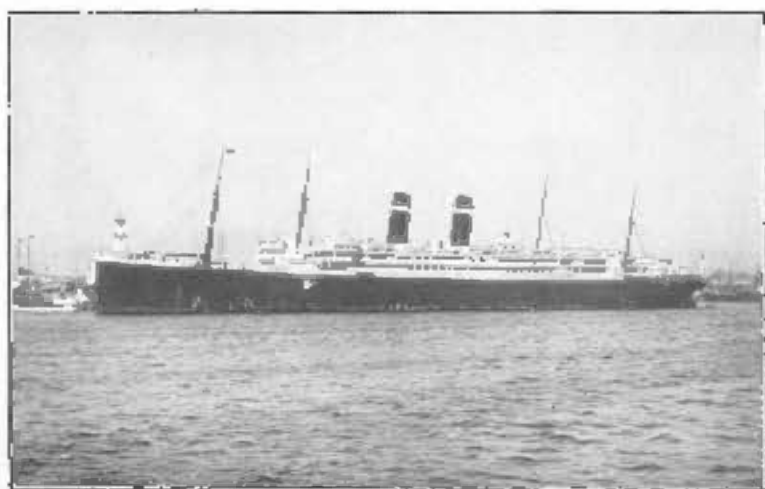
En la mañana del 30 vinieron los buques de guerra italianos, destroyers "Nazarino", "Lauro" y "Francesco Nullo", amarrando de punta en el muelle



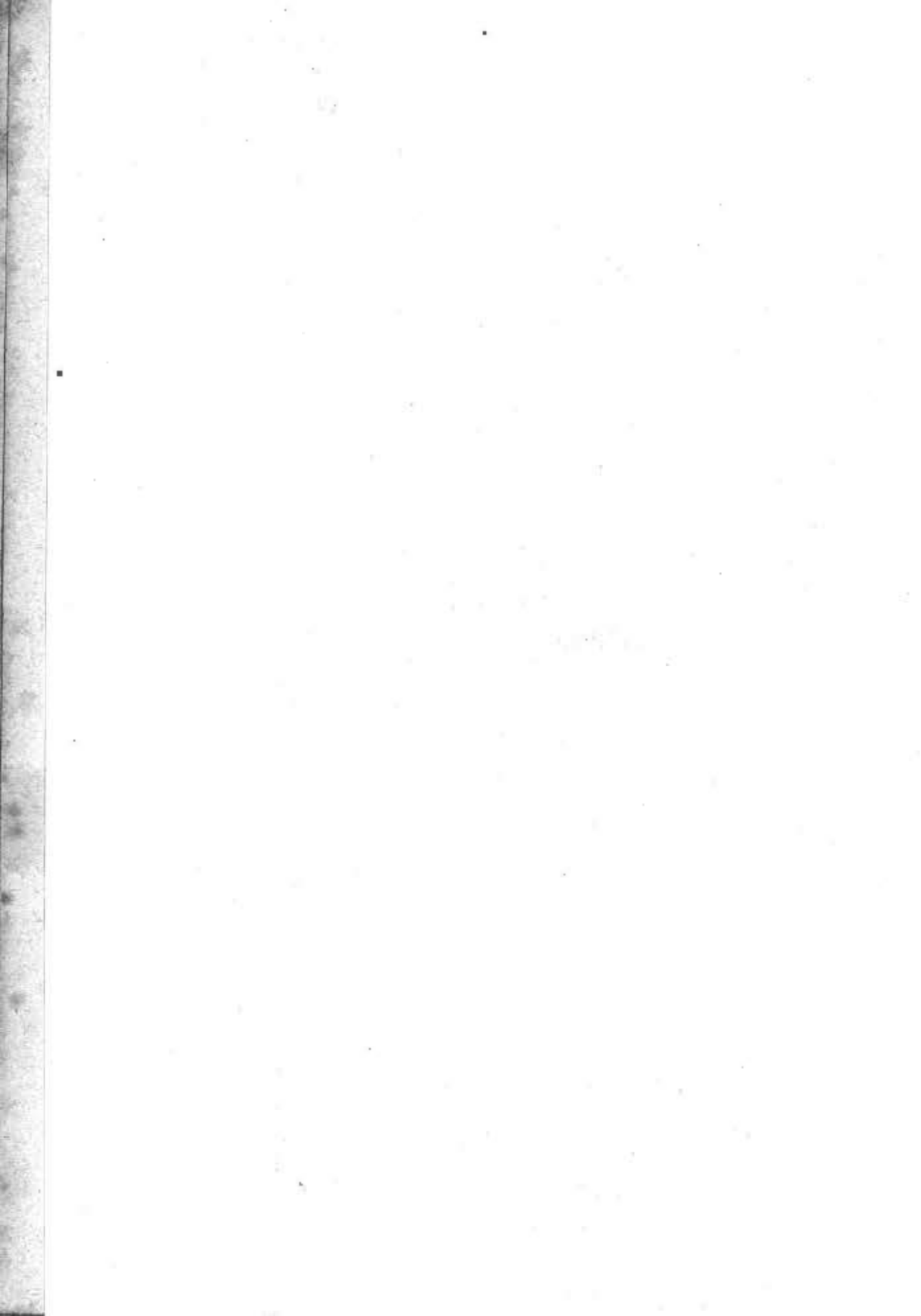
BUQUE INGLÉS "ALFANTAKA", PARA TURISMO



BUQUE INGLÉS "RANCHI", PARA TURISMO



BUQUE INGLÉS "LAPLAND", PARA TURISMO



de Costa del Morrot; hicieron el viaje dando escolta a la escuadrilla de hidroplanos que se había concentrado en la bahía de Pollensa en Mallorca, durante los días anteriores 27 y 28, y salieron de este puerto por la tarde.

A las nueve del 31, entró y atracó en el muelle de Barcelona frente de la Estación Marítima, el buque francés de turismo "Polonia"; a las siete del 5 de junio siguiente vino el de igual clase francés "Gouverneur General Tirmat", amarrando en el paramento Norte del propio muelle de Barcelona; a las siete del día 8 llegó y atracó en la Estación Marítima el trasatlántico inglés de turismo "Alcantara", y a la misma hora del 25 hizo lo propio otro buque inglés "Ranchi" que, como los anteriores, conducía también gran número de pasajeros. Por las distintas fotografías que se acompañan, se pueden apreciar las elevadas características y grandiosidad de la mayoría de estos buques dedicados al turismo, que han venido a este puerto repetidas veces.

En la madrugada del referido día 25, vino el buque guarda costas español "Alcázar", amarrando de punta al lado de los torpederos, en la parte Norte del muelle de Barcelona.

A las cuatro de la tarde del 13 de julio, entró y atracó frente de la Estación Marítima, el yate americano "Titania".

A primera hora de la tarde del 30 siguiente llegó a este puerto en viaje de prácticas y amarró al Sur del muelle de Barcelona, la fragata española, escuela de guardias marinas "Galatea", saliendo luego en la tarde del 25.

En la mañana del 26 entró la gasolinera francesa de guerra "Aviateur Rodier" atracando en el Sur del muelle de Barcelona, en cuanto hizo provisión de combustible, saltó de este puerto.

Procedente de Mónaco, llegó a las siete del 27 siguiente el buque inglés "Assyria" con muchos turistas, fondeando al Sur del muelle de Barcelona.

A eso del mediodía del 4 de agosto, entraron los dos submarinos españoles "A-1" y "A-3" y el torpedero "N. 6", amarrando de punta en el paramento Norte del muelle de Barcelona.

A las siete del 14 llegó el buque de guerra italiano, destroyer "Lepanto", fondeando de punta en el muelle de Bosch y Alsina.

A las cinco de la tarde del 17 siguiente, entró y amarró en la parte Norte del muelle de Barcelona, el yate belga "Lima III".

A las ocho del día 21 llegó y fondeó frente al tinglado n.º 6 en el paramento Este del muelle de España, el buque de turismo francés "Brazza", por ocupar el frente de la Estación Marítima el gran trasatlántico "Alsina", y a las dos de la tarde vino también el yate americano "Titania" que fondeó al Sur del muelle de Barcelona.

A las seis del 24 del propio agosto, volvió y atracó en el paramento Este del muelle de España, frente al tinglado n.º 6, el buque inglés de turismo "Assyria" con muchos pasajeros, y a las nueve del día 30 hizo lo propio, pero amarró frente de la Estación Marítima, el buque inglés de igual clase "Ranchi".

El 4 de septiembre vino a este puerto, por primera vez, el nuevo buque "Magallanes" de la Compañía Trasatlántica Española, y a los pocos días, en los 5 y 12 respectivamente, entraron los buques especiales fruteros de la casa Pinillos, llamados "Ebro" y "Sil" para hacer el servicio de Canarias.

A las nueve y media de la noche del 17 siguiente, volvió el "Dédalo" anclando de punta al muelle de San Beltrán y salió en la tarde del 2 de octubre para Cartagena.

A las siete del 21 llegaron los cruceros acorazados italianos "Pisa" y "Francesco Ferruccio", amarrando al Sur del muelle de Barcelona, uno a cada lado del Real Club Marítimo, salieron de este puerto en la tarde y a la media noche del 28 siguiente, respectivamente. A las 11 de la propia mañana del 21, entró el buque de guerra guarda costas español "Tetuán", fondeando de punta en la Puerta de la Paz y salió el 23 por la mañana.

A las nueve del 4 de octubre vino el buque de turismo inglés "Araguaya" con muchos pasajeros, atracando frente de la Estación Marítima.

A las seis del 18 entró y fondeó de punta en el paramento Norte del muelle de Barcelona, el yate inglés "St. George", y a las diez y siete del 19 siguiente, llegó y amarró de costado al muelle de San Beltrán, el buque italiano "Stella d'Italia" con muchos turistas.

A las once del 31 del propio mes, vino y atrató de punta al paramento Sur del muelle de Barcelona, el yate francés "Aylée", y a la una y media de la tarde del mismo día, entró procedente de Cartagena y amarró al lado del anterior, también de punta, el crucero norteamericano "Kaleigh" de gran eslora, que luego salió el día 8 del siguiente noviembre a las ocho de la mañana, para Mahón.

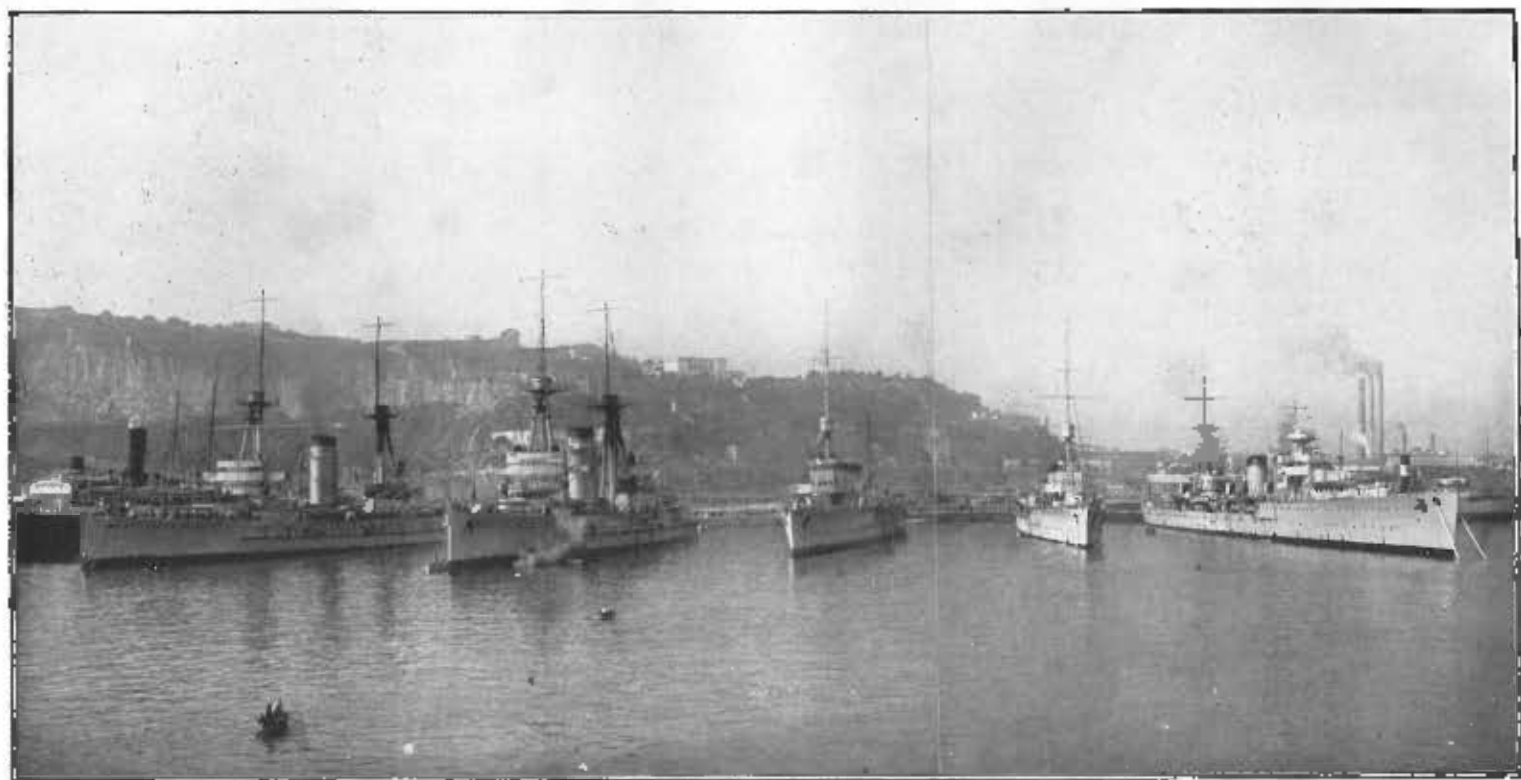
Durante todo el día 11 de noviembre, fueron entrando en el puerto varios buques, en número de 22, de guerra españoles que componían la escuadra bajo el mando del Almirante don José de Rivera, con cuatro Divisiones de acorazados, cruceros, submarinos y torpederos, amarrando en diferentes muelles. En la madrugada del 12 llegó el "Dédalo" y poco después un torpedero remolcado por el "Ciclope". Además, en puerto estaban ya fondeados, otros dos torpederos y dos submarinos y un torpedero en reparación en el Dique flotante. Al día siguiente 13 vino el nuevo acorazado "Príncipe Alfonso", de suerte que eran 31 los buques de guerra españoles dentro del puerto, fondeados en las distintas dársenas. En las fotografías que se acompañan pueden verse los grupos de los acorazados y de los submarinos.

En la mañana del día 20 siguiente, fueron saliendo dichos buques, en número de 25, siendo el último el acorazado "Jaime I" que llevaba a bordo el Vicealmirante don Nicasio Pita, quedando en puerto tres torpederos, dos submarinos y el "Dédalo".

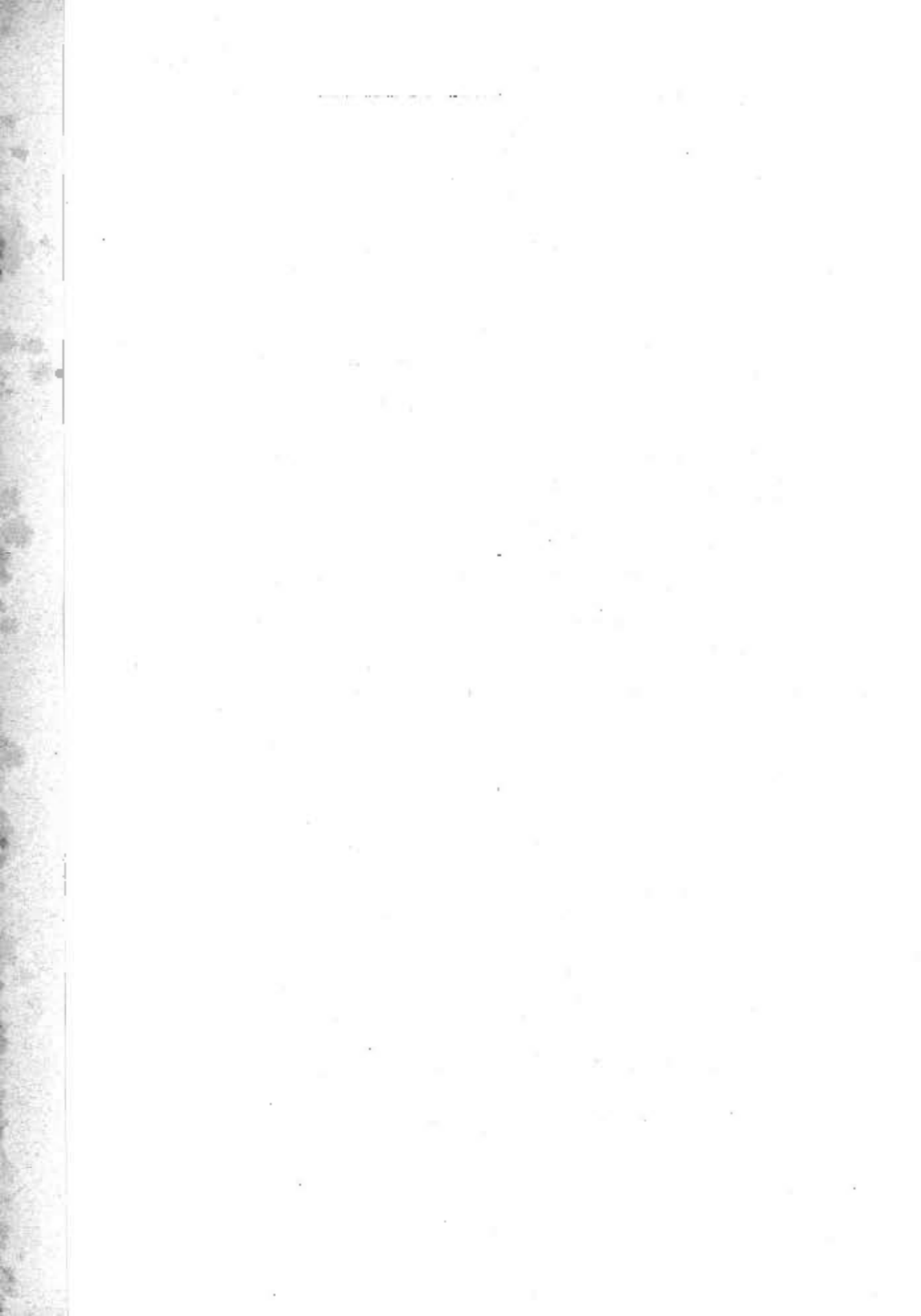
En la madrugada del 7 de diciembre llegó el torpedero "N.º 11" de Cartagena para relevar al "N.º 17", atracando de punta al paramento Norte del muelle de Barcelona. En el día 10 salió para Cartagena la llamada División naval de Mahón, compuesta de los torpederos "N.º 4", "N.º 6" y "N.º 11", y los submarinos "A.-1" y "A.-3".

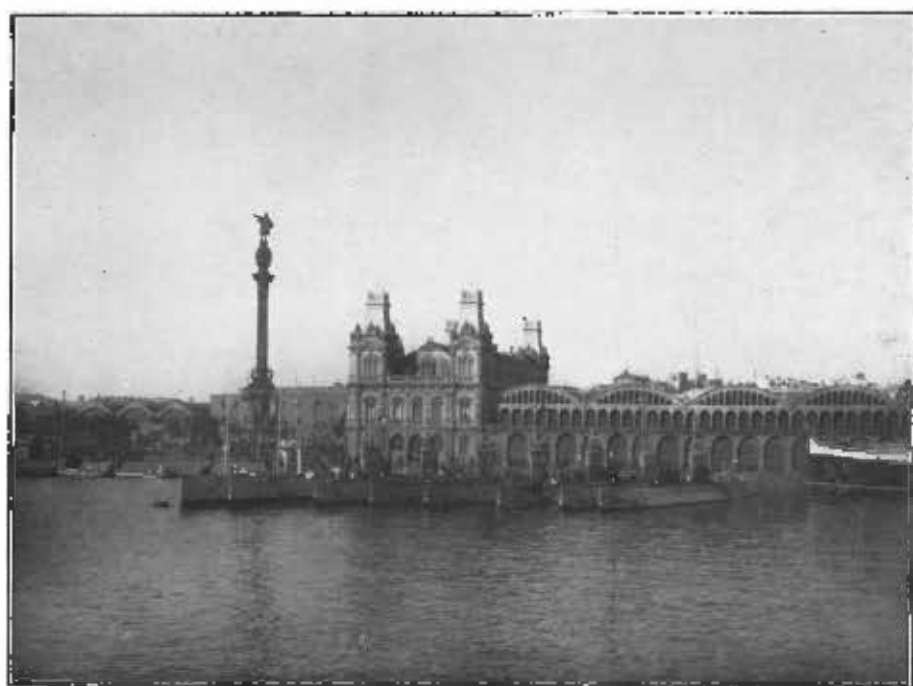
Al anochecer del 6 de enero de 1929, entró el yate inglés "Portia" amarrando al ángulo Sur del muelle de Barcelona.

En la mañana del día 7 de febrero vinieron a Barcelona procedentes de Madrid, los Reyes de Dinamarca que habían llegado a la Corte en la mañana

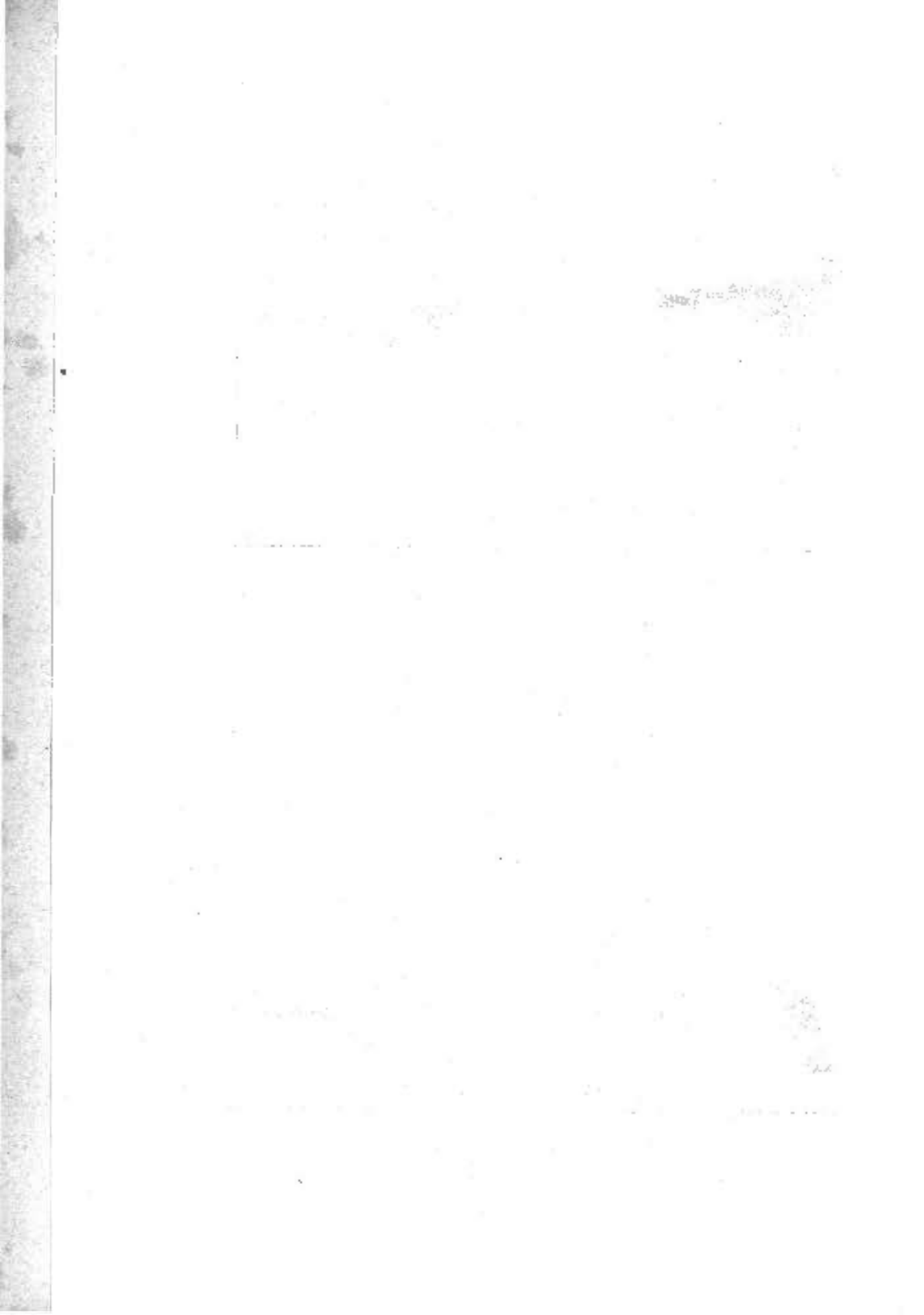


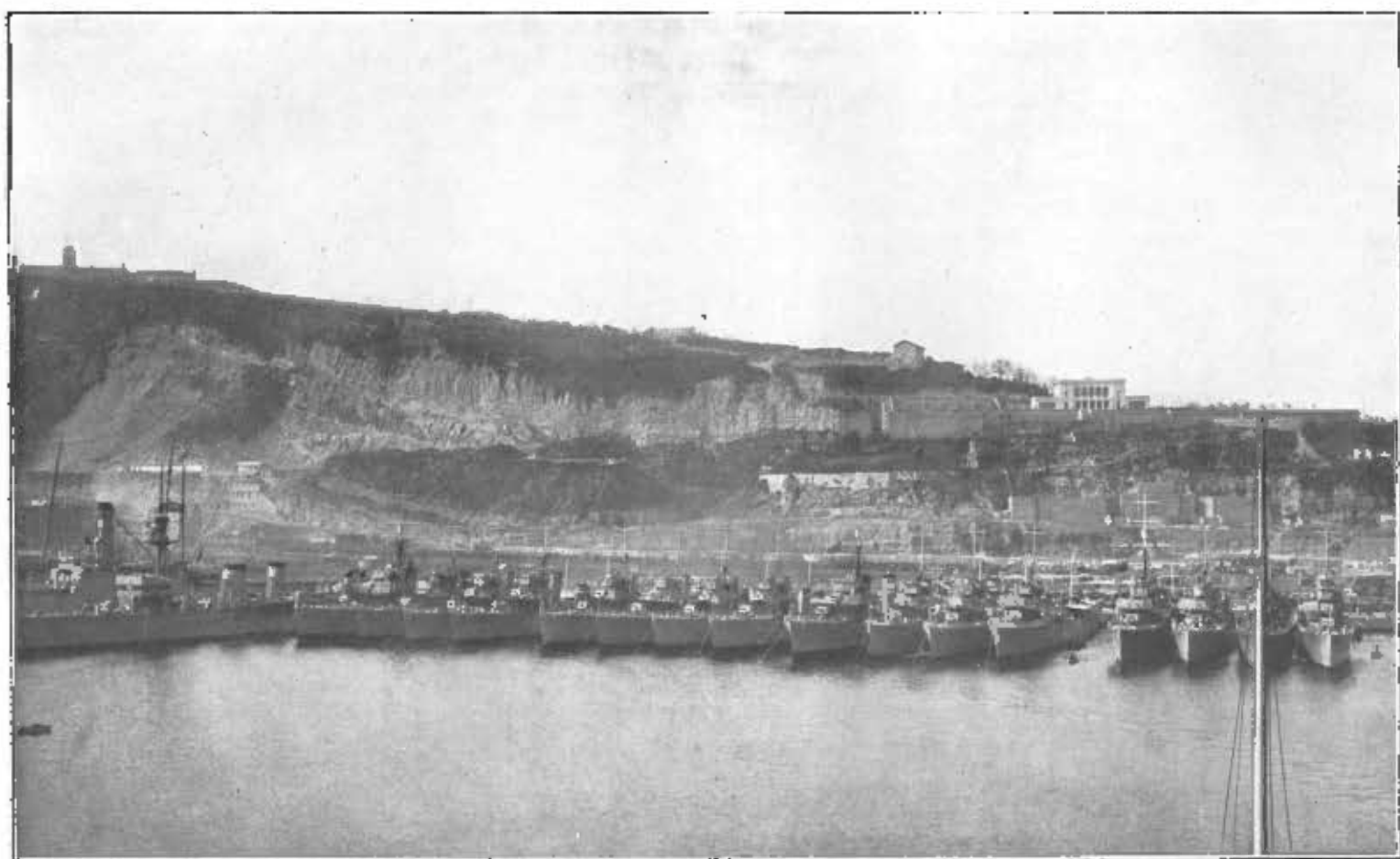
CRUCEROS ACORAZADOS DE LA ESCUADRA ESPAÑOLA, FONDEADOS EN LA Dársena DE SAN SEBASTIÁN



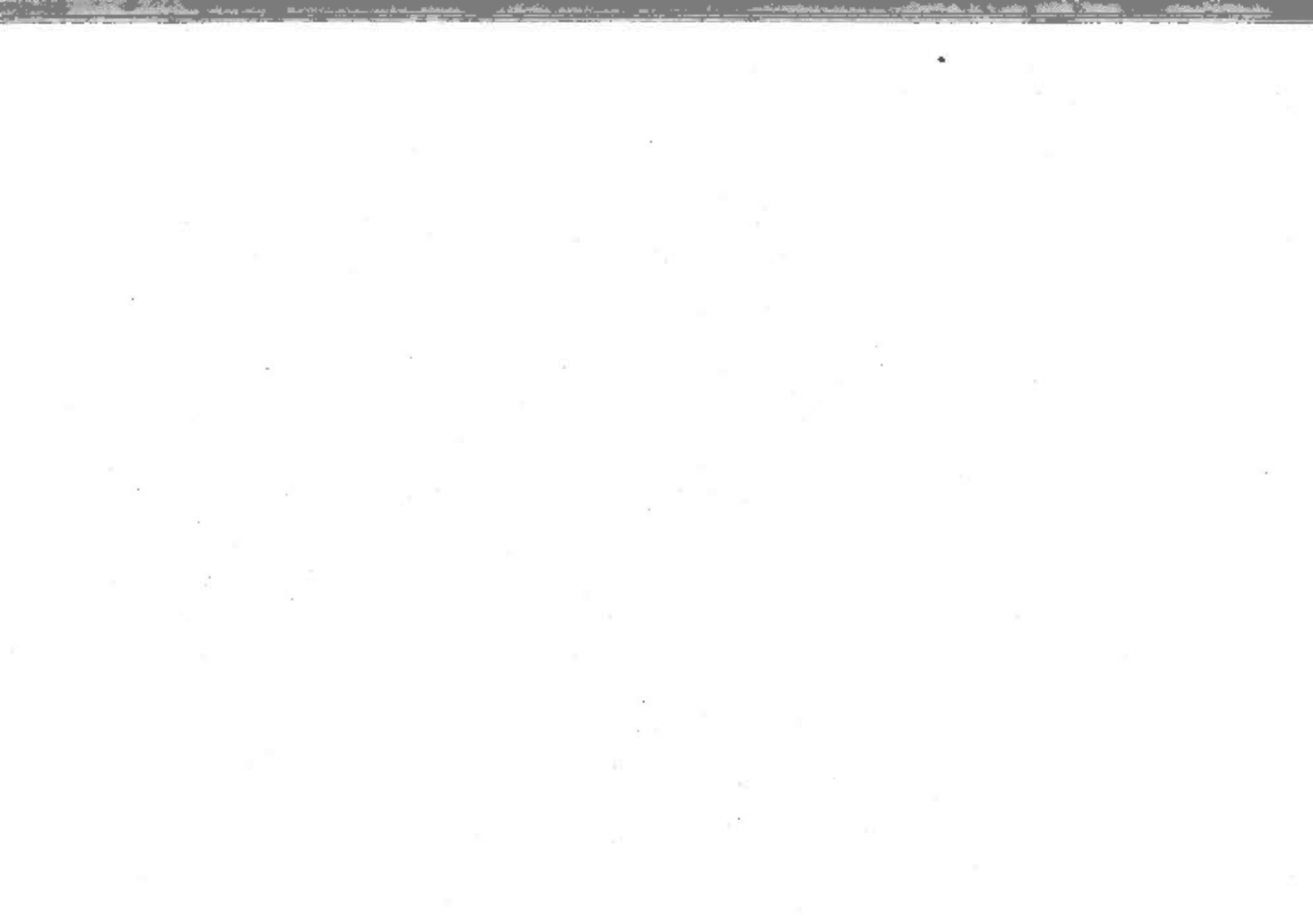


SIEMBRANDOS ESPAÑOLAS FONICAIROS EN LA DÁRSENA NACIONAL CERCA DE LA
PUERTA DE LA PAZ





UN CRUCERO Y DOS CROUYERS DE LA 2.^a DIVISIÓN DE LA ESCUADRA BRITÁNICA, FUNDADOS EN LA CÁRRENA DE SAN DE, TRÁN



del anterior y de donde sabieron por la noche a causa del fallecimiento de la Reina Madre Doña María Cristina (E. P. D.), ocurrido en la madrugada del propio día 6; partieron de esta ciudad al siguiente 8 por la tarde.

El 28 de febrero después del mediodía, llegó a este puerto, una pequeña parte de la escuadra inglesa, o sea, los buques de la llamada 1.ª División de la flota británica, fondeando algunos de ellos en la rada y otros dentro de punta en la dársena de San Beltrán, dos buques talleres y 5 submarinos; dicha 1.ª División salió el 9 de marzo y vino la 2.ª de la misma flota compuesta de otros tres grandes acorazados, que quedaron fuera, y 16 destroyers y un crucero que fondearon dentro de puerto como los anteriores, en el nuevo muelle de San Beltrán; estos últimos 17 buques se fueron en la tarde del 12, y al siguiente día 13 se hicieron a la mar los otros tres acorazados que permanecieron fuera del puerto; de la situación de los referidos destroyers da idea la fotografía que se acompaña.

En la tarde del 12 entró y amarró de punta en el muelle de Costa, el yate español "Guizoko Izarra" del señor Sota, y más adelante, en la mañana del 8 de abril, volvió y amarró en el muelle de Bosch y Alsina.

En el día 15 del propio marzo, vino el trasatlántico español de turismo "Reina María Cristina" con muchos pasajeros, atracando en el muelle de las Baleares.

A las seis del 20 siguiente, llegó a este puerto y amarró en el muelle de San Beltrán, el yate inglés "Solway".

Al otro día 29, Viernes Santo, a las siete, llegó el gran trasatlántico "Conte Verde" en su viaje periódico de Génova para Buenos Aires, saliendo en la propia mañana a las once con bastante dificultad al desatracar en el frente de la Estación Marítima, a causa del fuerte viento de Levante que reinaba; poco después entró el "Dulio" y atracó en el mismo sitio, también con muchas precauciones.

En la mañana del 30 de abril llegó a este puerto la 3.ª División de la escuadra inglesa, compuesta de dos acorazados que quedaron fuera y nueve destroyers que entraron y amarraron de punta en el muelle de San Beltrán, y en la mañana del 16, llegó el buque transporte de guerra "Pershire" perteneciente a dicha escuadra, fondeando en la rada cerca de los dos acorazados. Los tres salieron el día 19 siguiente y los nueve destroyers el 22.

A las seis de la mañana del 17 del propio abril, entró y fondeó de punta en el paramento Norte del muelle de Barcelona, el yate inglés "Eudymion", y a las diez del 17 hizo lo propio en el lado Sur del mismo muelle, el otro yate británico "Eros".

En la mañana del 19 vino el gran trasatlántico inglés de turismo "Arcadian" con muchos pasajeros, amarrando al ángulo Sur del muelle de Barcelona, porque el paramento de frente a la Estación Marítima estaba ocupado por el "Conte Rosso" en viaje de Génova para Buenos Aires, y al salir éste, entró el "Giulio Cesare" que llegaba de Buenos Aires para Génova; tres fueron los grandes buques con pasajeros en un mismo día.

Durante los días 21 y 22 siguientes, entraron en el puerto varios yates de recreo: el inglés "Fair Lady" y los franceses "Goujou" y "Ailée" que fondearon al Sur del muelle de Barcelona y el italiano "Catalonia" que lo hizo de punta también en el muelle de Bosch y Alsina cerca de la Puerta de la Paz; este último buque de recreo volvió días después, en 7 de mayo, amarrando en el mismo sitio y saliendo en la madrugada del 10 siguiente.

En la mañana del 25 llegó el trasatlántico inglés "Corinthia" con muchos turistas, atracando frente de la Estación Marítima; el yate americano "Nourmahal" en el paramento Norte del propio muelle de Barcelona y el yate inglés "Thurston" que lo hizo en el muelle de Bosch y Alsina próximo a la Puerta de la Paz.

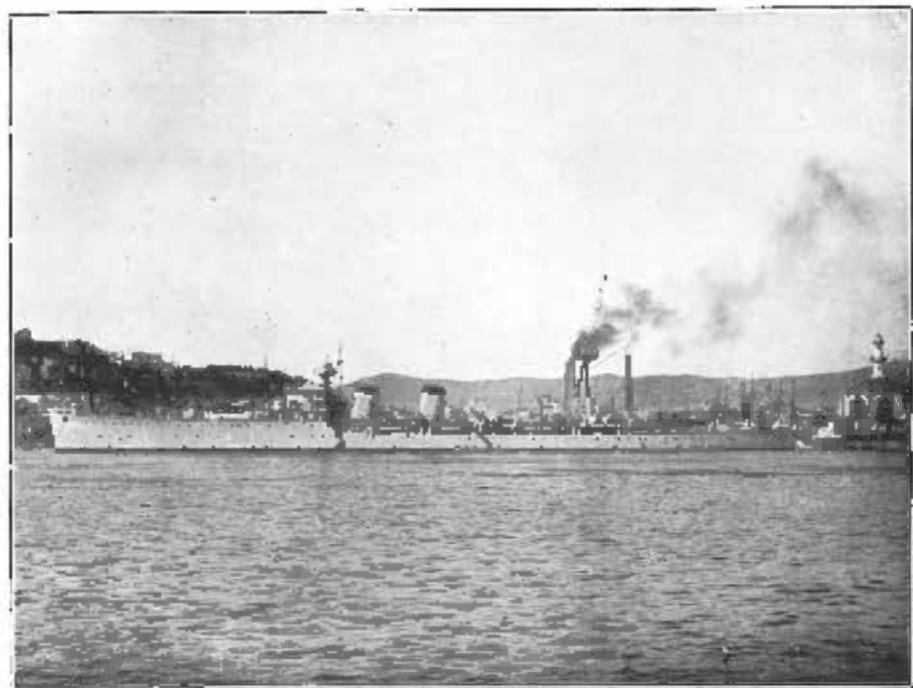
En la mañana del 2 de mayo, a eso de las ocho, entró el buque alemán "Oceana", procedente de Palma, con muchos turistas, colocándose frente de la Estación Marítima, y a las diez del día 5 vino el buque alemán "Lutzow" también de turismo, atracando en el nuevo muelle de San Beltrán.

Al final de la primera decena de mayo, se tuvieron que hacer los trabajos preparatorios para distribuir los buques de guerra de las distintas naciones que debían venir dentro de pocos días, siendo necesario un detenido estudio de las condiciones de las dársenas y de los muelles, porque entonces se encontraban en nuestro puerto bastantes buques mercantes de gran porte amarrados: la Compañía Trasmediterránea tenía varios; la Trasatlántica también y, entre ellos el "León XIII", el "Alicante", el "Manuel Calvo" y el "Legazpi", sin duda porque se había hecho pocos días antes la incautación de su flota por parte del Estado; de suerte que era algo difícil dar solución al problema de dar cabida a tantos buques de guerra, y ello no obstante, se llevó a cabo después con el más satisfactorio éxito.

A las 7 del 13 del propio mayo vino otra vez, procedente de Génova y atracó en el testero del muelle de Barcelona frente de la Estación Marítima, el buque alemán de turismo "Oceana" con muchos pasajeros; a las ocho llegó el yate inglés "Maris" procedente de Cannes y amarró de punta en el muelle de Bosch y Alsina, y a las nueve hizo lo propio el otro buque de recreo inglés "Dolphin" procedente de Palma, fondeando también al lado del anterior cerca de la Puerta de la Paz.

Poco más del mediodía del 15, entró y amarró de punta al ángulo Sur del muelle de Barcelona, el yate argentino "Vixa" de la misma procedencia que el anterior; poco después, llegó el buque español noruego de turismo "Stella Polarís" con muchos pasajeros, amarrando en el muelle de San Beltrán, y a las cuatro de la tarde, vino el gran trasatlántico italiano "Orazio", atracando en el muelle de Barcelona frente a la Estación Marítima.

En la mañana del 16 de mayo, entraron en puerto varios buques de la escuadra española: dos acorazados, dos cruceros y cuatro destroyers; en la mañana del 17 vinieron nueve submarinos, y por la tarde llegaron otros buques de guerra españoles y extranjeros; lo propio sucedió en el siguiente día, 18, siendo todos ellos en número de 42, contando con el acorazado inglés "Ramilies" que quedó fuera de puerto y de los cuatro buques españoles "Dédalo",



CRUCERO ACORAZADO ESPAÑOL "ALMIRANTE CERVERA"



ACORAZADO ITALIANO "TRENTO"



"Río de la Plata", "Torpedero n.º 4" y "Marinero Cante", que ya estaban en puerto, así como también otros dos pequeños, auxiliares de la Compañía Arrendataria de Tabacos. Todos los buques de guerra que vinieron, tanto españoles como extranjeros, volvieron a salir del puerto desde el día 22 del propio mayo al 1.º de junio. Es digna de ser anotada esta circunstancia de tener fondeados dentro de puerto a buques de guerra españoles y extranjeros, además de los mercantes que tenían que practicar operaciones comerciales sin el menor obstáculo.

El día 18 por la mañana, llegaron a esta ciudad en tren especial SS. MM. los Reyes y SS. AA. los tres Infantes Doña Cristina, Doña Beatriz y Don Jaime, y por la tarde vinieron todos al puerto para visitar al gran acorazado inglés "London".

Al otro día 19 se llevó a cabo la inauguración oficial de la Exposición Internacional de esta ciudad, con la mayor solemnidad por la presencia de los Reyes e Infantes, Gobierno en pleno, Autoridades, etc.

En la tarde del mismo 19 entró y amarró en el Julo Sur del muelle de Barcelona de este puerto, el yate italiano "Aldebaran" procedente de Marsella.

S. M. el Rey volvió al puerto el día 20, a la una de la tarde, para ir a almorzar con el hijo del Rey de Dinamarca que estaba a bordo de un buque de guerra de dicha nación. Lo propio hizo al día siguiente 21, acompañado de S. M. la Reina y los Infantes, para visitar y almorzar en el buque de guerra italiano "Trento", donde se hallaban el Príncipe de Udine y otra Alteza real.

A las seis y siete de la mañana del propio 21, llegaron y amarraron respectivamente en los paramentos Norte y Sur del muelle de Barcelona, el yate italiano "Yasna" procedente de Génova y el buque noruego "Meteor" con muchos turistas.

El día 24, a eso de la una de la tarde, se embarcó otra vez S. M. el Rey con su séquito, para ir a almorzar a bordo del buque francés "Provence", y poco después lo hizo el señor Presidente del Consejo de Ministros; volvió a tierra S. M. a las tres y media y cerca de las cinco volvió a embarcar para trasladarse al buque portugués "Vasco de Gama", también con su séquito Real y el Presidente del Consejo.

Al otro día 26, S. M. el Rey fue a almorzar a bordo del acorazado español "Jaime I", desembarcando a eso de las cuatro y media.

En la madrugada del 27 entró en puerto el buque alemán "Monte Cervantes" con muchos turistas, atracando frente a la Estación Marítima, y a poco más de las seis del propio día, llegó el yate inglés "Sheelach" fondeando de punta al paramento Norte del muelle de Barcelona.

A eso de las once de la noche del mismo día 27, se embarcaron los Infantes para ir al buque acorazado italiano "Trento" donde se celebraba una fiesta en su honor, saliendo de allí a la una y media de la madrugada del 28.

En la tarde del 31 el Infante Don Jaime dió un paseo por el puerto con objeto de visitar algunos buques de guerra españoles, y por la noche salieron SS. MM. y los Infantes para Madrid.

A las seis de la tarde del 3 de junio siguiente, volvió al puerto el yate ita-

lismo "Yauna" procedente de Valencia, amarrando de punta al Sur del muelle de Barcelona.

A las ocho de la mañana del día 6, llegó el buque inglés de elevadas características "Viceroy of India" procedente de Alicante con muchos turistas, atracando en el frente del muelle de Barcelona, en la zona de la Estación Marítima; y a las cuatro de la tarde, el guardia costas español "Teluán", amarrando de punta en el muelle de Bosch y Alsina cerca de la Puerta de la Paz.

A las nueve del 9 entró y fondeó de punta en el propio muelle, el remolcador de guerra "Ciclope", procedente de Cartagena.

A la misma hora del día 13 siguiente, llegó el buque "Asia" de la Liga Naval Italiana con muchos turistas, amarrando en el muelle de San Beltrán; a las once y media entró y fondeó de punta al Sur del muelle de Barcelona el acorazado suizo "Oscar II", y a las siete de la tarde vino el destructor español "Castor" procedente de Palma y se colocó en la Puerta de la Paz.

En la mañana del 14, a eso de las siete, entró el trasatlántico inglés "Ranchi" procedente de Málaga, con muchos turistas, atracando frente a la Estación Marítima.

A las ocho del 20 siguiente, volvió el buque inglés de turismo "Viceroy of India", procedente de Cádiz, con muchos pasajeros, fondeando de punta al Sur del muelle de Barcelona, por estar ocupado el frente de la Estación Marítima con el trasatlántico español "Reina Victoria Eugenia" y esperar en la tarde la entrada del "Dulio" en su viaje periódico.

A las seis del día 23 vino a este puerto, procedente de la bahía de Aludía, el crucero acorazado español "Almirante Cervera", amarrando de punta al Sur del muelle de Barcelona y volviendo a dicha bahía en la madrugada del 27.

En la mañana del 25 del propio junio, a eso de las nueve, llegó una pequeña flota de la escuadra norteamericana compuesta de los tres acorazados "Arkansas", "Utah" y "Florida", quedando fuera de puerto a una milla del rompeolas de Levante; se hicieron a la mar en la madrugada del 3 de julio siguiente.

Procedente de Marsella, entró a las nueve y media del otro día 26, el yate inglés "Eros", amarrando de punta en el paramento Norte del muelle de Barcelona.

A las cuatro de la tarde del 28 llegó el destructor francés "Diligent", acompañando los yates de recreo que debían circundar el crucero del Mediterráneo, fondeando de punta en el paramento Este del muelle de Barcelona, y dos horas después, vino el destructor español "Castor", amarrando de punta en la Puerta de la Paz.

A las ocho del 29 entró el trasatlántico francés "Cap Touraine" con varios turistas, atracando frente de la Estación Marítima.

A las dos de la tarde del 1.º de julio llegó y amarró de punta en el paramento Norte del muelle de Barcelona, el transporte de guerra español "Almirante Lobo".

A las siete del día 4 vino el buque inglés de turismo "Araguaya" con muchos pasajeros procedente de Gibraltar, fondeando al Sur del muelle de Barcelona.

A las nueve y media del 6 volvió, procedente de Palma y amarrando al Sur del muelle de Barcelona, el trasatlántico inglés "Viceroy of India", también con muchos turistas.

A las ocho del 10 y de igual procedencia, entró el yate norteamericano "Amida", fondeando al Norte del propio muelle; poco después, a las nueve de la propia mañana, llegó de Marsella el yate italiano "Sita", amarrando cerca del anterior, y a las diez hizo lo mismo el yate inglés "Karen" procedente de Londres, fondeando también de punta en dicho paramento Norte del muelle de Barcelona.

En la mañana del día 12, y a eso de las once, vino a este puerto y fondeó de punta en el ángulo Sur del muelle de Barcelona, el crucero acorazado noruego "Tordensjorden".

Al mediodía del 16 entró y amarró de punta en el muelle de Bosch y Alsina, el yate inglés "Doris" procedente de Gibraltar.

A las nueve del 18 llegó de Vigo y atracó frente de la Estación Marítima, el trasatlántico inglés "Viceroy of India" con muchos turistas, y el buque de igual clase y nacionalidad "Araguaya" hizo lo propio, al entrar procedente de Gibraltar, a las siete del día siguiente 19.

A las ocho del 20 siguiente, vino y amarró de punta en la Puerta de la Paz el buque guarda costas español "Alcázar", y poco después, a eso de las diez, se presentó el crucero de guerra yugoeslavo "Dalmacia" amarrando al Sur del muelle de Barcelona, para salir al mediodía del 26.

A las nueve del 24 llegó la fragata española, buque escuela de guardias marinas "Galatea", fondeando de punta al Norte del muelle de Barcelona, y a primera hora de la tarde del día siguiente 25, entró procedente de Filadelfia, la fragata norteamericana, buque escuela también, "Anápolis", amarrando al Sur del propio muelle.

En la mañana del 26, poco antes de las diez, vino el buque francés de turismo "Alessia" con muchos pasajeros, procedente de Palma, atracando frente de la Estación Marítima en el muelle de Barcelona, y a las nueve de la noche del 30 siguiente, entró, procedente de Cádiz, el buque danés, también de turismo, "Polonia", con gran número de pasajeros, colocándose en el testero del muelle de España.

En la mañana del 5 de agosto, volvió a este puerto, procedente de Villefranche, el trasatlántico inglés "Araguaya" con muchos turistas, situándolo en el frente de la Estación Marítima, y pocas horas después, a eso de las diez, entró el yate francés "Tenax" procedente de Marsella, amarrando de punta al Sur del propio muelle de Barcelona cerca del Real Club Marítimo.

A las siete del día 7 vino, procedente de Mahón y fondeó en el paramento Norte del muelle de Barcelona, el yate norteamericano "Yolanda".

A las cuatro de la tarde del 8 siguiente, entró procedente de Niza y amarró cerca del anterior, en el propio paramento, el buque escuela de guardias marinas de Yugoslavia "Vila Velebita". Casi a la misma hora del día 9, vino procedente de Fortvenhies y fondeó al Sur del propio muelle de Barcelona, el yate francés "Osprey", y un poco más tarde, a eso de las siete, llegó procedente de Casablanca

y se colocó frente de la Estación Marítima el trasatlántico holandés "Gelria" con muchos turistas.

En la mañana del 12, poco después de las siete, entró procedente de Valencia amarrando al Sur del muelle de Barcelona, el yate holandés "Swarna", y a las nueve del día siguiente 13, lo hizo procedente de Mallorca fondeando al lado del anterior, más cerca del Real Club Marítimo, el yate español "Ana María". En la noche del mismo 13, a eso de las once, llegó procedente de Celta y se colocó también de punta al Sur del muelle de Barcelona, el yate italiano "Regina".

A las tres de la tarde del 14 entraron, casi al mismo tiempo, el buque de recreo francés "Terax" que venía de Palma y el italiano "Sagitta" procedente de Marsella, fondeando al Sur y al Norte del muelle de Barcelona respectivamente.

A las cinco de la tarde del 16 entró y amarró de punta al Sur del muelle de Barcelona, el yate francés "Balkis", procedente de Rusia.

En la mañana del 23 siguiente, a eso de las siete, llegó y atracó frente de la Estación Marítima el trasatlántico inglés "Assira", procedente de Mánaco con muchos turistas.

A las dos de la tarde del 24 vino y fondeó de punta al paramento Norte del muelle de Barcelona, el yate italiano "Najade", procedente de Marsella.

A las once del 26 llegó y amarró en el centro de la Puerta de la Paz, el buque transporte de guerra español "Almirante Lobo", procedente de Cádiz; a las dos de la tarde del mismo día vino de Marsella y fondeó en la parte Norte del muelle de Barcelona, el yate francés "Domakil", y a las ocho de la noche entró y atracó de punta al Sur del propio muelle, el otro buque de recreo también francés "Osprey" que venía de Tarragona.

A las cuatro de la tarde del día siguiente 27 se presentó y fondeó en el mismo sitio, al lado del anterior, el yate de igual nacionalidad "Lubruca", que había salido de Palaués.

A eso del mediodía del 28 entró y amarró al Norte del muelle de Barcelona, el yate italiano "Regina" que procedía de Tarragona, y un poco más tarde, lo hizo en el mismo paramento el buque de recreo norteamericano "Titanic" procedente de Sóller.

A las ocho del 29 llegó y atracó frente de la Estación Marítima el buque de turismo inglés "Ranchi", que venía de Gibraltar con muchos pasajeros.

A las cuatro del 2 de septiembre siguiente entró y amarró al Sur del muelle de Barcelona, el yate italiano "Fantasia", que procedía de Marsella.

A las nueve del otro día 6 vino y atracó de costado en el muelle de Bosch y Alsina frente al tinglado n.º 1, el buque italiano "Cesare Battisti" con 54 oficiales y 1.100 jóvenes fascistas en viaje de recreo e instrucción, entre los cuales había dos hijos del Presidente del Consejo, Mussolini, permaneciendo dos días en esta ciudad.

A las diez de la noche del 10, llegó y amarró frente a la Estación Marítima en el muelle de Barcelona, el trasatlántico francés "El Colea", con muchos turistas.

A las ocho de la mañana del 11 vino procedente de Palma y fondeó de punta en el muelle de Bosch y Alsina, el yate inglés "Adventurers", y a media noche

del 12, llegó de Marsella y amarró al Sur del muelle de Barcelona, el buque de recreo italiano "Aldebaran".

El día 14 a eso de las once, vino en el "Infante Don Jaime" de las Islas Baleares, el propio Infante Don Jaime con el Presidente del Consejo, General Primo de Rivera, atracando en el muelle de Atarazanas.

A las siete de la tarde del 17 entró procedente de Porthou y fondeó al Norte del muelle de Barcelona, el yate francés "Girondia".

Poco antes de media noche del 21 siguiente, llegó de Palma y atracó en el paramento Este del muelle de España, el trasatlántico francés "Cap Saint Jacques" con muchos turistas, y a eso de las siete del otro día 22, entró procedente de Ceuta y fondeó frente de la Estación Marítima el buque noruego de turismo "Stella Polaris", también con muchos pasajeros.

A las seis de la tarde del 25 vino de Sevilla con varios turistas, el trasatlántico español "Reina María Cristina", colocándose frente de la Estación Marítima en el muelle de Barcelona, y poco después, a eso de las siete, entró el buque de recreo también español "Rosa", amarrando de punta al Sur del muelle de Barcelona, cerca del Real Club Marítimo.

A las once del 26 entró procedente de Marsella y fondeó al Norte del muelle de Barcelona, el yate inglés "Latharna", y a las cuatro de la tarde del propio día, vino de Cartagena y amarró de punta en el muelle de Josep y Alsina, cerca de la Puerta de la Paz, el cañonero español "Canalejas" que traía a bordo al Almirante don José Rivera, Capitán general del Departamento, y que salió el día 30 a las diez.

El 27 por la mañana llegaron de Madrid S.S. M.M. los Reyes con las dos Infantas.

A las once del 30 volvió a este puerto desde el de Tarragona y amarró al Norte del muelle de Barcelona, el yate francés "Girondia".

A las dos de la tarde del 2 de octubre llegó, procedente de Malta, el buque de recreo británico "Dolphin", que traía a bordo a su propietario, el célebre político inglés Chamberlain, con su familia y fondeó también al Norte del muelle de Barcelona.

A las cuatro de la tarde del día 3 siguiente, vino de Palma y amarró al Sur del muelle de Barcelona, el buque de guerra español, escuela de guardias marinas, "Juan Sebastián Elcano".

A eso de mediodía del 4, llegó procedente de Cartagena y fondeó al Norte del mismo muelle de Barcelona, el yate inglés "Sister Anne", y a las diez de la noche entró y amarró en el lado Sur, el otro yate británico "Wang" que venía de Alicante.

En el 5 del propio octubre vino a este puerto una sección de la escuadra española con otros buques auxiliares, compuesta de dos acorazados, cuatro cruceros, seis destroyers, diez submarinos, un transporte, seis guarda costas de la Compañía Arrendataria de Tabacos y el buque insignia de la Compañía Transmediterránea, colocándose los dos acorazados, cuatro cruceros y cinco de los destroyers fuera del puerto y los demás dentro, donde ya estaban otros cuatro buques de guerra: "Juan Sebastián Elcano", escuela de guardias marinas, guarda costas "Marinero Cante", "Torpedero n.º 4" y crucero "Río de la Plata".

El día 6 siguiente, a las tres de la tarde, se embarcó S. M. el Rey con el Ministro de Marina en el referido buque insignia, que era el "Infanta María Cristina" de la Compañía Transmediterránea, con objeto de presenciar las maniobras navales que debían llevarse a cabo en el Mediterráneo con nuestros buques, resultando un espectáculo por demás brillante la salida del Monarca, en su buque insignia, por la bocana del puerto a través de dos filas de submarinos y múltiples embarcaciones, para ir a pasar luego por entre los acorazados, cruceros y destroyers fondeados fuera del puerto al otro lado del rompeolas de Levante, y una vez pasada revista a todas estas unidades, salir para la mar siguiéndole los referidos buques para prepararse luego en plan de combate con arreglo a las instrucciones recibidas del Almirante Jefe. S. M. la Reina y las Infantas salieron para Madrid en la noche del 10.

Procedente de Sevilla llegó, a eso de las nueve de la noche del 10 y fondeó de punta al Norte del muelle de Barcelona, el buque de recreo italiano "Elettra" donde viajaba el insigne sabio Marconi.

A la una de la tarde del 13, entró y atracó de costado en el mismo paramento, el trasatlántico italiano "Arborea", de la Liga Naval, trayendo muchos turistas.

En el día 15 volvió la escuadra española fondeando sus buques todos dentro del puerto, según la siguiente distribución: dos acorazados, dos cruceros, un destroyer, un transporte y un guarda costas, en el muelle de San Beltrán; seis destroyers en el paramento Norte del de Barcelona; doce submarinos y un torpedero en el muelle de Bosch y Alsina; un crucero en el muelle Nuevo; otro crucero en el de Levante y un cañonero en la Puerta de la Paz; existiendo además el "Dédalo" en el muelle de Costa, el "Río de la Plata" en el del Contradique, el "Marinero Cante" en el espigón del rompeolas, y el "Torpedero n.º 4" en el paramento Sur del muelle de Barcelona. En el día 17 entró el guarda costas español "Wad-Lucus" que atracó en el muelle de San Beltrán; a las diez y nueve del otro día 18 llegó el crucero portugués "Vasco da Gama" que fondeó en el muelle de Bosch y Alsina cerca de la Puerta de la Paz, y poco después, a las diez, entró el crucero acorazado alemán "Koenigsberg", amarrando de punta al Sur del muelle de Barcelona, siendo en total los buques de guerra fondeados dentro del puerto, tanto españoles como extranjeros y de pequeño y gran porte, en número de 45, cifra de suma importancia, si se tiene en cuenta que no faltaron los múltiples buques mercantes para realizar las operaciones corrientes comerciales. Gran parte de la escuadra española salió de puerto el día 23 siguiente quedando solo tres buques, alguno de ellos en reparación, y los diez submarinos que partieron pocos días después; el crucero portugués también se hizo a la mar en la tarde del 23, y el alemán dejó nuestro puerto al otro día 26 a las diez de la noche.

A eso de las ocho del día 18 entró el trasatlántico francés "Cap Varilla" procedente de Palma, con muchos turistas, atracando en el paramento del frente del muelle de España.

A las cinco de la tarde del 21 vino y atracó al Sur del muelle de Barcelona, el yate alemán "Etha".

A las seis de la mañana del 24 llegó de Sevilla y fondeó al Norte del propio muelle de Barcelona, el buque de recreo norteamericano "Cyperus".

Precedentes de Almería entraron a las ocho y a las nueve del 26 y amarraron respectivamente en los paramentos Norte y Sur del muelle de Barcelona, los yates franceses "Karrigane" y "Simone".

A las diez del 29 llegó y se colocó de punta en el muelle de Bosch y Alsina, cerca de la Puerta de la Paz, el cañonero español "Íbiza", y casi a la misma hora del 30 vino de Valencia y fondeó al Norte del muelle de Barcelona, el yate inglés "Eildon".

A eso de las diez del día 15 de diciembre entró y amarró también de punta en el muelle de Bosch y Alsina cerca de la Puerta de la Paz, la carabela noruega, de esmeraldas características y forma "Ruald Amundsen".

En la tarde del 30 del propio mes, vino y atracó frente a la Estación Marítima, el trasatlántico inglés de turismo "Arandora Star", con muchos pasajeros.

Aparte del elevado número de buques de recreo y turismo que llegaban durante los meses de verano y otoño, vinieron también a este puerto muchos grandes trasatlánticos italianos y franceses en sus viajes periódicos con gran número de pasajeros, siendo varios los días en que se reunían dos y tres buques en la zona de la Estación Marítima.

Finalmente, consideramos de suma conveniencia consignar aquí, que durante el periodo de tres años y medio que abarcamos en esta Memoria, desde 1.º de julio de 1926 a 31 de diciembre de 1929, nos han honrado también con su visita al puerto y sus obras, distintas personalidades, y entre ellas, el Excmo. señor don Rodolfo Gelibert, Director general de obras públicas, que vino en 7 de junio de 1927; S. E. el Embajador de Italia en España, marqués di Medici del Vascello con sus agregados militar y naval en 22 de mayo de 1928, una Comisión de Ingenieros franceses de las Asociaciones de Puentes y Calzadas y de Minas en viaje de excursión, en 24 de julio de 1928; el Ilmo. señor don Vicente Marchabarrera, presidente de la Asociación de Ingenieros Civiles y director de la Escuela de Ingenieros de Caminos, Canales y Puertos, en 17 de febrero de 1929; el señor doctor don Enrique Butty, ilustre argentino, decano de la Facultad de Ciencias de la Universidad de Buenos Aires; el señor Ministro de Industria y Comercio de Rumania en 5 de octubre de 1929; una nutrida representación de todas las Cámaras de Comercio de España en 5 de noviembre de 1929, etc.; aparte, dichas visitas, de las que de un modo periódico ha llevado a cabo el Inspector Consejero de obras públicas, encargado de este puerto, Ilmo. señor don José Nicolau.

Acompañamos varias fotografías que dan clara idea de las condiciones y grandiosidad de nuestro puerto.

Observatorio astronómico

Hace ya bastantes años que por orden de esta Dirección se consiguan diariamente, en un libro adreado, las observaciones más importantes relativas al tiempo y singularmente las que se refieren a las presiones barométricas y a la dirección y velocidad del viento; tales datos se toman de los aparatos que for-

man parte de nuestro pequeño observatorio instalado en algunas dependencias del edificio destinado a oficinas para la explotación del Dique y material flotante. De modo análogo a lo practicado en las Memorias anteriores y para conocimiento del Centro Superior y de las entidades y particulares interesados en estos estudios, acompañamos 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 últimos cuatro años 1926, 1927, 1928 y 1929.

Servicios sanitarios y de socorro

Sin la menor interrupción y en el modo y forma necesarios y convenientes, se han prestado estos servicios, durante el plazo de tres años y medio que se comprende en esta Memoria, con el personal y medios a ellos afectos que posee la Junta y están a cargo de esta Dirección, hallándose las camillas y botiquines de urgencia establecidos en las dependencias o casetas de las obras en construcción y en otros lugares especiales y adecuados de los muelles dentro de nuestra zona marítima para poder prestar el auxilio con la mayor prontitud y del mejor modo posible, no obstante haberse dado las órdenes e instrucciones oportunas y dispuesto los trabajos en forma que tales accidentes son afortunadamente muy reducidos en la actualidad en nuestras obras y servicios comerciales.

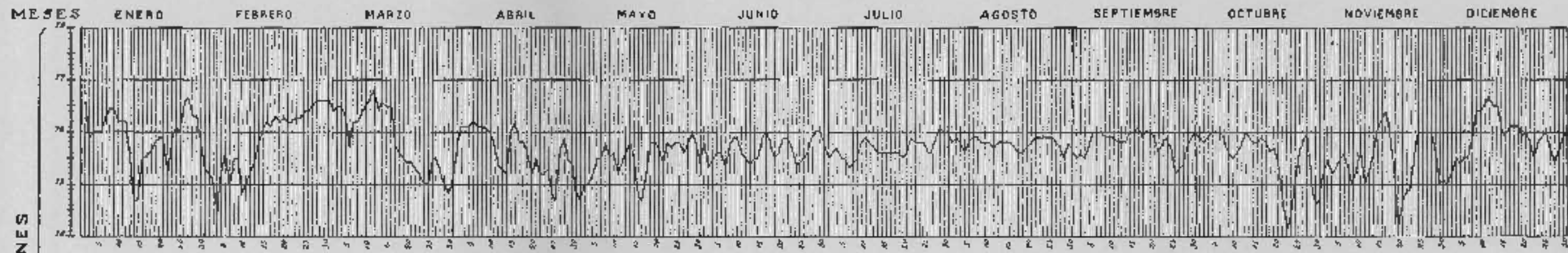
Debemos también consignar que el Consultorio médico especial que tiene desde hace años la Junta a propuesta de esta Dirección, en uno de los pabellones del fondo del puerto, situado en la Plaza de Antonio López, ha venido funcionando de un modo continuo y a él han acudido diariamente, al acabar el trabajo, los obreros que lo han necesitado, por encontrar allí toda clase de facilidades para la curación, no solo de las enfermedades sino de las pequeñas lesiones por accidentes del trabajo. En dicho Consultorio se prestaban antes los servicios por cuenta de la Caja de auxilios y previsión de la propia Junta, pero desde el 18 de febrero de 1928 se hizo cargo del mismo, con un resultado también sumamente satisfactorio, la Caja de previsión y socorro "La Anónima de Accidentes", con la cual tiene dicha Junta arrendado la práctica del servicio para los accidentes al personal afecto a nuestras obras y faenas comerciales.

Todo ello aparte de los buenos servicios que, para los casos de accidentes de mayor importancia y para el público en general, se prestan en la Casa de Socorro de la Asociación de los amigos de los pobres, levantada cerca del referido Consultorio también en terrenos de nuestra zona marítima e inaugurada oficialmente en 30 de diciembre de 1924, según se indicaba en la Memoria anterior.



Gráfico indicador de las presiones barométricas

AÑO 1926



AÑO 1927

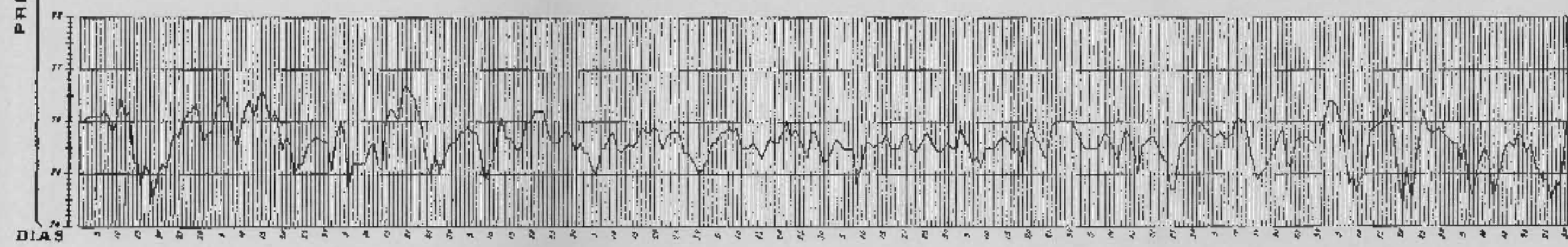
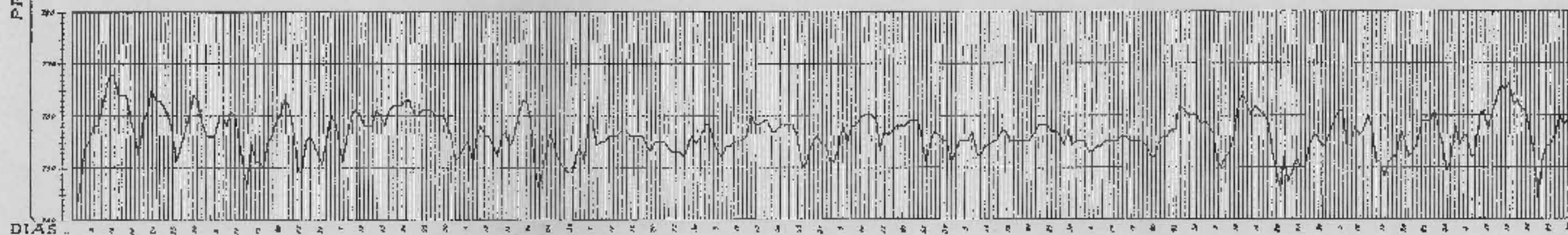


Gráfico indicador de las presiones barométricas

AÑO 1928



AÑO 1929



AÑO 1926

DIAGRAMA DE LA FRECUENCIA DEL VIENTO
Escala de 1mm por día

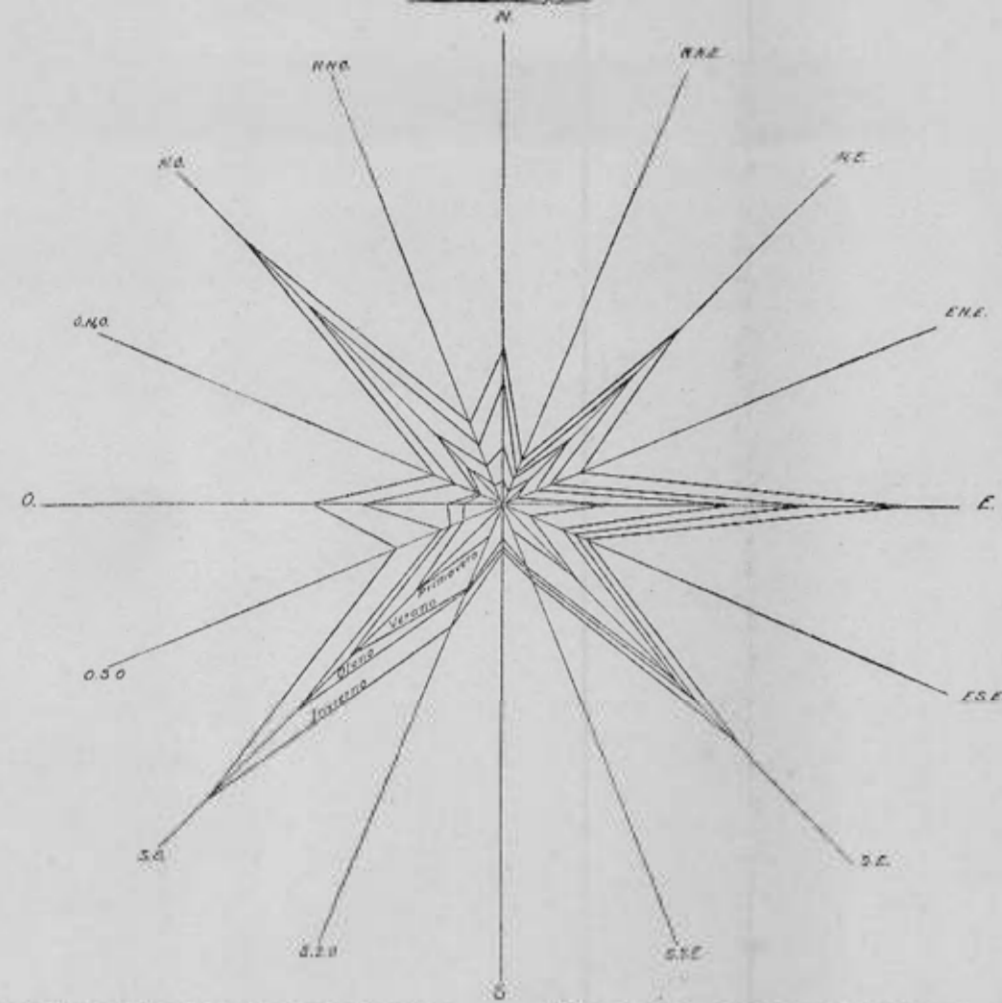


DIAGRAMA DE LA MASA TRANSPORTADA
Escala de 1/4 mm. por unidad

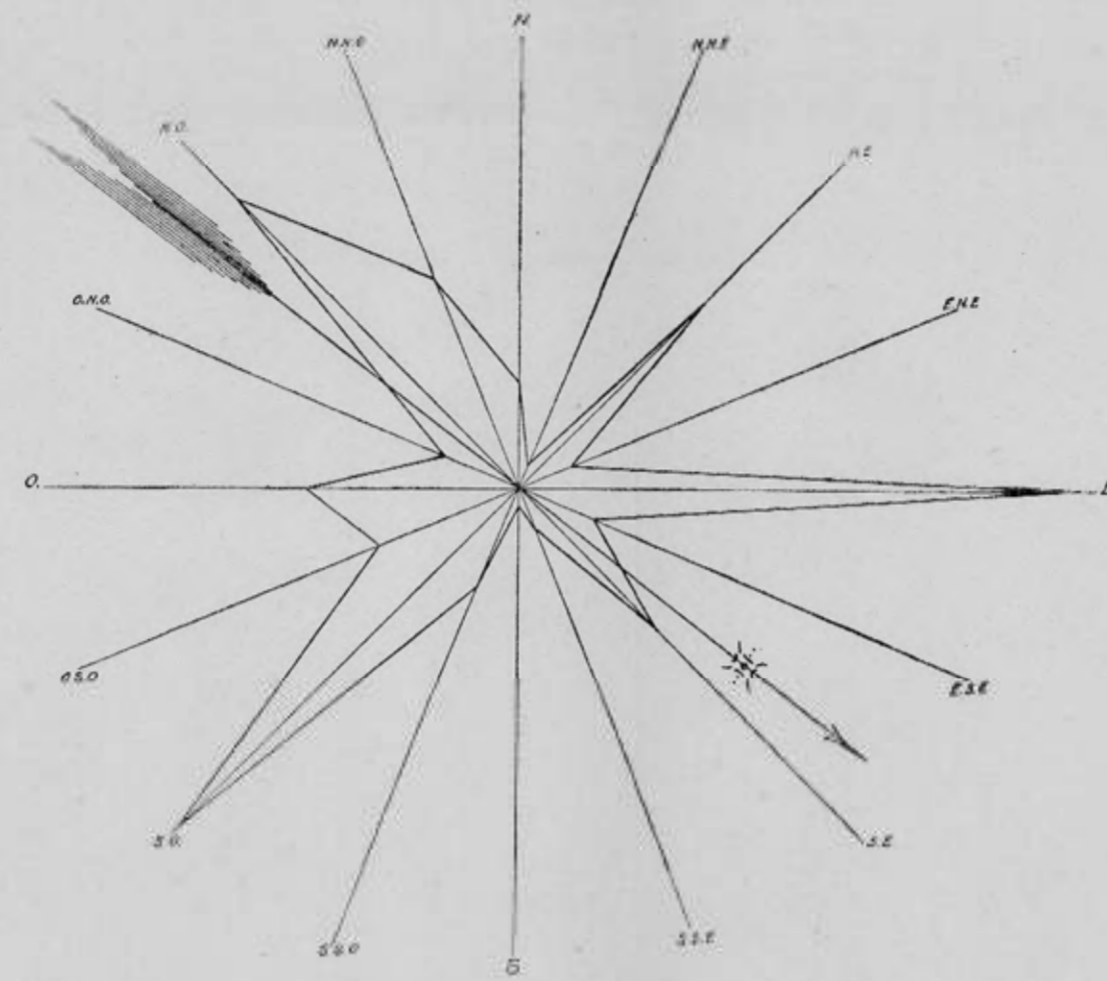


DIAGRAMA DE LAS VELOCIDADES MEDIAS
Escala de 1mm por metro

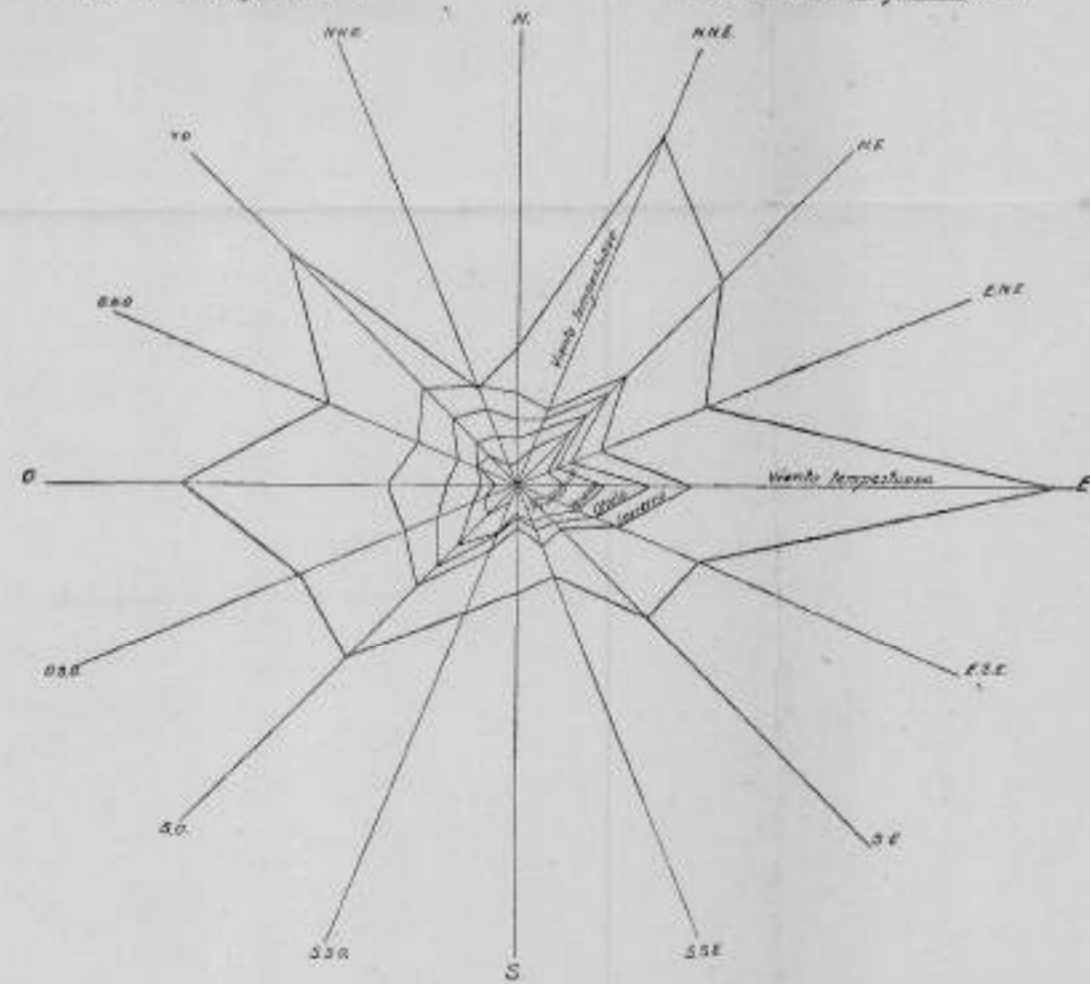
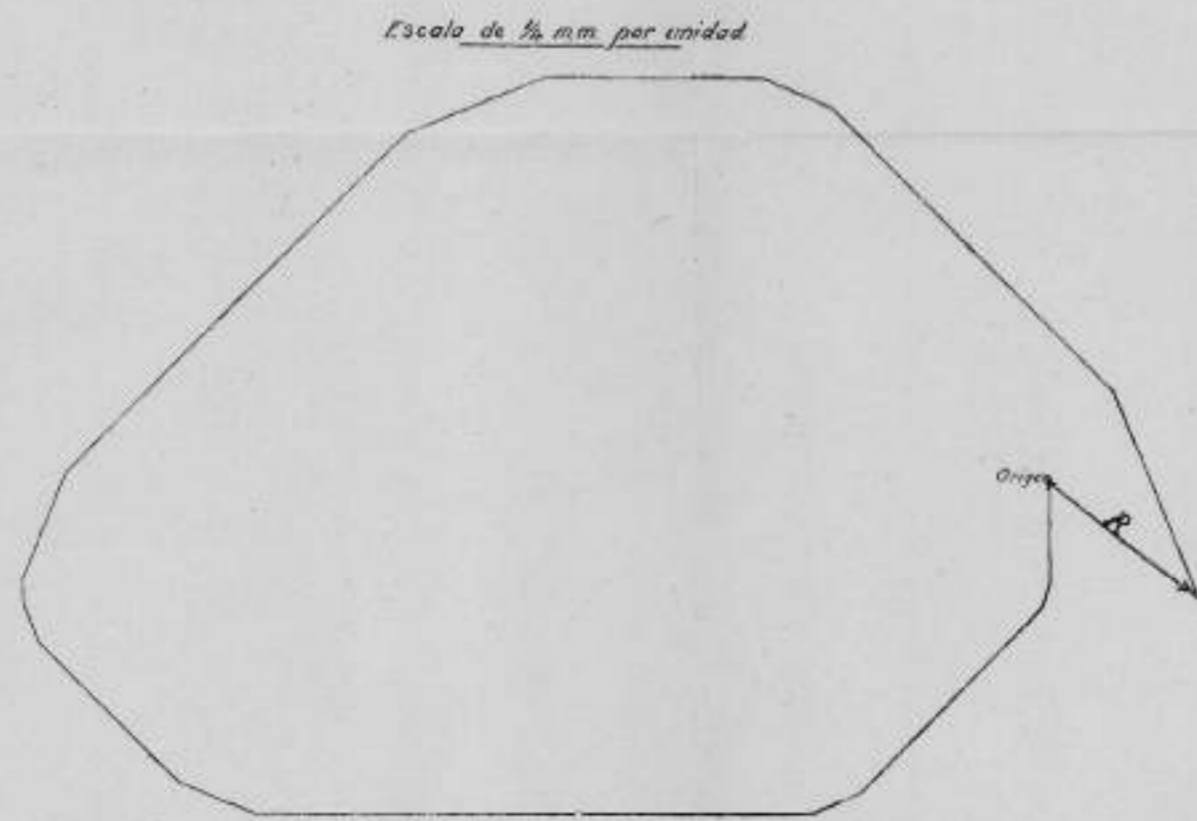


DIAGRAMA DE LAS VELOCIDADES MÁXIMAS
Escala de 2mm por metro



AÑO 1927

DIAGRAMA DE LA FRECUENCIA DEL VIENTO
Escala de 1 mm por día

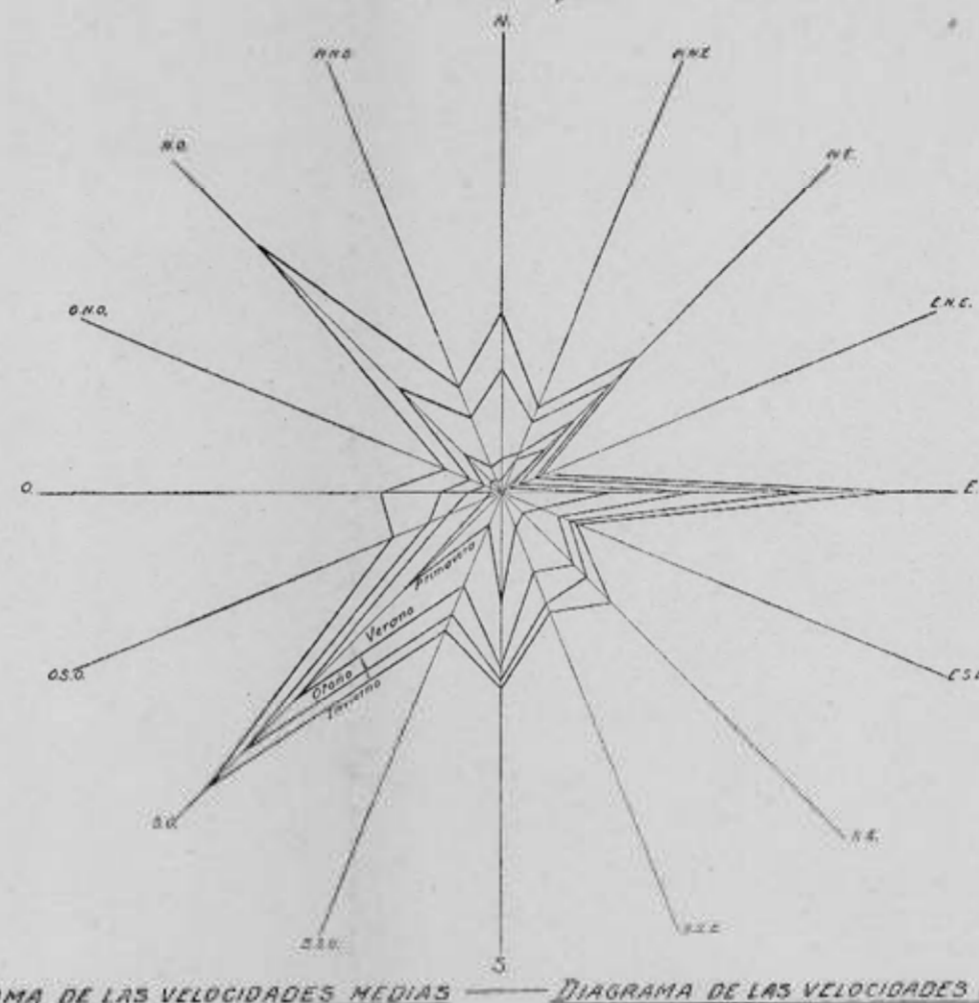


DIAGRAMA DE LA MASA TRANSPORTADA
Escala de 1/4 mm. por unidad

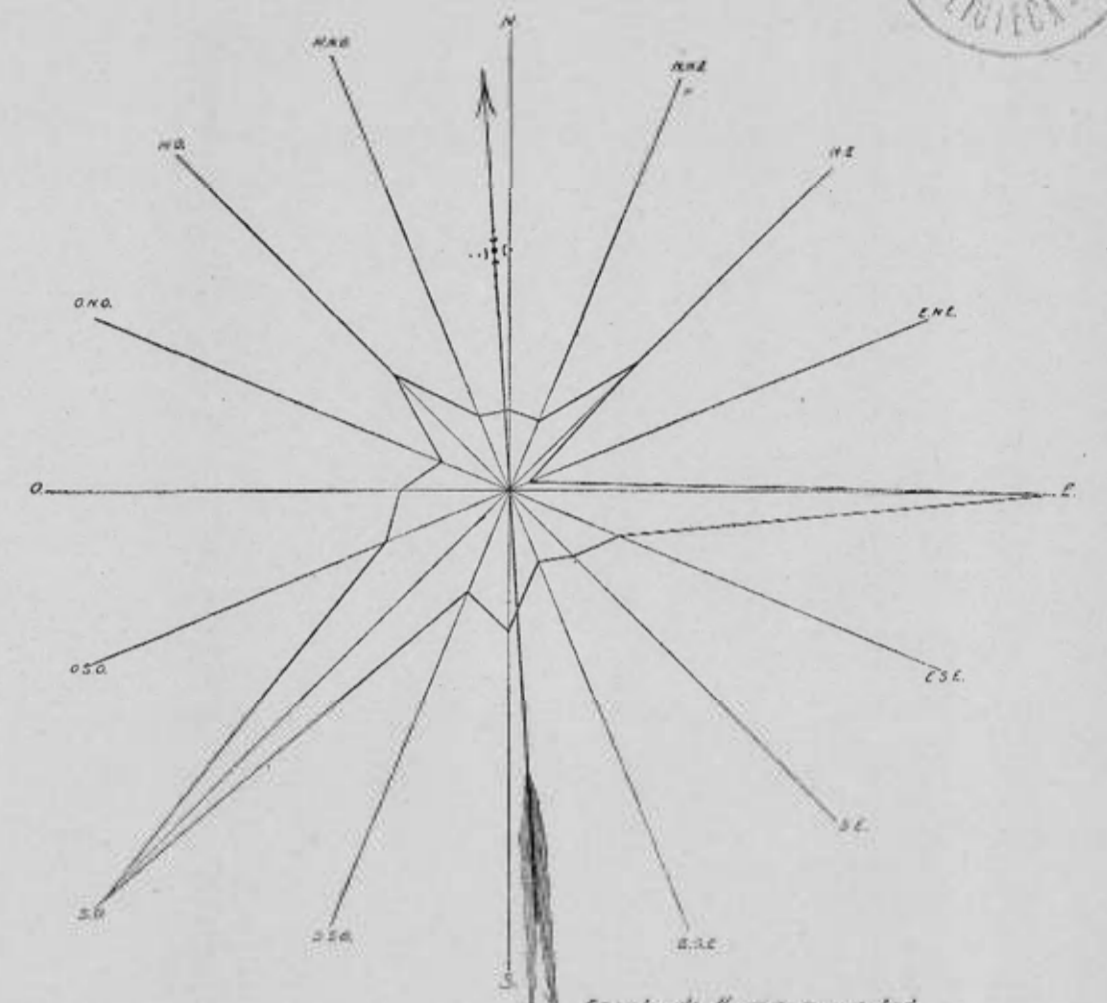


DIAGRAMA DE LAS VELOCIDADES MEDIAS
Escala de 1 mm por metro

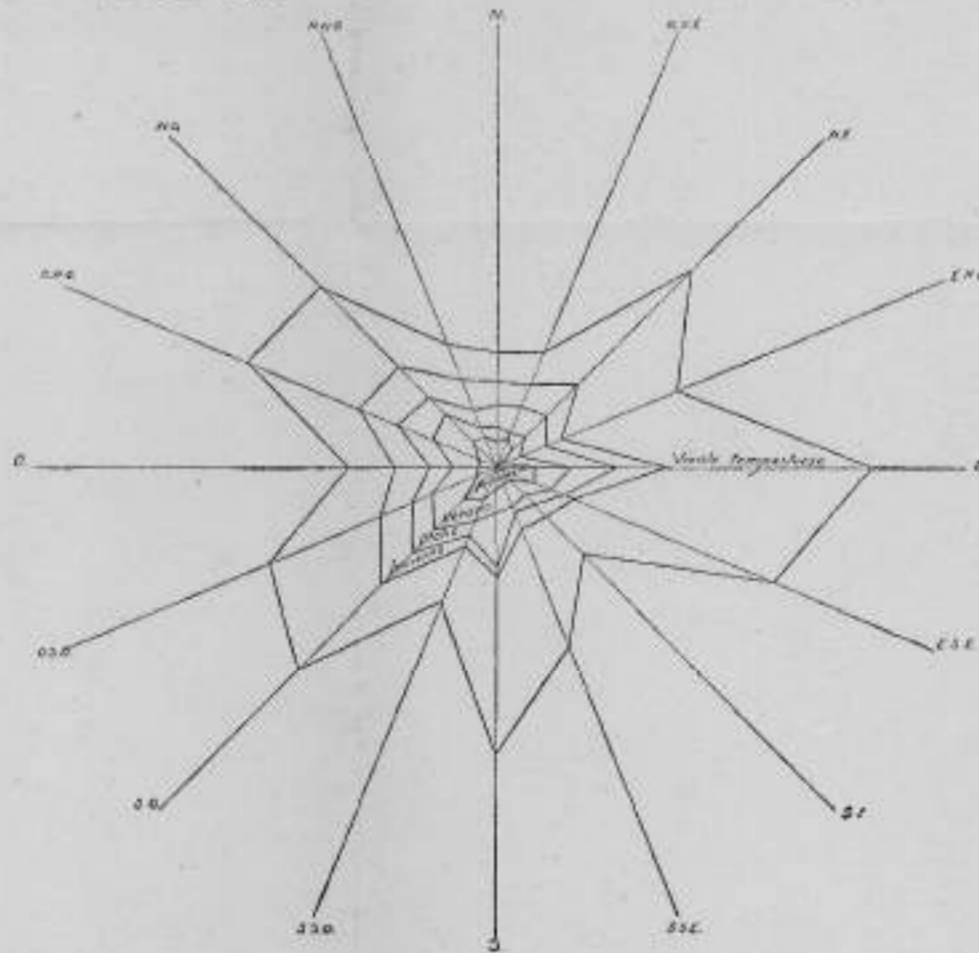
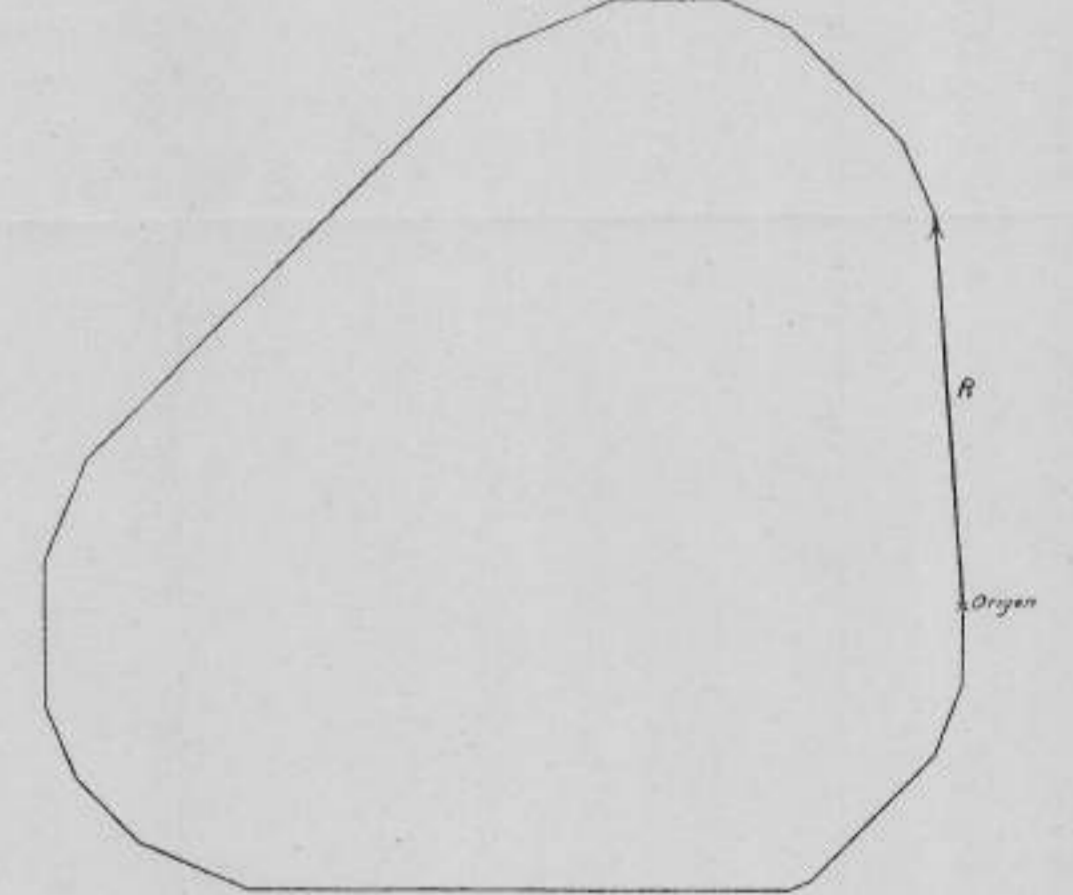


DIAGRAMA DE LAS VELOCIDADES MÁXIMAS
Escala de 2mm por metro



AÑO 1928

DIAGRAMA DE LA FRECUENCIA DEL VIENTO
Escala de 1 mm por día

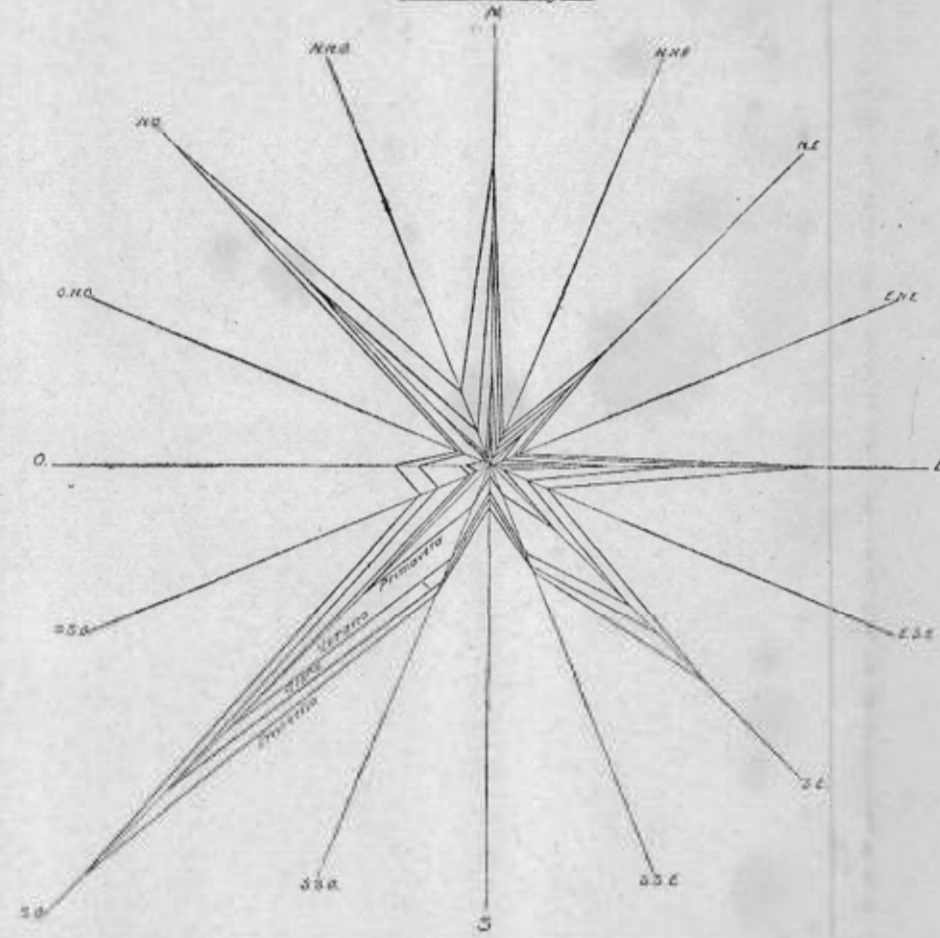


DIAGRAMA DE LA MASA TRANSPORTADA
Escala de 1/4 mm por unidad

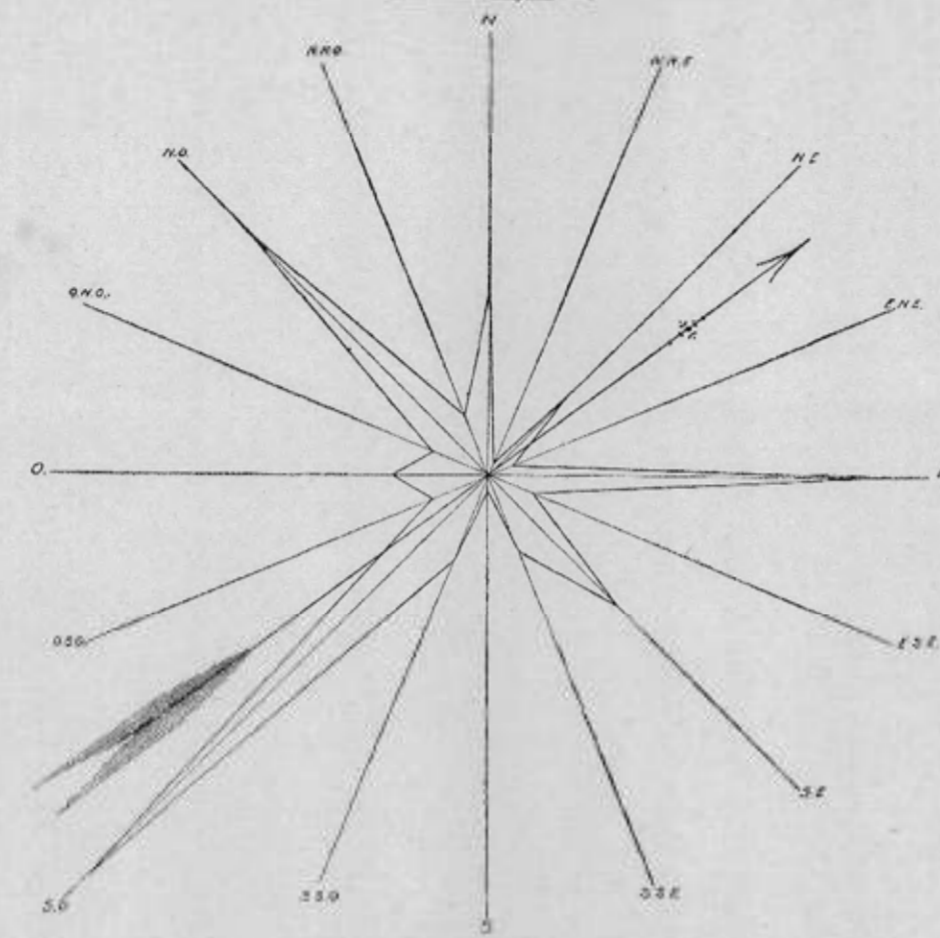


DIAGRAMA DE LAS VELOCIDADES MEDIAS
Escala de 1 mm por metro

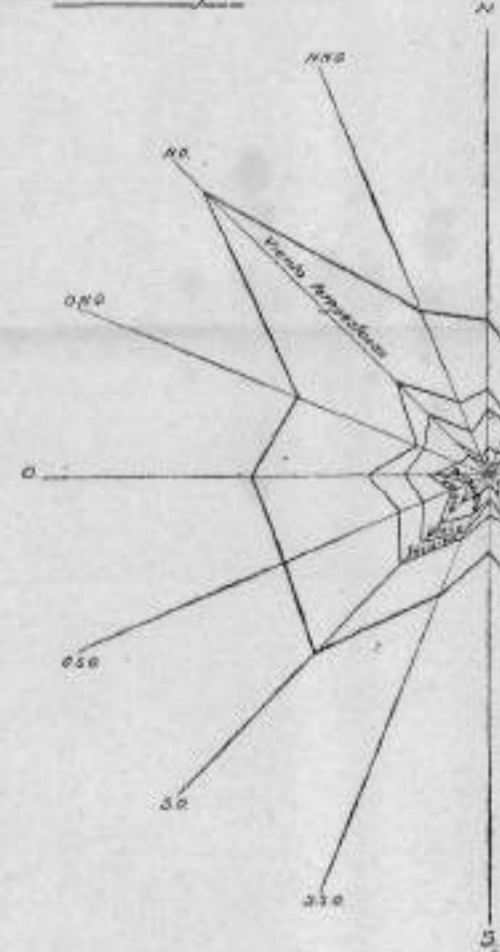
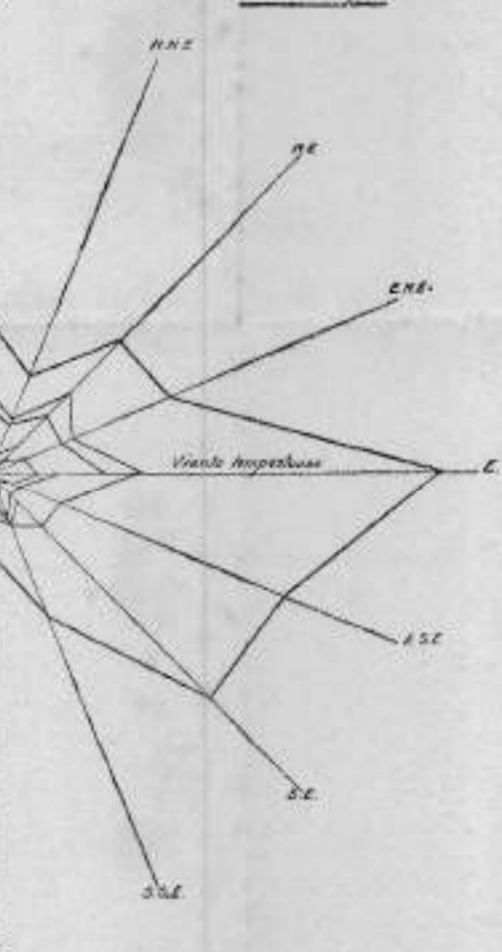
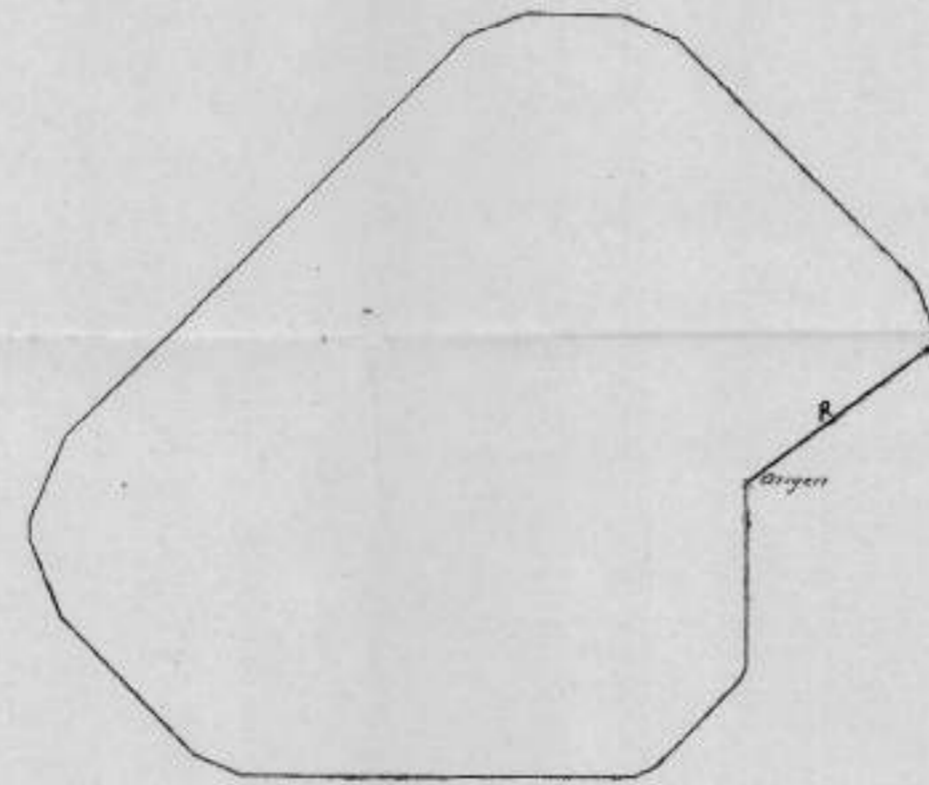


DIAGRAMA DE LAS VELOCIDADES MÁXIMAS
Escala de 2 1/2 mm por metro



Escala de 1/4 mm por unidad



AÑO 1929

DIAGRAMA DE LA FRECUENCIA DEL VIENTO
Escala de 1 mm por día

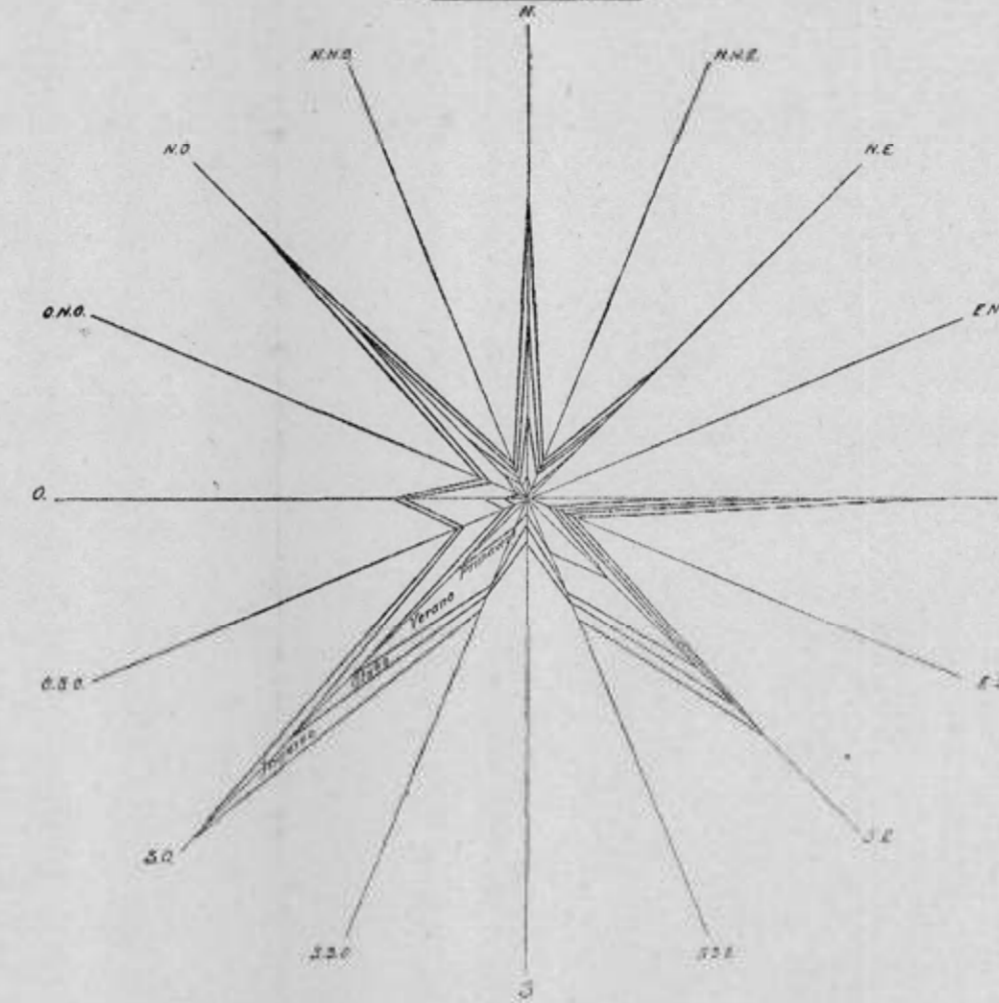


DIAGRAMA DE LA MASA TRANSPORTADA
Escala de 1/4 mm por unidad

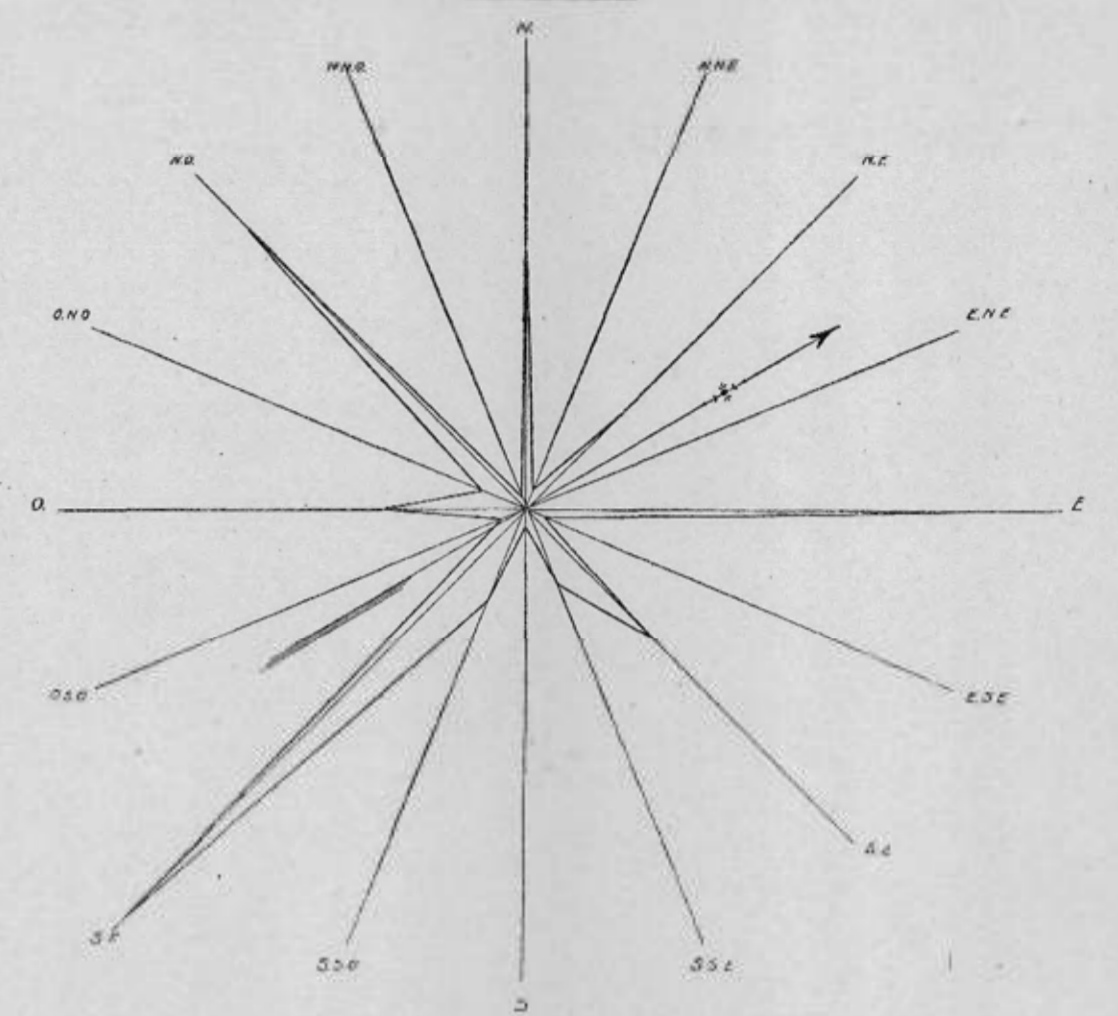
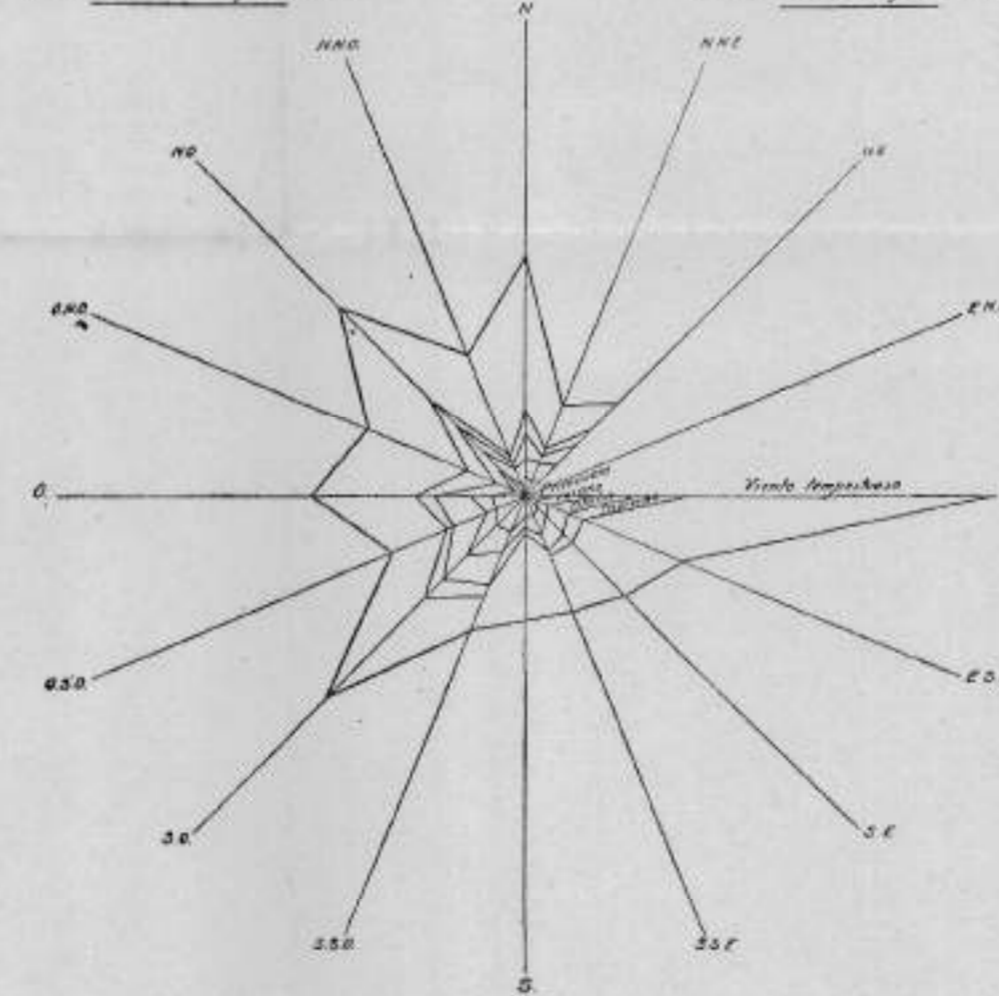
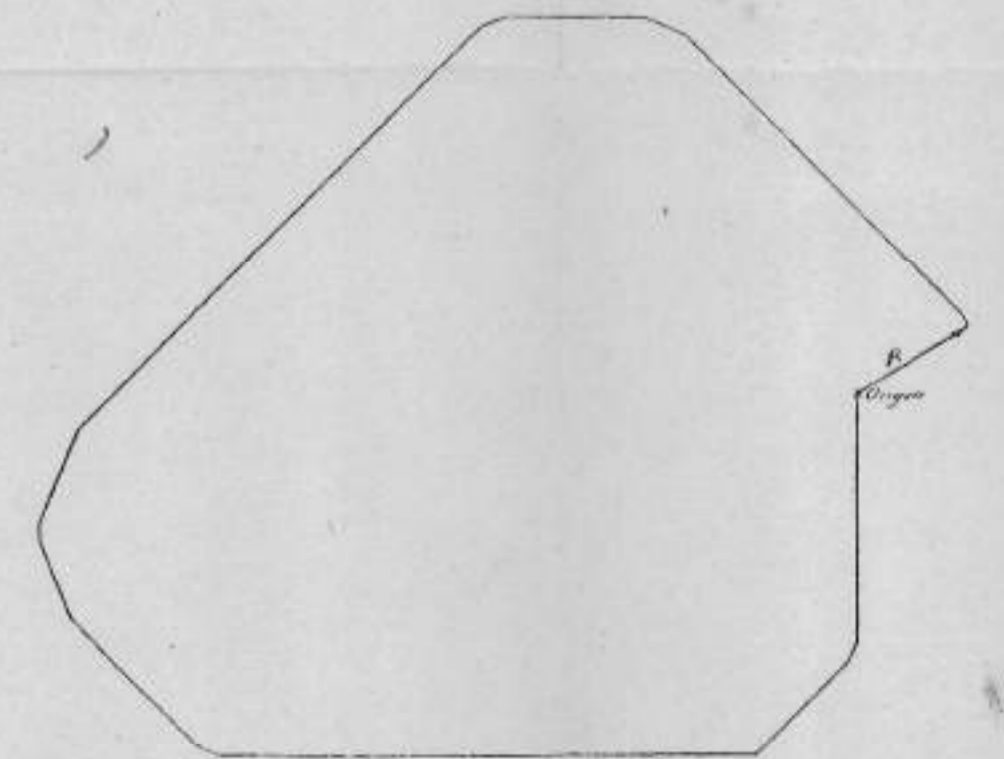
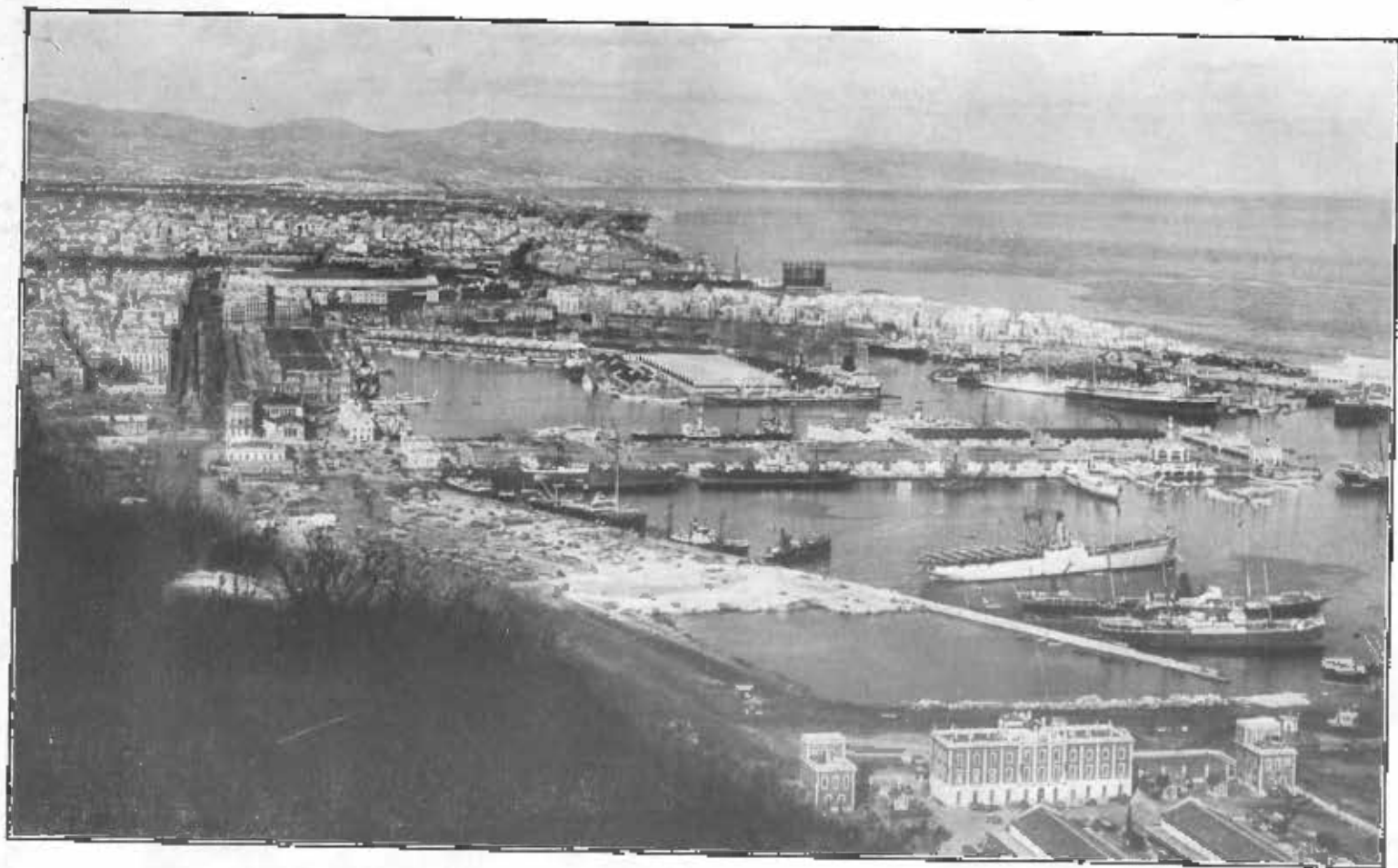


DIAGRAMA DE LAS VELOCIDADES MEDIAS — DIAGRAMA DE LAS VELOCIDADES MÁXIMAS
Escala de 1 mm por metro



Escala de 1/4 mm por unidad





VISTA GENERAL DE LAS DARSENAS INTERIORES CON LA AMPLIACIÓN DEL PUERTO DE SAN NICOLÁS



VISTA PARCIAL DEL PUERTO DESDE LA CÚSPIDE DEL MONUMENTO A COCÓN





VISTA GENERAL DEL PUERTO

Modificación de los servicios y atraques en los muelles

En el curso de los tres años y medio comprendidos en esta Memoria, han sido algunas las variaciones introducidas en la distribución de los servicios en los distintos muelles y tinglados de este puerto, ante las necesidades del tráfico marítimo.

Por acuerdo de la Junta del Puerto, previa la tramitación correspondiente, se solicitó, en 21 de marzo de 1928, del Excmo. señor Gobernador, que convocara la reunión de Autoridades para tratar de la utilización temporal del tinglado n.º 2 del muelle de Bosch y Alsina para Depósito Franco provisional y dar por acabado este servicio en los dos tinglados n.º 5 y 6 del muelle de Barcelona, que estarían en lo sucesivo afectos al comercio de extranjería y singularmente a los coloniales, acordándose de conformidad en la reunión celebrada en 16 del siguiente abril, según acta levantada al efecto; de este cambio de servicios en los muelles, ya hemos tratado en otras páginas al analizar estas instalaciones provisionales.

Más adelante, también a propuesta de la Junta del Puerto, tuvo lugar otra reunión en 1.º de octubre del propio año 1928, para establecer una nueva reglamentación de las concesiones otorgadas para la utilización, por parte de algunas Compañías Navieras, de los tinglados de los muelles de España y de Barcelona, en el sentido de: declarar caducadas todas las concesiones, respetar luego las otorgadas a la Compañía Transmediterránea en la 1.ª alineación del muelle de España y a la Casa Ybarra en el muelle del Rebajo, disponer que la Compañía Transatlántica pasase a ocupar por completo el paraje Oeste del muelle de las Baleares, y acordar que, en lo sucesivo y para las demás concesiones, fuese el Ingeniero Director el que las otorgase de un modo temporal y según las necesidades de cada Compañía Naviera dando noticia a la Junta y teniendo para ello en cuenta varias condiciones; previos múltiples trámites y penosos trabajos, la nueva distribución provisional de los tinglados de la segunda alineación del muelle de España, empezó a regir en febrero de 1929.

En 26 de septiembre del pasado año se celebró, asimismo a petición de la Junta del Puerto, otra reunión de Autoridades para fijar la carga y descarga de las mercancías en ciertos muelles, en el sentido de: separar bien el tráfico de cabotaje del de altura o del extranjero; destinar, dada la clase del tráfico especial a que se dedica, una parte del nuevo muelle de San Beltrán en el lado Sur para la casa Naviera Sota y Axnar, con arreglo a determinadas prescripciones a fin de evitar la mezcla de mercancías; habilitar el muelle de España para cabotaje y exportación, y el muelle de Alacuzanas para el tráfico de los vapores currens de las Islas Baleares.

Accidentes del trabajo - Retiro obrero obligatorio - Montepíos :-: :-: :-:

En el curso del plazo de los tres años y medio últimos que se abarcan en esta Memoria, desde 1.º de julio de 1926 a 31 de diciembre del pasado año 1929, se han cumplido por parte de la Junta del Puerto y de esta Dirección, no sólo todas las disposiciones vigentes relativas al abono de los jornales perdidos y la curación de las lesiones por los accidentes del trabajo ocurridos al personal obrero, sino las inherentes al pago de las cuotas mensuales a la Caja colaboradora para el régimen del Retiro Obrero obligatorio; todo ello aparte del mantenimiento del Montepío local para los casos de enfermedad de los obreros y de la adhesión al Montepío Central de los Empleados de las Juntas de Puertos para los efectos de la jubilación de aquéllos, habiendo sido creado dicho Montepío y aprobado su Reglamento por R. D. de 21 de diciembre de 1928, a propuesta del señor Ministro de Fomento.

Subvenciones anuales del Estado

Como continuación de lo indicado en la Memoria anterior, debemos consignar que durante el período que hemos comprendido en la presente, el Estado ha venido otorgando también a la Junta del Puerto la correspondiente subvención para llevar a cabo las nuevas obras inherentes a su ampliación y desarrollo.

A tal efecto y al hacer la oportuna y nueva distribución a los distintos puertos, se asignó, por R. D. de 9 de julio de 1926 a esta Junta, un crédito total de 30.000.000'00 de pesetas, y del mismo, nos correspondió la cantidad de 3.310.500'00 en el año 1927; de 2.300.000'00 para el 1928, según R. O. de 24 de febrero del mismo, y 2.000.000'00 para el 1929, cantidades todas ellas que, por lo general, se han venido recibiendo por trimestres. Al empezar el presente año 1930, se ha sabido que, por R. O. de 16 de enero pasado, se nos ha concedido, para este año, sólo la cifra de 1.300.000'00 pesetas del Presupuesto extraordinario para atender a los servicios de Puertos, a pesar de haber aprobado el Plan anual de obras en que figuraba la cantidad de 3.000.000'00 de pesetas, que ya era sumamente reducida para este puerto.

Empréstitos

Decíamos en la Memoria anterior que en el curso de la amortización del primer empréstito, se había acordado por la Junta, en 2 de enero de 1927, amortizar otras 6.000 obligaciones por valor de 3.000.000 de pesetas. Así se hizo, en efecto, sin el menor obstáculo, y más adelante, en el mes de diciembre, resultó

amortizar las 4,200 obligaciones restantes del referido primer empréstito de 8,300,000 pesetas, operación que también se llevó a cabo sin dificultad alguna. Al final del pasado año 1929, se acordó empezar, en enero del presente 1930, la amortización del segundo empréstito de 20,000,000'00 de pesetas, que ha de terminarse en el año 1938.

En el siguiente estado se dá clara idea de estos dos empréstitos y de las fechas de emisión y amortización de sus obligaciones hasta la actualidad:

JUNTA DE OBRAS DEL PUERTO DE BARCELONA

EMPRÉSTITOS

Empréstito de 8.300,000 pesetas

Fecha de emisión	N.º de títulos	Numeración de los títulos	Valor en Pesetas
28 agosto 1900	400	del 1 al 400	200,000
25 noviembre 1905	6,000	del 401 al 6,400	3.000,000
15 octubre 1906	6,000	del 6,401 al 12,400	3.000,000
18 octubre 1907	4,200	del 12,401 al 16,600	2.100,000
	16.600		8.300,000

Fecha de amortización	N.º de títulos	Valor en pesetas
Enero de 1925	2,600	1.300,000
Enero de 1926	3,800	1.900,000
Enero de 1927	6,000	3.000,000
Enero de 1928	4,200	2.100,000
	16,600	8.300,000

Debió haber acabado esta amortización en 1930

Empréstito de 20.000,000 de pesetas

Fecha de emisión	N.º de títulos	Numeración de los títulos	Valor en Pesetas
20 marzo 1908	10,000	del 1 al 10,000	5.000,000
29 marzo 1909	6,000	del 10,001 al 16,000	3.000,000
31 marzo 1910	6,000	del 16,001 al 22,000	3.000,000
15 marzo 1911	6,000	del 22,001 al 28,000	3.000,000
17 enero 1912	5,000	del 28,001 al 33,000	2.500,000
29 junio 1913	2,000	del 33,001 al 35,000	1.000,000
13 febrero 1915	2,000	del 35,001 al 37,000	1.000,000
18 marzo 1920	3,000	del 37,001 al 40,000	1.500,000
	40,000		20.000,000

Fecha de amortización	N.º de títulos	Valor en pesetas
Enero de 1930	6,000 *	3.000,000

* No se han podido amortizar todos por no presentarse los tenedores; solo se han amortizado, en dos veces, 5,717.

Tarifas e impuestos

Durante el plazo de los tres años y medio que comprendemos en esta Memoria, han continuado rigiendo, salvo ligeras variaciones que luego analizaremos, las tarifas e impuestos aprobados por R. O. de 13 de septiembre de 1921 y puestas en vigor desde el año 1922, así como los arbitrios sobre los pasajeros marcados en las disposiciones ulteriores. No obstante, en vista de que con los años transcurridos y por las nuevas necesidades del puerto resultaban ya algo deficientes y anticuadas, esta Dirección, en 25 de abril del pasado año, elevó a la Junta del Puerto la oportuna propuesta o estudio de las nuevas tarifas para los aditrios, impuestos y servicios comerciales existentes en este puerto, a fin de que, previos los trámites e informes procedentes, fueran elevadas a la aprobación de la Superioridad. Al acabar el año anterior, se hallaba todavía nuestra propuesta en periodo de tramitación.

Decíamos en la última Memoria, que se hallaba pendiente de la resolución Superior, la propuesta, remitida por la Junta en marzo de 1925, de tarifas para el arbitrio sobre los buques en su entrada en los puertos, según lo previsto en la R. O. de 29 de agosto de 1924, recordada por la orden de la Dirección General de Obras Públicas de 18 de febrero de 1925; pues bien, después de oír a las demás Juntas sobre el particular, y de acuerdo con el dictamen del Consejo de Obras Públicas, se resolvió, por R. O. de 2 de abril de 1927, "desistir, por ahora, de establecer con carácter general y uniforme, el nuevo arbitrio de 'Entrada al puerto' sin perjuicio de que pueda autorizarse, previa la información procedente, en los casos particulares en que las Juntas correspondientes lo consideren necesario y resulte justificado".

Respecto a este asunto de tarifas y arbitrios, juzgamos también conveniente consignar que, en 30 de septiembre de 1926 se recibió en esta Dirección una orden circular de la Dirección General de Obras Públicas del 23 anterior, interesando, a la mayor brevedad, para un trabajo que tenía pendiente la Junta Central de Puertos, sobre la posible unificación de las diversas tarifas en todos los puertos españoles, no solo el envío de las tarifas vigentes en este puerto, sino dos estudios, expresando, uno de ellos, el gravamen total que para las mercancías suponía la aplicación de dichas tarifas, los aranceles de Aduana, observaciones, etc., y el otro relativo a las operaciones de carga y descarga. Previos los debidos antecedentes se contestó a la referida Dirección General, de acuerdo con sus deseos, en 25 de octubre siguiente.

Más adelante, por orden de 11 de enero de 1928, la Dirección General de Obras Públicas, en vista de los múltiples casos en que por las Juntas de Obras de los puertos se solicitaba una reducción en las liquidaciones de arbitrios por haberse hallado las mercancías, objeto de aquéllas, sometidas a expediente de la Administración de las Aduanas, se resolvió que, en lo sucesivo, las Juntas no dieran curso a ninguna solicitud de esta clase.

En el mismo año 1928, la propia Dirección General, interesó de la Junta, según oficio de 20 de octubre, que se sirviera informar acerca de la conve-

niencia de reducir temporalmente el arbitrio relativo al impuesto de transporte que gravaba las piritas de hierro y la probable reducción de ingresos que ello traería consigo; recibida la orden en esta Dirección en 26 siguiente, se informó al otro día 27 y se remitió el expediente a la Superioridad, habiéndose publicado posteriormente en la Gaceta del 7 de febrero de 1929 la R. O. del 5 anterior, por la que se autorizaba a la Junta de Obras del Puerto de Huelva rebajar temporalmente en un 50 por ciento dicho arbitrio.

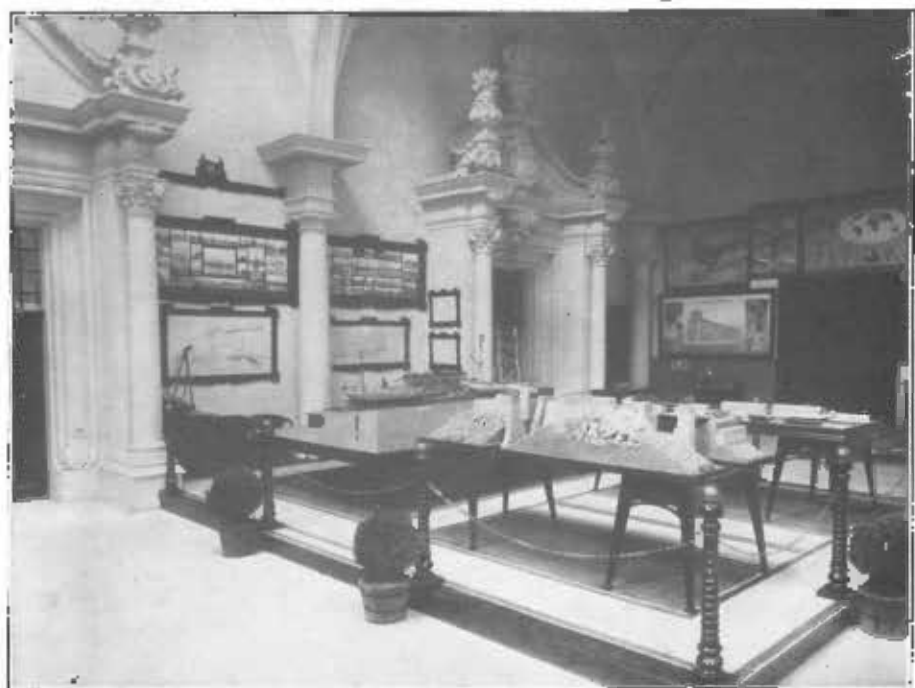
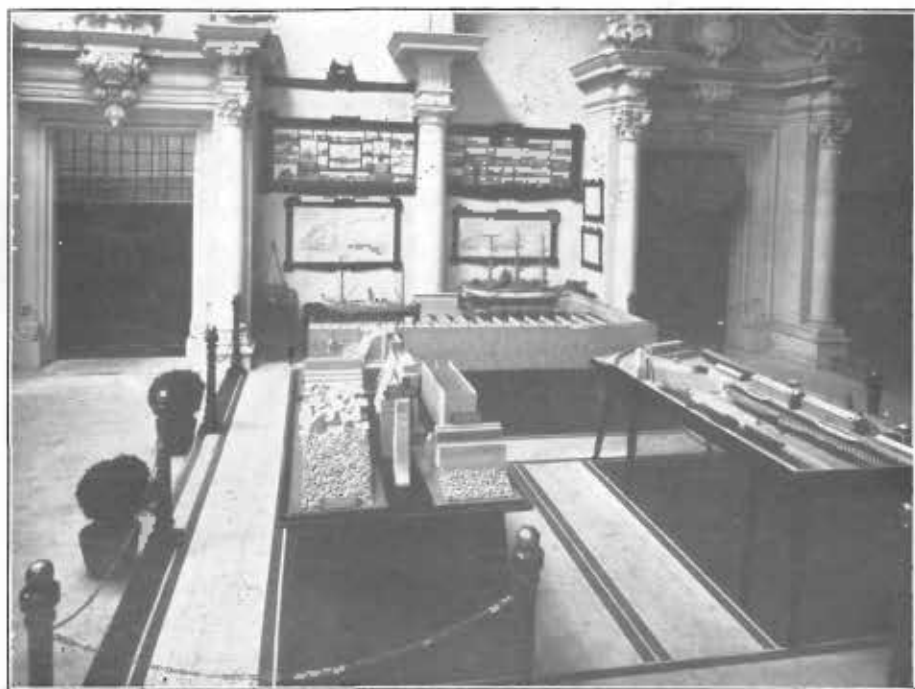
En 11 de octubre siguiente, se recibió en esta Dirección otra orden circular de la Dirección General de Obras Públicas del 6 anterior, por la que, según propuesta de la Junta Central de Puertos, en su informe emitido en julio de 1927 para la implantación de solo dos clases de tarifas en los puertos, una sobre el tonelaje de la mercancía y otra sobre las dimensiones del buque y tiempo que emplea en sus operaciones, se solicitaba nuestro parecer y la propuesta de tales tarifas a la Junta del Puerto, para su remisión a la Superioridad que debía dictar la definitiva resolución. Previos los antecedentes necesarios, se pasó el estudio a dicha Junta en 22 siguiente, y ésta, después de nombrar una Penencia para el caso, remitió en su día el oportuno informe al Centro Superior.

En virtud del expediente incoado por la Junta Mixta de Urbanización y Anclamiento de esta ciudad, con motivo de sus propósitos para la reforma y mejora de los servicios de las Aduanas en este puerto, se dictó la R. O. de 4 de julio de 1929, por la que, entre otros extremos, se dispuso que para las mercancías en régimen de importación procedentes del extranjero, se rebajase el arbitrio en un 25 por ciento, durante el plazo de 20 años, o sea, que en lugar de 2'00 pesetas por toneladas, satisficieran solo 1'50 pesetas, y además, que el impuesto de ocupación de las mercancías en muelles y tinglados fuese gratuito durante el plazo de ocho días hábiles, en lugar de cuatro; habiendo empezado a regir estas disposiciones a partir de 1.º de septiembre siguiente.

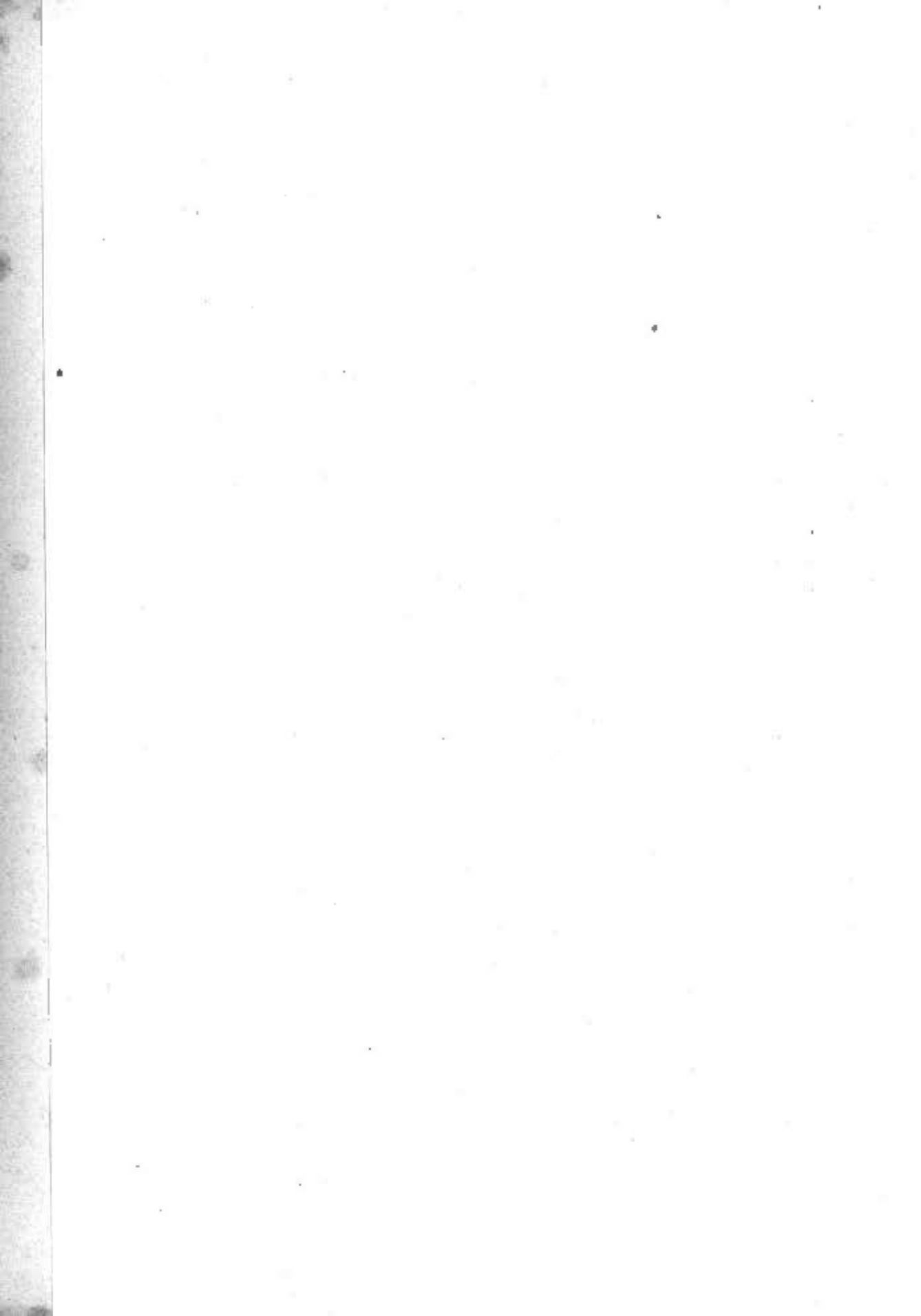
Asimismo, por R. O. de 17 de octubre del año pasado, se dispuso con carácter general para todas las Juntas de Puertos, a una propuesta de la de Almería, que, sin excepción alguna, se cobrasen los arbitrios de obras de puertos, tanto a la carga como a la descarga, de los combustibles sólidos y líquidos que estuvieran sujetos al pago de dichos arbitrios, aunque los combustibles se destinasen al aprovisionamiento de buques, que era la razón que aducía la C. A. M. P. S. A., en dicha ciudad para negarse al abono, alegando que así lo indicaban las Ordenanzas de Aduanas.

Además, durante el año último, la Dirección General en varias ocasiones y con motivo de la llegada de buques con turistas o pertenecientes a Ligas Nacionales extranjeras, o bien por tratarse de mercancías especiales destinadas a la Exposición, ha autorizado a la Junta del Puerto para que no se cobrasen los arbitrios correspondientes fijados en dichas órdenes.

Finalmente, debemos indicar que en el curso de los tres años y medio últimos, las tarifas vigentes han sufrido provisionalmente algunas, aunque escasas y ligeras, modificaciones en su cuantía y modo de percepción en casos especiales; todas ellas son de poca importancia.



INSTALACIÓN PRESENTADA POR ESTA DIRECCIÓN DE LAS OBRAS DEL PUERTO
EN LA EXPOSICIÓN INTERNACIONAL DE BARCELONA



Concurrencia a las Exposiciones, Ibero-americanas de Sevilla e Internacional de Barcelona :-: :-:

A requerimiento de los Delegados oficiales del Ministerio de Fomento, nombrados para solicitar la concurrencia de los Centros oficiales dependientes de dicho Ministerio, esta Dirección acudió a la de Sevilla por medio de planos y fotografías relativos a este puerto. A la de esta ciudad y con motivo de formar parte, por R. D. el que suscribe, del Comité ejecutivo y ser designado más tarde por la Dirección del Certamen como Delegado ponente de la vasta Sección de Ingeniería, Transportes y Comunicaciones, nos presentamos con un magnífico *Stand* que contenía varias maquetas, planos, fotografías, etc., todos ellos muy interesantes y que han llamado indudablemente la atención, mereciendo por parte del Jurado Calificador un *Gran premio* con Medalla de oro, que es la máxima recompensa otorgada.

Fué para esta Dirección un gran honor que SS. MM. los Reyes, por su propia iniciativa y con todo su séquito, se dignaran visitar nuestro *Stand*, con bastante detenimiento, en la mañana del 26 de mayo de 1929.

Las fotografías que acompañamos dan buena idea de la referida instalación.

Bases de concurso para la fácil, rápida y económica maniobra de mercancías en los puertos :-: :-:

Con motivo de una instancia elevada al Excmo. señor Ministro de Fomento en 7 de junio de 1927 por diversas Sociedades de esta ciudad solicitando la concesión, por el plazo de 25 años y mediante determinadas condiciones, para la instalación y explotación del utillaje mecánico necesario para la maniobra de mercancías pulverulentas en los puertos, a propuesta de la Dirección General y previo el informe de la Junta Central de Puertos, se dictó, en 18 de julio y con carácter circular, una R. O. de suma trascendencia para lo porvenir, por la cual se resolvía:

1.º Que todas las Juntas de Obras de Puertos y Comisiones administrativas de arbitrios, redacten y remitan, a la mayor brevedad, las bases de concursos para establecer aparatos mecánicos más modernos, así como para su explotación, a fin de obtener facilidad, rapidez y economía en las cargas y descargas de los productos que en mayor proporción se exporten o importen en cada puerto:

2.º Que con urgencia y preferentemente, propongan los que han de regir para el de la carga y descarga de carbones y para la formación de depósitos en los puertos:

3.º Que se tengan en cuenta, para la redacción de las bases, sin olvidar las características y necesidades de cada puerto, las siguientes condiciones de carácter general:

- a) Plazo de instalación;
- b) tiempo de la concesión;
- c) tarifas para la explotación;
- d) presupuesto de la instalación;
- e) rapidez en las maniobras;
- f) condiciones y plazo para la reversión al Estado;
- g) derecho de tanteo o preferencia, en igualdad de condiciones, a las Sociedades o agrupaciones legales que lleven más de diez años realizando estas operaciones".

Recibida dicha R. O. en esta Dirección, por conducta de la Junta del Puerto, en 8 de agosto siguiente, y a pesar de los múltiples asuntos entonces pendientes, se hizo, cuanto antes fué posible, un detenido estudio del que se trata en aquella disposición Superior, la que se ratificó más adelante en orden telegráfica de 28 de octubre, y en su virtud, formulamos nuestro informe que, para ser remitido a la Superioridad, se pasó a la Junta en 3 de noviembre, puntualizando todos los extremos contenidos en la R. O. y haciendo las oportunas manifestaciones relativas a las circunstancias que concurren en nuestro puerto, antes de redactar el pliego de bases que se solicitaba.

Arrendamiento de los servicios de carga y descarga en los puertos :-: :-: :-:

Con fecha 2 de agosto de 1927 la Dirección General de Obras Públicas, a propuesta de la Junta Central de Puertos, envió una orden circular a la Junta de este puerto, por la que se pedía el oportuno informe sobre la conveniencia, y en que caso pudiera tenerla, de efectuar el servicio de carga y descarga de mercancías mediante contrato de arrendamiento, hecho por el procedimiento de subasta y con arreglo a las tarifas y condiciones que al efecto debían proponerse.

Ante la importancia de tal disposición Superior, la Junta del Puerto en su primera sesión celebrada el 24 del propio mes, y previa detenida discusión de tan complejo asunto, adoptó el acuerdo de recabar el valioso parecer de las distintas Corporaciones económicas que en dicha Junta tienen representación, antes de rendir el oportuno informe que debía enviar al Centro Superior. En su virtud, se solicitaron los mencionados informes, y una vez obtenidos éstos, en sesión de 9 de noviembre siguiente y después de tratar ampliamente sobre los mismos, se nombró una Ponencia para que emitiera el dictamen correspondiente, el cual, suscrito en 1.º de diciembre, fué aprobado por la Junta, en su sesión del 14 del propio mes, para su remisión al Centro Superior, conteniendo las conclusiones que copiamos a continuación:

1.º Que debe mantenerse en este puerto la actual libre contratación de los servicios de carga, descarga, estiba, desestiba y manipulación de mercancías.

2.º Que han de condicionarse dichos servicios fijándose, por manera muy meditada, las tarifas máximas que para ellos habrán de regir, dándoles las mayores garantías de permanencia.

3.º Que precisa regimentar la protección libre de contratista de tales servicios, a fin de dar garantías al Comercio y tráfico marítimo, fijándose además las penalidades necesarias para la estipación de abusos y corruptelas; y que las entidades más indicadas para llevar a cabo todo lo referente a la fijación de las consignadas tarifas, su aplicación, tramitación de reclamaciones e imposición de penalidades previamente establecidas, son las Juntas de Obras de Puertos y singularmente ésta, por las representaciones que las constituyen, siempre que se las revistan de las necesarias facultades, que han de ser muy completas, para evitar dificultades de orden administrativo con otros organismos dependientes de distintos centros ministeriales".

Bases de concurso para la adquisición de la maquinaria y demás elementos para la instalación de aparatos modernos para la manipulación de mercancías en los puertos. - Bases para las faenas de esbica y desesbica, etc.

Como complemento de la R. O. de 18 de julio de 1927 y orden de la Dirección General de 2 de agosto siguiente, de que acabamos de tratar, y una vez obtenidos la mayoría de los dictámenes y pareceres de las Juntas de los Puertos acerca de los asuntos contenidos en tales disposiciones Superiores, se dictó por la propia Dirección General de Obras públicas, otra orden en 2 de marzo de 1928, en la que, previa la conveniente exposición de los hechos, se dispuso que dichas Juntas, en el improrrogable plazo de veinte días, debían presentar a la repetida Dirección General sus informes y propuestas en la forma siguiente:

1.º Bases de concurso para la adquisición, si a ello hubiera lugar, y en caso contrario deberán justificarlo plenamente, de la maquinaria y elementos para la instalación de aparatos modernos para la manipulación de las mercancías que constituyen la característica del puerto: carbones, materias pulverulentas, maderas, frutos, materiales a granel y mercancías en general.

Para la redacción de dichas bases se atenderá a las indicaciones que se hacen en este circular, debiendo preverse la posibilidad de que a la oferta de entrega de la maquinaria se una, aunque con independencia, la de su explotación. En dichas bases se tendrán presentes, como ya se ha repetido, las condiciones de carácter general de la R. O. de 18 de julio de 1927, y las enumeradas anteriormente relativas a fianza, conservación de la maquinaria, obras y elementos, calidad de los combustibles y grasas, inspección de la Junta y del Ingeniero Director, especialmente; horas extraordinarias; casos de huelga; mantando bien la condición de que no se trata de una exclusiva.

2.º Bases de concurso para las faenas de carga y descarga. En dichas bases se condicionará el plazo de la instalación, la fianza, tiempo de la concesión, tarifas para la explotación, rapidez en la maniobra, condiciones y plazo para la reversión, casos de incautación del servicio por la Junta; derecho de preferencia,

en igualdad de condiciones, a las Asociaciones o Agrupaciones legales de patronos y de obreros que lleven más de diez años realizando estas operaciones, e igualdad de trato para todo remitente; condiciones relativas a los puertos de marca, buena calidad de combustible y grasas; heterogeneidad de las faenas, en relación con las mercancías y aún para una misma; horas extraordinarias, necesidad de armonizar los intereses de los receptores y armadores con los de la Empresa adjudicataria, disponibilidad de vagones y locomotoras en los puertos en que la mercancía llegue por ferrocarril; guardería; encerados y tableros; riesgos, en relación con el mal estado de la mercancía; necesidad de que el arrendatario afronte en momento dado, las contingencias de la lucha social; fiscalización e inspección de las Juntas, y especialmente del Ingeniero Director, llegando hasta la incautación del servicio contratado, en caso justificado, y con aprobación de la Dirección de Obras Públicas; condiciones relativas a la entrega del material, en relación con su buena conservación; prever el establecimiento de servicios combinados terrestres y marítimos, justificación de los gastos en las facturas a los receptores, y demás condiciones que la Junta estime de necesidad.

3.º Bases para la contratación de las faenas de estiba y desestiba. En estas bases se tendrán presentes las condiciones indicadas en los dos párrafos anteriores que les sean aplicables.

4.º Dichas propuestas deberán elevarlas las Juntas a la Superioridad en el improrrogable plazo de veinte días, a fin de someterlas a informe de la Junta Central, que lo evacuará a la mayor brevedad posible".

Recibida la citada orden en la Junta el día 7 y trasladada a esta Dirección en 9 del propio marzo, se procedió acto seguido al oportuno estudio que requería tan complicado asunto, y en el siguiente día 12 se pasó a dicha Junta un documento con las notas, observaciones, comentarios, etc. que la tal orden Superior había sugerido a esta Dirección, dadas las condiciones especiales de nuestro puerto.

En su virtud, la Junta en su primera sesión celebrada en el día 13, acordó el nombramiento de una ponencia que emitiera el correspondiente dictamen, que se formuló en 21 del propio mes y se remitió acto seguido al Centro Superior según lo ordenado. No podemos dejar de consignar que todos estos asuntos promovieron un gran revuelo entre todas las entidades y elementos relacionados con el tráfico marítimo.

Autorización a las Juntas de Obras de los Puertos para efectuar el servicio de carga y descarga, contratación de estos servicios y de estibas y desestibas

A una propuesta de la Junta Central de Puertos, relativa a la conveniencia de que las Juntas efectuaran el servicio de carga y descarga, contratación de estos servicios y de estibas y desestibas, se dictó, en 10 de noviembre de 1928, la R. O. publicada en la Gaceta del 23 posterior, por la que, previos los oportunos resultados y considerandos, se resolvía lo siguiente:

"a) Hacer preceptivas las siguientes conclusiones del informe de la Junta Central de Puertos:

1.º Facultar a las Juntas para adquirir, previa aprobación del correspondiente proyecto, la maquinaria que haga falta y mantenerla por sí mismas, sin que esto sea obstáculo para las concesiones de carácter privado que justifiquen las necesidades del tráfico. Cuando se trate de maquinaria especial que no afecte a los servicios generales del puerto, podrán las Juntas, previas las debidas informaciones y autorizaciones, arrendar estos servicios.

2.º Que las Juntas queden obligadas a certificar, a petición de los interesados, todos los gastos que haya originado la mercancía o el buque y que ellas hayan percibido.

3.º Que las Juntas investiguen el costo de las operaciones y propongan en casos determinados y concretos los medios conducentes para abaratarlas.

4.º Que las Juntas oyendo a las entidades interesadas—Cámaras de Comercio, Asociaciones de consignatarios y las que en cada puerto tengan mayor relación con el tráfico del mismo—, propongan tarifas máximas de carga, descarga, estiba y desestiba.

La desestiba y descarga del carbón no deberá pasar del precio de 1'25 pesetas la tonelada, y si en algún puerto o muelle, por razones especiales, no fuera posible hacerla en este precio, la Junta correspondiente explicará las causas a que ello obedece y propondrá el remedio. Ujando, entretanto, el precio máximo en que haya de hacerse la operación en aquel muelle, y destinar espacios en los muelles para su depósito, consiguiéndose así reducir gastos.

5.º Que las Juntas se encarguen de las guarderías de los muelles, a cuyo fin cada Junta deberá proponer el sistema que crea más práctico, estudiando si deben aceptar o contratar la responsabilidad por robo. Además, deberán construirse los almacenes que sean necesarios.

6.º Que las Juntas proporcionen a quien lo desee los elementos auxiliares, como enverados, tableros, etc., para todas las faenas, sujetándose a tarifas que servirán de límite máximo de precios para todas las que presten esta clase de servicios.

7.º Facultar a las Juntas para proponer el arriendo de operaciones determinadas, como la estiba de alguna clase de mercancías, o en aquellos casos en que la operación pueda sustraerse a la libre concurrencia sin inconveniente alguno para el tráfico del puerto y respetando siempre las atribuciones del Capitán, para que no sufran perjuicio las condiciones de navegabilidad del buque.

b) Que al redactar y tramitar separadamente las bases para los concursos de adquisición de maquinaria, se tengan en cuenta los preceptos de la R. O. de 18 de agosto de 1927 y orden circular de 2 de marzo de 1928.

c) Que se respete la libertad de efectuar las faenas de carga y descarga a las Empresas de líneas regulares de navegación con escalas fijas.

d) Que separadamente se estudie la propuesta de cada Junta para arrendar si procediese, mediante convenio, las faenas de carga y descarga.

e) Que se entienda que con esta resolución quedan contestadas cuantas peticiones y reclamaciones se han formulado acerca de este asunto".

En vista de las trascendencia y complejidad del asunto, la Junta del Puerto, en su primera sesión celebrada en el día 28 del propio mes, trató ampliamente del mismo y acordó nombrar una Ponencia para que, previo estudio redactado por Secretaría con todos los datos y antecedentes necesarios, formulase el plan a seguir para hacer la adaptación de dicha R. O. a este puerto.

Instalaciones varias existentes en el Puerto

Depósito Comercial

Esta instalación que años atrás funcionaba en el vasto y antiguo edificio del llamado muelle del Depósito, pasó más tarde al tinglado n.º 1 del muelle de Bosch y Alsina, antes de la Muralla, corriendo sus servicios a cargo de la Sociedad "Crédito y Docks de Barcelona", mediante concesión acordada por la Superioridad; pero según ya indicábamos en la última Memoria, desde el 23 de julio de 1925, previas las peticiones y trámites necesarios y la aprobación Superior, dejó de prestarse tal servicio en dicho tinglado como Depósito Comercial, para pasar al provisional de Depósito Franco como ampliación de la instalación planteada, también provisionalmente, en los tinglados números 5 y 6 del lado Nordeste del muelle de Barcelona, a cargo del Consorcio del Puerto Franco. Solo debemos añadir ahora, que del propio modo ha seguido en el curso de los tres años y medio que se comprende en la presente.

Almacenes Generales de Comercio

Durante el mismo periodo de los tres años y medio últimos, ha seguido funcionando normalmente esta instalación en el referido edificio del muelle del Depósito dedicado antes a Depósito Comercial, a cargo de la Sociedad "Crédito y Docks de Barcelona" mediante autorización de la Superioridad; a su petición, se ha autorizado de continuo la ejecución de las obras necesarias para la buena conservación y explotación del edificio con todos sus elementos, así como la práctica de los trabajos indispensables para el debido funcionamiento de las instalaciones en él comprendidas.

Aparte de esto y respecto de las obras de mejora suministro de varios elementos, etc., a que venía obligada la Sociedad arrendataria a tenor de lo prescrito en la R. O. de 30 de noviembre de 1922 y contrato de arriendo firmado

en 28 de diciembre siguiente, por cuya disposición Superior se le concedía una prórroga de diez años que terminará en 31 de diciembre de 1934, según se consignaba con detalle en las Memorias anteriores, debemos manifestar que la referida Sociedad ha llevado a cabo, durante el año 1927, todos los trabajos que faltaban por realizar en 30 de junio de 1926, al acabar el plazo de la última, terminándolos por completo y según el programa trazado por la Superioridad, a propuesta de esta Dirección, a fines del propio año 1927.

Instalación provisional del Depósito Franco

Decíamos en la Memoria anterior, al tratar de esta instalación, que seguía funcionando de un modo provisional, desde 20 de junio de 1919, en los dos tinglados números 5 y 6 del lado Nordeste del muelle de Barcelona, y que, más adelante, en 23 de junio de 1925 se había ampliado con la habilitación, para tal objeto, del tinglado n.º 1 del muelle de Bosch y Alsina, que estaba afecto antes a Depósito Comercial. Durante el plazo de los tres años y medio a que la presente Memoria se refiere, ha sufrido esta instalación notables variaciones que consideramos conveniente consignar.

La utilización de los tres tinglados mencionados para la tal instalación provisional de Depósito Franco, no solo tuvo lugar hasta acabar, en 30 de junio de 1926, el plazo comprendido en la última Memoria, sino en el segundo semestre de aquel año, en todo el 1927 y hasta el 30 de abril de 1928, en que, en lugar de los dos de números 5 y 6 del muelle de Barcelona, se concedió al Consorcio del Puerto Franco el n.º 2 del muelle de Bosch y Alsina, según vamos a indicar; quedando, desde aquella fecha, los dos grandes tinglados de este último muelle, afectos a la instalación provisional de Depósito Franco.

En 12 de noviembre de 1927, el señor Presidente del referido consorcio dirigió a la Junta del Puerto, una razonada comunicación en la que se solicitaba cambiar los dos tinglados del muelle de Barcelona por el n.º 2 del de Bosch y Alsina. Por tratarse de un asunto de gran trascendencia para el tráfico marítimo y a tenor de lo prescrito en las vigentes disposiciones, se pasó la petición a informe de las entidades económicas de esta ciudad, y poco después, al de esta Dirección; recibido el expediente en 16 de enero de 1928, lo emitimos en 24 siguiente puntualizando los hechos que eran de nuestra incumbencia y marcando las condiciones según las que, a nuestro juicio, podría otorgarse, en su caso, la concesión solicitada. Realizados los demás trámites, adoptado el oportuno acuerdo en la Junta del Puerto, en 14 marzo, para solicitar del Excmo. señor Gobernador Civil la reunión de la Junta de Autoridades existente en este puerto para esta clase de concesiones y cambios de servicio en los muelles, y convocada aquella para el día 16 de abril, tuvo lugar dicha reunión resolviendo de conformidad con la petición del Consorcio, mediante las debidas prescripciones. Celebrada, poco después en 27 del propio mes, el oportuno contrato de arriendo entre la Junta y el Consorcio para la utilización del referido tinglado n.º 2 del muelle de Bosch y Alsina, y delegado, al efecto, el que suscribe para la entrega del

mismo, tuvo ésta lugar en el siguiente día 30, levantándose el acta correspondiente, como también se formuló la de la devolución, por parte del Consorcio a la Junta, de los dos tinglados del muelle de Barcelona, y desde entonces éstos se utilizan para el Comercio en general y singularmente para los coloniales.

Debemos añadir que en los días anteriores y posteriores a las respectivas entregas, se llevaron a cabo, en los citados tinglados de ambos muelles, los trabajos indispensables para su buen aprovechamiento para el nuevo servicio a que se habían de destinar, y que en lo sucesivo hasta fin del pasado año, término del período de esta Memoria, el servicio se ha practicado con toda normalidad y ha sido sumamente activo y productivo para el mencionado Consorcio.

Además, en el curso de los tres años y medio últimos, éste ha solicitado, mediante los oportunos expedientes, el planteamiento, en el tinglado n.º 1, de varias instalaciones, para las cuales ha obtenido la indispensable autorización; entre ellas debemos citar, como una de las más importantes, la de una cámara frigorífica, según petición hecha a la Junta en 14 de noviembre de 1928 e informada por esta Dirección en 17 siguiente, y a la que, después de los demás trámites necesarios, se otorgó la concesión solicitada según R. O. de Fomento de 19 de diciembre del propio año; y más adelante, por R. O. de Hacienda de 18 de julio de 1929, se autorizó también para producir el hielo necesario para dichas cámaras frigoríficas.

Otra de las instalaciones planteadas ha sido la necesaria para los servicios inherentes al despacho de paquetes postales, marítimos, reconocimiento de mercancías, etc. solicitada a la Junta en 2 de marzo de 1928, informada por esta Dirección al día siguiente y autorizada por aquella entidad en la sesión siguiente.

Por último, juzgamos conveniente consignar, respecto de la utilización de este tinglado n.º 1 del muelle de Rosch y Alsina para Depósito Franco provisional, que en 4 de abril del pasado año y mediante razonada instancia, el Consorcio del Puerto Franco solicitó de la Junta del Puerto una prórroga de cinco años que debía terminar en 30 de junio de 1935; informada tal petición por esta Dirección en 1.º de mayo siguiente y sometida a los demás trámites indispensables para su resolución, se hallaba ésta pendiente al acabar el pasado año.

De la situación y condiciones de estos dos grandes tinglados que la Junta del Puerto ha cedido en arriendo al Consorcio, para la instalación provisional del Depósito Franco, dan clara idea las dos fotografías que se acompañan.

Puerto Franco

Exponíamos en la Memoria anterior que los trabajos relativos a la construcción de un Puerto Franco, al principio, y más tarde de una Zona Franca, tomaron gran incremento poco después de haberse dictado el Real Decreto Ley de 25 de julio de 1925 creando la Comisaría Regia del Puerto Franco de esta ciudad, por la representación del Gobierno, y también consignáramos que en todas las ocasiones, tanto la Junta como esta Dirección, había dado al Consorcio la mayor suma de facilidades para el cumplimiento de su misión.



INSTALACIÓN PROVISIONAL DEL DEPÓSITO FRANCO EN LOS DOS TEMPLADOS
DEL MUELLE DE BOSCH Y ALSINA (ANTES DE LA GUERRA)

100



Continuando, pues, el proceso del planteamiento de tan importante centro marítimo en esta ciudad, en el curso de los últimos tres años y medio que abarcamos en esta Memoria, debemos manifestar que, con fecha 21 de Julio de 1926, el señor Presidente del referido Consorcio solicitó de la Junta del Puerto, como ampliación de otras peticiones de planos y antecedentes, y para el futuro concurso de anteproyectos, multitud de datos relativos a obras realizadas y a ejecutar en nuestro puerto, ríngon de la costa, temporales, vientos, marcha de las mareas y de las arenas en las playas, etc.; informada tal comunicación por esta Dirección en 2 del siguiente Julio, se remitieron al Consorcio los datos pedidos, de los que acusó recibo, con profunda gratitud, en 10 del propio mes.

Paso algún tiempo, y previos los trabajos preparatorios indispensables, se convocó por dicho Consorcio a un concurso internacional de anteproyectos del Puerto Franco en esta ciudad, según las bases publicadas en la Gaceta de 9 de abril de 1927, y para tal objeto, esta Dirección tuvo que facilitar gran número de datos y antecedentes a muchos Ingenieros españoles y extranjeros que desearan presentarse al citado concurso, para el cual, terminada el plazo el día 9 de diciembre del mismo 1927, si bien luego se amplió hasta 31 de enero de 1928. Con arreglo a dichas bases, se nombró, por R. O. de 7 de enero de 1928, el Jurado que debía fallar el concurso, del cual formaba parte el que suscribe según dicha disposición Superior; realizados los trabajos y trámites necesarios, se constituyó dicho Jurado en el 13 de abril posterior, reuniéndose en dicho día y en el siguiente para abrir y examinar los anteproyectos presentados, que fueron en número de 56; se nombró una ponencia encargada del estudio, la que, después de una penosa labor, terminó su cometido en 29 de octubre del propio año, emitiendo un extenso dictamen. En su virtud, más adelante, en los días 4, 5 y 11 de enero de 1929, volvióse a reunir el Jurado para pronunciar el fallo en el Concurso Internacional celebrado, que fué poco después aprobado por el Consorcio en pleno y publicado en la Gaceta del 30 siguiente; repartiéndose luego los premios adjudicados en una sesión solemne celebrada en el Ayuntamiento el día 21 del siguiente mayo.

Posteriormente, según oficio de 3 de junio, dirigido por el Presidente del Consorcio del Puerto Franco al Ministerio de Fomento y con objeto de realizar el estudio para la fijación de la entrada a dicho puerto dentro de la zona de ampliación futura del nuestro, se resolvió, por R. O. de 22 del propio mes y habida cuenta de las múltiples atenciones que pesan sobre el que suscribe, designar al Ingeniero Subdirector de este puerto para hacer, en unión del nombrado por el Consorcio, el estudio interesado. Previos los trámites y trabajos necesarios, la Comisión técnica al efecto constituida por el Ingeniero Director del Consorcio del Puerto Franco, señor Sorribas y por el Ingeniero Subdirector de este puerto señor Jáuregui, redactaron, a tenor de la R. O. que acabamos de citar y con fecha 4 de octubre siguiente, el mencionado estudio relativo a la ampliación de nuestro puerto comercial y a la situación de la entrada al Puerto Franco interior, con la propuesta de las soluciones que mejor pueden armonizar una con otra.

Recibido en la Junta, para su informe por orden del señor Gobernador, en 3 de diciembre y pasado a esta Dirección al día siguiente, formulamos nuestro

dictamen con los planos aclaratorios en 24 del propio mes, y se remitió a la Junta para su tramitación; esperando luego que se dicte la resolución Superior acerca de este asunto tan importante para ambos puertos: el comercial y el franco.

Finalmente, otro de los asuntos interesantes al Consorcio del Puerto Franco en el que ha tenido que intervenir esta Dirección, es el relativo a la extracción de arenas de las playas situadas al Norte y Sur de esta ciudad, entre los ríos Besòs y Llobregat. Autorizado, en efecto, dicho Consorcio por R. D. de 23 de julio de 1925 y con carácter exclusivo, para la extracción de las arenas en la referida zona con arreglo a condiciones bien determinadas en dicha Superior disposición, debía presentar en época oportuna a la aprobación del Ministerio de Fomento, el proyecto detallado para la extracción y el transporte a diversos depósitos en la ciudad, así como el pliego de tarifas de venta de aquel material, teniendo en cuenta varias circunstancias.

En su virtud, y creada también por el R. D. citado, la Junta de inspección y administración de las arenas dentro del referido Consorcio, solicitó éste en 2 de julio de 1928, previos los trabajos preparatorios y mediante el estudio y anteproyecto correspondiente presentado al Ministerio de Fomento, la oportuna autorización para establecer dos depósitos en puntos especiales próximos a las zonas de extracción y los medios mecánicos necesarios para la excavación y transporte, así como la aprobación de nuevas tarifas para la venta con motivo de la futura explotación que debía llevarse a cabo. Recibido dicho expediente, por conducto de la Junta, en esta Dirección en 31 de agosto, se informó en 5 de septiembre siguiente, mercediendo, poco después en 30 del propio mes, la necesaria R. O. por la que se accedía a lo solicitado mediante determinadas condiciones, y entre ellas, la de que en un plazo máximo de tres meses debían presentar el proyecto definitivo para la mecanización de las arenas a tenor de lo dispuesto en el R. D. de su concesión.

En cumplimiento de tal orden, en octubre siguiente presentó el Consorcio a la sanción del Ministerio de Fomento, el estudio formulado de acuerdo con las condiciones marcadas, e incoado el oportuno expediente, se recibió en esta Dirección para su informe, previos los trámites reglamentarios, en 27 de febrero del año pasado, habiéndolo emitido en 2 de marzo posterior en sentido favorable y pasándolo a la Junta para la debida tramitación.

Aparte de lo que acabamos de exponer en el asunto de la concesión de la explotación de las arenas al Consorcio, esta Dirección ha tenido también que informar en otras ocasiones con motivo de ciertas competencias suscitadas por aquél para la utilización de las playas, pues nosotros entendíamos que la concesión obtenida no se refería a las partés de aquéllas, tanto en el Norte como en el Sur, comprendidas dentro de nuestra zona marítima del puerto; así lo consignamos claramente en los informes evacuados en 29 de mayo de 1926 y 12 de marzo de 1927.

Puerto Aéreo o de Aviación Naval

En la Memoria anterior, al tratar de esta instalación, indicábamos que después de nombrada y constituida la Comisión especial, de la que formábamos parte en representación del Ministerio de Fomento, había llevado a cabo determinados trabajos y gestiones en el año 1924 y primeros meses de 1925, para crear un Puerto Aéreo en una zona a propósito cerca de esta ciudad y del mar en terrenos del delta izquierdo del río Llobregat.

Pasó algún tiempo sin que se realizase labor alguna, hasta que en marzo de 1927 volvió a agitarse este asunto, pero en el sentido no solo de desistir de tal instalación, sino de trasladar a otra población todos los campos de aviación existentes tanto del Estado como de particulares; se practicaron varias gestiones por todas las fuerzas vivas de la ciudad para evitar aquel traslado y justificar la creación de un Puerto Aéreo, volviendo a tomar cuerpo la idea en mayo siguiente, en que incluso se dictó el R. D. del día 17, para que por el Ministerio de Marina se diesen ciertas facilidades al Comisario Regio para el establecimiento de dicho puerto.

Así las cosas y previo el estudio precedente, se dictó, más adelante en 19 de julio a propuesta del Consejo Superior de Aeronáutica, un Real Decreto-Ley relativo a la creación de los aeropuertos nacionales que debían servir de bases para la navegación aérea tanto nacional como internacional, debiéndose constituir en cada una de las localidades indicadas para el establecimiento de aquéllas, unas Juntas o Comités con atribuciones y funcionamiento análogos a las Juntas de Puertos. En su virtud, y previa la reunión de las fuerzas vivas en esta ciudad, convocadas por el señor Gobernador Civil, se ocupó la Junta en esta ciudad, de la que formamos parte, disolviéndose, a tenor de lo prescrito en el R. D. la anterior Comisaría Regia de que hemos hecho mención.

Constituida la Junta se nombró poco después una Comisión ejecutiva dentro de la misma; se aprobó más adelante, por R. O. de 19 de julio de 1928 de la Presidencia del Consejo de Ministros, el proyecto de Reglamento interior de las Juntas de los aeropuertos nacionales, y desde entonces hasta fin del año pasado, han venido actuando dicha Comisión y la Junta en pleno para el logro de los fines para que fueron nombradas, ante las necesidades tan sentidas en esta ciudad de poseer un aeropuerto.

Instalaciones para la División de la Aeronáutica Naval establecida en este puerto

Gran trascendencia han tenido los asuntos que se han ventilado relativos a estas instalaciones, durante el plazo que se comprende en la presente Memoria. Veámoslos.

Al continuar en la anterior el proceso seguido para el planteamiento de tales construcciones solicitadas por el Ramo de Marina, que se han considerado

siempre como de carácter preferente por los servicios especiales que en todo momento debían prestar y singularmente con motivo de la pasada guerra con Marruecos, declaramos que, después de nuestro informe de 14 de mayo de 1923 en el expediente incoado con motivo de la petición para construir hangares, talleres, etc., en los terrenos inmediatos a la playa de Casa Antóniz al final de la prolongación del muelle de Costa dentro de nuestra zona marítima del puerto, y previos los demás trámites reglamentarios, se dictó por Fomento la R. O. de 16 de diciembre de 1924, otorgando la necesaria autorización mediante las oportunas condiciones análogas a las marcadas por esta Dirección en su informe, cuya R. O. se consumió al Rango de Marina y al Gobierno Civil de esta provincia, en 14 del siguiente enero.

En virtud de lo prescrito en la condición 5.ª, debían comenzar las obras inherentes a dicha concesión antes del 14 de julio de 1925, pero a petición del Ministerio de Marina de 7 del propio julio, se dictó por Fomento otra R. O., en 15 del mismo mes, concediendo una prórroga de seis meses para empezar dichas obras, que terminaba en 14 de enero de 1926, y más adelante, también a petición de Marina según R. O. de 5 de enero de 1926, se dictó por Fomento otra R. O. en 21 siguiente, por la que se concedía la segunda prórroga de seis meses que acababa en 14 de julio del propio 1926.

Algún tiempo después, en 9 de septiembre del mismo año, el Director de la Escuela de Aeronáutica Naval en este puerto, con objeto de recabar de la Superioridad una ampliación de dichos terrenos concedidos en la playa de Casa Antóniz, solicitó de la Junta diversos datos acerca de las obras incluidas en el plan para acabar el puerto y una relación de las concesiones existentes en aquella zona; pasada la petición a informe de esta Dirección en 11 siguiente, lo emitimos en el mismo día puntualizando los hechos y marcando la tramitación que debía darse a tal petición.

Al cabo de un año, en 7 de octubre de 1927, abandonada ya la idea del Estado de ocupar estos terrenos para ir a los del Contradique, según veremos dentro de poco, tuvo esta Dirección que formular otro extenso informe relativo a una petición de la entidad constructora de hidroaviones establecida en Madrid "Construcciones Aeronáuticas, S. A.", que había solicitado del Excmo. señor Ministro de Fomento en 26 de febrero del propio año 1927, la oportuna autorización para instalar talleres y otros elementos para la fabricación de aquellos aparatos en los mismos terrenos de la prolongación del muelle de Costa y playa de Casa Antóniz, dentro de la zona marítima. En dicho informe que era contrario a la concesión pedida, procuramos también puntualizar los hechos para el debido conocimiento del señor Ministro, el cual, en virtud de los demás dictámenes que recayeron en la tramitación del expediente que se incoó al efecto, y a propuesta de la Dirección General de conformidad con el del Consejo de Obras Públicas, se sirvió dictar la R. O. de 22 de marzo de 1929, por la que se denegaba la referida petición y se solicitaba de la Junta la oportuna propuesta para dar satisfacción a ciertos servicios inherentes a la navegación aérea en este puerto, y habiéndose recibido dicha R. O. en esta Dirección en 16 de abril siguiente, se cumplieron los deseos de la Superioridad, enviando nuestro informe a la Junta en 27 del propio mes.

Respecto de los otros expedientes promovidos por el Ramo de Marina con el fin de utilizar los terrenos del muelle del Contradique, de un modo provisional, para el establecimiento de hangares y otras dependencias necesarias para el servicio de la Escuela de Aeronáutica Naval en este puerto, consignábamos también en la anterior Memoria que, en virtud de la petición hecha en abril de 1924 para construir unos hangares provisionales complementarios de las otras instalaciones ya existentes en dicho muelle, informamos nosotros en 19 de julio siguiente, dictándose más adelante la R. O. de 8 de mayo de 1925, y llevándose a cabo después, en dicho año y en el siguiente 1926, las construcciones solicitadas, para lo cual esta Dirección, por tratarse de servicios tan especiales y preferentes, dió toda clase de facilidades a la Aeronáutica Naval.

Ahora bien; según hemos apuntado en líneas anteriores, en el propio año 1926 el señor Ministro de Marina se sirvió dictar la R. O. de 4 de noviembre, en la cual, previas las oportunas manifestaciones, expresaba e interesaba del de Fomento lo siguiente: 1.º Que la Marina hacía renuncia en forma definitiva a la cesión de los terrenos de la playa de Casa Antúnez concedida por R. O. de Fomento de 16 de diciembre de 1924, comunicada en 14 de enero siguiente y prorrogada por sucesivas R. O., por no ser entonces utilizables dada su situación y los gastos cuantiosos de deicasa que supone la habilitación, y 2.º Que con la máxima urgencia se manifestase al Ministerio de Marina si podría efectuarse la cesión de los terrenos del muelle del Contradique de este puerto, adyacentes a los de la instalación provisional ya planteada, a fin de habilitar talleres, hangares y parque de aprovisionamiento de los hidroplanos, fuese o no a título precario, pero con las condiciones de extensión, firmeza y estabilidad necesarias para que tuvieran carácter definitivo estas instalaciones de la defensa nacional, ya que de no ser así habría necesidad de disponer el abandono de toda instalación en Barcelona, trasladando a otro lugar fuera de la Región los elementos aquí existentes de la Aeronáutica Naval, con las consiguientes pérdidas para el Estado de las considerables sumas aquí gastadas para la organización del servicio.

Pasada dicha R. O., primero a la Junta según orden de la Dirección General de fecha 17 siguiente y luego a esta Dirección en 25 del propio noviembre, formulamos nuestro informe sin pérdida de tiempo en el mismo día, haciendo una sucinta historia de todas las actuaciones anteriores relativas a la petición del Ramo de Marina y exponiendo el parecer favorable de esta Dirección, siempre que se cumplieran las disposiciones vigentes en la Ley de Puertos respecto de la nueva petición, que debería hacerse acompañando el correspondiente proyecto de las instalaciones a plantear. Previos los demás trámites reglamentarios, dió su resolución el Ministerio de Fomento, dictando la R. O. dirigida al de Marina en 18 de enero siguiente, en la que, después de los oportunos resultandos y considerandos, se dispone: 1.º Aceptar la renuncia que hace el Ramo de Marina de los terrenos que para instalaciones de la Aeronáutica Naval tenía que ocupar en la playa de Casa Antúnez, según autorización que le fué concedida por R. O. de 16 de diciembre de 1924; 2.º Autorizar a dicho Ramo para que ocupe en el muelle del Contradique y a título precario, los terrenos necesarios para los servicios de la Aeronáutica Naval, con las condiciones que de modo

concreto se determinó, previo el necesario estudio del proyecto presentado con la R. O. del Ministerio de Marina de 14 del actual. Dicha R. O. del 18 de enero, no se recibió en esta Dirección hasta el 16 de febrero por conducto de la Jefatura de Obras Públicas, por un error de transmisión de la misma.

Pero unos días antes, en 7 del propio febrero y por las continuas gestiones de esta Dirección a los varios requerimientos del Centro Superior, se había recibido del Ingeniero Jefe de Obras Públicas por orden del señor Gobernador y para su informe, el nuevo expediente inculado por el Ramo de Marina acompañando el estudio, con la Memoria suscrita por el Director de la Aeronáutica en esta ciudad y los planos firmados por el Ingeniero Naval don Aureo Fernández en 3 de enero, estudio que de Marina se había enviado a Fomento con la R. O. de 14 siguiente, antes de dictarse la de Fomento de 18 del propio mes.

Conocidos los manifiestos deseos de la Superioridad, esta Dirección, sin perder un momento, formuló un extenso informe en el propio día 7 de febrero, en vista del expediente y estudio recibidos, en el cual se puntualizaban las condiciones mediante las cuales podría otorgarse, a nuestro juicio, la concesión de los terrenos en el muelle del Contradique.

Pasado todo junto, actuó según lo, a la Dirección General de Obras Públicas, dió margen a la R. O. de Fomento de fecha 17 del mismo febrero, por la que se disponía que la autorización concedida por la anterior R. O. de 18 de enero se ajustase a las condiciones que se interesaban y que eran iguales a las marcadas por esta Dirección en su último informe; de la citada R. O. de 17 de febrero, solo tuvo esta Dirección conocimiento por haberse publicado en la Gaceta del 22 siguiente.

Transcurrieron unos meses y por R. O. de 1.º de julio del propio 1927, el Excmo. señor Ministro de Marina envió al de Fomento otro estudio con Memoria y planos suscritos por el mismo Ingeniero Naval en 23 de junio, puntualizando los terrenos que en definitiva necesitaba el Buque de Marina en el muelle del Contradique de este puerto, sin necesidad de que se derribasen algunas otras construcciones emplazadas en dicho muelle afectas a otros Ministerios. Remitidas dicha R. O. y proyecto a este Gobierno Civil por orden de la Dirección General de Obras Públicas de 7 del propio julio, se pasó poco después, por la Jefatura y por orden del señor Gobernador a la Junta para su informe en 15 de septiembre, y recibida en esta Dirección en 17 siguiente, redactamos nuestro dictamen en el mismo día aclarando algunas ideas respecto a las condiciones prescritas, y formulando, de acuerdo con la Aeronáutica Naval, en algunos planos que se acompañaban en el informe, una distribución de los terrenos a ocupar más adecuada para el propio Ramo de Marina y para el planteamiento de otras instalaciones ya concedidas en el mismo muelle por la Superioridad.

Devuelto el expediente a Madrid y pasado de Fomento a Marina para su conocimiento, se hicieron varios trámites para aclarar ciertas dudas, que motivaron sendos informes de la Dirección de la Aeronáutica Naval en 8 de noviembre y de esta Dirección en 12 siguiente, para dictarse, por fin, en 22 posterior una R. O. del Ministerio de Marina y en 30 del propio noviembre otra R. O. del de Fomento dirigida al de Marina, en la que, aparte de consignarse las condi-

nes definitivas de la concesión, se dispuso lo siguiente: Que se entablase reproducida la concesión otorgada por R. O. de 18 de enero y 17 de febrero del corriente año al Ramo de Marina, para los servicios de la Aeronáutica Naval del Estado, adaptándola al nuevo estudio de fecha 23 de junio y de 8 de noviembre últimos, para ocupar terrenos en el muelle del Contradique con destino a los indicados servicios y con las modificaciones señaladas en el oportuno resultando propuestas por el Ramo de Marina en su R. O. del 22 anterior. Recibida dicha R. O. en la Junta del Puerto en 24 del siguiente enero de 1928, dicha Junta, en su sesión del 25 próximo, acordó encomendar al que suscribe en nombre y representación de la misma, para llevar a cabo, con la mayor urgencia y en virtud de anteriores gestiones de la Comandancia de Marina, a requerimientos de su Centro Superior, la entrega de los terrenos del muelle del Contradique al Ramo de Marina, con arreglo a las condiciones impuestas en la citada R. O. de 30 de noviembre último. Facultada para ello la Comandancia de Marina, según R. O. de este Ministerio al de Fomento, de 20 de diciembre anterior, y concurra esta Superior disposición en esta Dirección en 30 de enero, se hizo sin pérdida de tiempo la entrega de los mencionados terrenos en 1.º de febrero siguiente, levantando el acta correspondiente con el plano aclaratorio, que, resultados a la Superioridad, fueron aprobados según R. O. de 3 de marzo venidero, recibida en esta Dirección en 17 del propio mes. Acto seguido y mediante las gestiones practicadas por esta Dirección cerca de la Aeronáutica Naval, se fueron llevando a cabo las obras inherentes a la concesión otorgada, dando al efecto el que antecede toda suerte de facilidades respecto a la utilización y aprovechamiento accidental de parte de las instalaciones construídas en el muelle para otros servicios, continuando todavía los trabajos, que han resultado ser en conjunto de bastante importancia, a fines del pasado año, al terminar el plazo comprendido en esta Memoria, si bien esperamos que podrán pronto darse por ultimados.

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

Al tratar en la Memoria anterior de la marcha y desarrollo habidos en estos antiguos talleres, hoy propiedad de la S. A. "Unión Naval de Levante", enclavados en terrenos del llamado muelle Nuevo dentro de nuestra zona marítima del puerto, se consignaron las resoluciones de la Superioridad acerca de dos peticiones de la referida entidad para lograr pronto la rehabilitación y una ampliación necesaria de dichos talleres, después del hurtemoso incendio ocurrido en los mismos en la madrugada del 22 de mayo de 1924, y consistentes, la primera, en la construcción de un edificio complementario en la zona del muelle cerca del paramento, y la segunda, en levantar varias construcciones detrás de los talleres y entre éstos y la playa, con un muro de defensa contra la acción de las marejadas.

Dando cumplimiento a lo indicado en la última de dichas disposiciones superiores, la Sociedad interesada solicitó, en 18 de agosto de 1926, del Excmo. se-

ñor Ministro de Fomento, mediante el oportuno proyecto redactado con fecha de julio anterior, la utilización de la faja de terreno situada detrás de los talleres, para levantar en ella algunas construcciones, previa la ejecución de un muro de sostenimiento del terreno y de defensa contra la acción de los temporales. Incoado el necesario expediente, fué sometido a los trámites prescritos en el Reglamento de la Ley de Puertos, pasando, como uno de aquellos, a informe de la Junta del Puerto y poco después al de esta Dirección en 23 de abril de 1927, que lo emitió, en fecha de 30 del propio mes, puntualizando los hechos inherentes a la petición y las condiciones mediante las cuales podría otorgarse la concesión solicitada. En diciembre de 1928, la Dirección General de Obras Públicas, por conducto de este Gobierno Civil devolvió a la Junta del Puerto el expediente y proyecto para que se unieran ciertos documentos, lo que se cumplió en enero de 1929 de acuerdo con la Jefatura de Obras Públicas. Hasta la fecha no sabemos que haya recaído resolución Superior alguna acerca de la mencionada petición.

Por lo demás, en el curso del período que se comprende en esta Memoria, esta Dirección ha dado a la entidad propietaria de estos talleres, toda clase de facilidades para la práctica de los trabajos que en los mismos se llevan a cabo y que son de suma utilidad para la Navegación, y al propio tiempo le ha obligado a realizar otros para la buena conservación del edificio y para que exista la debida armonía con los demás que radican en aquella zona, que es tan frecuentada por el público, y entre ellos, el arreglo, limpia y revoque de las fachadas, que se efectuó en los meses de marzo a junio del pasado año.

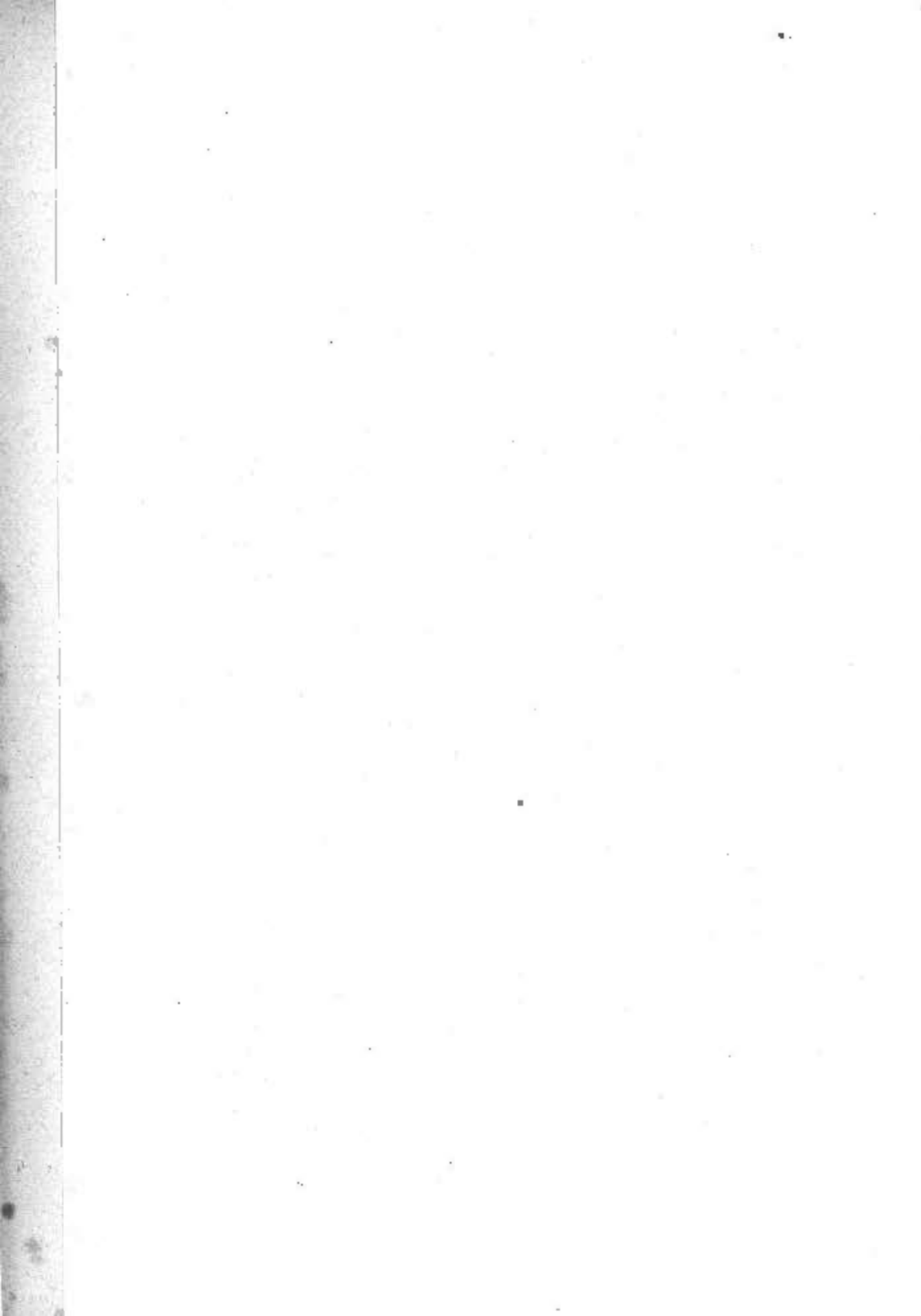
Gran Bañearío Casino en terrenos del muelle Nuevo y en la playa de la Mar Vieja :-: :-:

Decíamos en la Memoria anterior respecto de esta magna construcción que debía realizar la S. A. "Baños y Sports Marítimos", mediante concesión otorgada por la Superioridad según condiciones y previo el arrendo de los terrenos celebrado con la Junta del Puerto, que las obras de este Gran Bañearío se hallaban bastante adelantadas al terminar el mes de junio de 1926, fecha en que acababa el plazo a que dicha Memoria se contraía, hasta el punto de que, en el verano de dicho año, ya prestarían las dependencias contenidas en casi la mitad del edificio por el lado Sur, los necesarios servicios aunque de un modo provisional. Así fué, en efecto, suspendiendo en parte los trabajos para no causar molestias al público, y una vez pasada la época de baños, se reanularon las obras con toda actividad, siguiendo así en los últimos meses de 1926 y primeros de 1927, hasta el punto de que, a fines de enero, ya se hallaba todo el edificio cubierto y a mediados de febrero se había construido la piscina auxiliar en la zona Norte, en los terrenos anejos al mismo.

Es de advertir que en el curso de las obras, la referida Sociedad concesionaria solicitó del Excmo. señor Ministro de Fomento, mediante instancia suscrita en 28 de octubre de 1926, una prórroga de dos años para acabar los trabajos



GRAN BAILEARIU CASINO



inherentes a la concesión; incoado el oportuno expediente, pasó a informe de esta Dirección en 2 de noviembre del propio año, se evacuó en el siguiente día 4, y previos los trámites necesarios, se resolvió, por R. O. de 3 de marzo de 1927, que dicha prórroga fuera de 14 meses a partir de la fecha fijada en el contrato, que era la de 14 de marzo de 1927, y por lo tanto, que debían terminar las obras en 14 de mayo de 1928. A tenor de esta autorización, prosiguieron las obras con la mayor actividad compatible con los múltiples detalles para su ultimación, que tuvo lugar en mayo de 1928; en el mes de abril anterior y delegado al efecto el Ingeniero Jefe de Obras Públicas, se hizo un reconocimiento previo, junto con esta Dirección, de todos los elementos y partes comprendidas en el edificio, llevándose a cabo, más adelante en 22 de mayo y según propuesta de esta Dirección, en virtud de lo consignado en las bases de la concesión, el reconocimiento final por una Comisión compuesta de dicha Jefatura de Obras Públicas, una representación de la Junta del Puerto y esta Dirección, levantándose la correspondiente acta que fué sometida a la aprobación Superior, y lo fué según R. O. de 20 de junio siguiente. Pocos días después del reconocimiento final de las obras, en el propio 20 de junio, se efectuó la inauguración oficial con gran solemnidad, acudiendo todas las Autoridades y delegados de los Centros económicos y fuerzas vivas de la ciudad; prestando ya, durante aquel verano que fué de mucha concurrencia por ser en extremo caluroso, todas las dependencias del edificio, los múltiples y distintos servicios a que estaba destinado.

A últimos de octubre del propio año, terminada por completo la temporada de baños, y aprovechando los días de mar bonancible, la Sociedad propietaria empezó a ejecutar algunas obras adicionales sumamente convenientes para refuerzo de la zona del ángulo sur más batida por los temporales, de acuerdo con las que ya había llevado a cabo y completaría luego esta Dirección en la parte de la playa, y al propio tiempo para servir de base y sostener adecuadamente la terraza exterior definitiva. De modo casi continuo y con la posible actividad, se fueron realizando dichas obras por la Sociedad en los últimos meses de 1928 y primeros de 1929 hasta la primavera, en que, acabada la cimentación, las suspendió para no perjudicar los trabajos de montaje de los elementos para la temporada de verano, y transcurrida ésta, volvió, en octubre del mismo 1929, a reanudarlas, construyendo ya la terraza superior de fábrica en sustitución de la provisional de madera, hallándose las obras muy adelantadas a fin de año para continuarlas con actividad y acabarlas seguramente antes de empezar la época de los baños del presente año 1930.

Por nuestra parte y como ampliación y complemento de los trabajos realizados hasta fin de 1927, para la defensa de los terrenos en esta playa de la Mar Vieja, según proyectos aprobados en tres etapas y que hemos descrito en el lugar correspondiente de las obras nuevas en las primeras páginas de esta Memoria, llevamos a cabo también con bastantes dificultades, en el mes de enero del pasado año 1929 y aprovechando los días de relativa calma en el mar, otras obras de refuerzo en combinación con las ejecutadas por la Sociedad mencionada.

Del buen aspecto que presenta esta construcción dedicada a gran balneario Casino, dan clara idea las dos fotografías que acompañamos.

Club de Natación "Barcelona"

Reseñados en Memorias anteriores, el proceso que ha seguido este Club desde su origen, el lugar donde está situado dentro de nuestra zona del puerto, los fines altruistas y de sport que ha perseguido y ha logrado, la vida activa que va llevando en estos últimos años, las construcciones realizadas en beneficio de sus socios y para la práctica de los ejercicios de natación, etc., nos bastará en la presente exponer la marcha seguida y los trabajos verificados durante los últimos tres años y medio, que es el plazo comprendido en la misma.

El estudio, a que nos referíamos en la Memoria anterior, presentado en 26 de agosto de 1925 por el Club a la Superioridad, para recabar ciertas concesiones, ampliar y reformar sus dependencias, etc., a fin de mejorar las condiciones del mismo, prosiguiendo la obra social y de cultura física entre sus socios que venía realizando con tanto éxito, le fué devuelto más adelante por la Jefatura de Obras Públicas de esta provincia, al tramitar el expediente incoado al efecto, por insuficiencia de los documentos en él contenidos: en su virtud, la referida entidad, asesorada convenientemente, presentó después, en 23 de abril de 1927, el oportuno proyecto con las instancias correspondientes, por las cuales se pedía al Excmo. señor Gobernador la debida tramitación de aquél y al Excmo. señor Ministro de Fomento se solicitaba: 1.º, la concesión definitiva de aprovechamiento de la totalidad de los terrenos, que entonces utilizaba de un modo temporal, situados detrás de los talleres de la "Unión Naval de Levante" S. A. en el muelle Nuevo y entre aquéllos y la playa; y 2.º, la autorización para ejecutar las obras necesarias de ampliación de sus locales, marcadas en el proyecto que se acompañaba, y para aprovechar también la playa libre que se extendía delante de dichos terrenos, entre la faja concedida a la "S. A. Baños y Sports Marítimos" y el pequeño espigón existente en el arranque del rompeolas de Levante.

Sumetido el expediente a los trámites prescritos en las disposiciones vigentes, pasó a informe de esta Dirección en 18 de diciembre del propio año 1927, y previas los oportunos datos y aclaraciones pedidos a la entidad interesada y a las que intervenían en el expediente, se emitió aquél con fecha 16 de febrero del siguiente 1928, puntualizando todos los extremos necesarios para que la Superioridad pudiera resolver con el mayor conocimiento de causa: ello no obstante, una vez hubo recibido aquélla el expediente, lo devolvió a la Jefatura de esta provincia por faltar ciertos requisitos en la tramitación, y practicados cuanto antes, se reunió otra vez el expediente para resolución del Ministerio de Fomento, devolviéndolo la Dirección General de Obras Públicas a este Gobierno Civil, con orden de que se adaptase la resolución precedente, según lo prescrito en la Ley de Puertos, y recayendo, por fin, la orden del señor Gobernador de 13 de abril del pasado año 1929, por la que, después de los oportunos resultandos y considerandos, se accedió a lo solicitado por el Club de Natación "Barcelona" con sujeción a las condiciones consignadas por la Jefatura de Obras Públicas y por esta Dirección en sus respectivos informes.

Resuelta la petición en la forma expresada en dicha orden, que se recibió en esta Dirección en 7 del siguiente junio, se hicieron acto seguido cerca del Club las oportunas gestiones para llevar a cabo cuanto antes las obras a tenor de las condiciones marcadas; pero como quiera que ya casi se había entrado de lleno en la temporada de verano, dicha entidad concesionaria, en 15 del propio mes, solicitó de la Jefatura de Obras Públicas el necesario aplazamiento de empezar los trabajos, a fin de no paralizar la vida activa del Club en aquellos meses en que tan grande era la afluencia de socios, resolviendo dicha petición el señor Gobernador, según orden del 22 siguiente, en el sentido de acceder a la misma ampliando el plazo en tres meses más, y debiendo por tanto, quedar terminadas las obras en 13 de marzo de 1929. Transcurrió el verano y el otoño y hasta el fin de 1929 no se había llevado todavía a efecto el replanteo, y por consiguiente, no se habían empezado las obras de referencia, esperando fundadamente que, a los continuos requerimientos de esta Dirección, darían comienzo en los primeros días del presente año para terminarlas dentro del plazo concedido por el señor Gobernador.

Real Club Náutico

Este Club que es el más antiguo de los que existen en este Puerto y se dedica, por lo general, al fomento del sport náutico con embarcaciones a vela y con motor, tiene su sede en un pabellón flotante que en estos últimos años se hallaba fondeado cerca del paramento Nordeste del muelle de Barcelona, a unos cien metros del de Atarazanas, disponiendo, además, de una zona bastante extensa para el fondeadero de las múltiples embarcaciones pertenecientes a dicho Club. Durante el plazo de tres años y medio que se comprende en esta Memoria, ha seguido funcionando sin el menor obstáculo y con gran actividad por parte de sus socios, que han dado en varias ocasiones pruebas evidentes de su afición náutica; debiendo solo mencionar que en el mes de abril del pasado año 1929 y en virtud de tener que habilitar una zona de atraque en el citado paramento Nordeste del muelle de Barcelona, próximo al de Atarazanas, para los vapores correos de Menorca e Ibiza, al poner en función la nueva Estación para los buques correos de las Baleares, fué preciso trasladar el pabellón de este Club Náutico con todos sus elementos y embarcaciones anejas, unos doscientos metros más a Levante en el propio muelle de Barcelona, cerca del lugar de fondeo de los remolcadores y de las lanchas automóviles y de remo, destinados al servicio de los Prácticos del Puerto, lo que se llevó a efecto en pocos días por dicho Club, previos los necesarios preparativos y según las instrucciones de la Comandancia de Marina y de esta Dirección, a fin de armonizar todos los servicios que radican en aquella zona. De esta suerte, con el referido traslado, se ha podido aprovechar también mejor, para los buques que traen mercancías del extranjero la extensión lineal de atraque del mencionado muelle de Barcelona frente a los nuevos ranglos del mismo, con gran satisfacción del Comercio y de la Navegación.

Real Club Marítimo

Este Club instalado hace ya muchos años en un edificio especial levantado en terrenos del lado Sudoeste del propio muelle de Barcelona, por concesión de la Superioridad, y que utiliza, además, una vasta zona a flote frente de dicha construcción para el fondeo de las múltiples y variadas embarcaciones afectas al mismo, ha tenido también, durante el periodo a que nos referimos y como en años anteriores, una vida sumamente activa, dando continuas muestras de la afición y entusiasmo de sus socios por las cosas del mar y fomentando el sport marítimo en todas sus manifestaciones, para lo cual esta Dirección no ha dejado de prestarles el debido apoyo y de darles la mayor suma de facilidades.

Club de Mar

Esta Sociedad, cuyos individuos son en su mayoría dependientes de las casas comerciales e industriales de esta ciudad y que ha demostrado, asimismo, en su ya larga existencia en este puerto, su poderosa vitalidad e importancia, ha seguido su marcha normal durante el plazo a que se contrae esta Memoria, utilizando el pabellón flotante emplazado cerca del paramento del muelle de Pescadores y una pequeña zona aneja a flote para sus embarcaciones. Pero en el mes de diciembre pasado y al objeto de tener que habilitar un atraque en dicho muelle para los grandes buques de la Compañía Ibarra que hacen el tráfico con las Américas del Norte y del Sur, ha sido indispensable el traslado de dicho Club con todos sus elementos componentes a la dársena de la Industria, en la zona central del muelle Nuevo, preparando, al efecto, esta Dirección de acuerdo con la Comandancia de Marina, el fondeadero en toda la extensión de este último muelle para los múltiples servicios que allí realizan.

Batería del Astillero

Ultimados, según se indicaba en la Memoria anterior, los detalles de la delimitación de los terrenos afectos a esta Batería emplazada dentro de la zona marítima de este puerto en terrenos del arranque del muelle Nuevo y zona de la Playa de la Mar Vieja, mediante las oportunas actas aprobadas por los respectivos Ramos de Guerra y de Fomento, nada de particular había ocurrido en estos últimos años, siguiendo dicha Batería en las mismas condiciones y sin que surgiera incidente alguno, esperando fundadamente que, pasado algún tiempo y en vista de la inutilidad de tal elemento de combate en la actualidad, volvieran los terrenos a Fomento para su aprovechamiento, por parte de esta Dirección, para la debida unión de los muelles de aquel lado de Levante.

En tal situación las cosas, la Comisión Municipal Permanente del Ayuntamiento de esta ciudad, en sesión de 4 de septiembre de 1938, tuvo a bien aprobar

una proposición del señor Teniente de Alcalde, Delegado de Obras Públicas, que abarcaba, entre otros extremos, el de que se solicitase del Ramo de Guerra la cesión al Municipio del solar donde se halla instalada dicha Batería, mediante determinadas permutas y para los fines que se expresaban.

Ante tal propuesta, que entendíamos vulneraba los derechos que podía tener el Ramo de Fomento sobre tales terrenos, esta Dirección ofició a la Junta del Puerto llamando su atención para que se practicaran las oportunas gestiones, al efecto, cerca de la Superioridad; así lo hizo la Junta a la Dirección General de Obras Públicas y por parte del Ministro de Fomento a la Presidencia del Consejo y al de Guerra, habiéndose quedado sin duda suspendido el expediente de referencia, pues no hemos tenido, hasta fin del pasado año, noticia alguna sobre tal particular.

Estación y vías de la Compañía de los Ferrocarriles Catalanes

Al tratar en la Memoria anterior de las instalaciones de esa Compañía planteadas en la zona marítima del puerto, se dividieron en dos partes, tal como figuraban en los expedientes promovidos por la misma al hacer las peticiones a la Superioridad: una relativa a las obras de la Estación con las vías de entrada y salida, y otra referente a la prolongación de estas últimas y las de acceso al muelle del Contradique con todos los elementos inherentes a dichas vías.

Al empezar, en 1.º de julio de 1926, el período que se comprende en esta Memoria, seguían los trabajos de la primera parte, habiendo esta Dirección requerido varias veces a la Compañía concesionaria para que se terminaran cuanto antes con arreglo al respectivo proyecto presentado y aprobado. Dándole la Compañía por ultimados, ofició en septiembre siguiente a la Jefatura de la 2.ª División de ferrocarriles para que se autorizara la explotación de la Estación y vías anejas; solicitado, en 22 del propio mes, por dicha Jefatura a esta Dirección, el oportuno informe y parecer acerca de tal petición, lo emitió el 28 siguiente, y en su virtud y previos los trámites necesarios, practicó la 2.ª División el debido reconocimiento final en 7 de octubre según acta levantada, mediante la cual el señor Gobernador, en 29 del mismo mes, propuso a la Superioridad que podía autorizarse la inauguración de este trozo de línea comprendido en nuestra zona marítima y su apertura al servicio público, dictándose más adelante, en 20 de noviembre siguiente, la R. O. a propuesta de la Dirección General de ferrocarriles y tranvías, por la que se autorizaba al señor Gobernador Civil de esta provincia para que abriera al servicio público dicho trozo de línea mediante las debidas condiciones, y entre ellas, la de que, en el plazo de un año, la Compañía debía realizar todas las obras marcadas en el proyecto aprobado y que no había ejecutado hasta entonces.

Abierta al servicio público, por orden de 2 de diciembre siguiente, dicha Estación de mercancías con las vías de entrada y salida dentro de nuestra zona marítima, siguió en el año 1927 la explotación de las mismas sin el menor obs-

título; pero en septiembre del propio año solicitó la Compañía a la Jefatura de la 2.ª División, mediante varias razones, una prórroga al plazo de un año que se le concedió para acabar las obras, con arreglo a las condiciones prescritas en la R. O. de 20 de noviembre de 1926; trasladada por dicha Jefatura a esta Dirección tal petición, para su informe, según oficio del 27 de septiembre, recibido en 4 de octubre, dimos nuestro parecer al día siguiente, y practicada la tramitación de aquélla, se dictó la R. O. de 25 de enero de 1928 por la que se concedía la prórroga de un año, que terminaba en 2 de diciembre de 1928.

Antes de acabar este plazo volvió a solicitar la Compañía a la Jefatura de la 2.ª División de ferrocarriles, en oficio de 28 de noviembre, mediante diversas razones, otra prórroga, y pasada también la petición a informe de esta Dirección en 18 de diciembre siguiente, se contestó al otro día 19 a la 2.ª División a los efectos debidos, no habiendo tenido hasta fin de 1929 noticia alguna de que haya recaído resolución Superior acerca de tal petición de prórroga, a pesar de los requerimientos hechos a la Compañía y a la 2.ª División.

En todo el curso del periodo que hemos analizado, esta Dirección dentro de las atribuciones a su cargo, ha dado a la Compañía explotadora toda clase de facilidades para que pudiera llevar a cabo el servicio público del mejor modo posible, en beneficio del tráfico comercial marítimo.

Tocante a la otra parte de la instalación ferroviaria, relativa a la prolongación de las vías de la Estación en el muelle de Costa con las de acceso al del Contralique, cuyo replanteo se efectuó en 16 de abril de 1926, ya se consiguió que empezaron acto seguido los trabajos con la mayor actividad y con arreglo a las condiciones impuestas en la R. O. aprobatoria de 2 de diciembre de 1925. En cumplimiento de lo prescrito en la 4.ª, la Compañía ofició a esta Dirección en 10 de septiembre de 1926 para que se efectuara la recepción de los trabajos por parte de la Jefatura de Obras públicas de la provincia; trasladada la petición a dicha Jefatura en el mismo día, se sirvió ésta, según oficio de 1.º de diciembre, señalar el siguiente día 7, llevándose a cabo la recepción de las obras inherentes a las vías férreas, con arreglo a las condiciones marcadas en el acta que se levantó al efecto y en la que se concedía el plazo de un año para acabar ciertos trabajos; en su virtud, se autorizó provisionalmente la explotación de dichas vías continuación de las otras que ya lo estaban desde el día 2 del propio mes; por otra parte, elevada el acta a la aprobación Superior, no hemos tenido noticia alguna respecto de la misma, a pesar de las indicaciones hechas a la Jefatura.

De modo análogo que para las otras vías y Estación de mercancías, debemos consignar que en el curso de estos últimos años y para la explotación de las enclavadas en esta zona del muelle del Contralique, esta Dirección ha dado toda suerte de facilidades a la Compañía y al tráfico marítimo para llevar a cabo este servicio público.

**Escuela Oficial de Náutica. - Instituto
Náutico del Mediterráneo**

Como el asunto de levantar la Escuela de Náutica dentro de nuestra zona del Puerto ha dado mucho juego en estos últimos años, juzgamos conveniente analizarlo con algún detalle.

El primer expediente que se tramitó relativo a la petición de construir, en terrenos de nuestra zona marítima del puerto, un edificio para la Escuela Oficial de Náutica, fué el incoado por el Director de la misma, después de haber quedado desierto en esta ciudad el concurso que tuvo lugar en los primeros meses de 1926 para el arriendo de un local destinado a dicha Escuela, por medio de dos instancias elevadas en mayo y noviembre del propio año a la Dirección General de Navegación con arreglo a un estudio o anteproyecto suscrito en el citado mes de mayo. El tal expediente, incoado en el Ministerio de Fomento a petición del de Marina para ocupar una parcela en el andén llamado de Antonio López al final del muelle de Bosch y Alsina de este puerto, al objeto de edificar la Escuela, se pasó por la Jefatura de Obras Públicas, por orden del señor Gobernador, a la Junta del Puerto para su informe, y recibido en esta Dirección en 14 de marzo, cumplimos nuestro cometido en 14 del siguiente abril, después de haber solicitado varias aclaraciones y determinados datos a la entidad peticionaria, puntualizando los hechos respecto del adecuado emplazamiento del edificio y de las condiciones que tendría que reunir el proyecto que debería luego presentarse. Pasado nuestro dictamen a la Junta, ésta acordó, por voto unánime, su conformidad en su sesión del 27 del mismo abril, y la propia hizo el señor Ingeniero Jefe de la provincia en el suyo para el señor Gobernador, emitido en 28 de mayo.

En tal situación el asunto y elevado el expediente a la Dirección General de Obras Públicas, esta lo trasladó a la de Navegación en el Ministerio de Marina, la que consideró conveniente conocer la opinión del Negociado de Escuelas de Náutica y del entonces Director de la de esta ciudad. En su virtud, dicho funcionario, con fecha 2 de agosto del propio año 1927, formuló su opinión, contraria por completo, respecto de la ubicación del edificio, a la marcada por su antecesor en su petición y a la señalada en sus informes por esta Dirección, por la Junta y por la Jefatura de Obras Públicas, y proponiendo la utilización de una parcela existente en terrenos del muelle del Depósito, próximos a la Plaza de Palacio, dentro también de nuestra zona marítima del puerto. Devuelto el mismo expediente a la Dirección General de Obras Públicas, ésta, según oficio del 9 del siguiente septiembre, lo trasladó otra vez a la Jefatura de Obras Públicas de esta provincia para que informase con la mayor urgencia, oyendo a la Junta del Puerto, por lo que, recibido en la Junta en 16 del propio mes y en esta Dirección el día 20, se dió por el que suscribe cumplimiento a su cometido en el mismo día, formulando el oportuno dictamen en el que se analizaban los nuevos documentos aportados en el expediente, después del que habíamos emitido en 14 de abril anterior, patentizando la variedad de opiniones expuestas por los Directores de la Escuela y consignando las circunstancias que podrían

tenerse en cuenta en caso de que el Centro Superior considerase conveniente acceder a los deseos del nuevo Director. Elevado al Ministerio de Fomento dicho expediente, previos los demás informes correspondientes, se dictó, con fecha 11 de noviembre del mismo año 1927, la R. O. dirigida al Ministerio de Marina, en la que, después de los necesarios resultandos y considerandos, figuran los siguientes apartados en la parte dispositiva: "1.º Acceder a la petición del "Ministerio de Marina para levantar la Escuela de Náutica, con sus dependencias accesorias, en terrenos de la zona marítima del puerto de Barcelona, señalados con el número 3 en el plan inherente al muelle del Depósito, contiguos a "la Plaza de Palacio, según proponen todas las Autoridades que han informado "en este expediente. = 2.º Que como trámite previo a la concesión definitiva, el "Ramo de Marina presentará nuevo estudio adaptado a dicho terreno, con ex- "presión clara y detallada de las cimentaciones, tajamales de desagüe y verdadera "situación del edificio con relación a los ya existentes y al plan de urbanización "estudiado por el Ayuntamiento. = 3.º Que una vez presentado el estudio indica- "do en el apartado anterior, y visto el nuevo expediente que se formula, la Di- "rección facultativa de las obras del puerto de Barcelona y Jefatura de Obras "Públicas, propongan a este Ministerio las condiciones mediante las cuales podrá "otorgarse la concesión definitiva, que pueden ser análogas a las marcadas por la "Superioridad en otras autorizaciones de edificios similares en aquel puerto."

Como puede verse, según esta R. O. se accedió ya, por el Ministerio de Fomento a la petición del de Marina, para utilizar los terrenos de la parcela del muelle del Depósito cerca de la Plaza de Palacio en este puerto, mediante las oportunas condiciones y previa la presentación del proyecto detallado correspondiente.

Incoado más adelante otro expediente por el Ramo de Marina a petición del Director de la Escuela de Náutica en esta ciudad, a tenor de las claras y terminantes conclusiones contenidas en la R. O. citada, que se acaban de transcribir, se pasó a informe de la Junta del Puerto por orden del señor Gobernador en 14 de diciembre de 1928, y recibida en esta Dirección al día siguiente, emitimos nuestro dictamen con alguna extensión, en 20 del propio mes, analizando en detalle los documentos aportados en dicho expediente y en el estudio que se acompañaba como proyecto del edificio, señalando los que faltaban en cumplimiento de la referida R. O. para que se aportasen en su día y marcando las condiciones por las cuales podría otorgarse la autorización definitiva; todo ello con el fin de no demorar la resolución de este asunto, a pesar de la deficiente presentación del proyecto. Seguida la tramitación del expediente y sometido a los informes de las demás entidades según las vigentes disposiciones, se dictó por el Ministerio de Fomento la R. O. de 27 de abril de 1929, publicada en la Gaceta de 9 de mayo siguiente, elevando a definitiva la autorización solicitada por el de Marina para el emplazamiento de la Escuela de Náutica de Barcelona; todo ello mediante varias condiciones, análogas casi todas a las contenidas en nuestro anterior informe de 20 de diciembre de 1928, siendo las más importantes para justificar nuestra actuación, las dos primeras que consignamos a continuación:

"1.º El edificio, pabellones y demás dependencias accesorias que desca esta-

"haber el Ramo de Marina en los terrenos de la Plaza de Palacio y muelle del
 "Depósito de este puerto, con destino a la Escuela Oficial de Náutica, deberán
 "construirse con arreglo a los planos contenidos en el proyecto detallado, que,
 "en el plazo máximo de seis (6) meses, habrá de presentarse, y que ha de ser
 "examinado y aprobado por el Ministerio de Fomento, previo informe de la Di-
 "rección facultativa del puerto y de la Jefatura de Obras Públicas de la provincia
 "en la parte que afecta a la zona marítima del puerto, y por el Ayuntamiento
 "en la parte que ocupe la zona urbana: proyecto que ya debía haberse acompa-
 "ñado en esta nueva petición a tenor de lo dispuesto claramente en la R. O. de
 "este Ministerio de Fomento de 11 de noviembre de 1927.

"2.º Si durante la ejecución del edificio y demás dependencias, se vé la
 "necesidad de introducir, a juicio de la Dirección de las obras del puerto, alguna
 "modificación en el terreno que se pretende ocupar dentro de la zona marítima,
 "al objeto de que no se causen obstáculos al desarrollo de las obras y de los ser-
 "vicios comerciales a cargo de la Junta, modificación que no produzca alteración
 "en el planteamiento de los servicios afectos a la Escuela de Náutica, quedará
 "ésta obligada a llevarla a cabo, así como también deberá atenerse a todas las
 "instrucciones que le diere la expresada Dirección en el curso de las obras, y
 "singularmente en la ejecución de los cimientos, alcantarillas, etc., para lo cual
 "tendrá a su cargo, como siempre y en todas las obras que se realicen en la zona
 "marítima del puerto, la inspección y vigilancia de los trabajos; a tal efecto,
 "una vez aprobado el proyecto indicado en la cláusula primera, la Dirección de la
 "Escuela avisará a la Dirección de las Obras del Puerto, con la antelación de-
 "bida, la fecha en que habrá de empezar las obras, a fin de que puedan darse las
 "oportunas instrucciones al personal que habrá de practicar el necesario replan-
 "teo del edificio y demás dependencias sobre el terreno que se ha de ocupar, y
 "pueda ejercerse luego la oportuna inspección y vigilancia."

Pasó algún tiempo y en cumplimiento de lo dispuesto en la transcrita con-
 dición 1.ª, se inició un nuevo expediente acompañando el proyecto definitivo para
 la construcción de la referida Escuela Oficial de Náutica, pero dándole el nombre
 de Instituto Náutico del Mediterráneo. Pasado por la Jefatura de Obras Públi-
 cas, por orden del señor Gobernador, a informe de esta Dirección y recibido el
 expediente en 9 de noviembre, al acabar el plazo de los seis meses fijados en
 dicha condición, formulamos nuestro dictamen sin pérdida de tiempo en el mismo
 día 9, puntualizando los hechos respecto del cambio dado al nombre de la entidad
 peticionaria y de la deficiencia en los documentos aportados en virtud de la dis-
 posición Superior. Remitido el expediente con el informe de la Jefatura a la
 Dirección General de Obras Públicas, ésta se sirvió dictar la orden de 16 de
 diciembre siguiente, dirigida a la Dirección General de Navegación en el Minis-
 terio de Marina, respecto de los extremos pedidos por esta Dirección. Al termi-
 nar el año pasado esperábamos recibir cuanto antes el oportuno proyecto defi-
 nitivo para dar solución a este asunto.

Falta consignar respecto a la construcción de este edificio, que en virtud de
 lo dispuesto en el R. D. de 14 de noviembre último damos facultades para ello

al Ministro de Marina, en el día 2 de diciembre siguiente se constituyó la Junta del Patronato del referido Instituto Náutico, a la que se dieron las debidas instrucciones por la R. O. de aquel Ministerio de 10 de diciembre siguiente.

Casa del Marino

Desde hace algunos años, el Pósito Marítimo de esta ciudad ha tratado de levantar, en beneficio de la gente de mar, la llamada "Casa del Marino" en terrenos de la zona marítima de los muelles de este puerto. Empezaron, no obstante, a tener efectividad sus propósitos en el año 1925, en que, en virtud de una petición que hizo dicho Pósito en 23 de abril al señor Subsecretario de Fomento, se incoó el oportuno expediente, que, pasado a la Junta del Puerto en el día 6 de junio para su informe y recibido en esta Dirección el siguiente 9, se formuló el oportuno dictamen en el otro día 12. Sometido luego a los trámites reglamentarios se resolvió dicho expediente mediante la R. O. de 16 de diciembre del propio año 1925, desestimando la petición tal como se presentaba.

Poco después según instancia del mismo Pósito Marítimo al señor Ministro de Fomento en 17 de febrero de 1926, insistieron en la petición; formado el oportuno expediente, se recibió en la Junta y en esta Dirección en 10 de junio; informado por el que suscribe en el mismo día y sometido a la tramitación corriente, se remitió a la Superioridad para la oportuna resolución.

Sin saber que recayera acuerdo alguno en tal expediente, mas adelante se tuvo noticia de que el Pósito Marítimo había vuelto a insistir en su petición al señor Ministro de Fomento mediante razones justificadas y variándola de acuerdo con algunas de las indicaciones contenidas en nuestros anteriores informes. En efecto, según instancia de 18 de enero de 1927, se incoó el debido expediente que, pasado a informe de la Junta y esta Dirección en 24 y 26 de marzo siguiente, emitió el suyo el que suscribe con fecha 15 de abril, después de solicitar algunos datos aclaratorios y previas las necesarias entrevistas con las entidades interesadas, en el sentido de que no había inconveniente en que se autorizase la concesión solicitada mediante las oportunas condiciones acerca del lugar de emplazamiento del edificio y modo de presentar el correspondiente proyecto. Tramitado el expediente con arreglo a las disposiciones vigentes, se remitió en 11 de junio del propio año a la Superioridad, y en su vista, se dió la orden de la Dirección General de Obras Públicas devolviendo el expediente a este Gobierno Civil, para que se ampliaran ciertos requisitos y se oyese a los interesados respecto a determinados extremos, y cumplidos algunos de estos trámites, se pasó otra vez el expediente a informe de esta Dirección en 26 de octubre y lo formuló en 4 del siguiente noviembre, fijando, de modo definitivo, no solo el sitio donde debería levantarse el edificio, sino las dimensiones del solar que tenía que ocuparse, todo ello para que la entidad peticionaria pudiese presentar el oportuno proyecto.

Así se les indicó por orden del señor Gobernador Civil, y en su virtud, pasado algún tiempo, dicha entidad dirigió en 20 de julio de 1928 nuevas instancias

a los señores Ministros de Fomento y Gobernador, acompañando, para su tramitación, el proyecto correspondiente al referido edificio.

Trasladado dicho proyecto con su expediente a la Junta en 16 de enero de 1929 y a esta Dirección en 17 para su informe, lo emitió el que suscribe en 1.º del siguiente febrero, pasando a dicha Junta y poco después a la Jefatura, y como resultado de todo ello, se dictó, por fin, la R. O. de 10 de septiembre del pasado año, por la que se autorizaba al Pósito Marítimo de Barcelona para construir la llamada "Casa del Marino" en terrenos de la zona del puerto, mediante ciertas condiciones.

A tenor de lo prescrito en éstas, dicho Pósito envió a la Jefatura de Obras Públicas, en 16 de octubre, los necesarios planos complementarios de los antes presentados, los cuales pasados a esta Dirección en 21 siguiente para su informe, contestamos el mismo día dando su conformidad, y después de algunos trabajos y reiteradas gestiones de esta Dirección para tener libre el terreno, se llevó a cabo el replanteo de las obras en 16 de noviembre por dicha Jefatura y esta Dirección, en presencia del facultativo representante del referido Pósito Marítimo, según acta que se remitió a la Superioridad para su aprobación. Desde la fecha del replanteo, se ha dado a las obras bastante actividad, a fin de terminarlas dentro del plazo marcado en la R. O. de autorización, que acaba en 16 de noviembre del presente año 1930.

Ferrocarril Metropolitano

Decíamos en la Memoria anterior, respecto a esta instalación ferroviaria, que según noticias recibidas en esta Dirección, la Compañía había desistido de continuar el trozo final de la línea, dentro de nuestra zona, hasta la Plaza de Palacio en el arranque de la Avenida Leiria o Paseo de D. Carlos y que, a partir de la estación "Bolsa", cerca de la casa de Correos en la Plaza de Antonio López, solo quedaría un pequeño ramal que penetraría en nuestra zona.

Nada más en concreto hemos sabido acerca de este ferrocarril en el curso de tres años y medio últimos que abarcamos en la presente; ha seguido su normal explotación y desde hace bastante tiempo ya se presta el servicio hasta la Plaza del Angel en la vía Layetana; no obstante, por noticias oficiosas que hasta nosotros han llegado en el pasado año, parece que ahora quieren prolongar la línea desde la estación llamada "Bolsa" hasta frente a la estación de los ferrocarriles de Madrid a Zaragoza y a Alicante en la Avenida del Marqués de la Argentera por el Paseo de la Aduana y Plaza de Palacio, sin penetrar apenas en nuestra zona del puerto.

Ferrocarril transbordador aéreo Miramar - Puerto

Después de presentar oficialmente, en los años anteriores, múltiples ideas para establecer medios de transporte por vía aérea del puerto desde la Montaña de Montjuich, muchas de ellas como atracciones relacionadas con la Exposición Internacional que tuvo lugar el año pasado, a fines del 1927, empezó a tomar cuerpo la de construir un ferrocarril transbordador aéreo desde la plataforma de Miramar hasta el muelle Nuevo de este puerto, frente al Gran Balneario Casino levantado en terrenos de dicho muelle y la playa.

Previos los trabajos preparatorios, más adelante, en 12 de agosto de 1928, el Ingeniero D. José Rodríguez Roda y Casanova, mediante la instancia y el proyecto o estudio correspondiente, solicitó del señor Ministro de Fomento la oportuna autorización para construir dicho ferrocarril, dictándose poco después, en 28 de septiembre, la orden de la Dirección General de Ferrocarriles y tranvías admitiendo la petición y fijando plazo para que presentasen otras que pudieran mejorarla.

Incoado el oportuno expediente, se pasó a informe de esta Dirección por la Jefatura de la 2.ª División de ferrocarriles en 16 de octubre, y recibidos los datos y aclaraciones necesarios, por no ser a nuestro juicio suficientes los documentos aportados, se formuló el oportuno dictamen en 18 siguiente, que se repitió el día 19, enviándolo a la Junta en el otro expediente que se había formulado en la Jefatura de Obras Públicas por orden del señor Gobernador. Previos los trámites reglamentarios y en vista de los demás informes, todos favorables en principio, el señor Gobernador elevó en 19 de enero de 1929 el expediente a la Superioridad, y poco después, según órdenes recibidas, se sirvió autorizar en 26 del propio mes, de un modo provisional y, mediante condiciones, al peticionario señor Rodríguez Roda, para que, en vista de la proximidad de la inauguración de la Exposición Internacional de esta ciudad, pudiera empezar la ejecución de las obras; dicha autorización se recibió en esta Dirección en 5 de febrero, y más adelante, en 11 de marzo, se pasó también a nuestro poder la R. O. de 13 de febrero aprobatoria de dicho proyecto de ferrocarril transbordador aéreo Miramar-Puerto, de acuerdo con el dictamen del Consejo de Obras Públicas y lo propuesto por la Dirección General de Ferrocarriles y Tranvías. Pocos días después, por R. O. de 23 del mismo febrero, se aprobó el Pliego de condiciones particulares que debía regir en esta concesión, y en su virtud, según R. O. de 25 siguiente, se otorgó dicha concesión, sin subvención ni garantía de interés al solicitante Ingeniero D. José Rodríguez Roda, siendo aprobada aquélla por Real decreto-Ley de 15 de marzo, en el sentido de que tal concesión debía disfrutar del derecho a la expropiación forzosa y demás beneficios consignados en el artículo 2.º de la Ley de ferrocarriles secundarios, de 23 de febrero de 1912.

A tenor de la R. O. en que se otorgó la concesión, publicada en la Gaceta del 5 de marzo, se había de depositar la fianza definitiva correspondiente antes del 6 de abril, y debían empezar las obras antes del 6 de junio del propio 1929, para darlas por terminadas en el plazo de tres años. Dicho depósito se llevó a

cabo en 5 de abril; poco después, se dió principio a los trabajos, efectuando, a mediados de dicho mes, los oportunos sondeos en la zona de los muelles de Barcelona y Nuevo, donde debían levantarse los apoyos; más adelante, previas las debidas gestiones, se dispuso por la Jefatura de la 2.ª División de ferrocarriles que, de acuerdo con esta Dirección, se llevaran a cabo los trabajos de replanteo definitivo de dichos apoyos, realizándolo en 15 de julio para el del muelle de Barcelona y en 20 siguiente para el del muelle Nuevo, según actas levantadas al efecto que se remitiéron a la Superioridad para su resolución. A partir de dichas fechas y aun antes, en la 1.ª decena del mismo julio, se dió a los trabajos para la construcción de los dos apoyos la mayor actividad posible, con arreglo a los distintos planos definitivos presentados y aprobados por dicha Jefatura de la 2.ª División, previn informe de esta Dirección, habiendo logrado terminar los referidos cimientos, después de penosos trabajos, en 10 de diciembre de 1929 y a fines de enero de 1930 respectivamente. Acto seguido empezó el montaje de las partes metálicas construídas con arreglo a los diversos planos aprobados también por dicha Jefatura a tenor de las disposiciones vigentes, realizando los trabajos bastante aprisa, y a pesar de su importancia, sin la menor dificultad, habiendo dado esta Dirección desde un principio toda clase de facilidades a la Sociedad que se hizo cargo de la concesión otorgada al señor Rodríguez Roda, en armonía con las necesidades y exigencias del tráfico marítimo tan activo que tiene lugar en nuestros muelles, singularmente en el de Barcelona.

Ferrocarril funicular transbordador aéreo de Colón a Miramar

En 21 de noviembre de 1928 se recibió en esta Dirección un oficio de la Jefatura de la 2.ª División de ferrocarriles, remitiendo a informe un proyecto de un ferrocarril secundario transbordador desde las inmediaciones del Monumento a Colón hasta Miramar en la montaña de Montjuich, presentado a la Superioridad por don Francisco La Rosa y suscrita en 25 de octubre anterior por el Ingeniero de Caminos, Canales y Puertos don Mariano González Salas, en competencia, según el peticionario, con el oportuno anteriormente por el Ingeniero D. José Rodríguez Roda desde Miramar al Puerto. Esta Dirección, previos los datos aclaratorios pedidos del interesado por falta de documentos en el estudio, emitió su dictamen en 29 del propio noviembre, en el sentido de que no existía a nuestro parecer tal competencia y que debía considerarse como un estudio independiente, enviándolo acto seguido a la referida Jefatura para la tramitación del oportuno expediente, y tanto era así, que en el propio 29 de noviembre, a propuesta de la Dirección General de Ferrocarriles y Tranvías, se dictó una R. O., que se recibió aquí en 10 de diciembre, en la que se disponía terminantemente que no había tal competencia y que los dos proyectos debían tramitarse independientemente, considerando el del señor La Rosa como una nueva petición. A tal efecto, poco después, en la Gaceta del 10 de enero 1929, se insertó la disposición de la citada Dirección General para que se anunciase tal petición en los periódicos.

cos oficiales, fijando el plazo de un mes para la admisión de otros proyectos que pudiesen mejorar el presentado por el señor La Rosa.

Más adelante, como consecuencia de los informes emitidos, y en virtud de una orden Superior, presentó este señor una variante de dicho proyecto, con los documentos suscritos por el propio Ingeniero señor González Salas, en 15 de julio del mismo año 1929. Pasada por la Jefatura de la 2.ª División a informe de esta Dirección en 27 de septiembre, formulamos nuestro dictamen en 10 del siguiente octubre, que se envió en seguida a dicha Jefatura, así como también otros datos relativos a la situación de los elementos de este proyecto dentro de nuestra zona marítima, que se nos pidieron en 9 de diciembre siguiente. Al acabar el año pasado, nada más hemos sabido respecto a esta petición.

Estación Marítima en el muelle de Barcelona para los grandes trasatlánticos : - : : - :

En las Memorias anteriores, al tratar de esta Estación, ya hemos indicado sus buenas condiciones, las dependencias que posee y los beneficios que viene prestando al tráfico marítimo desde hace muchos años, no solo para el fácil atraque de los grandes trasatlánticos que vienen a este puerto en viajes periódicos con muchos pasajeros y el pronto despacho de éstos y de sus equipajes, sino para los buques que tocan aquí en clase de turismo y también para los que han llegado o salido con tropas, en casos urgentes, con motivo de la pasada guerra con Marruecos.

En el curso de los años anteriores ha venido prestando dicha Estación suma utilidad, sobre todo en el pasado, porque con motivo de la Exposición Internacional han acudido múltiples buques de turismo, siendo en gran número los días en que fueron dos y tres los trasatlánticos que se hallaban fondeados frente o en las inmediaciones de la misma.

En páginas anteriores y al tratar de la conservación de los edificios, ya hemos indicado que en los primeros meses del pasado año se llevaron a cabo varios trabajos, singularmente de pintura de las distintas dependencias para su buen aspecto a la llegada de los pasajeros.

La adjunta fotografía pone de manifiesto el movimiento que en ella tiene lugar en los días de la llegada de algún buque con turistas.

Estación Marítima en el muelle de Atranzanas para los buques correos de las Islas Baleares : - : : - : : - :

Al tratar, en la parte de esta Memoria correspondiente a las obras nuevas llevadas a cabo en el curso de los años últimos, de las relativas a este edificio, ya se ha consignado todo lo ocurrido desde el principio de los trabajos hasta la recepción definitiva y liquidación de las obras por contrata.



ESTACIÓN MARÍTIMA — DESEMBARQUE DE TURISTAS DEL BUQUE INGLÉS "ALCÁNTARA"

Terminadas éstas en los primeros días de 1929 y efectuada la recepción provisional en 7 de febrero por el señor Ingeniero Jefe de Obras Públicas de la provincia, delegado al efecto por la Superioridad, había llegado la ocasión de poner en explotación las distintas dependencias que constituían esta Estación Marítima. A tal efecto y realizados de antemano por el que suscribe los trabajos preparatorios cerca de la Comandancia de Marina para poder disponer de la línea de atraque necesaria, se hicieron por la Junta, a propuesta de esta Dirección, las debidas gestiones y convenios con la Compañía Trasméditerránea, que es la entidad que lleva a cabo este servicio de los vapores correos de las Islas Baleares, a fin de que se pudiera utilizar la nueva Estación Marítima a partir del 1.º de abril siguiente, tanto en lo referente a los locales en tierra para los pasajeros y mercancías, como en la parte de mar para el fácil y cómodo atraque de los buques en los dos muelles inmediatos de Avarazanas y de Barcelona por el lado Norte. En virtud de tales gestiones, se empezó acto seguido la explotación de un modo provisional; poco después, se llevaron a cabo algunos trabajos complementarios, y más adelante, firmado el oportuno contrato de arriendo entre la Junta y dicha Compañía, se utilizó ya la Estación de un modo definitivo, siguiendo hasta fin de año sin el menor contratiempo, antes al contrario, prestando, como era de esperar, muy buenos servicios al público tan numeroso y a la propia Compañía naviera.

Embarcaciones para el transporte de pasajeros por el interior del Puerto

En Memorias anteriores ya hemos expresado todo cuanto se refiere a este servicio público de transporte de pasajeros, las clases de embarcaciones con que se presta y las entidades dedicadas a ello. En el curso de los últimos tres años y medio que comprendimos en la presente, este servicio ha ido en aumento sobre todo con motivo de la Exposición Internacional que tuvo lugar en el año pasado; las barcas a remo que antes eran en gran número, se han substituido casi todas por pequeñas cubras automóviles; además, son ya varias las entidades que prestan el servicio con la debida autorización, aunque la más importante continúa siendo la "Gaviotas S. A." que lo realiza de un modo permanente y continuo desde la Puerta de la Paz al muelle Nuevo y al final del rompeolas de Levante, siendo de suma utilidad para el numeroso público que acude a dichos sitios sobre todo en los días festivos; por tal motivo, esta Dirección, de acuerdo siempre con la Comandancia de Marina y al objeto de dar toda clase de facilidades a dichas entidades y de que al público pudiera reportar los debidos beneficios, llevó a cabo en los primeros meses del año pasado, previos múltiples trabajos y ensayos, una distribución adecuada en la zona de la Puerta de la Paz, para la ocupación de espacios dedicados al atraque de las distintas embarcaciones y al acceso de los pasajeros, aparte de la utilización de las escaleras de fábrica y embarcaderos especiales de maleta en los distintos muelles y diques rompeolas donde suele concurrir el público.

Consideramos conveniente consignar, al tratar de este servicio de transporte, que también lo presta, en casos especiales y con la debida autorización de Marina, la Sociedad de remolcadores con los buques de su propiedad, y que la Sociedad Anónima "Caviotas", además de las múltiples embarcaciones que poseía, adquirió el año pasado otras dos de mayor porte para llevar a cabo ciertos viajes de turismo desde este puerto hasta varias poblaciones costeras en pasajes marítimos, o bien para realizar pequeños viajes de recreo por estos alrededores o de transporte de las personas que conducen los escasos buques que se quedan fuera del puerto por sus elevadas características.

Instalación de la Sociedad Anónima

"Minas de Potasa de Suria" 1-1 1-2

Al tratar en la Memoria anterior de los propósitos de esta Sociedad para instalar un depósito regulador de sales potásicas en terrenos del muelle del Contradique de este puerto, se consignaba, al final, que se había dictado, con fecha 16 de enero, la oportuna R. O. accediendo a la petición mediante condiciones, siendo una de ellas, la de que en el plazo de tres meses, a partir de la publicación de aquella disposición, debía la Sociedad presentar el necesario proyecto de detalles de las instalaciones y construcciones autorizadas en principio. Se añadía en dicha Memoria que, no siéndole posible cumplir lo dispuesto por terminar el plazo concertado en 16 de abril, la Sociedad había solicitado prórroga con fecha 27 del propio mes y se esperaba la resolución Superior, como también la presentación del aludido proyecto.

Pasaron algunos meses y en 23 de abril de 1927 se recibió en esta Dirección un oficio, en el cual la Jefatura de Obras Públicas, por orden del señor Gobernador, trasladaba a la Junta de este puerto la R. O. de 5 de febrero anterior, por la que, en primer término, se concedía una prórroga de cuatro meses a partir del 16 de abril, para la presentación del referido proyecto; en segundo lugar, se aprobaba el tal proyecto ya presentado y suscrito en 31 de julio por el Ingeniero de Caminos, Canales y Puertos D. José Brull; en tercero, que por el Gobierno Civil se viese si había algún error en la documentación del expediente, y en cuarto, que por la Jefatura de Obras Públicas, con la cooperación de esta Dirección, se hiciese el replanteo correspondiente, mencionado en la condición 3.ª de las de la R. O. de concesión.

En vista de tales extremos contenidos en esta disposición, y teniendo en cuenta que en virtud de algunas órdenes superiores relativas al aprovechamiento u utilización de los terrenos del muelle del Contradique por otras entidades, hacía indispensable entonces la modificación del aludido proyecto que no había pasado a nuestro informe, elevamos, en 26 del propio abril, una extensa, respetuosa y razonada propuesta a la Junta para el conocimiento a la Superioridad, que dió margen a la orden de la Dirección General de Obras Públicas de 9 de junio siguiente, por la que, entre otros extremos, se disponía que por este Gobierno Civil se consultase a la Sociedad interesada respecto a nuestra propuesta, que

envolvía un cambio en las dimensiones del depósito regulador concedido en principio por R. O. del 6 de enero de 1926, y que, una vez hubiera manifestado su parecer, se trasladase con los informes correspondientes a la resolución Superior.

Pasó algún tiempo y la Sociedad interesada contestó en 30 de septiembre, según oficio a la Jefatura, lo procedente según ella acerca de este particular, y enviada la comunicación para su informe a esta Dirección en 14 de noviembre, se contestó el día 16, haciendo hincapié sobre la resolución Superior que debía recaer acerca de la última distribución hecha para el aprovechamiento de los terrenos en el citado muelle del Contrahque, a tenor de las recientes peticiones hechas por la Aeronáutica Naval del Estado.

Hasta fin del año pasado y como quiera que, según noticias oficiales, la Sociedad, por razones de orden interior había desistido por ahora de plantear tal instalación, nada más se ha sabido sobre la misma.

Instalación de la S. A. Unión Española de Explosivos. - Minas de Cardona

Análogamente a lo consignado para la instalación anterior, desde hace algunos años abrigaba también la S. A. "Unión Española de Explosivos" el propósito de plantear un depósito regulador de sus sales potásicas en terrenos de la zona marítima del puerto y singularmente en el muelle del Contrahque, pero en realidad aquel no se hizo patente hasta fines del año 1926, en que ya se tuvo una idea más concreta, respecto de los planes de la Aeronáutica Naval del Estado, para la utilización de los terrenos de dicho muelle con sus diversas instalaciones.

Previas las gestiones oportunas, en 3 de marzo de 1927 presentó dicha Sociedad en el Ministerio de Fomento la instancia y planos correspondientes solicitando la debida autorización para establecer el referido depósito en el muelle del Contrahque, con arreglo a una distribución en que se armonizaban sus deseos con los de la S. A. "Minas de Potasa de Suria" y los de la Aeronáutica Naval. Inicialmente el oportuno expediente, se remitió a este Gobierno Civil, habiéndose dictado, más adelante, una orden a propuesta de la Jefatura de Obras Públicas, por la que se disponía que la Sociedad peticionaria debía aportar más documentos para la formación del proyecto correspondiente; si bien, poco después, por R. O. de 20 de diciembre del propio año 1927, al tratar de la petición de la Aeronáutica Naval, ya se conocía la que había hecho aquella Sociedad en marzo anterior.

Pasó algún tiempo, la Aeronáutica Naval planteó sus instalaciones de un modo definitivo, y aprobada la distribución hecha por esta Dirección para los terrenos del muelle, elevó la S. A. "Unión Española de Explosivos" en 14 de noviembre del pasado año 1929 al Ministro de Fomento, por conducto del señor Gobernador Civil de esta provincia, otra instancia y planos en solicitud de la autorización necesaria para construir de momento un depósito regulador, a título

provisional, en el referido muelle del Contradique. Al acabar el pasado año, esperamos que, una vez tramitado el expediente, se reciba en esta Dirección para su informe.

Depósitos flotantes de carbones

Según indicábamos en la Memoria anterior, al terminar, en 30 de junio de 1926, el plazo a que ella se refería, se hallaban fondeados en este puerto cuatro buques como depósitos flotantes de carbones minerales; dos de la casa de D. José Campos en la dársena del Motrot, de punta al muelle de Costa por medio de las embarcaciones "Lorenzo" y "Roger de Flor"; otro de la "Compañía General de Carbones" S. A., con el "Dolores de la Torre" en la propia dársena, de punta al lado Sur del muelle de Poniente, y otro de la Compañía Transatlántica Española con el "San Ignacio de Loyola" en el antiguo antepuerto de punta en la 3.ª alineación del muelle de Levante; hallándose además pendientes de resolución Superior dos peticiones: una del señor Miracle y otra de la Compañía Transmediterránea.

Al acabar, en 31 de diciembre de 1929, el período a que se contrae la presente Memoria, solo teníamos dos pontones: el "Dolores de la Torre" fondeado en el mismo sitio y el "San Ignacio de Loyola", que se cambió de emplazamiento, hallándose amarrado de punta en el muelle de Costa en el lugar donde estaban los de D. José Campos.

Respecto del pontón con el buque "Lorenzo", que fué el sucesor del "Columbus" y cuya concesión, por trasvase, se otorgó últimamente a D. José Campos, por R. O. de 1.º de mayo de 1926, fué prestando el servicio en los últimos años aunque de modo muy limitado, por lo cual, dicho señor, en instancia elevada al Gobierno Civil de esta provincia en 27 de agosto del pasado año, solicitó que se le aceptase la renuncia de la concesión, con devolución de la fianza correspondiente y permiso para retirar la embarcación; inculcándole el oportuno expediente, se recibió en esta Dirección para informe en 13 de septiembre siguiente, habiéndolo emitido en 18 del propio mes, y previos los demás trámites reglamentarios, se resolvió favorablemente la petición, con devolución de la fianza, según orden de la Dirección General de Obras Públicas de 16 de diciembre; por lo demás, y en tramitación el expediente, se autorizó, incluso, la salida de la embarcación fuera del puerto por orden del señor Gobernador, facultado por el Centro Superior, dictada en el propio 18 de septiembre. En su virtud, se levantó el pontón "Lorenzo" de su fondeadero, después de los trabajos necesarios, en el día 27, trasladándolo provisionalmente de punta en el lado Sur del muelle de Poniente, efectuándose la salida de este puerto al otro día 28 y quedando así terminado el proceso relativo a este pontón.

Tocante al otro pontón de la casa de D. José Campos, con arreglo a la concesión por transferencia según R. O. de 1.º de mayo de 1926, y mediante la embarcación "Roger de Flor" que sucedió al "Poeta Querol" y éste a la "Pepita", se reconoció como nuevo concesionario, por R. O. de 2 de agosto:

del propio año 1926, a la S. A. "Petróleos Porto Pi" previa la delgada instancia justificada de ambas entidades: poco después, en 17 de noviembre siguiente, levantaron el "Ruger de Flor" y pusieron en su lugar el "Antonia" como pontón, y más adelante, en 6 de julio de 1927, quitaron el "Antonia" para proceder a su desguace, y colocaron para este servicio al buque "Eduardo", no teniendo, de estos cambios, noticia oficial alguna la Junta ni esta Dirección, como lo fuera por la instancia que unos meses después, en 28 de octubre de 1927, la referida Sociedad solicitaba de dicha Junta que se considerase al tal pontón "Eduardo" como buque tanque para combustibles líquidos, pues para depósito de éstos lo habían convertido, siendo así que la concesión de sus antecesores era para carbones minerales. En 2 de diciembre siguiente, se trasladó provisionalmente el pontón "Eduardo" de la dársena del Morrot a la de San Beltrán, para arreglar las amarras y reparar algunas averías producidas por la marejada habida en el día 20 de noviembre anterior, y en tal dársena continuó, con autorización de Marina, disponiéndose, incluso más tarde, en febrero de 1928, que podía utilizarse como pontón para combustibles líquidos. En tal situación, pero con servicios muy limitados, pasó en 31 de julio de 1928 de la dársena de San Beltrán al testero del muelle de Poniente, poco después, en 2 de agosto, salió de puerto, y en la madrugada del 7 de diciembre siguiente volvió amarrado por el "Ophil", fondeándolo de punta en el paramento Sur del muelle de Poniente, como buque inactivo, donde continuaba al final del año pasado 1929.

Debemos advertir, que ante nuestras manifestaciones relativas al cambio de fondeadero y de servicio de este pontón "Eduardo", que hemos referido en líneas anteriores, se dictó una orden de la Dirección General de Obras Públicas de 10 de noviembre de 1928, para que se cumplieran las disposiciones vigentes. Más adelante, por orden de la propia Dirección de 10 de abril de 1929, ratificada por otra de 8 de julio siguiente, se incoó por este Gobierno Civil el expediente de calificación de la concesión con devolución de la fianza, y recibido en esta Dirección en 26 de agosto, se informó en el día 28, suponiendo que, al acabar el año, se habrá resuelto ya dicho expediente.

En lo referente al pontón "Dolores de la Torre" por concesión traspasada a la "Compañía General de Carbones" por R. O. de 27 de agosto de 1925 y hecha efectiva en 14 de octubre siguiente, ha seguido durante el plazo de los tres años y medio últimos, fondeado de punta en el paramento Sur del muelle de Poniente, habiendo solo cambiado algo de fondeadero y reforzado sus medios de amarre en el mes de junio del pasado año, para situarse más de acuerdo con las disposiciones vigentes y facilitar mejor el atraque de otros buques al costado del paramento del muelle.

Del otro pontón que hemos mencionado, el "San Ignacio de Loyola" de la Compañía Transatlántica Española, fondeado de punta en el muelle de Levante, hemos de manifestar que continuó en el mismo sitio, salvo ligeras modificaciones por corrimientos a causa de los fuertes temporales sobre todo de viento, hasta fines de febrero del pasado año, en que, previo el oportuno expediente, por necesidades del servicio y para mejorar las condiciones de tranquilidad, se

autorizó por la Comandancia de Marina el traslado a la dársena del Motrot, de punta al muelle de Costa donde habían estado los otros pontones de carbones minerales, y allí ha permanecido hasta acabar el año, con servicio bastante limitado por las deficientes condiciones de la embarcación, en espera de cambiarlo por otro buque de la propia Compañía, cuanto antes.

Respecto a las dos peticiones pendientes de resolución, resulta que la del señor Miracle informada por esta Dirección en 16 de marzo de 1926, mereció la R. O. de 7 de junio de 1927, y más adelante, la otra de 16 de abril de 1928, en la que se puntualizaron los términos de la concesión otorgada; y en lo relativo a la de la Compañía Trasmediterránea, no sabemos que haya recaído resolución Superior alguna por haber sin duda retirado la petición.

Esto en cuanto a los pontones flotantes de carbones minerales en este puerto. Tocante a los depósitos flotantes en general, han sido muchas las disposiciones Superiores dictadas sobre ellos en el curso de los tres años y medio últimos, desde 1.º de julio de 1926 a 31 de diciembre de 1929.

Por R. O. de Fomento de 16 de septiembre de 1926 se dispuso, con carácter general, que quedasen en suspenso todas las concesiones de depósitos flotantes hasta que el Consejo Nacional de Combustibles no formulase la oportuna propuesta de reglamentación. Poco después, en 5 de octubre siguiente, se dictó la R. O. de la Presidencia del Consejo de Ministros invitando a los interesados en tales concesiones, para que manifestaran su parecer en lo referente a la materia.

En 15 de agosto de 1927 se dictó el Real Decreto Ley fijando las bases para la ordenación de depósitos flotantes de combustibles sólidos y líquidos; poco después, en 12 de septiembre, una orden aclaratoria del R. D. anterior, y en 15 de noviembre siguiente, otra R. O. contestando una petición de la Compañía General de Carbones sobre dicha ordenación.

Más adelante, en 27 de diciembre del propio 1927, salió una R. O. aprobando la relación de depósitos flotantes que se insertaba, y en su virtud, se pidió, en 10 de enero de 1928, por orden telegráfica al Ingeniero Jefe de Obras Públicas, una relación de los de este puerto con todos los datos necesarios para su resolución.

Como resultado de los informes de todos los puertos, se dictó la R. O. de 21 de febrero, ratificando, con su calificación correspondiente, las concesiones de depósitos flotantes de carbón comprendidos en la relación que se insertaba; aclarándose poco después dicha Superior disposición por otras dos RR. OO. de 20 de marzo siguiente.

En 16 de abril, salió otra R. O. disponiendo que se consideraran ratificadas y elevadas a definitivas, las concesiones provisionales de depósitos flotantes de carbón que se indicaban; y en 31 de mayo siguiente, otra dictando reglas sobre las concesiones de depósitos flotantes de combustibles.

Finalmente, por orden telegráfica de 26 de febrero del pasado año 1929, la Dirección General de Obras Públicas solicitó de esta Dirección el oportuno informe, con arreglo a ciertas bases, relativo a rebajar el cañon fijado por ocupación de superficie a los depósitos flotantes de carbón, habiéndolo emitido en 5 de marzo siguiente según los deseos del Centro Superior.

Depósitos flotantes de combustibles líquidos

Siguiendo el proceso de estas instalaciones en nuestro puerto durante el plazo que abarcamos en esta Memoria, y como continuación de lo expuesto en la anterior, referéndonos al buque "Euplectola" de la Sociedad Española de Comercio Exterior, fondeado últimamente de punta al paramento Norte del muelle de Ponente en la dársena de San Beltrán, debemos manifestar que, por orden de la Dirección General de Navegación a la Comandancia de Marina en 21 de septiembre de 1926, se llamó la atención a la Sociedad interesada respecto del cumplimiento de las condiciones de la concesión, pues no solo había terminado el plazo sino que debía acreditar ser el buque nacional. Más adelante, en 21 de septiembre de 1927, cambió de fondeadero durante unos días dicho pontón, pasando al final del muelle de Costa para descargar el combustible, haciendo a la par pruebas de la red de tubería instalada; el día 26 volvió a su sitio de la dársena de San Beltrán como buque inactivo y pocos días después, en 6 de diciembre, salió de este puerto para otro destino.

En 15 de diciembre siguiente, la referida Sociedad solicitó de la Junta del Puerto la devolución de la fianza, depositada en la Caja de la misma, a los efectos de las obligaciones del referido pontón; y lo propio hizo en 8 de octubre de 1928, para la fianza que tenía constituida en la Caja General de Depósitos según la concesión, lo que motivó la orden de la Dirección General de Obras Públicas de 4 de marzo de 1929, resolviendo que competía a la Junta del Puerto declarar liberada la fianza solicitada, por lo cual se hicieron las oportunas gestiones para lograr la devolución.

En 20 de julio de 1920, la S. A. "Petróleos Porto Df" en razonada instancia elevada al Excmo. señor Ministro de Fomento, solicitó la oportuna autorización para modificar el destino de un depósito flotante de carbón en este puerto, establecido en el buque "Roger de Flor", en el sentido de habilitarlo para depósito de combustibles líquidos; incoado el necesario expediente, pasó a instancia de esta Dirección en 11 de abril de 1927, que lo formuló en 27 siguiente, haciendo las debidas consideraciones y sobre todo la de que, en virtud de lo dispuesto en la R. O. de 16 de septiembre de 1926, debían quedar en suspenso todas estas concesiones de depósitos flotantes, según antes hemos indicado.

Respecto de las disposiciones dictadas para los depósitos flotantes de combustibles líquidos en general, establecidos en los puertos españoles, ya dijimos en páginas anteriores, que en 15 de agosto de 1927 se dictó un Real Decreto Ley fijando las bases para la ordenación de los depósitos flotantes de combustibles sólidos y líquidos.

Depósitos terrestres de carbones minerales

Desde hace varios años y mediante convenio otorgado entre la Junta del Puerto y la "Sociedad de Comerciantes en carbón mineral" de esta ciudad, existen, en los muelles de Poniente y de Costa, varios depósitos de carbones minerales pertenecientes a diversas casas que forman parte de dicha Sociedad y que prestan gran utilidad a los importadores de estos combustibles y muchos beneficios al Comercio y a la Navegación, por las facilidades que con ellos se obtienen, sin molestia alguna de momento para el tráfico marítimo y en espera de que se lleve a cabo, de un modo definitivo, la distribución de la zona de servicio en aquellos dos muelles. Durante el período de los tres años y medio que se comprenden en esta Memoria, han seguido los tales depósitos funcionando con toda normalidad, pero con ligeras variaciones entre los concesionarios según sus necesidades.

En vista de una petición hecha por la referida Sociedad a la Junta del Puerto en marzo de 1927, relativa a la renuncia de algunos almacenistas a la ocupación de espacios para depósitos de carbón, se hizo por esta Dirección una nueva distribución de acuerdo con los interesados, que quedó concretada, previo el estudio de las necesidades a satisfacer, en octubre del propio año. Además, se han hecho, en el curso de los tres años y medio últimos, otras variaciones por cambio de razones sociales en las casas importadoras o bien por cesión de unos interesados a otros, pero todas ellas de poca importancia.

Por otra parte, esta Dirección se ha ocupado repetidas veces informando diversas peticiones de la citada Sociedad para mejorar, sobre todo en los momentos de intensidad de tráfico, las condiciones de los atraques de los buques carboneros en la zona de los muelles dedicados a tal servicio, a fin de armonizar sus intereses con los de otros servicios radicantes en aquella zona; así como ha dado toda clase de facilidades para el planteamiento de las instalaciones necesarias en los depósitos, para la buena y económica utilización de los mismos.

Por último, debemos también manifestar que, en virtud del R. D. de 7 de julio de 1928, relativo a la constitución de los Sindicatos de almacenistas e importadores de carbón en los puertos, se creó más adelante, según R. O. de 21 siguiente, el Sindicato en este puerto, con la mayoría de los importadores de carbón en esta ciudad que forman parte de la Sociedad mencionada y que tiene actualmente gran importancia por el número y calidad de las casas que la componen.

Depósitos terrestres de combustibles líquidos

Por tratarse de instalaciones de alguna entidad, hemos tratado en las Memorias anteriores, con bastante detalle, del proceso seguido en los expedientes incoados por los diversos interesados para llevarlas a cabo, sea en la zona marítima del puerto, sea en sus inmediaciones.

Siguiendo, pues, el plan trazado, empezaremos por indicar que para la conducción de los combustibles líquidos desde el puerto a sus depósitos enclavados en los terrenos de Casa Antúnez, lindantes con nuestra zona, solicitó D. Manuel Salas y Sureña la instalación de una red de tuberías dentro de una alcantarilla, cuyas obras, ya construidas, fueron recibidas en 1.º de junio de 1926, según acta y plano que se sometieron a la aprobación Superior, mereciéndola según orden de la Dirección General de 9 de julio siguiente; solicitada por el interesado a la Junta del Puerto, más adelante en 17 de septiembre del propio año 1926, la devolución de la fuerza depositada a tenor de las prescripciones contenidas en la concesión, informó tal petición el que suscribe en 23 siguiente, y en el supuesto de que se haya cumplido tal requisito, queda este asunto terminado.

Respecto de la obra complementaria de esta instalación de depósitos, relativa a la vía férrea apartadero de que tratáramos también en la Memoria anterior y cuyo último trámite conocido era el informe de esta Dirección emitido en 23 de agosto de 1924, debemos manifestar que, con fecha 20 de julio de 1926, se dictó la R. O. de autorización mediante las debidas condiciones y entre ellas la de que el interesado debía indicar, en el plazo de tres meses, cual de los dos proyectos presentados adoptaba. En su virtud, aquél, en comunicación dirigida al Ingeniero Jefe de la 2.ª División, manifestó, poco después, que tomaba como definitivo el primer proyecto presentado en 9 de diciembre de 1922, recibiendo esta Dirección, más adelante en 30 de octubre, un oficio del referido Ingeniero Jefe en que, además de trasladarnos la R. O. de autorización, consignaba la manifestación del interesado y solicitaba, del que suscribe, que se pusiera de acuerdo con los demás técnicos para proceder al replanteo a tenor de las prescripciones contenidas en dicha Superior disposición; a dicho oficio se contestó, en informe del 2 del siguiente noviembre, aclarando algunos conceptos del mismo. Previos los trámites correspondientes, se dictó la segunda R. O. de 30 de diciembre confirmando la anterior de 20 de julio y aceptando la solución adoptada por el concesionario. Pasó algún tiempo y por el señor Ingeniero Jefe de Obras Públicas de la provincia, se señaló el día 9 de julio de 1927 para proceder al replanteo de la mencionada vía apartadero, el cual tuvo lugar levantando el acta con el plano correspondiente, que fueron sometidos a la aprobación Superior, y se logró según orden de la Dirección General de Obras Públicas de 28 del propio julio.

Como quiera que en la citada R. O. de autorización de 20 de julio de 1926, se fijaba para la construcción de las obras el plazo de un año a partir de la fecha en que fuere comunicada al interesado la autorización; y teniendo en cuenta que se le comunicó en 27 de septiembre siguiente, y que, además, hasta el 9 de julio de 1927 no se hizo el replanteo por las Jefaturas de Obras Públicas y de la 2.ª División con la cooperación de esta Dirección, dicho concesionario presentó en 16 de septiembre del propio 1927 una instancia al Excmo. señor Ministro de Fomento, por conducto de este Gobierno Civil, solicitando, por las razones apuntadas, una prórroga de diez meses que terminaría en 27 de julio de 1928. Pasado el expediente por la 2.ª División a informe de esta Dirección en 3 de enero de 1928, lo formulamos en el siguiente día 5 favor-

blemente. Previos varios trámites posteriores por no haberse incluido algunos documentos en el expediente incoado por la 2.^a División, se dictó la orden de la Dirección General de 14 de noviembre de 1928, por la que se concedía una prórroga para acabar los trabajos en 30 de abril de 1929.

Ahora bien, al entrar en funciones desde 1.^o de enero de 1928 la Compañía Arrendataria del Monopolio de Petróleos S. A. (C.A.M.P.S.A.) y tomar posesión de todas estas instalaciones de depósitos de combustibles líquidos concedidas a entidades y particulares, entró este asunto en una nueva fase, y a fin del año pasado se han tenido noticias en esta Dirección de que piensan dar impulso a la construcción de las obras para este apartadero, haciendo algunas variaciones que someterán a la aprobación de la Superioridad.

Tocante a la otra petición para instalación de depósitos en terrenos de Casa Antúnez, también próximos al puerto y que habían pertenecido a la S. A. "Asulíferos del Mediterráneo", formulada por la "Sociedad Española de Comercio Exterior" en nombre de la "Sociedad Petrolífera Española", debemos manifestar, continuando el proceso expuesto en la Memoria anterior, que después de nuestros dictámenes emitidos, en 12 y 28 de abril de 1926 en los respectivos expedientes incoados con los proyectos de esta Sociedad y de D. Manuel Salas, y previos los demás informes y trámites correspondientes, se dictó la R. O. de 21 de octubre del propio año, desestimando ambas peticiones en el sentido en que se formularon.

Para la instalación de las tuberías de conducción de los combustibles líquidos desde el puerto a dichos depósitos y viceversa, decíamos en la Memoria anterior que se había efectuado el replanteo de las obras en 12 de junio de 1926, habiéndose levantado la correspondiente acta con los planos, que fué aprobada más adelante por orden de la Dirección General de 26 de agosto. Los trabajos inherentes a esta concesión, que fué otorgada por R. O. de 19 de enero de 1926, dieron principio en 23 de julio y fueron siguiendo con la actividad posible, tanto los relativos a las tuberías como las de la casa de bombas; en 27 de julio de 1927, se hicieron pruebas de la caldera instalada en dicha casa, y más adelante y previa designación de la fecha por el señor Ingeniero Jefe de la provincia, se hizo en 24 de febrero de 1928 el reconocimiento de todas las obras y tuberías, a tenor de lo prescrito en la R. O. aprobatoria del proyecto, levantándose el acta que fué sancionada, poco después, por orden de la Dirección General de Obras Públicas de 9 de marzo.

Otra petición para instalar depósitos de combustibles líquidos próximos al puerto en terrenos de la playa de Casa Antúnez, fué la formulada por la S. A. "Petróleos Porto Pí" en 1926; incoado el oportuno expediente, se publicó el anuncio en el Boletín Oficial de la Provincia de 16 de octubre del propio año, pero no hemos tenido más noticias de tal petición, creyendo, fundadamente, que se habrá desistido de ella, sin duda a causa de lo dispuesto en el R. D. de 15 de agosto de 1927, fijando las bases para la ordenación de estos depósitos.

Otra petición fué la formulada en 1920 por los señores Figuera y Campos para instalación de un depósito de petróleo en el muelle de Poniente e infor-

mada por esta Dirección en julio de 1927, por haberse extraviado el expediente, en el sentido de que no procedía porque no había sitio disponible, y además, se había ya disuelto la razón social solicitante.

Finalmente, a ruego de la Jefatura de Obras Públicas, según oficio de 6 de julio de 1927, para cumplimentar una orden Superior, esta Dirección, en 9 siguiente, le remitió una nota detallada con los correspondientes planos de todas las construcciones tanto terrestres como marítimas, inherentes a las instalaciones de combustibles líquidos existentes en nuestro puerto.

Hemos indicado antes, que desde 1.º de enero de 1928 y en virtud de órdenes Superiores fundándose en el Real Decreto Ley de concesión y previos los convenios oportunos, la C. A. M. P. S. A. se había incautado de todas las instalaciones de combustibles líquidos: en su virtud, se dictaron, poco después por Marina y Fomento, varias RR. OO. para que dicha Compañía obtuviera las debidas facilidades en los puertos para la misión que se le había confiado, respecto de la provisión de combustibles a los buques, y a tal efecto, esta Dirección, ha dado de continuo por su parte las debidas instrucciones de acuerdo con las necesidades a satisfacer, previa petición de los delegados de la Compañía, no solo en lo referente a los atraques sino en lo relativo a los trabajos a realizar en las instalaciones dentro de nuestra zona marítima para su buen funcionamiento.

A últimos del pasado año se tuvieron noticias de que dicha Sociedad pensaba presentar el proyecto de ampliación y defensa de su factoría de Casa Anúñez, lindante con los terrenos del puerto.

Postes distribuidores de combustibles

líquidos en este puerto 1-2 1-2

En la Memoria anterior dimos cuenta de las varias peticiones hechas hasta fin de julio de 1926 para instalar estos postes distribuidores, de combustibles líquidos para el consumo de los vehículos automóviles terrestres y de las embarcaciones con motor y barcas pesqueras, para lo cual se tuvo muy en cuenta no solo lo practicado en varios sitios de la ciudad y en la mayor parte de las poblaciones y carreteras, sino lo marcado en el Reglamento aprobado por R. D. de 23 de junio de 1925 y en las RR. OO. del Ministerio de la Gobernación de 17 de noviembre de 1925 y 14 de enero de 1926.

Durante el curso de los tres años y medio últimos que se comprenden en esta Memoria, han sufrido estas instalaciones bastantes variaciones sobre todo en sentido de disminución, desde que se incautó del servicio la C. A. M. P. S. A. Trataremos de analizarlas del modo más sumero posible y por el mismo orden de las peticiones hechas.

La casa C. Moll y Compañía que había instalado dos postes; uno en el muelle del Depósito y otro en el de San Beltrán cerca de la Comandancia de Marina, solo practicó ligeras ampliaciones y modificaciones en ellos en agos-

to de 1926 y 1927, hasta principios de 1928 en que se incautó de ellos la C.A.M.P.S.A.; después han seguido prestando servicio.

Respecto de la Sociedad Catasís y Compañía que tenía cuatro postes para distintos combustibles: uno en el muelle de Barcelona cerca del Real Club Marítimo, otro en la calzada adosada al Paseo de Colón frente a la Plaza de Medinaceli, otro al final del muelle de Busch y Alsina en la calle del Paso de Bajo Muralla y otro en el ángulo Sur del muelle de las Balcares, debemos manifestar que, en 14 de mayo de 1926 elevó instancia al Excmo. señor Ministro de Fomento para que, mediante las razones que exponía, se modificara el artículo 3.º del Reglamento aprobado en 22 de junio, dictado para la instalación y explotación de tales postes distribuidores; incoado el oportuno expediente, se pasó a esta Dirección, para informe, en 21 de enero de 1927 y se formuló en 24 siguiente, enviándolo a la Junta para su tramitación. Además, hasta que de dichos cuatro postes se incautó la Compañía del Monopolio, practicó en ellos ligeras modificaciones en beneficio del público, y poco después de pasar a dicha Sociedad y previos los trámites necesarios, se levantó y retiró el poste de la calle del Paso de Bajo Muralla en 19 de septiembre de 1928, y se traspasó a los Prácticos del Puerto la utilización, de un muelle definitivo en marzo de 1929, del que tenían instalado en el muelle de Barcelona cerca del Real Club Marítimo.

La S. A. "Industrias Babel y Nervión", poseía un poste en la carretera de Casa Antón, cerca de la antigua estación del ferrocarril a Villanueva, y prestó el debido servicio hasta que se hizo cargo del mismo la referida Compañía Arrendataria a principios de 1928, que lo retiró más adelante en abril del propio año.

El poste que tenía D. Juan Blanc Caillart, representante de la marca "El León" en la Plaza de Palacio, en sitio próximo a la entrada de la Avenida Icaria, prestó también servicio hasta 24 de julio de 1928 en que, una vez en poder de la mencionada Sociedad, fue retirado por ésta, previa la tramitación correspondiente.

La entidad "Petróleos Porto Pí" S. A. había instalado, según decíamos también en la Memoria anterior, dos postes: uno en la calzada adosada al Paseo de Colón, cerca de la Plaza de Antonio López y otro al final del Paseo Nacional, más adelante y previa la oportuna petición hecha en junio de 1927, se le concedió la colocación de otro para suministro de aceites pesados en el ángulo Sur del muelle de Poniente. Después que se hizo cargo de ellos la Compañía Arrendataria y previos los oportunos trámites, se retiraron los dos primeros: el del Paseo Nacional en 24 de julio de 1928 y el de la calzada adosada al Paseo de Colón en 19 de septiembre siguiente, quedando solo el del lado Sur del muelle de Poniente que sufrió más adelante notables variaciones y ampliaciones para poder abastecer sobre todo a las embarcaciones pesqueras, dada su especial situación a la salida del puerto.

La Sociedad Petrolífera Española delegada en España de la casa Shell, solicitó, en diciembre de 1926, la instalación de dos postes para el suministro de aceites pesados: uno en el andén del varadero de los pescadores y otro en el ángulo de Levante del muelle de Poniente; previos los trámites necesarios, se le

otorgó la debida autorización, y se llevaron a cabo las obras que se terminaron a principios de abril y últimos de marzo de 1927 respectivamente, habiendo prestado el correspondiente servicio hasta su inauguración por la Compañía Arrendataria del Monopolio de Petróleos al empezar el 1928.

Más adelante, dicha Compañía decidió levantarlo y previó el oportuno expediente, retiró el del muelle de Pescadores en 19 de septiembre del propio año 1928, y pensaba quitar el del muelle de Poniente en los primeros meses del presente año 1930.

Finalmente, D. Camilo Dorja solicitó en febrero de 1927 la colocación de otro poste distribuidor de petróleo especial para ciertos motores, en el andén del muelle de Pescadores: otorgada la necesaria autorización para llevar a cabo los trabajos e incluso después de concederle una prórroga, remitió a la concesión a fines de julio de 1927.

Por lo demás y desde el funcionamiento de la citada Compañía Arrendataria del Monopolio de Petróleos a partir de 1.º de enero de 1928, en virtud del R. D. Ley de 28 de junio de 1927, por haberse incautado de todas estas instalaciones, esta Dirección ha dado toda clase de facilidades a la misma para que, con la mayor comodidad y rapidez, pudiera llevar a cabo el suministro de las distintas clases de combustibles tanto a los automóviles de tierra como a los de mar, a las embarcaciones pesqueras y las otras de más o menos tonelaje; a tal efecto, en el curso de los dos años 1928 y 1929, la referida Compañía ha ido modificando y ampliando dichos postes, singularmente el del ángulo Sur del muelle de las Baleares y el del de Poniente, pensando todavía acabar la instalación del último a principios de 1930, para dejar solamente, en lo sucesivo, los siguientes postes dentro de nuestra zona marítima: el del muelle de Levante lado Sur; el del muelle de San Beltrán junto al fletado Colón; el de la calzada adyacente al Paseo de Colón, frente a la Plaza de Medinaceli; el del muelle del Depósito, frente al fletado de Marina; el del ángulo Sur del muelle de las Baleares, y el del muelle de Barcelona, junto al Real Club Marítimo, que utilizan solo los Frácticos del Puerto.

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

Tales instalaciones planteadas, aunque de un modo provisional, hace ya algunos años en terrenos del muelle de Levante, han seguido, en el curso del plazo de los tres y medio últimos, funcionando para el aporte, depósito, manipulación y venta del pescado, si bien no con la actividad de los anteriores, a causa de que el negocio se ha ido limitando por ser mayor la cantidad de pescado que se consume en esta ciudad, transportado en autocamiones y procedente de las playas del Norte de España y de las de la vecina Nación. De todos modos esta Dirección ha procurado dar toda clase de facilidades a los concesionarios para llevar a cabo la explotación, dentro siempre de las condiciones prescritas, a fin de que, en definitiva, el público pudiera obtener los debidos beneficios.

Instalaciones para viveros de mejillones

Estas instalaciones existentes en nuestro puerto desde hace muchísimos años, diseminadas al principio en varias de las dársenas interiores, agrupadas luego en puntos especiales de las más exteriores y colocadas más tarde, después de cierta reducción, a redoso del rompeolas de Levante, previa la distribución hecha por esta Dirección de acuerdo con la Comandancia de Marina, han sufrido en el curso de los últimos años notables modificaciones que consideramos conveniente consignar.

Con motivo de haberse dictado en 15 de julio de 1927 una R. O. del Ministerio de Marina, análoga a otra relativa a Palma de Mallorca, autorizando al señor Director General de Pesca para convocar en esta ciudad una reunión de Autoridades en el puerto, a fin de tratar de la organización de las embarcaciones mejilloneras existentes en el mismo, se celebraron varias sesiones a fines del propio mes, en las que asistió el que suscribe y se trató ampliamente del asunto: el referido señor Director General propuso unas bases a los propietarios mejilloneros para el régimen y marcha de su industria, que se fueron desarrollando en otras sesiones posteriores.

Poco después, se realizaron varias gestiones para la formación de una Sociedad, entre todos los industriales, llamada "Unión Mejillonera de Barcelona" y por parte de los delegados del Ministerio de Marina, se formularon unas bases definitivas para dicho régimen de la industria mejillonera en este puerto, que dieron margen a una R. O. de la Presidencia del Consejo de Ministros de 22 de agosto, dirigida a Gobernación, Fomento y Marina, por la que, entre otras cosas, se declaraban caducadas todas las concesiones de viveros en esta ciudad, se otorgaba a la citada Sociedad la explotación del "Parque de Miticultura" y se disponía la constitución de una Comisión Reguladora de tal industria, de la cual debía formar parte esta Dirección. Dado cumplimiento a esto último, se constituyó dicha Comisión en 6 de septiembre siguiente, dentro del plazo reglamentario, y tanto en aquella reunión como en las sucesivas que ha celebrado mensualmente, se han tratado cuantos asuntos se refieren al objeto de su creación y principalmente a los relativos a la instalación de los nuevos viveros en número de 60, todos de un mismo tipo, colocados a lo largo de la zona a redoso del rompeolas de Levante, según la distribución formada por esta Dirección de acuerdo con la Comandancia de Marina y aprobación de la Comisión Reguladora, y con arreglo, dicho tipo, a los planos formulados por el delegado de Marina, quedando, por fin, establecidos todos los viveros en su sitio y de conformidad con lo acordado, a fines de abril de 1929.

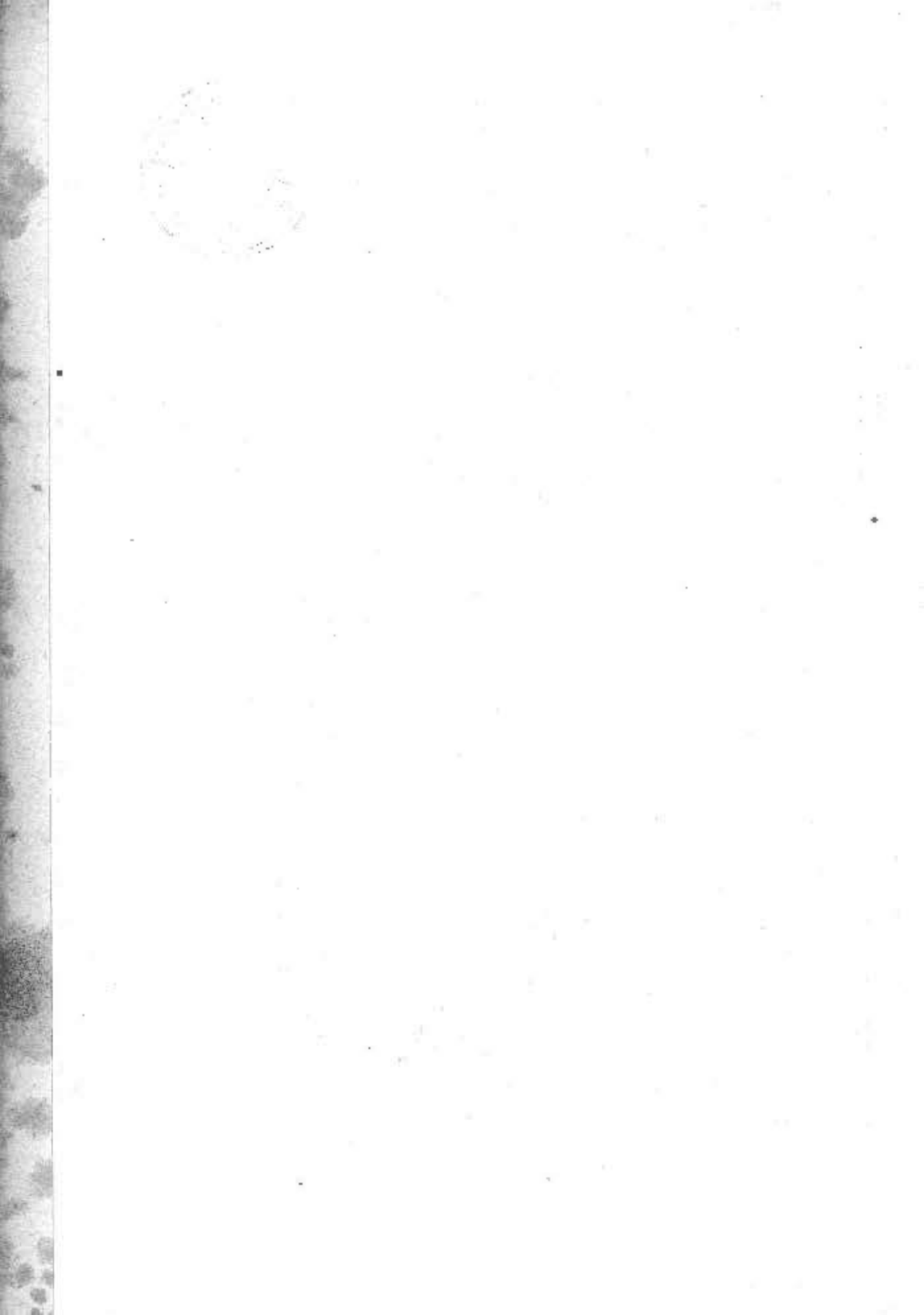
Al propio tiempo y a tenor de lo prescrito en la base 10.^a de la citada R. O. de 22 de agosto de 1928, se reeditó en tiempo oportuno el proyecto de reglamentación de la industria Mejillonera que se aprobó, previos los trámites oportunos, por R. O. de Fomento de 6 de febrero de 1929, quedando así todos los asuntos en marcha para la explotación de esta industria, según las disposiciones Superiores.

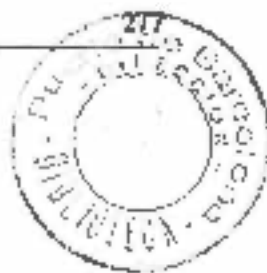


CARRICILLA ELÉCTRICA PARA EL TRANSPORTE DE MADERAS



GRUA ESPECIAL PARA LA CARGA DE MERCANCIAS EN LOS VEHÍCULOS





Medios y elementos para el transporte y manipulación de las mercancías en los muelles y tinglados :-: :-: :-:

Según ya se indicaba en la Memoria anterior, desde hace algunos años se van empleando por el Comercio distintos medios y elementos para facilitar el transporte y la maniobra de las mercancías, desde que salen de a bordo de los buques hasta que se levantan de los muelles para su destino.

En la actualidad son ya en elevado número y sumamente variados para los diversos géneros, con objeto de obtener la mayor rapidez y economía en las distintas operaciones que han de llevarse a cabo.

En las fotografías que se acompañan, pueden verse algunos de estos medios y elementos, además de los que ya incluimos en la Memoria anterior.

Relaciones con otras entidades

Junta Central de Puertos :-:

Por Real Decreto-Ley de 30 de abril de 1926 y a propuesta del señor Ministro de Fomento, se creó la Junta Central de Puertos en tal Ministerio, con una organización análoga a la que se determina en el Reglamento para el régimen de las Juntas de Obras de los distintos puertos.

Poco después, por R. O. de dicho Ministerio de 27 de junio siguiente y a propuesta de la Dirección General de Obras Públicas, se dispuso la forma como debía quedar constituida la Junta Central, a tenor de lo marcado en el R. D. de su creación. Más adelante y a propuesta también del Ministerio de Fomento, se dictó el R. D. de 22 de octubre aprobando el Reglamento para la organización y régimen de la misma, y desde entonces viene funcionando con toda normalidad; debiendo solo manifestar que por parte de esta Dirección y durante los últimos tres años y medio, plazo comprendido en esta Memoria, se han cumplido cuantas órdenes e instrucciones han emanado de dicha Junta, relativas a este puerto y a las funciones encomendadas al que suscribe.

Junta Mixta de Urbanización y Acuartelamiento de esta ciudad

Al tratar, en las obras de nueva construcción llevadas a cabo en este puerto, de las inherentes a los edificios destinados a las Aduanas, se ha indicado ya que, por R. D. de 15 de marzo de 1927, se creó en esta ciudad una Junta autónoma denominada "Junta Mixta de Urbanización y Acuartelamiento de Barcelona" que bajo la Presidencia del Excmo. Sr. Capitán General de la 4.ª Región,

formaban parte de ella, representantes del Ayuntamiento, de la Dputación Provincial, de las Cámaras de Comercio y Navegación, de la Industria y de la Propiedad Urbana, el Director General de Aduanas o en su delegación el Administrador de la Aduana en esta ciudad, el Gobernador Militar, el Comisario Regio del Puerto Franco, el Comandante General de Ingenieros, el Jefe de la Sección de Hacienda del Ayuntamiento, el Decano del Colegio de Abogados, y el que suscribe, como Ingeniero Director de las Obras del Puerto, habiendo incluido, mas adelante, al Coronel Jefe de la Comandancia de Ingenieros de la plaza.

Dicha Junta, según el R. D., debía tener, por un lado, la misión de reformar, alquilar o construir las edificaciones indispensables para llenar las necesidades y servicios determinados por el Ministerio de la Guerra para la guarnición de esta ciudad, y por otro, venia obligada también a reformar y mejorar los servicios de las Aduanas en este puerto, con el fin de satisfacer las exigencias del Comercio de importación, proporcionándole los debidos beneficios que le compensaran los gastos del uno por ciento con que contribuia a los de la Junta Mixta.

Va hemos indicado en otro lugar como se constituyó esta Junta, las fechas de aprobación de su Reglamento, etc.; en lo que se refiere a nuestro puerto y para completar lo ya expuesto antes, debemos consignar que, formulado y aprobado el plan de las obras para mejorar los servicios de las Aduanas, con un importe de diez millones de pesetas a cargo de la Junta Mixta, de los cuales unos cuatro debían aplicarse a servicios propios del Ministerio de Hacienda y los otros seis a los departamentos del de Fomento, en 20 de mayo de 1928 elevó dicha Junta una instancia al Excmo. señor Ministro de Fomento exponiéndole dicho plan y suplicándole se dieran las oportunas órdenes para llevarlo a cabo, con arreglo a los extremos que se contenían en la petición. Después de los informes sumamente laboriosos y los trámites correspondientes, se dictó la R. O. de 8 de junio de 1929, ampliada y aclarada, poco después, por otra de 4 del siguiente julio, habiéndose dado hasta fin del año pasado, cumplimiento por nuestra parte a todas las disposiciones en ellas prescritas, no solo en lo referente a las obras a realizar, sino en lo relativo a la modificación de las tarifas e impuestos sobre el comercio de extranjería, según hemos expresado en el lugar oportuno.

Consorcio del Puerto Franco.

Comisaría Regia del mismo :-:

En Memorias anteriores se ha consignado que habiéndose agitado otra vez en esta ciudad, al empezar el año 1916, la cuestión de los Puertos Francos, que ya en 1901 y más tarde en 1907, 1911 y 1915 se debatió en gran escala para la creación de una Zona Neutral o Puerto Franco, y después de haberse dictado varias disposiciones Superiores, sobre este particular, para éste y otros puertos de España, salió el R. D. de 24 de octubre de 1916, a propuesta del Ministerio de Hacienda y a petición previa de las diversas entidades económicas de esta ciudad, por el que se autorizó la creación de un Depósito Franco o Comercial en Barcelona, otorgándole a un Consorcio formado por representantes del Ayun-

tamiento y varias entidades, mediante ciertas y determinadas condiciones. Una vez constituido, y aprobado, más adelante, el Estatuto por que debía regirse, según R. O. de 27 de octubre de 1917, empezó a actuar, realizó múltiples trabajos preparatorios, planteó varias instalaciones con carácter provisional y mantuvo siempre, con la Junta del Puerto y con esta Dirección, continuas relaciones para llevar a cabo la misión que se le confió y debía terminar.

Pero algunos años después, apoyándose en lo dispuesto en dicho R. D. de 24 de octubre de 1916 y en lo consignado en la Ley de 11 de marzo de 1920, para que aquella concesión fuese una realidad mediante la construcción definitiva del Puerto Franco, se dictó, a propuesta del Jefe del Gobierno, Presidente del Directorio Militar, otro R. D. con fecha 23 de julio de 1925, creando la Comisaría Regia del Puerto Franco de esta Ciudad, que fuese una representación del Gobierno con una actuación exclusiva de todo otro cometido y que interviniere en el Puerto Franco no sólo como asesor del Gobierno, sino también como impulsor y colaborador de su obra.

Más adelante, por otro R. D. de 20 de febrero de 1926, y la R. O. complementaria de 18 de marzo siguiente, quedó plenamente constituido el nuevo Consorcio del Puerto Franco, y desde entonces su actuación ha sido continua y sumamente activa para la realización del fin que se propuso, según puede apreciarse por lo que hemos consignado en otro lugar al tratar de dicho Puerto Franco; debiendo sólo añadir que a mediados del año pasado y para el mayor desarrollo de la misión confiada y la buena práctica de los servicios de dicho Consorcio, se dictaron, a propuesta del Ministro de Hacienda, otros dos RR. DD.-Ley relativos al mismo: el primero, para ampliar la zona destinada a urbanizaciones colindantes del Puerto Franco, y el segundo, inherente a los puertos, depósitos y zonas francas, por el que se creaba la Zona Franca en esta ciudad, a cargo del referido Consorcio, dando normas para su constitución.

Puertos afectos a esta Dirección del Puerto de Barcelona : - : : - :

Por R. D. de 22 de julio de 1928 disponiendo que los puertos que se mencionaban quedasen afectos a las Direcciones facultativas de las Juntas de Obras indicadas, se agregaron a esta Dirección el puerto de refugio para embarcaciones pesqueras de Arenys de Mar y el lugar o playa de Villanueva y Geltrú, donde existen pequeñas obras.

Al finalizar dicho año, se iniciaron las entrevistas y gestiones con la Jefatura de Obras Públicas de la provincia, para proceder, de mutuo acuerdo, a lo previsto en el referido R. D. y en virtud de lo dispuesto, para el cumplimiento del mismo, en la orden de la Dirección General de Obras Públicas, de 20 de diciembre del mismo año, efectuándose acto seguido la toma de posesión, por parte de esta Dirección, del puerto de Arenys de Mar y de las obras existentes en la playa de Villanueva y Geltrú, levantándose las correspondientes actas de entrega, en las cuales se describe el estado de las obras en aquel momento y acom-

pañándolas de los inventarios del material propiedad del Estado, afecto a dichas obras y de los índices de todos los documentos a ella relativos, los cuales fueron a su vez entregados por la Jefatura de Obras Públicas a esta Dirección, que los archiva y custodia debidamente.

En el puerto de refugio de embarcaciones pesqueras de Arenys de Mar, se hallaba en curso de ejecución, ya bastante avanzada, la obra del dique o rompeolas de Portinyol, con arreglo al Proyecto reformado y redactado por la Jefatura de Obras Públicas con fecha 26 de septiembre de 1927. Dicha obra, que se ejecuta por el sistema de contrata, fué adjudicada en pública subasta a D. Francisco Solé y Miró por R. O. de 1.º de junio de 1922, quien hizo una baja en la subasta de 6'075,491856. Las obras comenzaron el 27 de julio del mismo año y debieron terminarse el 27 de julio de 1925, pero dos prórrogas concedidas sucesivamente por R. O. de 17 de junio de 1924 y 19 de septiembre de 1927, de dos años la primera y de tres la segunda, retrasaron la fecha de acabar el plazo así conferido para la ultimación completa de la obra, al 27 de julio del presente año.

El presupuesto primitivo de las obras del dique del Portinyol, aprobado por R. O. de 29 de enero de 1921, ascendía a 1.616,967'91 pesetas, y el correspondiente al antes mentado proyecto reformado de 26 de septiembre de 1927, a 1.072.214'02, con un presupuesto adicional de 355.246'11 pesetas, aprobada a su vez por R. O. de 2 de marzo de 1928.

Durante el transcurso del año próximo pasado se han ejecutado obras por valor de 425.306'28 pesetas, pero a causa de los conflictos y entorpecimientos suscitados por los obreros, la situación del avance de las mismas al terminar el expresado año, hace presumir que no puedan ultimarse dentro del plazo fijado y tenga que recurrirse a la demanda de una tercera prórroga.

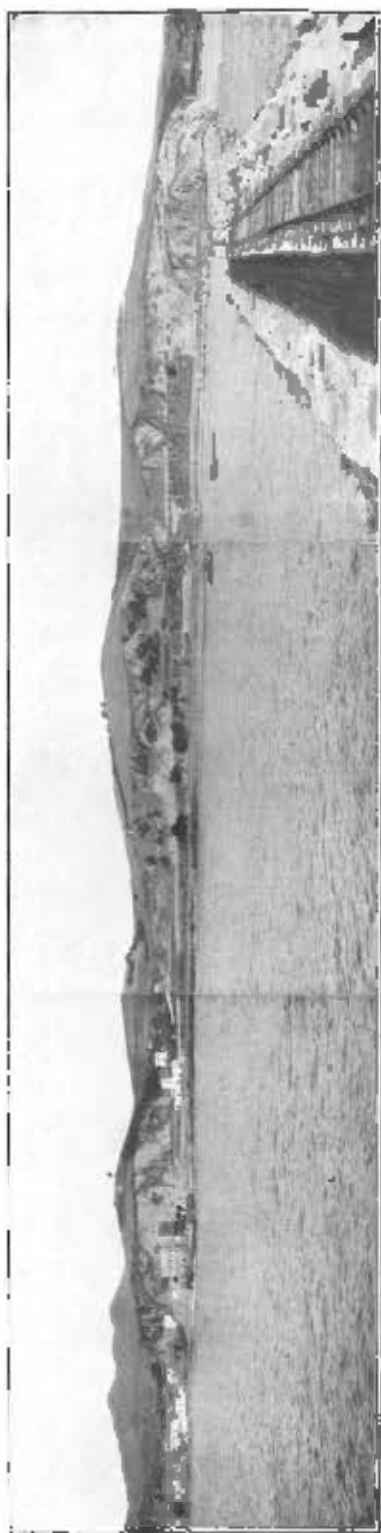
En este mismo año se han recibido varias disposiciones Soberanas y órdenes de la Dirección General de Obras Públicas y Junta Central de Puertos, de las que tan solo cabe citar, por su importancia, la mencionada R. O. de 2 de marzo de 1928, que hace preceptivo un extenso y luminoso dictamen del Consejo de Obras Públicas, y con arreglo a la cual, se han redactado por esta Dirección los proyectos reformados de la prolongación del Dique del Portinyol y del recrecimiento del espaldón en la parte del referido Dique actualmente en construcción, así como del Dique del Calvario, con fechas de 11 y 15 de octubre de 1929 respectivamente; hallándose, al acabar el año, dichos proyectos pendientes de información y de aprobación Superior.

De carácter general, merecen especial atención las instrucciones dictadas en 8 de marzo de 1929 por la Dirección General de Obras Públicas, a las cuales se ha procurado dar el debido cumplimiento, salvo en lo que se refiere a las 4.ª y 9.ª, relativa, la primera, a la implantación de arbitrios con arreglo a lo dispuesto en el R. D. de 28 de julio de 1928, y la segunda, a la vigilancia de la zona marítima, por no haber recaído todavía una resolución definitiva y concreta de la Superioridad, acerca de la aplicación de dicho arbitrio en el puerto y playa afectos a esta Dirección y sobre la delimitación de la zona marítima correspondiente a cada uno de los puertos agregados.

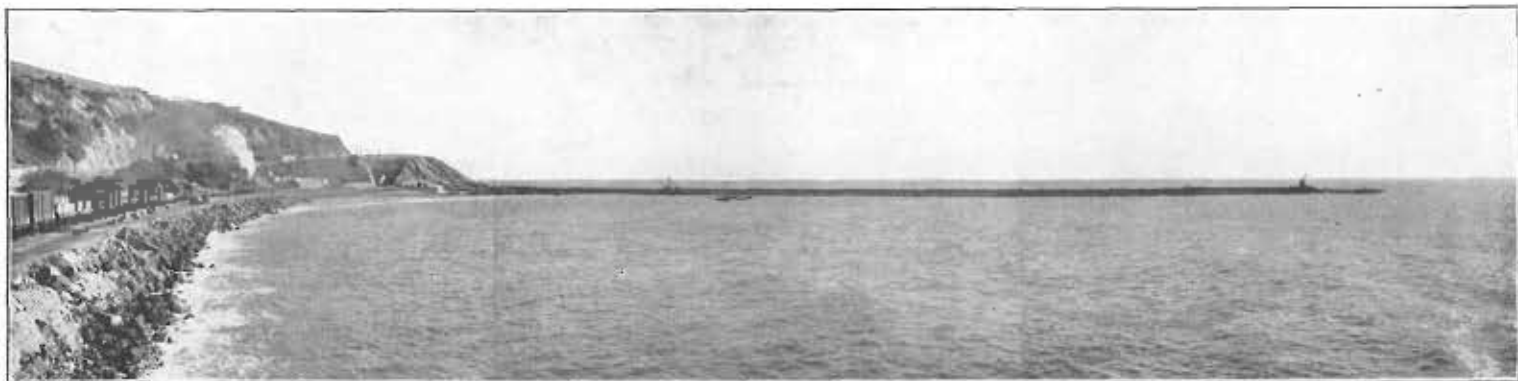
En el lugar o playa de Villanueva y Geltrú, las obras allí existentes se reducen al arranque de un dique de escollera, comenzado con arreglo a proyecto aprobado, a pesar de que nunca estuvo incluido dicho lugar en el Plan de Puertos, y a un pequeño almacén. Dichas obras se hallan paralizadas desde hace mucho tiempo, habiéndose desistido con excelente acuerdo de proseguirlas por ahora, por haber quedado excluida Villanueva de los puertos clasificados como de refugio según la R. O. de 4 de agosto de 1926, confirmada por R. D. de 24 de febrero de 1928.

Además de las expresadas obras, se hallan fondeadas en la rada de Villanueva y Geltrú, dos buyas de amarre cuyo establecimiento ha intentado reiteradamente suprimir esta Dirección facultativa, en vista de que nunca se utilizan para su objeto, pero con resultado negativo hasta la fecha, a causa de los informes ambiguos, pero opuestos en definitiva a dicha supresión, de las Autoridades de Marina.

Finalmente, debemos consignar que, con fecha 13 de noviembre de 1929, se procedió por esta Dirección a la reducción del Presupuesto para el servicio y conservación de las referidas buyas de amarre para el ejercicio del año 1930, según importe de 4,983'81 pesetas; y asimismo, que a su debido tiempo, en la época de verano, en 14 de agosto, se efectuó el cambio de dichos artefactos, y que más adelante, se llevó a cabo la reparación completa de los retirados de su fondeadero, habiéndose remitido a la Superioridad, en 13 de diciembre siguiente, la liquidación final correspondiente a dichos gastos, que ascendieron en conjunto a 4,926'63 pesetas, con una pequeña economía respecto del crédito aprobado, que era de 5,000'00 pesetas.



VISTA GENERAL DEL PUERTO Y PLAYA DE AGUENYS DE MAR



VISTA DEL DIQUE DE FORTÍN Y SOL EN EL PUERTO DE BAHÍA DE ARZOBISPO DE MAR



VISTA GENERAL DE LAS OBRAS EN LA PLAYA DE VILLANUEVA Y GELTRÚ



Proyectos, liquidaciones, presupuestos,
estudios diversos e informes de importan-
cia redactados por esta Dirección, duran-
te el 2.º semestre de 1926 y los años 1927,
1928 y 1929 : - : : - : : - : : - :

De modo análogo a lo expuesto en las anteriores Memorias, debemos indicar aquí que la labor llevada a cabo por esta Dirección, durante el período a que se contrae la presente, ha sido también continua y de gran actividad, y para dar una idea de la misma se acompañan a continuación dos estados: en el primero, se ha hecho 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 y de otras entidades; todo ello, además de los trabajos corrientes que requiere la dirección de las obras nuevas que se ejecutan por administración y de los de conservación de las existentes, así como la inspección de las que se realizan por contrata, de las atenciones y cuidados que hay que dedicar a la explotación de los servicios públicos retribuidos, con arreglo a tarifas, que es tan activa en este puerto, y por último, de la formación de las cuentas mensuales y redacción de las relaciones, estudios y notas diversas inherentes a las referidas obras y servicios comerciales.

Juzgamos oportuno consignar que tales trabajos, que pesan de ordinario sobre esta Dirección, se han visto aumentados desde 1.º de enero del pasado año 1929, con los otros peones y delicados relativos a los dos puertos situados en esta provincia, agregados por orden Superior a esta Dirección y a cargo del que suscribe, como son: el de Arenys de Mar en construcción y la llamada playa o lugar de Villanueva, de los que acabamos de dar somera cuenta.

Proyectos, liquidaciones y presupuestos redactados por esta Dirección, durante el 2.º semestre de 1926
y los años 1927, 1928 y 1929

DESIGNACIÓN	FECHAS		IMPORTE DE LOS PRESUPUESTOS		OBSERVACIONES
	De redacción	De aprobación	Por última liquidación Pesetas	Por concepto a cubrirse Pesetas	
2.º semestre de 1926					
Proyecto de las obras complementarias para la distribución de la zona de servicio del muelle de Barcelona. — Documentos ligeramente modificados para la subasta de las obras de 340 pilas del lado Nordeste y los pavimentos de las calles laterales, comprendidos en el 2.º grupo de las obras del muelle.	23 agosto 1926	8 octubre 1926	—	1.314,94501	Al fin del año 1926 se han construido y recibido las obras provisionalmente; se procede a la liquidación.
Nueva liquidación de las obras de los 4 ángulos del lado Suroeste del muelle de Barcelona, comprendidas en las complementarias para la distribución de la zona de servicio del propio muelle.	11 septiembre 1926	3 diciembre 1926	—	—	En vista de dicha liquidación, resultó un saldo, a favor del contratista, de pesetas 51.139'43, que se le abonaron, incluyendo la certificación en cuentas del propio diciembre de 1926.
Año 1927					
Liquidación de las obras correspondientes a los dos edificios para oficinas de la Dirección de Seguridad Exterior y de la Inspección de Armas.	10 enero 1927	7 julio 1927	—	—	Según esta liquidación, resultó un saldo, a favor del contratista, de pesetas 7.552'84, que se abonó en las cuentas del mismo mes de julio de 1927.
Presupuesto para la conservación ordinaria y extraordinaria de las obras y la explotación de los servicios comerciales del Puerto, durante el año 1927.	2 septiembre 1927	10 diciembre 1927	3.681,28904	—	Fue aprobado en las mismas dos partidas propuestas por esta Dirección, a saber: 2.800,001'68 pesetas para la conservación de las obras y 881.227'30 para la explotación de los servicios, que dan un total de 3.681.289'04 pesetas.
Proyecto de las obras complementarias en el edificio principal destinado a los servicios de las Aduanas.	2 diciembre 1927	—	—	379,192'59	Fue redactado a petición de la Junta Mixta de Urbanización y Acuartelamiento de esa ciudad con la sanción de la Superioridad; aprobado por dicha Junta en 12 de enero de 1928.
Proyecto de muelle Alfonso XIII. Adosado a la prolongación del dique del Este.	17 diciembre 1927	—	8.338,159'43	11.141,229'59	Previos los trámites e informes reglamentarios, se reformó ligeramente más adelante.
Año 1928					
Pliego de bases con sus planos, que han de regir en el concurso para el suministro, montaje, instalación definitiva y explotación, en su caso, de los aparatos mecánicos para la descarga de los carbones minerales.	12 abril 1928	—	—	—	Más adelante se redactó el oportuno presupuesto aproximado a petición de la Superioridad.
Documentos para la subasta de las vías férreas comprendidas en los dos grupos de las obras complementarias para la distribución de la zona de servicio del muelle de Barcelona.	29 abril 1928	27 septiembre 1928	—	617,256'32	Adjudicadas estas obras, se halla en periodo de ejecución.
Proyecto para el suministro, montaje e instalación definitiva, mediante concurso público, de 29 grúas eléctricas en los muelles de Atarazanas, de Barcelona y de San Beltrán (1.ª parte del nuevo Estudio para el abastecimiento mecánico de los muelles de España, de Atarazanas, de Barcelona y de San Beltrán).	24 mayo 1928	—	—	—	Más adelante, por orden de la Superioridad, se reformó ligeramente.
Liquidación de las obras del vasto cobertizo levantado en la zona central de la 2.ª alineación del muelle de España.	31 septiembre 1928	19 enero 1929	—	—	Según esta liquidación, resultó un saldo, a favor del contratista, de Ptas. 6.515'99, que se abonó en seguida incluyendo la certificación en cuentas del mes de febrero.
Presupuesto para la conservación ordinaria y extraordinaria de las obras y la explotación de los servicios comerciales del puerto, durante el año 1929.	8 noviembre 1928	29 diciembre 1928	3.820,803'31	—	Fue aprobado en las mismas dos partidas generales propuestas por esta Dirección, a saber: la de 2.851,802'00 pesetas para la conservación de las obras, y la de 968.911'31 para la explotación de los servicios, que dan un total de Ptas. 3.820,803'31.
Presupuesto aproximado de la instalación mecánica para la descarga de carbones minerales en este puerto.	8 noviembre 1928	14 junio 1929	—	4.450,000'00	En espera de ocasión oportuna.
Proyecto reformado por orden de la Dirección General de Obras Públicas de 5 de octubre, para el suministro, montaje e instalación definitiva, mediante concurso público, de 29 grúas eléctricas en los muelles de Atarazanas, de Barcelona y de San Beltrán.	24 noviembre 1928	21 diciembre 1928	—	—	Efectuado el concurso, se halla pendiente de la resolución Superior.
Año 1929					
Presupuesto de gastos probables para realizar el estudio de los proyectos reformados de los diques del Portinyal y del Ca vano en el puerto de Arenys de Mar.	23 marzo 1929	30 abril 1929	1,731'86	—	Realizados estos estudios, se presentó la liquidación en 6 de septiembre siguiente según la cifra aprobada que era de 1.696'28 pesetas, con una economía de 43'56.
Liquidación de las obras inherentes a la Estación Marítima para los vapores corrientes de las Baleares.	10 mayo 1929	3 septiembre 1929	—	—	Según esta liquidación, resultó un saldo, a favor del contratista, de pesetas 4.733'26, que se incluyeron para su abono, en cuentas de octubre siguiente.
Presupuesto para el servicio y conservación de las boyas de amarre en la playa de Villanueva y Geltrú.	12 julio 1929	—	5,713'83	—	Se volvió a presentar más adelante ligeramente reformado por orden Superior.
Presupuesto para la conservación ordinaria y extraordinaria de las obras y la explotación de los servicios comerciales del puerto, durante el año 1929.	4 septiembre 1929	9 enero 1930	3.849,051'02	—	Ha sido aprobado este presupuesto en las mismas dos partidas generales propuestas por esta Dirección, a saber: la de 2.870,925'20 Ptas. para la conservación de las obras y la de 978,129'40 para la explotación de los servicios, o sea, en total, la de 3.849,054'65 pesetas.
Proyecto del muelle Alfonso XIII. — Adosado a la prolongación del dique del Este. (Reformado ligeramente por orden de la Dirección General de Obras Públicas)	14 septiembre 1929	31 febrero 1930	—	12.016,506'51	
Proyecto reformado de la prolongación de dique del Portinyal del puerto de Arenys de Mar.	21 octubre 1929	—	—	3.761,067'41	Pendiente de subasta.
Proyecto reformado del dique del Carrizo del puerto de Arenys de Mar.	15 octubre 1929	—	—	3.170,899'28	Pendiente de aprobación.
Presupuesto reformado para el servicio y conservación de las boyas de amarre en la playa de Villanueva y Geltrú.	15 noviembre 1929	15 febrero 1930	4,963'81	—	Se aprobó sólo el crédito de 4.500'00 pesetas, por orden de 15 de febrero de 1930.

**ESTUDIOS VARIOS E INFORMES DE IMPORTANCIA FORMULADOS
POR ESTA DIRECCIÓN, DURANTE EL 2.º SEMESTRE
DE 1926 Y LOS AÑOS 1927, 1928 y 1929**

2.º Semestre de 1926

- 2 de julio... Datos varios y planos enviados a la Junta del Puerto, a su petición, para ser remitidos al Consorcio del Puerto Franco de esta ciudad.
- 17 de julio... Informe acerca de una petición para aprovechar los espacios entre las pilas del paramento Sur del muelle del Contradique, para la industria mejillonera.
- 22 de julio... Datos remitidos a la Superioridad relativos a las obras de este puerto con proyecto aprobado.
- 31 de julio... 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 años económicos 1924-25 y 1925-26.
- 9 de agosto... Datos varios remitidos a la Junta del Puerto a petición del Consorcio del Puerto Franco.
- 2 de Septiembre. Datos y planos enviados a la Superioridad, relativos a las obras de este puerto.
- 11 de Septiembre. Informe acerca de una petición del Sindicato de Comerciantes de pieles y cueros sin curtir en España, para el depósito de estas mercancías en los muelles de este puerto y singularmente dentro de los cobertizos del muelle de España.
- 4 de octubre. Informe relativo a una instancia de la S. A. "Baños y Sports Marítimos" que comprende varios extremos: la aplicación del canon fijo anual para la ocupación de terrenos, la delimitación de la playa y la urbanización del muelle Nuevo.
- 11 de octubre. Dictamen acerca de una petición de la División de la Aeronáutica Naval en esta ciudad, para ocupar terrenos en la zona de la prolongación del muelle de Costa y playa de Casa Antúnez, para los servicios de la misma.
- 21 de octubre. Datos varios relativos a las obras del puerto, enviados a la Junta para su remisión a la Central de Puertos.
- 25 de octubre. Informe acerca de las tarifas vigentes, gravámenes sobre las mercancías, etc., que existen en este puerto, a petición de la Junta Central de Puertos.
- 4 de Noviembre. Informe relativo a una instancia elevada a la Superioridad por la S. A. "Baños y Sports Marítimos", solicitando una prórroga de dos años para terminar las obras del Gran Balneario Casino.
- 25 de Noviembre. Informe acerca de una R. O. del Ministerio de Marina al de Fomento, solicitando, con carácter definitivo, los terrenos del

- muelle del Contradique para las instalaciones de la Aeronáutica Naval.
- 10 de Diciembre. Informe y plano enviados a la Dirección General de Obras Públicas, relativos a la situación actual del alumbrado para el balizamiento en el puerto y personal afecto al mismo.
- 28 de Diciembre. Informe acerca de una petición de la Sociedad Petrolífera Española, para colocar postes suministradores de combustibles líquidos en la zona marítima de los muelles de este puerto.

Año 1927

- 24 de enero... Informe emitido en el expediente promovido por la casa Casterós y Compañía, solicitando la modificación del artículo 3.º del Reglamento de 23 de junio de 1925, sobre las instalaciones de combustibles líquidos en las zonas de los puertos.
- 7 de febrero. Dictamen relativo al estudio presentado por la División de la Aeronáutica Naval en este puerto, para plantear sus servicios de modo definitivo en el muelle del Contradique.
- 9 de febrero. Informe acerca de una petición de la S. A. "Baños y Sports Marítimos", para ocupar algunos terrenos próximos a los del Gran Balneario, en la zona del muelle Nuevo.
- 23 de febrero. Reseña histórica del Puerto, pedida por la Superioridad para la Junta Central de Puertos.
- 28 de febrero. Informe acerca de una petición de D. Carrilo Doría, para colocar un poste suministrador de petróleo y parafina en los muelles.
- 12 de marzo... Dictamen emitido respecto de una moción del Consorcio del Puerto Franco, acerca del aprovechamiento de las arenas dentro de la zona marítima de los muelles de nuestro puerto.
- 13 de abril... Informe acerca de una petición de las Asociaciones de los Maquinistas Navales, para la inclusión de éstos en las plantillas del personal de las Juntas de Puertos.
- 14 de abril... Informe en el expediente iniciado por el Ramo de Marina, para construir la Escuela Oficial de Náutica en terrenos de la zona del puerto.
- 15 de abril... Informe emitido en el expediente formulado a instancia del Pósito Marítimo de esta ciudad, para levantar la llamada "Casa del Marino" en terrenos de este puerto.
- 21 de abril... Informe acerca del estado en que se hallan las obras de los puertos de refugio agregados a esta Dirección.
- 21 de abril... Informe evacuado en un expediente promovido por la S. A. "Petróleos Porto Pi", para transformar un depósito flotante de carbones para combustibles líquidos.
- 26 de abril... Informe acerca de la R. O. aprobatoria del proyecto definitivo para la instalación del depósito regulador solicitado por la S. A. "Minas de Potasa de Suiza".

- 30 de abril... Informe relativo a una petición de la "Unión Naval de Levante" S. A. para ocupar terrenos y levantar construcciones en la zona de detrás de sus talleres "Nuevo Volcano".
- 3 de mayo... Informe acerca de una comunicación del Consorcio del Puerto Franco, solicitando la utilización de algunos muelles de este puerto para Depósito Franco provisional.
- 17 de mayo... Informe acerca del replanteo de los terrenos inherentes a la concesión otorgada a la S. A. "Minas de Potasa de Suria", para la instalación de su depósito regulador en el muelle del Contradique de este puerto.
- 8 de junio... Datos varios relativos a este puerto enviados a la Superioridad, para su remisión al Ministerio de Estado.
- 9 de julio... Datos enviados a la Superioridad, relativos a los depósitos de combustibles líquidos existentes en este puerto.
- 12 de julio... Informe emitido en el expediente incoado por los Sres. Figueroa y Campos, en solicitud de autorización para instalar un depósito de petróleos en terrenos de este puerto.
- 8 de Septiembre. Plan económico de las obras y servicios comerciales de este puerto, para el año 1928.
- 10 de Septiembre. Contestación a un extenso cuestionario recibido del Consulado General del Uruguay en España.
- 17 de Septiembre. Informe relativo a un nuevo estudio presentado por el Ramo de Marina, a propuesta de la División de la Aeronautica Naval en este puerto, para el aprovechamiento de los terrenos del muelle de Contradique a fin de plantear los servicios de la misma.
- 20 de Septiembre. Informe emitido en el nuevo expediente para resolver el emplazamiento del edificio para Escuela oficial de Náutica en la zona de este puerto.
- 21 de Septiembre. Datos remitidos a la Dirección General de Obras Públicas, relativos a las obras nuevas cuyos importes se han de cargar en el presupuesto extraordinario.
- 4 de octubre. Oficio a la Dirección General de Obras Públicas participando que a partir de 1.º de noviembre podía funcionar el nuevo faro en la extremidad del dique del Este, detallando sus condiciones y características.
- 7 de octubre. Dictamen emitido en el expediente incoado por la S. A. "Construcciones Aeronáuticas", en solicitud de autorización para utilizar los terrenos de la playa de Casa Antóniz dentro de nuestra zona marítima, para la instalación y talleres de construcción de hidroaviones.
- 3 de Novbre. Informe relativo al planteamiento de una instalación en este puerto, con melas mecánicas para intensificar la carga y descarga de mercancías, especialmente el carbón.
- 4 de Novbre. Informe acerca de una instancia de la S. A. "Petróleos

- Porto Pi", para cambiar el céstimo del pontón flotante "Eduardo".
- 19 de Novbre. Datus remitidos a la Dirección General de Obras Públicas, acerca de los elementos con motor que se han de adquirir para el año 1928.
- 26 de Novbre. Informe relativo a la instancia de D. José Maciá Casadevall, en solicitud de un atraque fijo en la Puerta de la Paz para las embarcaciones de su propiedad, afectas al transporte de pasajeros por el interior del puerto.

AÑO 1928

- 12 de enero... Informe a la junta Central de Puertos acerca de la revisión y reforma de las tarifas marítimas y ferroviarias.
- 20 de enero... Informe relativo a la petición del Comité paritario del algodón en este puerto, para disponer de atraque para los buques y depósito para las balas en el muelle de España.
- 24 de enero... Informe acerca de una solicitud del Consorcio del Puerto Francés, para sustituir los tinglados números 3 y 5 del muelle de Barcelona por el de número 2 del muelle de Bosch y Alsina, para los servicios de la instalación provisional del Depósito Francés.
- 30 de enero... Informe relativo a la petición del Sindicato de Comerciantes en cueros y pieles sin curtir de España, para utilizar un espacio para depósito de aquellas mercancías dentro del vasto cobertizo de la 3.ª alineación del muelle de España.
- 13 de febrero. Informe acerca de la petición de la División Agronómica de Experimentación, para disponer de un local en la zona de los muelles del puerto, para sus servicios oficiales.
- 14 de febrero. Dictamen relativo a la petición de la Dirección General de Agricultura, para establecer un Lavareto Peruarío en terrenos de la zona del puerto.
- 16 de febrero. Informe emitido en el expediente incoado por el "Club de Natación Barcelona", en solicitud de autorización para utilizar parte de la zona de playa y ejecutar algunas construcciones necesarias para dicho Club, como complemento de las existentes.
- 12 de marzo... Notas y observaciones enviadas a la Superioridad relativas a la orden circular de la Dirección General de Obras Públicas de 2 del propio mes, para la mejor organización de la maniobra de las mercancías en los puertos.
- 11 de abril... Informe acerca de una orden de la Superioridad relativa a los plazos empleados en la descarga de los carbones minerales en este puerto.
- 12 de junio... Informe a la Dirección General de Obras Públicas respecto del estado y condiciones del puerto de Garraf.

- 20 de junio... Relación de la plantilla base del personal afecto y las obras y servicios a cargo de esta Dirección, formulada a petición de la Superioridad.
- 31 de julio... Documentos para poder llevar a cabo, por concurso público, la venta de los materiales metálicos inútiles para estas obras.
- 13 de octubre. Informe acerca de una petición para establecer un pequeño aerpuerto para el servicio de los hidroaviones destinados al transporte de pasajeros.
- 18 de octubre. Informe emitido a petición de la 2.ª División de ferrocarriles, relativo a la instalación de un transbordador aéreo sobre el puerto, desde Miramar al muelle Nuevo, frente del Gran Balneario Casino.
- 22 de octubre. Informe acerca de una propuesta de tarifas, formulada por la Junta Central, para unificar las de todos los puertos de la Nación.
- 10 de Noviembre. Plan económico de las obras y servicios comerciales de este puerto para el año 1929.
- 17 de Noviembre. Informe relativo a una petición del Comercio del Puerto Franco para instalar unas cámaras frigoríficas en el tinglado número 1 del muelle de Bosch y Alsina, afecto al Depósito Franco provisional.
- 23 de Noviembre. Datos varios relativos a este puerto, remitidos a la Jefatura de la Sección de Puertos.
- 29 de Noviembre. Informe emitido a petición de la 2.ª División de ferrocarriles, relativo a la instalación de un transbordador aéreo desde la zona del Monumento a Colón a Miramar.
- 12 de Diciembre. Informe acerca de una instancia elevada al Excmo. Sr. Ministro de Fomento por la Junta Mixta de Urbanización y Acuartelamiento de esta ciudad, para construir obras y plantear servicios comerciales en este puerto, a fin de mejorar los de Aduanas.
- 20 de Diciembre. Informe acerca de una petición del Director de la Escuela Oficial de Náutica de esta ciudad, para utilizar una parcela de la Plaza de Palacio dentro de nuestra zona marítima, a fin de levantar un edificio para dicha Escuela.

Año 1929

- 10 de enero... Informe relativo a la liquidación de la venta, hecha por concurso público, del material metálico inútil para estas obras.
- 19 de enero... Contestación a un extenso cuestionario sobre datos de nuestro puerto, formulado por el Sr. Cónsul General de Italia en esta ciudad, para el Ministerio de Comunicaciones de dicha Nación.
- 21 de enero... Presupuesto modificado de los gastos de esta Dirección, incluido en el Plan económico para el año 1929.

- 1 de febrero. Informe en el expediente y proyecto presentados por el "Pósito Marítimo" de esta ciudad, para levantar la llamada "Casa del Marino" en terrenos de este puerto.
- 22 de febrero. Datos remitidos a la Dirección General de Obras Públicas, a su petición, acerca de las obras ejecutadas en los años 1926, 1927 y 1928.
- 25 de febrero. Informe acerca de la instalación de un Lazareto Pecuário en este puerto, solicitado por la Dirección General de Agricultura.
- 2 de marzo. Dictamen emitido acerca del proyecto presentado por el Consorcio del Puerto Franco de esta ciudad, para la extracción, transporte y carga mecánica, y de los depósitos de distribución y reserva para la explotación de arenas en esta ciudad.
- 5 de marzo. Informe acerca de la modificación del canon anual que abonan los depósitos flotantes de combustibles en este puerto.
- 6 de marzo. Informe relativo a las modificaciones a introducir en el nuevo Reglamento de policía marítima del puerto, presentado por la Comandancia de Marina.
- 7 de marzo. Propuesta, a la Superioridad, del Plan de Obras y trabajos varios inherentes a los puertos agregados a esta Dirección.
- 7 de marzo. Propuesta, a la Superioridad, acerca de la implantación de arbitrios e impuestos en los puertos agregados a esta Dirección.
- 9 de marzo. Informe al Consejo de la Economía Nacional respecto de la petición, hecha por esta Dirección, para imputar carriles especiales de ranura del extranjero, para las vías de este puerto.
- 12 de marzo. Informe relativo a una petición de la Federación de Armadores "Navegación libre Española" para atraque de los veleros en los muelles del puerto.
- 29 de marzo. Informe solicitado por el Centro Superior respecto de las obras de dragado del puerto de Carraf.
- 9 de abril. Informe relativo a la instalación de una vía férrea provisional para el transporte de las locomotoras, vagones y grandes piezas a la Exposición Internacional.
- 11 de abril. Informe al Consejo de la Economía Nacional, respecto de la adquisición de carriles de ranura en el extranjero.
- 12 de abril. Informe acerca de una petición de la casa armadora Ybarra y Compañía, relativa a nuevos atraques para sus buques.
- 17 de abril. Informe enviado a la Administración de la Aduana, respecto de la distribución de mercancías en el muelle de San Beltrán.
- 25 de abril. Propuesta de nuevas tarifas (arbitrios, impuestos, servicios comerciales, etc.) para este puerto, enviada a la Junta para ser elevada a la aprobación de la Superioridad.
- 25 de abril. Informe a la Dirección General de Obras Públicas, respecto de los ingresos que pueden obtenerse de las embarcaciones pesqueras en el puerto en construcción de Arenys de Mar.

- 29 de abril... Informe relativo al planteamiento de una Estación y talleres para reparación de hidroplanos en este puerto, solicitado por la Superioridad para resolver en el expediente incoado a petición de "Construcciones Aeronáuticas" S. A.
- 1 de mayo... Informe relativo a la prórroga solicitada por el Consorcio del Puerto Franco, en el arriendo del tinglado número 1 del muelle de Bosch y Alsina.
- 13 de mayo... Informe acerca del proyecto de convenio relativo a la reparación de los accidentes del trabajo, pedido por la Junta Central de Puertos.
- 19 de junio... Informe, para la Comisión nombrada al efecto, relativo al establecimiento de un Lazareto Pecuario en este puerto.
- 22 de junio... Informe acerca de la conveniencia de mantener la luz del faro del Llobregat, debidamente modificada.
- 1 de julio... Informe respecto al estudio definitivo de los cimientos y torre metálica a construir en el muelle de Barcelona, para apoyo del ferrocarril transbordador aéreo desde Miramar al muelle Nuevo de este puerto.
- 3 de julio... Datos enviados a la Superioridad acerca del servicio de aguada a los buques en este puerto.
- 10 de julio... Informe acerca del estudio presentado por la Compañía Barcelonesa de Electricidad para la prolongación del canal de zona de agua en el puerto para su Central eléctrica.
- 15 de julio... Informe remitido al Centro Superior respecto del servicio de aguada a los buques.
- 16 de julio... Informe respecto al estudio definitivo de los cimientos y torre metálica a construir en el muelle Nuevo, para apoyo del ferrocarril transbordador aéreo desde Miramar a este puerto.
- 8 de agosto... Informe a la Junta del Puerto respecto de unas peticiones de la Cámara Sindical de Maderas, para el depósito de esta mercancía en los muelles.
- 12 de Septiembre... Plan económico de las obras y servicios comerciales para el año 1930.
- 18 de Septiembre... Informe respecto al levante del pontón flotante "Lorenzo" para depósito de carbones minerales, con devolución de la fianza.
- 19 de Septiembre... Informe en un expediente promovido para establecer un servicio de aguada a las embarcaciones en este puerto.
- 5 de octubre... Informe acerca de una petición del dueño de las embarcaciones llamadas "Sirenas" dedicadas al transporte de pasajeros, para instalar otro embarcadero en el rompeolas de Levante.
- 10 de octubre... Informe relativo a unas variaciones introducidas en el proyecto de transbordador aéreo de Colón a Miramar.
- 21 de octubre... Informe relativo a los documentos y planos complementarios para la construcción de la llamada "Casa del Marino".
- 24 de octubre... Informe acerca de la petición del contratista de las obras infe-

- rentes a la instalación de las vías férreas en el muelle de Barcelona, para el cambio del tipo de carril de ranura.
- 6 de Novbre. Informe solicitado por la Dirección General de Obras Públicas, acerca de la adopción de medios especiales para el movimiento de las embarcaciones de las Juntas de Puertos.
- 9 de Novbre. Informe acerca de los planos definitivos para la construcción de la Escuela Oficial de Náutica de esta ciudad, en terrenos de este puerto.
- 11 de Novbre. Datos varios remitidos a la Dirección General de Obras Públicas, relativos a estas obras.
- 30 de Novbre. Datos y planos relativos a los puertos agregados a esta Dirección, enviados a la Dirección General de Obras Públicas.
- 24 de Dicie. Dictamen acerca del estudio presentado por el Consorcio de la Zona Franca de esta ciudad, para la ampliación de nuestro puerto aduanero y de la situación de la entrada al futuro Puerto Franco interior, y propuesta de las soluciones que mejor puedan armonizar una con otra.
- 28 de Dicie. Contestación a un extenso cuestionario formulado por el Inspector encargado de este puerto, en el Consejo de Obras Públicas, relativo al proyecto de muelle de Alfonso XIII.

Planes de obras

Planes económicos anuales

Para dar cumplimiento a lo dispuesto en el apartado primero del artículo 68 del capítulo XI del vigente Reglamento general para la organización y régimen de las Juntas de Obras y servicios y de las Comisiones administrativas de Puertos, aprobado por Real Decreto de 19 de enero de 1928, que trata de las atribuciones y deberes de los Ingenieros Directores de los puertos, éstos han de redactar, en fecha oportuna, el plan económico anual, que ha de someterse a la Superioridad para su aprobación antes de que empiece el ejercicio; todo ello aparte de los múltiples datos relativos a las obras que siempre hay que remitir al Centro Superior, no solo para conocimiento de las que están en ejecución, sino de las en proyecto aprobadas en estado para ir terminando el puerto en un plazo determinado.

El primer plan económico anual que se ha formulado dentro del periodo de los tres años y medio, o sea, desde 1.º de julio de 1926 a 31 de diciembre del pasado año 1929, que se comprende en esta Memoria, es, como puede verse en la relación de los trabajos realizados por esta Dirección incluida en páginas anteriores, el correspondiente al año 1928, redactado en 8 de septiembre de 1927. Ello obedece a que, según también ya hemos indicado en su lugar correspondiente, después de aprobado por R. O. de 7 de junio de 1926 el plan formulado en 27 de febrero anterior, relativo al año económico 1926-27, por R. D. de 23 del propio junio se restableció el año natural, y por orden de la Dirección General de Obras Públicas de 5 de agosto siguiente, se dispuso que el plan económico aprobado para 1926-27 debería regir, por su mitad, durante el 2.º semestre de 1926, y por su total importe, en el curso del año 1927; por lo tanto, no se hizo necesario presentar plan anual alguno hasta el 1928, que fué el que se formuló en 8 de septiembre de 1927. Remitido a la Junta para que se incluyese la parte administrativa que a la misma incumbe, y previos los trámites e informes correspondientes, fué sancionado por el Centro Superior según R. O. de 16 de diciembre del propio año, o sea, con tiempo suficiente para que pudiera regir al empezar el año 1928.

El segundo plan económico anual relativo al 1929, se presentó definitivamente a la Junta, después de varias dilaciones por indicación de la Superioridad para ajustar las plantillas a determinados formularios, con fecha 16 de noviembre de 1928; sometido, después de acompañarle la parte administrativa referente a la Junta, a los trámites e informes de rigor, fué aprobado por R. O. de 29 de diciembre siguiente, con ligeras modificaciones, las cuales se corrigieron sin pérdida de tiempo, y recibida el nuevo estudio en 19 de enero de 1929, recibió la sanción Superior según R. O. de 27 de marzo del propio año.

El tercer y último plan anual que hemos redactado dentro del periodo abarcado en esta Memoria, es el relativo al año corriente 1930, que se formuló en 12 de septiembre pasado, no solo con el tiempo necesario para que pudiéramos cono-

cer bien las necesidades que habían de presentarse durante el plazo a que se contrae, sino también dejando el suficiente para que, previos los trámites vigentes, fuese sancionado antes de empezar el año. Presentado a la Junta sin demora, por razones varias relativas a la adición de la parte correspondiente a la misma, se elevó en el mes de diciembre a la Superioridad, la que se dignó aprobarlo con muy pequeñas modificaciones en nuestra Sección, según R. O. de 9 de enero último.

Dentro de cada uno de los planes económicos anuales que acabamos de reseñar, compuestos de varios estados con su Memoria explicativa, redactados en la forma y según las instrucciones prescritas por la Superioridad, se contiene, considerando indistintamente el de más importancia de aquéllos, la relación de las obras nuevas que han de llevarse a cabo, con sus importes, sistema de ejecución, gastos realizados en las mismas y que podrán efectuarse dentro del ejercicio, etc., y para dar una idea de las obras que hemos tenido y tenemos en curso de ejecución y con proyecto aprobado o en vías de aprobación, se incluyen a seguida, los tres estados correspondientes a los presupuestos para las obras nuevas, durante los años 1928, 1929 y 1930 respectivamente.

PRESUPUESTO DE OBRAS

DESIGNACIÓN DE LAS OBRAS	Sistema de ejecución	Presupuesto aprobado o por aprobar Pesetas	IMPORTE APROXIMADO DE LAS OBRAS		OBSERVACIONES
			Realizadas hasta el 31 de diciembre de 1927 Pesetas	Que podrán ejecutarse en el año 1928 Pesetas	
OBRAS EN CURSO DE EJECUCIÓN					
Reforma y ampliación del muelle de San Beltrán, incluso pavimentos y desagües	Por administración	4.512.676'54	2.051.000'00	1.200.000'00	En activa ejecución. Suspendidas estas obras desde hace algún tiempo, se reanudarán con seguridad dentro del próximo ejercicio.
Distribución de la zona marítima en el muelle de Bosch y Alsina (antes de la Muralla)	id.	7.721.000'00	694.338'26	18.000'00	
Distribución de la zona marítima en el muelle de Atarazcas	id.	215.305'40	136.507'15	73.500'00	
			SUMA . . .	1.298.500'00	
Cobertizos para la zona central de la 2ª alineación del muelle de España	Por contrata	913.600'00	200.000'00	434.000'00	Se han empezado las obras en este mes. Pendiente de subasta en breve plazo.
Estación marítima para los vapores correo de las Baleares	id.	664.174'76	50.000'00	270.000'00	
Obras complementarias para la distribución de la zona del muelle de Barcelona. (Trafugados y pavimentos de las cañes inmediatas en el lado Nordeste).	id.	1.084.945'00	110.000'00	1.200.000'00	
			SUMA . . .	1.654.000'00	
OBRAS NUEVAS QUE SE HAN DE EMPRENDER					
Reparación de un trozo de la alineación norte del antiguo dique del Este	Por administración	24.553'79	0'00	24.500'00	En espera de ocasión propicia para empezar estas obras.
Utillaje mecánico para los muelles de España, de Atarazcas y de Barcelona. — Aprovechamiento, en el muelle de España de la antigua instalación de grúas hidráulicas	id.	691.635'48	0'00	200.000'00	
Muelle Alfonso XIII (adossado a la prolongación del dique del Este)	id.	9.358.154'43	0'00	300.000'00	
			SUMA . . .	524.500'00	
Distribución provisional del muelle Nuevo	Por contrata	256.904'31	0'00	80.000'00	Pendiente de subasta en época oportuna.
Muelle Alfonso XIII (adossado a la prolongación del dique del Este)	id.	1.141.225'59	0'00	—	
			SUMA . . .	80.000'00	
Utillaje mecánico de los muelles de España, de Atarazcas y de Barcelona. — Suministro, montaje e instalación definitiva de 25 grúas eléctricas para los muelles	Por concurso	3.451.400'00	0'00	200.000'00	Pendiente de concurso en época oportuna.

RESUMEN

		Pesetas	Pesetas
Obras en curso de ejecución	Por administración . . .	1.298.500'00	3.250.500'00
	Por contrata . . .	1.954.000'00	
Obras nuevas que se han de emprender	Por administración . . .	524.500'00	804.500'00
	Por contrata . . .	80.000'00	
	Por concurso . . .	200.000'00	
SUMA TOTAL			4.055.000'00



PRESUPUESTO DE OBRAS

DESIGNACIÓN DE LAS OBRAS	Suma de ejecución	Presupuesto aprobado o por aprobar Pesetas	IMPORTE APROXIMADO DE LAS OBRAS		OBSERVACIONES
			Realizado hasta 31 de diciembre de 1928 Pesetas	Que podrán ejecutarse en el año 1929 Pesetas	
OBRAS EN CURSO DE EJECUCIÓN					
Reformas y ampliación del muelle de San Beltrán, incluso pavimentos y desagües	Por administración	4.512.670 53	2.950.000 00	1.500.000 00	En ejecución bastante activa.
Cobertizo para la zona central de la 2.ª alineación del muelle de España	Por contrata	943.690 70 661.125 76	645.640 00	9 500 00	Es el saldo aproximado de la liquidación.
Estación marítima para los vapores correo de las Baleares	id.	320.786 63 229.362 31	220.000 00	3 000 00	Es el saldo aproximado de la liquidación.
Obras complementarias para la distribución de la zona del muelle de Barcelona Tres finjados y pavimentos de las cañales inmediatas en el lado Nordeste	id.	1.304.948 01	100.000 00	801.000 00	La subasta de las obras tuvo lugar el día 10 del pasado septiembre y aquellas empezarán en breve.
			SUMA	917,500 00	
OBRAS NUEVAS QUE SE HAN DE EMPRENDER					
Reparación de un trazo de la alineación recta del antiguo dique del Este	Por administración	24.653 74	0 00	24.600 00	Se espera la ocasión propia para emprender estas obras.
Utillaje 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.	669.633 98	0 00	200,000 00	Seguramente podrán empezarse estas obras en el próximo año.
			SUMA	224,500 00	
Muelle Alfonso XIII (Adosado a la prolongación del dique del Este).	Por administración Por contrata	8.538.159 43 11.141.225 59	0 00	1.500.000 00	Pendiente de aprobación.
Obras complementarias para la distribución de la zona del muelle de Barcelona Instalación de las vías férreas	Por administración Por contrata	534.846 96 617.256 52	0 00	500.000 00	Pendiente de aprobación.
			SUMA	2.100.000 00	
Nuevo estudio de utillaje mecánico de los muelles de Barcelona, Atarazanas y San Beltrán. — Adquisición de grúas eléctricas para los muelles	Por concurso	4.373.000 00	0 00	2.500.000 00	Pendiente de aprobación.

* Es la cantidad líquida del temate.

RESUMEN

		Pesetas	Pesetas
Obras en curso de ejecución	Por administración	1.500.000 00	2.417.500 00
	Por contrata	917.500 00	
Obras nuevas que se han de emprender	Por administración	224.500 00	4.524.500 00
	Por contrata	2.100.000 00	
	Por concurso	2.500.000 00	
SUMA TOTAL			7.242.000 00

OBRAS PÚBLICAS**PLAN ECONÓMICO PARA EL AÑO 1930****TUNTA DEL PUERTO DE BARCELONA****PRESUPUESTO DE OBRAS**

DESIGNACIÓN DE LAS OBRAS	Sistema de ejecución	Presupuesto aprobado o por aprobar Pesetas	IMPORTE APROXIMADO DE LAS OBRAS		OBSERVACIONES
			Realizadas hasta el 31 de diciembre de 1929 Pesetas	Que podrán ejecutarse en el año 1930 Pesetas	
OBRAS EN CURSO DE EJECUCIÓN					
Reforma y adaptación del muelle de San Beltrán, incluso pavimentos y desagües	Por administración	3.322,076 53	3.300,000 00	1.200,000 00	En ejecución bastante activa.
Obras complementarias para la distribución de la zona de servicio del muelle de Barcelona. — Tres tinglados y pavimentos de las calles inmediatas en el lado Nordeste	Por contrata	1.301,648 01 1.026,000 00	985,000 00	20,000 00	Es el saldo aproximado de la liquidación. Se adjudicaron estas obras por R. O. de 23 del pasado julio y es de esperar que empezarán en breve.
Instalación de las vías férreas en el muelle de Barcelona.	id.	617,256 32 617,256 32	150,000 00	465,000 00	
OBRAS NUEVAS QUE SE HAN DE EMPRENDER					
Muelle Alfonso XIII (consolidado a la prolongación del dique del Este).	Por contrata	12.616,340 54	0 00	1.500,000 00	Pendiente de aprobación el proyecto reformado, se espera podrán empezar estas obras en el año próximo.
Nuevo estudio de utilidad mecánica de los muelles de Barceloneta, Aiazarinas y San Beltrán. — Adquisición de grúas eléctricas para los mismos	Por concurso	—	—	1.250,000 00	Pendiente de evaluación este concurso, creemos podrán empezarse estas obras en el próximo ejercicio.

* Es la cantidad líquida del remate.

RESUMEN

		Pesetas	Pesetas
Obras en curso de ejecución	Por administración	1.200,000 00	1.685,000 00
	Por contrata	485,000 00	
Obras nuevas que se han de emprender.	Por contrata	2.500,000 00	3.750,000 00
	Por concurso	1.250,000 00	
SUMA TOTAL			5.435,000 00

Datos varios relativos a las obras

En el curso del periodo que comprendemos en esta Memoria han sido muchas las ocasiones en que, por esta Dirección, han tenido que redactarse estudios, formularse relaciones y estados, etc. para ser remitidos al Centro Superior a su petición; a continuación mencionaremos los de más importancia.

En 27 de julio de 1926 y según orden telegráfica de la Dirección General del 20 anterior, se le remitió una relación detallada de todas las obras de este puerto en curso de ejecución, con proyecto aprobado y pendientes de inmediata aprobación, con las circunstancias de presupuesto, plazo y demás que se interesaban en dicha disposición Superior.

Poco después, en 1.º de septiembre siguiente y por orden telegráfica de la propia Dirección del 26 de agosto anterior, se le envió como complemento de los referidos datos acerca de las obras, un plano de este puerto a escala 1/5,000, acompañado de un estado, en donde quedaban marcadas y relacionadas con la debida claridad las distintas obras construídas, en curso de ejecución, con proyecto aprobado que todavía no se habían empezado, pendientes de aprobación u en trámite de subasta o concurso y en estudio, tal como se solicitaba en la citada orden.

Más adelante, en octubre del propio año y junto con otros datos formulados por la Junta, se remitiéron a la Central de Puertos, los correspondientes a esta Dirección relativos a las obras, a los aparatos de carga y descarga, tinglados, vías férreas, longitud de muelles y superficies de las dársenas, calados, tarifas vigentes, etc., esto es, todo lo necesario para tener un completo conocimiento del puerto.

En febrero de 1927, a petición del Sr. Ingeniero Director de la propia Junta Central, y al objeto de publicar el llamado Libro de Puertos, se le envió una reseña histórica de nuestro puerto con datos y planos para su mejor inteligencia y aclaración.

En 23 de noviembre del siguiente año 1928 y a requerimiento del Sr. Ingeniero Jefe de la Sección de Puertos, se formuló la debida contestación a un extenso cuestionario relativo a este puerto, comprendiendo relaciones de obras, cantidades invertidas en la ejecución y presupuestos de las mismas.

En 22 de febrero de 1929 se remitió a petición de la Dirección General de Obras Públicas, según orden telegráfica del día 19 anterior, una relación detallada de las obras ejecutadas o en curso de ejecución, tanto por el sistema de administración como por contrata, con sus importes y necesarias observaciones, durante los años 1926, 1927 y 1928.

Finalmente, en 11 de noviembre último y dando contestación a otra orden telegráfica de la misma Dirección General del 8 anterior, se le enviaron tres estados detallados relativos a las obras de este puerto, con todos los datos que se interesaban en dicha Superior disposición.

Obras principales en estudio

Además de las obras que se han reseñado en los estados anteriores relativos a los planes económicos anuales presentados a la Superioridad, 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: Dique seco de carena para buques de 250 metros de eslora, en la zona central del muelle Alfonso XIII, adosado a la prolongación del dique del Este; adquisición de grúas eléctricas mediante concurso público, formando la 2.ª y 3.ª parte del estudio para el utilado mecánico de los muelles; variación de la fuerza para la manibra del Dique flotante; instalación mecánica para la descarga de carbones minerales; urbanización definitiva de algunos muelles; adquisición de una draga completa, mixta de rusario y de succión; instalación de un *ferry-boat* entre los muelles de Levante y de Poniente, etc., cuyas obras iremos sometiendo a la aprobación de la Superioridad a la par que se vaya llevando a cabo las que ya tienen proyecto aprobado.

Movimiento Comercial del Puerto

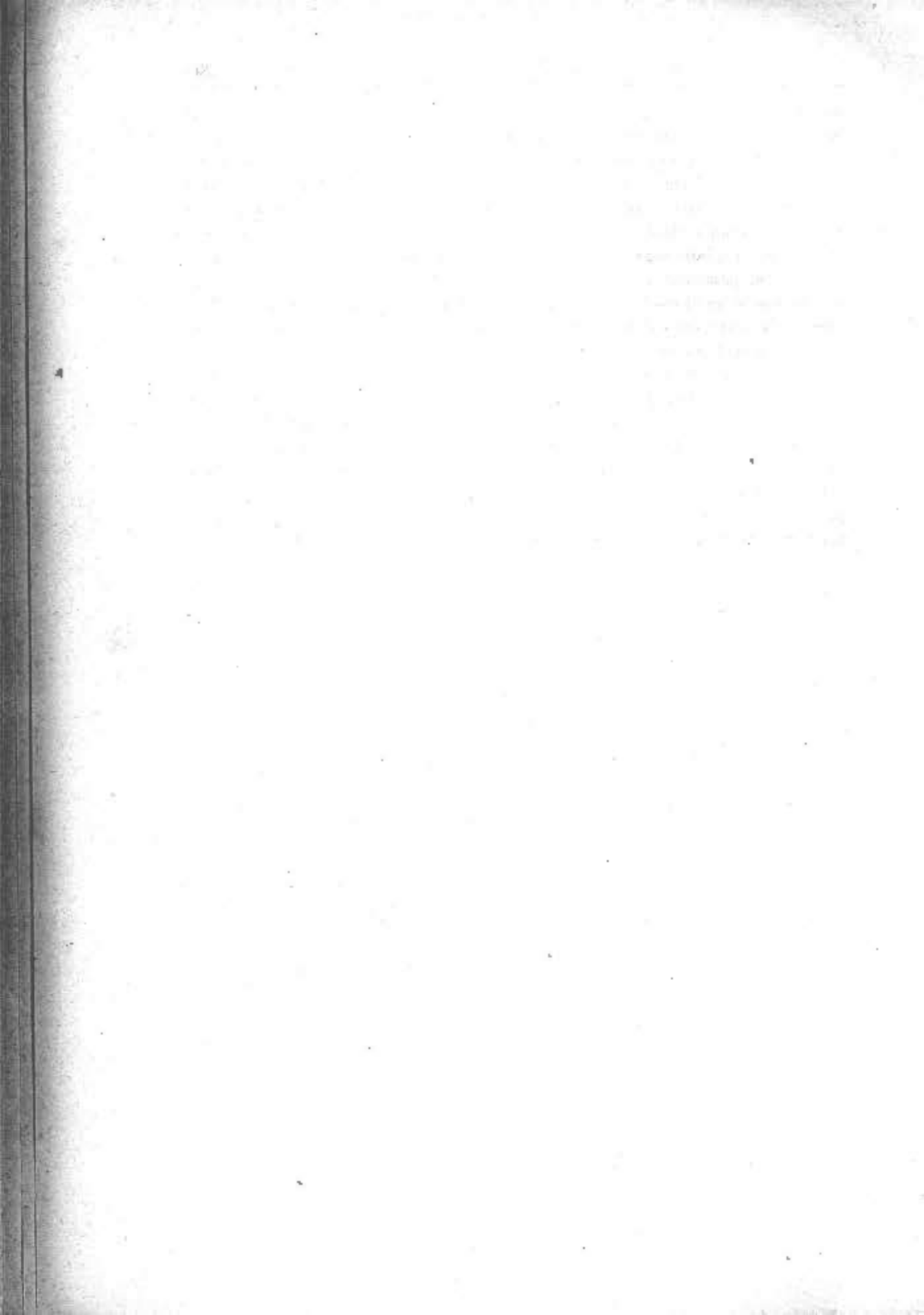
Consecuentes con el plan adoptado en las Memorias anteriores, por ser, además de lógico, de suma conveniencia para que tengan el debido conocimiento los Centros Superiores y las entidades interesadas en el progreso y desarrollo del puerto, incluimos a continuación varios estados formulados según notas facilitadas por la Administración de la Aduana y la Dirección de Sanidad exterior en esta ciudad, por los cuales se puede apreciar claramente el movimiento de importación y exportación habido en este puerto y número de buques entrados en el mismo durante los últimos cuatro años 1926, 1927, 1928 y 1929.

En dichos estados y para cada uno de los cuatro 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; de las toneladas de mercancías descargadas, indicando, además, 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.

Se acompañan, asimismo, 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, aclarado por la R. O. de 12 de junio siguiente.

Como complemento de todos estos datos relativos al puerto, durante los cuatro últimos años, se incluyen también, al final, otros dos estados comparativos: uno en el que se 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 mismo período de 20 años, el tráfico mercantil, el movimiento de buques y de pasajeros, y los ingresos y gastos habidos por los diferentes conceptos contenidos en el cuadro. La simple inspección de este último estado, da clara idea de la variación sufrida en aquellos conceptos en el curso del plazo que se abarca, y singularmente de la anormalidad que tuvimos con motivo de la guerra mundial durante los años 1914 a 1918, idea que puede completarse examinando los gráficos que también insertamos. De este modo, se aprecia fácilmente, en este período de la contienda, el descenso producido en el tráfico y en el tonelaje de los buques, aunque fueran 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 nuevas pendientes de ejecución y las inherentes a la conservación del puerto.



AÑO 1926

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 1926 — Meses	NÚMERO DE BUQUES ENTRADOS, Y SU TONELAJE				KILOGRAMOS DE MERCANCIAS DESCARGADAS				RECAUDACIÓN POR EL ARBITRIO PARA LAS OBRAS				
	De cabotaje	DE LA NAVIGACIÓN DE ALTURA O DEL EXTRANJERO		Números males	Tonelaje	De cabotaje	DE LA NAVIGACIÓN DE ALTURA O DEL EXTRANJERO		TOTALES	De cabotaje — Pesetas	DE LA NAVIGACIÓN DE ALTURA O DEL EXTRANJERO		TOTALES — Pesetas
		Con bandera española	Con bandera extranjera				Con bandera española	Con bandera extranjera			Con bandera española	Con bandera extranjera	
Enero	226	31	116	373	390,612	74,095,770	16,833,543	82,351,660	176,230,913	44,457'58	90,667'08	164,607'24	243,727'90
Febrero	184	21	120	325	351,821	89,095,643	17,339,509	87,816,461	191,259,703	53,414'99	39,699'20	175,722'84	263,837'08
Marzo	224	30	126	374	427,847	60,879,773	25,870,363	56,481,649	166,951,785	43,533'40	67,140'73	112,369'16	213,637'63
Abril	210	35	123	368	397,264	109,944,775	41,174,917	55,847,321	206,827,048	66,368'22	82,064'74	111,694'62	250,733'23
Mayo	262	29	134	425	403,176	97,713,895	43,775,911	94,794,937	236,254,763	58,626'30	67,352'01	133,529'69	335,718'20
Junio	235	23	121	379	385,904	82,510,582	3,704,843	49,796,450	142,035,654	49,369'75	19,409'93	44,589'37	169,490'21
Julio	255	25	153	433	376,036	114,051,529	30,203,384	47,461,757	191,657,179	63,428'37	60,167'75	94,813'43	233,639'60
Agosto	241	32	116	422	397,767	75,097,638	13,619,321	76,418,006	147,139,165	45,687'00	27,237'22	116,836'15	189,131'27
Septiembre	250	29	103	382	366,544	67,747,894	39,349,190	66,920,646	173,066,732	40,678'46	76,646'26	133,811'27	251,216'99
Octubre	247	33	112	382	573,543	108,025,037	23,821,013	63,924,954	179,601,503	63,555'01	59,622'12	87,649'68	211,027'91
Noviembre	227	29	113	369	383,297	78,762,406	24,304,014	37,984,208	140,956,135	47,258'45	45,688'04	73,078'65	171,445'14
Diciembre	215	41	166	462	365,575	86,694,450	13,934,116	50,526,784	156,590,355	51,967'63	38,768'06	101,053'61	191,319'29
Sumas	2,774	347	1,463	4,584	4,026,003	1,162,533,796	335,833,899	732,233,603	2,110,606,486	637,523'91	631,677'99	1,461,467'44	2,733,669'54
			1,810					1,048,072'602				2,096,145'63	

AÑO 1933

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	97	160	193,758	17	99	186,874	373	390,632
Febrero	69	136	167,478	18	102	184,213	325	351,691
Marzo	89	165	207,063	14	102	220,784	370	427,847
Abril	88	157	196,991	12	111	200,273	368	397,264
Mayo	123	173	191,712	27	106	208,464	426	403,176
Junio	111	147	164,741	36	85	205,163	379	389,904
Julio	113	167	196,680	52	101	192,356	433	389,036
Agoato	118	160	196,749	44	100	201,318	423	397,767
Septiembre	112	166	202,253	20	94	194,251	382	396,504
Octubre	106	164	179,107	19	93	191,298	382	373,375
Noviembre	96	158	196,406	18	96	186,861	368	383,267
Diciembre	97	160	186,814	9	105	178,561	361	365,375

RESUMEN

Con bandera	Número de buques	Número de toneladas
Española	3,119	2,302,952
Extranjera	1,470	2,323,086
TOTALES	4,589	4,626,038

IMPUESTO

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

AÑO 1926

<u>MESES</u>	<u>PENETAS</u>
Enero	8,767'75
Febrero	5,087'00
Marzo	5,976'25
Abril	10,428'50
Mayo	11,217'50
Junio	2,931'25
Julio	5,000'75
Agosto	3,645'00
Septiembre	8,127'50
Octubre	24,254'75
Noviembre	14,843'75
Diciembre	7,821'00
TOTAL	108,991'00

NÚMERO DE PASAJEROS ENTRADOS EN EL PUERTO DURANTE EL AÑO 1926

Para el Puerto	De tránsito	TOTAL
96,646	71,568	168,214

AÑO 1927

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 1927 — Meses	NÚMERO DE BUQUES ENTRADOS, Y SU TONELAJE					KILOGRAMOS DE MERCANCIAS DESCARGADAS				RECAUDACIÓN POR EL ARBITRIO PARA LAS OBRAS			
	N.º Tonelaje	DE LA NAVEGACIÓN DE ALDEA O DEL EXTRANJERO		Números totales	Tonelaje	De Tonelaje	DE LA NAVEGACIÓN DE ALDEA O DEL EXTRANJERO		TOTALES	De cabotaje — Pesetas	DE LA NAVEGACIÓN DE ALDEA 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	218	25	135	378	438,797	33,115,305	38,162,062	72,572,463	193,346,750	49,869-40	76,321-08	145,243-73	271,337-21
Febrero	191	31	104	329	383,623	67,605,711	22,865,081	94,072,967	185,313,705	10,681-43	45,730-13	139,346-55	275,761-11
Marzo	240	37	125	402	436,315	118,764,554	32,020,223	133,321,312	214,711,004	71,261-99	65,240-46	186,642-51	323,144-99
Abril	237	27	133	397	432,913	78,133,075	27,722,631	60,340,039	138,250,745	42,112-62	53,446-43	120,683-70	218,242-67
Mayo	260	31	109	459	462,842	79,761,324	49,548,916	123,458,807	252,821,642	47,853-53	95,196-97	246,917-57	393,968-12
Junio	234	34	126	394	373,709	98,414,213	43,860,037	48,161,061	182,771,351	54,076-50	27,719-74	80,922-11	227,718-55
Julio	272	28	157	457	395,115	88,733,051	24,213,033	58,275,419	163,251,499	31,439-05	33,486-07	116,550-72	220,479-61
Agosto	251	33	144	428	400,155	77,985,521	32,112,641	60,292,644	156,600,606	46,790-13	34,325-29	120,105-21	192,020-66
Septiembre	220	31	122	373	382,441	75,504,050	29,887,383	35,635,645	191,373,042	37,319-23	53,771-65	171,571-59	272,465-45
Octubre	230	32	131	343	403,324	86,224,404	45,377,568	73,571,160	202,173,932	46,134-34	52,755-17	151,212-78	242,032-79
Noviembre	204	33	141	333	325,459	73,324,667	43,299,885	40,703,154	161,287,726	45,149-80	90,519-53	91,406-29	217,125-64
Diciembre	235	30	136	401	420,104	84,709,451	43,934,901	30,794,395	169,433,807	36,823-12	27,379-91	151,569-80	289,273-63
SUMAS	2,732	374	1,628	4,734	4,465,227	980,971,308	413,940,034	836,049,317	2,280,874,189	538,566-87	331,398-51	1,772,101-68	3,192,567-06
		2,002					1,299,998,381				2,601,000-19		

AÑO 1927

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

MESES	ENTRADOS							
	ESPAÑOLES		Toneladas de Registro	EXTRANJEROS		Toneladas de Registro	TOTALES	
	Vela	Vapor		Vela	Vapor		Buques	Toneladas
Enero	85	158	170,896	13	122	267,001	376	436,797
Febrero	69	156	194,322	6	98	184,507	320	383,829
Marzo	95	181	209,704	13	112	226,411	402	436,205
Abril	94	173	193,320	7	126	239,508	397	432,418
Mayo	120	170	193,772	29	140	269,070	459	462,842
Junio	107	261	179,230	35	91	199,569	394	378,799
Julio	130	170	178,636	49	108	216,510	457	395,145
Agosto	120	164	197,065	33	111	205,691	428	402,156
Septiembre	94	157	176,732	21	101	206,212	373	384,944
Octubre	96	166	178,027	16	115	225,502	393	403,529
Noviembre	82	155	182,839	19	127	243,120	385	425,050
Diciembre	106	159	182,597	12	124	237,597	401	420,104

RESUMEN

Con bandera	Número de buques	Número de toneladas
Española	3,166	2,237,229
Extranjera	1,628	2,727,998
TOTALES	4,794	4,965,227

IMPUESTO

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

AÑO 1927

MESES	PESETAS
Enero	7,591'25
Febrero	7,517'50
Marzo	9,116'75
Abril	4,214'00
Mayo	11,936'00
Junio	9,840'50
Julio	6,531'75
Agosto	5,045'25
Septiembre	10,671'25
Octubre	20,401'50
Noviembre	15,460'50
Diciembre	12,292'25
TOTAL	120,742'50

NÚMERO DE PASAJEROS ENTRADOS EN EL PUERTO DURANTE EL AÑO 1927

Para el Puerto	De tránsito	TOTAL
94,843	76,511	171,354

AÑO 1928

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 1928 — Meses	NÚMERO DE BUQUES ENTRADOS, Y SU TONELAJE				KILOGRAMOS DE MERCANCIAS DESCARGADAS				RECAUDACIÓN POR EL ARBITRIO PARA LAS OBRAS				
	De cabotaje	D. DE LA NAVEGACIÓN DE ALTAURA O DEL EXTRANJERO		Números totales	Tonelaje	De cabotaje	D. DE LA NAVEGACIÓN DE ALTAURA O DEL EXTRANJERO		TOTALES	De cabotaje — Pesetas	D. DE LA NAVEGACIÓN DE ALTAURA O DEL EXTRANJERO		TOTALRS — Pesetas
		Con banderas españolas	Con banderas extranjeras				Con banderas españolas	Con banderas extranjeras			Con banderas españolas — Pesetas	Con banderas extranjeras — Pesetas	
Enero	211	26	112	496	652,603	75,534,553	31,209,853	90,950,818	197,994,459	45,489,30	62,418,10	181,308,54	239,609,16
Febrero	223	21	123	475	435,800	97,893,476	41,512,233	94,115,561	236,921,254	58,739,70	89,321,44	188,251,10	336,789,39
Marzo	231	33	124	385	370,907	30,939,340	51,345,111	97,464,809	232,799,200	48,593,80	108,690,21	194,120,62	352,213,63
Abril	253	27	141	421	433,135	80,201,000	16,384,963	54,569,197	151,745,163	48,174,40	33,769,98	109,138,79	471,082,79
Mayo	236	24	152	464	491,333	129,978,964	77,607,423	33,998,077	291,764,166	77,982,69	155,014,69	167,995,49	401,593,07
Junio	241	21	160	478	486,825	78,563,472	31,351,435	94,278,023	212,186,330	47,119,45	73,714,25	183,557,30	314,402,00
Julio	251	28	155	464	440,340	91,141,075	29,721,971	71,913,736	191,776,772	54,089,57	54,443,96	143,827,32	257,154,81
Agosto	282	32	146	481	449,027	40,945,314	47,724,324	57,443,367	191,283,405	54,027,29	87,448,63	144,987,77	256,403,69
Septiembre	275	30	152	421	437,061	44,213,465	43,063,277	49,428,095	189,705,837	36,520,80	86,128,57	98,256,19	241,511,62
Octubre	358	28	145	431	494,653	110,726,896	72,122,075	75,936,619	249,546,199	60,350,63	141,335,34	150,793,22	356,375,19
Noviembre	251	22	115	416	477,351	105,817,036	43,633,652	71,976,565	223,127,303	63,492,63	91,267,30	143,953,73	298,713,65
Diciembre	259	33	172	464	536,158	93,961,035	28,412,232	103,366,752	225,743,089	54,378,65	66,924,57	206,733,46	319,346,68
SUMAS	3,057	330	1,763	5,150	6,597,976	116,468,654	627,492,436	944,952,708	2,590,893,608	67,191,18	1,064,990,72	1,339,001,62	3,613,436,02
			2,093				1,472,445,144				1,944,891,34		

AÑO 1928

**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	102	165	280,800	23	119	251,794	404	532,603
Febrero	101	151	198,308	19	101	237,552	375	435,860
Marzo	104	157	154,845	18	106	218,662	395	373,907
Abril	129	160	196,506	15	123	236,739	421	433,135
Mayo	140	173	205,563	21	131	285,770	464	491,331
Junio	111	161	166,747	48	118	200,073	436	486,825
Julio	128	191	225,394	48	107	225,640	464	449,240
Agosto	125	189	210,554	41	105	250,073	460	419,627
Septiembre	93	176	211,461	39	113	225,603	421	437,064
Octubre	104	182	233,044	28	117	260,689	431	491,693
Noviembre	105	168	201,141	11	134	276,410	418	477,551
Diciembre	99	103	237,007	23	140	268,201	464	536,198

RESUMEN

Con bandera	Número de buques	Número de toneladas
Española	3,387	2,551,300
Extranjera	1,753	3,016,607
TOTALES	5,150	5,567,907

IMPUESTO

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

AÑO 1928

MESES	PESETAS
Enero	13,874.00
Febrero	9,398.25
Marzo	9,430.25
Abril	7,397.00
Mayo	9,152.00
Junio	11,910.50
Julio	12,321.75
Agoato	12,058.25
Septiembre	8,997.50
Octubre	9,923.75
Noviembre	14,053.25
Diciembre	13,340.25
TOTAL	132,062.75

NÚMERO DE PASAJEROS ENTRADOS EN EL PUERTO DURANTE EL AÑO 1928

Pasajeros	De tránsito	TOTAL
106,892	72,377	179,269

AÑO 1929

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 1929 — Meses	MOVIMIENTO DE BUQUES COMERCIALES, Y SU TONELAJE					KILOGRAMOS DE MERCANCIAS DESCARGADAS				RECADIFICACIÓN POR EL ARBITRIO PARA LAS OBRAS			
	De cebujes	DE LA NAVIGACIÓN DE ALICIA O DEL EXTRANJERO		Móviles Totales	Londres	De cebujes	DE LA NAVIGACIÓN DE ALICIA O DEL EXTRANJERO		TOTALES	De cebujes — Pesetas	DE LA NAVIGACIÓN DE ALICIA O DEL EXTRANJERO		TOTALES — Pesetas
		Con banderas españolas	Con banderas extranjeras				Con banderas españolas	Con banderas extranjeras			Con banderas españolas — Pesetas	Con banderas extranjeras — Pesetas	
Enero	240	30	134	318	484,661	115,054,427	33,325,477	70,033,586	216,580,490	60,572,49	61,190,99	140,067,21	270,930,69
Febrero	215	20	125	360	457,223	117,251,015	33,806,703	106,933,616	263,043,940	70,051,99	77,013,40	213,967,22	362,322,61
Marzo	267	30	132	429	527,627	123,320,204	45,475,844	102,077,171	271,773,215	73,990,53	90,051,08	205,954,26	370,357,47
Abril	255	30	142	427	497,332	133,614,615	33,771,437	135,344,909	302,742,051	80,172,23	67,554,00	270,680,93	413,417,06
Mayo	234	40	177	501	544,006	77,302,743	20,173,161	94,827,531	192,303,715	46,381,80	40,340,00	180,655,31	276,383,91
Junio	264	27	156	450	554,847	128,967,305	12,375,219	75,798,084	217,141,413	77,375,79	24,730,42	151,567,56	253,724,14
Julio	280	31	182	496	595,892	114,757,773	18,074,941	72,019,024	197,326,791	15,355,03	36,034,97	144,067,25	245,962,30
Agosto	277	37	167	481	583,728	179,087,067	67,164,462	67,646,478	293,868,007	75,152,65	134,326,91	175,220,48	305,011,77
Septiembre	253	26	151	430	558,359	111,649,130	32,648,507	94,777,574	234,275,511	67,010,15	64,444,61	161,505,02	315,659,78
Octubre	271	33	150	454	566,110	134,804,015	65,533,053	62,553,574	263,891,242	30,881,71	120,605,90	120,816,16	330,067,42
Noviembre	246	28	175	449	552,897	126,364,780	41,320,986	74,069,332	241,784,098	75,613,97	67,270,86	130,243,17	273,936,00
Diciembre	256	29	130	401	495,917	121,132,667	38,466,524	100,132,306	250,761,567	72,675,91	60,101,75	175,041,67	347,318,05
SUMAS	3,007	370	1,835	5,302	6,419,329	1,691,222,223	445,556,202	1,057,244,463	2,962,315,660	875,539,06	851,903,92	2,062,370,28	3,791,514,16
		2,205					1,512,803,337				3,915,974,71		

AÑO 1929

**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	88	191	236,285	7	132	252,776	418	489,061
Febrero	69	172	216,905	15	110	240,256	360	457,223
Marzo	91	206	259,787	16	116	255,140	429	517,027
Abril	100	195	233,897	13	129	263,435	427	497,332
Mayo	115	239	275,178	18	154	267,528	501	543,006
Junio	108	183	222,108	27	132	312,739	450	534,847
Julio	113	231	259,164	42	149	336,789	496	595,892
Agosto	105	209	267,749	35	132	315,073	481	583,728
Septiembre	97	182	241,807	24	127	293,462	430	535,359
Octubre	108	196	288,859	19	131	297,581	454	586,440
Noviembre	90	184	251,060	15	160	341,937	449	592,977
Diciembre	80	135	259,733	11	125	275,784	401	535,517

RESUMEN

Con banderas	Número de buques	Número de toneladas
Española	3,467	2,992,622
Extranjera	1,835	3,456,707
TOTALES	5,302	6,449,329

IMPUESTO

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

AÑO 1920

<u>MESSES</u>	<u>PESETAS</u>
Enero	6,403'75
Febrero	6,628'75
Marzo	10,876'50
Abril	5,522'75
Mayo	12,579'00
Junio	12,926'75
Julio	15,353'50
Agosto	12,739'25
Septiembre	15,380'00
Octubre	13,025'50
Noviembre	25,876'50
Diciembre	12,982'25
TOTAL	153,067'50

NÚMERO DE PASAJEROS ENTRADOS EN EL PUERTO DURANTE EL AÑO 1920

Para el Puerto	De transito	TOTAL
135,101	106,061	241,162

RESUMEN DEL MOVIMIENTO DE IMPORTACIÓN

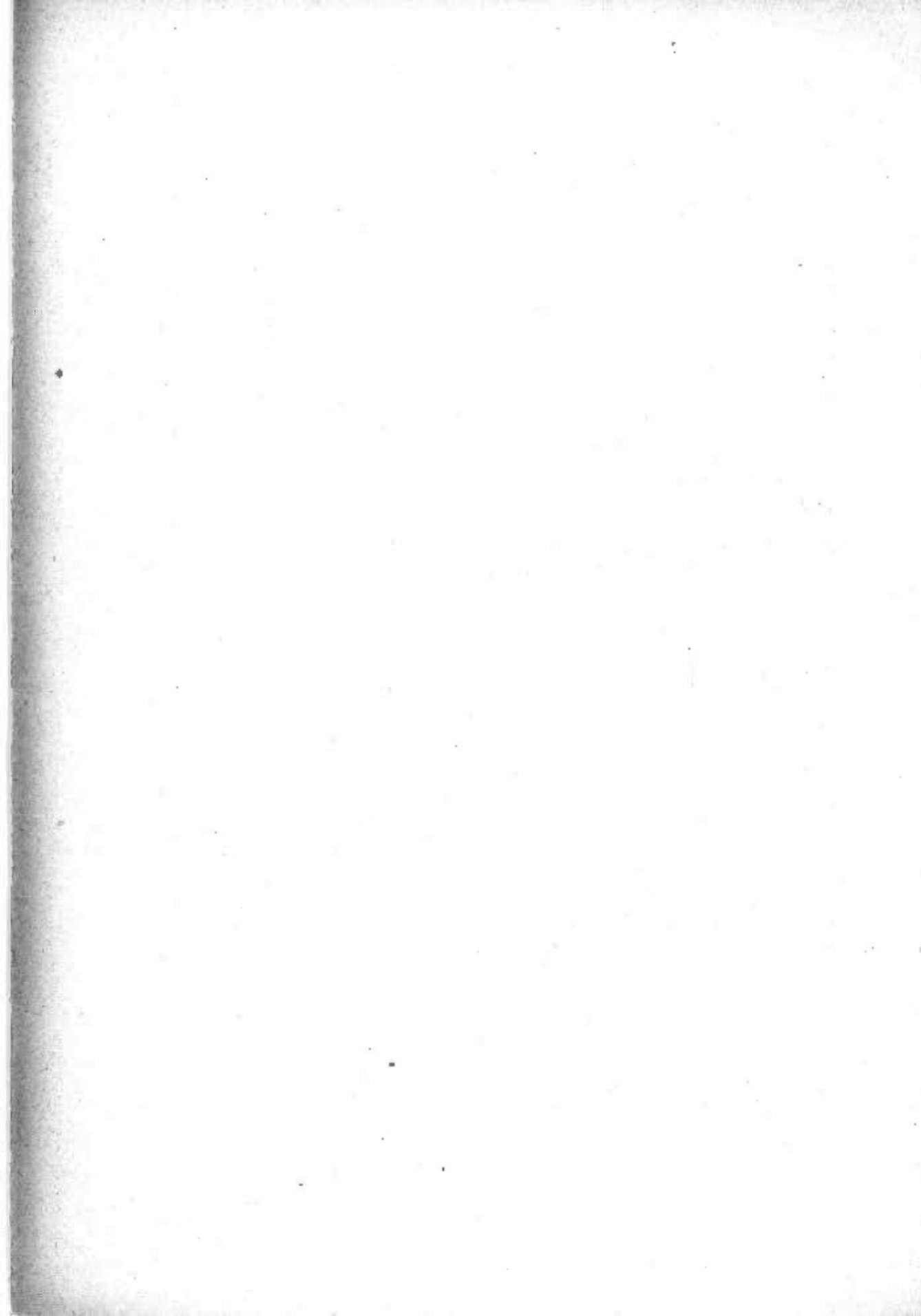
AÑOS	Navegación de cabotaje	Navegación de altura	TOTAL — Toneladas
	Toneladas	Toneladas	
1926	1.062,534	1.088,073	2.150,607
1927	1.073,781	1.384,923	2.458,704
1928	1.230,731	1.172,115	2.402,846
1929	1.421,894	1.492,509	2.914,403

RESUMEN DEL MOVIMIENTO DE EXPORTACIÓN

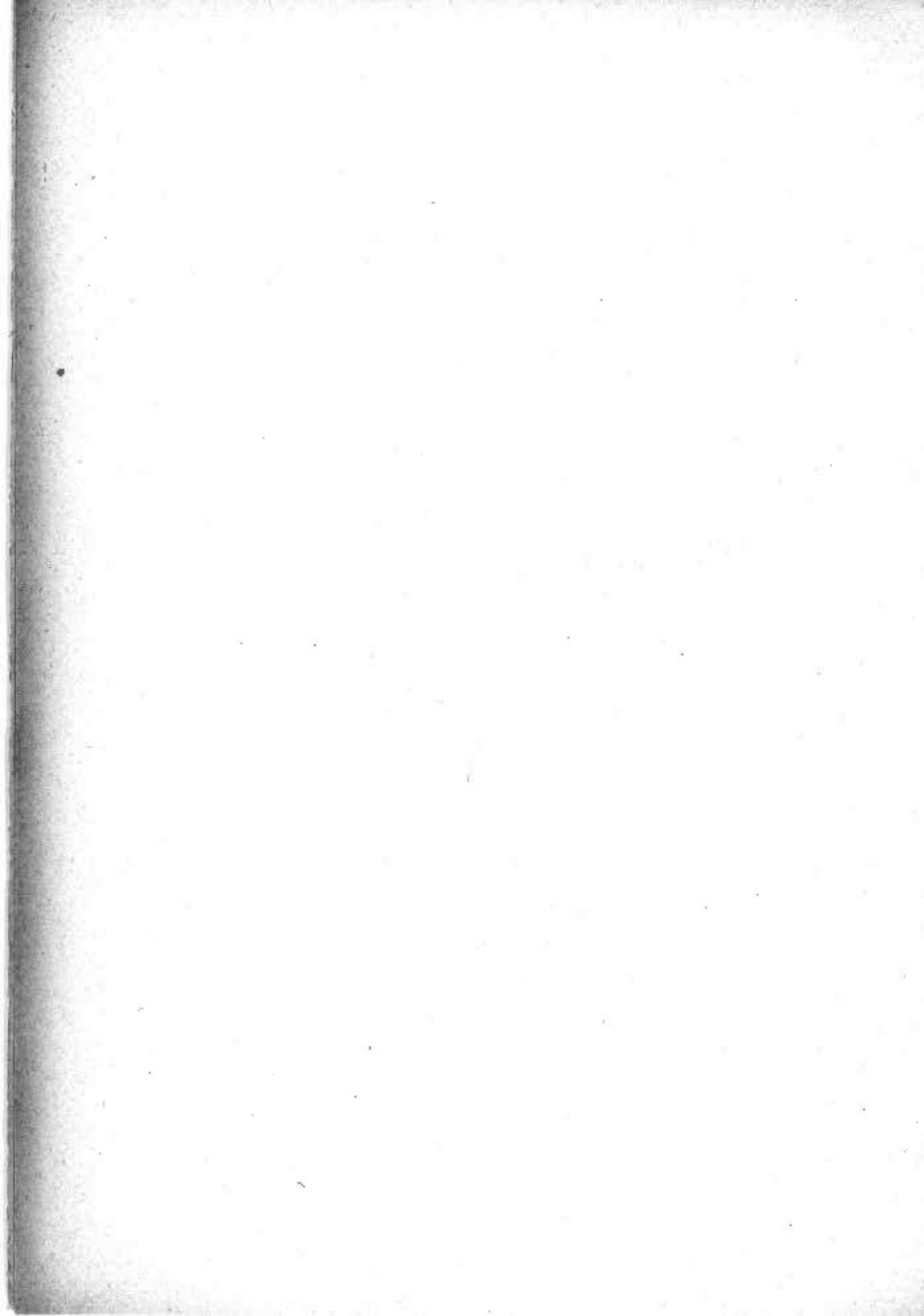
AÑOS	Navegación de cabotaje	Navegación de altura	TOTAL — Toneladas
	Toneladas	Toneladas	
1926	413,320	186,150	599,470
1927	398,463	231,438	629,901
1928	447,811	230,044	677,855
1929	601,422	172,478	773,900

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	Del extranjero		
	Número	Número		
1926	3,055	1,700	4,755	1.776,252
1927	3,048	1,912	4,960	5.069,292
1928	3,180	2,111	5,291	5.756,768
1929	3,290	2,211	5,501	7.033,431



ESTADOS COMPARATIVOS

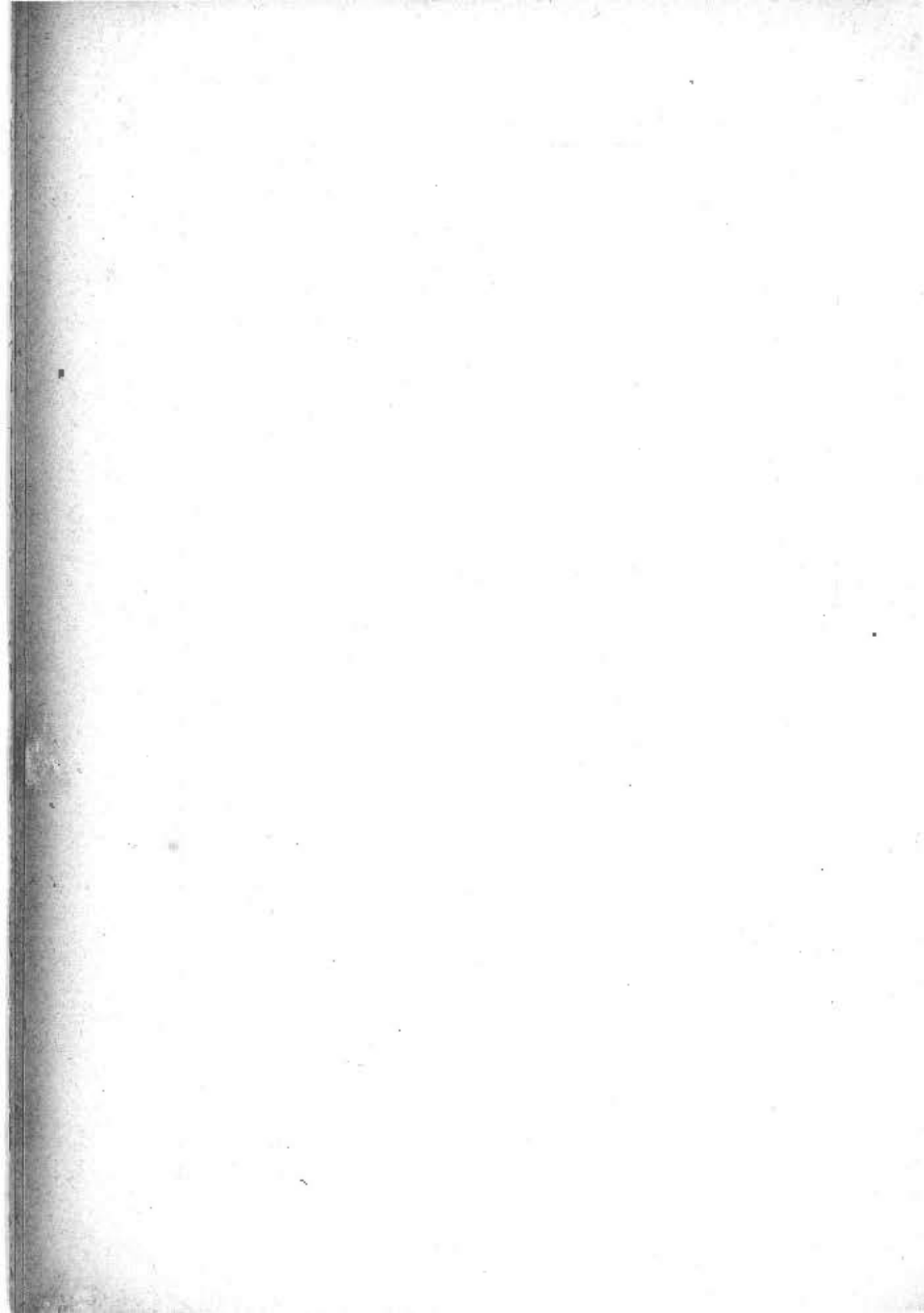


MOVIMIENTO DE IMPORTACION

AÑOS	Navegación de cabotaje	Navegación de altura	TOTAL
	Toneladas	Toneladas	Toneladas
1910	524,123	1,173,263	1,703,006
1911	508,837	1,224,120	1,622,957
1912	642,291	1,261,286	1,903,577
1913	597,019	1,634,077	2,231,096
1914	494,598	1,566,494	2,061,062
1915	680,476	1,343,930	2,020,406
1916	605,382	1,223,967	1,829,549
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	608,437	1,091,161	1,599,598
1922	544,028	1,307,209	1,851,237
1923	329,273	1,270,194	2,099,467
1924	913,720	1,219,496	2,131,216
1925	943,445	1,267,173	2,210,618
1926	1,062,534	1,048,073	2,110,607
1927	1,023,761	1,384,923	2,408,704
1928	1,220,734	1,472,445	2,693,179
1929	1,421,681	1,492,504	2,914,385

MOVIMIENTO DE EXPORTACION

AÑOS	De cabotaje	Para el extranjero	TOTAL
	Toneladas	Toneladas	Toneladas
1910	416,213	262,262	478,535
1911	309,688	171,197	480,855
1912	323,306	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	344,638	582,587
1920	265,300	227,577	492,877
1921	436,128	136,259	592,387
1922	331,411	160,276	431,687
1923	298,767	123,384	422,151
1924	346,502	133,130	479,632
1925	268,142	139,224	407,366
1926	413,320	186,159	599,479
1927	308,483	229,438	627,921
1928	447,801	220,044	667,845
1929	601,422	172,978	774,400



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	Exportación	TOTAL	Españolas	Extranjeras	TOTAL	Condic. de		Producto del arbitrio sobre las mercancías mercancías	Impuesto sobre los pasajeros	Productos de las explotaciones (aguas, impuesto de la colada, sal-culterías, etc.)	Subvención del Estado	Procesos de amonestación	TOTALS	Dirección de Sanidad	Seguro adm. marítimo (inc. uso intereses de las obligaciones cuadradas)	Consejos ordinarios y extraordinarios de las obras	Explotación de los puertos	Construcción de obras nuevas	TOTALS
	Toneladas	Toneladas	Toneladas	Número	Número	Número	Registros		Taxetas	Pesetas	Pesetas	Pesetas	Pesetas	Pesetas	Pesetas	Pesetas	Pesetas	Pesetas	Pesetas	Pesetas
1910	1.703.006	478.537	2.181.543	2.679	1.043	3.723	3.110.038	63,501	2.604.621.74	—	360.029.20	(1) 148.200	3.140.593.99	5.657.477.43	195.865.95	1.203.271.40	160.968.93	300.602.85	4.063.760.56	6.384.534.09
1911	1.822.957	460.855	2.303.812	2,469	423	3.886	3.022.704	74,354	2.165.658.34	—	400.937.91	148.200	2.138.439.02	6.056.991.27	150.520.61	1.198.545.97	629.049.81	229.893.92	4.317.732.50	6.728.753.61
1912	1.903.577	530.815	2.434.392	2,941	976	3,917	3.743.860	79,106	2.509.515.10	—	640.745.15	(2) 148.200	2.608.094.75	5.906.159.43	162.524.99	1.407.601.80	654.732.27	418.625.79	2.362.301.23	5.105.610.03
1913	2.231.096	547.736	2.778.832	3,072	3,074	4,147	4.362,531	40,723	3.580.465.22	—	316.737.48	148.200	3.021,470.35	5.666,424.08	162,378.55	1.449,177.40	670,339.18	409,740.29	2.465,576.13	5.117,261.64
1914	2.061.062	533,743	2.595,005	2,674	371	3,045	3,615,775	76,808	3.429,735.61	—	1.002,537.08	148.200	—	4.580,472.12	161,420.63	1.393,117.99	752,460.74	467,770.62	2,645,083.68	5.465,855.66
1915	2.020.400	543.067	2.572.473	2,946	641	3,587	3.202,918	87,962	3.106,199.85	—	1.057,935.33	148.200	370,511.68	4.645,145.01	157,959.79	1.416,514.34	860,775.65	433,229.60	1.748,297.45	4.915,481.03
1916	1.829.349	605.075	2.435,527	3,040	880	3,620	2.303,296	65,947	2.512,792.50	19,697.05	1.297,110.68	148.200	819,568.30	5.127,365.53	150,123.49	1.119,614.67	356,313.21	345,600.38	618,236.91	5.622,569.27
1917	1.426.817	660.823	2.107,641	4,355	230	4,586	2.269,128	44,454	1.552,851.59	122,353.25	1.627,418.71	148.200	—	3.450,853.55	148,541.74	1.475,906.60	900,356.57	537,062.22	268,537.71	3.350,620.88
1918	1.321.971	577.750	1.900,621	4,325	107	4,432	1.693,800	62,068	1.249,911.85	46,214.79	1.073,352.39	148.200	—	2.467,679.03	153,681.61	1.567,893.20	1.070,367.89	611,514.55	512,471.96	3.905,934.00
1919	1.326.406	582.587	1.908,993	3,045	350	3,395	2.042.270	86,074	1.918,370.68	125,623.45	2.077,931.56	148.200	—	4.270,329.91	213,464.44	1.824,903.43	1.356,325.13	647,399.83	464,581.54	4.229,374.47
1920	1.615.329	492.877	2.108.206	2,223	351	2,574	1.823,041	103,680	2.045,917.07	281,527.71	2.426,017.93	(3) 333,450	679,089.30	5.090,381.51	256,143.15	1.979,789.87	1.759,662.69	805,132.06	1.687,036.05	6.490,044.02
1921	1.599.598	502.387	2.101,985	2,374	444	2,818	1.852,695	94,239	2.509,013.18	337,875.00	2.761,623.61	(4) 395,200	465,880.00	5.300,781.79	284,536.89	1.746,561.16	2.079,068.07	782,711.29	1.685,154.20	6.177,054.92
1922	1.831.237	431.697	2.262,934	2,243	468	2.706	1.910,817	105,874	2.981,747.62	306,573.50	2.316,791.11	(5) 3408,600	—	8.953,708.73	287,096.30	1.816,180.10	2.200,350.77	842,653.96	1.675,380.98	6.621,760.01
1923	2.069.467	422.131	2.521,619	2,870	1,259	4,129	3.613,320	131,448	2.998,876.25	301,199.25	2.450,421.55	2.700,400	—	5.500,186.03	286,316.91	1.720,469.23	2.095,050.32	805,013.34	1.261,600.87	6.158,126.72
1924	2.131.216	479.632	2.610,848	3,000	1,430	4,529	4.574,206	147,699	3.044,092.60	95,287.00	2.501,694.27	2.420,600	—	8.212,342.93	285,651.10	1.737,045.98	2.156,793.30	662,483.75	1.690,700.71	6.791,769.84
1925	2.270.618	407.356	2.677,974	3,356	1,504	4,860	4.341,874	169,043	3.053,054.24	80,302.60	2.665,222.07	(6) 2.797,100	—	6.132,766.81	284,804.38	(7) 3.011,936.97	2.422,232.50	637,685.32	1.175,636.24	7.732,565.01
1926	2.110.697	599,176	2.710,086	3,256	1,490	4,755	4.776,252	168,214	2.733,669.54	103,991.00	2.675,007.86	(8) 1.111,500	—	6.629,168.79	291,117.22	(9) 3.656,772.10	2.545,430.01	660,601.97	1.934,626.43	9.188,347.73
1927	2.406.704	627,921	3.034,625	3,275	1,685	4,960	5.064,292	171,354	3.192,567.66	120,742.50	2.667,110.11	(10) 3.316,8.370	—	9.297,233.13	287,940.22	(11) 4.601,624.62	2.675,426.61	859,637.07	1.526,597.04	9.631,126.16
1928	2.693.179	667,845	3.361,024	3,436	1,857	5,293	5.736,733	179,296	3.613,936.02	132,062.75	3.179,423.09	(13) 2.270,100	—	9.197,521.96	303,146.99	(12) 3.534,368.71	2.773,435.97	831,867.72	1.370,610.97	8.963,420.31
1929	2.914.338	771,408	3.685,746	3,421	2,077	5,501	7.033,121	241,162	3.791,514.16	150,090.50	3.051,942.39	(14) 1.980,500	—	6.474,050.65	271,037.88	1.990,325.12	2.666,140.86	676,647.63	1.201,630.94	6.908,768.59

(*) En esta relación, facilitada por la Administración de la Aduana, sólo se incluyen los buques que realizan operaciones comerciales; no contándose los buques de guerra, los de recreo, los que entran en busca de refugio o para efectuar en 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 120 % de descuento.

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

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

(4) Es la cantidad correspondiente a la subvención total anual de 400,000 pesetas con el descuento del 120 %.

(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 120 %.

(6) Comprende la subvención de 2.300,000 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 incluido la cantidad pagada por amortización de las obligaciones que han entregado, correspondientes al primer semestre de 2.600.

(8) Comprende la parte de las dos subvenciones de 2.200.000 y 50.000 pesetas correspondiente a los dos primeros trimestres del año 1926.

(9) En esta partida se ha incluido la cantidad de 1.894.003.55 pesetas, pagada por la amortización de las obligaciones presentadas, correspondiente a los años 1925 y 1926.

(10) Es la cantidad de 5.300.500 pesetas concedida como auxilio extraordinario para el presente año según R. O. de 27 de enero de 1927, con el descuento del 120 %.

(11) En esta cantidad va incluida la suma de 3.001,964.79 pesetas pagada por amortización de las obligaciones en las partidas de los años 1926 y 1927.

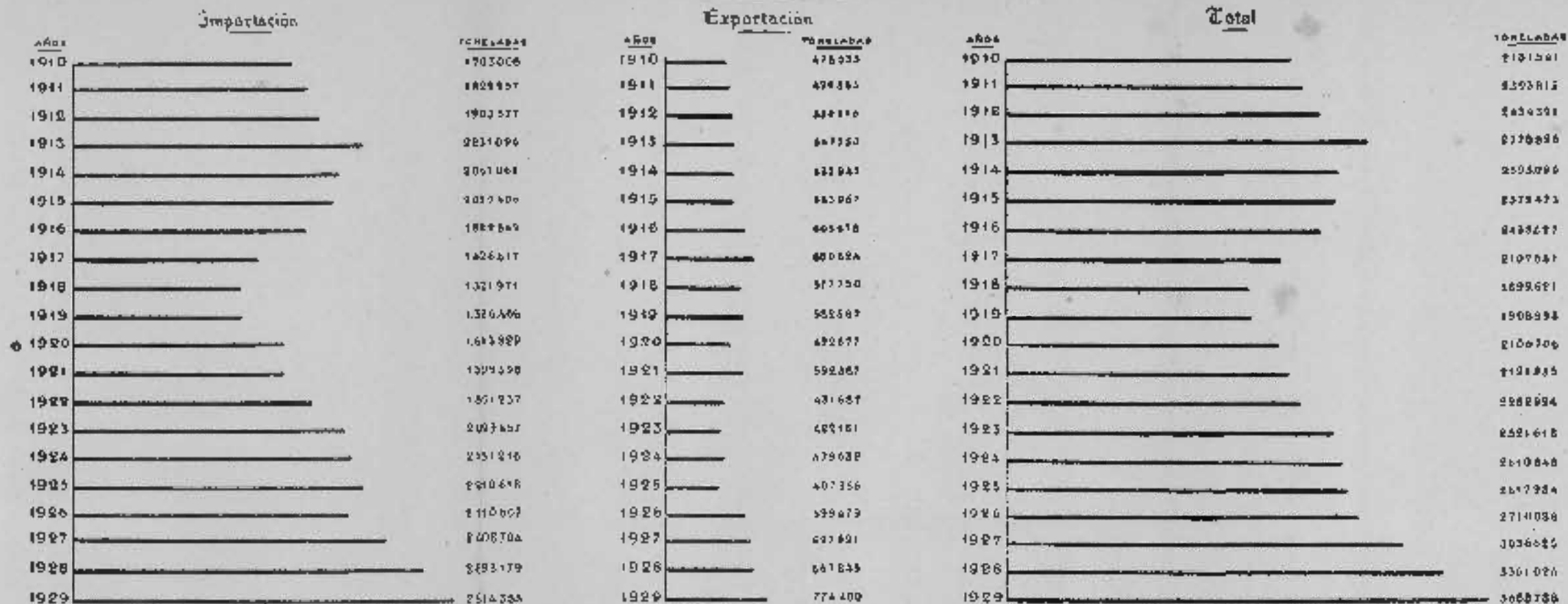
(12) En esta cantidad va incluida la suma de 2.106,001.57 pesetas pagada por amortización de las obligaciones en las partidas de los años 1927 y 1928.

(13) Es la cantidad de 2.303,000 pesetas concedida como auxilio extraordinario por R. O. de 24 de febrero de 1928, después de deducir el 120 %, por cobros de la Hacienda.

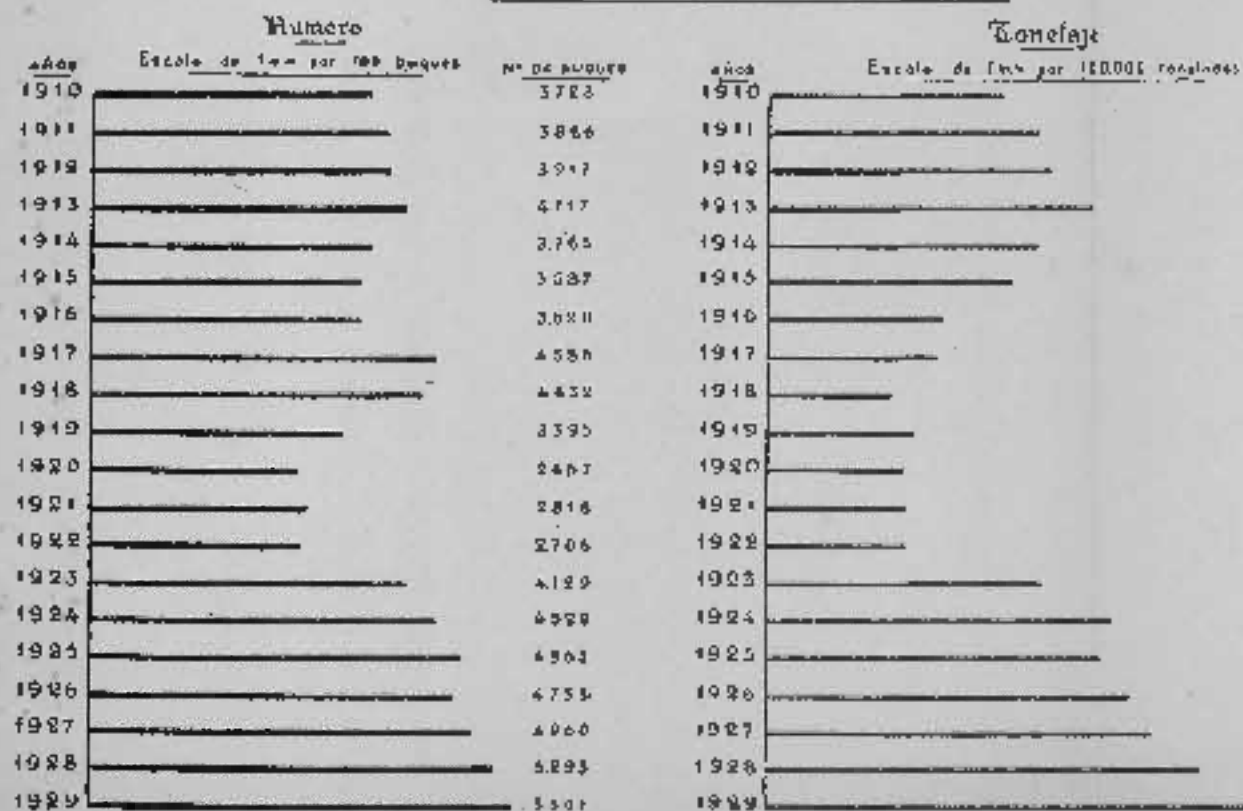
(14) Es la cantidad de 2.000,000 pesetas concedida como auxilio extraordinario, después de deducir el 120 %, por cobros de la Hacienda.

TRAFICO MERCANTIL

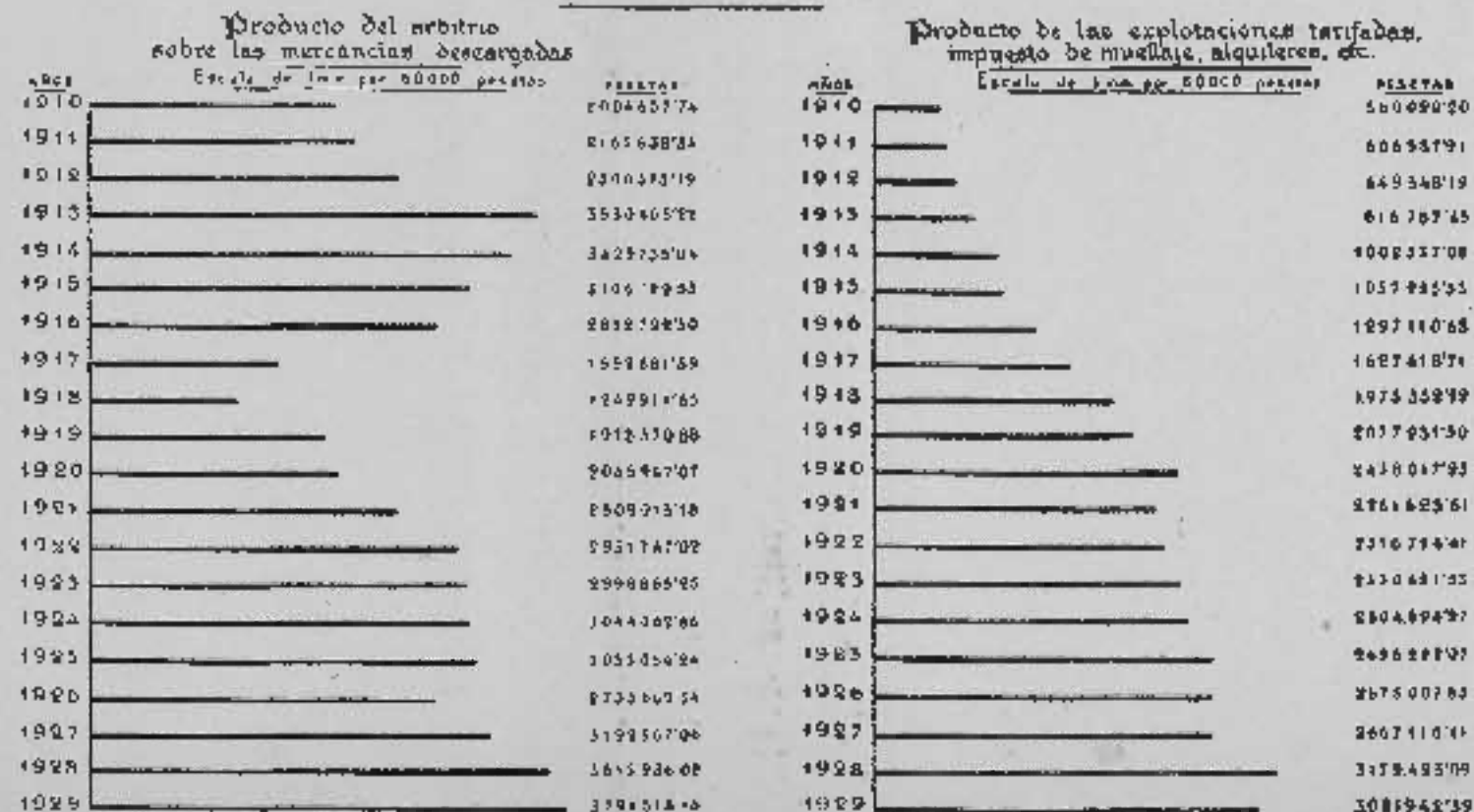
Escala de 1mm. por 50000 toneladas



MOVIMIENTO DE BUQUES



RECAUDACION



Conclusión

Vamos a dar fin a esta Memoria relativa al estado y progreso de las obras y la marcha de los servicios comerciales en este puerto, durante los tres años y medio últimos, o sea, desde 1.º de julio de 1926 a 31 de diciembre de 1929, que por la cuantía del plazo ha resultado algo extensa a pesar de nuestros deseos de reducirla todo lo posible; al terminarla, réstanos solo manifestar que creemos haber cumplido nuestro deber reglamentario, aportando los datos y noticias más interesantes para el debido conocimiento de la Superioridad y de cuantos se preocupan por el desarrollo y engrandecimiento de este centro marítimo.

Barcelona, 28 de mayo de 1930.

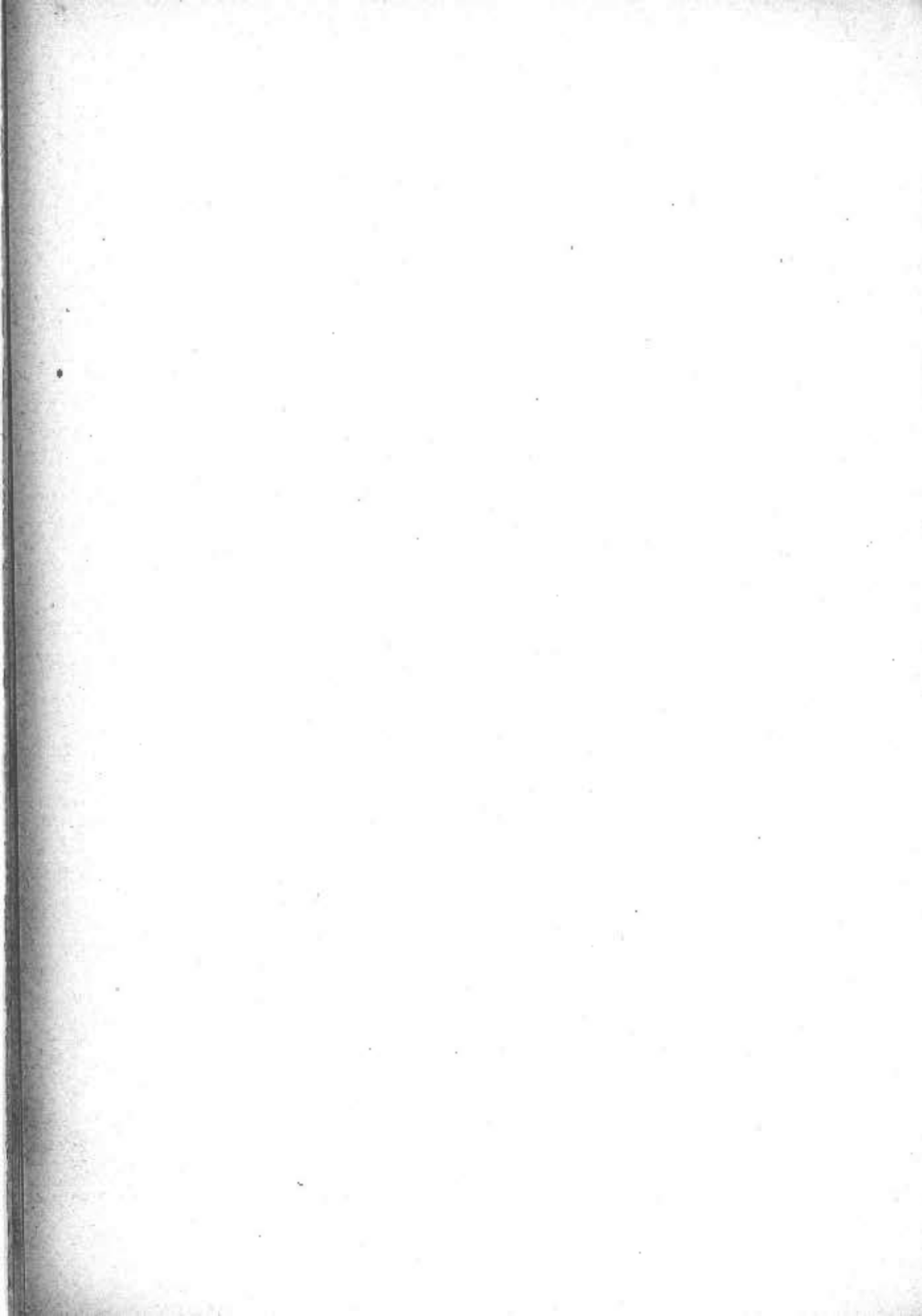
EL INGENIERO DIRECTOR,

José Ayrola

Presentada en sesión de 6 de Agosto de 1930, la Junta acordó imprimirla.

THE UNIVERSITY OF CHICAGO PRESS
CHICAGO, ILLINOIS

GESTIÓN DE LA JUNTA DEL PUERTO DE BARCELONA
DESDE 1.º DE JULIO DE 1926 A 31 DE DICIEMBRE DE 1929.



GESTION DE LA JUNTA DEL PUERTO DE BARCELONA DESDE 1.º DE JULIO DE 1926 A 31 DE DICIEMBRE DE 1929

Expuesto con toda extensión y detalle en la precedente Memoria del señor Ingeniero Director, el estado de las distintas obras y servicios con los correspondientes gastos y expedientes.

Huella asimismo documentada relación de la marcha de los distintos servicios administrativos en sus secciones de ingresos y gastos, cobro del crédito asignado por Real Decreto de 9 de julio de 1926 para obras nuevas, tarifas, movimiento del tráfico, etc., e insertándose diversos cuadros en los que se consignan con precisión los datos referentes a dichos servicios, sólo nos resta a nosotros para no incurrir en enojosas repeticiones hacer destacar dos disposiciones legales, que a nuestro modesto entender revisten verdadera trascendencia.

SEÑORES VOCALES QUE INTEGRABAN LA JUNTA EL 1.º DE FEBRERO DE 1926

PRESIDENTE NATO

Excelentísimo Señor Gobernador Civil de la Provincia.

VICEPRESIDENTE

Excelentísimo Señor D. Francisco de A. Bartrina.

VOCALES NATOS

Ilmo. Sr. Comandante de Marina.

ltre. Sr. Administrador de Aduanas.

ltre. Sr. Director de Sanidad Marítima.

Excmo. Sr. Ingeniero Director de las Obras.

VOCALES ELECTIVOS

- ltre. Sr. D. Antonio Robert, por la Excmo. Diputación Provincial.
 lltre. Sr. D. Pedro Ormí, por el Excmo. Ayuntamiento.
 lltre. Sr. D. Eudilio Arnaa, por la Cámara de Comercio y Navegación.
 lltre. Sr. D. Amadeo Maristany, por la Cámara de Comercio y Navegación.
 lltre. 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.
 lltre. Sr. D. Federico Bernades, por el Fomento del Trabajo Nacional.
 lltre. Sr. D. Antonio Massó, por el Consejo Provincial de Fomento.
 lltre. 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.
 lltre. Sr. D. Santiago de Riba y de España, por la Sociedad Económica Barce-
 lonesa de Amigos del País.
 Excmo. Sr. D. Rafael Roig y Torres, por la Asociación de Navieros y Consig-
 natarios.
 lltre. Sr. D. Juan Ferrer y Puig, por la Liga Marítima.
 Excmo. Sr. D. Francisco de A. Bartrina, por la Cámara Agrícola Provincial.
 lltre. Sr. D. José Morcy F. Labandera, por la Asociación de Capitanes y Pilo-
 tos de la Marina Mercante.
 lltre. Sr. D. Angel Rudo, por la Asociación de Navieros del Mediterráneo.
 Excmo. Sr. Conde de Bigols, por la Cámara Minera de la Provincia.

REPRESENTANTE DE LA JUNTA EN EL CONSORCIO DEL PUERTO FRANCO

Excmo. Sr. D. Rafael Roig y Torres.

NOMBRAMIENTO, POR LAS CORPORACIONES REPRESENTADAS EN ESTA JUNTA, DE LOS SEÑORES VOCALES Y TOMA DE POSESIÓN DE LOS NISMOS, DURANTE EL 2.º SEMESTRE 1926 Y AÑOS 1927, 1928 Y 1929.

D. José Cadarso, nuevo Comandante en sustitución del jubilado D. Adrián Pe-
drero, tomó posesión del cargo de Vocal en 11 de agosto de 1926.

D. Rafael Roig y Torres, fué reelegido Vocal por la Asociación de Navieros y
Consignatarios, en 13 de octubre de 1926.

Sr. Barón de Espinella, fué reelegido Vocal por el Instituto Agrícola Catalán
de San Isidro, en 11 de mayo de 1927.

- D. Juan Ferrer y Puig, es reelegido por la Liga Marítima, en 8 de junio de 1927.
- D. Victoriano Bonet, es elegido por la Asociación de Capitanes y Pilotos de la Marina Mercante, en 8 de junio de 1927.
- D. Emilio Jucha Romayá, es elegido por la Cámara de Comercio y Navegación, en 8 de junio de 1927.
- D. Angel Bono Crucent, fué reelegido por la Asociación de Navieros del Mediterráneo para el cargo de Vocal, en 10 de agosto de 1927.
- D. Rafael Pérez Ojeda, nuevo Comandante de Marina tomó posesión del cargo de Vocal en 28 de diciembre de 1927; su antecesor señor Cadarso, cesó por jubilación en el destino a últimos del mes anterior.
- D. Andrés Oliva Lacombe, es elegido Vocal por la Cámara de Industria, en 8 de febrero de 1928.
- D. Antonio Robert, Diputado Provincial, fué elegido Vocal en 14 de marzo de 1928.
- D. Pablo Sust Gelpí, fué nombrado Vocal por la Cámara de Comercio y Navegación en 25 de abril de 1928.
- D. Francisco de A. Bartrina, es reelegido Vicepresidente en 27 de junio de 1928.
- D. Vicente Coma Soley, es nombrado Vocal por el Consejo Provincial de Fomento en 11 de julio de 1927.
- D. David Ferrer Vallés, es nombrado Vocal por la Cámara de Comercio y Navegación en 12 diciembre de 1928.
- D. Federico Bernades, es reelegido Vocal por el Fomento del Trabajo Nacional en 10 de julio de 1929.

En 27 de febrero de 1929 es reelegido por esta Junta para representarla en el Consorcio del Depósito Franco, a D. Rafael Roig y Torres.

**AL FINALIZAR EL PRESENTE EJERCICIO
QUEDA CONSTITUIDA 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.

Ilte. Sr. Administrador de Aduanas.

Ilte. Sr. Director de Sanidad Marítima.

Excmo. Sr. Ingeniero Director de las Obras.

VOCALÉS ELECTIVOS

- Ilre. Sr. D. Antonio Robert, por la Excmo. Diputación Provincial.
 Ilre. Sr. D. Pedro Orumí, por el Excmo. Ayuntamiento.
 Ilre. Sr. D. Emilio Jorda, por la Cámara de Comercio y Navegación.
 Ilre. Sr. D. Pablo Susá, por la Cámara de Comercio y Navegación.
 Ilre. Sr. D. David Ferrer, por la Cámara de Comercio y Navegación.
 Excmo. Sr. D. Juan Puig Marcó, por la Cámara de Industria.
 Excmo. Sr. D. Andrés Oliya Lacomá, por la Cámara de Industria.
 Ilre. Sr. D. Federico Bernades, por el Fomento del Trabajo Nacional.
 Excmo. Sr. Bartolomé Esponellá, por el Instituto Agrícola Catalán de San Isidro.
 Ilre. 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.
 Ilre. Sr. D. Juan Ferrer y Puig, por la Liga Marítima.
 Excmo. Sr. D. Francisco de A. Bartrina, Cámara Provincial de la Propiedad Rústica.
 Ilre. Sr. D. Victoriann Bonet, por la Asociación de Capitanes y Pilotos de la Marina Mercante.
 Ilre. Sr. D. Angel Bono, por la Asociación de Navieros del Mediterráneo.
 Excmo. Sr. Conde de Fígols, por la Cámara Minera.

Por Real orden de 24 de julio de 1929 se disolvieron los Consejos Provinciales de Fomento, dejando de estar representado en la Junta el de esta provincia.

Por Real orden de 6 de septiembre de 1929, se crearon las Cámaras Provinciales de la Propiedad Rústica, a las que se confieren el cometido encomendado a las Cámaras Agrícolas Provinciales.

Por Real orden de 27 de septiembre de 1929 se concedió a los Sindicatos Agrícolas de esta provincia, el derecho a nombrar un Vocal representante en esta Junta.

MOVIMIENTO DE PERSONAL

Por Real orden de 4 de Marzo de 1927 se declaró jubilado por haber cumplido la edad reglamentaria, al señor Secretario Excmo. Sr. D. Manuel Crens Esther, no obstante la petición elevada por la Junta y diversas entidades, solicitando, que teniendo en cuenta los relevantes servicios prestados a la Corporación y el perfecto estado físico e intelectual, en que se encontraba dicho funcionario no se privase a la Junta de sus servicios. En la mencionada Real orden se dice, que aún reconociendo los extraordinarios servicios de dicho funcionario, no es posible estable-

es una excepción que el Estatuto de Clases Pasivas no autoriza, pero que se haga constar en su hoja de servicios la satisfacción con que el Ministerio de Fomento reconoce la valiosa e inteligente labor desarrollada por el señor Creus en el desempeño de su cargo.

Dada cuenta a la Junta de la precedente disposición, acordó solicitar que para premiar los méritos contraídos por el señor Creus y en atención al precedente que existe al titular a D. Luis Molini, Ingeniero Director de Sevilla, se le concediese el cargo de Asesor Jurídico, petición que fué resuelta favorablemente por Real orden de 30 de marzo de 1927.

A petición de todo el personal Administrativo dirigida al Excmo. Sr. Ministro de Fomento y a propuesta de este Ministerio hecha al de Estado en 27 de enero de 1920, el Gobierno de S. M. concedió por Real Decreto de 11 de mayo al señor Secretario-Contador D. Manuel Creus Esther la Gran Cruz de Isabel la Católica, libre de gastos.

Nada más elocuente que los hechos; por ello creemos que el mejor homenaje a la ejemplar labor del Sr. Creus, es consignar en esta Memoria los honrosos juicios que a todos mereció su actuación.

Para sustituir con carácter interino al señor Creus, la Junta propuso y fué aceptado por la Superioridad por Real orden de 30 de marzo de 1927, el nombramiento de D. Antonio Siles Juliá, que anteriormente habia desempeñado dicho cargo en ausencias y enfermedades del titular a satisfacción de todos.

Prévia concurso y propuesta de la Junta por Real orden de 6 de junio de 1928, fué nombrado Secretario-Contador de la Corporación D. Vicente Arias de la Maza, que tomó posesión del cargo en 6 de agosto de 1928.

REAL ORDEN DE 10 DE NOVIEMBRE DE 1928, INSERTA EN LA GACETA DE 23 DE NOVIEMBRE DE DICHO MES

Dictada esta Real orden a propuesta de la Junta Central de Puertos previa una extensa información de todas las Juntas; se otorgan por ella, aparte el autorizarlas para la adquisición de la maquinaria y los demás elementos que necesite para las operaciones de carga y descarga, facultades importantísimas de orden jurisdiccional, relativas a las funciones que les están encomendadas como son aprobación de las tarifas de carga y descarga, estiva y desestiva, que las entidades o particulares apliquen en los trabajos que realicen, autorizándolas asimismo para investigar el costo de todas las operaciones que se efectúen dentro de su jurisdicción y propuesta de los medios conducentes a abaratarlas.

De lo expuesto, se deduce la importancia capitalísima que para la buena marcha de los servicios encomendados a las Juntas, reviste la Real orden de 10 de noviembre de 1929. Es la afirmación plena y terminante del principio que sienta el Reglamento General de las Juntas de Obras y Servicios de Puertos en su artículo primero, al establecer que las Juntas constituyen delegaciones de la Administración General y es una consecuencia lógica de tal delegación, que como poder derivado del Estado, tengan en la parte que le corresponde, para la función que se le asigna la facultad de obrar que el Estado tiene para el cumplimiento de sus fines.

JUNTA MIXTA DE URBANIZACIÓN Y ACUARTELAMIENTO

Creada esta Junta por R. D. Ley de 13 de marzo de 1927, le fueron atribuidos entre los fines que justificaron su creación el de reformar y mejorar el servicio de Aduanas.

A petición de la representación del comercio, acordó la Junta Mixta la consignación de seis millones de pesetas en su Plan de obras para la adquisición e instalación de vías férreas y demás utillaje y construcción de un tanguado en el muelle de San Beltrán.

Como compensación a los gastos que a la Junta Mixta le ocasionaban las anteriores obras, en 20 de marzo de 1928, elevó una instancia al Excmo. Sr. Ministro de Fomento, solicitando entre otras concesiones, que se le entregase para su administración y explotación los muelles de San Beltrán y Barcelona por un plazo que no se determinaba. Pasada a informe de la Junta del Puerto la mencionada petición, acordó a su vez informar a la Superioridad, vistos los respectivos informes de los señores Ingeniero y Secretario, que no procedía acceder a lo solicitado por la Junta Mixta, en lo que se refería al traspaso de su jurisdicción en los citados muelles, pero que teniendo en cuenta los sacrificios que se imponían al comercio con el pago del recargo del uno por cien sobre las mercancías procedentes del extranjero, creía debía accederse a determinadas rebajas en el pago del Arbitrio de Puertos, servicios de grúas eléctricas, que se instalasen con cargo a la Junta Mixta y ampliación del plazo de exención en el arbitrio por ocupación de espacios.

Por R. D. de 8 de junio de 1929 se desestimó la petición formulada por la Junta Mixta, pero en 4 de julio de 1929 se concedieron las compensaciones a que anteriormente nos referíamos, por un plazo de veinte años, fijándose las obras a realizar por la citada Corporación en sus dos secciones, de SERVICIOS DEPENDIENTES DE HACIENDA Y SERVICIOS DEPENDIENTES DE FOMENTO por un total de 3.750.000,00 ptas. por lo que respecta a Hacienda y el resto hasta diez millones para obras e instalaciones de Fomento.

Creemos de acuerdo con lo que al comienzo de este trabajo afirmamos que nada más nos queda decir.

Barcelona, 28 mayo de 1930.

EL VICEPRESIDENTE

F. de R. Bartrina

EL SECRETARIO-CONTADOR,

Vicente Arias de la Maza

Indice de la Memoria

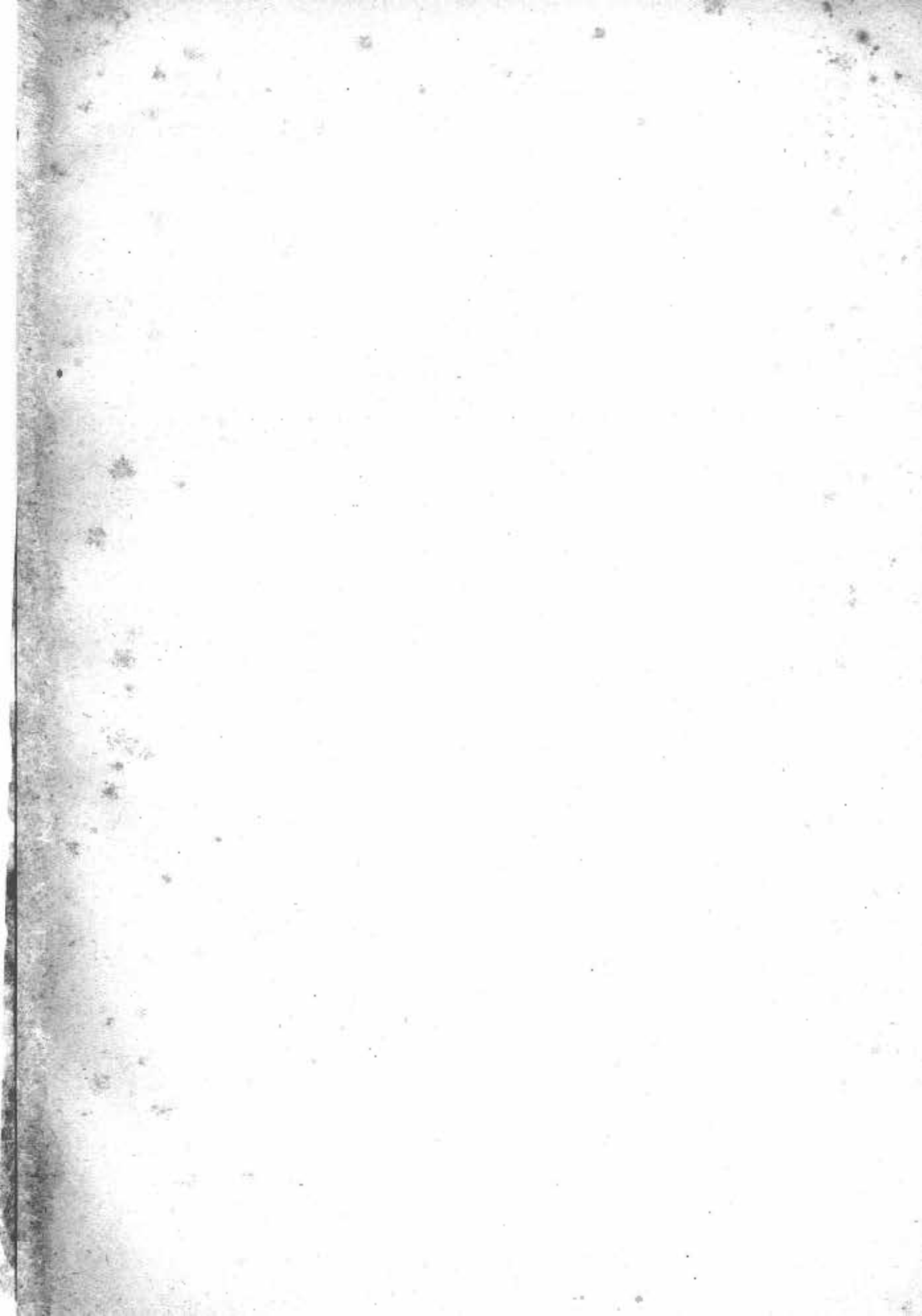
	<u>Página</u>
INTRODUCCION	5
 OBRAS DE NUEVA CONSTRUCCION	
<i>Prolongación y reforma del dique del Este</i>	9
Reparación de las averías causadas en la prolongación del dique del Este, por el temporal de febrero de 1920	9
Faro para el nuevo muelle y cambio de fluido en el alumbrado de dicho faro	9
<i>Antiguo dique del Este</i>	11
Reparación de los desperfectos ocasionados por los temporales en la alineación resta del antiguo dique del Este	11
Continuación de las obras construidas en el año 1911	11
<i>Muelle de Alfonso XIII—acostado a la prolongación del dique del Este</i>	12
<i>Muelle de Levante</i>	13
<i>Muelle de la Dársena del dique flotante y depósito</i>	13
Servicio de carenado	13
<i>Muelle de Cataluña</i>	14
<i>Muelle Nuevo</i>	14
Distribución provisional de la zona de servicio del muelle Nuevo y de los terrenos colindantes con la playa de la Mar Vieja	14
Obras complementarias de defensa de los terrenos de la zona marítima en la playa de la Mar Vieja (3.ª etapa constructiva)	15
Varadero público para el carenado de las pequeñas embarcaciones.— Varadero de los pescadores e instalaciones anexas	16
<i>Muelles de las Baleares, de Pescadores y del Rebajo</i>	17
<i>Muelle de la Barceloneta</i>	17
Distribución de la zona de servicio en el propio muelle	17
<i>Muelle del Depósito</i>	18
<i>Muelle de España</i>	19
Obras complementarias para la distribución de la zona de servicio del muelle de España	19
Cobertura en la zona central de la 2.ª alineación del muelle de España	20
<i>Muelle de Borck y Aizoa (antes de la Muralla)</i>	22
<i>Muelle de Aterrapués</i>	22
Estación Marítima para los vapores correos de las Islas Baleares	23
<i>Muelle de Barcelona</i>	26
Obras complementarias para la distribución de la zona de servicio del muelle de Barcelona	26
Construcción de los cuatro tringlados en la zona Sudoeste del muelle	26
Edificios para las oficinas de la Inspección de muelles y de la Dirección de Sanidad Exterior	26
Presupuesto para la instalación de la calefacción en el edificio para las oficinas de la Dirección de Sanidad Exterior	27

	Página
Derricho y levante de las cuatro pequeños tinglados e instalaciones existentes en el lado Nordeste del propio muelle de Barcelona.	28
Construcción de tres tinglados con los pavimentos de las calles inmediatas en la zona Nordeste del muelle de Barcelona.	29
Instalación de las vías férreas en el muelle de Barcelona.	31
<i>Muelle de San Beltrán</i>	32
Reforma y ampliación de este muelle, incluso la construcción de sus pavimentos y desagües.	32
<i>Muelles de Poniente, de Costa, del Marroc y del Contradique</i>	35
<i>Obras varias en el Puerto</i>	36
Utilidad mecánica de los muelles de España, de Atarazanas y de Barcelona.	36
Aprovechamiento en el muelle de España de la antigua instalación de grúas hidráulicas.	36
Nuevo estudio de utilidad mecánica en los muelles de España, de Barcelona, de Atarazanas y de San Beltrán.	37
Presupuesto para la adquisición y colocación de un grupo de baterías para la 3. ^a Sección del Dique flotante y dependiente.	39
Obras de reforma y ampliación en el edificio principal de la Aduana en este puerto.	39
Edificio complementario de los almacenes de la Aduana.	41
Pliego de bases y Presupuesto para el concurso de suministro, montaje, instalación definitiva y explotación en su caso, de los aparatos necesarios para la descarga de los carbones minerales.	42
<i>Relación de las obras nuevas ejecutadas por el sistema de Administración, por contrato o por concurso, y de las cantidades que mensualmente, durante el 2.^o semestre de 1926, y de las tres años 1927, 1928 y 1929, se han empleado en las mismas, por los dos conceptos de jornales y materiales, o se han abonado a los contratistas en certificaciones.</i>	45
CONSERVACION ORDINARIA Y EXTRAORDINARIA DE LAS OBRAS Y APARATOS, SERVICIO Y POLICIA DE LOS MUELLES Y EXPLOTACION DE LOS DISTINTOS ELEMENTOS DEL PUERTO	
Conservación ordinaria de las obras, servicio y policía de los muelles.	47
Servicio general y talleres.	49
<i>Conservación propiamente dicha, de los elementos del Puerto.</i>	50
Diques rompelas y muelles.	50
Blóques colocados para refuerzo del talud o zona exterior del dique rompelas de Levante y su prolongación y en su interior o extremidad.	52
Atracaderos, defensas, amarras, puentes-básculas, casetas varias en los muelles, etc.	53
Grúas de los diversos sistemas.	56
Edificios, tinglados, kioscos, casetas, etc.	58
Zonas arboladas, jardines, andenes y paseos de los muelles.	60
Calzadas adoquinadas.	60
Vías férreas.	60
Material flotante—Grandes y pequeñas embarcaciones.	64
Boyas de situación y de amarre.	69
<i>Conservación del fondo del Puerto.</i>	70
<i>Atacadero, Policía y Vigilancia.</i>	77

	1902
CONSERVACIÓN EXTRAORDINARIA DE LAS OBRAS Y APARATOS	81
EXPLOTACIÓN DE LOS SERVICIOS PÚBLICOS RECREATIVOS	83
Servicio de carenado de embarcaciones	83
Dársena del Dique flotante y deponente	83
Puerta de entrada a la dársena de carenado	125
Varadero público	125
Varadero especial para tumbas en quilla	127
Varadero para botes	127
Limpia y carenado de las embarcaciones de propiedad de la Junta del Puerto	143
Utilizando el Dique flotante y los careneros	143
En el carro grande del Varadero	147
En el carro pequeño del Varadero	148
Sobre los muelles Nuevo y de Cataluña	149
Servicio de las grúas, grúas de los diversos sistemas, puentes basculas, retoces de pago, alumbrado eléctrico y vigilancia extraordinaria	152
Servicio de aguada, remolques y extinción de incendios	153
Personal afecto a los servicios de explotación y vigilancia	154
ASUNTOS VARIOS	173
Accidentes que han tenido lugar en el puerto, sea en las dársenas, sea en los diques rompeolas, sea en los terrenos de la zona inmediata de las buelvas	175
Tiempo, marejadas y temporales	175
Incendios	193
Naufragios y salvamentos dentro del puerto y a su proximidad	198
Averías en los muelles y elementos de la Junta	207
Incidentes o anomalías que se han producido en el tráfico marítimo comercial	203
Sucesos de diverso carácter, dignos de mención que han tenido lugar en el puerto	207
Observatorio astronómico	225
Servicios sanitarios y de socorro	226
Modificación de los servicios y atraques en los muelles	227
Accidentes del trabajo—Retiro obrero obligatorio—Montepíos	228
Subvenciones anuales del Estado	228
Empréstitos	228
Tarifas e impuestos	231
Concurrencia a las Exposiciones, Ibero Americana de Sevilla e Internacional de Barcelona	233
Bases de concurso para la fácl. rápida y económica manual de mercancías en los puertos	233
Arrendamiento de los servicios de carga y descarga en los puertos	234
Bases de concurso para la adquisición de la maquinaria y demás elementos para la instalación de aparatos mecánicos para la manipulación de mercancías en los puertos.—Bases para las faenas de estiba y desestiba, etc.	235
Autorización a las Juntas de Obras de los Puertos para efectuar el servicio de carga y descarga, contratación de estos servicios y de estibas y desestibas	236

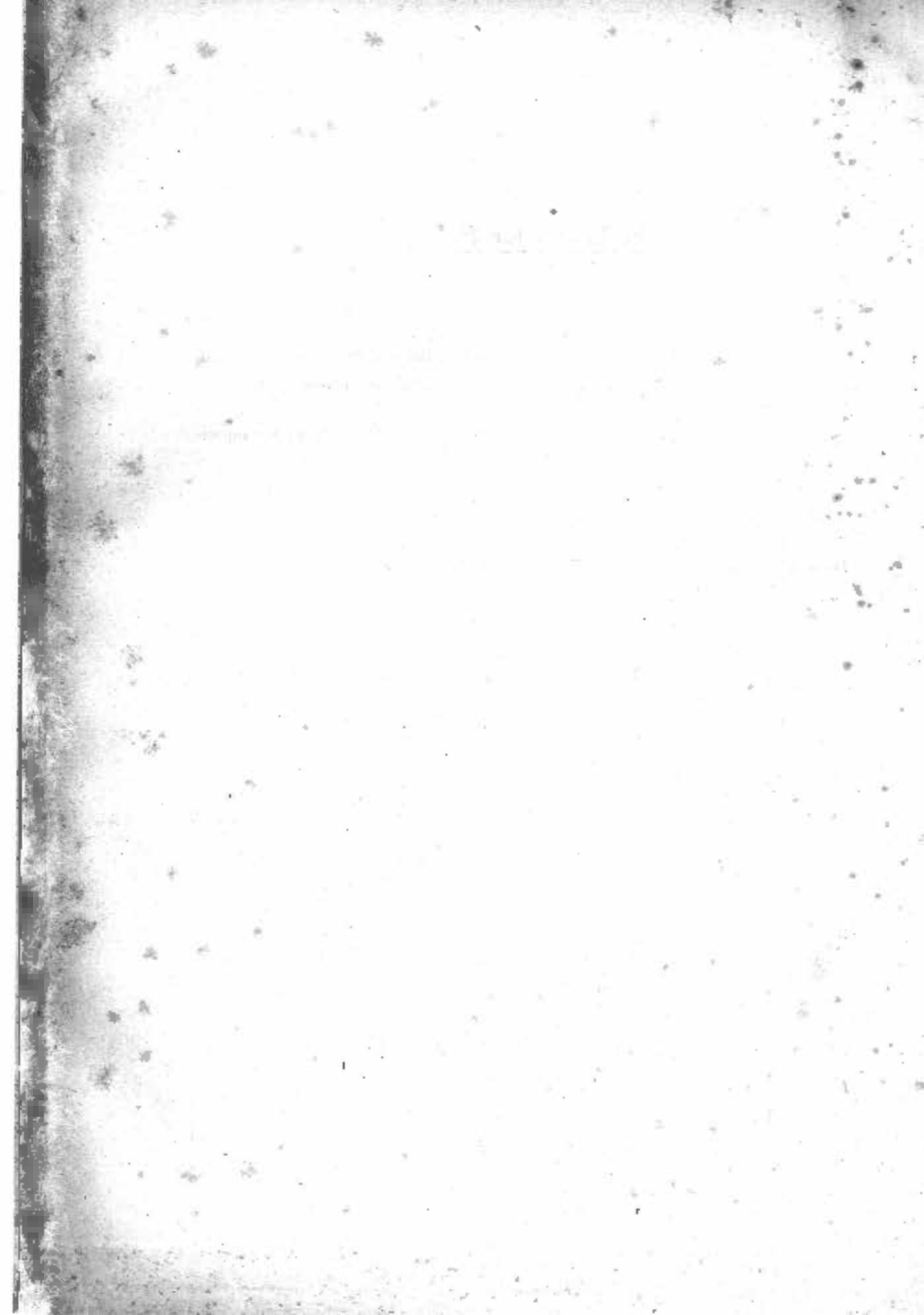
	Página
INSTALACIONES VARIAS EXISTENTES EN EL PUERTO	238
Depósito Comercial	238
Almacenes Generales de Comercio	238
Instalación provisional del Depósito Franco	239
Puerto Franco	240
Puerto Aéreo o de Aviación Naval	243
Instalaciones para la División de la Aeronáutica Naval establecida en este puerto	243
Talleres "Nuevo Vulcano" de la "Unión Naval de Levante. S. A."	247
Gran Bañerío Casero en terrenos del muelle Nueva y en la playa de la Mar Vija	248
Club de Natación "Barcelona"	250
Real Club Náutico	251
Real Club Marítimo	252
Club de Mar	252
Bateria del Astillero	257
Estación y vías de la Compañía de los Ferrocarriles Catalanes	258
Escuela Oficial de Náutica—Instituto Náutico del Mediterráneo	255
Casa del Marino	258
Ferrocarril Metropolitano	259
Ferrocarril transbordador aéreo Miramar—Puerto	260
Ferrocarril funicular transbordador aéreo de Colón a Miramar	261
Estación Marítima en el muelle de Barcelona para los grandes tras- atlánticos	262
Estación Marítima en el muelle de Alarazans para los buques correo de las Islas Baleares	262
Embarcaciones para el transporte de pasajeros por el interior del puerto	263
Instalación de la Sociedad Anónima "Minas de Petasa de Siria"	264
Instalación de la S. A. Unión Española de Explosivos.—Minas de Carcosa	265
Depósitos flotantes de carbonos	266
Depósitos flotantes de combustibles líquidos	267
Depósitos terrestres de carbonos minerales	270
Depósitos terrestres de combustibles líquidos	270
Postes distribuidores de combustibles líquidos en este puerto	273
Instalaciones para el depósito y manipulación de pescado, en el muelle de Levante	275
Instalaciones para viveros de mejillones	276
Medios y elementos para el transporte y manipulación de las increta- cias en los muelles y tinglados	277
RELACIONES CON OTRAS ENTIDADES	277
Junta Central de Puertos	277
Junta Mixta de Urbanización y Acuartelamiento de esta ciudad	277
Consorcio del Puerto Franco. Comaría Regia del mismo	278
Puertos afectos a esta Dirección del Puerto de Barcelona	279
<i>Proyectos, liquidaciones, presupuestos, estudios diversos e informes de im- portancia redactados por esta Dirección, durante el 2.º semestre de 1926 y los años 1927, 1928 y 1929</i>	<i>282</i>
PLANES DE OBRAS	291
Planes económicos anuales	291

	<u>Páginas</u>
Datos varios relativos a las obras	295
Obras principales en estudio	294
Movimiento Comercial del Puerto	294
Conclusión	311
GESTION DE LA JUNTA DEL PUERTO	315
Movimiento en la Junta	316
Jubilación del Sr. Secretario-Contador	318
Nuevo Sr. Secretario-Contador	318
Autorizaciones para la adquisición de maquinaria y elementos necesarios para la carga y descarga	319
Proyecto de obras a realizar en la zona del Puerto por la Junta Mixta y concesión de compensaciones a los gastos que aquéllas suponen	320



Índice de los Planos

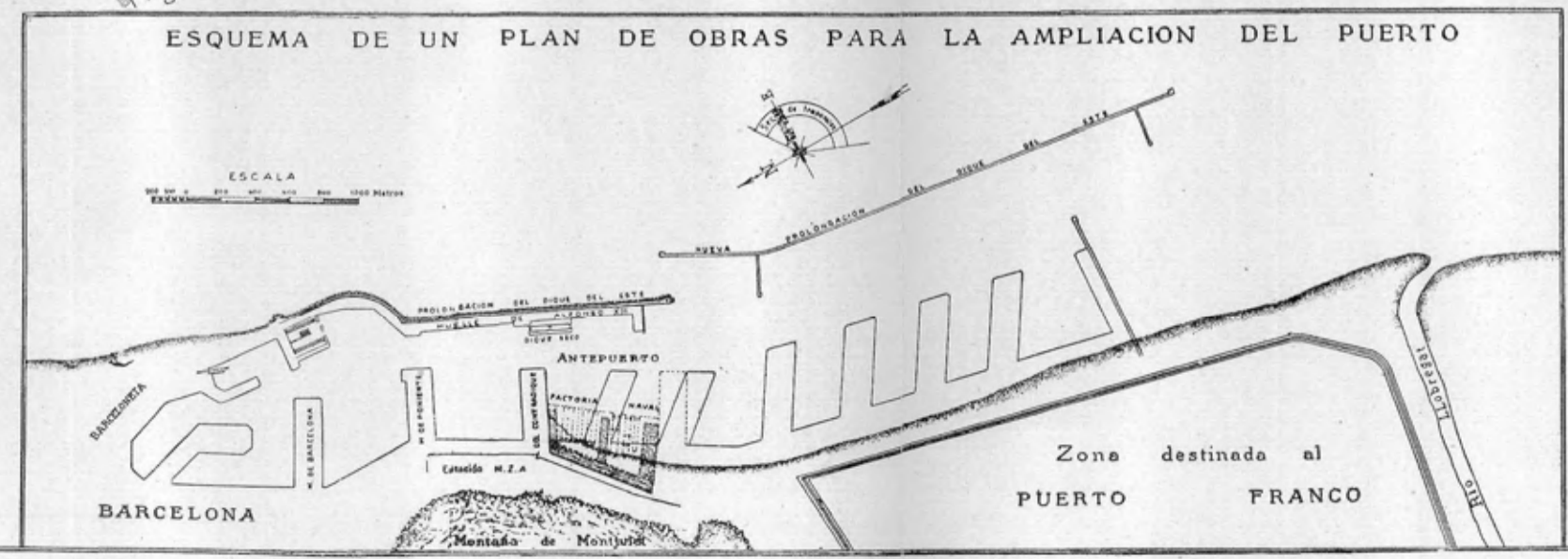
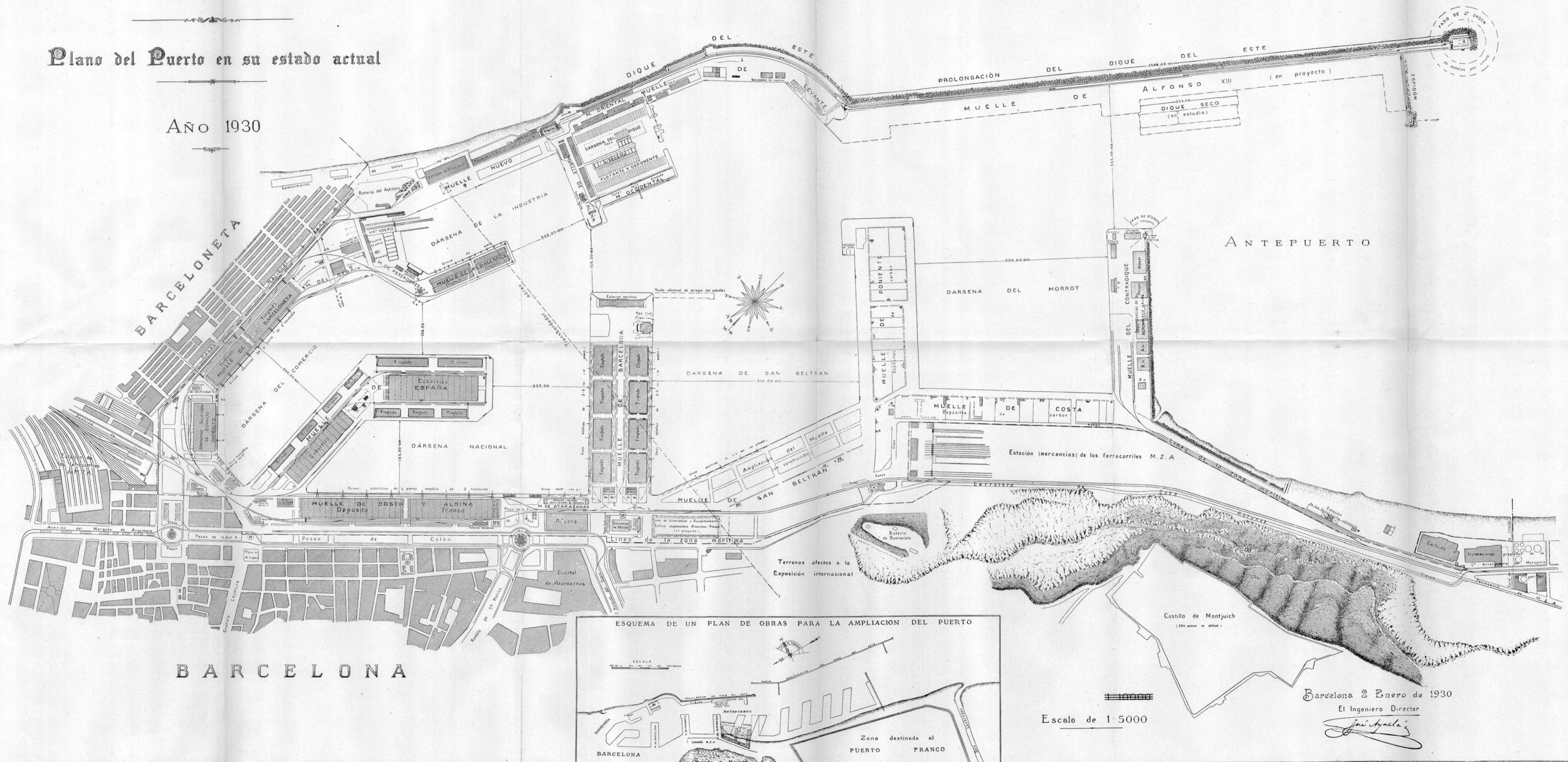
- Hoja n.º 1.—Plano general del Puerto en su estado actual.—Escala de 1 : 5,000.
- Hoja n.º 2.—Plano del muelle de España con la distribución de su zona de servicio.—Escala de 1 : 5,000.
- Hoja n.º 3.—Planta y composición general de la Estación Marítima para los vapores correos de las islas Baleares.—Escala de 1 : 200.
- Hoja n.º 4.—Plantas detalladas de los dos pabellones.—Escala de 1 : 100.
- Hoja n.º 5.—Plano del muelle de Barcelona con la futura distribución de su zona de servicio.—Escala de 1 : 5,000.
- Hoja n.º 6.—Plano del nuevo muelle de San Beltrán después de su reforma y ampliación.—Escala de 1 : 1,000.



PUERTO DE BARCELONA

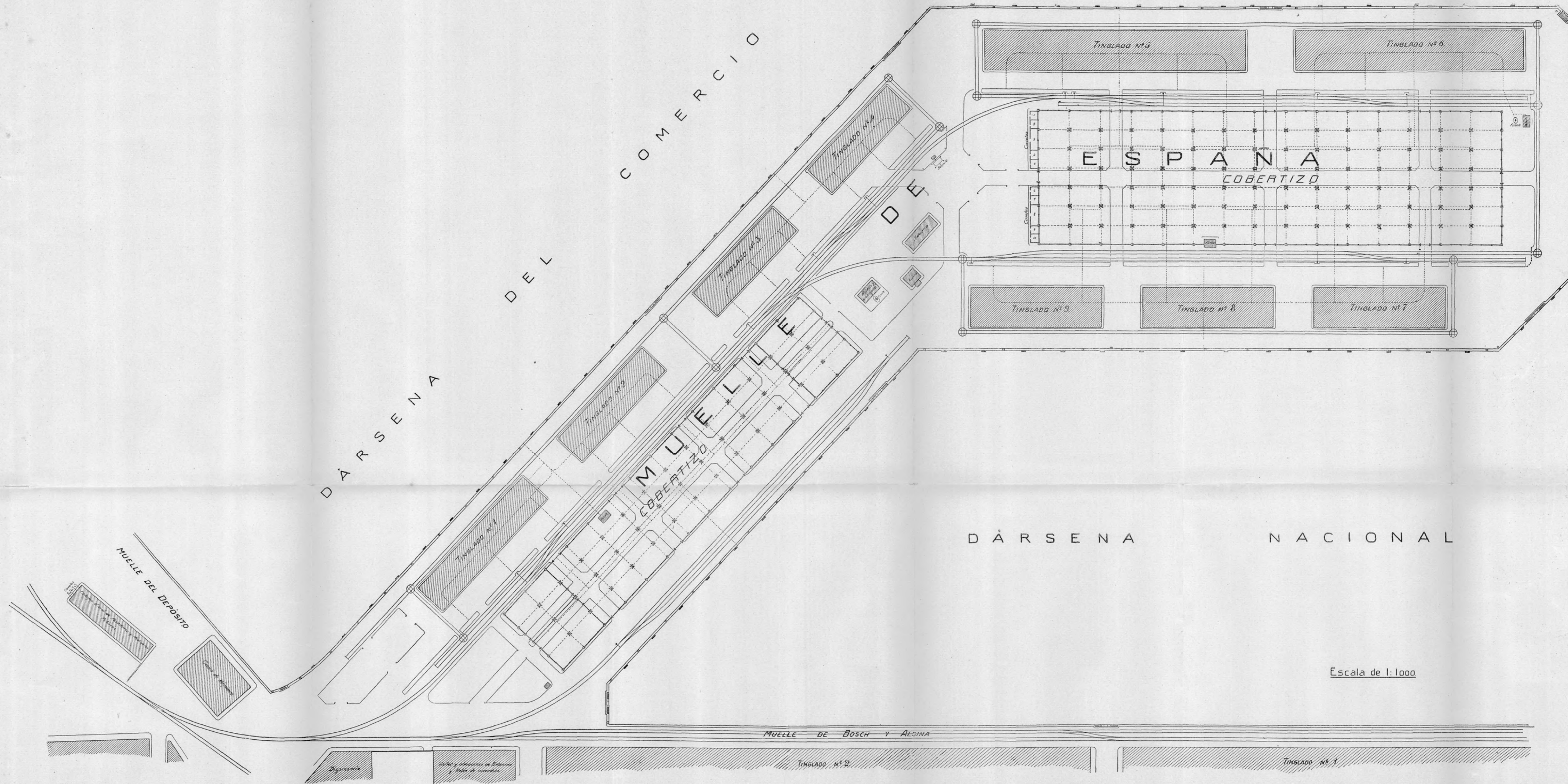
Plano del Puerto en su estado actual

Año 1930

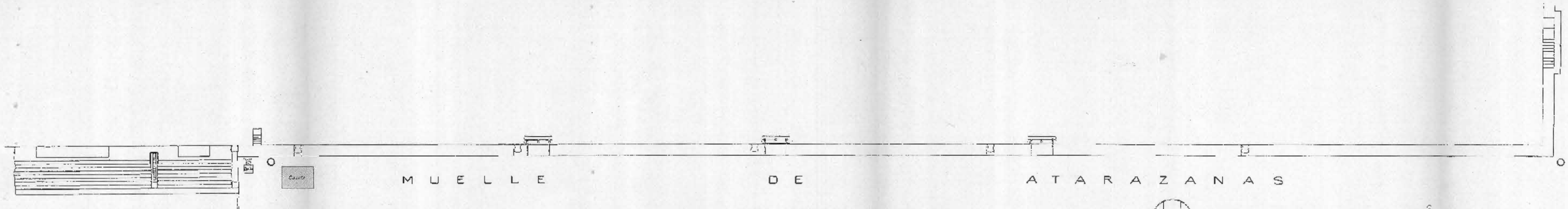


Escala de 1:5000

Barcelona 2 Enero de 1930
El Ingeniero Director
José María



Escala de 1:1000

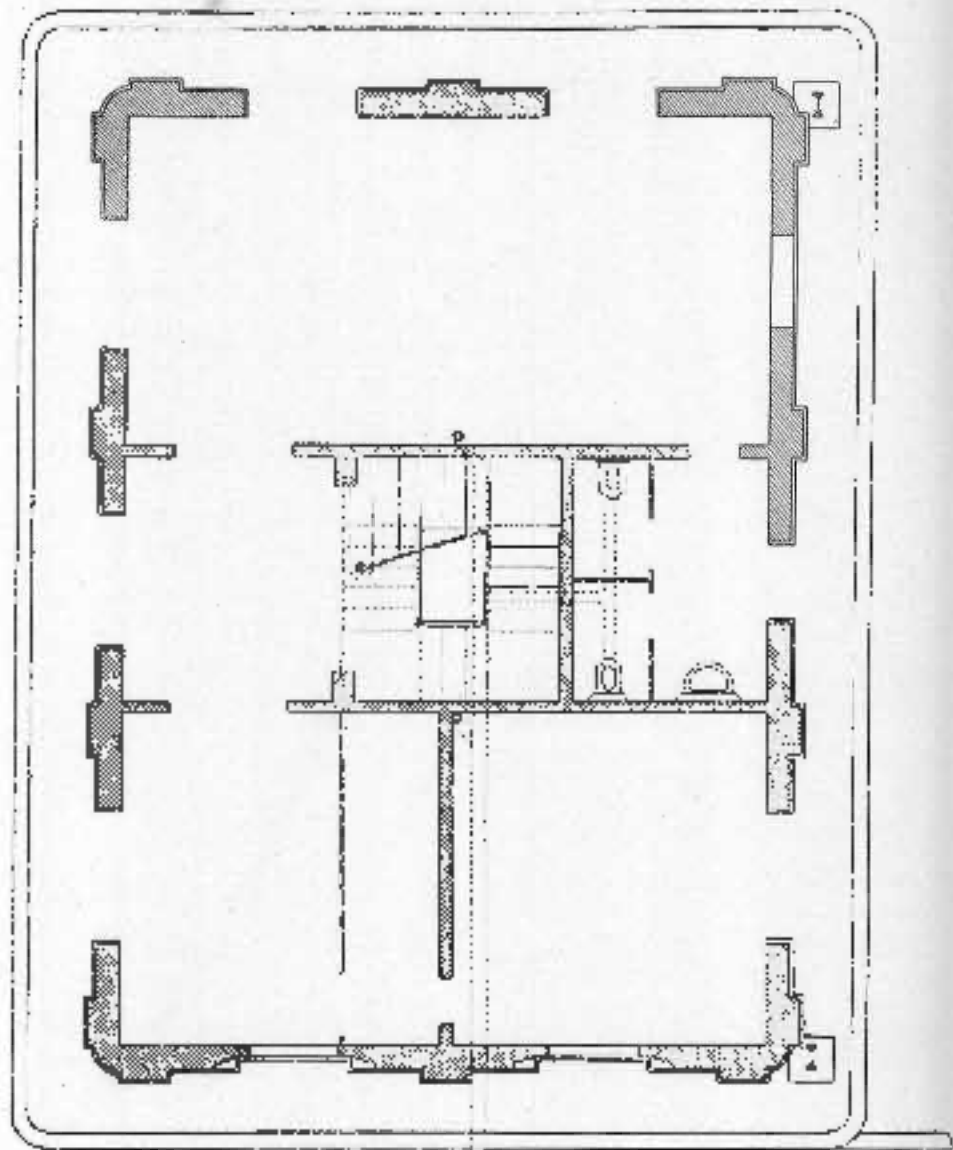


Escala de 1:200

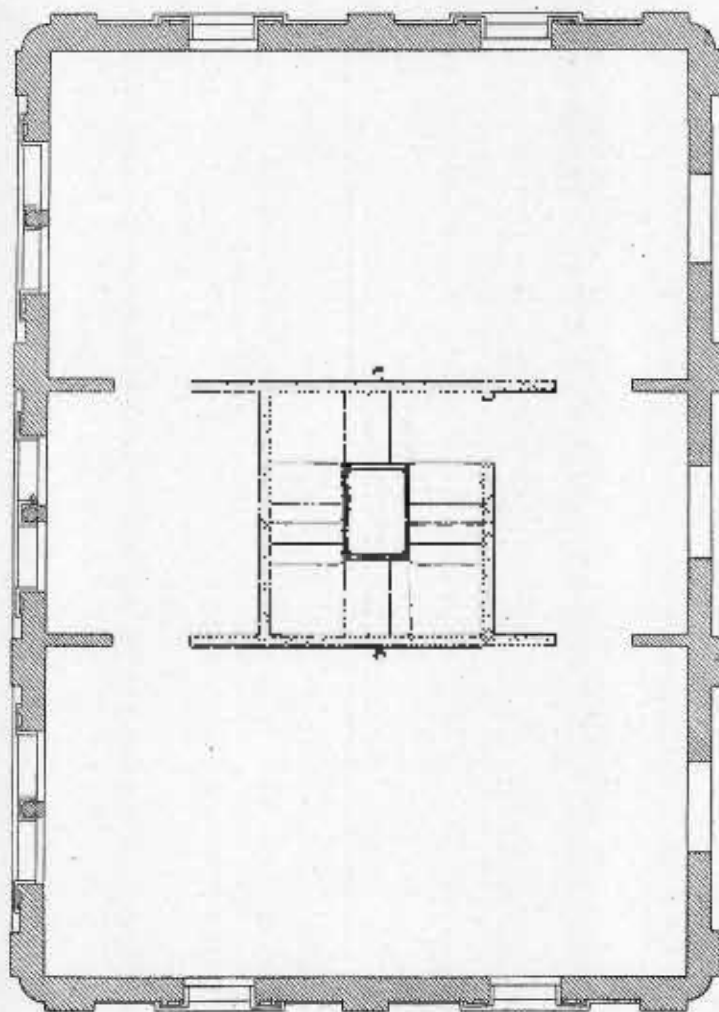
ESTACIÓN MARÍTIMA PARA LOS VAPORES CORREOS DE BALEARES

PABELLÓN NORTE

Planta baja

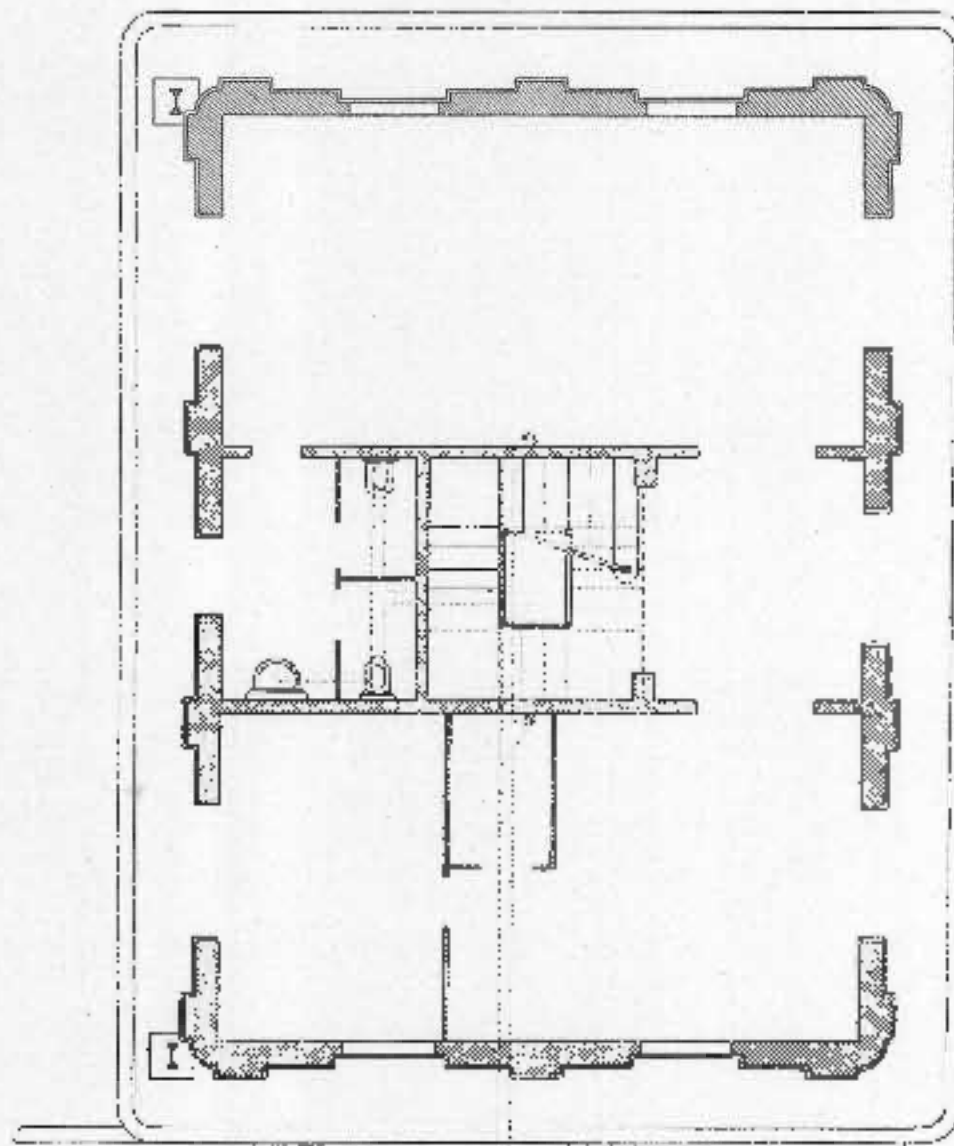


Planta del piso de los dos pabellones

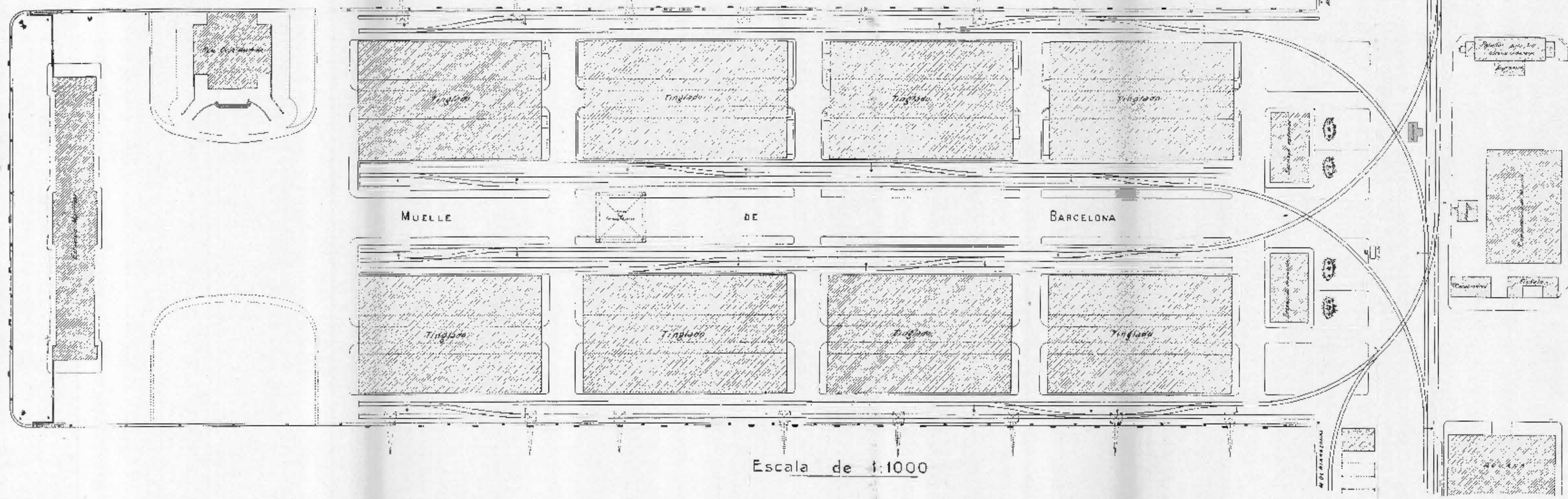


PABELLÓN SUR

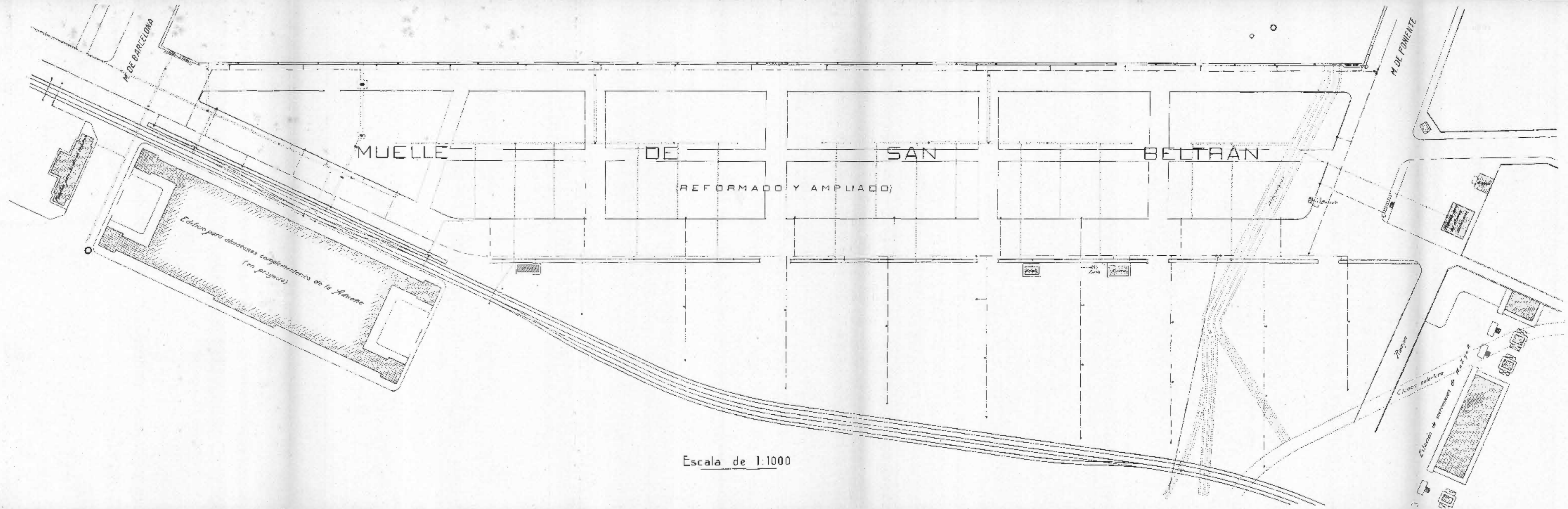
Planta baja



Escala de 1:100



Escala de 1:1000



Escala de 1:1000

