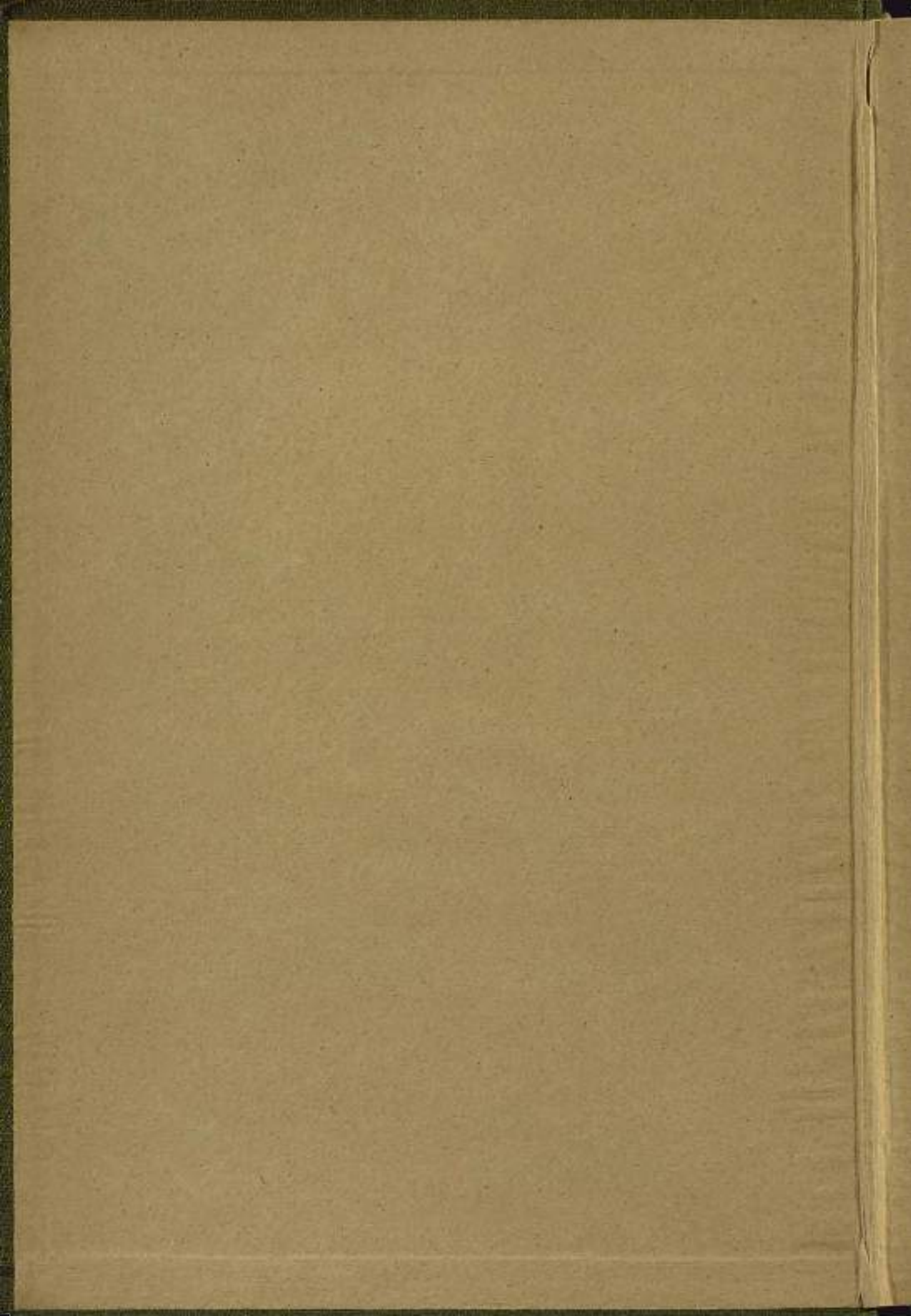
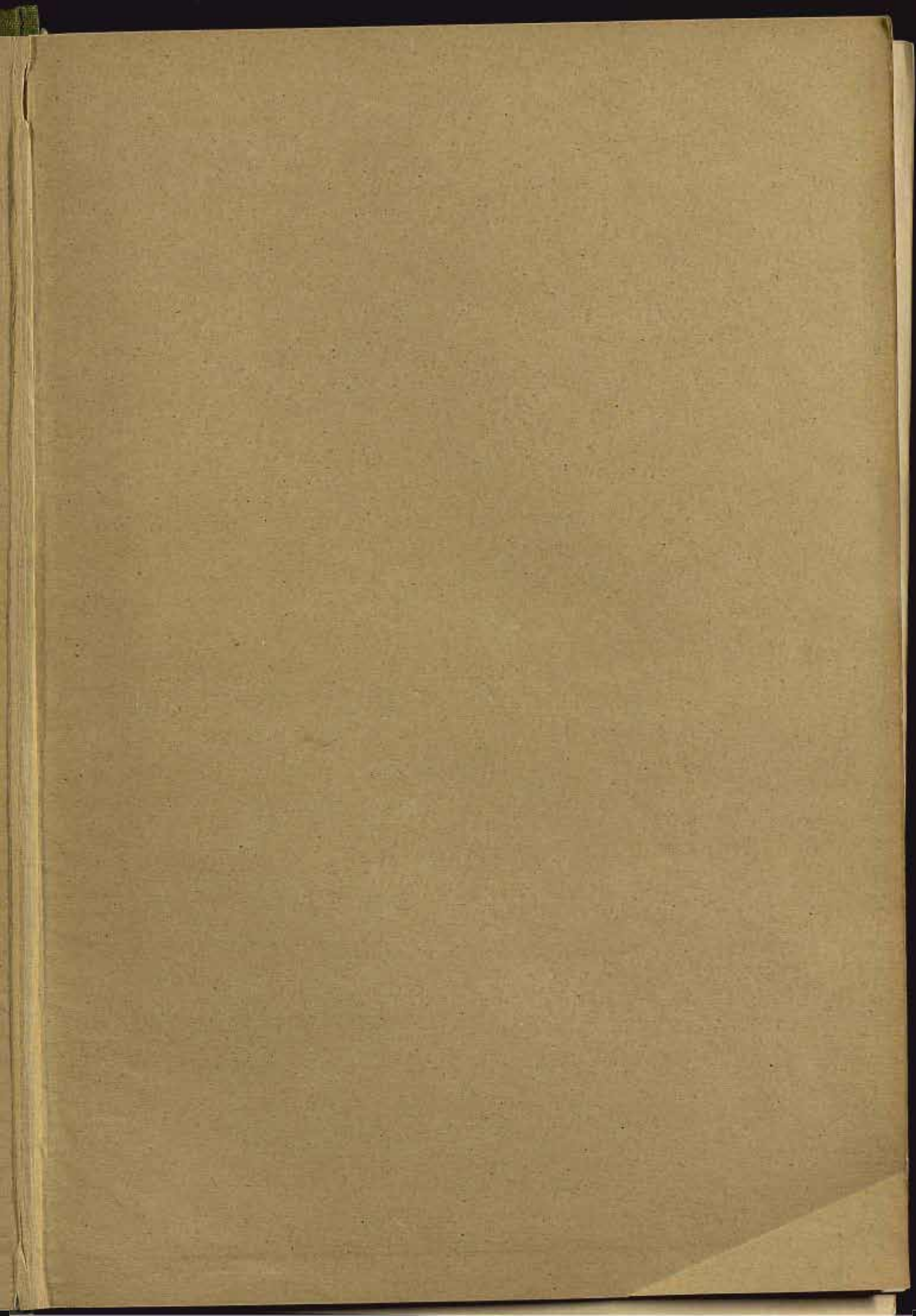


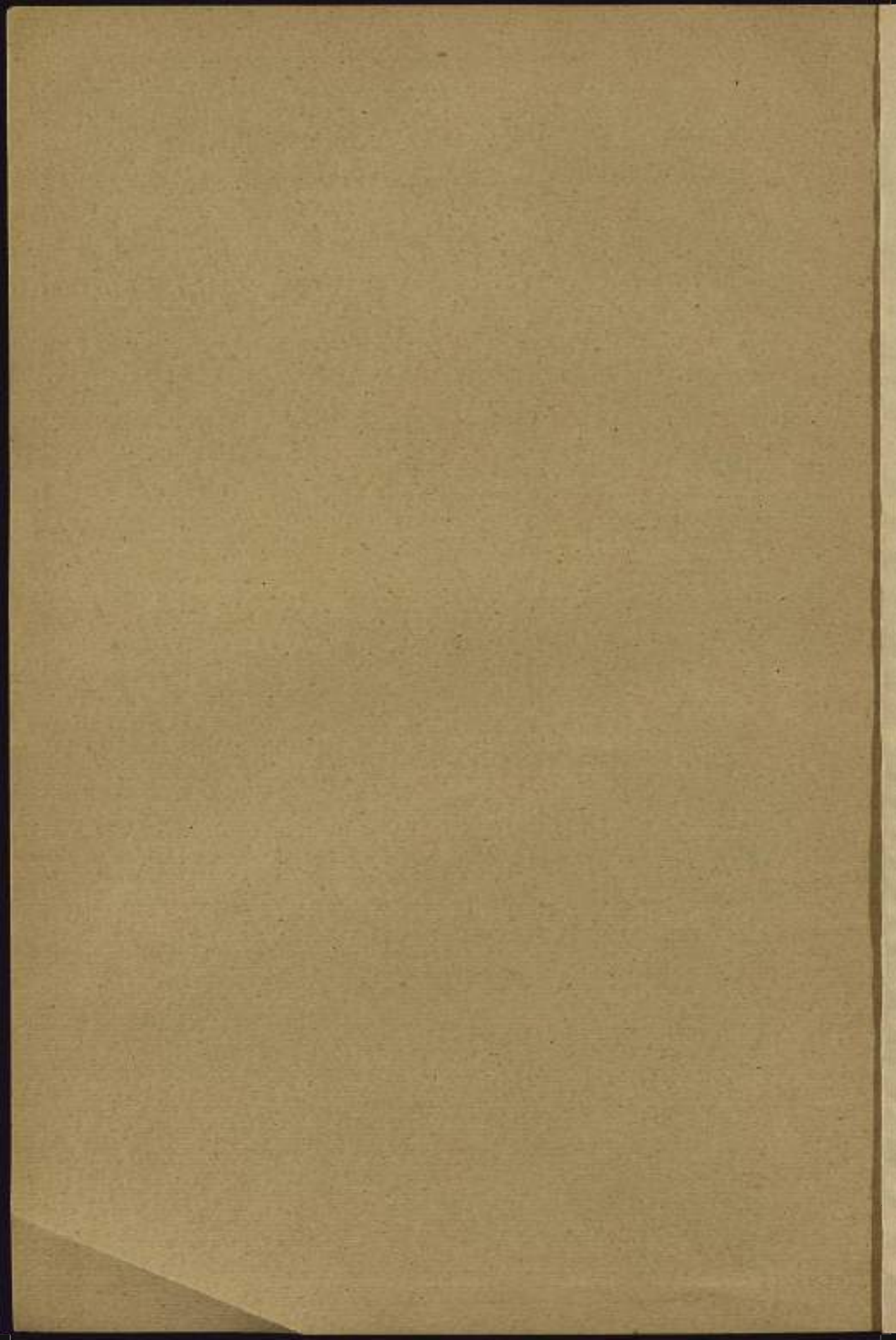
JUNTA DE OBRAS Y SERVICIOS
DEL
PUERTO DE BARCELONA

DIRECCION
DE LAS
OBRAS Y SERVICIOS

MEMORIA
ACERCA DEL ESTADO Y PROGRESO DE LAS OBRAS Y SERVICIOS DEL PUERTO Y DE LAS VICISITUDES OCURRIDAS EN EL MISMO Y ASUNTOS IMPORTANTES DURANTE LOS AÑOS 1935-1936 (PRIMER SEMESTRE)-1939 (ONCE ÚLTIMOS MESES)-1940-1941 Y 1942 - CON RESEÑA DE VARIAS OBRAS PARA SU AMPLIACION Y MEJORA.







PUERTO DE BARCELONA

MEMOIRS OF THE

PUERTO DE BARCELONA

MEMORIA

ACERCA DE TODAS LAS OBRAS Y SERVICIOS
DEL PUERTO, PROYECTOS, ASUNTOS IMPOR-
TANTES, etc., DURANTE LOS AÑOS 1935,
1936 (1.^{er} semestre), 1939 (11 últimos meses ,
1940, 1941 y 1942

f

31 DICIEMBRE DE 1942

REPORT OF THE

MEMORIA

OF THE

MEMORIA

MEMORIA

Preliminares

CUMPLIENDO un deber reglamentario, redactamos esta "Memoria" acerca de todas las obras y servicios del Puerto. Proyectos, asuntos importantes, etc., durante los años 1935, 1936 (1.º semestre), 1939 (once últimos meses), 1940, 1941 y 1942, la cual es una continuación de la última que publiqué a su debido tiempo, correspondiente a los cinco años 1930, 1931, 1932, 1933 y 1934, cerrada en 31 de diciembre de este último año.

Desde esta fecha no se ha publicado ninguna otra por muy fundadas y diversos motivos, entre los cuales cuéntase como uno de los más principales el de haber tenido que dedicarse esta Dirección desde el día 20 de enero de 1939, fecha de la liberación de nuestra Ciudad por el Glorioso Ejército Nacional, a la urgentísima, ineludible y ardua misión de reparar los innumerables y terribles destrozos, las averías y saqueos de todo género, causados en nuestro puerto durante la guerra, y a ponerle nuevamente en marcha misión que, en lo esencial, está ya cumplida, no obstante las desfavorables circunstancias por las que hemos atravesado. Fué tan grande el desastre ocurrido en nuestro puerto, que todavía algunos de sus elementos auxiliares, desaparecidos o destruidos, no han podido ser reemplazados o reconstruidos, y por otra parte, siempre es de temer venir en conocimiento de nuevos daños, por ejemplo, estamos ahora bajo la amenaza de que se derrumbe un tramo de Su me-

tros de longitud del muro de muelle del Muelle de Barcelona, junto al de Atarazanas, sería avería que puede atribuirse a efectos de guerra, durante la cual debió iniciarse el daño.

Aparte estos detalles, habiéndose ya logrado lo principal en lo tocante a reparaciones y conseguido otros fines primordiales, he considerado llegado el momento de cumplir nuevamente con aquella citada obligación, y así lo hacemos con el presente trabajo.

Como observación de carácter general, diremos aquí que en la redacción de esta "Memoria" nos hemos visto precisados a dejar en blanco todo lo referente al 2.º semestre del año 1936 y a los años 1937 y 1938, porque ha sido completamente imposible encontrar datos respecto a este período, del cual, expondremos solamente algunas ligeras referencias, cuando tratemos de determinadas cuestiones.

Indicaremos aquí también otra observación de carácter general, recordando que en la "Memoria" última que publicamos conseguimos incluir, a costa de enorme trabajo de búsqueda de datos, una numerosa colección de planos, estados, gráficos y otras referencias estadísticas, algunas con datos completos desde el año 1898. Los que insertaremos ahora deberán considerarse como continuación de aquéllos, salvo el intervalo de tiempo de dos años y medio que hemos excluido. Además, en muchas otras cuestiones y para diversas comparaciones sobre datos, gráficos, planos, etc., continuamente haremos referencia a dicha "Memoria", en la cual también expuse una reseña histórica de nuestro puerto actual, desde la colocación de su primera piedra en el año 1477, extendiéndome allí en otras consideraciones con el propósito de que pudieran servir para orientar y encauzar al lector, evitando o corrigiendo opiniones que suelen repetirse y circulan sin mucho o ningún fundamento, dando lugar con ello a confusionismos, discusiones, erróneas creencias, tergiversaciones y dificultades en la resolución de numerosos problemas en los que, para plantearlos bien, conviene conocer los antecedentes verdaderos.

En la Conclusión de aquel trabajo decíamos, con fecha 31 de diciembre de 1934: "nos daremos por ampliamente satisfechos si, a la par que cumplir un deber reglamentario, hemos logrado hacer una labor que sea de alguna utilidad para los que han de intervenir o tratan de intervenir en los asuntos del puerto de Barcelona en estas circunstancias difíciles por que atravesamos y tan propicias a exageraciones y apasionamientos de todo género".

Decíamos también en los Preliminares: "La simple enumeración de los cinco años del quinquenio (abarcaba la "Memoria", como hemos dicho, los años 1930, 1931, 1932, 1933 y 1934), hace ver la importancia de este período

por tratarse de años en los cuales, como es sabido de todos, han ocurrido en España trascendentales acontecimientos."

Y añadimos: "Entre las muchas causas de toda índole que pueden influir favorablemente o no en la vida de un establecimiento portuario de interés general para España, como es el nuestro, han de tenerse en cuenta, forzosamente, las circunstancias políticas, económicas, sociales, etc., tanto mundiales como nacionales y regionales y también las locales. Quiérase o no se quiera, el puerto de Barcelona no puede estar al margen de todo ello, antes al contrario, puede darse por seguro que ha de quedar influido desde varios puntos de vista."

En la reseña histórica del puerto de Barcelona, que formaba el Capítulo 1.º de la "Memoria" última y que abarcaba desde sus orígenes puede apreciar el que la lea cómo determinados acontecimientos de nuestra historia causaron efectos de diversa índole sobre nuestro puerto.

Al cerrar la citada "Memoria" en 31 de diciembre de 1934, acababan de ocurrir en España los acontecimientos del mes de octubre del mismo año, precursores de la magna tragedia que durante casi tres años ha destrozado nuestra patria.

Pasados estos sucesos de octubre, siguió un período de relativa calma, que fué beneficioso para el puerto de Barcelona, como puede apreciarse por los datos de toda clase de esta "Memoria", que dejan clasificado el año 1935 como uno de los mejores años.

En el primer semestre de 1936 empezaron a cambiar las cosas en sentido desfavorable para este puerto, como consecuencia del período de agitación política y social que se iba atravesando, llegándose así al 17 de julio, en que se inició en Africa el Glorioso Movimiento Nacional, secundado en Barcelona en la madrugada del día 19 del mismo mes, creándose en nuestra ciudad una situación gravísima revolucionaria y de terror que repercutió, claro está, en el puerto.

Desde este día dejó de existir, de hecho, la Junta de Obras del Puerto y dejó también de hecho de actuar como Ingeniero Director. Un Decreto de la Generalidad de 8 de agosto de 1936 disolvió la Junta de Obras del Puerto y creó una Comisión de carácter provisional que asumía las funciones y servicios de aquélla, y que se componía de varios miembros, entre los cuales ya no se contaban el Ingeniero Director y el Secretario-Contador. Esta Comisión se constituyó y celebró sesión el 11 de agosto de 1936.

El 26 de agosto, y por esta Comisión, fuí separado del cargo de Ingeniero

Director de las Obras y Servicios, cargo que, como he dicho, ya realmente no desempeñaba.

El día 26 de enero de 1939, después de transcurridos dos años, seis meses y unos días desde el 19 de julio de 1936, se adueñó de Barcelona y de su puerto el Glorioso Ejército Nacional, marcándose con este hecho una fecha memorabilísima en la historia milenaria de Barcelona, señalando para la misma en ese día la terminación de un funesto período, uno de los más cruentos, más duraderos y más horribles con que cuenta en su historia, tan pletórica, como la que más, de hechos históricos importantes de toda clase, que tanta influencia han tenido en multitud de casos en los destinos peninsulares. De este período es del que no tenemos datos para decir algo en esta "Memoria".

El General Jefe del Ejército del Norte, que mandaba las fuerzas que ocuparon la ciudad el día 26, dictó este mismo día una Orden que en su artículo 2.º decía así:

"ARTÍCULO 2.º Declaro sin ningún valor ni efecto todas las disposiciones, nombramientos y disposiciones dictados con posterioridad al 18 de julio de 1936 por los rebeldes que ostentaban el Poder."

Por otra parte, con fecha 27, se dictó la siguiente disposición.

"MINISTERIO DE OBRAS PÚBLICAS. — En virtud de la Delegación que me ha sido concedida por el Excmo. Sr. Ministro de Obras Públicas y con autorización del Excmo. Sr. Gobernador General de Cataluña, designo a V. S. para que se haga cargo, con carácter interino, de todos los servicios de la Junta de Obras del Puerto. Lo que comunico a V. S. para su conocimiento y cumplimiento. — Barcelona, 27 de enero de 1939. — Por el Excmo. Sr. Ministro de Obras Públicas, el Jefe del Servicio Nacional de Ferrocarriles, Eugenio Calderón. — Sr. D. José Manuel Jáuregui. — Hay un sello que dice: Jefatura del Servicio Nacional de Ferrocarriles."

Esta comunicación me fué entregada en propia mano el día 28 por el mismo Ilmo. Sr. D. Eugenio Calderón.

Pocos días después, el 3 de febrero siguiente, el Jefe del Servicio Nacional de Puertos me entregó, también personalmente en Barcelona, la que sigue:

"MINISTERIO DE OBRAS PÚBLICAS. — Servicio Nacional de Puertos. — Con carácter provisional y mientras tanto que por el Ministerio de Obras Públicas se dictan las resoluciones definitivas que procedan, se servirá V. S. encargarse de los Puertos de las provincias de Barcelona y Gerona actualmente liberados y que vayan liberándose. — Dios guarde a V. S. muchos años. — Barcelona, 3 de febrero de 1939. III Año Triunfal. — El Jefe del Servicio Nacional de Puertos, José Delgado. — Sr. Ingeniero Director de la Junta de Obras del Puerto de Barcelona."

Respecto de esta última, he de decir que fui cumpliéndola, haciéndome cargo de todos los puertos y organismos correspondientes en la forma y manera que puntualizaré en el Capítulo 8.º de esta "Memoria".

En virtud de la primera disposición copiada, todo el personal de obreros y empleados, salvo el no presentado, volvió a la situación en que se encontraba el 18 de julio de 1936, pero sujeto a depuración con arreglo a lo legislado sobre esta materia.

Reintegrado al Puerto, y en virtud de la O. M. citada, asumí todos los servicios a cargo de la Junta de Obras del Puerto de Barcelona, y sin perder un momento di comienzo a mi actuación, en la cual habíase de atender y hacer frente, con la firme voluntad de vencer toda clase de dificultades, entre otras cuestiones, a las siguientes: Reparación, restauración o reconstrucción, según el caso, de toda clase de daños que integraban la gran catástrofe ocurrida en el puerto; reposición o rescate de todo lo desaparecido; puesta en marcha de todos los servicios y obras a cargo de esta Dirección y de la Junta, dentro del marco de las nuevas modalidades; puesta en marcha y revisión de los varios centenares de concesiones en el puerto, de muy variada índole, factor muy principal de su actividad y de sus ingresos; a las complejas y delicadas cuestiones referentes al personal obrero y empleados, motivadas por las circunstancias, problema de alguna magnitud por tratarse de más de 600 casos, no contando los no presentados; carencia de medios de transporte y de materiales; precios inestables y negativos constantes y rotundas de los contratistas o destajistas a trabajar como no fuese por relación de jornales, materiales y beneficios; seguridad absoluta de que se suscitarían incontables peticiones, reclamaciones y exigencias, basadas en que todos desearían que el puerto volviese a su anterior estado como por arte de magia, y en que cada interesado querría que lo suyo fuese lo primero que se atendiera; resolver los múltiples asuntos y cuestiones que diariamente surgen en la vida de nuestro puerto con las complicaciones, además, motivadas por dichas circunstancias; a la obligación ineludible de tener que redactar previamente los proyectos de reparación para poder obtener los créditos necesarios, y como eran numerosísimas las reparaciones que precisaba efectuar, algunas verdaderas reconstrucciones, eran también numerosísimos los proyectos a redactar y tramitar hasta ser aprobados, representando esto por sí solo una tarea laboriosísima indispensable para recabar los créditos correspondientes.

Una de las dificultades mayores a vencer para poder llevar a buen término todo esto que acabamos de enumerar, la hemos encontrado en la escasez de personal auxiliar, técnico, administrativo y obrero, en buena parte debido

a las depuraciones. Aun hoy día, en el momento en que cerramos esta "Memoria", no dispone la Dirección técnica más que de un solo Ayudante de Obras Públicas, un Auxiliar técnico y un Delineante. Otra contrariedad, y no de las menores, ha sido el estado en que se hallaba el Archivo de documentos, expedientes y Proyectos, el cual, con motivo de traslados, incendios, etc., encontrábase desorganizado y en no pequeña parte desaparecido.

Hemos de tener en cuenta, además, que, desde los primeros días de la liberación, entró el Puerto en la jurisdicción militar de Marina, y quedaron militarizados al servicio de la Marina de Guerra, algunas secciones como los talleres, varaderos y Dique flotante, no pudiéndose efectuar trabajos sin autorización de la Jefatura de Ingenieros Navales.

También empezó a actuar la Comisión Naval de la Armada, organizada y nombrada, con gran acierto, para el salvamento de buques, la cual ha dispuesto, aparte de su material y personal de todo género, de todo nuestro personal y material que ha conceptuado necesario, de nuestro Dique flotante y deponente con sus careneros y de nuestras mayores cabrias flotantes que, por suerte inaudita, se salvaron, constituyendo todo ello un poderoso auxiliar para dicha Comisión, con la cual esta Dirección ha colaborado continua y lealmente y dentro siempre de la mayor armonía.

Todo lo expuesto hace comprender que teníamos a nuestro cargo una labor oscura, delicada e ingrata, por muchos conceptos, que había de emprenderse, coma la emprendí, con la resolución, con la firme voluntad de superar toda clase de contrariedades e inconvenientes que fatalmente habían de surgir y con inquebrantable fe en el éxito final, ya logrado para bien de España.

Por Decreto de 26 de abril de 1939 se dispuso que el Reglamento general para la organización y régimen de las Juntas de Obras de Puertos, aprobado por R. D. de 19 de enero de 1928, se aplicara sin exclusión a todas las Juntas de Obras de Puertos de España, y con arreglo a este R. D. se organizó la Junta de Obras del Puerto y su Comisión Permanente, y se constituyó en el Gobierno Civil de la provincia el día 14 de agosto de 1939, pero por varios motivos no pudo comenzar a actuar hasta pasado algún tiempo, continuando el que suscribe al frente de todo. Vino en esto el estallido de la guerra actual en 1.º de septiembre de 1939, guerra que posteriormente se ha convertido en casi mundial y a la que todavía no se le ve el fin, y con ella vinieron a sumarse más inconvenientes, entorpecimientos y contrariedades en la marcha del resurgimiento de España, tan necesitada de largos periodos de normalidad para poder restañar las heridas sufridas durante la terrible y larga tragedia

que acababa de destrozarla, repercutiendo desfavorablemente este magno acontecimiento, como es lógico, en la vida portuaria.

El día 19 de octubre de 1939 celebróse la primera sesión de la Comisión Permanente, y en este día cesé oficialmente en el cargo que me fué confiado en 27 de enero del mismo año, habiéndole desempeñado unos nueve meses, durante los cuales, y con la valiosa ayuda y colaboración de todos, conseguí encauzar las reparaciones, obras y servicios y otros numerosos aspectos de la vida portuaria. Continué entonces actuando en la doble misión de Ingeniero Director de las Obras y Servicios y también en la reglamentaria de Vocal nato en el Pleno de la Junta y en la Comisión Permanente de ésta. Desde entonces todos procuramos, dentro de la mayor armonía y espíritu de colaboración, aunar esfuerzos en pro del resurgimiento de nuestro puerto en todos sentidos.

Con objeto de exponer del modo más ordenado posible cuanto hemos de decir en el curso de esta "Memoria", dividimos ésta en varios capítulos, a saber:

CAPÍTULO 1.º — Proyectos, presupuestos, obras y adquisiciones de toda clase para restablecer el destrozado y saqueado puerto por efectos de guerra.

En este capítulo hemos procurado dar una idea aproximada del desastre ocurrido en el puerto, de todo cuanto se ha proyectado y realizado hasta el 31 de diciembre de 1942, para su reparación y puesta en marcha.

CAPÍTULO 2.º — Obras nuevas.

Trata este capítulo de todo lo referente a estas obras durante el período abarcado en esta "Memoria", tanto realizadas como en curso de ejecución, en tramitación y en estudio, todas para mejorar o ampliar el puerto.

CAPÍTULO 3.º — Estado actual del puerto. — Partes y elementos que lo componen.

El mismo título de este capítulo enseña que se trata de dar idea del estado actual del mismo y los elementos que lo componen.

CAPÍTULO 4.º — (Con tres apartados.)

a) — Conservación ordinaria de las obras, edificios, aparatos e instalaciones y servicios de carácter general.

- b) — Explotación de servicios públicos retribuidos y servicios públicos de alumbrado, vigilancia, auxilios, etc.
- c) — Ingresos y gastos generales que figuran en los Planes Económicos.

Nos referimos en este capítulo 4.º a la conservación, explotación y servicios del mismo y a los ingresos y gastos de un modo general y detallado, particularmente lo relativo al período a que aludimos.

CAPITULO 5.º — Asuntos importantes en el puerto de Barcelona.

En este capítulo agrupamos lo que concierne a los más importantes asuntos en que ha intervenido esta Dirección durante dicho período.

CAPITULO 6.º — Proyectos y obras portuarias y de defensa en la costa de la provincia de Barcelona, a cargo de la Dirección facultativa de este puerto.

Se trata en este capítulo de lo referente a obras marítimas en la costa de la provincia y todo lo que en este período hace referencia a las mismas.

CAPITULO 7.º — Asuntos especiales que han estado a cargo de la Dirección del Puerto de Barcelona.

En este capítulo diremos algo acerca de mi actuación al dar cumplimiento a la Orden ministerial de 3 de febrero de 1939. También apuntaré algunas referencias respecto de las obras de mejora del puerto de Sóller, recientemente terminadas, y que tuve que proyectar en virtud de una R. O. de julio de 1927, siendo Ingeniero Subdirector del puerto de Barcelona.



CAPITULO I

Proyectos, presupuestos, obras y adquisiciones de toda clase para restablecer el destrozado y saqueado Puerto por efectos de guerra

Hojas de Planos núms. 3 y 4.
Fotografías núms. 1 al 140 inclusive.

Todos cuantos recorrieron el puerto de Barcelona cuando éste fué liberado, pudieron apreciar a simple vista el lamentabilísimo cuadro de desolación que presentaba por todas partes. El espectáculo, muy deprimente, sobrecogía y entristecía el ánimo, haciendo sentir honda pena, singularmente a los que habían estado, o habían de estar ligados, de un modo o de otro, con las actividades portuarias.

Por toda la parte terrestre (99 hectáreas) de la total zona que abarca el puerto (325 hectáreas) observábanse innumerables estragos, destrozos y ruinas de todo género en las obras, edificios e instalaciones, tanto oficiales como de particulares, y en las dársenas y antepuerto (226 hectáreas), numerosas embarcaciones siniestradas de toda clase y dimensiones, hasta buques de 135 metros de eslora, que requerían operaciones más o menos importantes de salvamento.

Aparte estos daños que, como decimos, podían apreciarse a simple vista, habíanse ocasionado otros numerosísimos que fueron apareciendo en los sucesivos y minuciosos reconocimientos que se hicieron: daños en las fundaciones de los edificios; en las diferentes partes de las instalaciones de electricidad, de gas, de agua y telefónicas; en la red de alcantarillado; muy graves en las grúas eléctricas y en los diferentes elementos de sus instalaciones; en las obras por debajo del nivel del agua, por ejemplo, en los muros de muelle, de los que contamos más de 9 kilómetros; aun hoy día, cuando escribo estas líneas,

amenaza derrumbarse un tramo de unos 80 metros del muro de paramento del muelle de Barcelona en la parte Norte de éste, junto al muelle de Atarazanas; además de todo esto, las importantísimas averías y destrozos que fueron registrándose en las partes no vistas de las cuatro Secciones metálicas flotantes y de los cuatro flotadores del Dique Flotante y deponente y el verdadero desastre ocurrido en las obras de fábrica de su dársena de maniobra, tanto en el puente de servicio como en algunos careneros de depósito, y sobre todo en las dos fosas submarinas para inmersión del Dique, las cuales estaban contorneadas por un muro de recinto de tres hiladas de bloques artificiales que quedaron en su mayoría fuera de su sitio, muchísimos rotos, y las dos fosas llenas de escombros y restos de toda clase.

El fondo de las dársenas hallábase también sembrado de embarcaciones pequeñas y medianas de todo género y tamaños en número considerable, que estamos extrayendo todavía.

Añádase a todo esto la desaparición de varios artefactos y de numerosas unidades de nuestro material flotante y de maquinaria del taller; los almacenes y depósitos saqueados, vacíos, sin materiales, herramientas y útiles de toda clase; los mismos restos de edificios, sin puertas, ventanas, sin mobiliario, desaparecido, en general, todo lo que podía tener una utilidad, etc., etc.

Se dió cuenta al Ministerio del estado en que se encontraba el puerto mediante una "Relación somera de las averías existentes en las instalaciones del Puerto de Barcelona", acompañada de un "Estado de los elementos que componían el material flotante de la Junta de Obras del Puerto de Barcelona antes de la guerra y estado de cada uno de ellos" y otra "Relación de los barcos y pequeñas embarcaciones que se apreciaban a simple vista siniestrados en las dársenas". En un plano adjunto a dichos documentos, señalábanse, con diferentes numeraciones, el lugar y situación de lo especificado en aquéllas.

Vamos ahora a detallar un poco más este cuadro general del desastre ocurrido en nuestro puerto, y para ello seguiremos un cierto orden, empezando por el morro y Faro, dando la vuelta al puerto, terminando en el Canal de la Infanta, límite de éste por la costa.

MORRO DEL DIQUE DEL ESTE. — En las obras constitutivas de este morro se pudieron apreciar algunos desperfectos en sus ban-

quetas de hormigón, pretilas, escaleras, etc. La instalación de alumbrado del morro, destrozadísima, inservible.

FARO Y EDIFICIO ANEJO. — La torre del Faro sufrió algunas averías, y de la instalación del Faro, propiamente dicha, fueron destruidos totalmente: la Sección eléctrica, el Grupo electrógeno y la válvula solar. El aparato óptico desmontado y trasladado a otra parte. El edificio anejo al Faro, con grandes destrozos y saqueado.

ROMPEOLAS DIQUE DEL ESTE. — Bastantes desperfectos en sus banquetas de hormigón, pretilas, escaleras, plataformas, etc. Toda la instalación eléctrica desde el arranque hasta el Faro, en una longitud de unos 2,5 kilómetros, casi destruída; numerosos postes de alumbrado, deshechos; globos, ninguno; la conducción puede decirse inservible.

MUELLE DE LEVANTE. — Destrozos en las coronaciones del muro del muelle en sus escaleras y bolardos; defensas desaparecidas. En los edificios de las instalaciones sobre el muelle, recordaremos: el edificio de "Pescaderías Coruñesas" en ruinas; la estación depuradora de mejillones, concesión de la "Unión Mejillonera", en ruinas; "Talleres Zuazo", Sociedad particular, en ruinas; almacenes de la concesión de la "Compañía Transmediterránea", destrozados. Edificio de boyas del Estado, con sus dos pabellones y depósito central, arruinado. Edificio para boyas del puerto, con restos que precisaba su demolición, como en general, podemos decir, para todos los edificios que acabamos de enumerar en este muelle.

MUELLE ORIENTAL DE LA DARSENA DEL DIQUE FLO-TANTE Y DEPONENTE. — Edificio central de oficinas y viviendas del Dique, con grandísimos desperfectos; dos grandes almacenes y dos más pequeños con las techumbres destrozadas, sin restos de cristales, puertas y ventanas en muy mal estado, averías en los muros, etc. Los cuatro grandes pabellones para viviendas, adosados a estos grandes almacenes, con enormes destrozos. Todos los cobertizos adosados al espaldón del rompeolas, derruidos; los cuadros eléctricos, destruídos; vidriería, ninguna. Los almacenes, completamente saqueados de toda clase de elementos, materiales, útiles, herramientas, etc., etc.

MUELLE DE CATALUÑA DE LA DARSENA DEL DIQUE FLOTANTE. — Los talleres de reparaciones metálicas, destruidos por completo, y en su lugar construido un gran refugio, de costosísima demolición. Los talleres de calderería, con averías, precisando demolerlos en parte. Los talleres de carpintería, en ruinas. Los talleres de forja, con pequeñas averías. El almacén-garage, en ruinas, precisando demoler sus restos. Los almacenes para la madera, derruidos. Mucha de la maquinaria de estos talleres, desaparecida, por haber sido trasladada bastante de ella a otros lugares de Barcelona (alguna se ha recuperado); desaparecidos por saqueo, materiales, útiles, herramientas de toda clase; toda la vidriería y las instalaciones mecano-eléctricas, de agua, etc., arruinadas por completo. Los cuatro grandes edificios pabellones adosados a los talleres destinados para viviendas de personal del Dique y encargados de talleres, destrozados y uno de ellos completamente demolido.

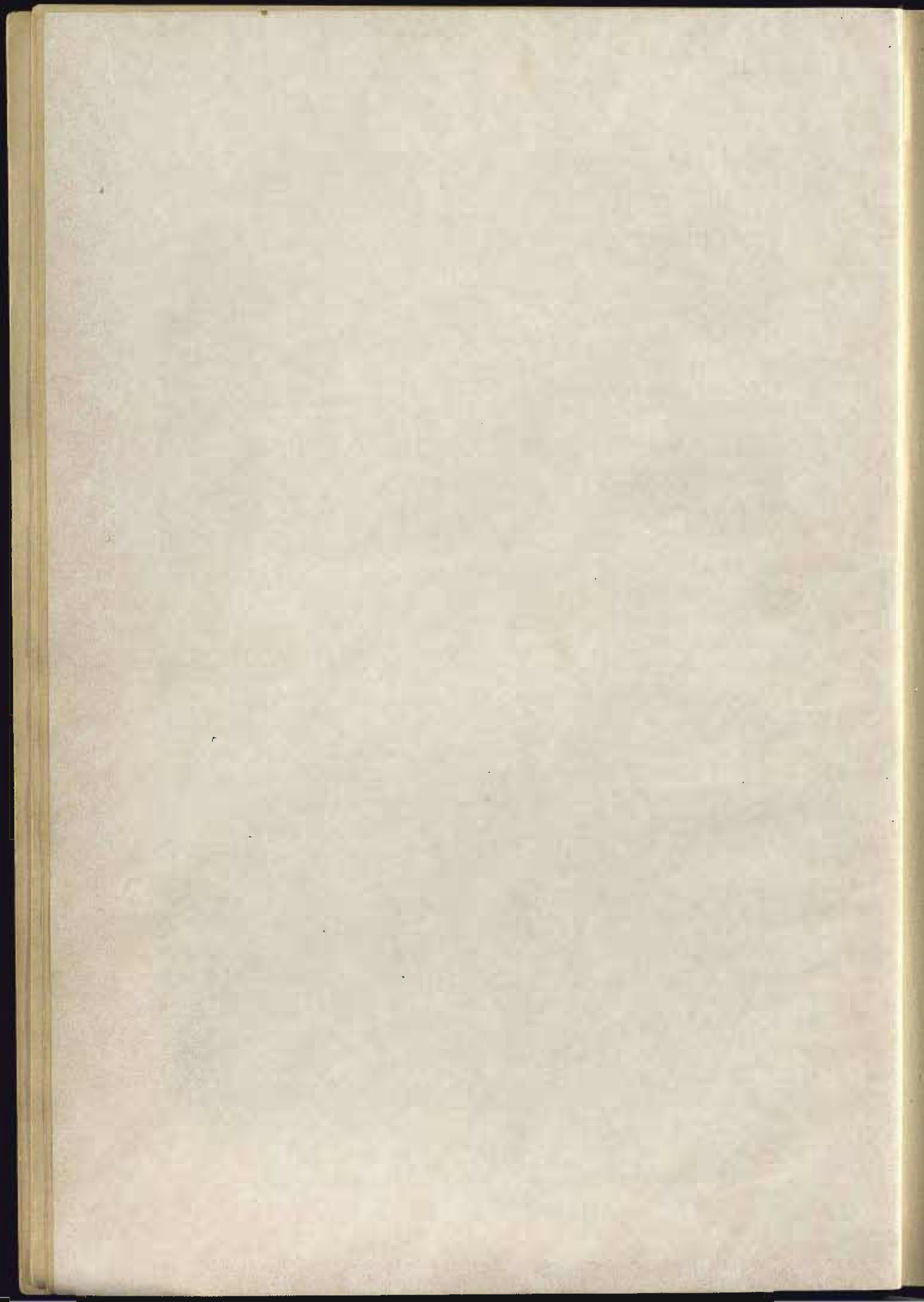
MUELLE OCCIDENTAL DE LA DARSENA DEL DIQUE FLOTANTE. — Algunos destrozos en la coronación del muelle, desprendida en algunos tramos, así como averías en sus escaleras. En el taller de bloques de hormigón de 80 toneladas, destrozos muy considerables en el puente de embarque, en el Goliat-eleva-bloques, carro transbordador, vías férreas, instalación eléctrica, hormigonera, etc., etc.

DARSENA DEL DIQUE FLOTANTE Y DEPONENTE. — Es la más importante estación de carenado con que cuenta hoy día el Puerto de Barcelona, para la puesta en seco de los buques, y está compuesta de un Dique metálico flotante y deponente, marca Clark y Standfield, para elevar y deponer, en su caso, los buques. Tiene la instalación su dársena complementaria de maniobra, que comprende dos peines o tramos de careneros de 200 metros de longitud cada uno, para depositar los buques, un puente o espigón de servicio y dos fosas de inmersión que tienen su plano de fondo a 12,50 metros de profundidad. El Dique flotante se compone de secciones metálicas que pueden unirse o desunirse unas con otras para maniobrar cada una independientemente de las demás, o formando grupos de a dos o de a tres. Se poseen cuatro, hoy día, de 2000 toneladas de potencia ascensional cada una, pero como máximo nunca han trabajado más que tres unidas, formando así un grupo capaz de elevar 6.000 toneladas. Este Dique flotante se empezó a construir el año 1898.



MUELLE DE BOSCH Y ALSINA

ESTADO DEL EDIFICIO-RESIDENCIA DE LA JUNTA DE ORGANOS DEL PUERTO



El estado de esta instalación de carenado, cuando fué liberada Barcelona por el Glorioso Ejército Nacional en 26 de enero de 1939, era por completo lamentabilísimo, un verdadero desastre.

En la dársena de maniobra hallábase destrozada y completamente hundida la parte central del puente de servicio y éste fuera de línea en longitudes considerables y también con otros desperfectos, imposibilitándose con ello, en gran manera, la maniobra de las secciones flotantes. Los elementos y materiales de este puente de servicio se habían vertido dentro de las dos fosas de inmersión, obstruyéndose éstas y dejándolas inutilizables, impidiéndose la bajada de las secciones hasta el fondo. Varios espigones de los careneros, compuestos de bloques de hormigón, completamente derruidos y sus restos desparramados por el fondo; en otros, las explosiones habían proyectado maderos bloques fuera de su sitio. En los muros de recinto de las dos fosas de inmersión, compuestas de tres tiradas de bloques artificiales, hubo corrimientos, desplomes y maderos de sus bloques fuera de su lugar y volcados en las fosas. Grandes embudos en el fondo de la dársena, socavaciones, corrimientos de tierras con los aterramientos consiguientes, fábricas destruidas, etc.

Para volver a tener esta dársena en su estado anterior se requería realizar obras laboriosas de dragado, de extracción de elementos de toda clase, de demolición y reconstrucción dentro del agua de distintas y variadas partes, obras que, como está al alcance del más profano, eran todas delicadas, lentas, laboriosas y de costo, y que además requerían elementos auxiliares de construcción indispensables. Un muy grave problema para la Dirección de las Obras.

En cuanto al estado en que se encontraron las cuatro Secciones metálicas flotantes, compuesta cada una de dos partes: los **Flotadores**, elemento fundamental de la estabilidad, y la **Sección propiamente dicha**, podemos afirmar lo que sigue:

Una sola, la Sección 1.ª, se hallaba en condiciones de prestar servicio, con la circunstancia de ser, entre las cuatro, la más necesitada de una reparación general, y por tanto, la más expuesta a interrupciones en sus maniobras por las múltiples averías que pueden presentarse. Su eficiencia de trabajo encontrábase muy limitada por las averías que hemos dicho habían ocurrido en la dársena de maniobra.

La Sección 2.ª tenía los flotadores hundidos y destrozados, y la sección propiamente dicha seriamente averiada en distintas juntas,

con la chimenea destruída, así como la caja de humos y una extensa zona del costado paralelo a los flotadores.

La Sección 3.^a estaba en careneros para su reparación, habiéndose previamente de rascar, picar y pintar todas las estructuras metálicas utilizables y reponer las no servibles, trabajo que estaba atrasadísimo. El trabajo de calderería que faltaba realizar era considerabilísimo. Toda la maquinaria de esta Sección, tanto en la parte motriz como para las transmisiones, elementos de achique y de maniobra, exigía una reparación considerable, con renovación completa de muchos elementos y repaso y ajuste del resto. La importante instalación de tuberías de achique de los compartimientos estancos de las pontonas y costado del dique, tuberías de gran sección, así como las de evacuación del aire, de mucho menor calibre, precisaba casi su renovación completa.

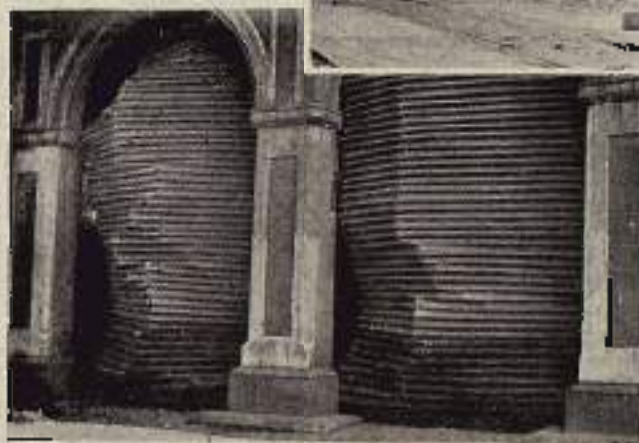
La Sección 4.^a estaba hundida y tenía graves averías en las pontonas, cuarto de máquinas y en una caldera. Sus flotadores, hundidos y también seriamente destrozados, especialmente el central, lo mismo que el de la Sección 2.^a, asimismo averiado y hundido.

Este era el estado general de las cuatro secciones metálicas del Dique flotante, sin contar múltiples pequeñas averías de toda clase y sin contar su estado general de conservación.

MUELLE NUEVO. — Talleres Nuevo Vulcano (particular), enormes destrozos. Gran edificio ampliación de estos talleres situado cerca del borde de muro de muelle, con pequeñas averías. El gran edificio Balneario e instalaciones anejas en la playa (concesión particular), con grandes destrozos en el edificio. Edificio de retretes, lavabos y urinarios, deshecho. Desperfectos en el muro de muelle, etc.

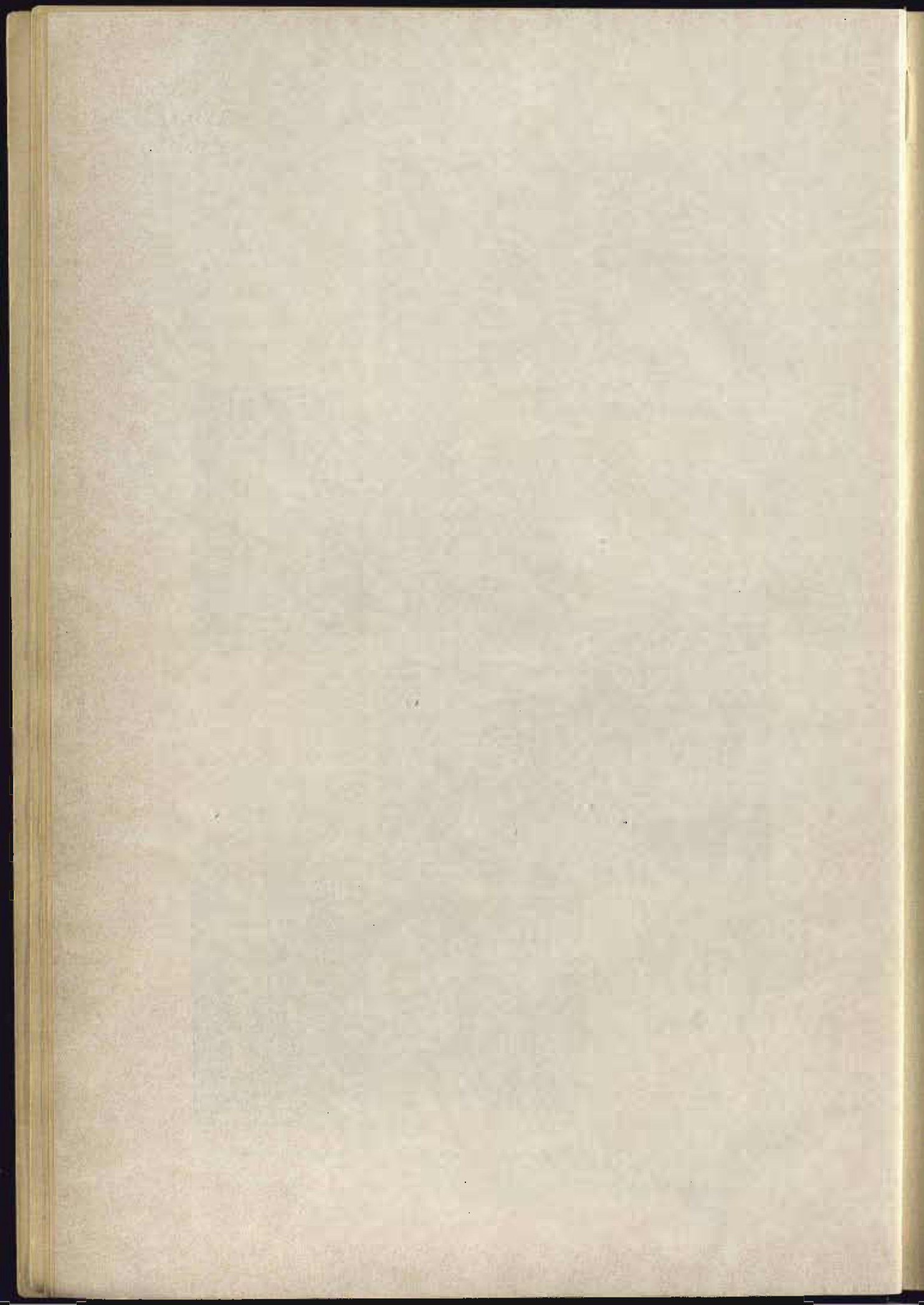
VARADERO. — Algunos destrozos en las instalaciones, en las vías de los carros y en las casetas de alquiler; más importantes en las viviendas del portero, del encargado del Varadero y del encargado de las Grúas.

MUELLE DE BALEARES. — Los dos grandes tinglados de este muelle de estructura metálica, con cubiertas de losas de vidrio y planchas de acero galvanizado: uno de 4.134 metros cuadrados de superficie y el otro de 3.198 metros cuadrados, sufrieron enormes destrozos;



MUEBLE DE LA BARCELONESA

VISTA DIRECTA DE LAS PUEBLOS Y CIUDADES MEJORES DEL MUNDO N.º 2



las cubiertas, por entero destruidas; vidriería, pulverizada; las estructuras metálicas, con grandes averías; en las puertas lo mismo; los testeros de fábrica, medio derruidos; las casetas para diferentes servicios, adosadas a estos tinglados, derruidas; los muros del paramento del muelle, con grandes destrozos en sus coronaciones, escaleras, bolidos, y de las defensas, casi ninguna restaba.

MUELLE DE PESCADORES. — La antigua Torre de la Capitania, que se conserva como resto antiguo, sufrió algunos desperfectos y el gran reloj montado en su parte alta resultó deshecho. Un edificio de lavabos-retretes y urinarios en este muelle, en completa ruina. Las instalaciones del Mercado de Pesca, destrozadas. El edificio llamado Aduaneta, con averías; otro edificio para Escuela de Pesca, seriamente destrozado.

MUELLE DEL RELOJ. — El edificio tinglado de la Compañía Ibarra, concesión particular, averiado. El edificio llamado "Casa del Marino", con algunos destrozos. El almacén-depósito de cemento Asland, con algunas averías.

MUELLE DE LA BARCELONETA. — Tinglados núms. 1 y 2 de estructura de fábrica, techumbres metálicas con pabellones adosados a sus testeros, con superficies de 5.800 metros cuadrados y de 7.000 metros respectivamente: enormes destrozos en los dos, en todos sus elementos e instalaciones, precisando la demolición de muchas partes en ruinas. Cuadros eléctricos destruidos, destrozos en las vías férreas del muelle, en la instalación de las grúas eléctricas exteriores del borde del muelle; destrozos en los puentes grúas interiores y carros transbordadores; el muro de muelle, con grandes desperfectos, incluso desplomes, etc., etc. El edificio taller de reparaciones eléctricas, en ruinas, y en la maquinaria interior, bastantes averías; desaparición de útiles y herramientas y el almacén saqueado.

MUELLE DEL DEPOSITO. — El gran edificio denominado "Almacenes Generales de Comercio" arrendado a la "Sociedad Crédito y Docks", de 108 por 58 metros, con sótanos, planta baja y cuatro pisos, con 60 almacenes, cercado con verjas de hierro y andenes, tuvo importantísimas averías en la techumbre, en los muros, en los alma-

cenos, en las escaleras, en todas sus instalaciones, en las vías férreas anejas, en la verja de cierre, en todas sus instalaciones interiores, en las dos grandes grúas exteriores, en el muro de paramento, etc., etc., precisaba la demolición de muchas partes del mismo. El edificio "Colegio de Pesadores", con grandes desperfectos; el edificio de planta baja con torre chimenea, destinado a Casa de Máquinas de la antigua instalación de grúas hidráulicas, fué tan seriamente averiado, que se ha demolido hasta el cimiento. El edificio destinado a lavabos-retretes y urinarios, en ruinas. La báscula y edificio anejo a la misma, seriamente averiados.

MUELLE DE ESPAÑA. — Los tinglados núms. 1, 2, 3 y 4, sumando unos 4.000 metros cuadrados, en ruinas, teniendo que demoler muchas de sus partes, con la singularidad de que alguno de ellos había descendido, siguiendo depresiones del terreno, en más de un metro. Los tinglados núms. 5 y 6, cubriendo 4.800 metros cuadrados de superficie, tan seriamente destrozados, que precisaba demolerlos casi en su conjunto. Los núms. 7 y 8, de 1.280 metros cuadrados cada uno, en ruinas, exigiendo su demolición completa, antes de reconstruirlos. El tinglado núm. 9, idéntico a los dos anteriores, tenía también algunos desperfectos. El cobertizo núm. 1, de 1.031 metros cuadrados de superficie, con toda la techumbre arruinada y graves averías en sus otras estructuras. Los dos grandes cobertizos centrales, uno de 8.400 metros cuadrados y otro de 14.525 metros cuadrados, de composición metálica y cubierta de uralita, resultaron con toda la cubierta hecha menudos pedazos, y con gravísimos destrozos en las partes metálicas y en las paredes y puertas de cierre. Hoyos innumerables en la superficie del muelle; enormes averías en los pavimentos, en las vías férreas, en las instalaciones eléctricas, en las coronaciones de los muros de muelle, desaparición de defensas, deshechas las instalaciones eléctricas, etc. Varios edificios de retretes, urinarios, secciones de aduana, básculas, casetas adosadas a los muelles, han tenido que reconstruirse por completo.

CERCADO LOPEZ. — En este Cercado López se encuentran los edificios para el taller de lampistería, servicio de incendios, almacén para diversos servicios de las Obras, Casa de Socorro, Dispensario de la Mutua de la Junta de Obras del Puerto, Edificio de Emigración,

Báscula y algún otro pequeño. Todos ellos resultaron con graves desperfectos, algunos en ruinas; y en la verja con su basamento de este "Cercado López", enormes desperfectos.

MUELLE DE LA MURALLA (denominado hoy de Bosch y Alsina). — Los dos grandes tinglados con pabellones anejos cubriendo una superficie entre los dos de 23.150 metros cuadrados, con estructuras de fábrica metálica y cubiertas de palastro ondulado e instalaciones mecano-eléctricas, con 8 grúas eléctricas a borde de muelle y puentes grúas y transbordadores interiores, con puertas metálicas, con vías férreas, etc., etc. Puede decirse que ocurrió una verdadera catástrofe en estos grandes tinglados, lo mismo que en los de la Barceloneta. Las cubiertas fueron destruidas; de puertas metálicas, puede decirse que no quedó ninguna; numerosas naves, gravísimamente averiadas; los pabellones de los testeros, verdaderos edificios, en ruina, todo ello con la agravante de requerir importantes obras de demolición antes de reconstruir. El monumental y gran edificio-sede de la Junta de Obras del Puerto y de la Dirección Facultativa y Secretaría-Contaduría (Puerta de la Paz), de superficie de 1.050 metros cuadrados, fué seriamente averiado y desmantelado; la escalera central, deruida de arriba abajo; despachos, con el cielo por techo; la sala de Juntas, sin techos ni balcones y destruido todo su decorado; vidriería y cristalería hechas añicos, faltando puertas, ventanas, mobiliario y enseres de toda clase; instalaciones destruidas. Ya hemos dicho que las dos naves del gran tinglado núm. 1 adosadas a este edificio fueron incendiadas y arrasadas, avería que hemos aprovechado ahora para abrir una calle en el lugar que ocupaba la primera nave, habilitando una nueva fachada para el edificio de la Junta, mejorando en muy gran manera las instalaciones de oficinas y logrando así una independencia y separación completas entre el tinglado y dicho edificio.

MUELLE DE ATARAZANAS. — Gran tinglado compuesto de elementos metálicos y cubiertas de palastro, cubriendo una superficie de 1.124 metros; dos grandes pabellones de fábrica de planta baja y primer piso en sus extremos, constituyendo el conjunto la Estación Marítima de los correos de las Baleares. El pabellón de la parte Sur quedó en ruinas, precisando demolerlo en parte, averiado el pabellón del Norte; el tinglado intermedio; con muy serios desperfectos y sin

cubierta; en este tinglado se había construido un muy grande refugio, protegido con grandes masas de hormigón y hierro, costosísimo de demoler.

El monumental y gran edificio de la Aduana de Barcelona (Ministerio de Hacienda) resultó con averías valoradas en millones de pesetas y que se están todavía reparando.

MUELLE DE BARCELONA. — En la entrada de este muelle se encontraban dos edificios gemelos, independientes, de fábrica, de planta baja, cubriendo cada uno 448 metros cuadrados, uno destinado al edificio de "Inspección de Muelles" y el otro a "Sanidad Exterior", quedaron en ruinas, precisando demoler lo poco que había quedado. **Edificio Comandancia de Marina:** Gran edificio de una sola planta, que quedó tan averiado que se ha demolido por completo, hasta el cimiento. **Edificio pabellón de higiene** (usado en algún tiempo para los obreros empleados en la carga y descarga del carbón) con reloj y fuente adosada: Arruinado, requiriendo su demolición. **Edificio de la 4.ª Sección de Carabineros:** Sufrió pequeños desperfectos. **Edificio de Estación Marítima,** de obra de fábrica de planta baja con cuerpo central, dos pabellones adosados, y otros dos en los testeros, cubriendo una superficie total de 1.730 metros cuadrados. Fué casi totalmente destruido, requiriendo obras de demolición. **Edificio Club Marítimo** (concesión particular): Gravemente averiado. **Ocho grandes tinglados:** Cubriendo entre todos una superficie de 26.904 metros cuadrados; en estos ocho tinglados ocurrió una verdadera catástrofe; en las cubiertas de plancha ondulada, en las estructuras metálicas, en los muros y puertas de cierre y en todas sus instalaciones y servicios anejos. Las vías férreas de este muelle quedaron muy destrozadas y en algunos tramos hundidas; los pavimentos también sufrieron mucho, lo mismo que los muros de paramento, en los que se observaban desplomes (actualmente amenaza desplomarse un tramo de 80 metros del muro de este muelle); el testero de este muelle, correspondiente a la Estación Marítima, fué muy castigado, señalándose un desplome en todo el tramo del muro de muelle correspondiente; como en todas partes, las instalaciones eléctricas quedaron deshechas, así como toda la vidriería; además, la instalación de las 16 grúas modernas eléctricas, correspondiente a este muelle, así como las mismas grúas, sufrieron enormísimos destrozos de todo género en las conducciones, en

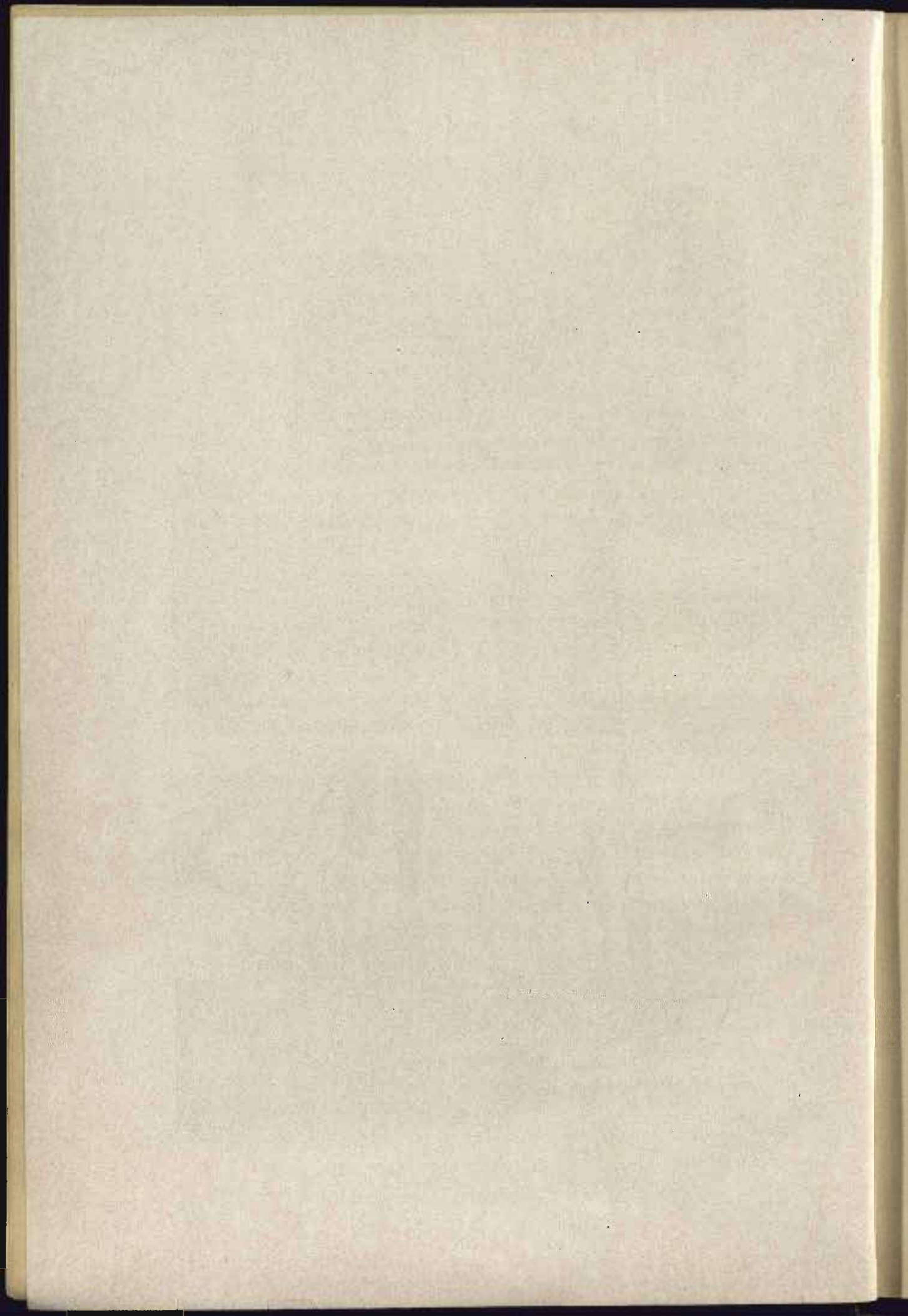


DARSENA
DEL BUQUE
FLUJANTE

ASPECTO PARCIAL
DE LA DARSENA
DESDE PUERTO Y
ESTÁ CON LOS
EDIFICIOS DE
SERVICIOS Y SEV-
TOS DE 1904,
1905 Y 1906
Y 1907



DARSENA DEL BUQUE FLUJANTE
PUNTO DE SERVICIO EN REPARACIÓN



las tomas, en la parte mecánica, en las estructuras metálicas, en todos los elementos eléctricos, en las casetas de maniobras, etc., etc., un verdadero desastre.

MUELLE DE SAN BELTRAN. — El muro de muelle de unos 500 metros de longitud, sufrió importantes averías en el cuerpo sumergido de bloques artificiales y en las coronaciones de hormigón, señalándose algunos desplomes; las escaleras, la coronación propiamente dicha de sillería, algunos bolardos y las defensas, se encontraron en bastante mal estado. De la instalación de 7 grúas de este muelle, análogas a las del Muelle de Barcelona, puede decirse lo mismo que hemos indicado para aquéllas; incluso alguna de las de este muelle fué alcanzada de lleno y destruída casi en su totalidad. Pequeños edificios para diversos servicios, algunos en ruinas.

MUELLE DE PONIENTE. — En el muro de muelle, importantes averías: la parte sumergida correspondiente al testero, bloques de hormigón del muro proyectados, algunos de ellos, cerca de dos metros hacia el exterior; en el compuesto por pilas de bloques y pisos de hormigón armado, incluso perforaciones en los tramos de este último; en las coronaciones, escaleras, bolardos y defensas podemos repetir lo dicho para otros muros de muelle. Dedicado este muelle a concesiones particulares de depósitos de carbón, se produjeron numerosas roturas en las paredes de cerca, en las puertas, en las aceras, y averías importantes en numerosos edificios de varias clases, que cada concesionario tiene en sus recintos respectivos. Dos básculas quedaron completamente inutilizadas con sus casetas. El edificio actualmente destinado al servicio de higiene para los obreros carboneros, con bastantes averías.

MUELLE DE COSTA. — Como en una parte de este muelle atracan los buques petroleros, fué uno de los que más sufrieron en su muro de muelle. También destinado a varias concesiones particulares de depósitos de carbón, ocurrieron en éstas, averías de la misma índole que las citadas anteriormente para el muelle de Poniente. El edificio y anejos de la concesión particular de "Potasas Ibéricas" situado en este muelle, sufrió importantísimas averías. Algunas pequeñas instalaciones de las Obras, situadas en este muelle, resultaron con numerosas averías.

MUELLE DEL CONTRADIQUE. — Edificio-depósito de “Minas de Potasa de Suria”, en ruinas. Edificio-depósito de “Unión Española de Explosivos”, en ruinas. Edificio de Estación Sanitaria Exterior, de una sola planta, cubriendo 500 metros cuadrados (Junta de Obras del Puerto), destrozadísimo. Edificio y torre para el servicio del Faro de luz roja que existió en este muelle y para Prácticos del Puerto, averiadísimo. Edificio de dos plantas y un piso y torreón para el servicio de los Prácticos, dependencias para el Salvamento de Náufragos, etc., cubriendo una superficie de 600 metros cuadrados (Junta de Obras del Puerto), con muy grandes averías. Las instalaciones de la Aeronáutica Naval, que sigue ocupando la mayor extensión de este muelle del Contradique, resultaron con muy grandes averías y destrozos en todas sus dependencias. El muro de muelle, sus coronaciones, escaleras, defensas, etc., con las mismas características ya repetidamente reseñadas para otros.

REFUGIOS, TRINCHERAS, NIDOS DE AMETRALLADORAS.

Aparte de esto que acabamos de exponer, debemos añadir que encontramos construídos 29 refugios, repartidos por todo el recinto portuario, compuestos de muy variada manera y en algunos la protección eran masas de tormigón, embebiendo grandes cantidades de hierro de todas clases. Además, habíanse construído 10 trincheras y algunos nidos de ametralladoras, compuestos de fábrica de hormigón.

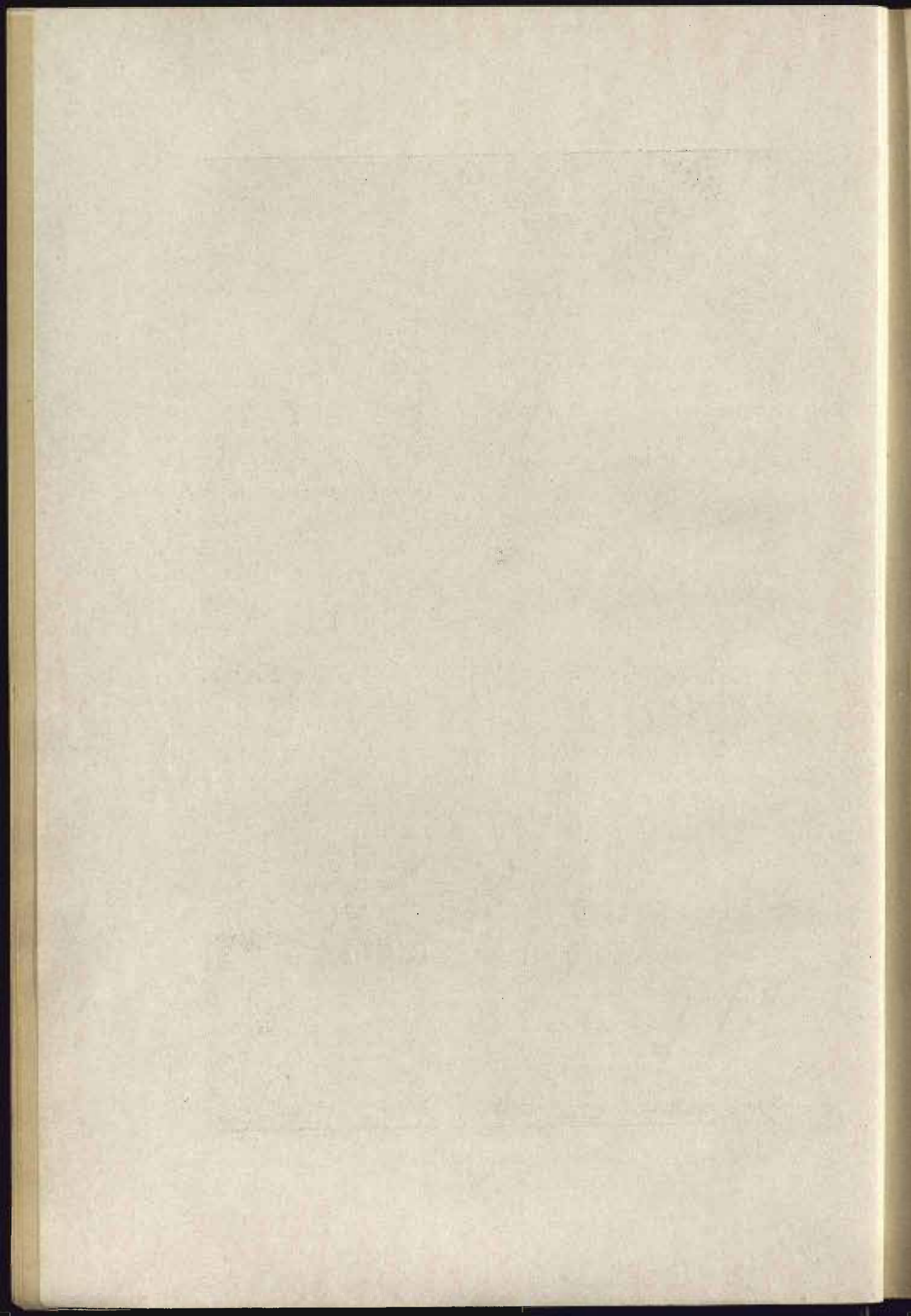
MATERIAL FLOTANTE

A continuación señalamos el estado en que encontramos el material flotante afecto a estas Obras:

Draga de rosario, único artefacto de dragado que poseía esta Dirección, de 266,71 toneladas, hundida junto al muelle de Cataluña, requiriendo una costosa operación de salvamento y una más costosa reparación y reposición de sus partes para ponerla en funciones. La carencia de esta draga ha sido una de las cosas que más se ha echado de menos, por no haber podido hacer ninguna obra de dragado. **Remolcador y barco-bomba “Llobregat”**, de 202 toneladas: Había desaparecido del puerto y después de bastante tiempo fué encontrado en Tolón, pudiendo ser recuperado. **Remolcador y barco-bomba “Besós”**, igual que el anterior, se encontró embarrancado en el Varadero y con



DARSENA DEL BIQUE FLORENTI
ESTADO EL UNO DE LOS BICHAS DEL BIQUE



averías. Remolcador "Setantí", de 62 toneladas: Le faltaba la hélice y también estaba averiado. Remolcador "Ligera", de 17 toneladas: Averiado. Remolcador algibe "Neptuno", de 15 toneladas, en bastante buen estado. Cabria "Esperanza", de 80 toneladas de potencia de elevación, en condiciones de trabajar. Cabria "Teresa", de 60 toneladas de potencia, en condiciones de trabajar. Cabria "Montserrat", de 25 toneladas de elevación, en condiciones de trabajar. Cabria "Dolores", igual que la anterior; desaparecida; se encontró en Port de la Selva (Gerona) y fué traída y reparada en Barcelona.

El hallarse estas cabrias en condiciones de trabajar ha sido una gran suerte, porque ello ha permitido realizar un sin fin de operaciones y sobre todo hemos podido prestar un auxilio eficacísimo a la Comisión de Salvamento de Buques.

Barcaza núm. 1 para carga de 200 toneladas: Destruída durante la guerra. **Barcaza núm. 2:** Idéntica que la anterior. Desaparecida. Se la encontró en Mahón, bastante averiada, y pudo ser traída a Barcelona. **Barcaza núm. 3:** Idéntica que la anterior y en condiciones de trabajar. **Barcaza núm. 4:** Idéntica que la anterior. Averiada, requiriendo una reparación importante. **Barcaza núm. 5:** Idéntica que la anterior. Desaparecida. Encontrada también en Mahón. Pudo ser remolcada a Barcelona y reparada aquí. **Barcaza núm. 6:** Idéntica a la anterior. Averiada. Esta barcaza núm. 6, una vez ya reparada, fué requerida por el Ejército para transportar explosivos averiados y volcarlos en alta mar; en estas operaciones y encontrándose un día en el muelle de Costa, con explosivos a bordo, hicieron éstos explosión y quedó deshecha y hundida la barcaza, ocurriendo víctimas, incluso el vigilante de la barcaza, que encontró la muerte en la catástrofe.

Gánguil "Pía": De 119 toneladas. En condiciones de trabajo. **Gánguiles núms. 1 y 2** (metálicos, de 95 toneladas): En estado de trabajar, aunque necesarios de reparación. **Gánguil núm. 3:** Metálico, de 68 toneladas. Desaparecido; se encontró en Port de la Selva (Gerona); fué remolcado a ésta y reparado aquí.

Lanchas con cubierta núms. 1, 5 y 6: La núm. 1, destruída. La núm. 5, para reparar, y la núm. 6 estaba en reparación. **Lanchas sin cubierta núms. 2, 3, 4, 7 y otras:** La núm. 2 y la núm. 3, para reparar. La núm. 4, en buen estado. La núm. 7, desaparecida. La lancha "Tri-

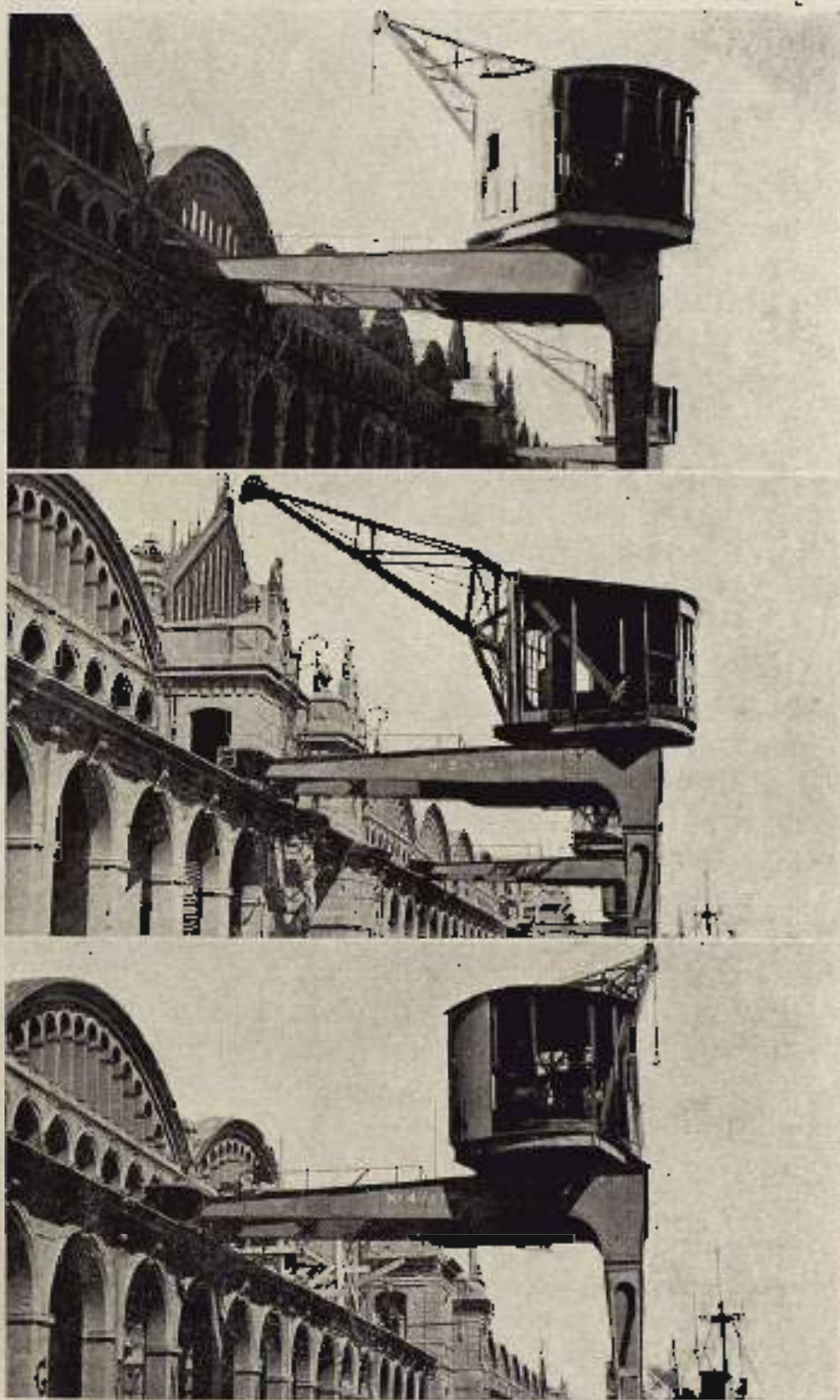
tón", destruída. La lancha "Rosa", en buen estado. La lancha "Neptuno", desaparecida y encontrada en Port de la Selva (Gerona). Una lancha de buzo, destruída.

Flotilla de lanchas gasolineras.—La flotilla de canoas con motores de explosión (gasolineras), existentes antes del 18 de julio de 1936, se hallaba constituída por las siguientes unidades, y todas ellas, salvo la "Concha", que tenía el casco metálico, eran de madera. 1. "Victoria". 2. "Isabel". 3. "Luisa". 4. "José María". 5. "Mercedes". 6. "María". 7. "Concha". 8. "Carmen". 9. "Ana". 10. "Josefa". En el momento de la liberación de Barcelona se ignoraba el paradero de todas ellas, pero sucesivamente fué averiguándose lo siguiente: 1. "Victoria": Fué llevada al Ebro. 2. "Isabel": Encontrada en un taller de la ciudad y recuperada. 3. "Luisa": Desaparecida. 4. "José María": Fué llevada al Ebro. 5. "Mercedes": Desaparecida. 6. "María": Desaparecida. 7. "Concha": Se encontró en el Puerto, pero con el casco y motor en pésimo estado, completamente irreparable. 8. "Carmen": Desaparecida. 9. "Ana": Se encontró en el Puerto. 10. "Josefa": Se encontró en el Puerto. En cuanto se pudo, se procuró dar con el paradero en el Ebro de la "Victoria" y de la "José María", encontrándolas, pero la "Victoria" completamente destrozada y la "José María" se trajo al Puerto. La "Mercedes" se encontró en el fondo del mar y se extrajo; recuperándose, por tanto, la "José María" y la "Mercedes".

Por consiguiente, en la actualidad la referida flotilla de gasolineras cuenta con los siguientes elementos: 1. "Isabel", reparada y en servicio. 2. "Ana", reparada y en servicio. 3. "Josefa", reparada, falta montar el motor. 4. "Mercedes", reparada; falta una pequeña reparación del motor y su montaje. 5. "José María", íd. íd. íd. De suerte que se ha recuperado en conjunto la mitad de la expresada flotilla.

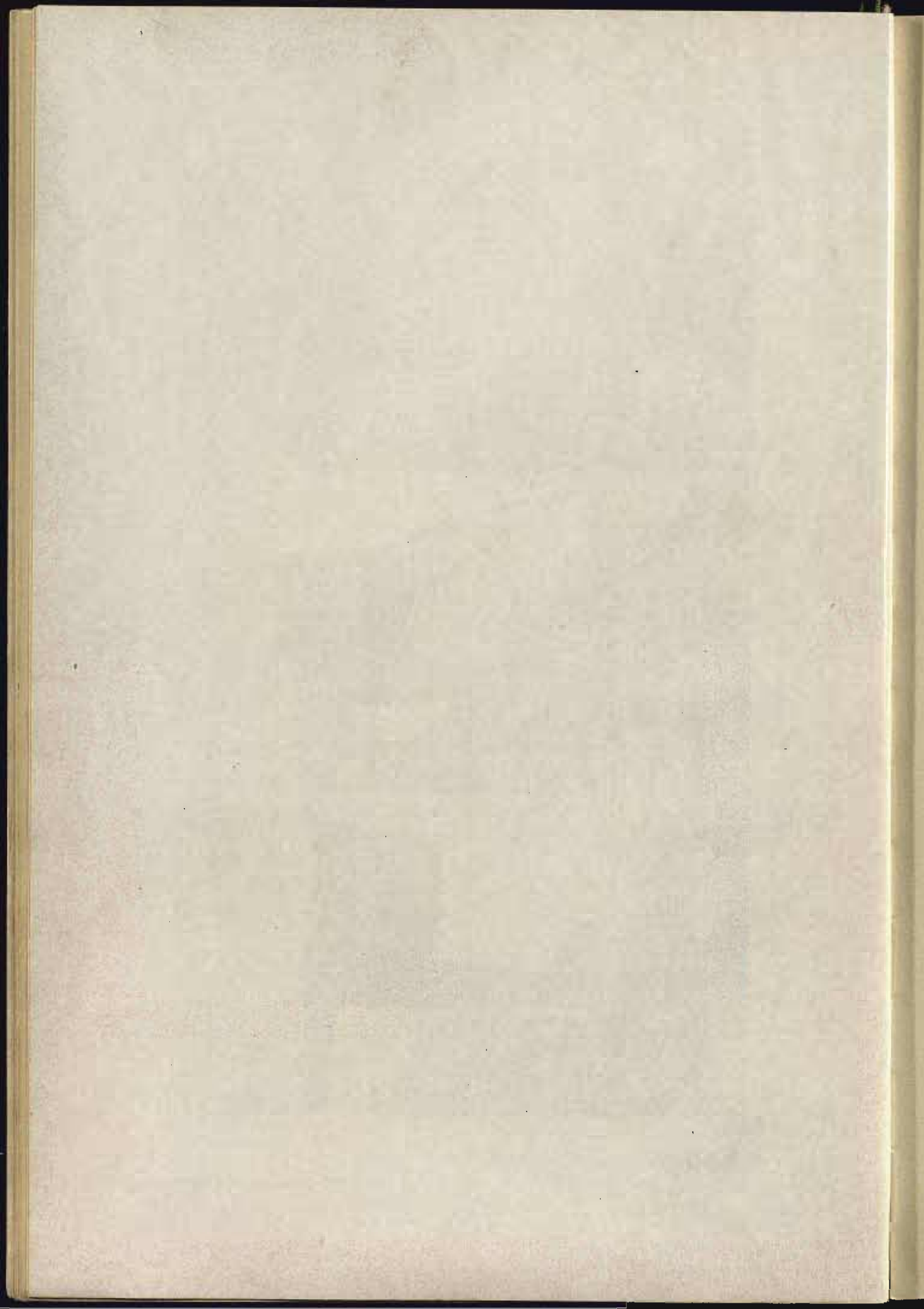
Todo cuanto llevamos expuesto en este capítulo da una idea de cómo se hallaba el puerto el día de la liberación.

Para conocer los recursos económicos con que contaba la Caja de la Junta de Obras del Puerto para emprender la reparación de tamaño desastre, hízose inmediatamente un Balance de su situación.



MEFILL DE BOSCH Y ALSINA

ESTADO DE LAS OBRAS DE CONSTRUCCIÓN NÚMEROS 1, 2 Y 4. VISTA GENERAL DE LA FACIADA DEL TEMPLO Y 1, 12 RESERVAÇÃO



económica con arreglo a las entonces disposiciones vigentes, respecto a moneda y a órdenes de la Superioridad, resultando que únicamente podía contarse con la suma de 2.000.373,37 pesetas, procedentes de subvenciones del Estado para Obras nuevas.

Recordaré aquí que, en los primeros días que siguieron a la liberación de nuestra Ciudad y de su puerto, recibí la visita de representantes alemanes y también de italianos, los cuales en nombre de muy poderosas concentraciones de empresas de sus respectivos países, dotadas de toda clase de material moderno, manifestáronme el propósito de presentar proposiciones para reparar rápidamente el puerto, incluyendo el salvamento de todos los buques siniestrados. La creación de la "Comisión de la Armada para el Salvamento de Buques" y el propósito decidido del Caudillo de reparar los daños de guerra en España con medios españoles, hizo que desistieran de hacer tales propuestas.

También por mi parte, ante la magnitud del desastre y la gran cuantía económica de la reparación y por si era preciso recurrir a empréstitos, realicé gestiones con Directores de Bancos de Barcelona, y alguno de ellos, amablemente, se puso a mi disposición y, previos los datos necesarios, estudió varias soluciones para facilitar recursos económicos al Estado, con el fin de poder llevar a cabo rápidamente la reparación del Puerto. No ha sido preciso acudir a empréstitos para reparar nuestro puerto, porque el Ministerio de Obras Públicas ha podido, afortunadamente, ir proporcionando sucesivamente los recursos económicos necesarios.

Haré también presente aquí que en 31 de enero de 1939 dictóse una disposición ministerial ordenando que mientras tanto no se formulase y aprobase el Presupuesto para el año 1939, tenía que atenderme a las consignaciones del Presupuesto aprobado para el año 1936, "debiendo entenderse que constituyen un límite máximo y que para cualquiera que pueda exceder a dichas consignaciones precisa que se formule el correspondiente presupuesto adicional".

Hemos de añadir a todo esto que, al ser liberado el puerto de Barcelona, quedó ésta bajo la Autoridad de Marina, como en estado de guerra, aunque no se me comunicó nada oficialmente. La primera noticia que tuve referente a un especial estado de cosas fué por comunicación de fecha 5 de febrero de 1939 de los Ingenieros Navales de la Armada, que copio a continuación:

"Marina de Guerra.—Sector N. del Mediterráneo.—Ingenieros.—Sr. Ingeniero de Obras del Puerto de Barcelona.—Estando incorporados al servicio de la Marina de Guerra los talleres de esa Junta de Obras del Puerto, así como el Dique flotante y los Vacaderos, no podrá efectuarse en ellos trabajo alguno que no sea autorizado por esta Jefatura.—Por ser de gran interés para los servicios de la Marina de Guerra, procederán Vdes. con toda urgencia a la ejecución de los siguientes trabajos: 1.º Acondicionar los talleres para su rápida utilización. 2.º Poner en condiciones de utilización, con urgencia, el vacadero pequeño. 3.º Acondicionar para su uso una nave del Dique flotante y poner a flote y reparar las otras dos, solicitando de la Comisión de Salvamento de Buques, sita en estas Oficinas, Gran Vía Layetana, 45, los auxilios que les sean necesarios. 4.º Desalojar y acondicionar para poner a disposición de la Marina de Guerra, el almacén núm. 77, situado en las proximidades del Dique, a fin de poder disponer de él en el plazo de una semana.—Teniendo en cuenta que esos talleres pertenecen únicamente a la Subsecretaría de Armamento del gobierno rojo, se servirá suministrar los datos que se indican a continuación, tomando como fecha de partida la de incorporación al Grupo F. N. de la citada Subsecretaría.—1.º Relación del material existente en situación que haya sido adquirido por la Subsecretaría de Armamento del gobierno rojo. 2.º Relación del instrumental existente que proceda de alguna dependencia de dicha Subsecretaría. 3.º Obras para dicha Subsecretaría que estando terminadas no hayan sido entregadas y cantidades recibidas a cuenta. 4.º Obras análogas a las anteriores, pero en ejecución y cantidades recibidas a cuenta. 5.º Obras terminadas para particulares y que estando ya no hayan sido entregadas, indicando las cantidades recibidas y de quién. 6.º Análogo al anterior, pero de obras en ejecución. 7.º Instrumental existente en esos talleres propiedad de particulares, indicando su procedencia.—En caso de existir en otros talleres instrumental propiedad de Vdes. que deseen recuperar y que se encuentre en los talleres que formaban el grupo F. N., lo solicitarán de esta Jefatura mediante relación detallada y declaración jurada de propiedad.—Barcelona, 5 de febrero de 1939. III Año Triunfal.—Bernardo Rechea, Jefe de los Servicios de Ingenieros."

Por otra parte, por Decreto de 9 de febrero de 1939, quedaba formalizada definitivamente, con carácter oficial, la que se denominó "Comisión de la Armada para el Salvamento de Buques", que ha venido encargada de la labor de salvamento en toda España, con gran éxito, y que empezó su cometido, como tal, en Barcelona poco después de la liberación.

A la anterior comunicación siguió otra el 15 del mismo mes, que decía así:

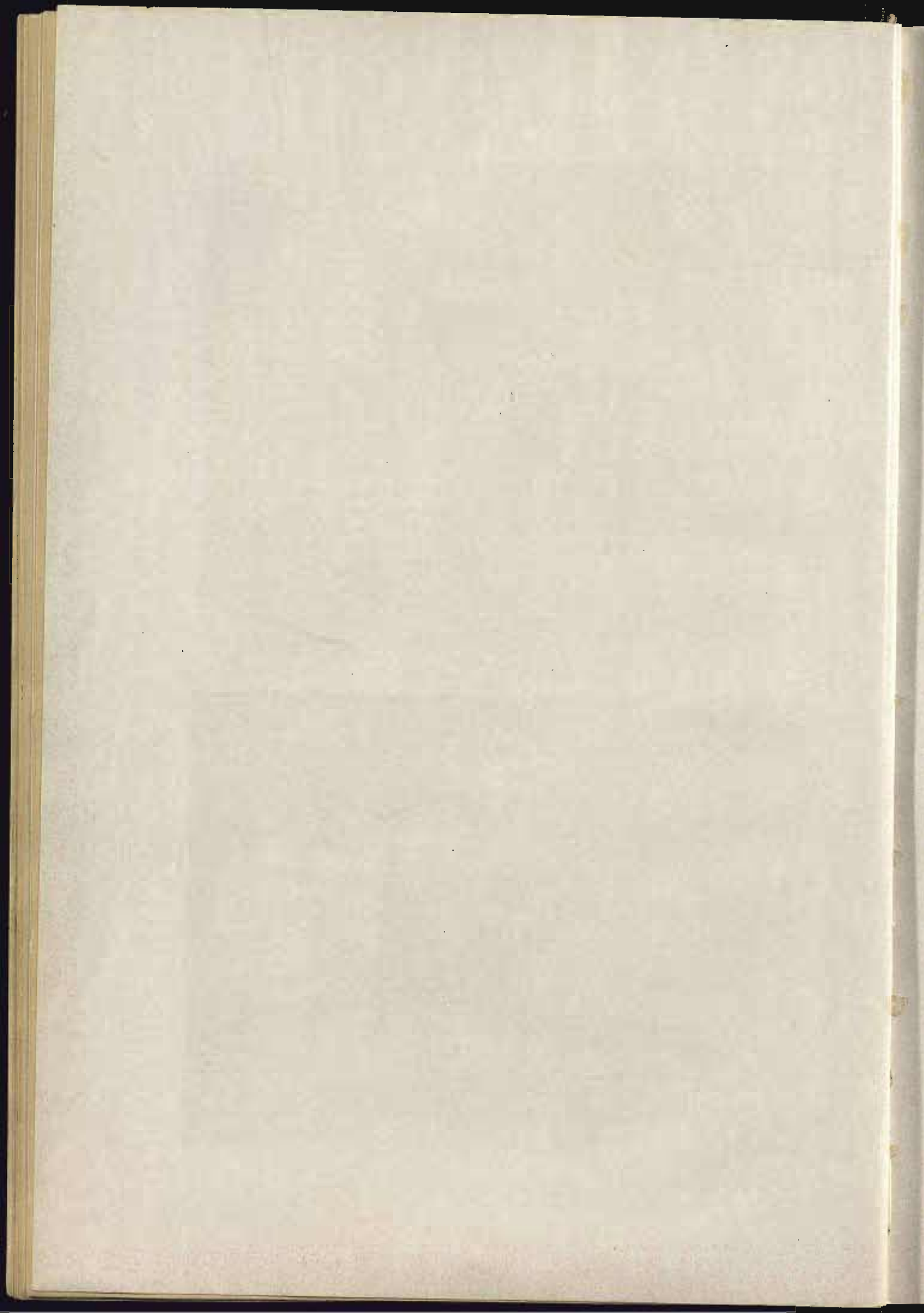
"Marina de Guerra.—Sector N. del Mediterráneo.—Ingenieros.—Número de registro 39.—Adjunto remito a Vdes. normas generales esta Jefatura, por las cuales han de regirse esos talleres.—Barcelona, 15 de febrero de 1939. III Año Triunfal.—Bernardo Rechea, Jefe de los Servicios de Ingenieros.—Junta de Obras del Puerto de Barcelona."

Provisas conferencias, gestiones e informes que redacté sobre el estado del Dique flotante y deponente y plan que podría seguirse en su reparación para ir satisfaciendo las necesidades mercantes y de



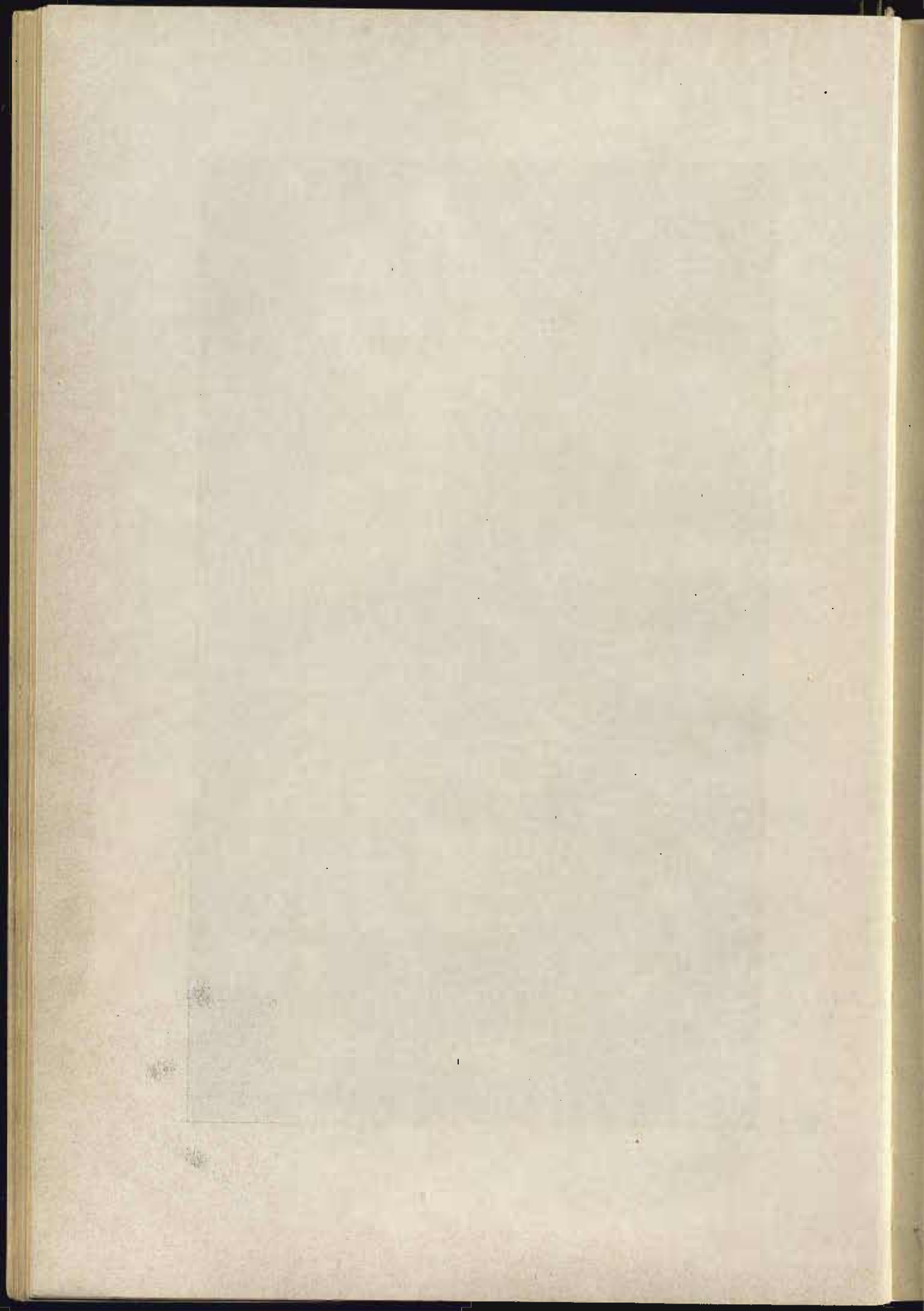
MUELLE DE BARCELONA (PARAMENTOS NORTE Y SUR)

DETALLE DE LA GRÚA N.º 18 Y BATERÍA DE GRÚAS DEL PARAMENTO SUR, EN REPARACIÓN.





MUELLE DE BARCELONA
VISTA PARCIAL DEL TINGLADO N.º 1



guerra, y estando los dos de acuerdo, recibí en 10 de marzo del mismo 1939 la siguiente comunicación del Jefe del Sector Naval de Cataluña:

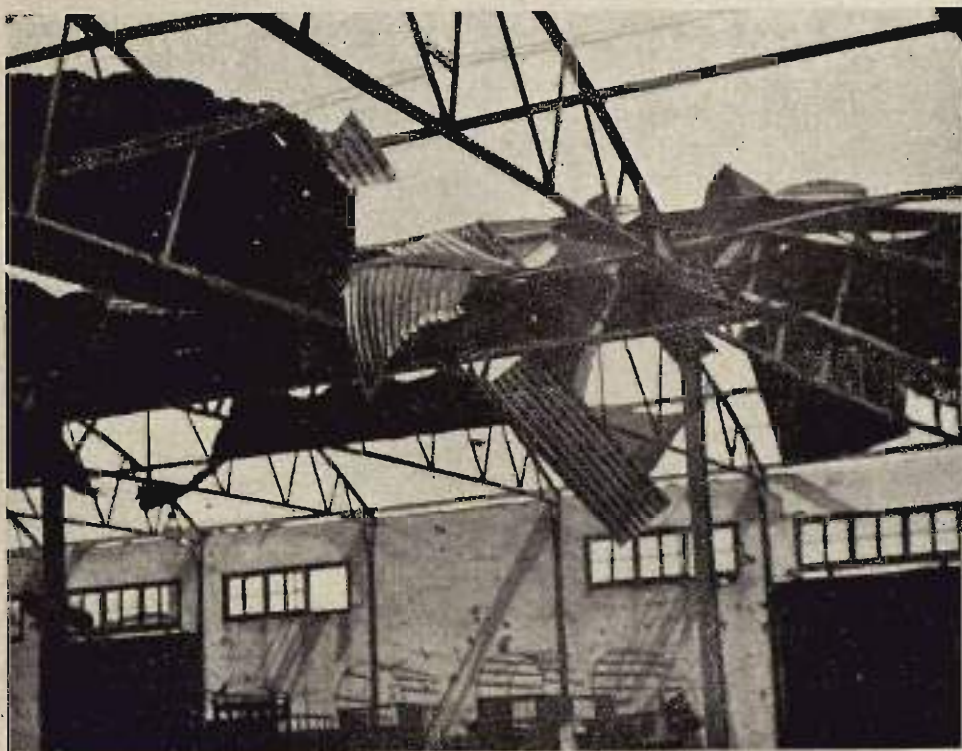
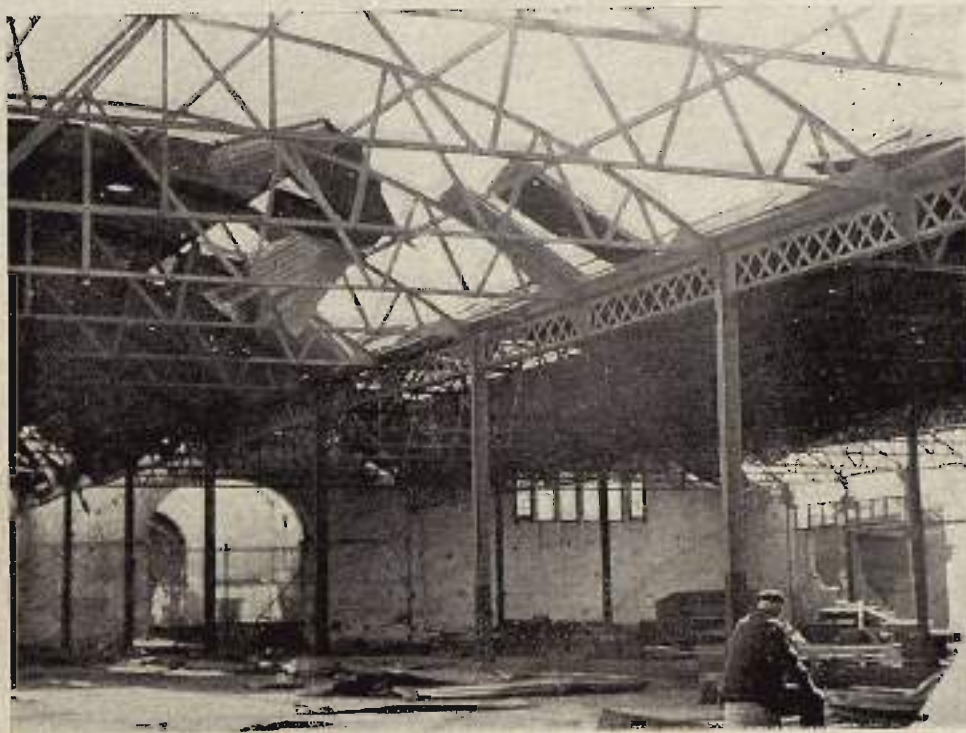
"Marina de Guerra — Sector Naval de Cataluña. — Ingenieros. — Titulo. Sr. Director de la Junta de Obras del Puerto de Barcelona. — Asunto: Reparación del Dique flotante y deponente. — Objeto: Obtención de Consignación. — Texto: El Excmo. Señor Almirante Jefe del Estado Mayor de la Armada ordenó a estos Servicios de Ingenieros que se procediera con la mayor urgencia a la habilitación de algunas secciones de este Dique, ya que sólo se dispone de una de estas cimentas. — Teniendo en cuenta que por los informes de V. S. I. cabría la posibilidad de que la segunda Sección estuviese habilitada en el plazo de mes y medio, a partir de esta fecha, y la tercera en el de tres meses, si se procede en estos trabajos con toda actividad, debo indicarle que por esa Dirección se solicita con toda urgencia del Ministerio de Obras Públicas, que sea situada en ésta como consignación previa la cantidad de un millón de pesetas, para poder atender de momento a los trabajos más urgentes y habilitación de las mencionadas secciones del Dique y alguna de las obras que merecen a continuación. — Como complemento de las obras de aislamiento de las referidas secciones, es indispensable contar con la posibilidad de utilización de la totalidad del cañado vital del Dique de 6,30 metros, limitada ahora solamente a 4,25 metros, para lo que se precisa que con toda urgencia se proceda a las obras de extracción de lodos y dragado de la fosa de maniobra del citado artefacto. Este trabajo podría ser realizado en una gran parte con cargo al crédito o anticipo de consignación a que antes se ha hecho referencia. — Las demás obras a realizar de reconstrucción de cameros y molles de trabajo, podría ser realizado también con carácter de urgencia con cargo a la misma consignación y sin perjuicio de que por esa Junta de Obras del Puerto se mantenga los proyectos de recursos para la justificación de las cantidades totales que en definitiva se precisen. — Hay cuenta en esta fecha al Excmo. Sr. Almirante Jefe del Estado Mayor de la Armada de la necesidad de proceder en la forma indicada para poder atender a las necesidades militares más urgentes y con objeto de que solicite la necesaria concesión de la consignación del Ministerio de Obras Públicas. — Dios guarde a V. S. I. muchos años. — Barcelona, 10 de marzo de 1939. III Año Triunfal. — El Jefe del Sector Naval de Cataluña, Juan Carré Chisquerro. — Hay un sello que dice: G.^a Marina de Barcelona — 11-3-39. — Solida. — Número 786. — F.^o 74."

Entre estas especiales circunstancias y otras numerosísimas no menos especiales, tenía que desenvolver su actuación el que suscribe, y, afortunadamente, siempre he procurado mantener la mayor armonía con toda clase de Autoridades y Entidades y elementos oficiales y particulares, todo en bien del puerto.

En vista de la copiada comunicación que recibí el 10 de marzo del Jefe del Sector Naval de Cataluña, al día siguiente, o sea, el 11 de marzo de 1939, dirigí una comunicación al Jefe Nacional de Puertos, dando cuenta de las transcritas comunicaciones e informándole minuciosamente de cuanto venía haciendo, desde un principio, en lo tocante al Dique flotante y deponente, recordando de nuevo el desastre que había ocurrido en toda la instalación, tan necesaria, mejor dicho,

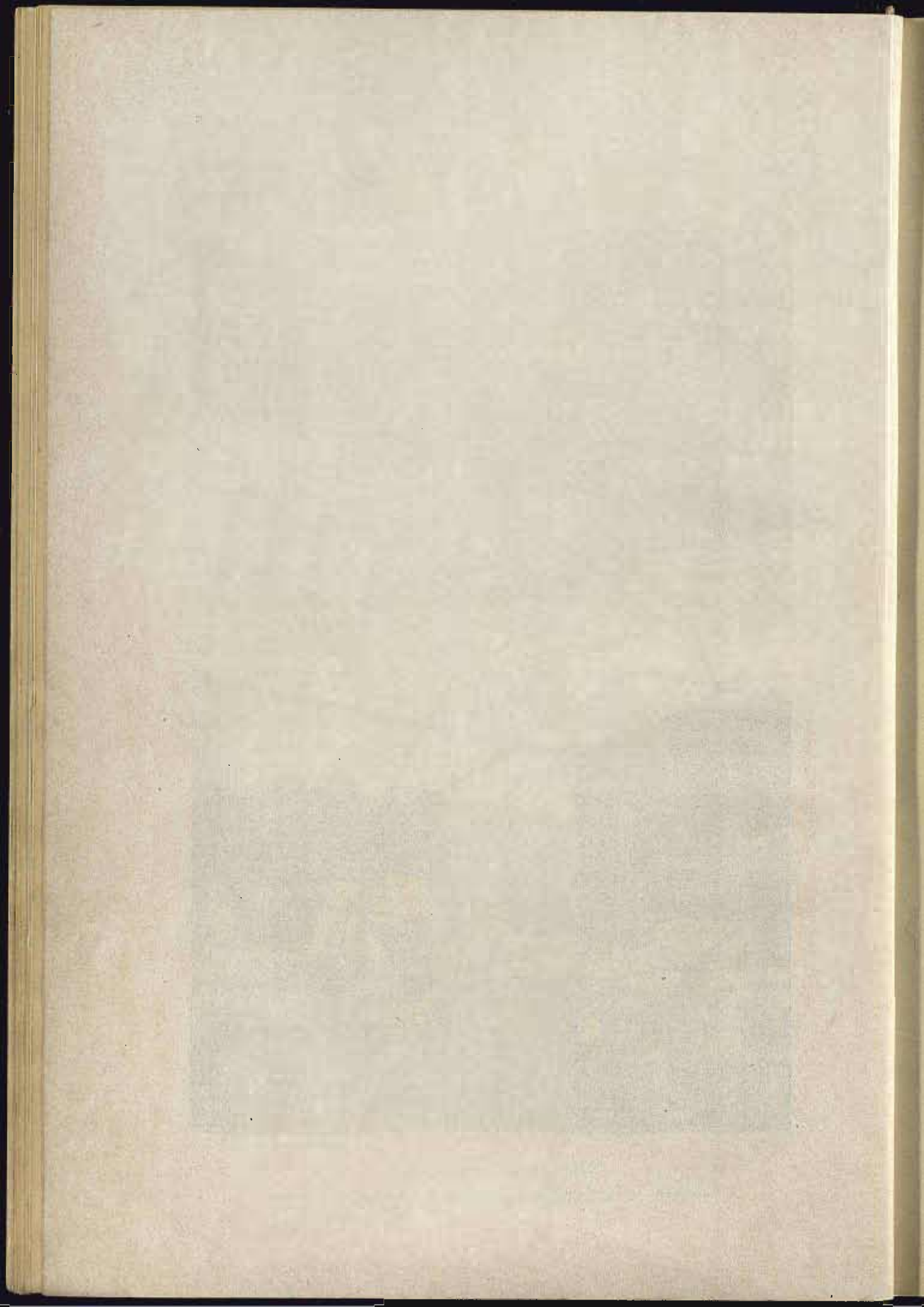
indispensable; de los Proyectos que se estaban redactando, etc., y recibiendo la concesión de un anticipo a la Junta de Obras del Puerto, de un millón de pesetas, sin perjuicio de justificarlo a medida que se terminasen y aprobasen los dichos Proyectos en estudio.

También el Excmo. Sr. Almirante Jefe del Estado Mayor de la Armada comunicó al Excmo. Sr. Ministro de Obras Públicas, exponiendo el gran interés que tenía para la Marina de Guerra el Dique flotante, y en vista de todo esto, el Ministro de Obras Públicas solicitó en 20 de febrero del Ministerio de Hacienda que, a título de urgencia, se librase a la Junta de Obras del Puerto de Barcelona un millón de pesetas para atender, hasta donde alcanzase, la reparación del Dique. En 24 de marzo, Hacienda autorizó el libramiento del millón. En 10 de abril ingresaron 500.000 pesetas con carácter de **fondos a justificar**, y como tales con un plazo máximo e inexorable de **tres meses** para justificar dichos fondos. En 21 de julio se libraron las otras 500.000 pesetas. Todo este millón se fué justificando con diversos Proyectos, que puntualizaremos más adelante, pero con esta cantidad no había más que para remediar en parte los daños, valorados en mucho más, como lo prueban los numerosos Proyectos que se han ido remitiendo, faltando todavía redactar algún otro.



MUELLE DE BARCELONA

TINGLADO N.º 1. DETALLES DEL ESTADO DE LA CUBIERTA Y MUROS



COLABORACION QUE HEMOS PRESTADO EN EL PUERTO DE BARCELONA A LA "COMISION DE LA ARMADA PARA EL SALVAMENTO DE BUQUES"

Expondremos algo respecto a esta colaboración, que ilustramos con algunas fotografías. Comenzaremos recordando que las cuestiones ordinarias y corrientes referentes al salvamento de buques siniestrados, dentro de un puerto, están reguladas por la legislación portuaria vigente del modo siguiente:

El artículo 6.º de la Ley de Puertos dice:

"El Gobierno, sin perjuicio de las obligaciones y derechos de los dueños y consignatarios, procederá al salvamento de los buques naufragados, sus cargamentos y efectos, así como su extracción en caso de pérdida total, con arreglo a lo que determinen las Ordenanzas y Reglamentos de Marina."

El artículo 5.º del Reglamento para aplicación de la Ley, aclara:

"

De igual modo corresponderá exclusivamente a la Autoridad de Marina, designar y practicar las operaciones de salvamento de los buques nacionales y extranjeros, aun cuando el naufragio haya tenido lugar dentro de un puerto."

El artículo 12 trata de la prestación de los buques de la Junta de Obras del Puerto, cuando pueda hacerlo, en casos especiales que puntualiza, y previa petición del Capitán del Puerto, y el artículo 55 concreta lo que se ha de hacer en caso de naufragio dentro del puerto, de acuerdo el Capitán del Puerto y el Ingeniero Director.

Se ve bien clara la misión primordial encomendada a Marina en las cuestiones de salvamento de buques y la misión colaboradora del material de las Juntas de Obras de Puertos y del Ingeniero Director.

Ahora bien, en casos tan excepcionales como los creados durante la guerra, que sembró de buques siniestrados el puerto de Barcelona y otros, había que recurrir a medidas excepcionales, y considero que para llevar a cabo la citada misión asignada al Gobierno y también a la Marina en los salvamentos de los buques, fué un gran acierto la creación de la "Comisión de la Armada para el Salvamento de Bu-

ques", centralizando en una potente organización este cometido, dotándola de todo género de medios, tanto económicos como en personal idóneo de toda clase y con grandes atribuciones; aparte de proporcionarle buques y materiales de toda índole, único modo de llevar a cabo la labor total de limpiar de grandes y medianos buques los puertos, entre ellos el nuestro.

A esta Comisión, desde un principio, le ha prestado esta Dirección el auxilio que ha podido, con su Dique flotante y deponente y careneros anejos, varaderos, cabrias flotantes, barcazas, bloques artificiales de hormigón, tinglados, compresores, etc., etc.; algunos inestimables, como el del Dique y cabrias, que han facilitado extraordinariamente los trabajos de la Comisión. Detallaremos un poco esta **colaboración**.

Al liberarse el puerto de Barcelona y dentro del enorme desastre que hemos reseñado, quedaron, afortunadísimo e inexplicablemente, en condiciones de prestar servicio, las cuatro cabrias flotantes: "Esperanza", de 80 toneladas de fuerza ascensional; "Teresa", de 60 toneladas; "Montserrat", de 25 toneladas, y "Dolores", de 20 toneladas. Aun cuando necesitadas de trabajos de conservación y de reparación, que cuando se ha podido se han ido haciendo, desde el primer momento han prestado un servicio inestimable a la "Comisión", que las ha tenido siempre a su disposición, y claro está que con las dotaciones correspondientes. Las 180 toneladas de fuerza ascensional de las cuatro cabrias fueron felizmente aprovechadas por la "Comisión" para el salvamento de casi la totalidad de los buques siniestrados.

Esta Dirección sigue extrayendo, como misión propia, el sinnúmero de embarcaciones hundidas, de todas clases y tamaños.

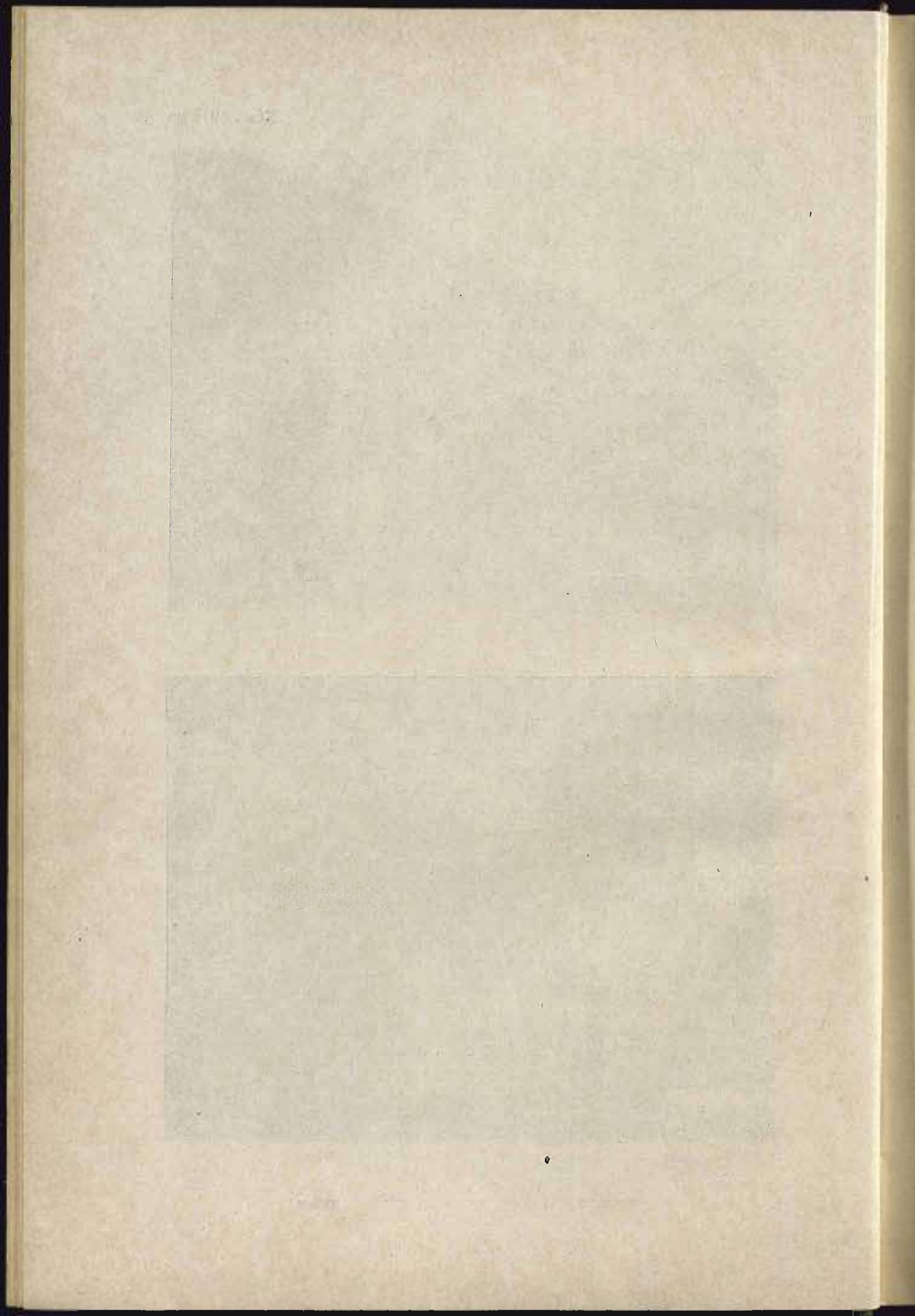
Otra importantísima **colaboración** ha sido la prestada con la instalación del Dique flotante y deponente, completada con los 400 metros longitudinales de careneros. Ya hemos indicado el desastroso estado en que se encontró esta instalación de carenado, la más importante del Puerto de Barcelona.

Desde el primer día esta Dirección dedicó todos sus desvelos a poner en marcha, lo más rápidamente posible, este servicio, y valiéndose de elementos propios y otros alquilados (tales como una grúa "Priestman" propiedad de la Compañía General de Carbones) pudo el día 16 de febrero de 1939, o sea a los quince días escasos de reanu-



MUELLE DE BARCELONA

TINGLADO N.º 2. DETALLES DE CUBIERTAS Y MUROS



darse el trabajo en el puerto, subir a Dique para limpiar fondos el patrullero de la Armada "Pedro Alvarez". A partir de esta fecha, ya no interrumpió el Dique la subida de barcos, siguiendo con ritmo acelerado el salvamento de las otras dos secciones y la limpieza de la fosa. El día 13 de mayo de 1939 se inauguró con el vapor "Ricardo R" el trabajo con dos secciones, y el 6 de julio del mismo año se unieron las tres secciones y subió a limpiar fondos el vapor correo "Escolano". El día 16 de agosto de 1939 se subió el "Stancroft", primer buque puesto a flote por la Comisión de Salvamento, que utilizó los servicios del Dique, y sucesivamente fueron aprovechándolo los buques salvados: "Kaolak", "Rosa V. V.", "Yolanda", "Andutz-Mendi", "Sac 4", "La Guardia", "Villa de Madrid", "Miocene", "Tofiño". "Yorbroock", "Mahón", "Draga del Puerto", "Sac 5", etc., etc. Importantísima, pues, fué la labor del Dique en el salvamento de buques hundidos, pues de no contar la "Comisión" con esta instalación, se hubieran encontrado con larguísimos retrasos en su puesta a flote. Si valiosa ha sido la ayuda de las cabrias y del Dique, no menos digna de encomio fué la realizada por el resto del material flotante y de toda clase, puesto por esta Dirección incondicionalmente a disposición de la Comisión de Salvamento desde el primer momento; como han sido remolcadores, con bombas de achique, grandes barcazas de hasta 200 toneladas de carga, lanchas de buzos, bloques artificiales de hasta 60 toneladas, compresores, etc., etc.

De la enorme importancia que para el salvamento tuvo todo el material de esta Junta, puede dar una idea el que hubo barco, como el "Rosa V. V.", el "Sac 7" y otros, que del sitio en que estaban hundidos y sin ser puestos del todo a flote, pues las condiciones de las averías sufridas lo hacían imposible, fueron transportados suspendidos entre dos aguas y por todas las cabrias, desde el lugar del hundimiento hasta el Dique, que terminó el salvamento.

A pesar de trabajarse, tanto en verano como en invierno, todas las horas del día y de la noche, con elementos pesados y peligrosos en su manejo y transporte, esta Dirección facultativa, se complace en hacer saber que ni el más mínimo accidente, ni incidente, se ha producido en el tiempo que han durado los trabajos de salvamento en este puerto. De ellos ha habido algunos, como el efectuado con el buque cablero de la Marina de Guerra, "Tofiño", en que se ha sometido tanto al personal como al material, a una dura prueba, trabajando

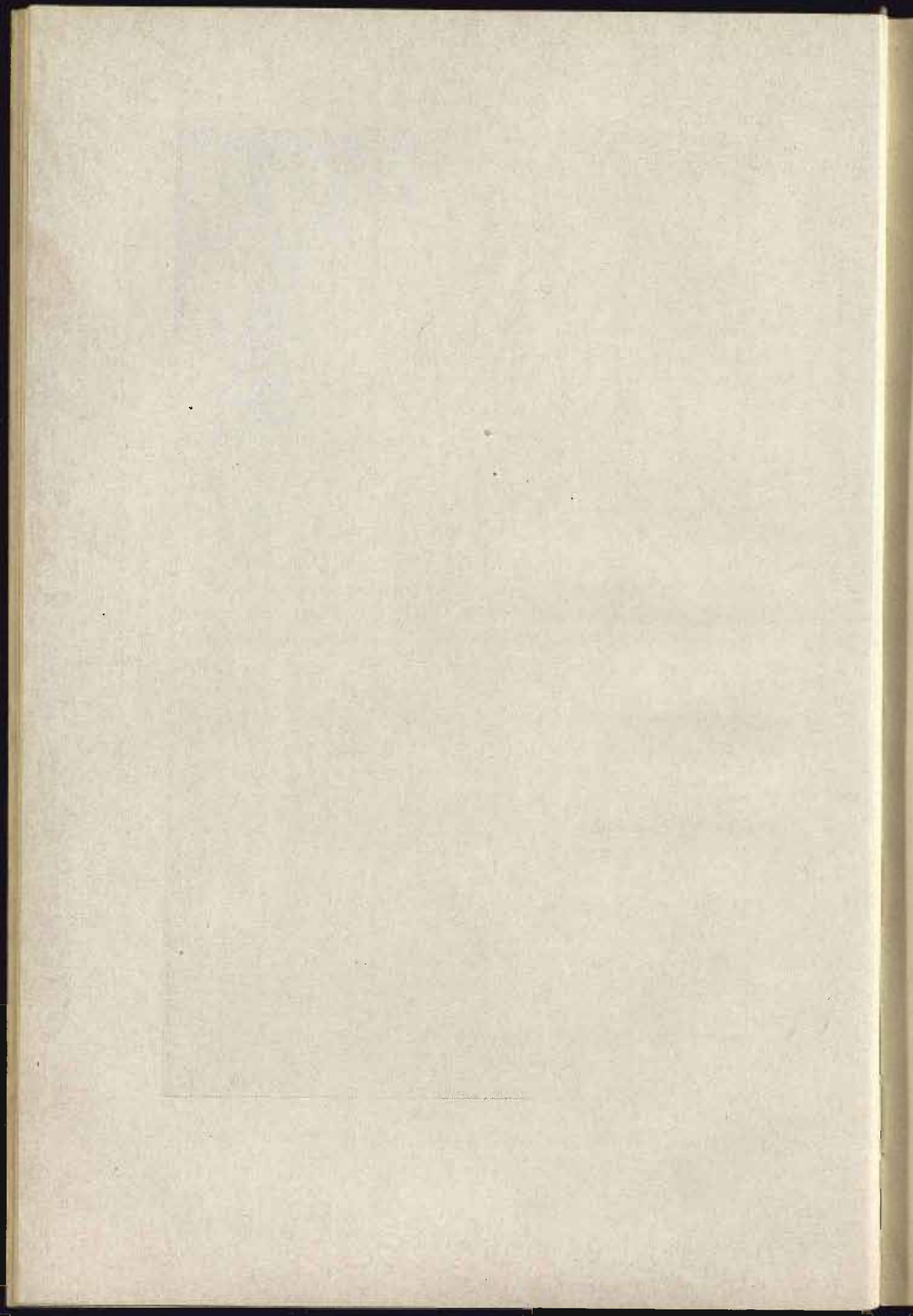
sin interrupción, durante siete días seguidos, las cuatro cabrias, remolcador "Setantí", gánguiles, etc. Claro está que siendo tan intenso el trabajo de colaboración prestado a la Comisión de Salvamento con nuestras cabrias, Dique, etc., algunos de estos elementos, como, por ejemplo, la cabria "Teresa", de 60 toneladas, han quedado sumamente quebrantados, requiriendo reparaciones costosas. Como dato curioso pueden consignarse los gastos ocasionados a esta Junta, incluídos, a más del aparato, los de personal y materiales, por el salvamento de algunos buques: "Villa de Madrid", 7.867,33 pesetas. "Yorbroock", 24.060,68 pesetas. "Tofiño", 33.723,25 pesetas. "Mahón", 22.700,96 pesetas, etc., etc. En más de 300.000 pesetas podemos valorar los gastos de la Junta de Obras del Puerto, solamente en personal y materiales en operaciones de auxilio y colaboración en los salvamentos. Aparte esto, la "Comisión" ha tenido y aun tiene ocupado todo el tinglado núm. 5 del muelle de Barcelona con 3.240 metros cuadrados de superficie.

Entre los artefactos siniestrados contábase la draga de rosario, afecta a estas obras, que fué hundida el día 14 de enero de 1939, precisamente unos días antes de la liberación del puerto. Este era el único artefacto de dragado afecto a estas Obras, creando su pérdida un grave problema a esta Dirección, porque, aunque antigua y de poco rendimiento, alcanzaba a dragar a 12,50 metros de profundidad y se podía atender con la misma a dragados precisos como la conservación del fondo al pie de los muros de muelle, a limpiar los fondos obstruídos de las dos fosas de inmersión del Dique flotante y en algo también a dragar en el canal de entrada y salida dentro del puerto, que cada día pierde fondo. Desde que comenzó a actuar la "Comisión" en nuestro puerto tratamos con la misma para procurar que nuestra draga, artefacto del Estado, fuera uno de los primeros salvamentos que se hicieran, con preferencia a otros por las razones expuestas más arriba. Empezó la "Comisión" algunos trabajos, pero los dejó de lado para atender otros salvamentos. Claro está que estando la draga hundida cada día suponía un empeoramiento en su estado. Solicité de la Dirección General de Puertos y Señales Marítimas su intervención para que la "Comisión" salvase la draga; dirigióse dicho Centro a la Dirección General de Comunicaciones marítimas, la que, a su vez, se puso en contacto con la "Comisión", contestándole ésta oficialmente en 28 de mayo de 1940 que procuraría dar carácter preferente al sal-




MUELLE DE BARCELONA

ESTADO EN QUE SE ENCONTRÓ EL TINGLADO N.º 3



vamento de nuestra draga. En 11 de febrero de 1941 ofició la "Comisión" a la Presidencia de la Junta de Obras del Puerto que, contando con terminar en el mes de mayo el salvamento de todos los buques hundidos en el puerto y que, como solamente quedaría la draga (claro está que quedaban además innumerables de pequeñas dimensiones), requería se contestase cuáles eran nuestros propósitos sobre la misma. Informé insistiendo que el deseo permanente de esta Dirección había sido y era el que se salvase la draga por muy variadas razones, y en Junta acordamos manifestar a la "Comisión" que deseábamos se practicase el expresado salvamento.

En vista de esto, estudió la "Comisión" el proyecto de salvamento y con sus medios y con la cooperación de los nuestros (véanse fotografías núms. 126, 127, 128 y 129) pudo por fin ser salvada y dejarse depositada sobre la Sección núm. 4 del Dique flotante el 24 de marzo de 1941. Había estado bajo el agua desde el 14 de enero de 1939, es decir, algo más de dos años, habiendo sufrido bastante de esta prolongada inmersión. Se fueron practicando numerosos reconocimientos y obtuve la impresión de que la draga era susceptible de reparación y que las circunstancias obligaban también a emprenderla sin demora. Informé extensamente a la Dirección General de Puertos acerca de todo y de que procedía inmediatamente a emprender la reparación con cuantos medios tenía a mi alcance, solicitando un anticipo de 200.000 pesetas, a justificar mediante proyectos.



PRESUPUESTOS ADICIONALES Y PROYECTOS

Expuestos todos estos necesarios antecedentes, compréndese fácilmente que ha precisado, para reparar el puerto, una enorme labor técnica en la redacción de Presupuestos y de innumerables Proyectos y para realizar las obras, venciendo toda clase de obstáculos y dificultades, entre los que se contaban el tener que redactar previamente los Proyectos. Vamos a puntualizar ahora los trabajos redactados y que han ido sirviendo de base para realizar las obras de reparación, una vez aprobados y remitidos los fondos correspondientes.

Ahora bien, teníamos que hacer frente desde el primer momento a trabajos de carácter urgentísimo, y como para redactar Proyectos se requería, no solamente el personal técnico necesario, sino el tiempo indispensable para tomar datos y desarrollar los necesarios documentos, necesitándose además otro período para la ineludible tramitación hasta su aprobación por el Ministerio y la autorización correspondiente del gasto, y como era, repito, a todas luces, ineludible y perentorio empezar la urgente labor de extraer los escombros y restos de toda clase que obstruían por todas partes el Puerto, y atender también a poner en marcha algunos servicios indispensables, formulamos algunos Presupuestos adicionales a determinadas consignaciones que figuraban en el Plan Económico para el año 1936, con el fin de disponer de cantidades lo antes posible, basándonos en la disposición antes copiada.

He aquí una relación de estos Presupuestos que se justificaban plenamente como necesarias ampliaciones de los créditos que figuraban en determinados artículos del Presupuesto para la Conservación, Explotación y Servicios, para el año 1936, y vigentes, como hemos dicho, para el 1939.

PRESUPUESTOS ADICIONALES

Sección 1.^a — Capítulo 1.^o — Artículo 7.^o Trabajos extraordinarios para la Sección 1.^a

Formulóse un Presupuesto adicional para ampliar en 50.000 pesetas el crédito de la partida de "Personal" de este artículo. Se apro-

bó, disponiendo se abonaran con cargo a los ingresos propios por arbitrios de la Junta de Obras del Puerto.

Sección 1.ª — Capítulo 2.º — Artículo 2.º Conservación de todas las obras de albañilería, cantería, de los diques y muelles, edificios, tinglados, pavimentos, etc.

Redactóse un Presupuesto adicional ampliando el crédito de este artículo en 125.000 pesetas para personal y pesetas 120.000 para materiales. Total, 245.000 pesetas. Se obtuvo la aprobación, autorizando a la Junta de obras del Puerto para abonar esta cantidad en concepto de anticipo reintegrable con cargo a los fondos de que disponía procedentes de subvenciones del Estado para Obras nuevas.

Sección 1.ª — Capítulo 3.º — Artículo 1.º Brigada general de trabajos en tierra.

Remitióse un Presupuesto adicional demandando una ampliación de crédito en este artículo de 40.000 pesetas en el concepto "Personal" y de 190.000 pesetas en el de "Materiales". Total, 230.000 pesetas.

Se aprobó y se autorizó a la Junta de Obras del Puerto a abonar el crédito en las mismas condiciones que el anterior.

Sección 2.ª — Capítulo 1.º — Artículo 6.º Servicio de aguada.

Precisando atender inmediatamente a reparar averías en las condiciones de este indispensable servicio, se estudió y justificó un Presupuesto adicional de 25.000 pesetas en el concepto "Materiales" de este artículo.

Mereció la aprobación Superior y se autorizó a la Junta de Obras del Puerto a abonar el crédito en la misma forma que el anterior.

Sección 2.ª — Capítulo 1.º — Artículo 7.º Vías férreas.

Era urgentísimo que pudiera circularse por determinadas vías férreas y se redactó un Presupuesto adicional a este artículo de 30.000 pesetas en el concepto "Materiales", y se aprobó y se autorizó el abono del crédito con la misma condición anterior.

Sección 3.^a — Capítulo 1.^o — Artículo 5.^o Puentes básculas.

Para atender reparaciones urgentísimas de este servicio se estudió y justificó un Presupuesto adicional a este artículo de 30.000 pesetas en el concepto "Materiales", que se aprobó y autorizó el abono del crédito en la misma forma.

Sección 3.^a — Capítulo 1.^o — Artículo 1.^o Dique flotante y deponente y careneros.

Ya hemos dicho en otro lugar que la instalación de carenado denominada "Dique flotante y deponente" en sus secciones, careneros, puente de servicio y dos fosas de inmersión, había sufrido un verdadero desastre. Para atender trabajos urgentísimos estudiamos y remitimos un Presupuesto adicional solicitando una ampliación de crédito de 20.000 pesetas en el concepto "Materiales" de este artículo y una de pesetas 38.000 en el de "Personal". Total, 58.000 pesetas. En la Orden Ministerial aprobatoria se puntualizaba que esta cantidad había de pagarse con cargo al crédito de 1.000.000 de pesetas que se había concedido recientemente para reparaciones del citado Dique, crédito del que trataremos más adelante.

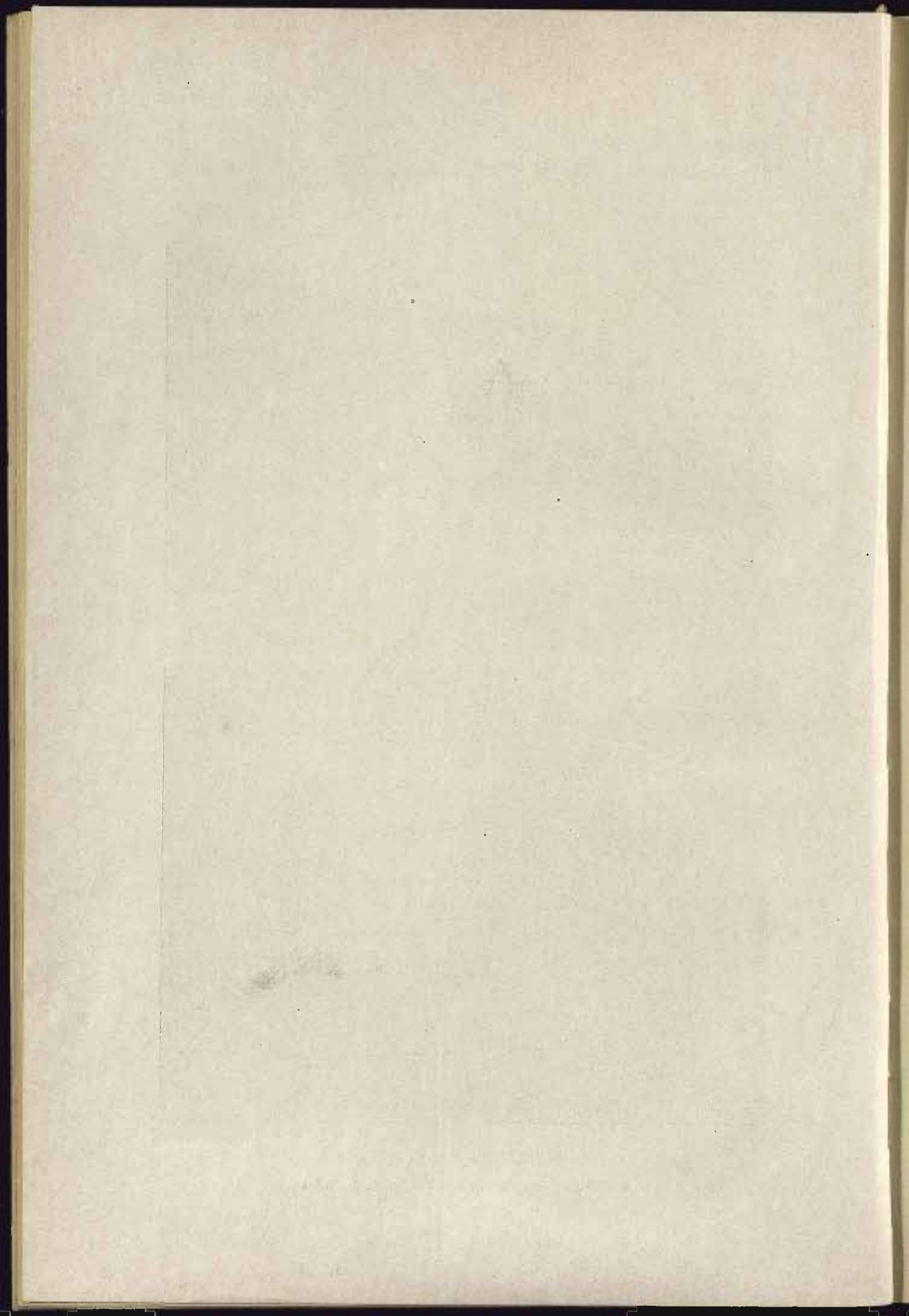
PROYECTO de Presupuesto especial para recogida, apilamiento, carga, transporte y vertido de escombros y restos de toda clase en el puerto de Barcelona.

No obstante los Presupuestos adicionales anteriores, hube de remitir uno especial en 26 de abril de 1939, y para que se aprecie cómo se encontró el puerto de Barcelona, considero conveniente copiar algo de la Orden Ministerial aprobatoria:

"... Visto el presupuesto para intensificar la recogida, apilamiento, carga, transporte y vertido de escombros y restos de toda clase en el puerto de Barcelona. — Resultando que a pesar de toda la labor de desescombro que desde el primer momento se ha realizado con todos cuantos medios han estado al alcance del Ingeniero Director, quedan aún una enorme cantidad de restos de todas clases que por numerosas razones conviene extraer rápidamente — Resultando que para dicho objeto se presenta el referido Presupuesto en el que se supone que con 150 días de trabajo con dos camiones, dos gánguiles, seis carros y una brigada de treinta peones se podrá limpiar el puerto de todo cuanto le obstruye ahora — Considerando justificado el presupuesto, pues se trata de un servicio que conviene llevar a cabo cuanto antes."



MUELLE DE BARCELONA
VISTO GENERAL Y DETALLE DEL TINGLADO N.º 4



Al aprobarse, autorizaron el abono de la dicha cantidad con cargo a los ingresos propios del puerto por arbitrios y a los créditos que sea posible suministrar de los fondos del Estado.

Reseñados estos Presupuestos adicionales, vamos ahora a exponer la relación de los proyectos que hasta el 31 de diciembre de 1942 se han ido sucesivamente redactando para reparar los daños de guerra en nuestro puerto. En cada uno haremos constar su Título, Presupuesto, Datos de su tramitación, Sistema de ejecución aprobado y Observaciones más importantes que parece conveniente hacer resaltar.

Advertiremos aquí, que tanto los citados Presupuestos adicionales como los Proyectos de que vamos a tratar no representan todas las obras absolutamente necesarias para reparar y reconstituir por completo el puerto, poniéndole en el estado en que se encontraba antes de la guerra, sino solamente una gran parte de aquéllas.

Núm. 1. — PROYECTO de reparación urgente de los destrozos de la sala de Juntas y de varias obras metálicas, pintura y vidriería en el edificio-residencia de la Junta de Obras del Puerto en la Puerta de la Paz.

(Véanse fotografías núms. 1 y 2.)

Presupuesto por administración	49.929'10 ptas.
Fecha de la redacción del Proyecto	4 marzo 1939
” de la aprobación del Proyecto	12 junio 1939
” del cobro del crédito	2 septiembre 1939
” oficial de la terminación de las obras	2 diciembre 1939

OBSERVACIONES

Obra realizada con fondos del Estado, con cargo al Capítulo 3.º, Artículo 4.º, Grupo 10, Concepto 2.º

Uno de los edificios de más importancia en el Puerto de Barcelona es el situado en la Puerta de la Paz y en el que están montadas las dependencias de la Junta de Obras del Puerto, de la Dirección facultativa de las Obras y Servicios y las de Secretaría-Contaduría y Administración. Se construyó hace muchos años adosado a la última nave del tinglado núm. 1 del muelle de Bosch y Alsina (antes Muralla), tanto que incluso elementos de la estructura metálica de dicha nave se apoyaban en la pared de fachada de aquél. En las dos naves

contiguas del tinglado existía la instalación de las Cámaras frigoríficas, y tanto éstas como las dos naves fueron destrozadas e incendiadas por los bombardeos. Este edificio sufrió enormes destrozos; la escalera principal, incluso la caja de la misma, quedó enteramente destruída por una bomba; otras, estropearon una de las fachadas laterales y además otros múltiples destrozos, y naturalmente sin la mayoría de puertas, ventanas, destruída toda la vidriería, etc.

Todas las dependencias se encontraban instaladas provisionalmente, el día de la liberación, en el palacio del Marqués de Comillas, sito en el núm. 1 de la calle Puertaferri de esta Ciudad, y desde el primer momento se nos acució insistentemente para que fuese desalojado, constituyendo una perentoria necesidad el traslado de todas ellas, y claro está que lo mejor era llevarlas a su residencia, habilitándolas de momento como mejor se pudiera.

Con este criterio se agruparon en este Proyecto nada más que obras indispensables de pintura, de vidriería, viguetas, hierros forjados, etc.

Núm. 2. — PROYECTO de reparación urgente de la cubierta de las naves 1, 2, 3, 4, 5, 6, 10 y 11 del tinglado del muelle de la Barceloneta.

Presupuesto por administración	45.893'94 ptas.
Fecha de la redacción del Proyecto	5 marzo 1939
" de la aprobación del Proyecto	4 mayo 1939.

OBSERVACIONES

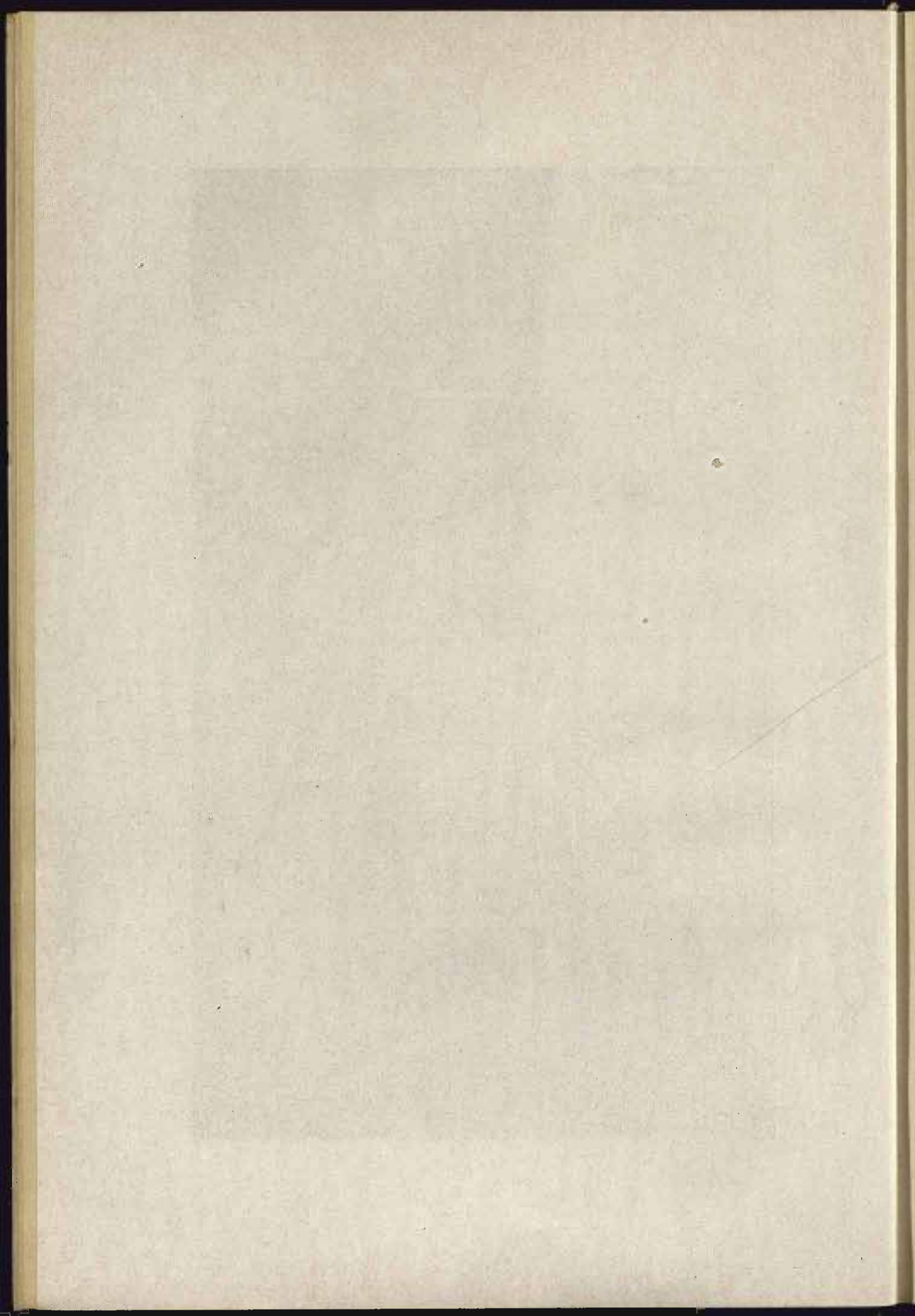
Obra realizada con cargo a los fondos propios, de acuerdo con la autorización de la Orden Ministerial de 4 de mayo de 1939.

Ya hemos indicado el desastre inmenso que habían sufrido todos los tinglados del puerto. Este Proyecto tuvo por objeto el reparar urgentemente algunas averías que presentaba la cubierta de determinadas naves del tinglado núm. 2 del muelle de la Barceloneta. Diremos aquí que los cuatro grandes tinglados, dos de la Barceloneta y los dos del muelle de la Muralla, tenían una cubierta de tipo especial constituida de chapa ondulada de palastro galvanizada y curvada, actuando como elemento resistente la propia chapa, quedando reducida la armadura a unas simples péndulas y al tirante. En estas condiciones



MUELLE DE BARCELONA

DESOLADO ASPECTO DE RUINA DEL TINGLADO N.º 5



precisaba en las partes enteramente destruidas reconstruir la cubierta, dotándola de cerchas y correas metálicas con pares curvos por no haber posibilidad de adquirir plancha ondulada igual a la que formaba la cubierta y teniendo que emplear plancha ondulada llamada "canaleta" que no podía ser autoportante; esto ha constituido una serie de dificultades en la reparación de los destrozos de estos cuatro tinglados. Este Proyecto no tuvo más objeto que atender rápidamente a determinadas reparaciones de algunas naves.

Núm. 3. — PROYECTO de reparación urgente de la cubierta de las naves 7.ª, 8.ª y 9.ª, de las persianas de la fachada del lado de mar y reposición de cristalería en los vanos de la fachada de tierra del tinglado núm. 2 del muelle de la Barceloneta.

Presupuesto por administración	49.903'30 ptas.
Fecha de la redacción del Proyecto	8 mayo 1939
" de la aprobación del Proyecto	20 julio 1939.
" del cobro del crédito	23 diciembre 1939
" oficial de la terminación de las obras	23 marzo 1940

OBSERVACIONES

Obra realizada con fondos del Estado, con cargo al Capítulo 3.º, Artículo 4.º, Grupo 10, Concepto 2.º

El objeto de este Proyecto fué también el de reparar urgentemente algunos elementos de tres naves del tinglado, reconstruyendo en primer lugar las cerchas de estas naves, que soportan las chapas onduladas llamadas "canaleta" autoportantes con sus elementos de unión, así como toda la parte de cristalería de las claraboyas.

Núm. 4. — PROYECTO de reparación urgente de las puertas metálicas del tinglado núm. 2 del muelle de la Barceloneta.

(Véanse fotografías núms. 3, 4, 5 y 6.)

Presupuesto por administración	49.639'50 ptas.
Fecha de la redacción del Proyecto	10 marzo 1939
" de la aprobación del Proyecto	4 mayo 1939

OBSERVACIONES

Obra realizada con cargo a los fondos propios, de acuerdo con la autorización de la Orden Ministerial de 4 de mayo de 1939.

En la continuación de los desastres producidos en el tinglado núm. 2 del muelle de la Barceloneta figura la reparación de los elementos de cierre de las puertas de las cuatro fachadas, cierres metálicos de chapa ondulada arrollables, los cuales tuvieron que ser todos reparados, así como los elementos mecánicos para su funcionamiento.

Núm. 5. — PROYECTO de reparación urgente de la cristalería en las ventanas y lucernarios del tinglado núm. 2 del muelle de la Barceloneta.

Presupuesto por administración	46.082'09 ptas.
Fecha de la redacción del Proyecto	20 marzo 1939
" de la aprobación del Proyecto	4 mayo 1939

OBSERVACIONES

Obra realizada con cargo a los fondos propios, de acuerdo con la autorización de la Orden Ministerial de 4 de mayo de 1939.

En este Proyecto está incluida la reposición de la cristalería de las ventanas y la de los lucernarios de vidrio corriente las primeras, y de baldosines especiales las segundas, para cuya colocación hubieron que ser revisados cuidadosamente todos los marcos metálicos, rascándolos y pintándolos con minio y pintura.

Núm. 6. — PROYECTO de reparación urgente de la dársena del Dique flotante y deponente.

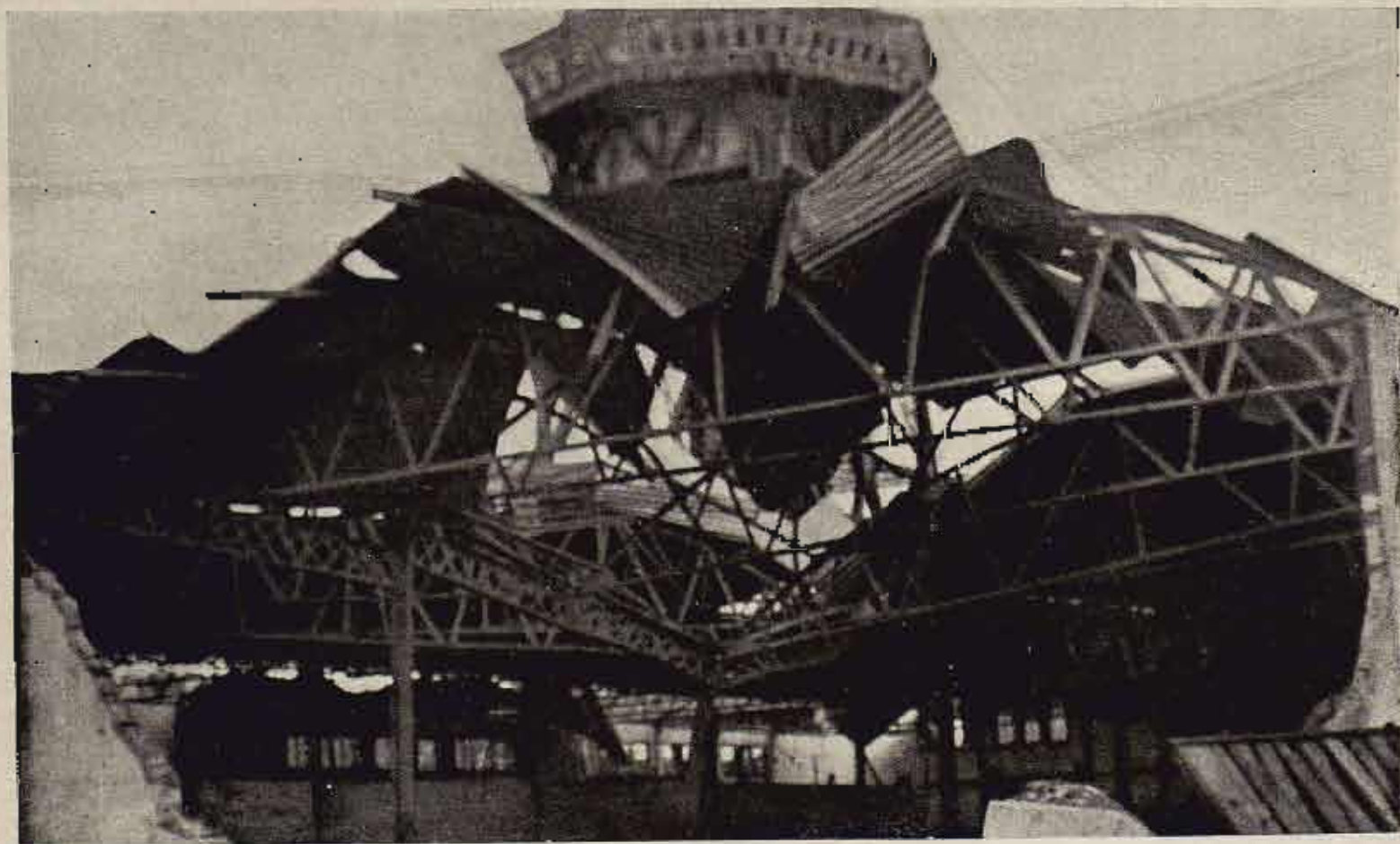
(Véanse fotografías núms. 7, 8, 9 y 10.)

Presupuesto por contrata	473.323'92 ptas.
" por administración	424.777'88 "
Fecha de la redacción del Proyecto	20 marzo 1939
" de la aprobación del Proyecto	9 mayo 1939
" del cobro del crédito	24 marzo 1940
" oficial de la terminación de las obras	24 junio 1940

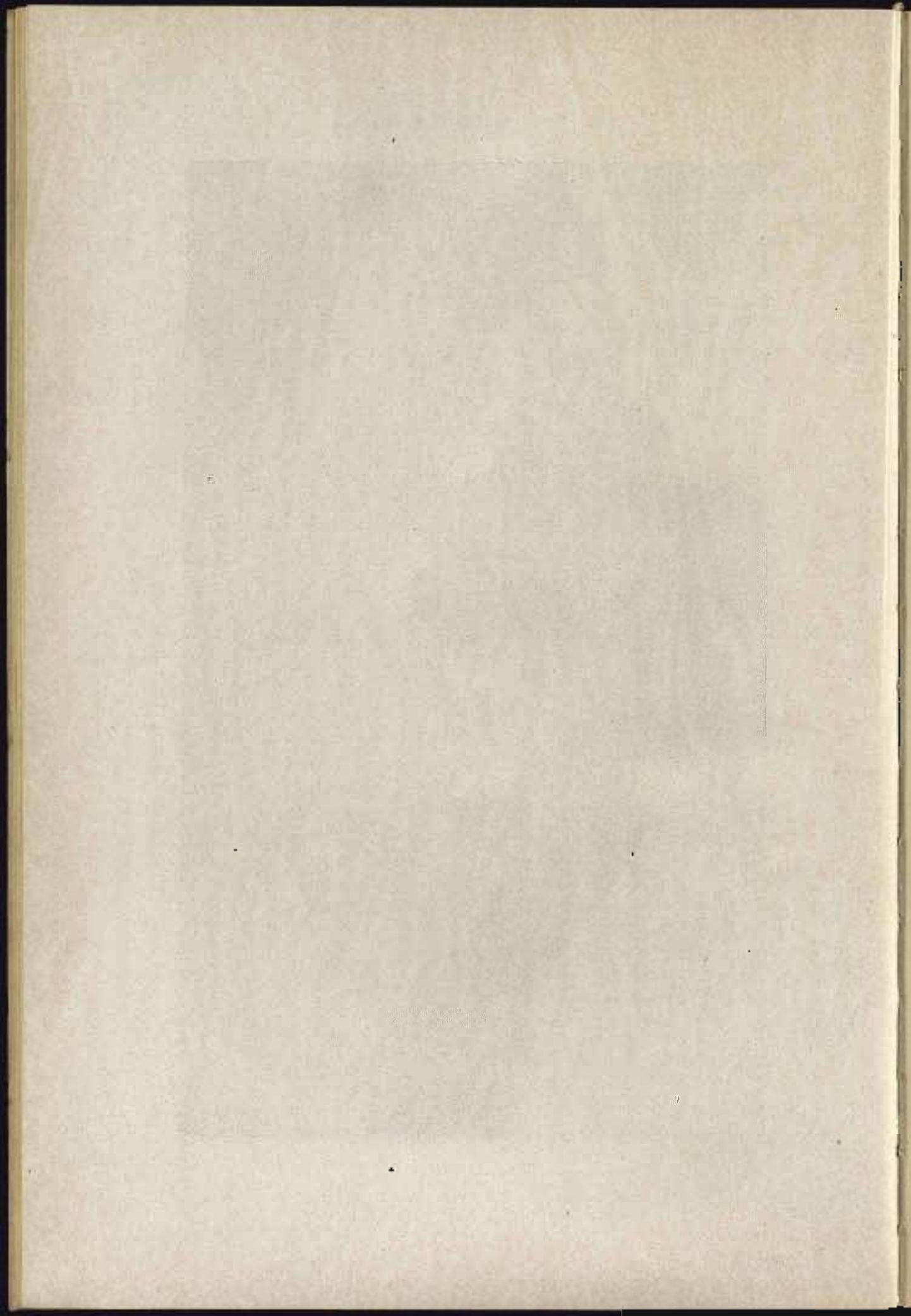
OBSERVACIONES

Obra realizada con cargo al crédito de 1.000.000 de pesetas, concedido para la reparación del Dique.

La dársena del Dique flotante y deponente, así como todas sus instalaciones, sufrieron importantísimos destrozos que dejaron completamente inútil este importantísimo servicio del puerto. La instalación de carenado con su puente de servicio, tramos de carenero y



MUELLE DE BARCELONA
DIRECCION DE LAS PUERTAS DEL PUERTO N.º 3



fosas de inmersión y sus cuatro secciones del Dique flotante y deponente permiten el carenado de buques hasta de 8.000 toneladas. Sin esta importante instalación sólo podrían cargarse embarcaciones de 300 toneladas de peso en las instalaciones del Varadero.

La importancia de tener la instalación en condiciones de prestar servicio, no sólo para los barcos que fondeados en este puerto lo pudiesen requerir, sino para todos aquellos que la Comisión de la Armada para Salvamento de Buques iba poniendo a flote, exigió una intervención y actuación de los elementos militares en relación con la Dirección de este puerto, para llevar a término estas obras con la mayor rapidez, consiguiéndose para este Proyecto y otros que se redactaron con este objeto, créditos especiales hasta un millón de pesetas, concedido únicamente para reparaciones del Dique.

Las obras que constituyen este Proyecto incluyen la reparación de los careneros, reconstruyendo las partes deterioradas y reponiendo el refuerzo de sus cabezas que llevan una armadura de cuatro vigas armadas de acero de 55 cm. de altura embebidas en una torta de hormigón. El puente de servicio, gravemente deteriorado, produjo en su hundimiento el derrumbamiento de los bloques del contorno de las fosas de inmersión, inutilizando éstas. Ha sido, por consiguiente, labor importante de este Proyecto, la extracción de los bloques y el dragado de todos los productos que invadieron la zona de inmersión para volver a dejarla en condiciones, en cuanto a sonda, de permitir el funcionamiento del Dique flotante.

Núm. 7. — PROYECTO de adquisición y montaje con toda urgencia, especialmente por ser de gran interés para los servicios de la Marina de Guerra, de un flotador con todos sus accesorios, para substituir uno de los irreparables que forman parte del Dique flotante y deponente.

Presupuesto por contrata	448.000'00 ptas.
" por administración	398.192'23 "
Fecha de la redacción del Proyecto	23 marzo 1939
" de la aprobación del Proyecto	9 mayo 1939
" del cobro del crédito	21 julio 1940
" oficial de la terminación de las obras	21 octubre 1940

OBSERVACIONES

Obra realizada con cargo al crédito de 1.000.000 de pesetas, concedido para reparación del Dique y realizada por la Maquinista Terrestre y Marítima por la cantidad de 448.000 pesetas.

Este Proyecto con el anterior forma parte de las obras realizadas para poner en servicio el Dique flotante y deponente, cuya inutilización producía serios trastornos en la marcha comercial del puerto y en la de los servicios auxiliares llevados a cabo por la Comisión de Salvamento de Buques, que requería fundamentalmente el funcionamiento de estas instalaciones para asegurar las operaciones de salvamento que se iban haciendo. Por consiguiente, la intervención militar en este Proyecto, como en el anterior, motivó la concesión por la Superioridad de un crédito especial de un millón de pesetas para llevar a cabo las obras.

En este Proyecto se incluye la adquisición urgentísima de un flotador para poner en servicio una de las secciones del Dique flotante, pues de las cuatro que lo constituyen, sólo estaba en condiciones de funcionamiento una de ellas; por consiguiente, acopladas estas dos secciones, se tendría el Dique en condiciones de poder carenar barcos hasta de 4.000 toneladas. La reparación y recuperación de los tres flotadores restantes serán objeto de otros proyectos.

El Dique flotante y deponente que tenemos en este puerto data del año 1898 y fué construído por la Maquinista Terrestre y Marítima con arreglo a la patente inglesa Clark y Standfield. Por consiguiente, los planos de construcción en poder de la Maquinista han permitido rápidamente ponerlo en fase de trabajo, previos los trámites oficiales de la redacción de este Proyecto y de la adjudicación a la citada casa constructora.

Núm. 8. — PROYECTO de reparación urgente de las grúas eléctricas instaladas en el muelle de la Muralla y de la Barceloneta.

(Véanse fotografías núms. 11, 12 y 13.)

Presupuesto por administración	44.653'59 ptas.
Fecha de la redacción del Proyecto	30 marzo 1939
" de la aprobación del Proyecto	4 mayo 1939.

OBSERVACIONES

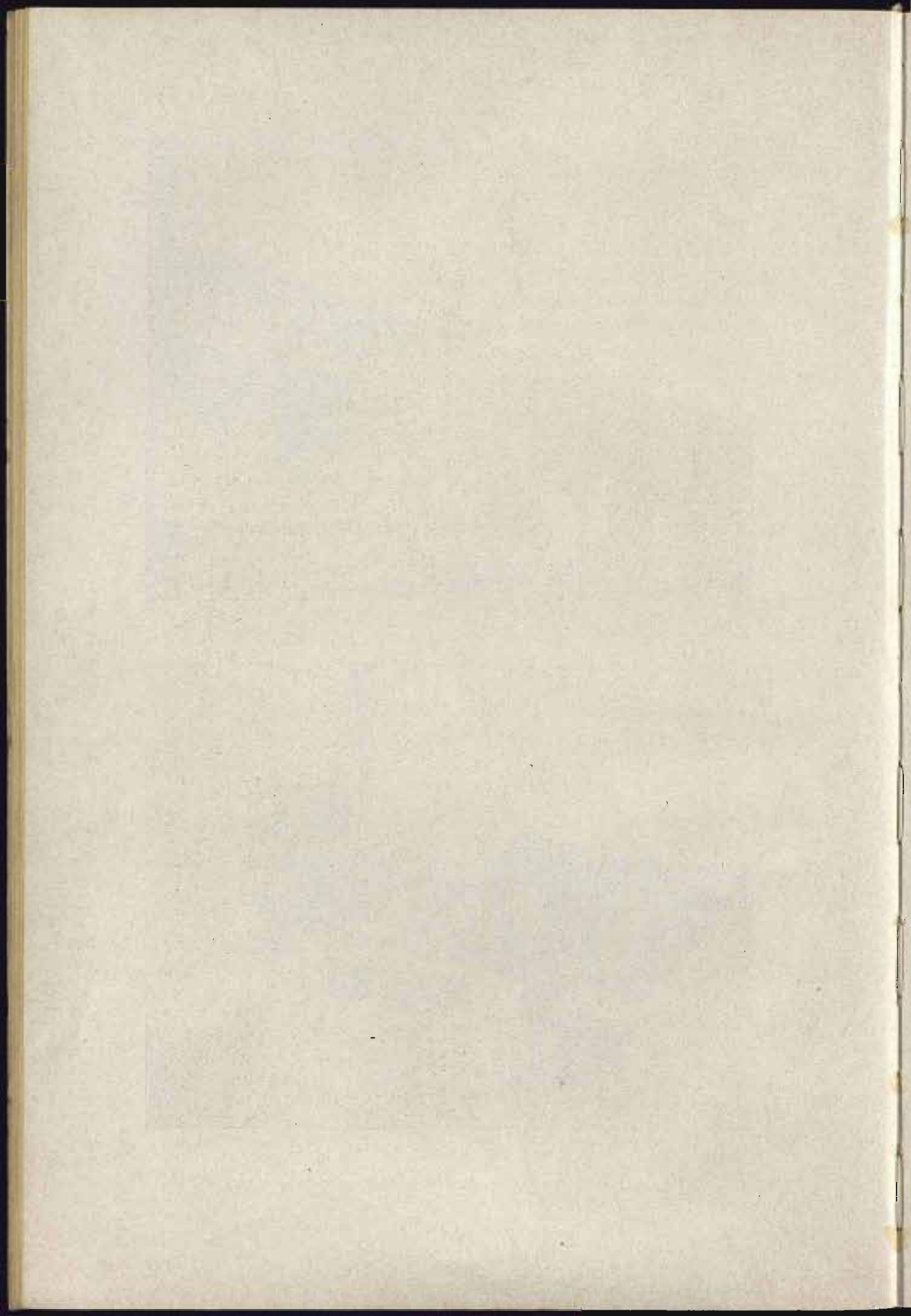
Obra realizada con cargo a los fondos propios, de acuerdo con la autorización de la Orden Ministerial de 4 de mayo de 1939.

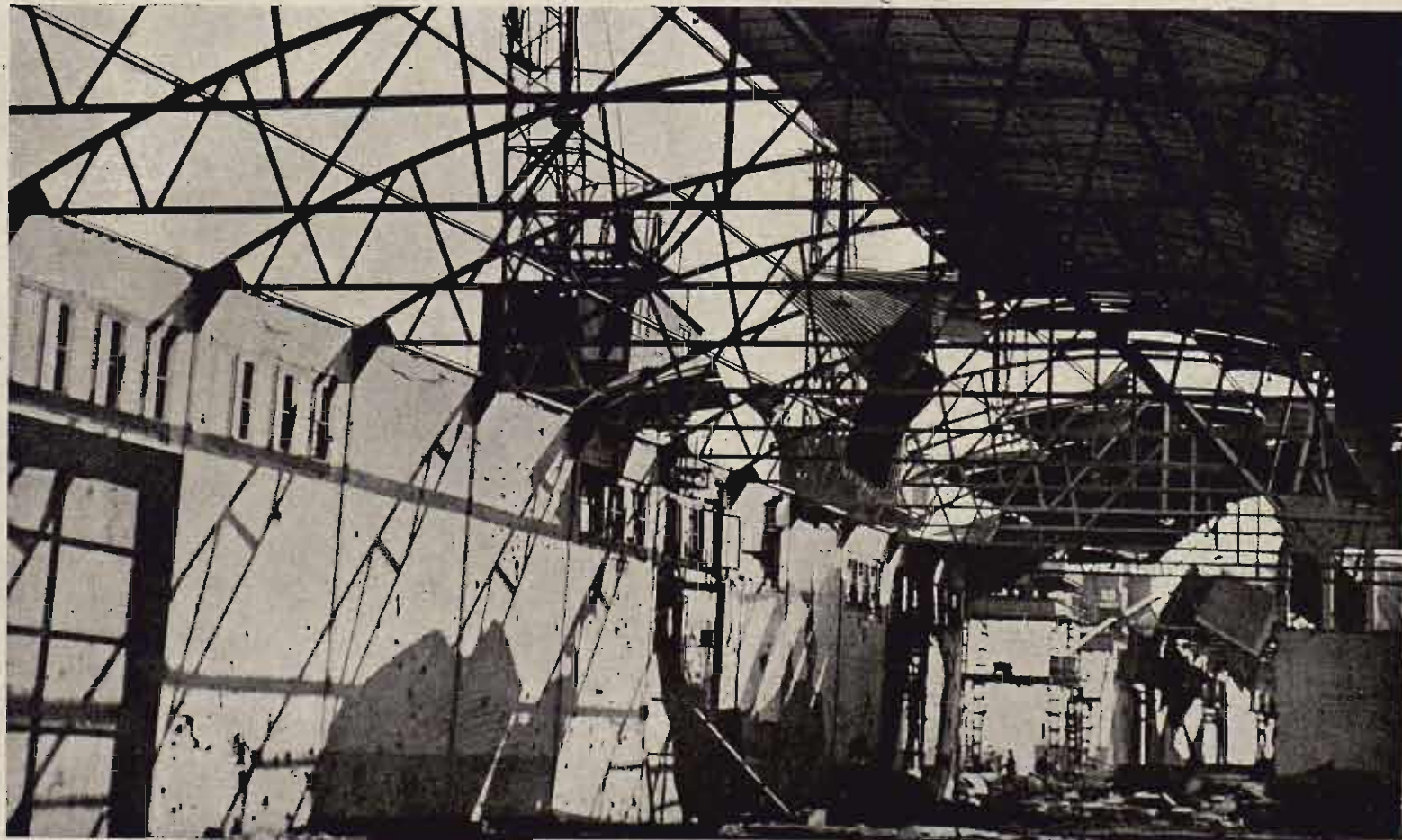
El utilaje mecánico de descarga de los muelles de la Barceloneta y de la Muralla consta de 16 grúas semi-pórtico; 8 de 2 toneladas en la Barceloneta, y otras 8 de 3 toneladas en el muelle de Muralla.



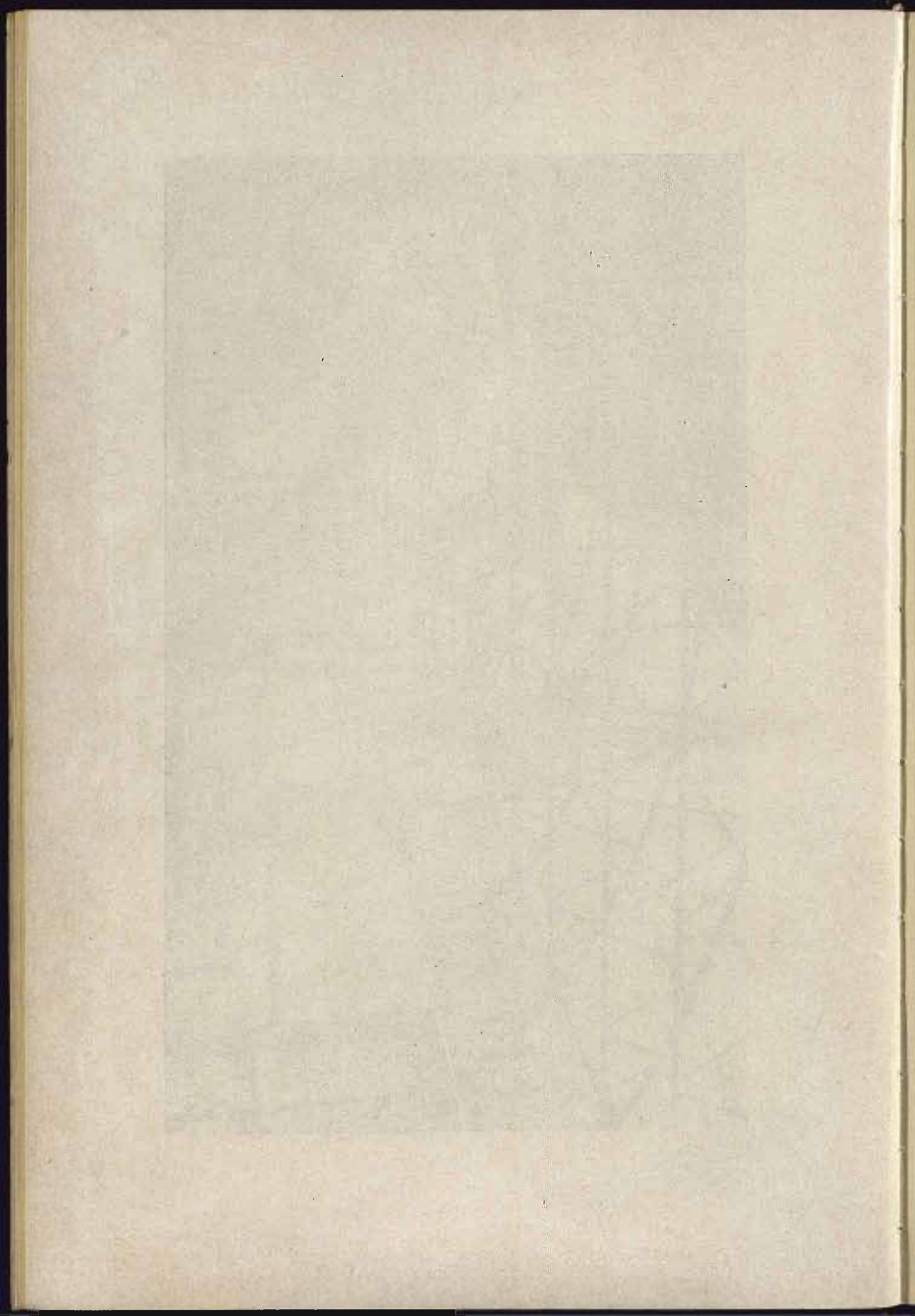
MUELLE DE BARCELONA

DETALLE DEL ESPANTO EN QUE SE ENCONTRÓ EL TINGLADO N.º 6





MUELLE DE BARCELONA
VISTA PARCIAL DEL TINGLADO N.º 7



Sufrieron todas ellas serias averías de índole muy distinta, que precisaron rápidamente su reparación para ponerlas en servicio, motivando este Proyecto la justificación del crédito indispensable para ello.

Núm. 9. — PROYECTO de reparación urgente de las grúas eléctricas núms. 17, 18, 19, 20, 21, 23 y 24, instaladas en el muelle de Barcelona (lado Norte).

(Véanse fotografías núms. 14 y 15.)

Presupuesto por administración	49.738'70 ptas.
Fecha de la redacción del Proyecto	3 abril 1939
" de la aprobación del Proyecto	4 mayo 1939

OBSERVACIONES

Obra realizada con cargo a los fondos propios, de acuerdo con la autorización de la Orden Ministerial de 4 de mayo de 1939.

El muelle de Barcelona, en su paramento Norte, dispone como utilado mecánico de carga y descarga de 8 grúas pórtico, de 3-6 toneladas de potencia, alimentadas con corriente continua a 220 voltios, procedente de la convertidora instalada para la alimentación de las 23 grúas distribuídas en el muelle de Barcelona y el muelle de San Beltrán. Este tipo de grúa fué construído en Bilbao y Barcelona según la patente de la firma Babcock y Wilcox, y prestan servicio desde el año 1932. La situación de estas grúas, casi todas inutilizadas, ha exigido desde el primer momento a tender ligeras reparaciones para hacerlas funcionar lo más rápidamente posible, y a esto ha obedecido este proyecto, que al resultar insuficiente, ha exigido la redacción de otros nuevos que figuran en la misma relación con los núms. 73 y 74.

Núm. 10. — PROYECTO de reparación urgente de las grúas núms. 25, 26, 27, 28, 29, 30, 31 y 32, instaladas en el muelle de Barcelona (lado Sur).

(Véanse fotografías núms. 14 y 15.)

Presupuesto por administración	45.796'89 ptas.
Fecha de la redacción del Proyecto	26 abril 1939
" de la aprobación del Proyecto	12 junio 1939
" del cobro del crédito	2 septiembre 1939
" oficial de la terminación de las obras	2 diciembre 1939

OBSERVACIONES

Obra realizada con fondos del Estado, con cargo al Capítulo 3.º, Artículo 4.º, Grupo 10, Concepto 2.º

El mismo tipo de grúa de pórtico de 3-6 toneladas de potencia que figura en el paramento Norte del muelle de Barcelona, figura también y en el mismo número de 8 en el paramento Sur de este muelle. Como aquéllas, ha sido preciso un primer repaso y reparación provisional de las mismas, para habilitarlas en servicio, y como en las otras, ha precisado la redacción de nuevos proyectos que figuran con los números 72 y 74 para la reparación definitiva de la parte eléctrica y mecánica que ha sido necesario realizar en este importante medio de descarga de los barcos.

GRUPO DE 8 PROYECTOS de reparación urgentes de 8 tinglados existentes en el muelle de Barcelona (núms. 11 al 18).

(Véanse fotografías núms. 16 al 31 inclusive.)

Presupuesto por contrata	2.300.635'85 ptas.
" por administración	2.060.569'00 "
Fecha de la redacción del Proyecto	27 abril 1939
" de la aprobación del Proyecto	12 junio 1939

OBSERVACIONES

Obras realizadas con fondos del Estado, con cargo al Capítulo 3.º, Artículo 4.º, Grupo 10, Concepto 2.º

Este grupo comprende 8 Proyectos; corresponde uno para cada tinglado de este muelle; han sido redactados con todos sus documentos, excepto la Memoria y el Pliego de Condiciones que es común para todos ellos; han sido presentados como una sola obra, para englobar en ella todas las obras necesarias para la habilitación de los 8 tinglados que forman el citado muelle de Barcelona, facilitando así a la Superioridad la posibilidad de autorizar los créditos correspondientes a cada uno de ellos o a la totalidad de los mismos, según las necesidades de la construcción. A continuación detallamos estos Proyectos.

Núm. 11. — PROYECTO de reparación del tinglado núm. 1 del muelle de Barcelona.

(Véanse fotografías núms. 16, 17 y 18.)

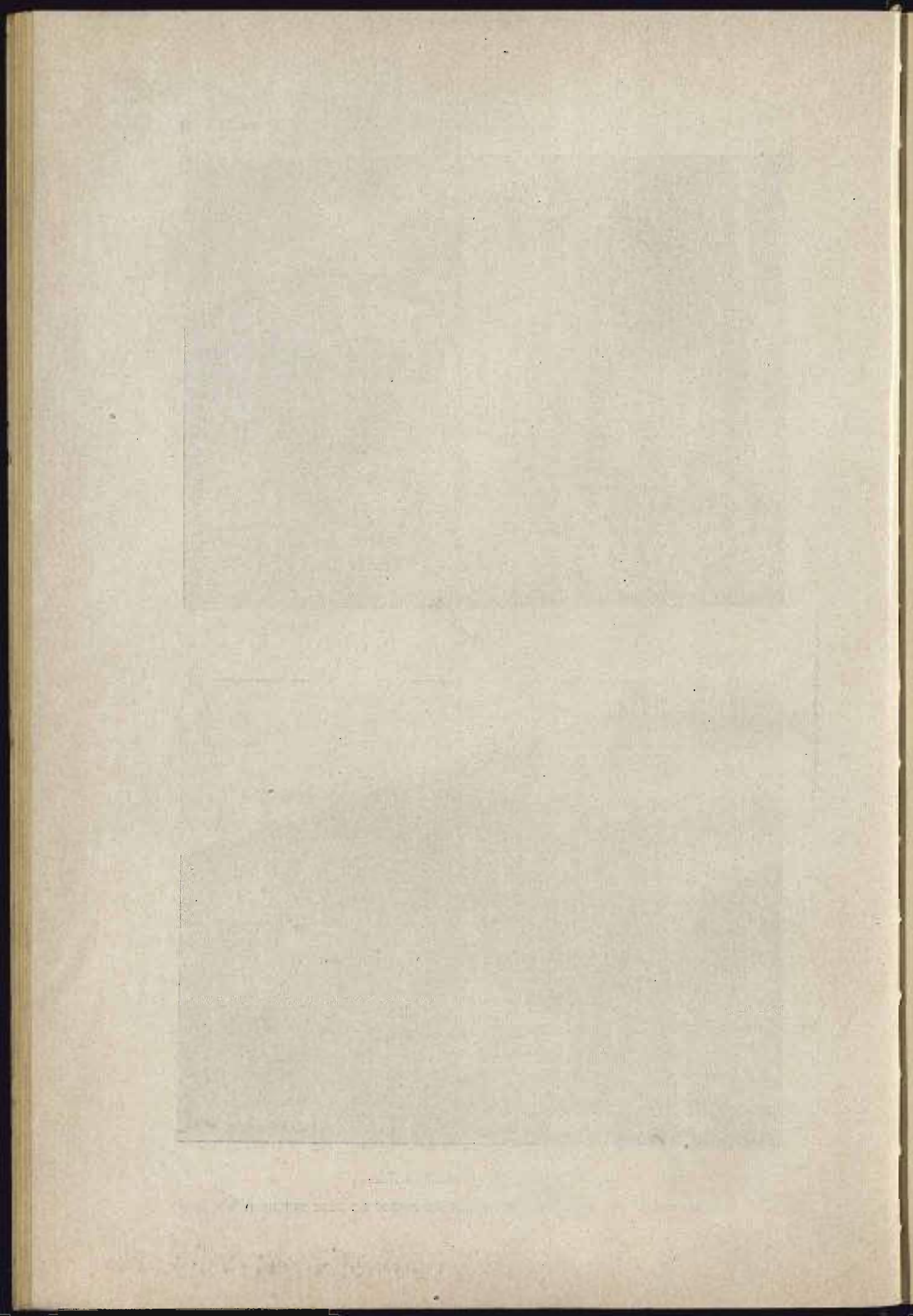
Presupuesto por administración	201.700'36 ptas.
--	------------------

En el tinglado núm. 1 se ha incluido la reconstrucción de los desperfectos ocurridos en los muros de fachada, puertas, ventanales y



MUELLE DE BARCELONA

TINELADO N.º 5. LOS RESTOS DE LOS DESTROZOS DE ESTE TINELADO



cubiertas, y sobre esta última se hace notar que ha habido necesidad de desmontarla toda, curvar de nuevo las planchas onduladas autoportantes que la forman, cerrando con soldadura la infinidad de agujeros hechos por la metralla, y una vez arreglada la plancha, volverla a montar, terminando las cubiertas con su pintura, lucernarios, cristalería, etc. El sistema de cubiertas que tiene este tinglado y los restantes del mismo muelle son de un tipo ligerísimo, formadas por planchas onduladas de palastro galvanizado y curvadas; actuando como elemento resistente la propia chapa, quedando reducida la armadura a un tirante y a las péndulas. En estas condiciones, esta clase de cubierta quedó tan gravemente averiada en la curvatura de las chapas, que los pocos tramos que quedaron en pie han tenido que ser desmontados para volverlos a montar una vez rectificadas los defectos de su curvatura.

Núm. 12. — PROYECTO de reparación del tinglado núm. 2 del muelle de Barcelona.

(Véanse fotografías núms. 19 y 20.)

Presupuesto por administración 195.846'20 ptas.

En el tinglado núm. 2, como en el anterior, la cubicación de las unidades de obra que en términos generales afectan a la estructura general del edificio, muros, puertas, cubiertas, ventanales, etc., etc., ha determinado el importe presentado que valora las obras llevadas a cabo en este tinglado.

Núm. 13. — PROYECTO de reparación del tinglado núm. 3 del muelle de Barcelona.

(Véase fotografía núm. 21.)

Presupuesto por administración 352.197'58 ptas.

En este tinglado núm. 3, como en los anteriores, se han reconstruido paramentos de fachada, tramos de pavimento, puertas de cierre, revocados interiores y exteriores, reconstrucción de las cubiertas, siguiendo el mismo procedimiento que en los tinglados anteriores, tuberías de agua, desagües, etc., cubicados con todo detalle y valorados en el presupuesto que se indica.

Núm. 14. — PROYECTO de reparación del tinglado núm. 4 del muelle de Barcelona.

(Véanse fotografías núms. 22 y 23.)

Presupuesto por administración 298.250'14 ptas.

En el tinglado núm. 4, como en los anteriores, además de todas las obras de carácter general de construcción que afectan a todos los tinglados, se tuvo que demoler un refugio de hormigón armado, sólidamente empotrado en el pavimento.

Núm. 15. — PROYECTO de reparación del tinglado núm. 5 del muelle de Barcelona.

(Véanse fotografías núms. 24 y 25.)

Presupuesto por administración 314.262'99 ptas.

En este tinglado núm. 5, entran en su Proyecto, como en los anteriores, las mismas partidas de construcción afectadas de un número de unidades que corresponden a una cuidadosa cubicación que acompaña el Proyecto para determinar la valoración presentada y aprobada.

Núm. 16. — PROYECTO de reparación del tinglado núm. 6 del muelle de Barcelona.

(Véanse fotografías núms. 26 y 27.)

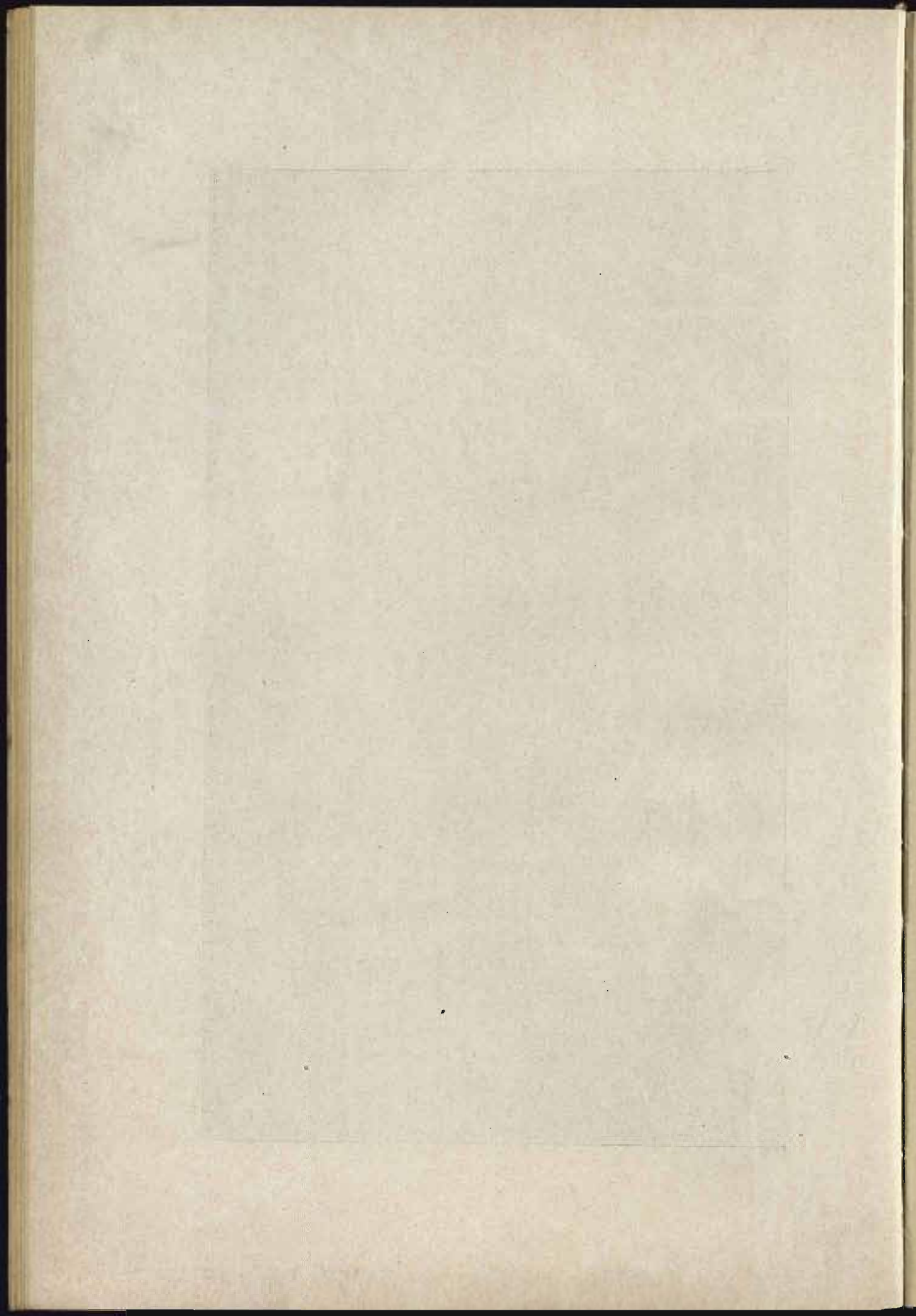
Presupuesto por administración 231.528'62 ptas.

En el tinglado núm. 6, en su Proyecto, como en todos los anteriores, la partida más importante de la construcción, la llevan las cubiertas, que, como en todos ellos, ha sido preciso terminar de desmontar lo poco que había en pie, y preparar todas las piezas de nuevo, previamente soldadas y reparadas de los desperfectos para proceder de nuevo al montaje, dándose el caso de que al agotar las existencias posibles de planchas aprovechables, ha habido necesidad de substituir algunos tramos de arcadas por otros con cubierta de uralita, los cuales, al no poder ser autoportantes, ha habido precisión de montar cerchas metálicas empletas con sus cabios y medios de enlace entre sí y con las chapas que constituyen la cubierta.



MUELLE DE BARCELONA

TINGLADO N.º 9. ASPECTO INTERIOR DE ESTE TINGLADO CON EL REFUGIO AL FONDO



Núm. 17. — PROYECTO de reparación del tinglado núm. 7 del muelle de Barcelona.

(Véase fotografía núm. 28.)

Presupuesto por administración 186.933'44 ptas.

Este tinglado núm. 7 es el que mejor se ha conservado de los 8 que constituyen este muelle; no obstante, la cifra de su presupuesto indica haber sido de consideración la importancia de los desperfectos, teniendo en cuenta que pesa mucho en el presupuesto la renovación total de la cubierta, factor común de todos los tinglados de este puerto.

Núm. 18. — PROYECTO de reparación del tinglado núm. 8 del muelle de Barcelona.

(Véanse fotografías núms. 29, 30 y 31.)

Presupuesto por administración 279.850'15 ptas.

En este tinglado, como en el núm. 4, ha precisado la demolición de un importante refugio de hormigón armado, cuya desaparición repercute en el aumento del presupuesto que ha resultado, teniendo en cuenta las reparaciones de carácter general que afectan a todos los tinglados.

Núm. 19. — PROYECTO de reparación urgente de la obra de carpintería y de algunas instalaciones del edificio-residencia de la Junta de Obras del Puerto en la Puerta de la Paz.

(Véanse fotografías núms. 1 y 2.)

Presupuesto por administración	49.848'83 ptas.
Fecha de la redacción del Proyecto	28 abril 1939
” de la aprobación del Proyecto	12 junio 1939
” del cobro del crédito	2 septiembre 1939
” oficial de la terminación de las obras	2 diciembre 1939

OBSERVACIONES

Obra realizada con fondos del Estado, con cargo al Capítulo 3.º, Artículo 4.º, Grupo 10, Concepto 2.º

Las obras más elementales de habilitación, descritas en el Proyecto núm. 1, realizadas con toda urgencia para trasladar las oficinas

desde la calle Puertaferrisa, núm. 1, edificio del Palacio del Marqués de Comillas, a su definitiva residencia, no fueron suficientes para dejar este edificio residencial en condiciones de cumplir su cometido: hubo necesidad, por consiguiente, de atender a los desperfectos del edificio en su obra de carpintería, en las instalaciones de alumbrado, calefacción y timbres, reparaciones que en muchos casos fueron verdaderas reconstrucciones, porque no quedó nada de nada, y así ocurrió en la sección de carpintería en manera especial. Este presupuesto aprobado, pudo ser llevado rápidamente a la práctica, quedando con ello el edificio reparado, lo indispensable para permitir su utilización.

Núm. 20. — PROYECTO de reparación urgente de la obra de albañilería y restauración de los elementos de piedra artificial del edificio-residencia de la Junta del Puerto, en la Puerta de la Paz.

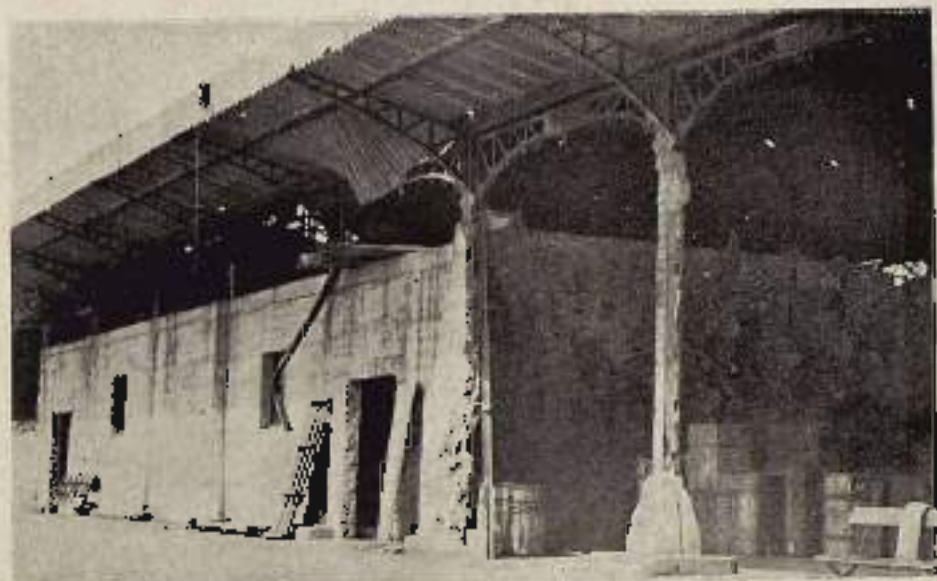
(Véanse fotografías núms. 1 y 2.)

Presupuesto por administración	43.962'42 ptas.
Fecha de la redacción del Proyecto	28 abril 1939
” de la aprobación del Proyecto	12 junio 1939
” del cobro del crédito	2 septiembre 1939
” oficial de la terminación de las obras	2 diciembre 1939

OBSERVACIONES

Obra realizada con fondos del Estado, con cargo al Capítulo 3.º, Artículo 4.º, Grupo 10, Concepto 2.º

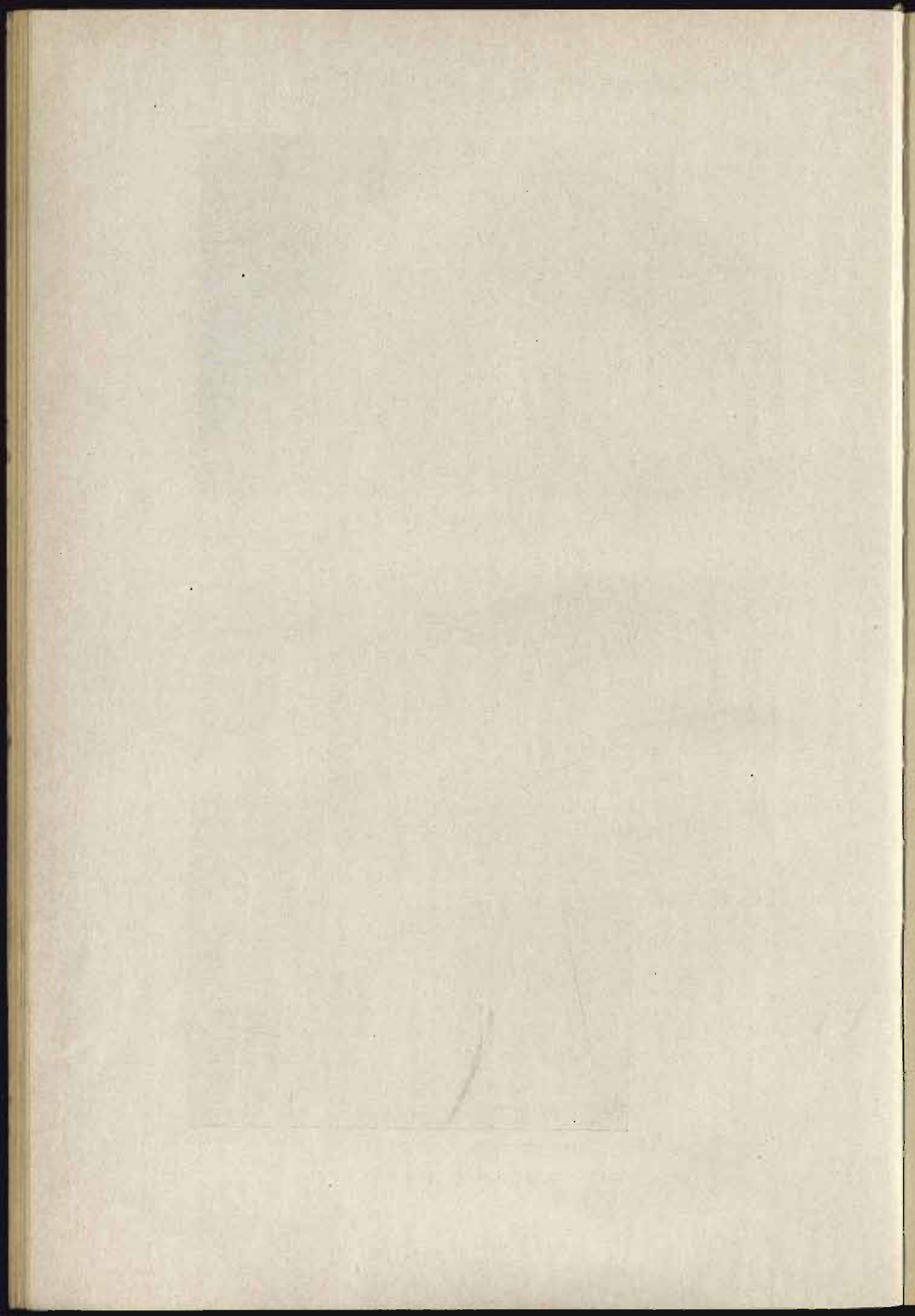
En este Proyecto se valoran las obras de albañilería necesarias para complementar los Proyectos núms. 1 y 19 de la habilitación del edificio-residencia de esta Junta. En él se incluye la reparación de la cubierta, en la sección de edificio correspondiente a la fachada de mar, así como la reconstrucción de la cubierta de la escalera principal, que había desaparecido por completo, retocado general de las fachadas y reconstrucción de algunos tabiques interiores del edificio, que amenazaba ruína.



MUELLE DE ATARAZANAS
DETALLE DEL REPELLO INSOLIDADO EN LA EDIFICACIÓN MARÍTIMA DE LOS Muelles DE CALLES



MUELLE DE BARCELONA
DOS ASPECTOS DE LOS DESTRUOS DE LA ESTACIÓN MARÍTIMA



Núm. 21. — PROYECTO de reparación urgente de las grúas eléctricas núms. 33, 34, 35, 36, 37 y 39, instaladas en el muelle de San Beltrán.

Presupuesto por administración	36.955'37 ptas.
Fecha de la redacción del Proyecto	9 mayo 1939
" de la aprobación del Proyecto	12 junio 1939
" del cobro del crédito	2 septiembre 1939
" oficial de la terminación de las obras	2 diciembre 1939

OBSERVACIONES

Obra realizada con fondos del Estado, con cargo al Capítulo 3.º, Artículo 4.º, Grupo 10, Concepto 2.º

En los Proyectos núms. 8, 9 y 10 justificamos la reparación provisional de las grúas eléctricas de los muelles de la Barceloneta, Muralla y Barcelona, en sus paramentos Norte y Sur. Este Proyecto complementa los anteriores en lo que hace referencia a las 9 grúas eléctricas del muelle de San Beltrán. En este pequeño presupuesto sólo se inspiró en poner en marcha aquellas grúas que tuviesen pocos desperfectos para que pudieran ser rápidamente puestas en servicio, como así se hizo, redactándose los Proyectos núms. 72 y 74, para la reparación definitiva de las instalaciones mecánicas y eléctricas de todas ellas, así como la reconstrucción casi total de las núms. 22 y 38, enormemente averiadas, con impactos directos que las destrozaron casi por completo.

Núm. 22. — PROYECTO de carácter urgente de reparación de lo que ha quedado del edificio para viajeros o Estación Marítima del muelle de Barcelona, de reconstrucción de lo destruído, y de reposición de todos los accesorios para poder re-habilitar cuantos servicios se prestaban en la misma.

(Véanse fotografías núms. 33, 34, 35 y 36.)

Presupuesto por administración	371.892'77 ptas.
Fecha de la redacción del Proyecto	20 mayo 1939
" de la aprobación del Proyecto	1 agosto 1939
" del cobro del crédito	25 septiembre 1939
" oficial de la terminación de las obras	25 diciembre 1939

OBSERVACIONES

Realizadas las obras por administración con fondos del Estado, con cargo al Capítulo 3.º, Artículo 4.º, Grupo 10, Concepto 2.º

Núm. 23. — PROYECTO reformado de carácter urgente de reparación o, mejor dicho, de reconstrucción casi total del edificio para viajeros o Estación Marítima del muelle de Barcelona, ampliándole y reformándolo para dotarlo de cuantas mejoras sean necesarias.

(Véanse fotografías núms. 33, 34, 35 y 36.)

Presupuesto por administración	723.264'64 ptas.
Fecha de la redacción del Proyecto	10 abril 1940
" de la aprobación del Proyecto	22 junio 1940
" del cobro del crédito parcial	16 septiembre 1940
" " " total	30 diciembre 1940
" oficial de la terminación de las obras	30 marzo 1941

Con este reformado, el Presupuesto de las obras por administración se eleva a la cantidad de 1.095.157'41 pesetas.

Núm. 24. — PRESUPUESTO adicional al del Proyecto de reconstrucción de la Estación Marítima.

(Véanse fotografías núms. 33, 34, 35 y 36.)

Presupuesto por administración	152.069'34 ptas.
Fecha de la redacción del Proyecto	24 octubre 1940
" de la aprobación del Proyecto	7 mayo 1941
" del cobro del crédito	30 septiembre 1941
" oficial de la terminación de las obras	30 diciembre 1941

Adicional del 17,5 por 100 del Decreto de 30 de junio de 1940 sobre la cantidad de 868.967'62 pesetas, importe de las obras que faltaban ejecutar en 31 de julio de 1940. El presupuesto total de ejecución por administración se eleva, teniendo en cuenta este adicional, a la cantidad de 1.247.226'75 pesetas.

Núm. 25. — NUEVO PROYECTO reformado con algunas obras de mejora convenientes de la Estación Marítima del muelle de Barcelona.

(Véanse fotografías núms. 33, 34, 35 y 36.)

Presupuesto por contrata	477.363'20 ptas.
" por administración	427.551'39 "
Fecha de la redacción del Proyecto	20 febrero 1940

Devuelto en 24 de marzo de 1942 con prescripciones sobre el empleo del material de hierro, habida cuenta del Decreto de 11 de marzo de 1941 y Reglamento para su aplicación, aprobado por Decreto de 22 de julio del mismo año, que se refiere a la restricción de aquel material en la edificación.

Observaciones generales a los proyectos 22 al 25. — La Estación Marítima, edificio importante, emplazado en el testero del muelle de Barcelona, cuya misión ha sido la de Estación para viajeros, sufrió, como casi todos los edificios de este puerto, importantísimos daños. La misión principal de reconstrucción, propuesta por esta Dirección, fué la de habilitar cada uno de ellos en las mismas condiciones que estaban antes, en julio de 1936, sin realizar mejoras de importancia, sobre todo cuando hay en proyecto otros emplazamientos para edificios como la dicha Estación Marítima, que al construirlos habían de ser dotados de las exigencias modernas de estas importantes edificaciones en puertos de la categoría comercial como es el de Barcelona. Con este criterio se redactó un primer Proyecto, valorando la reconstrucción del edificio y las obras más indispensables para que pudiera prestar el servicio que le está encomendado. Estando las obras en plena marcha, fué visitado el puerto por el Excmo. Sr. Ministro de Obras Públicas, y a resultas de esta visita, fué idea del Sr. Peña, y así fué propuesta a esta Dirección, de que en el edificio de la Estación Marítima que se estaba reconstruyendo se modificase esencialmente la estructura, suprimiendo las columnas interiores de las salas de acceso y al mismo tiempo que se tratase de hermosearlo todo lo posible, aun a costa de que el presupuesto excediese en mucho a lo aprobado. Con este criterio se redactó el primer reformado, en el cual el ala derecha del edificio, completamente arruinada, se proyectó su reconstrucción sin columnas, precisando la supresión de aquéllas, importantes vigas apoyadas en los muros de fachada, refuerzo de cimientos, etc., etc. En el ala izquierda, que no sufrió tantos daños como la otra, y que se mantenía en pie, se proyectó la supresión de las columnas, apeando la techumbre y substituyendo las vigas que existían por otras de luz doble apoyadas en los muros de fachada, y terminando el proyecto con una forma estructural completamente nueva y terraza de embarque corrida a lo largo de la fachada de mar que da al edificio un suntuoso y moderno aspecto.

Este proyecto no puede considerarse como definitivo, por no estar fijado todavía el criterio general de ornamentación que ha de llevar un edificio como éste, detalles éstos que encarecen extraordinariamente estas construcciones.

Estando en prensa esta Memoria, y fuera por consiguiente del plazo reglamentario de la misma, ha venido aprobado por la Superio-

ridad el 4.º Proyecto referente a la Estación Marítima, con el cual las obras ascenderán en total a la cantidad de 1.792.626'58 pesetas, y, dada la situación actual de precios, es muy posible que no sea todavía suficiente para rematar una obra como ésta, empezada con un criterio modesto de adaptación inmediata de este edificio a las necesidades de este puerto.

GRUPO DE 12 PROYECTOS de reparación urgente de los tres cobertizos y de los nueve tinglados existentes en el muelle de España (núms. 26 al 37).

(Véanse fotografías núms. 37 al 49 inclusive.)

Presupuesto por contrata	2.258.018'54 ptas.
" por administración	2.022.399'22 "
Fecha de la redacción del Proyecto	25 mayo 1939
" de la aprobación del Proyecto	29 julio 1939
" del cobro del crédito	23 diciembre 1939
" oficial de la terminación de las obras	23 marzo 1940

OBSERVACIONES

Realizadas las obras por administración, de acuerdo con la Orden Ministerial de aprobación expresamente redactada a este efecto, de 4 de septiembre de 1939.

Bajo este título se ha redactado un conjunto de proyectos que comprende los tres cobertizos y los nueve tinglados que hay en el muelle de España. Representa, por consiguiente, 12 proyectos en un solo ejemplar, para los cuales son comunes los Documentos 1, 2 y 3 y el Documento núm. 4 está desglosado en cada uno de ellos, al objeto de que la Superioridad pudiese, si así conviniera a los servicios de administración, enviar los fondos individualmente para cada proyecto, o bien en conjunto, si a esto también atendiese la marcha de puesta en obra de los proyectos. Por consiguiente, los 12 proyectos que constituyen el dicho grupo se detallan a continuación:

Núm. 26. — PROYECTO de reparación del cobertizo núm. 1 del muelle de España.

Presupuesto por administración	315.255'39 ptas.
--	------------------

(Véanse fotografías núms. 37 al 41.)



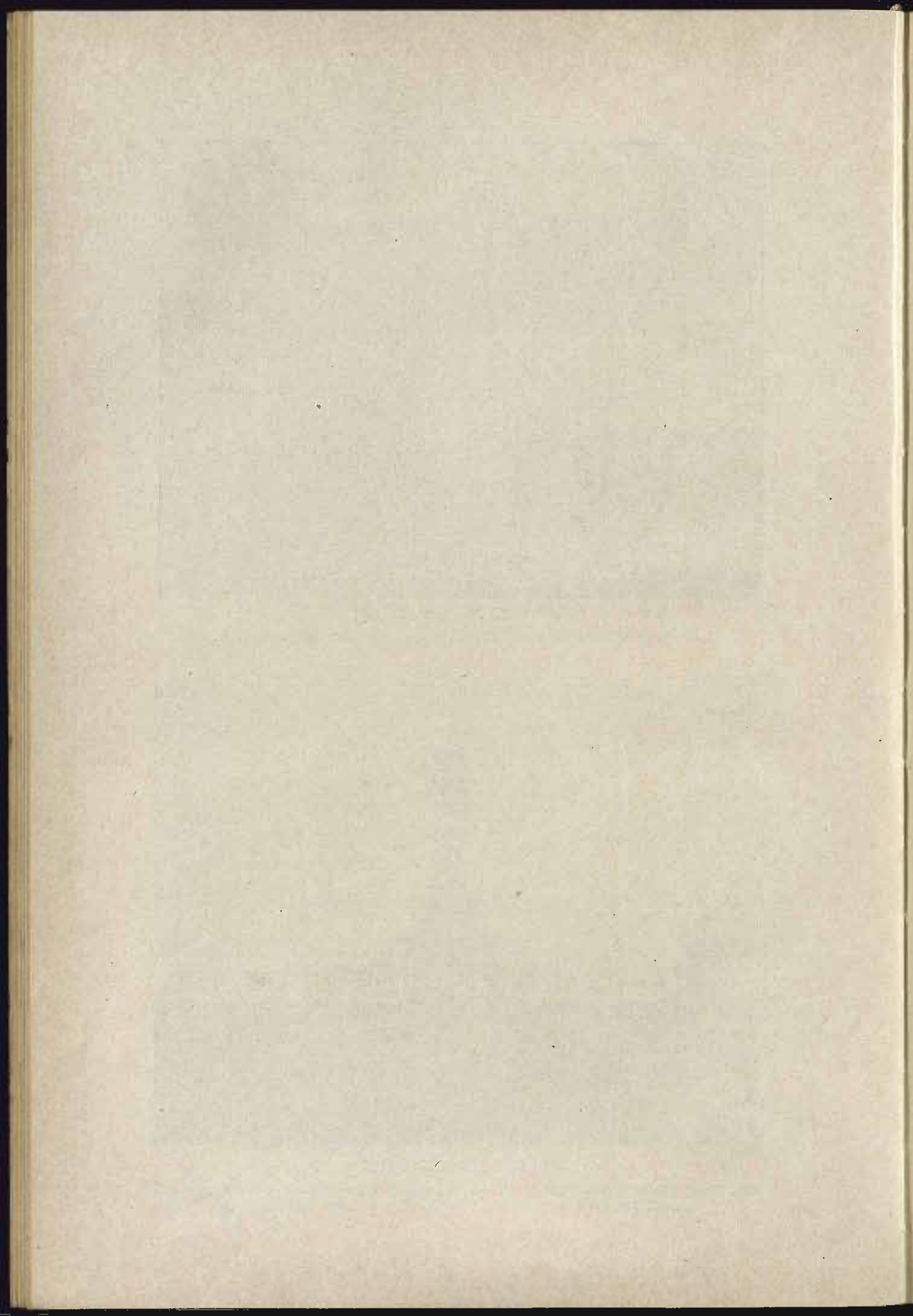
MUELLE DE BARCELONA

ESTADO DE UNA DE LAS "PIEZAS DEL AJEDREZ" DE LA ESTACIÓN MARÍTIMA



MUELLE DE BARCELONA

FASE DE LA RECONSTRUCCIÓN DE LA ESTACIÓN MARÍTIMA. AL FONDO, Y COINCIDIENDO CON EL LÍNE DEL EDIFICIO, SE VE LA PROYECCIÓN LA TORRE DE "JAIME I"



Núm. 27. — PROYECTO de reparación del cobertizo núm. 2 del muelle de España.

Presupuesto por administración 444.939'83 ptas.

Núm. 28. — PROYECTO de reparación del cobertizo núm. 3 del muelle de España.

Presupuesto por administración 24.338'97 ptas.

(Véase fotografía núm. 42.)

Núm. 29. — PROYECTO de reparación del tinglado núm. 1 del muelle de España.

Presupuesto por administración 132.101'75 ptas.

(Véase fotografía núm. 43.)

Núm. 30. — PROYECTO de reparación del tinglado núm. 2 del muelle de España.

Presupuesto por administración 146.231'64 ptas.

Núm. 31. — PROYECTO de reparación del tinglado núm. 3 del muelle de España.

Presupuesto por administración 91.072'90 ptas.

Núm. 32. — PROYECTO de reparación del tinglado núm. 4 del muelle de España.

Presupuesto por administración 118.640'75 ptas.

Núm. 33. — PROYECTO de eparación del tinglado núm. 5 del muelle de España.

Presupuesto por administración 251.349'60 ptas.

Núm. 34. — PROYECTO de reparación del tinglado núm. 6 del muelle de España.

Presupuesto por administración 132.048'72 ptas.

Núm. 35. — PROYECTO de reparación del tinglado núm. 7 del muelle de España.

Presupuesto por administración 157.326'97 ptas.

(Véanse fotografías núms. 44, 45, 46, 47, 48 y 49.)

Núm. 36. — PROYECTO de reparación del tinglado núm. 8 del muelle de España.

Presupuesto por administración 156.579'32 ptas.

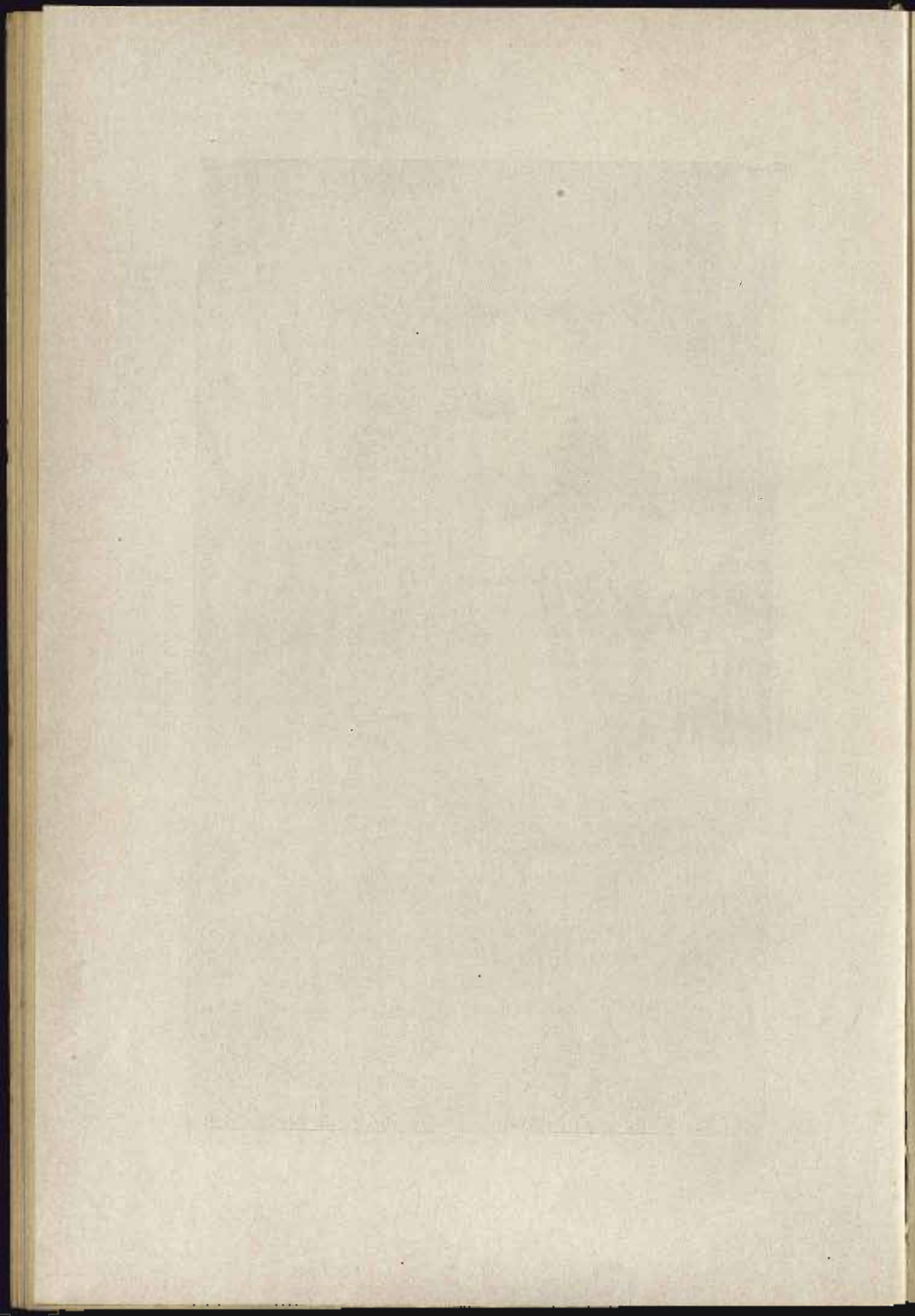
Núm. 37. — PROYECTO de reparación del tinglado núm. 9 del muelle de España.

Presupuesto por administración 62.413'38 ptas.

Detalles complementarios a los proyectos núms. 26 al 37. — En los cobertizos y tinglados, como todos los edificios de este puerto, se sufrieron enormes destrozos en las paredes, pavimentos, puertas, etc., pero sobre todo lo que encarece sobremanera el coste de la construcción, han sido las cubiertas que quedaron muy destrozadas, que ha sido preciso desmontar lo poco que quedaba en pie y proceder a la reparación de lo prácticamente aprovechable de las armaduras, reconstrucción de muchas de ellas completamente nuevas y el aprovechamiento en lo que cabe de las planchas que constituían los elementos de la cubierta. En estos proyectos se trató, como es norma general, fijada por esta Dirección en la reconstrucción de todos los daños de guerra, del aprovechamiento máximo maximorum de toda clase de materiales que entran en la construcción; así en todos ellos se han aprovechado los ladrillos debidamente rascados, preparados y limpios; los inútiles, debidamente machacados, se han aprovechado para grava de hormigones; los adoquines se han vuelto a relabrar para volverlos a colocar. La piedra artificial que ha sido aprovechable se ha separado y, debidamente re-



MUELLE DE ESPAÑA
VISTA PARCIAL DEL COBERTIZO N.º 1



tocada, si tenía algún defecto, ha vuelto de nuevo a ser colocada en obra; todos los perfiles laminados que no estuvieron extremadamente retorcidos han sido cuidadosamente rectificadas y aprovechados en las estructuras de donde pertenecían, substituyéndolos por nuevos aquellos elementos no encontrados o no aprovechables. Las tuberías de bajada, los canalones y todos los demás elementos de la construcción, acoplados por diversas categorías y clases, han vuelto a ser aprovechables, y, por último, las chapas de recubrimiento de las cubiertas, siguiendo el criterio seguido en los tinglados del muelle de Barcelona, Barceloneta y Muralla, han sido aprovechados hasta el máximo, repasando los agujeros con soldadura y rectificándolos en forma que puedan ser aprovechables. Con todo, no ha habido suficiente y ha sido preciso reconstruir muchas cosas nuevas, y sobre todo en elementos de cubierta, tan difícil de localizar existencias en el mercado, por las dificultades de todos conocidas, y ha motivado, después de ímprobos trabajos, consultas, etc., a tener que prescindir de la chapa metálica de cubrimiento para ser substituída por uralita en algunos casos y por vulgar teja plana en otros.

GRUPO DE 2 PROYECTOS de reparación urgente de dos tinglados del muelle de Bosch y Alsina (antes Muralla).

Presupuesto por contrata	1.110.506'53 ptas.
" por administración	994.627'59 "
Fecha de la redacción del Proyecto	10 junio 1939
" de la aprobación del Proyecto	19 agosto 1939
" del cobro del crédito	23 diciembre 1939
" oficial de la terminación de las obras	23 marzo 1940

OBSERVACIONES

Realizadas las obras por administración, con fondos del Estado, con cargo a la Sección 7.ª, Capítulo 3.º, Artículo 4.º, Grupo 10, Concepto 2.º

Bajo esta denominación figuran dos proyectos reunidos en uno solo, correspondiente a cada uno de los tinglados de este muelle, que valoran los desperfectos ocasionados en los mismos. Estos proyectos son los siguientes:

Núm. 38. — PROYECTO de reparación del tinglado núm. 1 del muelle de Bosch y Alsina (antes Muralla).

Presupuesto por administración	660.503'91 ptas.
--	------------------

(Véanse fotografías núms. 50 al 54.)

Núm. 39. — PROYECTO de reparación del tinglado núm. 2 del muelle de Bosch y Alsina (antes Muralla).

Presupuesto por administración 334.123'68 ptas.

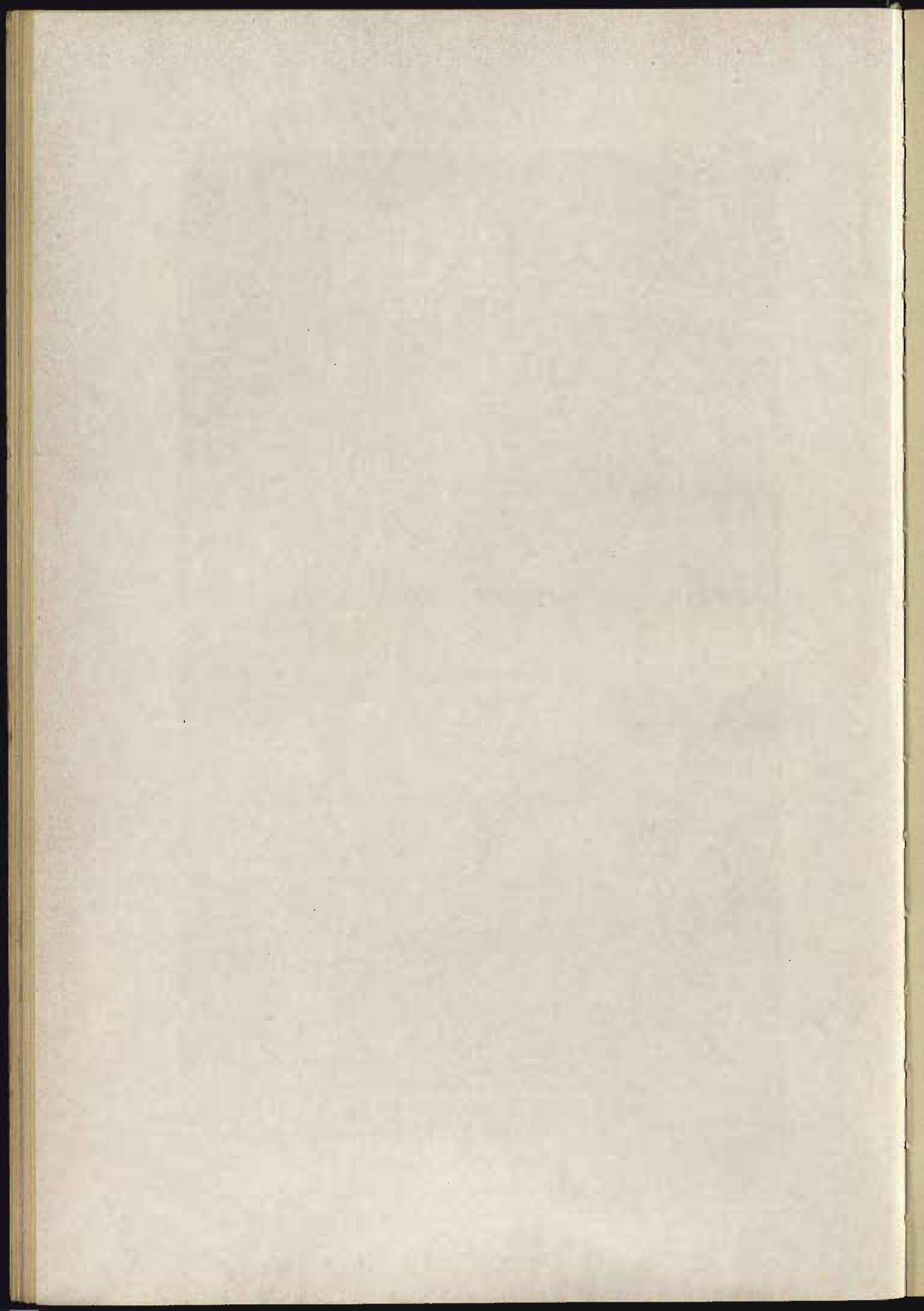
(Véanse fotografías núms. 55 al 59.)

Detalles complementarios a los proyectos núms. 38 y 39. — De estos dos tinglados, el primero ha sufrido deterioros de muchísima consideración; las dos naves situadas al lado del edificio-residencia de esta Junta quedaron tan arruinadas que, aprovechando esta circunstancia, en la reconstrucción, fueron suprimidas, dejando una calle entre el edificio y el tinglado y rematando éste por pabellones adosados a su testero, en el que han sido instaladas las Oficinas de la Policía y Guardia Armada, que prestan servicio en este puerto. De esta manera se ha podido llevar a efecto la reconstrucción de la cuarta fachada del edificio-residencia, que queda de esta manera aislado y para cuyas obras se redactó el Proyecto de obras de mejora en el edificio-residencia de la Junta de Obras del Puerto que figura en la relación de obras nuevas. Salvo la circunstancia que acabamos de mencionar, en el tinglado núm. 1, tanto éste como el núm. 2, han sido reconstruídos de los múltiples desperfectos que detalladamente figuran en los estados de cubicación de los mismos y afectan, como en la generalidad de los edificios de este puerto, a paredes de fachada, puertas de entrada, ventanales, instalación de agua y eléctrica, pavimentos y techumbre; sobre esta techumbre, debemos hacer notar que, al igual que en los tinglados de la Barceloneta, están formados por chapas onduladas autoportantes curvadas en forma circular que constituyen el elemento resistente de la cubierta, que se completa con ligeros pendolones y tirantes. Estas cubiertas sufrieron gravísimos deterioros; teniéndose que desmontar lo poco que quedaba en pie y preparar en taller la reparación de todas las piezas que lo constituyen, rectificando curvaturas, tapando agujeros, habilitando a su primitiva forma tirantes y pendolones, y preparar encofrados de montaje para su nueva colocación. Claro está que no todas las piezas pudieron ser aprovechables y quedaron algunos tramos en uno y otro tinglado en los que se hubo de modificar la estructura de cubierta, construyendo cerchas con perfiles laminados para soportar las piezas de cubrimiento en uralita, que al no poder ser autoportantes, tenían que estar apoyadas en las mismas cerchas por conducto de los cabios.



MUELLE DE ESPAÑA

ASPECTO DE LAS CUBIERTAS DEL COBERTIZO N.º 1



Los lucernarios fueron reparados en su totalidad y repuestos de cristales, lo mismo que ocurrió con las vidrieras de las fachadas, y en cuanto a la instalación eléctrica, hubo de ser repuesta en su totalidad, con conductores nuevos, instalados bajo tubo de plomo con todas las garantías y seguridades que requieren esta clase de instalaciones.

Núm. 40. — PROYECTO de reconstrucción urgente de gran parte del edificio destinado a Estación de mercancías Barcelona-Puerto.

(Véanse fotografías núms. 60 y 61.)

Presupuesto por administración	119.616'27 ptas.
Fecha de la redacción del Proyecto	15 julio 1939
" de la aprobación del Proyecto	10 septiembre 1939
" del cobro del crédito	23 diciembre 1939
" oficial de la terminación de las obras	23 marzo 1940

OBSERVACIONES

Realizadas las obras por administración, con fondos del Estado, con cargo a la Sección 7.ª, Capítulo 3.ª, Artículo 4.ª, Grupo 10, Concepto 2.ª

El edificio de la Estación de mercancías Barcelona-Puerto sufrió gravísimos daños, obligando la demolición de la casi totalidad de lo que quedaba en pie, siendo construido en su totalidad, con arreglo al mismo proyecto que sirvió de base en su primitiva construcción; por consiguiente, en las obras que se incluyen en este Proyecto figuran todas las que entran en un edificio, con todas sus instalaciones, eléctricas y sanitarias.

Núm. 41. — PROYECTO para la urgentísima terminación de la reparación de las averías de guerra ocasionadas en la 3.ª Sección del Dique flotante y deponente, por ser de gran interés para los Servicios de la Armada.

(Véase fotografía núm. 62.)

Presupuesto por administración	495.645'16 ptas.
Fecha de la redacción del Proyecto	25 junio 1939
" de la aprobación del Proyecto	22 agosto 1939
" del cobro del crédito	23 diciembre 1939
" oficial de la terminación de las obras	23 marzo 1940

OBSERVACIONES

Obra realizada por administración, con fondos del Estado, con cargo a la Sección 7.ª, Capítulo 3.ª, Artículo 4.ª, Grupo 10, Concepto 2.ª

En los comentarios puestos a los Proyectos núms. 6 y 7 decíamos que sólo pudo salvarse, en condiciones de funcionamiento, una de las secciones del Dique flotante y que fué motivo urgentísimo de adjudicación de un nuevo flotador para poder tener dos secciones en condiciones de servicio y poder carenar buques hasta de 4.000 toneladas, quedando los tres flotadores restantes hundidos y necesitados de una importante reparación. La sección que constituye el objeto de este Proyecto, que es la 3.ª, se encontraba en careneros para su reparación, estando bastante atrasada y agravada además por el hecho de los constantes bombardeos que sufrió el Dique; por consiguiente, ha habido necesidad de rascar, picar y pintar todas las estructuras metálicas utilizables y reponer las no servibles; en cuanto al trabajo de calderería que faltaba realizar era considerabilísimo; toda la maquinaria de esta sección, tanto en la parte motriz como para las transmisiones, elementos de achique y de maniobra, exigía una reparación importante con renovación completa de muchos elementos y repaso y ajuste del resto; la importante instalación de tuberías de los compartimientos estancos de las pontonas y costado del Dique, tuberías de gran sección, así como las de evacuación del aire, de mucho menos calibre, precisaba casi su renovación completa; los flotadores de esta sección en careneros también, tenían importantes averías. Esto resulta ser en síntesis la labor urgentísima realizada en esta sección que motiva este Proyecto.

GRUPO DE 5 PROYECTOS de reparación urgente de los daños de guerra causados en el edificio de los Almacenes Generales de Comercio (núms. 42 al 45).

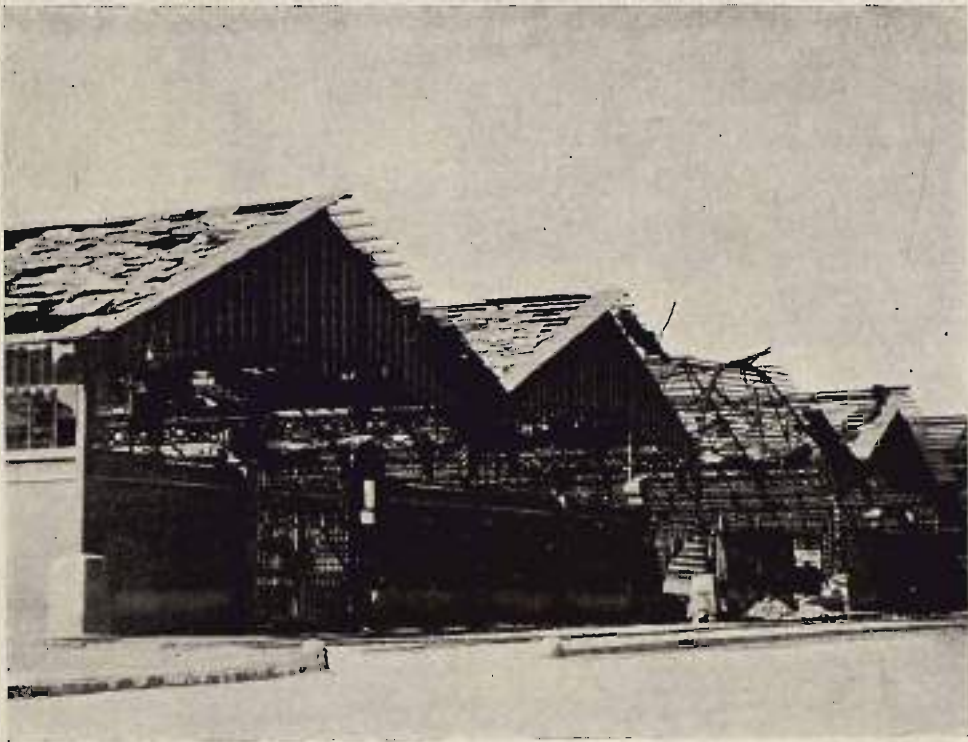
(Véanse fotografías núms. 63 al 66 inclusive.)

Presupuesto por contrata	933.201'99 ptas.
" por administración	835.824'40. "
Fecha de la redacción del Proyecto	24 junio 1939
" de la aprobación del Proyecto	22 agosto 1939
" del cobro del crédito	23 diciembre 1939
" oficial de la terminación de las obras	23 marzo 1940

OBSERVACIONES

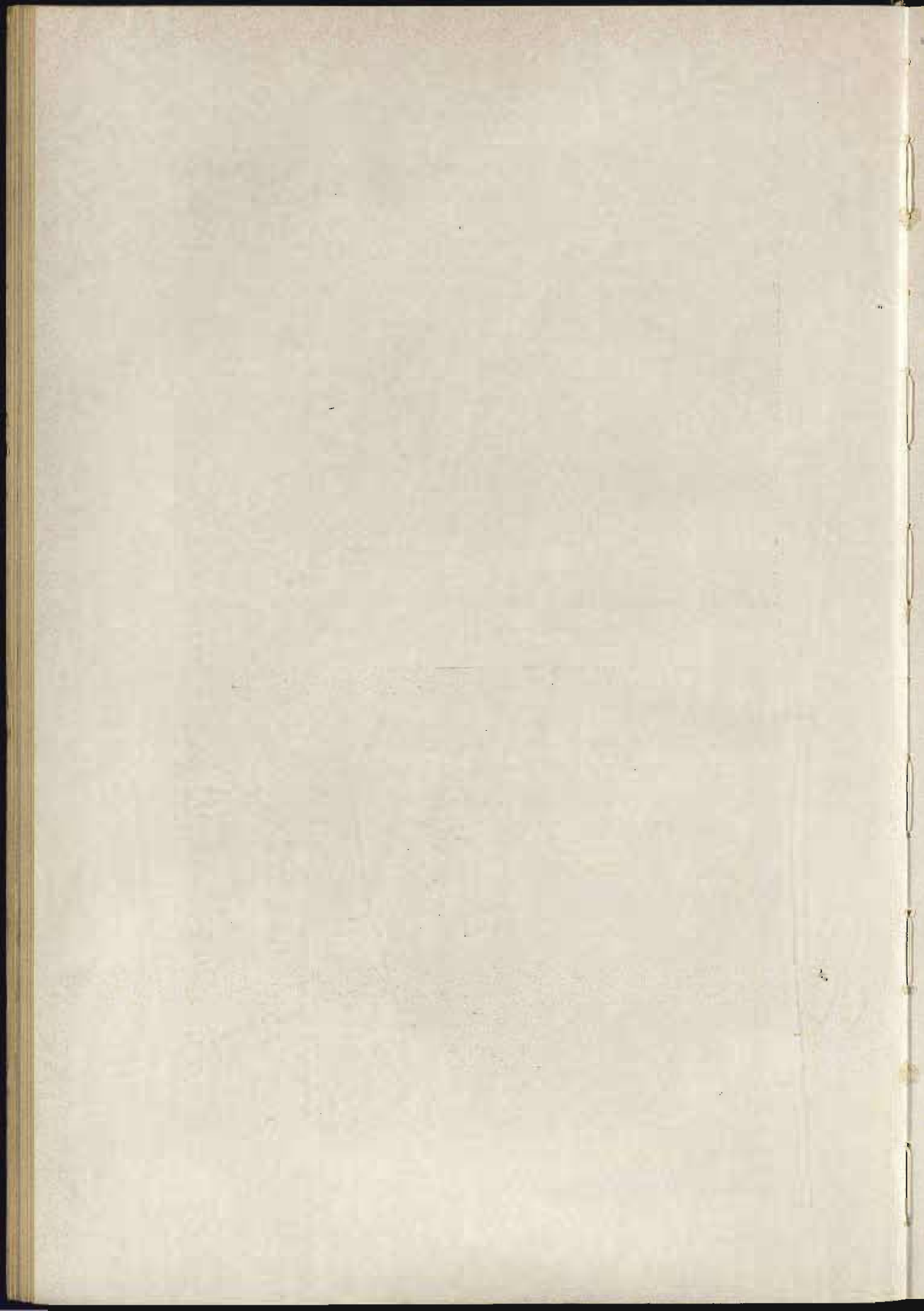
Obra realizada por administración, con fondos del Estado, con cargo a la Sección 7.ª, Capítulo 3.º, Artículo 4.º, Grupo 10, Concepto 2.º

Este Proyecto está subdividido en cuatro, que tienen de común el



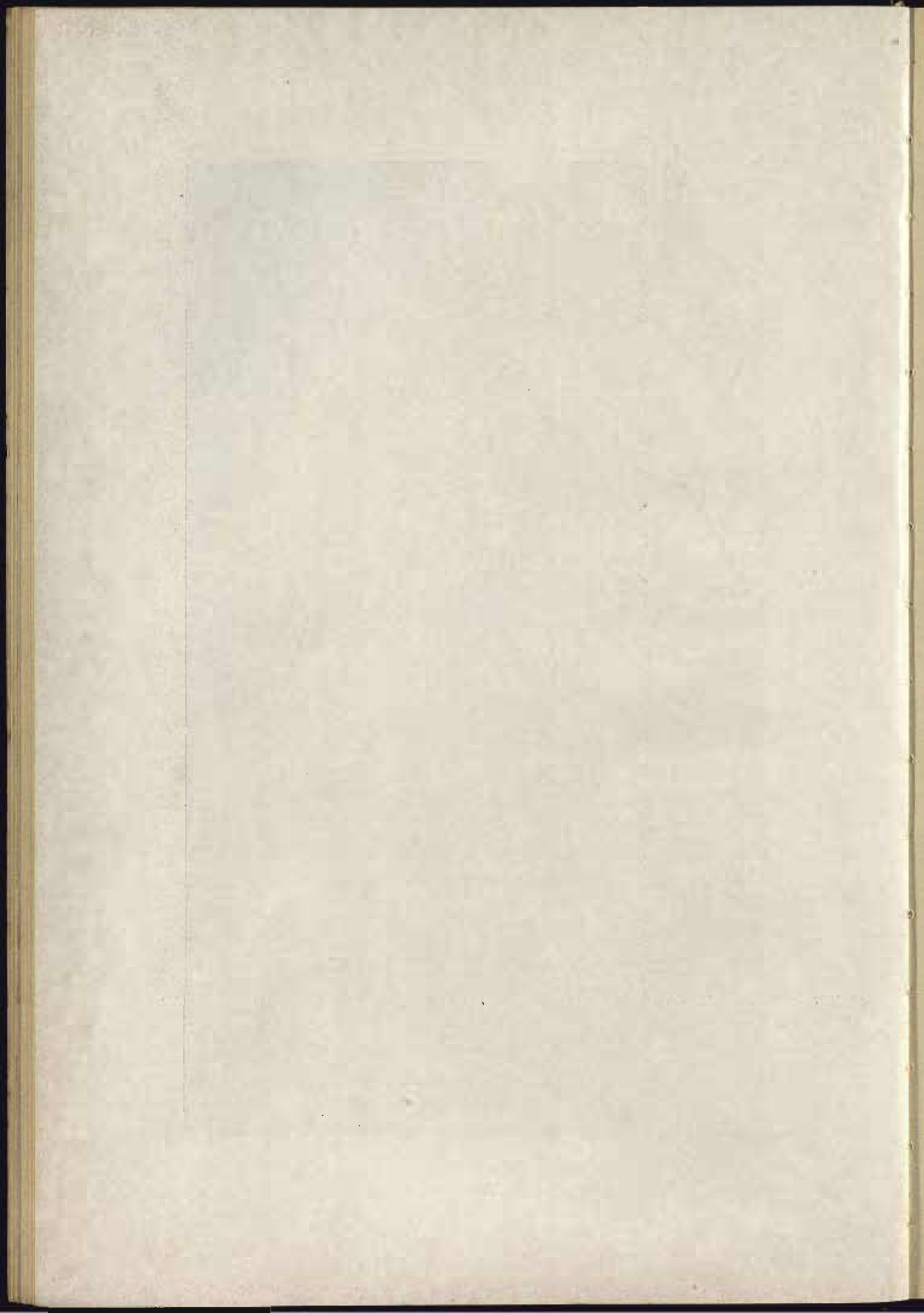
MUELLE DE ESPAÑA

DOS ASPECTOS DEL COBERTIZO N.º 1 QUE EXPRESAN EL ESTADO DE LA CUBIERTA Y DE LOS MUROS





ESTADO DE RUINA COMPLETA DEL TINGLADO N.º 3



Documento núm. 1 y el núm. 3, y corresponden a los siguientes grupos de obras:

Núm. 42. — PROYECTO de grupo de obras de repaso general de lo que ha quedado subsistente del edificio “Almacenes Generales de Comercio”.

Presupuesto por administración 249.113'46 ptas.

Núm. 43. — PROYECTO de grupo de obras de los almacenes núms. 17, 29, 41 y 53.

Presupuesto por administración 125.527'06 ptas.

Núm. 44. — PROYECTO de grupo de obras de los almacenes núms. 18, 30, 42 y 54.

Presupuesto por administración 231.733'92 ptas.

Núm. 45. — PROYECTO de grupo de obras de los almacenes núms. 22, 34, 46 y 58.

Presupuesto por administración 219.449'96 ptas.

Detalles complementarios a este grupo de proyectos. — El edificio de los Almacenes Generales de Comercio data del año 1891; su proyecto está compuesto de sótanos, planta baja y tres pisos; en cada planta existen doce almacenes iguales en cada una de ellas con dimensiones de 23,20 metros de longitud por 15 de anchura, correspondiendo para cada piso una superficie en metros cuadrados de 4.176, y para las cinco plantas, una total de 20.820 metros cuadrados. Ocupa el edificio un solar de 6.284 metros cuadrados, cercados por verja de hierro, al que tienen acceso las vías férreas de la R. E. N. F. E., y está explotada en arriendo por la importante Sociedad Crédito y Docks. Este edificio, gravísimamente averiado, ha sido preciso, para la perfecta coordinación de las obras, subdividirlo en cuatro proyectos, en cuyos enunciados se cifran claramente las obras que en ellos se agrupan. En el primero de ellos se trata solamente de despejar la situación y repasar todo lo que quedaba aprovechable de este gran

edificio; figuran, por consiguiente, en la cubicación de las obras llevadas a cabo, partidas importantes de demoliciones, extracción de escombros, repaso de pavimentos, repaso de techos, ventanas, puertas exteriores, pintura y vidriería, y reparación de las bajadas de agua, cañerías de distribución e instalaciones sanitarias.

El segundo grupo comprende los almacenes que están superpuestos y forman el ángulo del edificio recayente a la Plaza de Palacio y figuran las obras realizadas en la reparación de la cubierta con importantes cantidades de kilogramos en piezas de acero laminado, que forman los pisos, y que soportan importantes sobrecargas, dado el fin a que están destinados, y la reposición de puertas, ventanas, canales, vidriería e instalaciones sanitarias y eléctricas que han sido preciso reponer en unos casos y reparar en otros.

El tercer grupo lo constituyen los Almacenes que forman el cuerpo de edificio adosado al ángulo que acabamos de mencionar, y, como aquél, las reparaciones afectan a todos los órdenes de la construcción que quedan allí especificadas; y por último, en el cuarto grupo se incluyen los almacenes que constituyen el ala completamente derrumbada, recayente al muelle de la Barceloneta, con importantes obras realizadas de demolición y reconstrucción del ala con todas las instalaciones propias que se han repetido en los tres proyectos anteriores.

Núm. 46. — PROYECTO de reparación y reconstrucción urgente de los daños de guerra sufridos en la Estación Marítima para los vapores correos de las Baleares, en el muelle de Atarazanas.

(Véanse fotografías núms. 67 al 69 inclusive.)

Presupuesto por administración	192.438'90 ptas.
Fecha de la redacción del Proyecto	27 junio 1939
” de la aprobación del Proyecto	22 agosto 1939
” del cobro del crédito	23 diciembre 1939
” oficial de la terminación de las obras	23 marzo 1940

OBSERVACIONES

Realizadas las obras por administración, con fondos del Estado, con cargo a la Sección 7.ª, Capítulo 3.º, Artículo 4.º, Grupo 10, Concepto 2.º

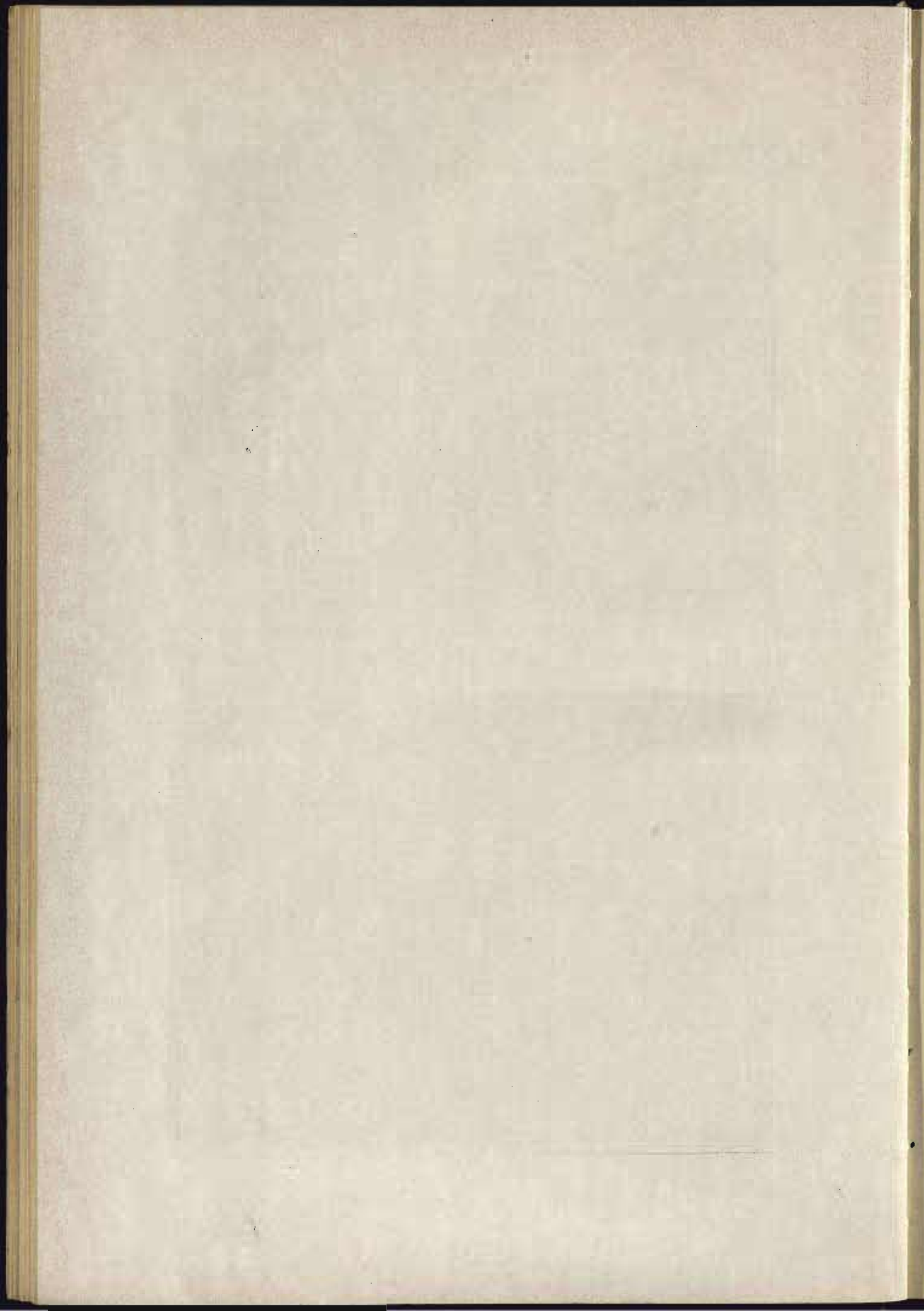
El edificio objeto de este Proyecto ocupa en planta una superficie rectangular de 113 metros de longitud por 12'50 metros de ancho.



MUELLE DE ESPAÑA
VISTA EXTERIOR DEL TALLER N.º 7



MUELLE DE ESPAÑA
VISTA INTERIOR DEL TALLER N.º 7



Está situado paralelo a borde de muelle y a una distancia de éste de 11 metros. El tinglado que constituye la Estación Marítima para los vapores correos de las Baleares remata en dos pabellones en sus testeros de 9 metros por 12'50, los cuales tienen dos plantas, ocupando uno de ellos el Servicio de practica del puerto. Todo este edificio sufrió importantísimos daños, más acusados en los pabellones de los testeros que en el tinglado propiamente dicho que constituye la Estación Marítima. Las reparaciones, en lo que afecta a la Estación, han consistido especialmente en la reposición de la cubierta y, dentro de ésta, de las chapas que la constituían, por haberse conservado la estructura de cerchas y pies derechos. Los pabellones han requerido más obra de reconstrucción, sobre todo el situado en el lado Sur, que estaba casi completamente derruido.

GRUPO DE 2 PROYECTOS de reparación urgente del tinglado número 1 del muelle de la Barceloneta, de los pabellones adosados a sus testeros y de los correspondientes al tinglado número 2 del mismo muelle (núms. 47 y 48).

Presupuesto por contrata	511.588'30 ptas.
" por administración	459.100'83 "
Fecha de la redacción del Proyecto	28 junio 1939
" de la aprobación del Proyecto	10 septiembre 1939
" del cobro del crédito	23 diciembre 1939
" oficial de la terminación de las obras	23 marzo 1940

OBSERVACIONES

Realizadas las obras por administración, con fondos del Estado, con cargo a la Sección 7.ª, Capítulo 3.º, Artículo 4.º, Grupo 10, Concepto 2.º

Bajo este título se incluyen dos proyectos completos, uno para cada tinglado del muelle de la Barceloneta. Estos proyectos auxiliares están redactados con todos sus documentos, siendo comunes los números 1, 2 y 3, y se han presentado así de esta forma porque, además de englobar todos los desperfectos a reparar en este muelle, permite la facilidad de la superioridad en la remisión de los fondos, con arreglo a las necesidades de construcción. Los proyectos, por consiguiente, son los siguientes:

Núm. 47. — PROYECTO de reparación del tinglado núm. 1 del muelle de la Barceloneta.

(Véanse fotografías núms. 72, 73 y 74.)

Presupuesto por administración 385.124'56 ptas.

Núm. 48. — PROYECTO de reparación del tinglado núm. 2 del muelle de la Barceloneta.

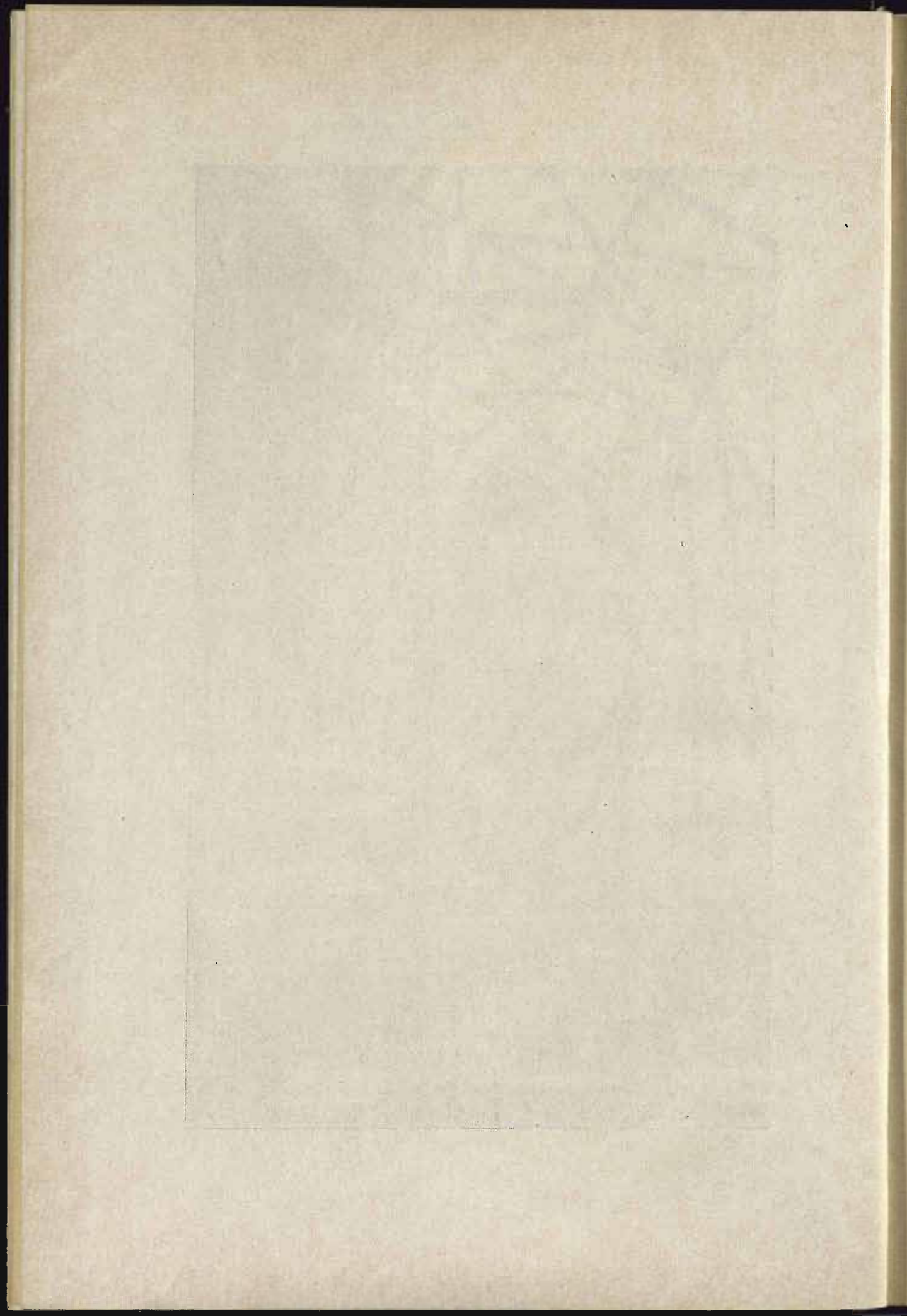
(Véanse fotografías núms. 70 y 71.)

Presupuesto por administración 73.976'27 ptas.

La reparación en estos tinglados, sobre todo en el núm. 1, fué importantísima, constituyendo el factor más importante de la reparación la parte metálica de cubiertas y puertas de entrada. Las cubiertas, como repetidas veces hemos indicado en otros proyectos, están constituidas por chapas onduladas, autoportantes, constituyendo por ellas mismas el elemento resistente de la cubierta, con ligeros pendolones y tirantes. El estado de estas cubiertas, sobre todo la del tinglado núm. 1, completamente destrozado y averiado, ha requerido terminar su desmontaje para preparar en el taller las chapas, rectificando armaduras, soldando agujeros, aprovechando los pendolones y tirantes previamente enderezados y completando los elementos que faltasen con material nuevo, así ha resultado que no habiéndose podido aprovechar todas las chapas que constituían las cubiertas, ha sido preciso substituir algunas arcadas por chapas de uralita que, al no poder ser autoportantes, ha precisado construir armaduras especiales arriostreadas entre sí con cabios metálicos. Los lucernarios han sido reparados en su totalidad, reponiendo toda la cristalería, tanto de los mismos como de los ventanales de la fachada; repasados o repuestos en algunos tramos, los canalones de las limahoyas, tubos de bajada y alcantarillas de desagüe, terminando por último la reparación de estos tinglados con la instalación eléctrica, tanto para la luz como para la fuerza.



MUELLE DE ESPAÑA
DESOLADO ASPECTO DEL TINGLADO N.º 7



GRUPO DE 2 PROYECTOS de reparación urgente de los dos tinglados del muelle de Baleares (núms. 49 y 50).

Presupuesto por administración	627.073'79 ptas.
Fecha de la redacción del Proyecto	1 agosto 1939
" de la aprobación del Proyecto	10 septiembre 1939
" del cobro del crédito	23 diciembre 1939
" oficial de la terminación de las obras	23 marzo 1940

OBSERVACIONES

Realizadas las obras por administración, con fondos del Estado, con cargo a la Sección 7.^a, Capítulo 3.^o, Artículo 4.^o, Grupo 10, Concepto 2.^o

Siguiendo el criterio seguido hasta ahora en la redacción de los proyectos de daños de guerra, se han incluido en este mismo Proyecto los correspondientes a cada uno de los dos tinglados que están indicados en este muelle, proyectos que sólo llevan de común los documentos núms. 1, 2 y 3; así, resulta para el

Núm. 49. — PROYECTO de reparación del tinglado núm. 1 del muelle de Baleares.

(Véanse fotografías núms. 75 al 79 inclusive.)

Presupuesto por administración	368.920'67 ptas.
--	------------------

Núm. 50. — PROYECTO de reparación del tinglado núm. 2 del muelle de Baleares.

(Véanse fotografías núms. 80 al 86 inclusive.)

Presupuesto por administración	258.143'12 ptas.
--	------------------

Detalles complementarios a este grupo. — Consignamos sólo el presupuesto de ejecución por administración por haber sido aprobado en este sentido. Las averías reparadas, producidas en estos dos tinglados, han sido importantísimas; basta la inspección de las fotografías que se acompañan para darse cuenta de ello. Las armaduras de la cubierta no han sufrido tantos daños como en las de tipo autoportantes de los muelles de la Barceloneta y Muralla, por estar formadas por cerchas metálicas, parabólica la central y a dos aguas las laterales con los arriostramientos entre sí, clásicos en esta clase de cubiertas; por consiguiente, sólo ha sido preciso desmontar aquellas cerchas realmente averiadas y muchas de las otras sin lle-

gar a desmontarlas, apeando convenientemente los elementos que ha requerido su substitución; la parte de albañilería se ha reducido a los piñones de fachada, repaso de pavimentos y todo lo que afecta a instalaciones sanitarias. Con objeto de aprovechar el mayor número posible de puertas metálicas de las fachadas, ya que su reposición total hubiese sido poco menos que imposible, dada la complicación y manera de ser de las mismas, se redujeron a la mitad, con lo cual el tinglado, en vez de poder ser abierto en su totalidad, han quedado paños de fábrica entre cada dos de ellas, suficiente para las necesidades del tinglado. Ha sido también importantísima la reposición de la cristalería de los ventanales.

Núm. 51. — PROYECTO de reconstrucción y ampliación de los pabellones destinados a oficinas de Inspección de muelles y Sanidad Exterior.

Edificio de Sanidad Exterior.

Presupuesto por contrata 245.853'23 ptas.

Edificio de Inspección de muelles.

(Véanse fotografías núms. 87, 88 y 89.)

Presupuesto por contrata 248.139'58 ptas.
 Fecha de la redacción del Proyecto 21 septiembre 1939
 " de la aprobación del Proyecto 24 enero 1940

Obra a realizar por los Ministerios correspondientes.

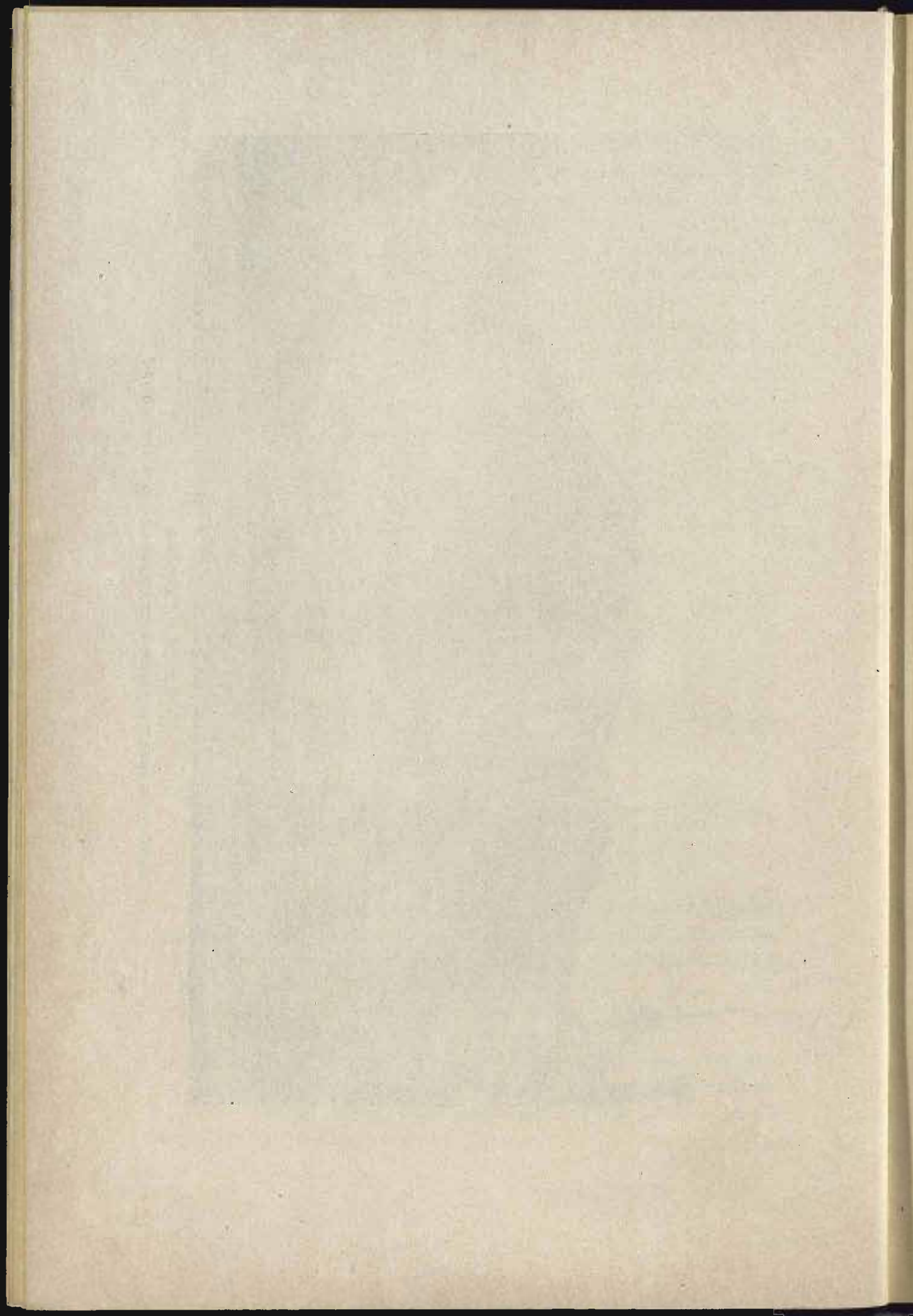
El Ministerio de Hacienda puso a disposición de esta Dirección el importe del Presupuesto, habiéndose realizado las obras bajo la inspección de esta Dirección, a petición expresa del citado Ministerio, edificio que ha quedado terminado y entregado.

GRUPO DE 6 PRESUPUESTOS parciales de reparación y reposición del material flotante destruido o averiado, desglosado del general, de fecha 27 de septiembre de 1939 (núms. 52 al 57).



MUELLE DE ESPAÑA

MONTE DE TIERRAS Y ESCOMBROS A QUE QUEDÓ REDUCIDO EL TIENGLADO N.º 7



Núm. 52. — PRESUPUESTO de reparación de los barcos-bomba “Besós” y “Llobregat”.

Presupuesto por administración	68.787'87 ptas.
Fecha de la redacción del Proyecto	7 febrero 1940
” de la aprobación del Proyecto	6 mayo 1940
” del cobro del crédito	16 septiembre 1940
” oficial de la terminación de las obras	16 diciembre 1940

OBSERVACIONES

Autorizada la ejecución de las obras por Orden Ministerial de 13 de agosto de 1940, con cargo a la Agrupación 11.ª, Concepto 4.º, Subconcepto 2.º del Presupuesto extraordinario.

Este Proyecto forma el núm. 1 desglosado del general de fecha 27 de septiembre de 1939 correspondiente al material flotante de este puerto y está redactado para la reparación de los barcos-bomba “Besós” y “Llobregat”. Está ajustadísimo y su reducido presupuesto ha sido invertido en los trabajos más elementales que se justifican en la cubicación correspondiente para poner estos barcos en condiciones de servicio. Casi todo ha sido trabajo de calderería y repaso de maquinaria, los cuales representan casi el 70 por 100 del coste, habiéndose gastado el resto del presupuesto en trabajos de pintura, carpintería y electricidad.

Núm. 53. — PRESUPUESTO de reparación de las barcasas núms. 3, 4 y 5.

Presupuesto por administración	283.553'34 ptas.
Fecha de la redacción del Proyecto	7 febrero 1940
” de la aprobación del Proyecto	6 mayo 1940
” del cobro del crédito	19 octubre 1940
” oficial de la terminación de las obras	19 enero 1941

OBSERVACIONES

Autorizada la ejecución de las obras por administración por Orden Ministerial de 29 de agosto de 1940, con cargo a la Agrupación 11.ª, Concepto 4.º, Subconcepto 2.º del Presupuesto extraordinario, aprobado por Ley de 21 de junio de 1940.

Este Proyecto forma el núm. 2, desglosado del general, de fecha 27 de septiembre de 1939, dispuesto así por la Superioridad, y que corresponde a todo el material flotante de este puerto. En este Proyecto núm. 2 se ha incluido la reparación de las barcasas núms. 3, 4

y 5. Han sido objeto de especial reparación los trancaniles, cintas, cubiertas y el forro de las tres barcazas. Detalle que queda especificado con toda claridad en la cubicación justificativa del Proyecto.

Núm. 54. — PRESUPUESTO parcial de reparación de las cabrias “Esperanza”, “Teresa” y “Montserrat”.

(Véanse fotografías núms. 90 y 91.)

Presupuesto por administración	183.643'18 ptas.
Fecha de la redacción del Proyecto	30 agosto 1941
” de la aprobación del Proyecto	13 mayo 1942

OBSERVACIONES

Autorizada la realización de las obras por administración con cargo a los fondos de subvención del Estado, según la Orden Ministerial de aprobación.

Este Proyecto forma el núm. 3 desglosado del general de fecha 27 de septiembre de 1939, redactado para todo el material flotante de este puerto, por haberlo así dispuesto la Superioridad; en este tercer Proyecto de desglose figura la reparación de las tres cabrias “Esperanza”, “Teresa” y “Montserrat”. Las obras realizadas en estas cabrias para ponerlas en condiciones de soportar el intensísimo trabajo a que han estado expuestas, desde el momento de la liberación de este puerto, ha consistido en el repaso general del casco, reponiendo forros, clavazones, defensas, cintas y cintotes y calafateo general, es decir, obras todas que se refieren al casco de las embarcaciones propiamente dichas.

Núm. 55. — PRESUPUESTO parcial de reparación de la cabria “Dolores”.

Presupuesto por administración	226.528'83 ptas.
Fecha de la redacción del Proyecto	30 agosto 1941
” de la aprobación del Proyecto	13 mayo 1941

OBSERVACIONES

Autorizada la realización de las obras por administración, con cargo a los fondos de subvención del Estado, según la Orden Ministerial de aprobación.

Este Proyecto forma el núm. 4 desglosado del general de fecha 27 de septiembre de 1939, que se redactó para la reparación de todo

el material flotante de este puerto, y constituye las obras de habilitación de la cabria "Dolores" y se refiere en su totalidad a la reparación del casco. En ella intervienen, por consiguiente, importantísimas cantidades de madera consumida en los elementos consistentes del mismo, fuertemente quebrantado, que ha requerido ser reforzado extraordinariamente. Esta reposición de madera ha exigido la reposición del forro con su clavazón y el calafateo del mismo, obras que han sido todas llevadas a la práctica con feliz éxito.

Núm. 56. — PRESUPUESTO de reparación de la puerta flotante de la dársena del Dique.

Presupuesto por administración	55.350'55 ptas.
Fecha de la redacción del Proyecto	26 agosto 1941
" de la aprobación del Proyecto	1 mayo 1942

OBSERVACIONES

Autorizada la realización de las obras por administración por Orden Ministerial de aprobación del Proyecto y con cargo a los fondos de subvención del Estado.

Este Proyecto forma el núm. 5, desglosado del general, de fecha 27 de septiembre de 1939, y corresponde a la reparación de la puerta flotante de la dársena del Dique, reparación que ha consistido en obras de reposición de las chapas de acero del forro y metálicas complementarias por un total de un 90 por 100 del coste e invirtiéndose el resto en pequeñas obras de repaso de la madera, clavazón y pintura de la misma.

Núm. 57. — PRESUPUESTO parcial de reparación del remolcador y aljibe "Neptuno", gánguil "Pía", lancha núm. 1 con cubierta, lancha núm. 3, lancha núm. 7, puente de atraque de gasolineras, puente flotante 11 metros para servicio carenado, gasolinera de servicio "Isabel".

Presupuesto por administración	212.135'40 ptas.
Fecha de la redacción del Proyecto	7 febrero 1942
" de la aprobación del Proyecto	13 mayo 1942

OBSERVACIONES

Aprobado parcialmente para gánguil "Pía" y lanchas núms. 1 y 2, con un Presupuesto de 186.872'30 pesetas.

Autorizada la realización de las obras por administración, en la misma Orden Ministerial de aprobación, con cargo a los fondos de subvención del Estado.

Este Proyecto forma el núm. 6, desglosado del general, de fecha 27 de septiembre de 1939 y corresponde a la reparación de los artefactos que se indican en el título del mismo. Como la Superioridad ha autorizado la reparación de los mismos con cargo a los fondos de subvención, ha ordenado la realización de tres de ellos, que se justifican a continuación:

Gánguil "Pía", con 91.729'30 pesetas en obras de defensas, cintas, cintotes, soletas, cubierta, forro y clavazón y calafateo.

Lancha núm. 1 con cubierta, con 54.069 pesetas, invertidas en maderas para la cubierta y distintos elementos del casco, clavazón, forro y calafateo.

Lancha núm. 3, con 41.073'50 pesetas, invertidas en madera, para el casco, clavazón, calafateo y forro de la misma.

Núm. 58. — PROYECTO para la urgente reparación de la 1.ª Sección del Dique flotante y deponente, por ser de gran interés para los servicios de la Armada.

Presupuesto por administración	712.165'69 ptas.
Fecha de la redacción del Proyecto	18 octubre 1939
" de la aprobación del Proyecto	15 diciembre 1939
" del cobro del crédito	16 septiembre 1940
" oficial de la terminación de las obras	16 diciembre 1940

OBSERVACIONES

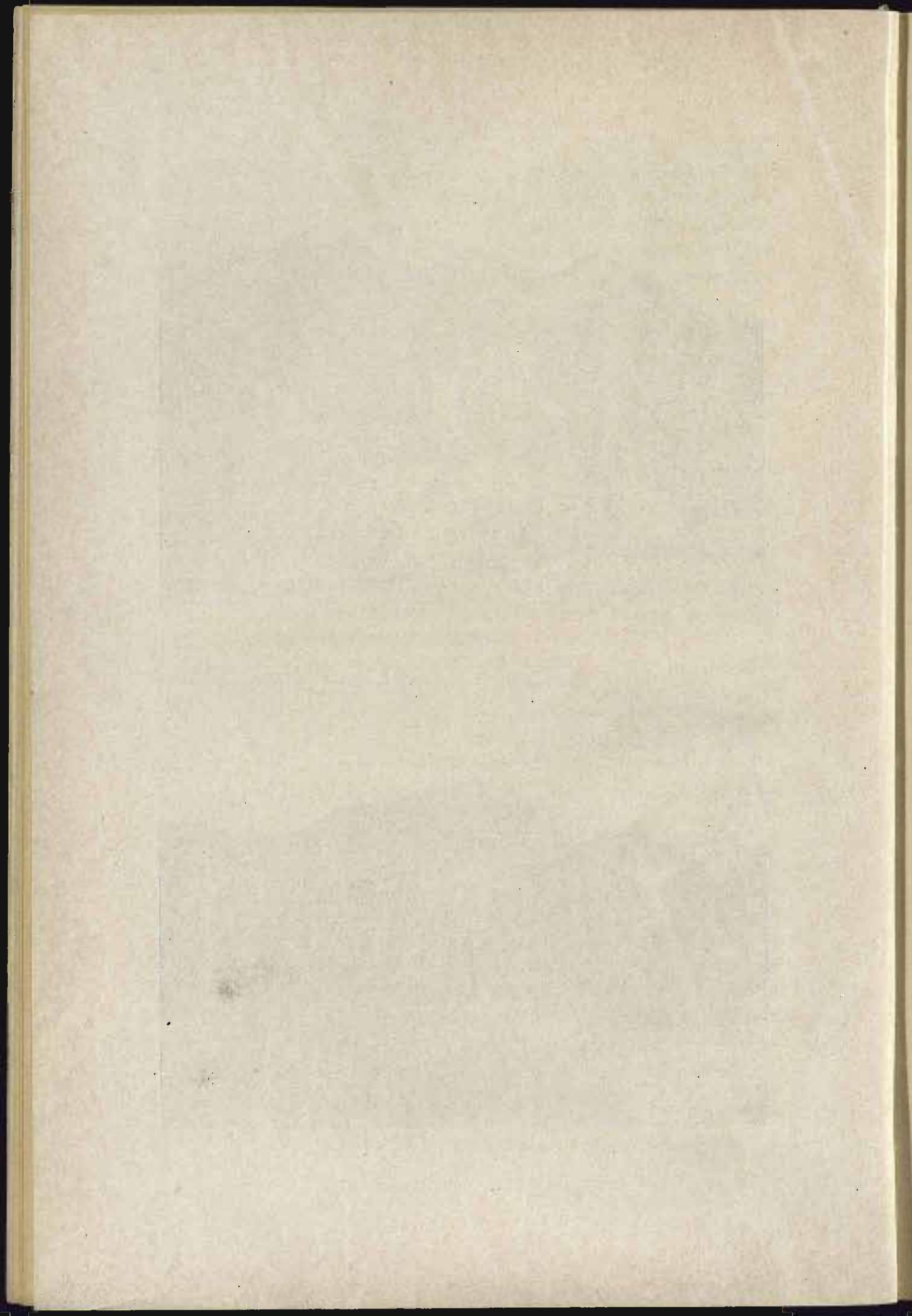
Autorizada la ejecución de las obras por administración por Orden Ministerial de 16 de agosto de 1940, con cargo a la Agrupación 11.ª, Concepto 4.º, Subconcepto 2.º del Presupuesto extraordinario.

En los comentarios expuestos en los Proyectos núms. 6, 7 y 41 se detalló la situación general del Dique y en las condiciones en que se encontró después de la liberación, y después de justificar las obras que en ello se incluían, decíamos que serían objeto de otros proyectos la reparación de las tres secciones restantes del Dique que estaban inutilizadas. En este Proyecto incluimos la 1.ª Sección y en los estados de cubicación se detalla la importancia de las obras realizadas, que afectan al ajuste y reparación de la maquinaria en general y la estructura metálica de la propia Sección, cuyas dimensiones importantísimas dan lugar a cifras del mismo orden en algunas de las operacio-



MUELLE DE ESPAÑA

OTROS DOS ASPECTOS DEL TINGLADO N.º 7



nes ejecutadas, resultando así que en rascado, picado y pintado, el número de jornales se eleva a la cantidad importantísima de 5.500 pesetas; han sido gastadas cuatro toneladas de pintura bitumástica y dos toneladas de minio; la superficie plana de la estructura metálica alcanza aproximadamente 14.000 metros cuadrados, habiéndose invertido en chapas y perfiles unas 172 toneladas de acero y unas 12 toneladas de acero dulce en remaches. Esto es, en síntesis, la importantísima labor realizada en esta Sección del Dique que se acaba de reparar.

GRUPO DE 8 PROYECTOS de reparación de los edificios e instalaciones, tanto del Varadero público como de los de la dársena del Dique flotante y deponente, de Levante y del Faro del Rompeolas (núms. 59 al 66).

Presupuesto por administración	1.746.703'82 ptas.
Fecha de la redacción del Proyecto	18 noviembre 1939
" de la aprobación del Proyecto	24 enero 1940
" del cobro del crédito	16 septiembre 1940
" oficial de la terminación de las obras	16 diciembre 1940

OBSERVACIONES

Autorizada su ejecución por Orden Ministerial de 16 de agosto de 1940, con cargo al Presupuesto extraordinario.

En este Proyecto se incluyen nueve proyectos correspondientes a las obras a realizar desde el Varadero al Faro, los cuales tienen de común los documentos núms. 1, 2 y 3, habiéndose presentado de esta forma, siguiendo el criterio general, ya mantenido en esta Dirección, en las justificaciones presentadas a la Superioridad, en vista a las facilidades que pudiesen encontrar para el libramiento de los mismos en cantidades totales o parciales, con arreglo a las necesidades de las obras, y así ha resultado que en estos nueve proyectos incluidos en este estudio solamente los ocho primeros merecieron la aprobación en principio de la Superioridad, aunque el noveno, mandado aparte, después de cumplimentar ciertas prescripciones, fuese también aprobado. Los proyectos, por consiguiente, que comprende este estudio, referidos a sus presupuestos de ejecución por administración, tal como fueron aprobados, son los siguientes:

Núm. 59. — PROYECTO de reparaciones en el Varadero público.

(Véanse fotografías núms. 96 y 97.)

Presupuesto por administración	91.044'63 ptas.
--	-----------------

Núm. 60. — PROYECTO de reparaciones en el muelle de Cataluña, incluyendo taller de carpintería y pabellones Este y Oeste.

Presupuesto por administración 130.996'74 ptas.

Núm. 61. — PROYECTO de reparaciones en el muelle de Cataluña, incluyendo almacén de maderas, portería del Dique, pabellón Oeste, talleres de calderería y ajuste y pabellón Este.

(Véanse fotografías núms. 98, 99 y 100.)

Presupuesto por administración 398.469'68 ptas.

El importe de este Presupuesto fué cobrado en dos libramientos: uno de 200.000'00 ptas., y otro de 198.469'68 pesetas.

Núm. 62. — PROYECTO de reparaciones en el muelle de Cataluña, incluyendo almacén, garage y taller de forja.

Presupuesto por administración 24.276'50 ptas.

Núm. 63. — PROYECTO de reparaciones en el muelle Oriental, incluyendo oficina del Dique flotante, observatorio meteorológico, cuadro eléctrico y retretes públicos.

Presupuesto por administración 79.761'67 ptas.

Núm. 64. — PROYECTO de reparaciones en el muelle Oriental, incluyendo almacén del Dique, almacenes de las Obras y pabellones laterales.

(Véase fotografía núm. 106.)

Presupuesto por administración 447.242'55 ptas.

El importe de este Presupuesto fué cobrado en dos libramientos: uno de 150.000'00 ptas., y otro de 297.242'55 ptas.

Núm. 65. — PROYECTO de reparaciones en los muelles Oriental y Levante, incluyendo casetas, almacén de boyas, edificio de boyas del Estado y sus pabellones y dos garages.

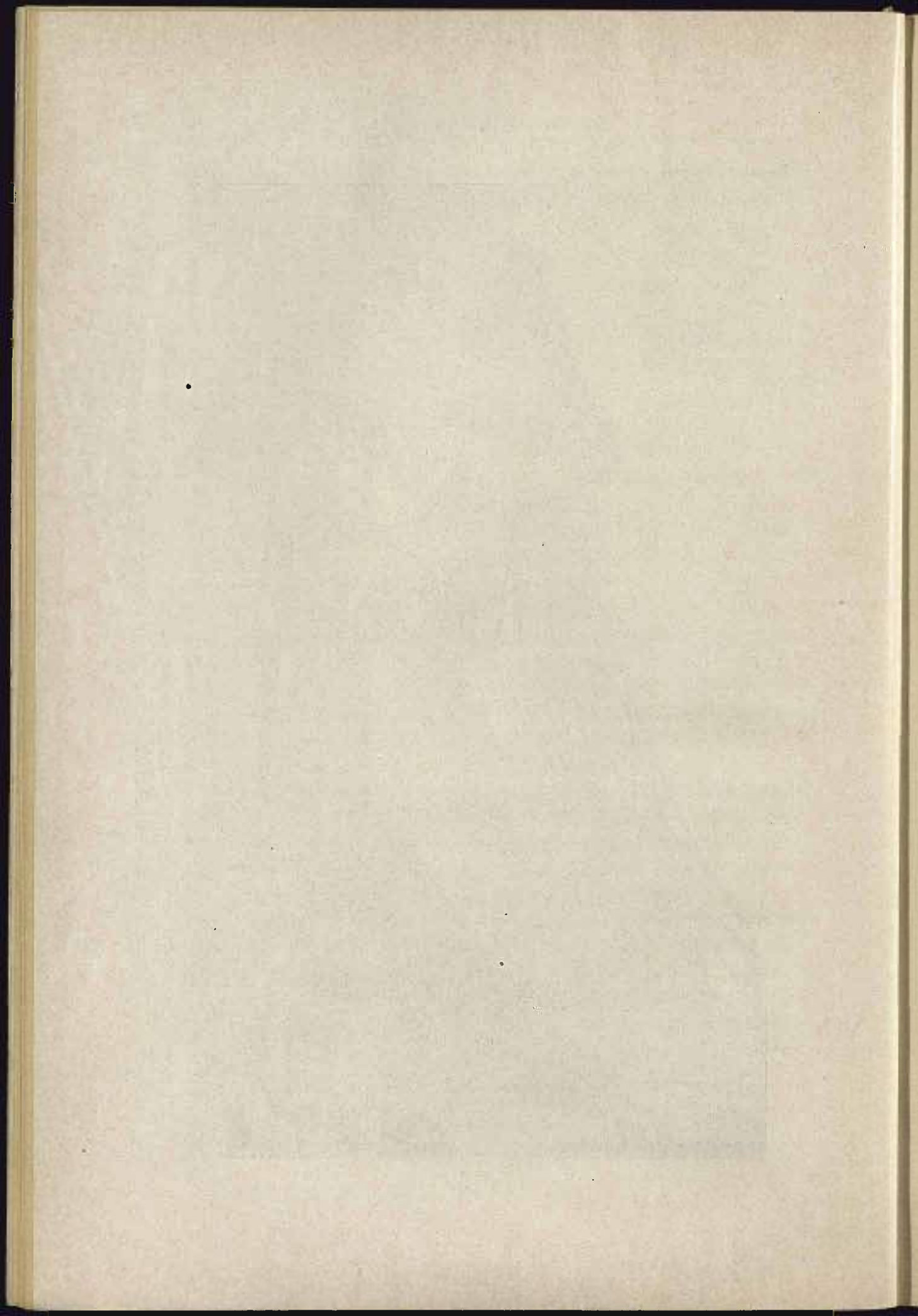
(Véanse fotografías núms. 105, 107, 108 y 109.)

Presupuesto por administración 205,170'32 ptas.



MUELLE DE ESPAÑA

ASPECTO DE LAS RESTAS DE LO QUE FUÉ EL TINGLADO N.º 1



Núm. 66. — PROYECTO de reparaciones en el muelle de la dársena del Dique flotante y Faro del Rompeolas, incluyendo los almacenes y casetas adosadas al espaldón del Dique del Este y las emplazadas en los muelles de la dársena del Dique flotante y Faro del Rompeolas.

(Véanse fotografías núms. 101 al 104 inclusive.)

Presupuesto por administración 369.741'73 ptas.

El importe de este Presupuesto fué cobrado en dos libramientos: uno de 100.000'00 ptas., y otro de 269.741'73 ptas.

Detalles complementarios de estos proyectos. — Las obras realizadas en el Varadero público se reducen a reparaciones de los edificios que lo constituyen; son en su totalidad obras de albañilería.

El taller de carpintería y pabellones Este y Oeste que constituyen el segundo de los proyectos, representan la reconstrucción de obras de albañilería de los edificios correspondientes, en los cuales existen desde las demoliciones de las obras averiadas hasta su reconstrucción completa, pasando por las instalaciones sanitarias y eléctricas de todas clases, tanto en lo referente al alumbrado como a la fuerza.

En el almacén de madera, portería del dique, pabellón Oeste, talleres de calderería y ajuste y pabellones que forman el Proyecto número 3, representan la reconstrucción casi total de estos edificios, enormemente averiados, entrando partidas importantes para la demolición de un colosal refugio construido en aquella época. Son importantes también las partidas gastadas en fábrica de ladrillo para las paredes maestras muy averiadas, así como la cantidad invertida en los revocados generales, que ha pasado de la cifra de los 4.000 metros cuadrados, siendo consecuencia general de todas las obras de reparación de los edificios la partida invertida en la reparación de las cubiertas, que fatalmente es imprescindible siempre que hay que reparar en estos desastres de daños de guerra.

Por último, en pequeñas partidas, ha intervenido el repaso y reparación de bajadas de agua, puertas, ventanas, cristalerías, persianas, rejas, canalones, tuberías de plomo, instalaciones eléctricas y sanitarias.

En el almacén, garaje y talleres de forja, objeto del cuarto Proyecto, intervienen, como cantidad más importante, la reparación de

parte de la cubierta, el revocado exterior de los edificios y el repaso de ventanas y cristalería.

La oficina del Dique flotante, observatorio meteorológico, cuadro eléctrico y retretes públicos, que integran el quinto Proyecto, valoran las obras realizadas para poner estos edificios en condiciones de volver a prestar servicio, y como tales, las obras se refieren en su mayor parte a los clásicos trabajos de albañilería, de reconstrucción de paredes, pisos, cubiertas, pavimentos, instalaciones sanitarias y eléctricas; las obras de carpintería, de repaso de ventanas y vidrieras y, por último, la reposición del reloj del Dique y el pluviómetro, termómetro de máxima y mínima, anemómetro registrador, barómetro y demás aparatos que constituyen el observatorio meteorológico.

En los almacenes del Dique, almacenes de las obras y pabellones laterales que constituyen el Proyecto núm. 6, además de las importantes obras de albañilería que presentan casi todo el presupuesto aprobado, se ha tenido que demoler un importante refugio, cuya partida ha ascendido a las 40.000 pesetas.

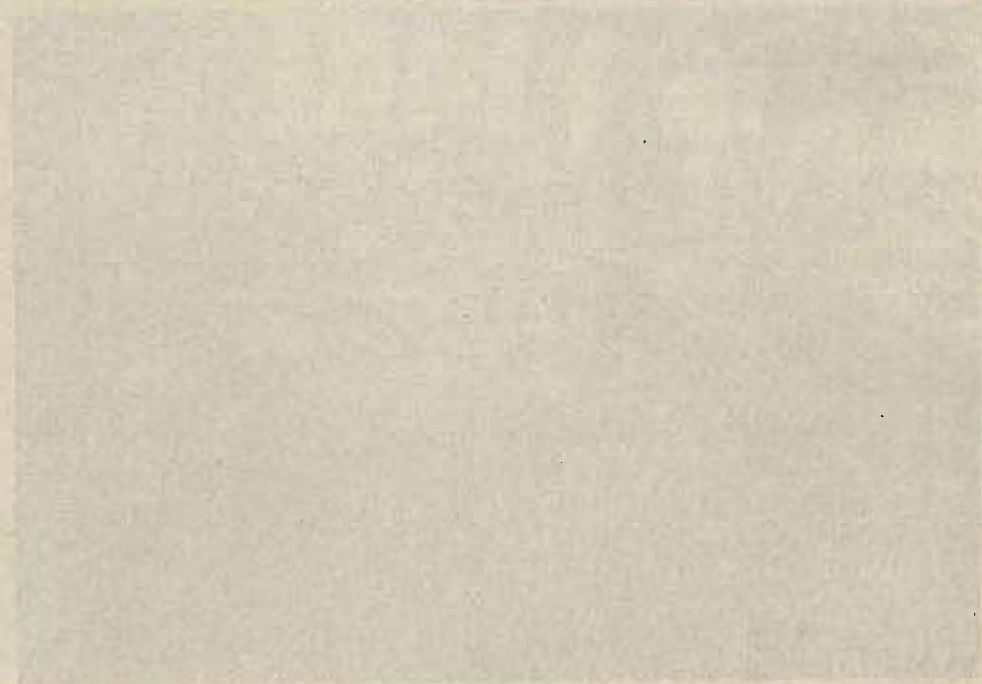
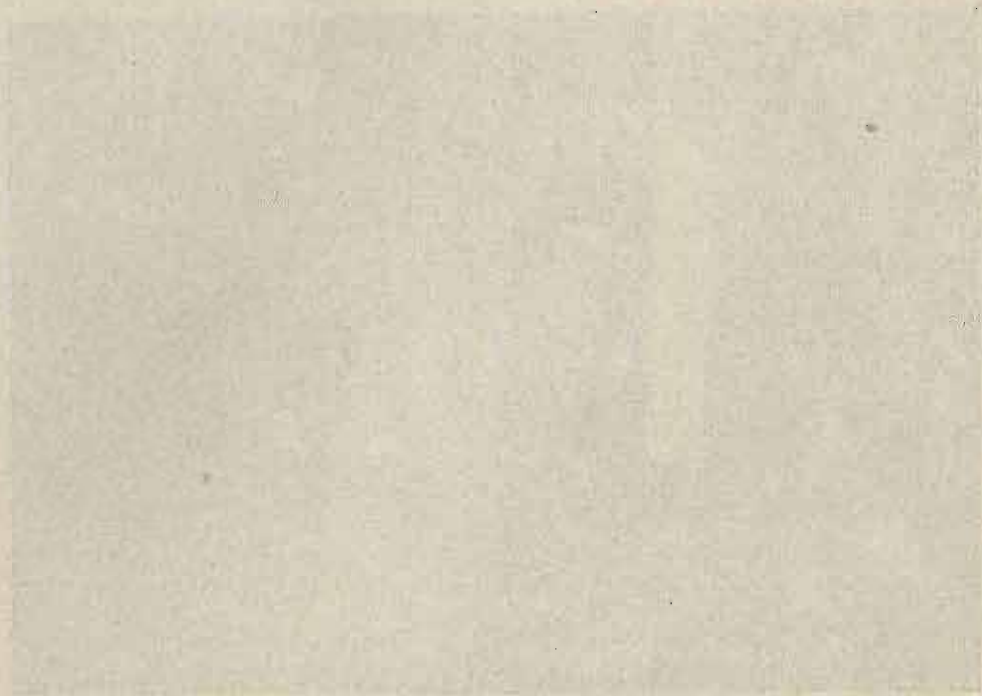
Las casetas, almacén de carbón, almacén de boyas, edificio de boyas del Estado con sus pabellones y dos garajes, que constituyen el Proyecto núm. 7 de esta relación, con obras exclusivas de albañilería y sus anejos, referentes a todos los ramos de la construcción, han sido suficientemente detalladas en los estados de cubicación correspondientes, en cuya toma de datos se precisó con todo detalle las múltiples partidas que figuran en este presupuesto.

Por último, los almacenes y casetas adosadas al espaldón del Dique del Este y las emplazadas en los muelles de la dársena del Dique flotante y Faro del Rompeolas que constituyen el octavo Proyecto de este estudio, justifican en obras de albañilería todas las reparaciones realizadas en todos estos edificios, parte de los cuales han tenido que ser reconstruídos de nuevo y cuyos detalles por partidas figuran minuciosamente recopilados en los estados correspondientes de cubicación y liquidación.



MUEBLE DE BOSCH Y ALSINA

DOS ANFITEATROS DEL INTERIOR DEL TERCER PISO S.º 1. "CÁMERA FOTOGRAFICA"



Núm. 67. — PROYECTO de reparación urgente de la 2.ª Sección del Dique flotante y deponente, por ser de gran interés para los servicios de la Armada.

Presupuesto por administración	475.089'46 ptas.
Fecha de la redacción del Proyecto	4 enero 1940
" de la aprobación del Proyecto	6 abril 1940
" del cobro del crédito parcial (200.000'00 ptas.)	16 septiembre 1940
" " " total (275.089'45 ")	30 diciembre 1940

OBSERVACIONES

Autorizada su ejecución por administración, por Orden Ministerial de 16 de agosto de 1940, con cargo al Presupuesto extraordinario.

Completando los comentarios expuestos en los Proyectos núms. 6, 7, 41 y 58, que se refieren exclusivamente al Dique flotante, le toca el turno en este Proyecto a la Sección 2.ª, que ha estado prestando servicio después de la liberación, pero habiendo reparado la 1.ª Sección, precisa con urgencia llevar a careneros la que es objeto de este Proyecto para realizar las operaciones más indispensables para su definitiva reparación. De la importancia de las obras realizadas, son las siguientes cifras: unos 5.000 jornales de obreros en rascado, picado y pintado; 3.500 Kg. de pintura bitumástica; 1.500 Kg. de pintura de minio de hierro; unas 90 toneladas de acero laminado en planchas y perfiles, y unas 6 toneladas de hierro dulce en remaches, así como el repaso y ajuste de la maquinaria en general.

GRUPO DE 2 PROYECTOS de reparación de daños de guerra de la verja de cercamiento e instalaciones en general de los Almacenes Generales de Comercio (núms. 68 y 69).

Presupuesto por contrata	748.956'66 ptas.
" por administración	670.803'77 "
Fecha de la redacción del Proyecto	9 enero 1940
" de la aprobación del Proyecto	6 mayo 1940
" del cobro del crédito	16 septiembre 1940
" oficial de la terminación de las obras	26 febrero 1941

OBSERVACIONES

Autorizada la ejecución de las obras por administración por Orden Ministerial de 16 de agosto de 1940, con cargo al Presupuesto extraordinario.

Este Proyecto engloba otros que tienen de común los Documentos núms. 1, 2 y 3, redactado en esta forma por seguir el criterio que esta Dirección ha expuesto en las justificaciones presentadas a la Superioridad, para las reparaciones de los distintos daños de guerra ocurridos en este puerto. Estos dos proyectos son los siguientes:

Núm. 68. — PROYECTO de reparación de las verjas, obras de fábrica e instalaciones de agua y luz.

Presupuesto por administración 347.330'41 ptas.

Núm. 69. — PROYECTO de reparación de las grúas montacargas y toda clase de elementos mecánicos, así como herramientas.

Presupuesto por administración 323.473'36 ptas.

Detalles complementarios de estos proyectos. — En los comentarios de los proyectos núms. 42 al 45 indicábamos que el objeto de aquellos proyectos fué la reparación de los importantísimos daños de guerra ocurridos en los edificios de estos Almacenes Generales de Comercio, los cuales se encuentran, como allí decíamos, en una parcela de una superficie de 6.284 metros cuadrados, aislados del exterior por una verja de hierro, teniendo acceso, en dos de sus fachadas, las vías férreas para las operaciones comerciales de los mismos.

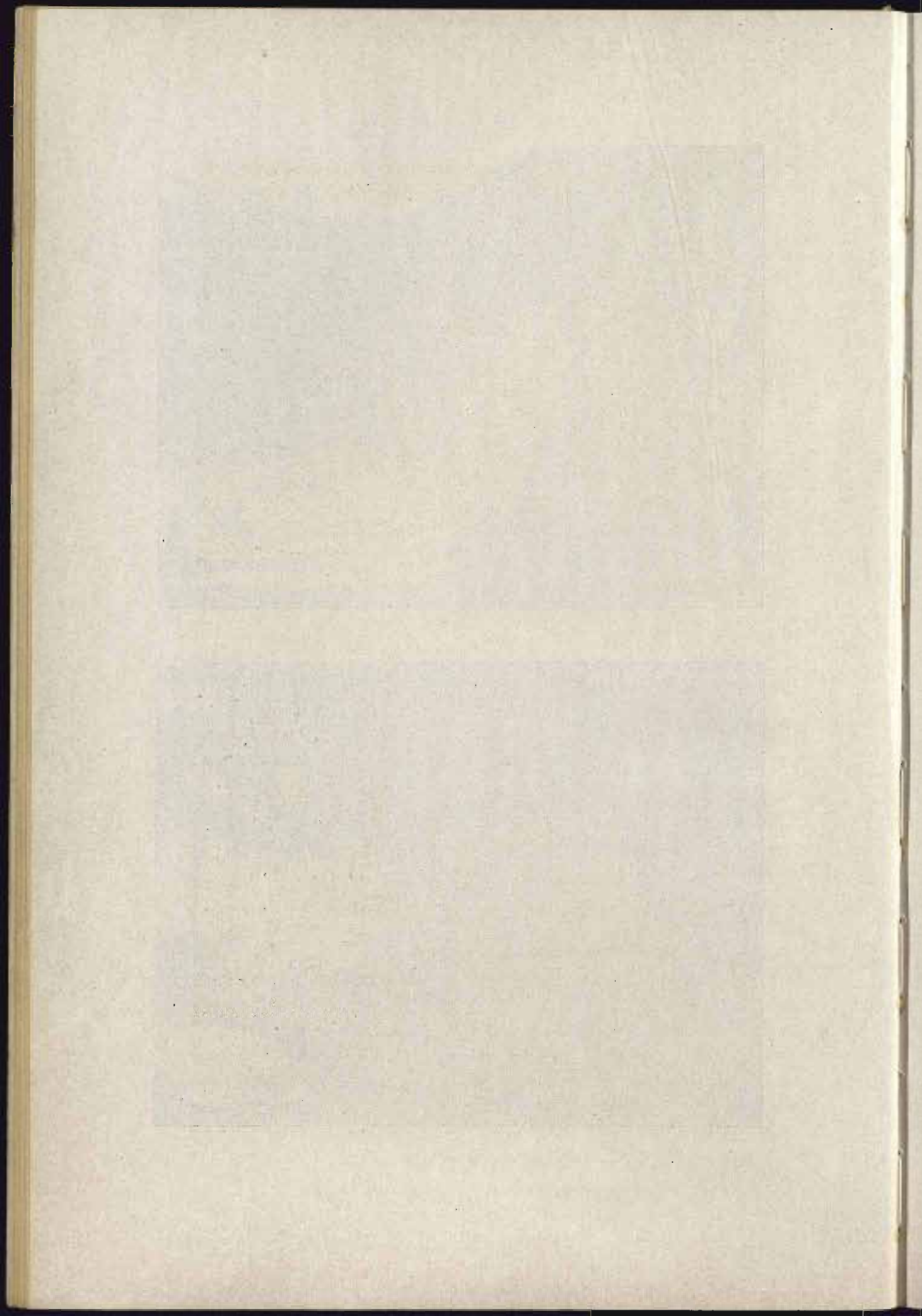
En el primero de estos Proyectos que ahora comentamos, justificamos las obras de reposición de la verja de cierre, reposición del pavimento, rectificación de vías y obras en general de albañilería que afectan a la parte exterior del edificio propiamente dicha; en las obras que se refieren al interior del mismo se incluyen las instalaciones de líneas para alumbrado y fuerza, con sus interruptores y enchufes, así como las correspondientes a las líneas de alimentación de los montacargas, completándose, además de la reposición de algunos elementos de instalación de agua y retretes, las que afectan a las líneas de avisadores de incendios y a las instalaciones de pararrayos.

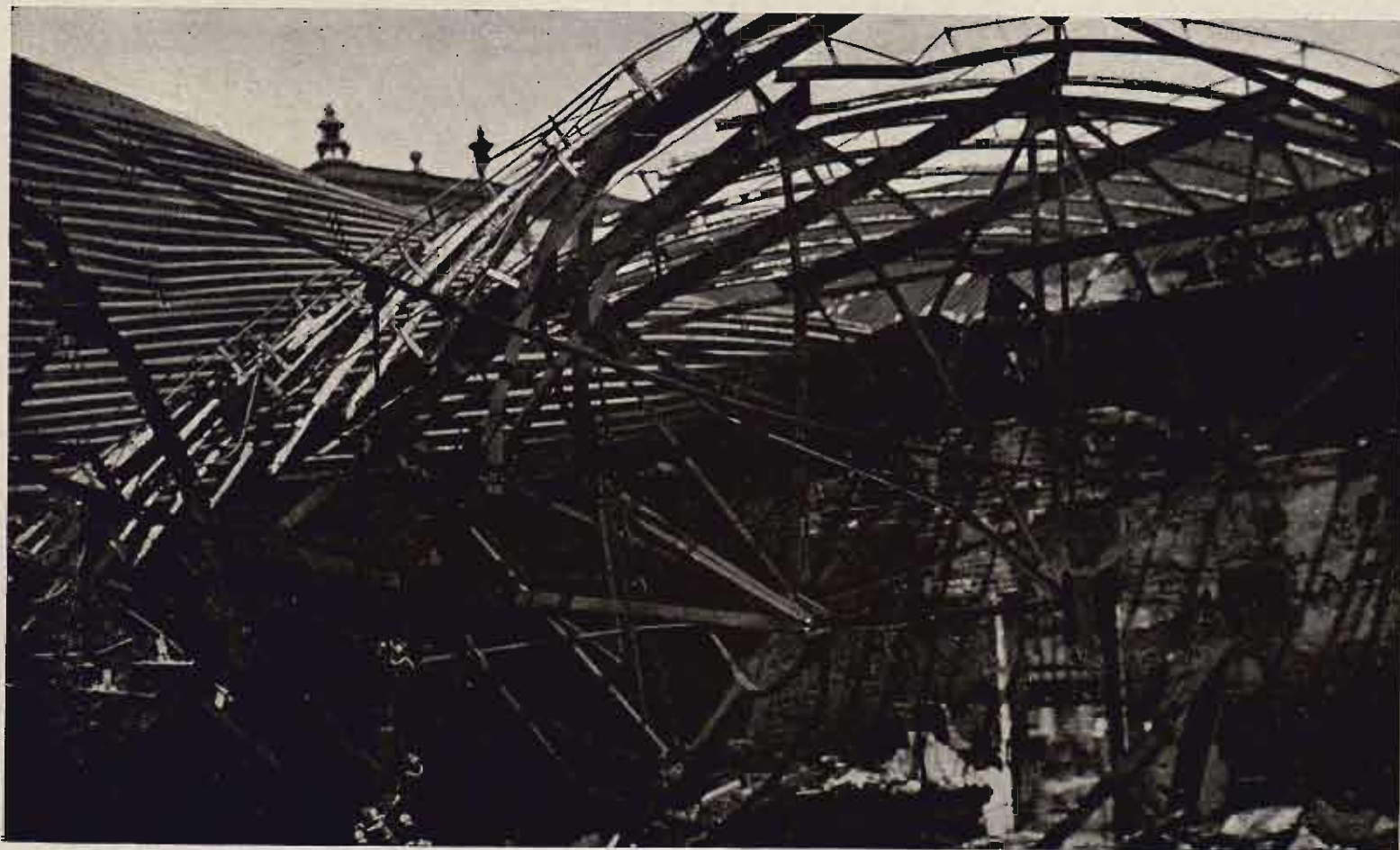
En el segundo de los proyectos que comprende este estudio se incluye la construcción e instalación de dos montacargas eléctricos para las galerías **C** y **D** con características detalladas en las cubriciones; la reconstrucción de un montacargas instalado en el almacén núm. 21; la reparación y modificación de la grúa eléctrica de semi-



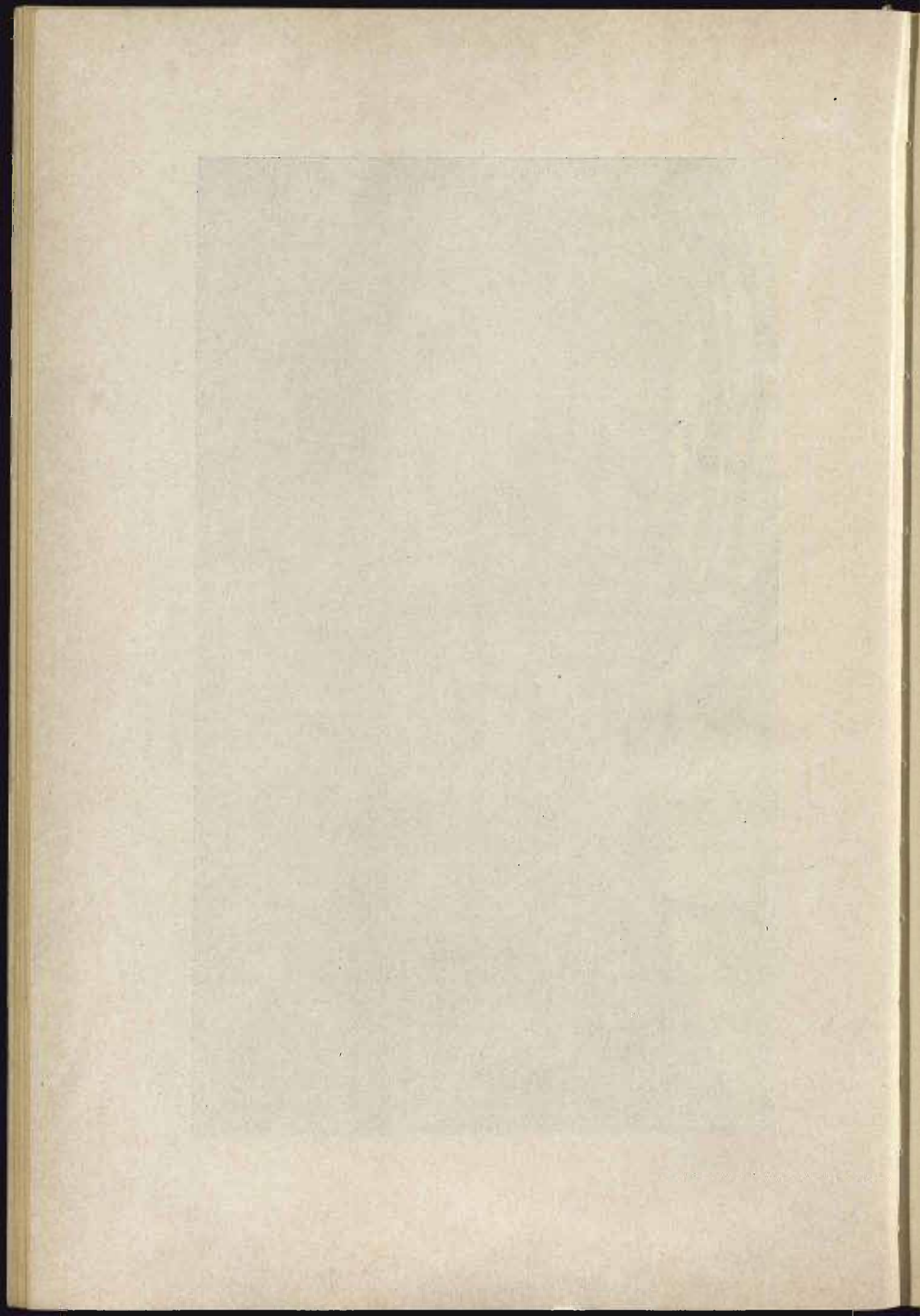
MUELLE DE BOSCH Y ALSINA

DOS VISTAS DEL ESTADO DE LA CUBIERTA DEL TALLADO N.º 1





MUELLE DE BOSCH Y ALSINA
CÁMARAS FRIGORÍPICAS EN EL INTERIOR DEL TINGLADO N.º 1



pórtico de 1.500 Kg. de carga máxima, que corre a borde de muelle, exclusivamente para estos Almacenes; la construcción e instalación de dos cabrestantes accionados por dos motores eléctricos de 2 1/2 HP. y otros 10 averiados; la reparación de ocho transportadores de cinta con las reposiciones de los rodillos; la reparación de dos elevadores de rosario, comprendiendo el suministro de las correas y cangilones con sus motores eléctricos de 14 HP; todo en condiciones de puesta en marcha; la reparación de las básculas y reposición de pesas con arreglo al detalle que figura en las cubicaciones; construcción de carretillas, vagonetas, etc.; reparación y reposición del material de incendios y el suministro de accesorios y herramientas para el funcionamiento de todo este material mecánico.

GRUPO DE 3 PROYECTOS y ADICIONALES de reparación definitiva de los importantísimos daños de guerra ocurridos en la instalación de las 23 grúas (dos de ellas casi destruídas) que montó la casa Babcock y Wilcox en los muelles de Barcelona y San Beltrán, incluyendo las reformas de toda clase que se estimen necesarias para su mejor funcionamiento (núms. 70 al 75).

(Véanse fotografías núms. 14, 15, 116 y 117.)

Núms. 70 y 71. — PROYECTOS de reparación de las grúas núms. 22 y 38.

Presupuesto por administración	337.459'94 ptas.
Fecha de la redacción del Proyecto	27 noviembre 1940
" de la aprobación del Proyecto	9 mayo 1941
" del cobro del crédito parcial (150.000'00 ptas.)	30 septiembre 1941
" " " total (187.459'94 ")	30 diciembre 1941
" oficial de la terminación de las obras	30 marzo 1942

OBSERVACIONES

El proyecto primitivo redactado en 20 de febrero de 1940 con un importe de 282.789'97 pesetas fué aprobado por Orden Ministerial de 11 de mayo de 1940. El presupuesto que se consigna incluye el adicional del 17,5 por 100 que fija el Decreto de 30 de julio de 1940,

Núms. 72 y 73. — PROYECTOS de reparación y mejoras en la instalación eléctrica de las grúas de los muelles de Barcelona y San Beltrán, excepto los núms. 22 y 38.

Presupuesto por administración	485.162'79 ptas.
Fecha de la redacción del Proyecto	27 noviembre 1940
" de la aprobación del Proyecto	9 mayo 1941
" del cobro del crédito parcial (250.000'00 ptas.)	30 septiembre 1941
" " " total (235.169'79 ")	30 diciembre 1941
" oficial de la terminación de las obras	30 marzo 1942

OBSERVACIONES

El proyecto primitivo redactado en 20 de febrero de 1940 con un importe de 412.904'52 pesetas, fué aprobado por Orden Ministerial de 11 de mayo de 1940. El presupuesto que se consigna incluye el adicional del 17,5 por 100 que fija el Decreto de 30 de julio de 1940.

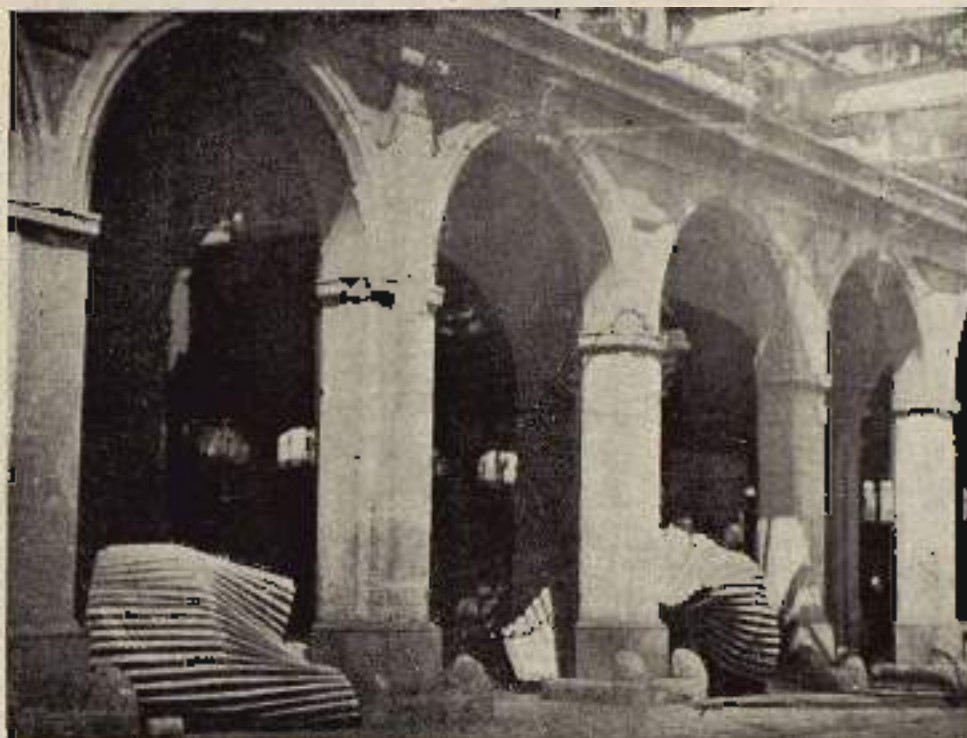
Núms. 74 y 75. — PROYECTOS de reparación y mejora de la instalación mecánica de las grúas de los muelles de Barcelona y San Beltrán, excepto los núms. 22 y 38.

Presupuesto por administración	478.963'45 ptas.
Fecha de la redacción del Proyecto	27 noviembre 1940
" de la aprobación del Proyecto	9 mayo 1941
" del cobro del crédito — parcial	30 septiembre 1941
" " " — resto	30 diciembre 1941
" oficial de la terminación de las obras	30 marzo 1942

OBSERVACIONES

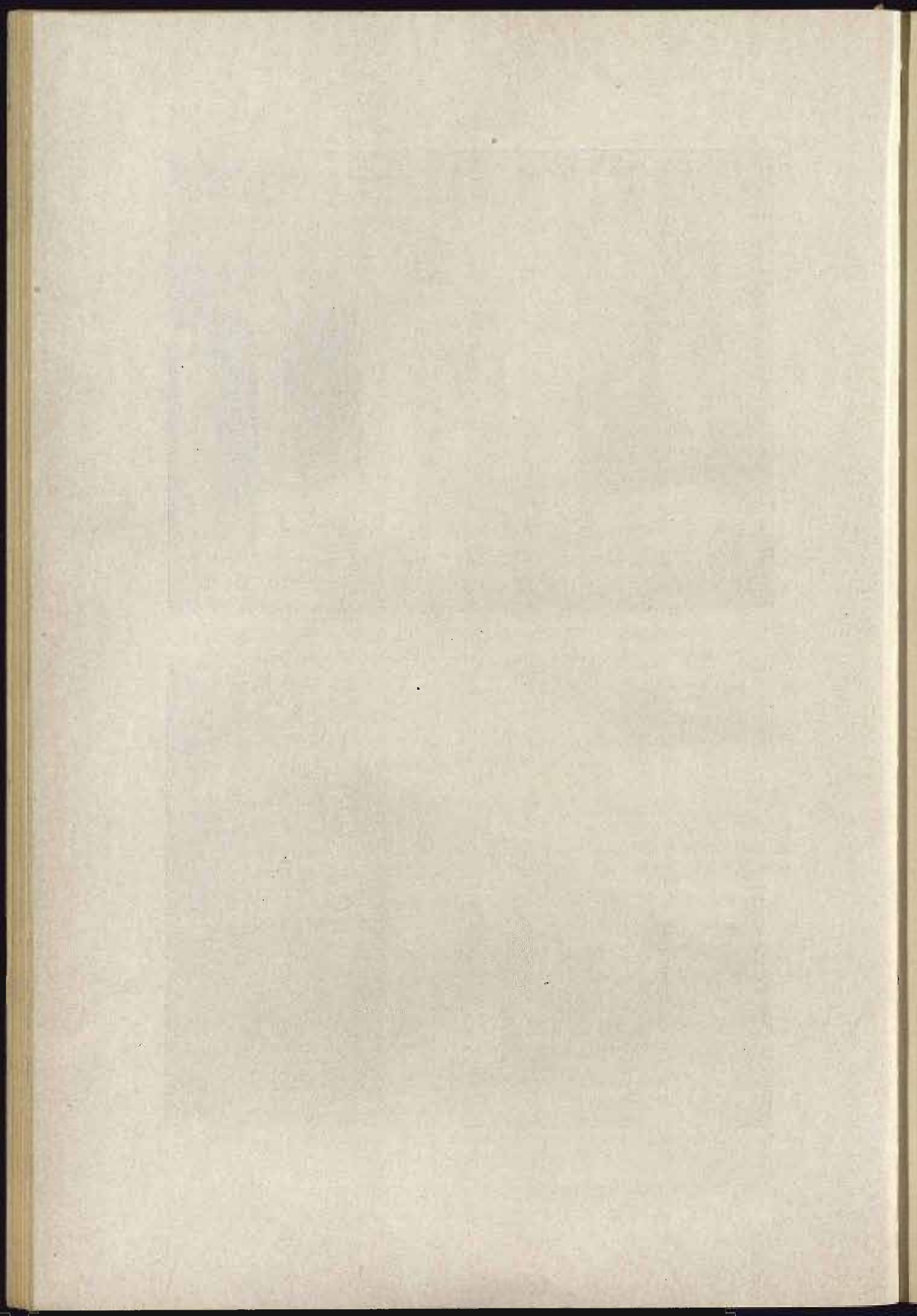
El proyecto primitivo redactado en 20 de febrero de 1940 con un importe de 412.904'52 pesetas, fué aprobado por Orden Ministerial de 11 de mayo de 1940. El presupuesto que se consigna incluye el adicional del 17,5 por 100 que fija el Decreto de 30 de julio de 1940.

En este estudio están incluidos seis Proyectos. Los tres que se acaban de indicar, que llevan doble numeración cada uno, por corresponder al Proyecto primitivo y al adicional redactado con motivo del cumplimiento del Decreto de 30 de julio de 1940, que se refiere al adicional del 17,5 por 100 para tener en cuenta los jornales de domingos y fiestas no recuperables; y los otros tres que fueron devueltos por la Superioridad con prescripciones, que siguen en estudio por referirse a mejoras y modificaciones en el suministro de distribución de corriente para la alimentación de las grúas, para los cuales hay que esperar



METALLERÍA DE ROSCH Y ALSINA

ESTACIONAMIENTO DE LAS VAGONES ESTE Y OESTE DEL TUNEL N.º 2



mejor ocasión, en que el material de cobre, que entra en primer término y en cantidades importantes, pueda encontrarse sin las dificultades que el encarecimiento actual impone.

Refiriéndonos al Proyecto núms. 70 y 71, incluye la reparación casi completa de las grúas 22 y 38, tan gravemente averiadas y destruidas, que ha sido preciso reponer muchos de sus elementos. Ya decíamos en los comentarios de los Proyectos núms. 8, 9, 10 y 21 de esta relación que las cantidades allí consignadas fueron insignificantes para atender a las grandes destrucciones y reparaciones que precisaban las grúas, y este Proyecto se refiere exclusivamente a estas dos grúas, que fueron tan averiadas que han exigido, exclusivamente para ellas, proyecto especial.

Los Proyectos núms. 72 y 73 se refieren a la parte mecánica de las grúas de los muelles de Barcelona y San Beltrán; incluye la cantidad de reparaciones de carácter mecánico de todas estas grúas, quedando incluida, por consiguiente, la reparación de los mecanismos de movimiento, la de las armaduras metálicas de los soportes y plumas, cabinas, escaleras, pintura, cables y accesorios de las mismas.

En el tercer Proyecto, con su adicional complementario de todos los anteriores, intervienen las reparaciones de toda la parte eléctrica en motores, controlas, cuadros eléctricos e instalaciones de alumbrado, conexiones, etc., etc., que han sido llevadas a la práctica después de resolver infinidad de problemas que afectan a los materiales en sí y a su manipulación, dadas las dificultades de todos conocidas en esta clase tan delicada de trabajos, que requieren personal especializado, por una parte, y por otra la necesidad de la importación del extranjero de ciertos aparatos de medida y seguridad que llevan estas grúas.

Núm. 76. — PROYECTO de reconstrucción urgente de las puertas metálicas del tinglado núm. 1 del muelle de la Barceloneta.

Presupuesto por administración	97.817'87 ptas.
Fecha de la redacción del Proyecto	4 junio 1940
” de la aprobación del Proyecto	17 septiembre 1940
” del cobro del crédito	30 diciembre 1940
” oficial de la terminación de las obras	30 marzo 1941

OBSERVACIONES

Autorizada la ejecución de las obras por administración, con cargo al Presupuesto extraordinario, según Orden Ministerial de 9 de noviembre de 1940.

Sobre los tinglados del muelle de la Barceloneta se han redactado los Proyectos núms. 4, 5, 47 y 48 y el que es objeto de esta referencia, redactado exclusivamente para completar las puertas metálicas del tinglado núm. 1 que no se incluyeron en los anteriores. Con este pequeño presupuesto se ha atendido a la reconstrucción de las puertas y mecanismos de este importante tinglado del puerto.

Núm. 77. — PROYECTO de reparación urgente de los daños de guerra de paramentos y coronaciones de muros de muelle.

(Véanse fotografías núms. 115, 118, 119, 120, 121, 139 y 140.)

Presupuesto por administración	382.184'84 ptas.
Fecha de la redacción del Proyecto	8 noviembre 1940
" de la aprobación del Proyecto	31 diciembre 1940
" del cobro del crédito — parcial (150.000'00 ptas.)	30 septiembre 1941
" " " — resto (232.184'84 ")	30 diciembre 1941
" oficial de la terminación de las obras	30 marzo 1942

OBSERVACIONES

Autorizada la ejecución de las obras por administración, por Ordenes Ministeriales de 13 de mayo y 20 de octubre de 1941, con cargo al Presupuesto extraordinario.

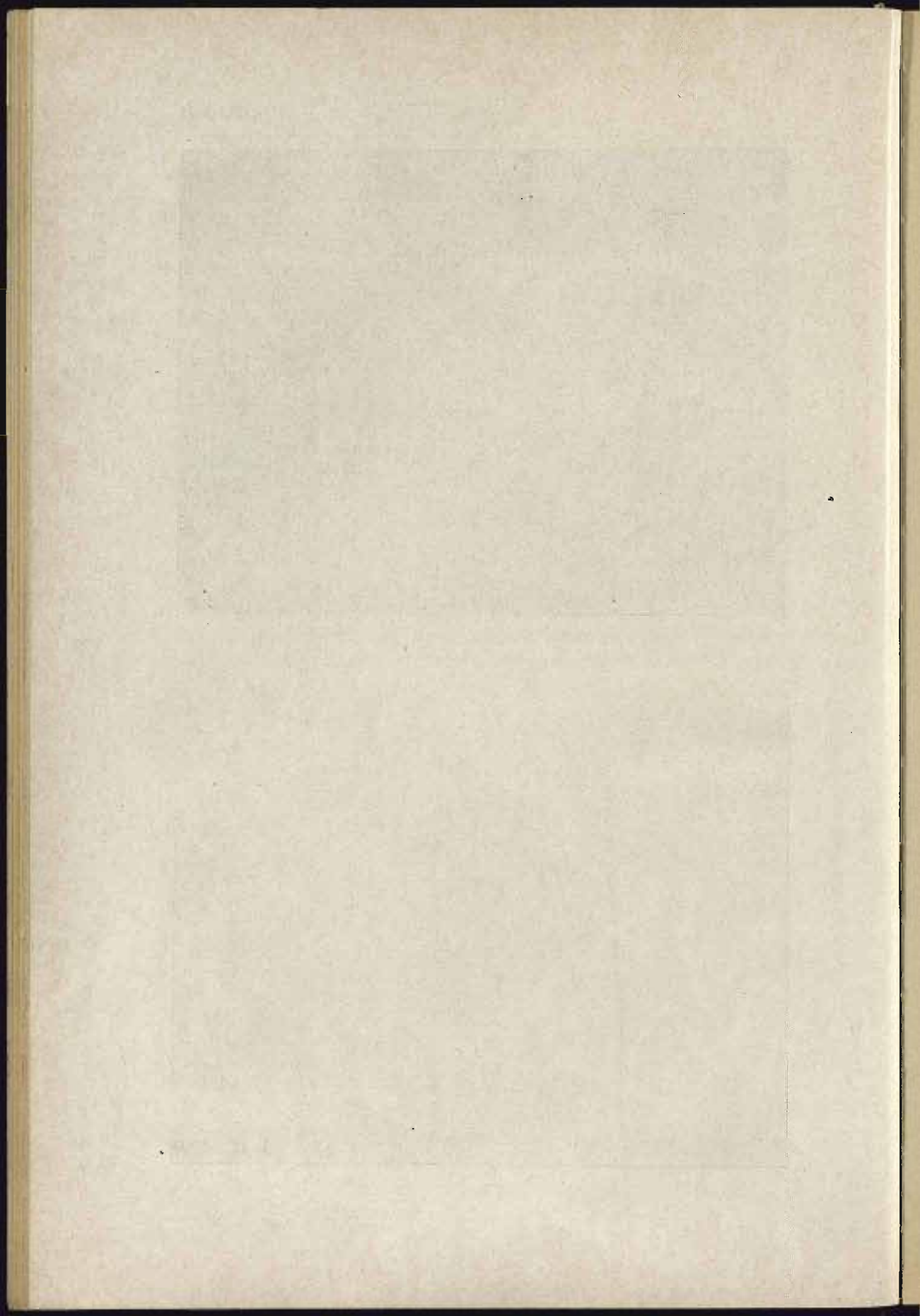
El criterio seguido por esta Dirección, de redactar los Proyectos en un solo estudio de reparación de daños de guerra, dentro de un muelle o determinada zona del puerto, fué aceptado por la Superioridad hasta el momento en que por cualquier causa no podían ser aprobados todos los proyectos separados, que permitiese su clasificación independiente. Este Proyecto fué remitido juntamente con cuatro más que fueron devueltos y redactados de nuevo por separado, completando los documentos que les eran comunes en el primitivo estudio, y así de esta forma figura éste, que se refiere a la reparación de coronaciones de muros de muelle. La cubicación detallada de los desperfectos ocasionados en los muros de muelle del puerto ha permitido localizar las diferentes destrucciones para su cuidadosa cubicación en los tres órdenes de fábrica que son comunes a todos, y que son: el metro cúbico de sillería, el metro cúbico de mampostería careada y el metro cúbico de sillería aplantillada, de los que resultaron importantes cantidades para todo el puerto. Las obras están ya definitivamente reparadas.



MUELLE DE BOSCH Y ALSINA
VISTA DEL VINCADO N.º 2 (DE DE E. TERREDO AL P. M. MISMO)



MUELLE DE BOSCH Y ALSINA
VISTA DEL VINCADO N.º 2 (FESTIVA NOROCC)



Núms. 78 y 79. — PROYECTO de reparación urgente de los daños de guerra en las obras accesorias de los muros de muelle.

Presupuesto por administración	372.220'76 ptas.
Fecha de la redacción del Proyecto	18 julio 1940
" de la aprobación del Proyecto	5 octubre 1940
" del cobro del crédito parcial (150.000'00 ptas.)	30 septiembre 1941
" " " total (222.220'76 ")	30 diciembre 1941
" oficial de la terminación de las obras	30 marzo 1942

OBSERVACIONES

Autorizada la ejecución de las obras por administración, por Ordenes Ministeriales de 13 de mayo y 20 de octubre de 1941, con cargo al Presupuesto extraordinario. Incluido el adicional del 17,5 por 100 del Decreto de 30 de julio de 1940.

Este Proyecto, como el anterior, iba englobado en una serie de Proyectos que en el número de cinco fueron devueltos por la Superioridad para que se redactaran por separado. Posteriormente a su redacción y para dar cumplimiento al Decreto de 30 de julio de 1940 sobre el pago del jornal en domingos y fiestas no recuperables, fué redactado el Presupuesto adicional con el aumento del 17,5 por 100. Se han incluido en las obras que comprende este Proyecto la construcción de 22 bolardos, 11 norays, 188 defensas de madera y 54 metros lineales de sillería recta en peldaños de las escaleras de accesos a los muelles.

Núms. 80 y 81. — PROYECTO de reparación urgente de los daños de guerra en varias zonas adoquinadas de los muelles.

(Véanse fotografías núms. 122 al 125 inclusive.)

Presupuesto por administración	438.231'53 ptas.
Fecha de la redacción del Proyecto	20 junio 1940
" de la aprobación del Proyecto	5 octubre 1940
" del cobro del crédito parcial (250.000'00 ptas.)	30 septiembre 1941
" " " total (188.231'53 ")	30 diciembre 1941
" oficial de la terminación de las obras	30 marzo 1942

OBSERVACIONES

Autorizada la ejecución de las obras por administración, según Ordenes Ministeriales de 13 de mayo y 20 de octubre de 1941. Incluido el adicional del 17,5 por 100 del Decreto de 30 de julio de 1940.

Como los dos Proyectos anteriores, a la redacción primitiva de este Proyecto fué englobado en una serie de cinco, que fueron devuel-

tos por la Superioridad para su redacción por separado. También en este Proyecto se redactó el adicional del 17,5 por 100 en cumplimiento del Decreto de 30 de julio de 1940, sobre pago de jornales en domingos y fiestas no recuperables.

Con cargo a este Proyecto han sido reparados 7.000 metros cuadrados de superficie adoquinada en las pavimentaciones de calzadas de este puerto.

Núms. 82 y 83. — PROYECTO de reparación urgente de los daños de guerra en las vías férreas del puerto.

(Véanse fotografías núms. 122 al 125 inclusive.)

Presupuesto por administración	577.066'56 ptas.
Fecha de la redacción del Proyecto	22 junio 1940
" de la aprobación del Proyecto	5 octubre 1940
" del cobro del crédito parcial (150.000'00 ptas.)	30 septiembre 1941
" " " total (327.066'56 ")	30 diciembre 1941
" oficial de la terminación de las obras	30 marzo 1942

OBSERVACIONES

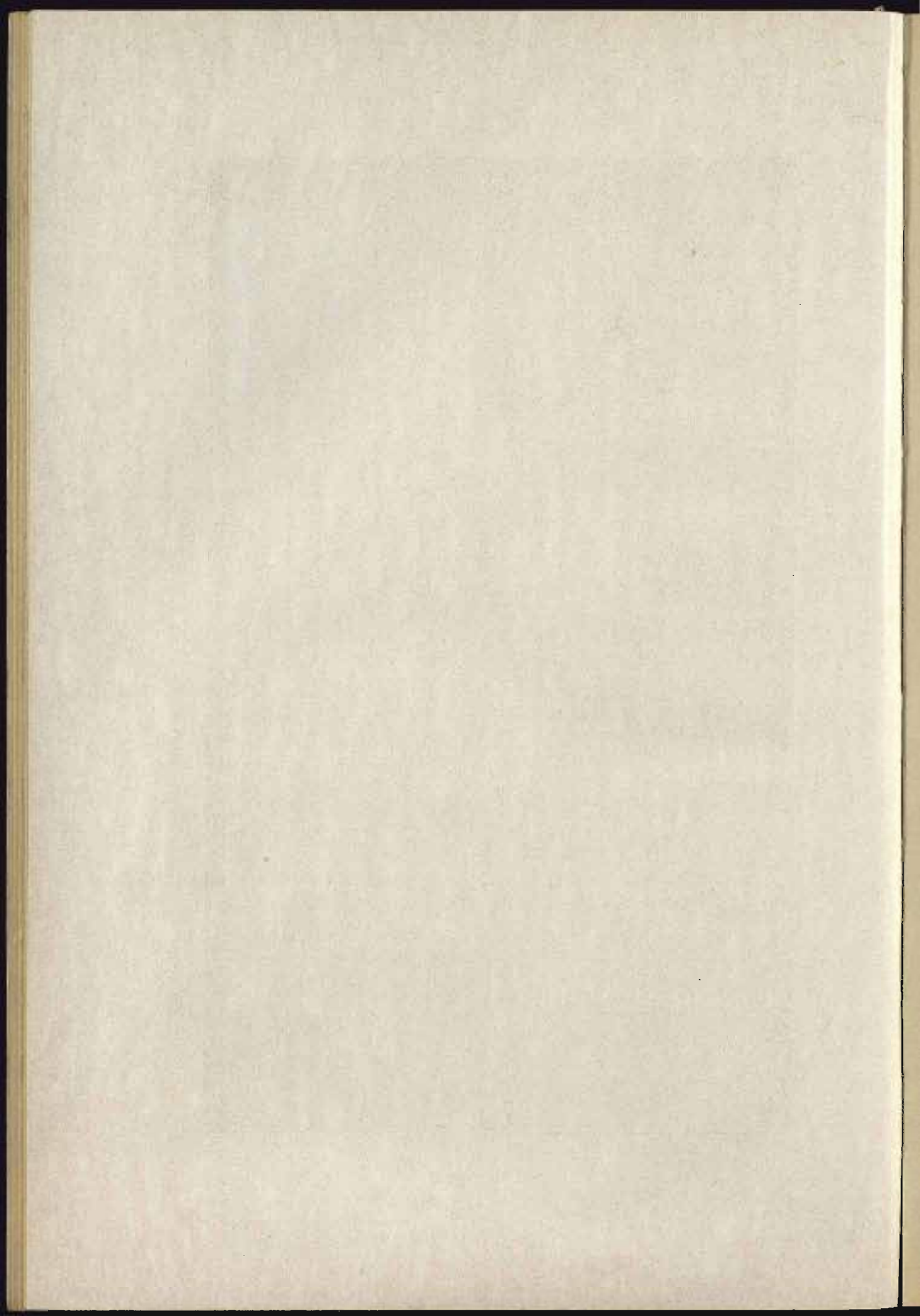
Autorizada la ejecución de las obras por administración, por Ordenes Ministeriales de 23 de mayo y 20 de octubre de 1941, con cargo al Presupuesto extraordinario. Incluido el adicional del 17,5 por 100 del Decreto de 30 de julio de 1940.

Este Proyecto fué incluido, como los tres anteriores, englobado en una serie de cinco que fueron devueltos por la Superioridad para su redacción por separado. Posteriormente, para dar cumplimiento al Decreto de 30 de julio de 1940, fué redactado el adicional del 17,5 por ciento para pago de jornales en domingos y fiestas no recuperables.

Los daños ocasionados en las vías de este puerto fueron importantísimos; hubo de procederse a la colocación de 1.200 metros lineales de vía tipo Vignole, con elementos todos completamente nuevos; otra cantidad del mismo orden de vía tipo Fénix, desguazando la existente con escaso aprovechamiento de sus materiales, habiéndose repuesto también once agujas tipo Vignole y dos del tipo Fénix; además de la revisión total de los 24 Km. de vías existentes en este puerto.



MUELLE DE BOSCH Y ALSINA
ASPECTO EXTERIOR DE LA CUBIERTA DEL Muelle N.º 2



Núms. 84 y 85. — PROYECTOS de reparación urgente de los daños de guerra ocasionados en las zonas afirmadas, bordillos y alcantarillas, en básculas, relojes y grúas de mano del puerto.

(Véanse fotografías núms. 122 y 123.)

Presupuesto por administración	266.935'16 ptas.
Fecha de la redacción del Proyecto	25 junio 1940
” de la aprobación del Proyecto	5 octubre 1940
” del cobro del crédito parcial (150.000'00 ptas.)	13 mayo 1941
” ” ” total (116.935'16 ”)	20 octubre 1941
” oficial de la terminación de las obras	30 marzo 1942

OBSERVACIONES

Autorizada la ejecución de las obras por administración, por Ordenes Ministeriales de 13 de mayo y 20 de octubre de 1941, con cargo al Presupuesto extraordinario. Incluido el adicional del 17,5 por 100 del Decreto de 30 de julio de 1940.

Este Proyecto, como los cuatro anteriores, formaba parte del grupo de los cinco que fueron devueltos por la Superioridad para su redacción por separado. El cumplimiento del Decreto de 30 de julio de 1940 sobre el pago de jornales de domingos y fiestas no recuperables motivó el adicional del 17,5 por 100 que fué enviado a la Superioridad y aprobado después de los trámites reglamentarios.

Entre la diversidad de obras que forman este Proyecto y para dar idea del alcance de las cifras de cada una de ellas, diremos que han sido reparados unos 6.000 metros cuadrados de firme ordinario, se han repuesto unos 3.000 metros de bordillo, se han reparado unos 200 metros de alcantarilla y tres relojes de torre, uno situado en la torre de Capitanía en el muelle de Pescadores, otro en el testero Norte de la Estación Marítima de Baleares y el tercero situado en la Estación de mercancías del Puerto en la fachada situada en el Paseo de Colón.

Núm. 86. — PROYECTO de demolición de varios edificios en ruina por daños de guerra y de algunos refugios que entorpecen los servicios de explotación del puerto.

(Véanse fotografías núms. 114, 130, 131, 132, 133 y 134.)

Presupuesto por administración	217.510'68 ptas.
Fecha de la redacción del Proyecto	6 julio 1940
" de la aprobación del Proyecto	2 octubre 1940
" del cobro del crédito parcial (117.510'68 ptas.)	31 julio 1941
" " " total (100.000'00 ")	11 noviembre 1941
" oficial de la terminación de las obras	11 febrero 1942

OBSERVACIONES

Autorizada la ejecución de las obras por administración, por Ordenes Ministeriales de 14 de diciembre de 1940 y 31 de julio de 1941, con cargo al Presupuesto extraordinario.

Este Proyecto comprende la demolición y la extracción de escombros de toda aquella serie de edificios en situación ruinosas que se encontraban en este puerto. Las obras han consistido especialmente en terminar las demoliciones y dejar los solares en condiciones de nueva aplicación. La relación de las demoliciones es la siguiente:

Edificio de la Casa de Máquinas.

Edificio de la Comandancia de Marina.

Antiguo pabellón de higiene y retretes públicos de los obreros carboneros.

Pabellón de tres viviendas en el muelle de San Beltrán.

Refugio en el muelle de Costa.

Refugio en el testero del muelle del Contradique.

Con estas obras de demolición ha quedado solucionado el mal efecto que producían los edificios en ruina, y con la desaparición de los refugios se han suprimido los obstáculos a la circulación general del puerto, localizados en sus puntos de emplazamiento.

Núm. 87. — PROYECTO de reparación de los daños de guerra en los edificios e instalaciones de retretes, lavabos y urinarios públicos.

Presupuesto por contrata	293.155'54 ptas.
" por administración	262.565'40 "
Fecha de la redacción del Proyecto	7 septiembre 1940
" de la aprobación del Proyecto	12 noviembre 1940
" del cobro del crédito parcial (150.000'00 ptas.)	30 septiembre 1941
" " " total (112.565'40 ")	30 diciembre 1941
" oficial de la terminación de las obras	30 marzo 1942

OBSERVACIONES

Autorizada la ejecución de las obras por administración, por Ordenes Ministeriales de 15 de junio y 20 de octubre de 1941, con cargo al Presupuesto extraordinario.

Las instalaciones de retretes y lavabos públicos esparcidos por este puerto que, como edificaciones, sufrieron graves daños, se incrementaron en la época que precedió a la liberación de la Ciudad por los robos y saqueos de todo el material sanitario e instalaciones, hasta tal punto, que de la cuidadosa revisión de todos ellos, al redactar los Proyectos, se llegó a la conclusión de la conveniencia de construirlos todos completamente nuevos. De los dos tipos estudiados, de carácter mixto, se han construido en todo el puerto nueve de ellos: tres del modelo más completo emplazados en los puntos de más relieve y los otros seis, de menos categoría e importancia, situados todos en los puntos de emplazamiento primitivos.

Núm. 88. — PROYECTO de reparación de daños de guerra de las instalaciones de calefacción y salón de Juntas y las de mobiliario del edificio-residencia de la Junta de Obras del Puerto.

Presupuesto por administración	82.497'87 ptas.
Fecha de la redacción del Proyecto	30 abril 1941
" de la aprobación del Proyecto	4 junio 1941
" del cobro del crédito	30 septiembre 1941
" oficial de la terminación de las obras	30 diciembre 1941

OBSERVACIONES

Autorizadas las obras por Orden Ministerial de 3 de julio de 1941, para ser realizadas por administración, con cargo al Presupuesto extraordinario.

Como complemento de los Proyectos núms. 1, 19 y 20, redactados para la reparación del edificio-residencia de la Junta de Obras de este Puerto, se redactó el presente Proyecto, cuya misión especial fué la de reparación y ampliación de la instalación de la calefacción en el edificio sede, comprendiendo esta ampliación la habilitación de los bajos del mismo edificio convenientemente reparados para instalar las oficinas públicas de la Administración, completándose con la reparación y restauración de la Sala de Juntas, enormemente averiada por daños de guerra. Después de la restauración, esta Sala de Juntas ha quedado en condiciones dignas de la importancia y relieve que corresponde a este Salón en el puerto de Barcelona.

Núm. 89. — PROYECTO para la urgente reparación por daños de guerra de la draga de rosario.

(Véanse fotografías núms. 126, 127, 128 y 129.)

Presupuesto por administración	400.803,75 ptas.
Fecha de la redacción del Proyecto	20 mayo 1941
" de la aprobación del Proyecto	30 agosto 1941
" del cobro del crédito parcial (200.000,00 ptas.)	30 diciembre 1941

OBSERVACIONES

Autorizadas las obras por administración por Orden Municipal de 26 de octubre de 1941, con cargo al Presupuesto extraordinario, por la cantidad de 200.000 pesetas. El resto de 200.603,75 pesetas, con cargo a los fondos de subvención del Estado.

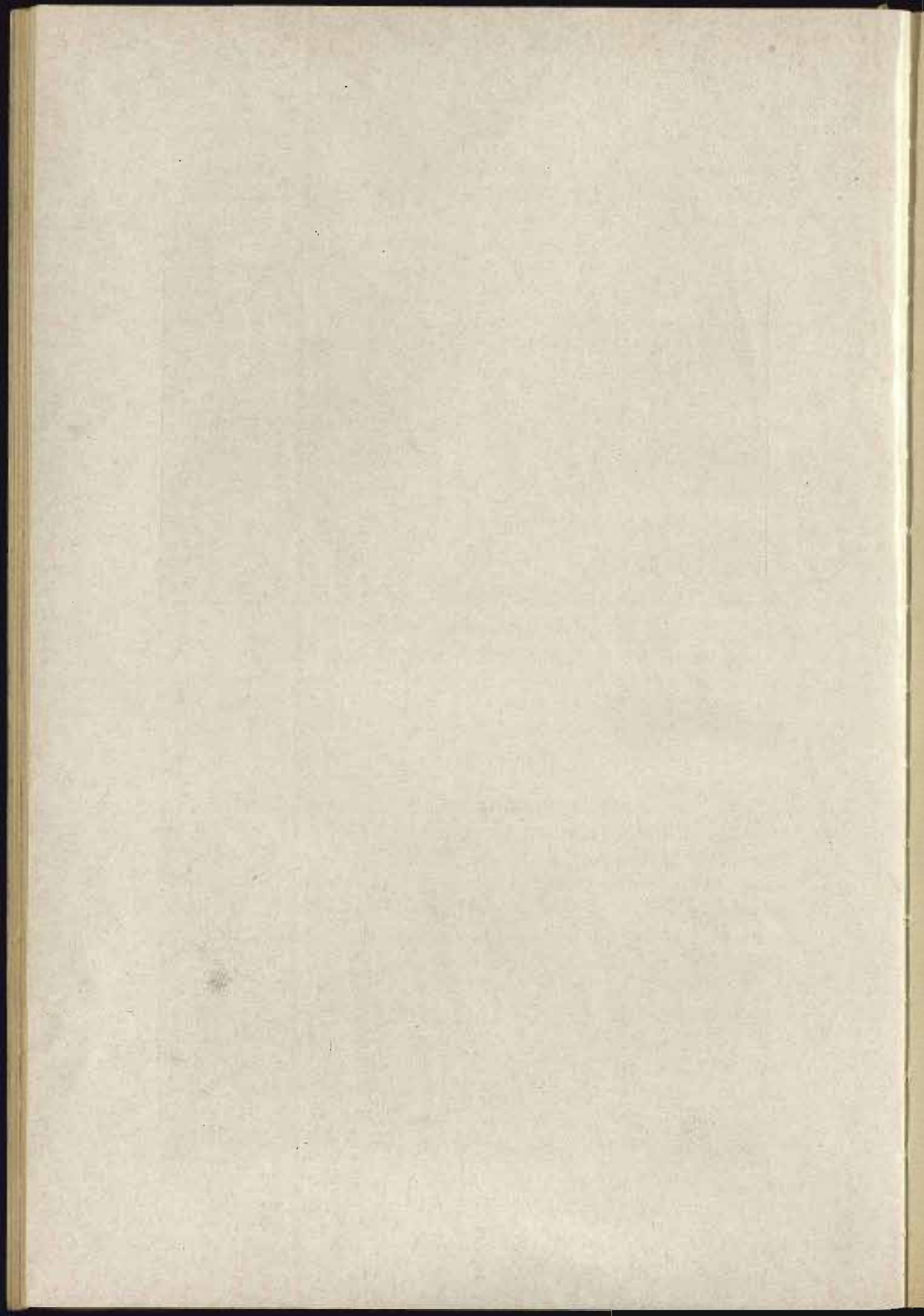
El día 14 de enero de 1939, días antes de la liberación de la Ciudad, fué hundida la draga rosario de esta Junta de Obras, que data en este puerto desde el año 1880, de la firma francesa Salm y Avelly. No es automática la draga y la potencia de la máquina instalada es de 50 HP., permitiendo dragar unos 80 metros cúbicos por hora en fondos de 12 metros y con un consumo de carbón de 1,5 Kg. por metro cúbico dragado; lleva, por consiguiente, más de sesenta años trabajando en este puerto, y con ella se ha ido atendiendo a la conservación ordinaria y hasta extraordinaria de los fondos. Por ser el único artefacto de que se dispone en este puerto para estos trabajos de conservación, aunque antigua y de poco rendimiento, una vez puesta a flote por el Servicio de Salvamento de Buques se practicó un detenido reconocimiento, llegando a la conclusión de que, si bien es cierto que habría que invertir una importante cantidad de pesetas para poderla



MUELLE DE BOSCHÉ Y ALSINA
ESPACIO DE LA ESTACIÓN DE MERCADERES ANTES DE LA RECONSTRUCCIÓN



MUELLE DE BOSCHÉ Y ALSINA
ESTADO DE LA ESTACIÓN DE MERCADERES, UNA VEZ COMPLETADA LA RECONSTRUCCIÓN



poner en condiciones de servicio y seguir teniendo un artefacto antiguo, no es menos cierto también que las anormales circunstancias por que atravesamos imposibilita la adquisición de otro elemento substitutivo más moderno con el cual se tenga asegurada la conservación de los fondos de este puerto. Consecuencia de ello ha sido el estudio de la reparación, traducido en el presente proyecto, del cual hay gastadas ya las 200.000 pesetas enviadas a buena cuenta del total importe de 490.803'75 pesetas que importa la reparación. Esta draga que ya está de nuevo a flote, después de haber cambiado planchas y perfiles laminados en un total de unos 40.000 Kg. y estar casi terminado el ajuste de la maquinaria, queda por terminar, para estar en condiciones de servicio, todo el rosario, cangilones y cadena Galle, la construcción del pescante para la maniobra de rosario, compuerta de descarga del dragado, reconstrucción del sollado, rancho y camaretas, defensas del casco y forro de las tolvas. La obra muerta de cubierta, la pintura, cristalería y herrajes.

Núm. 90. — PROYECTO de reparación o reposición de maquinaria, motores, transmisiones, etc., y montaje de todo ello en el reconstruido taller de ajuste.

Presupuesto por administración	235.920'55 ptas.
Fecha de la redacción del Proyecto	11 octubre 1941
" de la aprobación del Proyecto	29 enero 1942

OBSERVACIONES

Autorizada la realización de las obras por administración, en la Orden Ministerial de fecha 27 de abril de 1942, con cargo a los fondos de subvención del Estado.

Los grandes destrozos ocasionados en los talleres de esta Junta llevan consigo la destrucción parcial o total del utilado mecánico de los mismos; por consiguiente, una vez reconstruidos los talleres, ha habido necesidad de proceder al montaje de la maquinaria, previamente reparada en muchos casos y substituída en otros por material nuevo. Con este Proyecto, por consiguiente, han podido ser realizadas las obras del montaje del taller de ajuste para poder ser puesto de nuevo en marcha, habiendo realizado, entre otras cosas, la construcción de las galerías subterráneas de las transmisiones, la reinstalación de líneas eléctricas y aparatos de alumbrado y fuerza motriz; la ins-

talación de los embarrados de transmisión; el repaso de las siguientes máquinas: tres tornos de precisión, una fresadora, dos máquinas radiales, una máquina de limar, otra de planear, otra de roscar, otra de rectificar y dos taladradoras. La adquisición e instalación de maquinaria siguiente: un torno de precisión, una máquina de taladrar, otra de limar, dos perforadoras eléctricas, otra máquina eléctrica para esmerilar y pulir, una máquina rectificadora, un generador portátil para soldadura eléctrica y un generador automático de acetileno. Con toda esta maquinaria ha habido necesidad de reponer todo el instrumental para su funcionamiento.

Núm. 91. — PROYECTO de reparación del taller de bloques.

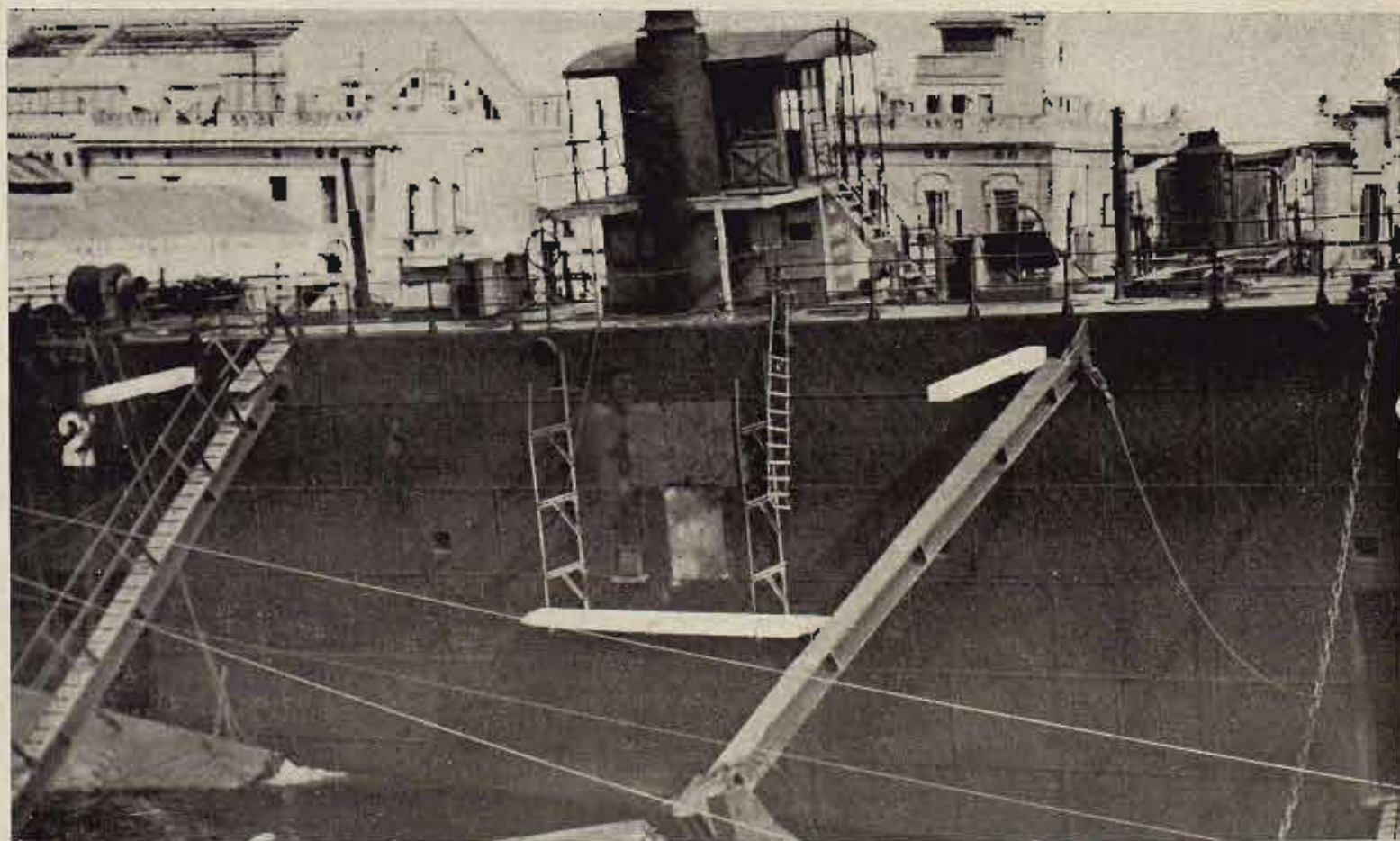
(Véanse fotografías núms. 110 al 113 inclusive.)

Presupuesto por contrata	294.055'00 ptas.
" por administración	263.371'00 "
Fecha de la redacción del Proyecto	18 marzo 1941
" de la aprobación del Proyecto	7 abril 1941
" del cobro del crédito	30 septiembre 1941
" oficial de la terminación de las obras	30 diciembre 1941

OBSERVACIONES

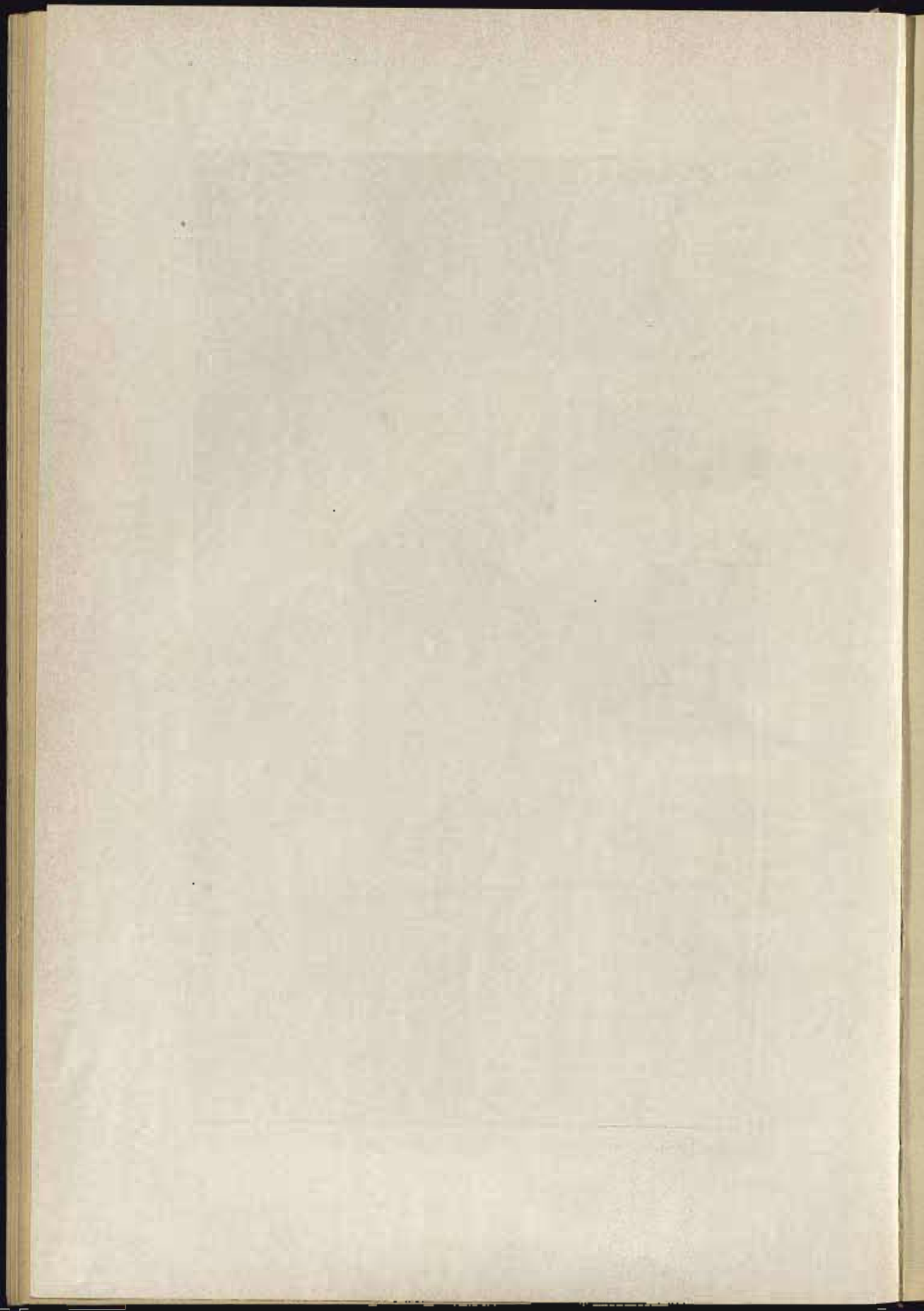
Autorizadas las obras por administración, por Orden Ministerial de 15 de junio de 1941, con cargo al Presupuesto extraordinario.

Este Proyecto fué enviado a la Superioridad juntamente con los números del 59 al 66, formando parte de un Proyecto completo para la reparación de los edificios e instalaciones tanto del Varadero público como de los de la dársena del Dique flotante y deponente, del muelle de Levante y del Faro del Rompeolas. Como decíamos en los comentarios que se refieren a estos Proyectos, el que se refiere al taller de bloques fué devuelto con prescripciones, aprobándose los ocho restantes. Estas prescripciones fueron cumplidas por esta Dirección, y a la aprobación del Proyecto fueron realizadas las obras que en él se incluían, referentes a los importantísimos daños ocasionados en todos los elementos del taller de bloques. Figuran así, por consiguiente, reparadas las instalaciones de hormigonado, parcela de fabricación de bloques, carro transbordador, el Goliat y los elementos auxiliares de transporte, como son locomotoras, vías y vagones, los moldes, etc.



DARSENA DEL DIQUE FLUJANTE

ASPECTO DE UNA DE LAS BARRIJAS DEL DIQUE FLUJANTE CON LA CUBIERTA DE USO DE SUS ELECTRODES



Núm. 92. — PROYECTO de diversas obras indispensables para habilitar el muelle del Depósito y zonas contiguas, con motivo de la demolición de la antigua Casa de Máquinas.

Presupuesto por administración	293.360'93 ptas.
Fecha de la redacción del Proyecto	24 enero 1941
” de la aprobación del Proyecto	22 abril 1941
” del cobro del crédito	20 octubre 1941
” oficial de la terminación de las obras	20 enero 1942

OBSERVACIONES

Autorizada la realización de las obras por administración en Orden Ministerial de 20 de octubre de 1941, con cargo al Presupuesto de gastos del Ministerio de Obras Públicas, en su Capítulo 3.º, Artículo 5.º, Grupo 8.º, Concepto 2.º bis.

Con motivo de la demolición de la Casa de Máquinas se creó la necesidad de habilitar el solar que la ocupaba en condiciones de ser utilizado como muelle, comprendiendo este Proyecto las obras de adoquinado de la parcela ocupada por la citada Casa de Máquinas, el enlace de la vía general con la del paramento Norte del muelle de España y el cierre provisional de la parte de este puerto, comprendida entre el cercado López y el edificio de Pesadores Oficiales del puerto, obras todas realizadas de acuerdo con el Proyecto aprobado.

Núms. 93 y 94. — PRESUPUESTO adicional a los proyectos de reparación urgente de la 1.ª y 2.ª Secciones del Dique flotante y deponente, por ser de gran interés para los servicios de la Armada.

SECCION 1.ª

Presupuesto por administración	124.628'99 ptas.
Fecha de la redacción del Proyecto	24 octubre 1940
” de la aprobación del Proyecto	28 abril 1941
” del cobro del crédito	30 septiembre 1941
” oficial de la terminación de las obras	30 diciembre 1941

SECCION 2.ª

Presupuesto por administración	83.140'65 ptas.
Fecha de la redacción del Proyecto	24 octubre 1940
" de la aprobación del Proyecto	28 abril 1941
" del cobro del crédito	30 septiembre 1941
" oficial de la terminación de las obras	30 diciembre 1941

OBSERVACIONES

Autorizadas las obras en la misma Orden Ministerial de aprobación para su ejecución por administración con cargo al Presupuesto extraordinario. Las presupuestos totales por administración, a que han ascendido según uno de las Secciones, importan respectivamente 830.794'68 y 553.230'11 pesetas. Adicionales del 17,5 por 100 a que hace referencia el Decreto de 30 de julio de 1940.

Núm. 95. — PRESUPUESTO adicional al del Proyecto de reparación y reposición del material flotante, destruido o averiado, correspondiente a los remolcadores "Besós" y "Llobregat".

Presupuesto por administración	12.057'87 ptas.
Fecha de la redacción del Proyecto	8 octubre 1940
" de la aprobación del Proyecto	9 mayo 1941
" del cobro del crédito	20 septiembre 1941
" oficial de la terminación de las obras	30 diciembre 1941

OBSERVACIONES

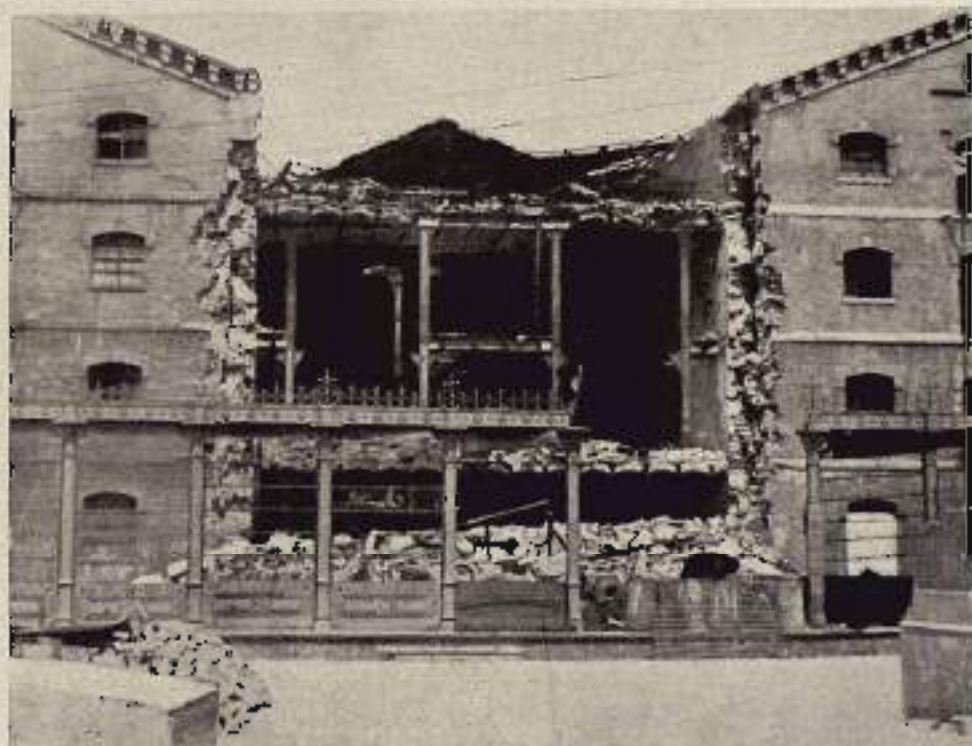
Autorizada la ejecución de las obras por administración con cargo al Presupuesto extraordinario, según Orden Ministerial de aprobación. El presupuesto total de la obra ha resultado de pesetas 80.823'75. Adicional del 17,5 por 100 del Decreto de 30 de julio de 1940.

Núm. 96. — PRESUPUESTO adicional al de reparación del Varadero público.

Presupuesto por administración	15.092'80 ptas.
Fecha de la redacción del Proyecto	24 octubre 1940
" de la aprobación del Proyecto	15 junio 1941
" del cobro del crédito	30 septiembre 1941
" oficial de la terminación de las obras	30 diciembre 1941

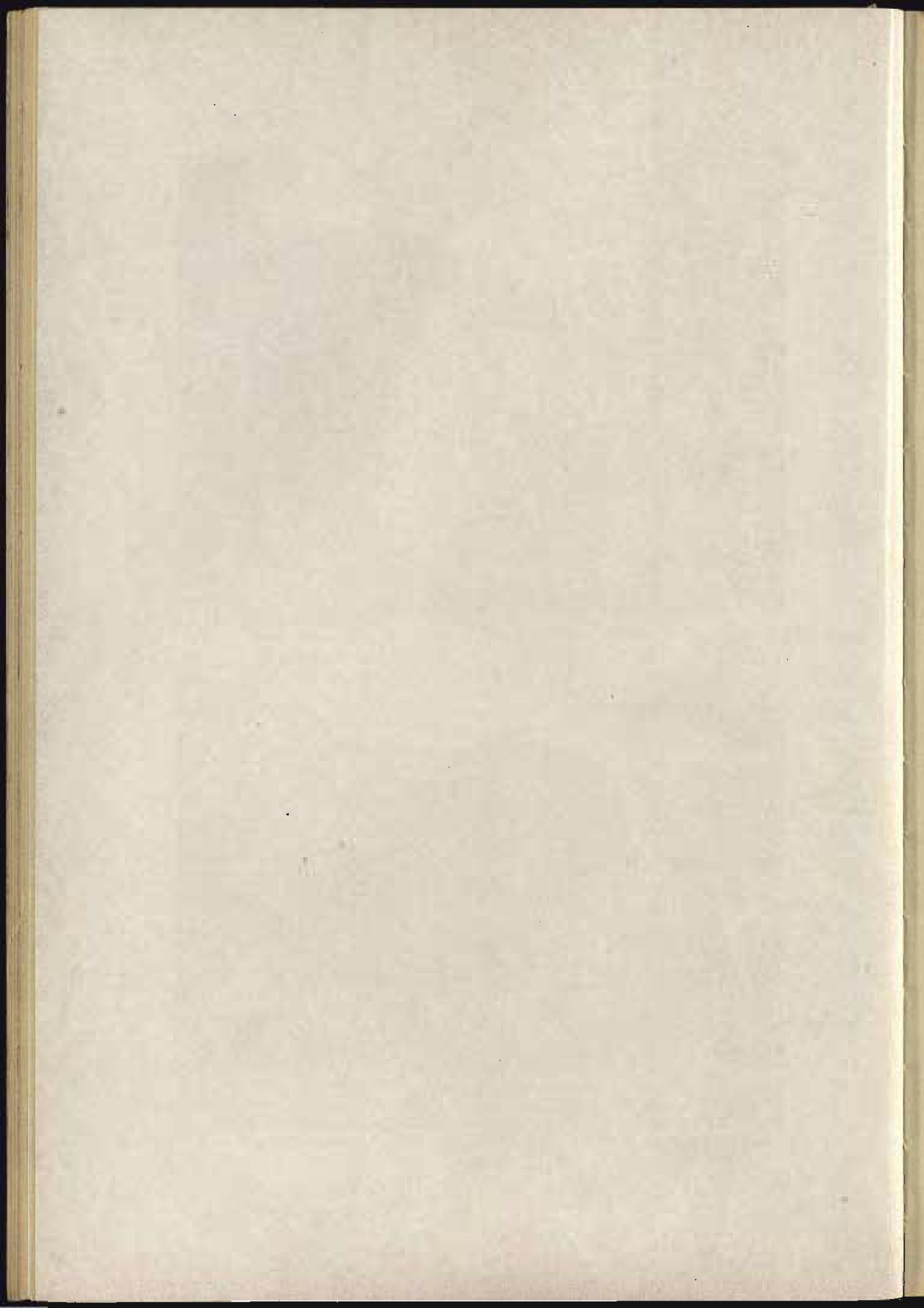
OBSERVACIONES

Adicional correspondiente al 17,5 por 100 del Decreto de 30 de julio de 1940. Autorizada la ejecución de las obras por administración, en la misma Orden Ministerial de aprobación de los proyectos. Los 8 proyectos agrupados que corresponden al Estado inicial han resultado con un presupuesto total por administración de Ptas. 2.062.385'21.



MUELLE DEL DE POSTO

DOS VESICULOS DE LA NAVAL CENTRAL DE LOS DEPARTAMENTOS OCCIDENTALES



Núm. 97. — ADICIONAL al Proyecto de reparación de carpintería y pabellones Este y Oeste en el muelle de Cataluña.

Presupuesto por administración	22.924,43 pes.
Fecha de la redacción del Proyecto	24 octubre 1940
" de la aprobación del Proyecto	15 junio 1941
" del cobro del crédito	30 septiembre 1941
" oficial de la terminación de las obras	30 diciembre 1941

OBSERVACIONES

Autorizada la ejecución de las obras por administración en la Orden Ministerial de aprobación del proyecto, Adicional correspondiente a 17,5 por 100 del Decreto de 30 de julio de 1940.

Núm. 98. — ADICIONAL al Proyecto de reparación del almacén de maderas, portoría del Dique, pabellón Oeste, talleres de calderería y ajuste y pabellón Este en el muelle de Cataluña.

Presupuesto por administración	66.732,19 pes.
Fecha de la redacción del Proyecto	24 octubre 1940
" de la aprobación del Proyecto	15 junio 1941
" del cobro del crédito	30 septiembre 1941
" oficial de la terminación de las obras	30 diciembre 1941

OBSERVACIONES

Autorizada la ejecución de las obras en la Orden Ministerial de aprobación del proyecto, Adicional correspondiente al 17,5 por 100 del Decreto de 30 de julio de 1940.

Núm. 99. — ADICIONAL al Proyecto de reparación del almacén, garaje y taller de forja en el muelle de Cataluña.

Presupuesto por administración	1.246,63 pes.
Fecha de la redacción del Proyecto	24 octubre 1940
" de la aprobación del Proyecto	15 junio 1941
" del cobro del crédito	30 septiembre 1941
" oficial de la terminación de las obras	30 diciembre 1941

OBSERVACIONES

Autorizada la ejecución de las obras por administración en la misma Orden Ministerial de aprobación del proyecto, Adicional correspondiente al 17,5 por 100 del Decreto de 30 de julio de 1940.

Núm. 100. — ADICIONAL al Proyecto de reparación de la oficina del Dique flotante, observatorio meteorológico, cuadro eléctrico y retretes públicos en el muelle Oriental.

Presupuesto por administración	13.958'29 ptas.
Fecha de la redacción del Proyecto	24 octubre 1940
" de la aprobación del Proyecto	15 junio 1941
" del cobro del crédito	30 septiembre 1941
" oficial de la terminación de las obras	30 diciembre 1941

OBSERVACIONES

Autorizada la ejecución de las obras por administración en la misma Orden Ministerial de aprobación del proyecto. Adicional correspondiente al 17,5 por 100 del Decreto de 30 de julio de 1940.

Núm. 101. — ADICIONAL al Proyecto de reparación de los almacenes del Dique, almacenes de las Obras y pabellones laterales en el muelle Oriental.

Presupuesto por administración	78.267'44 ptas.
Fecha de la redacción del Proyecto	24 octubre 1940
" de la aprobación del Proyecto	15 junio 1941
" del cobro del crédito	30 septiembre 1941
" oficial de la terminación de las obras	30 diciembre 1941

OBSERVACIONES

Autorizada la ejecución de las obras por administración en la misma Orden Ministerial de aprobación del proyecto. Adicional correspondiente del 17,5 por 100 del Decreto de 30 de julio de 1940.

Núm. 102. — ADICIONAL al Proyecto de reparación de casetas, almacén de carbón, almacenes de boyas, edificio de boyas del Estado y sus pabellones y dos garajes en los muelles Oriental y Levante.

Presupuesto por administración	35.904'81 ptas.
Fecha de la redacción del Proyecto	24 octubre 1940
" de la aprobación del Proyecto	15 junio 1941
" del cobro del crédito	30 septiembre 1941
" oficial de la terminación de las obras	30 diciembre 1941

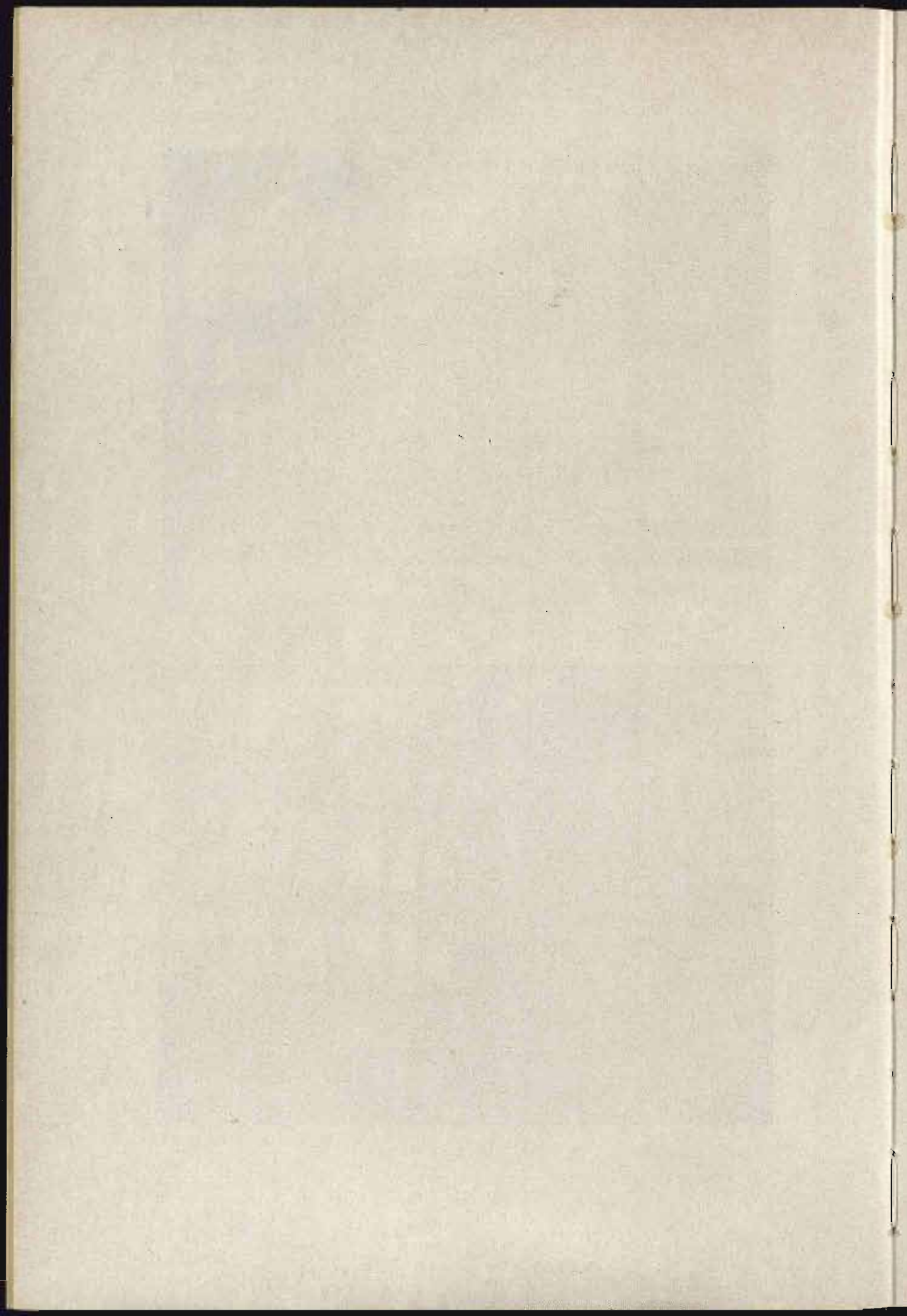
OBSERVACIONES

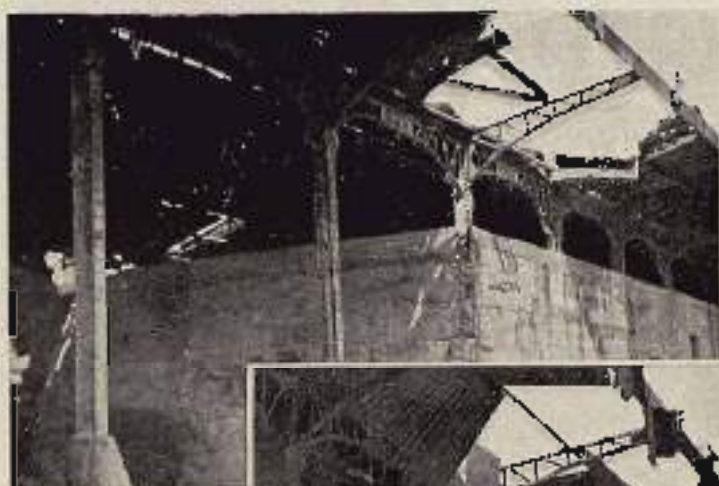
Autorizada la ejecución de las obras por administración en la misma Orden Ministerial de aprobación del proyecto. Adicional correspondiente del 17,5 por 100 del Decreto de 30 de julio de 1940.



MURALLA DEL DEPÓSITO

RELIQUIAS DE LOS DEPOSITOS QUE EXISTIAN EN EL PUESTO NOROCCIDENTAL DE LAS ALMACENAS
GENERALES DE LONERIO





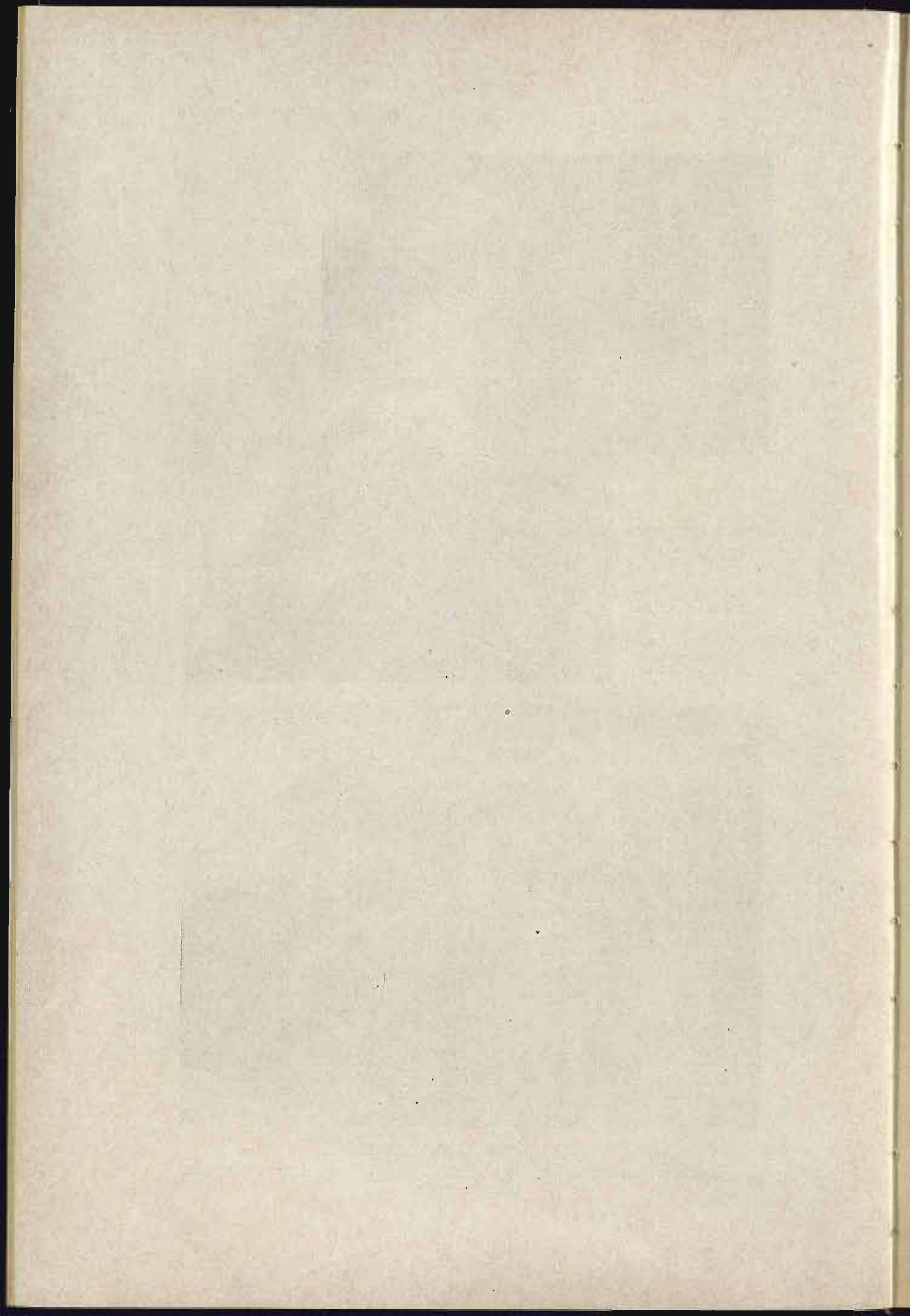
MUELLE DE
ATARAZANAS

EN VISTA DEL 95-
OCTO SUPLEN EN
LA ASISTENCIA DEL
MUELLE DE LA ES-
TACION MARITIMA DE
BILBAO



MUELLE DE ATARAZANAS

VISTA DEL DINGLADO DE LA ESTACION MARITIMA DE BILBAO, TOMADA DESDE SU
TESTERO SURTE



Núm. 103. — ADICIONAL al Proyecto de reparación de los almacenes y casetas adosadas al espaldón del Dique del Este y de las emplazadas en la dársena del Dique flotante y Rompeolas.

Presupuesto por administración	64.703'80 ptas.
Fecha de la redacción del Proyecto	24 octubre 1940
" de la aprobación del Proyecto	15 junio 1941
" del cobro del crédito	30 septiembre 1941
" oficial de la terminación de las obras	30 diciembre 1941

OBSERVACIONES

Autorizada la ejecución de las obras por administración en la misma Orden Ministerial de aprobación del proyecto. Adicional correspondiente del 17,5 por 100 del Decreto de 30 de julio de 1940.

Núm. 104. — PRESUPUESTO adicional al del Proyecto de reparación de cercamiento e instalaciones en general de los Almacenes Generales de Comercio.

Presupuesto por administración	117.390'65 ptas.
Fecha de la redacción del Proyecto	24 octubre 1940
" de la aprobación del Proyecto	28 abril 1941
" del cobro del crédito	30 septiembre 1941
" oficial de la terminación de las obras	30 diciembre 1941

OBSERVACIONES

Autorizada la ejecución de las obras por administración, con cargo al Presupuesto extraordinario en la Orden Ministerial de aprobación del proyecto. El Presupuesto total por administración ha ascendido a la cantidad de 788.194'42 pesetas. Adicional del 17,5 por 100 del Decreto de 30 de julio de 1940.

Núm. 105. — PRESUPUESTO adicional al Proyecto de reparación de los dos tinglados del muelle de Baleares.

Presupuesto por administración	184.009'75 ptas.
Fecha de la redacción del Proyecto	14 mayo 1940
" de la aprobación del Proyecto	18 septiembre 1940
" del cobro del crédito	31 diciembre 1940
" oficial de la terminación de las obras	31 marzo 1941

OBSERVACIONES

Autorizada la ejecución de las obras por administración con cargo al Presupuesto extraordinario, según Orden Ministerial de 13 de noviembre de 1940.

Para dar cumplimiento al Decreto de 30 de julio de 1940 sobre el pago de jornales de domingos y días festivos no recuperables, se redactó este proyecto adicional con el importe de 17,5 por 100 a que hace referencia el citado Decreto.

Núm. 106. -- PRESUPUESTO adicional al Proyecto de reparación urgente de los dos tinglados del muelle de Bosch y Alsina (antes Muralla).

Presupuesto por administración	93.7738 ptas.
Fecha de la redacción del Proyecto	12 junio 1941
" de la aprobación del Proyecto	2 octubre 1941
" del cobro del crédito	11 noviembre 1941
" oficial de la terminación de las obras	11 febrero 1942

OBSERVACIONES

El presupuesto total de las obras por administración ha ascendido a la cantidad de 754.281'20 pesetas.

Redactado para dar cumplimiento al Decreto de 30 de julio de 1940, referente al pago de jornales de domingos y días festivos no recuperables.

Núms. 107 y 108. -- PRESUPUESTOS adicionales al Proyecto de reparación urgente de los tres cobertizos y de los nueve tinglados existentes en el muelle de España en la parte referente al cobertizo núm. 1.

Presupuesto por administración	569.321'22 ptas.
Fecha de la redacción del Proyecto	18 mayo 1941
" de la aprobación del Proyecto	16 octubre 1941
" del cobro del crédito	31 septiembre 1941
" oficial de la terminación de las obras	30 diciembre 1941

OBSERVACIONES

Autorizada la ejecución de las obras por administración por Orden Ministerial de 16 de mayo de 1941. El presupuesto total por administración de estas obras ha ascendido a 765.576'01 pesetas.

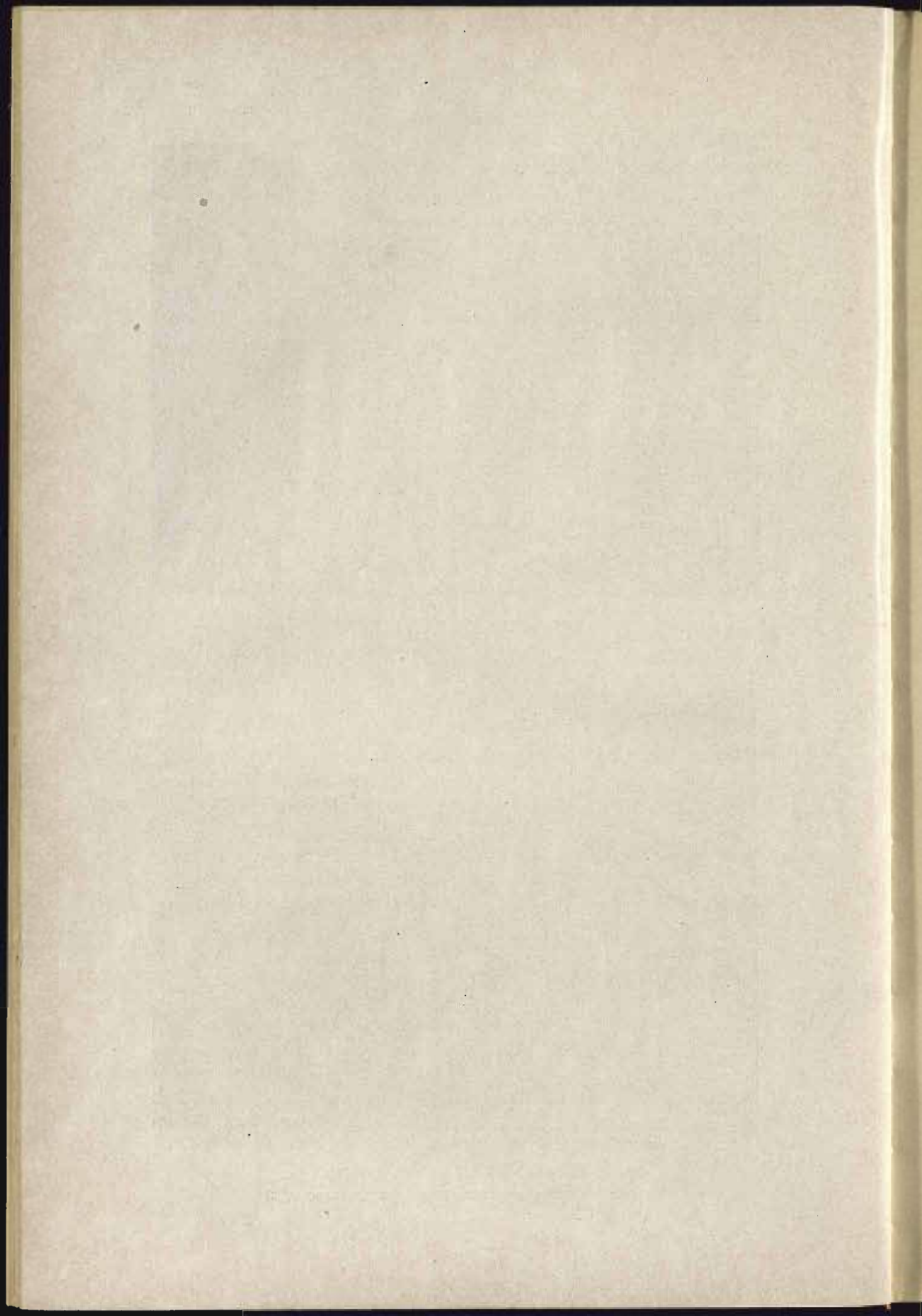
En los comentarios de los Proyectos núms. 26 al 37 indicábamos la dificultad conseguida en adquirir para su aprovechamiento integral



MUELLE DE LA BARCELONETA
CONSTRUCCIÓN DEL TERCERO S.º 2.º Y REPARACIÓN



MUELLE DE LA BARCELONETA
CONSTRUCCIÓN DEL TERCERO S.º 2.º DEL TIPOLO S.º 2



las chapas de las cubiertas para poder terminar la reparación, de redactar un reformado adicional para las chapas propiamente dichas y a continuación el correspondiente al cumplimiento del Decreto de 30 de julio de 1940, aprobándolos ambos la Superioridad en la fecha que se indica.

Núms. 109 y 110. — PRESUPUESTOS adicionales al Proyecto de reparación urgente de los tres cobertizos y de los nueve tinglados existentes en el muelle de España, en la parte referente al cobertizo núm. 2.

Presupuesto por administración	750.970'61 ptas.
Fecha de la redacción del Proyecto	18 mayo 1940
" de la aprobación del Proyecto	16 octubre 1940
" del cobro del crédito	30 septiembre 1941
" oficial de la terminación de las obras	30 diciembre 1941

OBSERVACIONES

Autorizada la ejecución de las obras por administración, con cargo al Presupuesto extraordinario, según Orden Ministerial de 17 de mayo de 1941. El Presupuesto total de ejecución por administración de estas obras ha ascendido a 1.195.910'44 pesetas.

En los comentarios de los Proyectos 26 al 37 indicábamos la dificultad de conseguir elementos de cubierta al no poder aprovechar todos aquellos que fueron destrozados. Precisó la redacción del reformado al adicional, referente al cobertizo núm. 2, y posteriormente la del cumplimiento del Decreto de 30 de julio de 1940, proyectos ambos que fueron aprobados por la Superioridad en la fecha que se indica.

Núms. 111 y 112. — PRESUPUESTOS adicionales al Proyecto de reparación urgente de los tres cobertizos y de los nueve tinglados existentes en el Muelle de España, en la parte referente al cobertizo núm. 3.

Presupuesto por administración	58.735'55 ptas.
Fecha de la redacción del Proyecto	18 mayo 1940
" de la aprobación del Proyecto	16 octubre 1940
" del cobro del crédito	30 septiembre 1940
" oficial de la terminación de las obras	30 diciembre 1940

OBSERVACIONES

Autorizada la ejecución de las obras por administración, con cargo al Presupuesto extraordinario, según Orden Ministerial de 13 de mayo de 1941.

Como el anterior, se refiere al aumento del 17,5 por 100 que representa el pago de los jornales de domingos y días festivos no recuperables a que hace referencia el Decreto de 30 de julio de 1940, y el reformado redactado con motivo de las dificultades conseguidas en los elementos de la cubierta.

Núm. 113. — PRESUPUESTO adicional al de reparación del material flotante, destruido o averiado, referente a las tres barcazas núms. 3, 4 y 5.

Presupuesto por administración	49.621'83 ptas.
Fecha de la redacción del Proyecto	8 octubre 1940
" de la aprobación del Proyecto	4 junio 1941
" del cobro del crédito	30 septiembre 1941
" oficial de la terminación de las obras	30 diciembre 1941

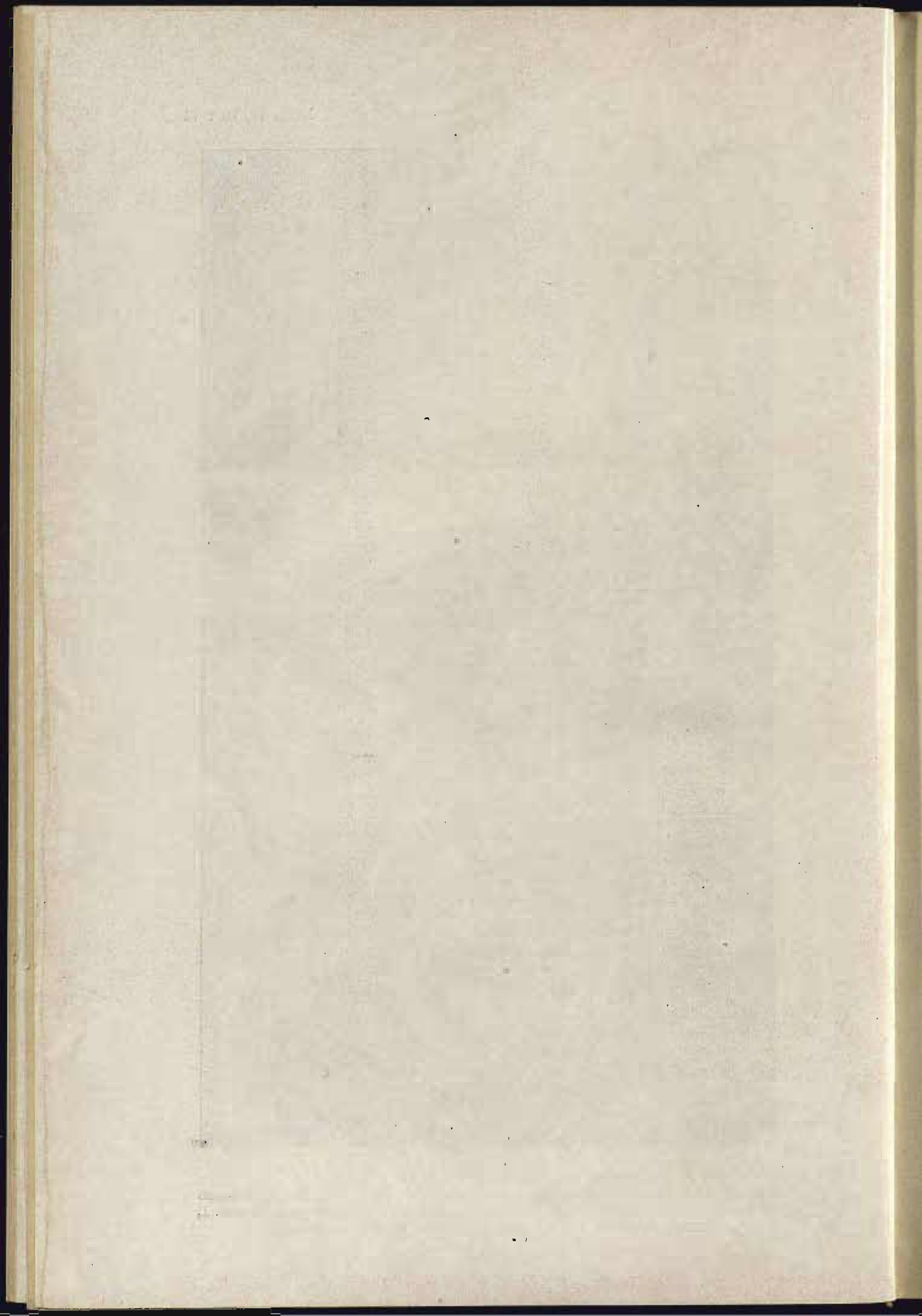
Este adicional representa el 17,5 por 100 a que hace referencia el Decreto de 30 de julio de 1940. Autorizadas las obras por administración por Orden Ministerial de 4 de junio de 1941, con cargo al Presupuesto extraordinario, el importe total de las obras, por administración, ha ascendido a 283.553'34 pesetas.

f



MUSEO DE LA BARCELONETA

NÚM. 72: ASPECTO DE LA TESTERADA DESDE EL TINGLADO NÚM. 1. -- NÚM. 73: ASPECTO DEL TESTERO ESTE DEL TINGLADO NÚM. 1. -- NÚM. 74: ESCALERA SUR DEL TINGLADO NÚM. 1, APUNTALADA POR TACOS Y CILINDROS DE SU RECONSTRUCCIÓN



RESUMEN

PRESUPUESTOS DE PERSONAL Y EMPLEA GENERAL DEL PUERTO, AL SERVICIO DE LA DIRECCIÓN

8. Presupuestos 595.400'00 ptas.

EDIFICIO-RESIDENCIA DE LA JUNTA DE OBRAS DEL PUERTO

Proyectos núms. 1, 11, 20 y 68 226.238'22 "

EDIFICIO DE ESTACIÓN MARÍTIMA DEL MUELLE DE BARCELONA

Proyecto núm. 22	}	1.247.226'75 "
" reformado núm. 23		
" adicional núm. 24		
" nuevo estimado en liquidación.		

ESTACIÓN MARÍTIMA DE BALEARES

Proyecto núm. 40 162.432'90 "

ESTACIÓN BARCELONA-PUERTO

Proyecto núm. 40 10.616'27 "

ALMACENES GENERALES DE COMERCIO

Proyectos núms. 42, 43, 44, 45, 48, 49 y 101 A 1.502.171'71 "

DIQUE MOZANTE Y DERIVANTE

Proyectos núms. 6, 7, 47, 50, 58, 67, 93 A y 94 A 2.818.798'38 "

EDIFICIOS Y PABELLONES DESDE EL VARADERO AL FARO

Proyectos núms. 55, 60, 61, 62, 63, 64, 65, 66, 90, 91, 96 A,
97 A, 98 A, 99 A, 100 A, 101 A, 102 A y 103 A 2.551.685'76 "

MUELLE DE LA BARCA GIGIA

Proyectos núms. 2, 3, 4, 5, 47, 49 y 75 746.437'53 "

MUELLE DE MURALLA

Proyectos núms. 38, 39 y 105 A 1.088.404'97 "

Suma y sigue. 11.493.338'49 ptas.

Suma anterior. . . 11.493.398'49 ptas.

MUELLE DE BARCELONA

Proyectos núms. 11, 12, 13, 14, 15, 16, 17 y 18 2.060.569'00 "

MUELLE DE ESPAÑA

Proyectos núms. 26, 27, 28, 29, 30, 31, 32, 33, 34, 35, 36,
37, 107 R, 109 R, 111 R, 108 A, 110 A y 112 A. 3.292.426'60 "

MUELLE DE BALEARES

Proyectos núms. 49, 50 y 105 A 811.083'54 "

MATERIAL FLOTANTE

Proyectos núms. 52, 53, 54, 55, 57, 89, 95 A y 113 A 1.527.112'07 "

GRÚAS ELÉCTRICAS

Proyectos núms. 8, 9, 10, 21, 70, 72, 74, 71 A, 73 A y 75 A. 1.478.730'73 "

ADOQUINADOS, VÍAS FÉRREAS, DEMOLICIONES Y RESTOS

Proyectos núms. 77, 78, 79 A, 80, 81 A, 82, 83 A, 84, 85 A,
86, 87 y 92 2.810.075'86 "

MINISTERIO DE HACIENDA

Proyecto núm. 51 248.139'58 "

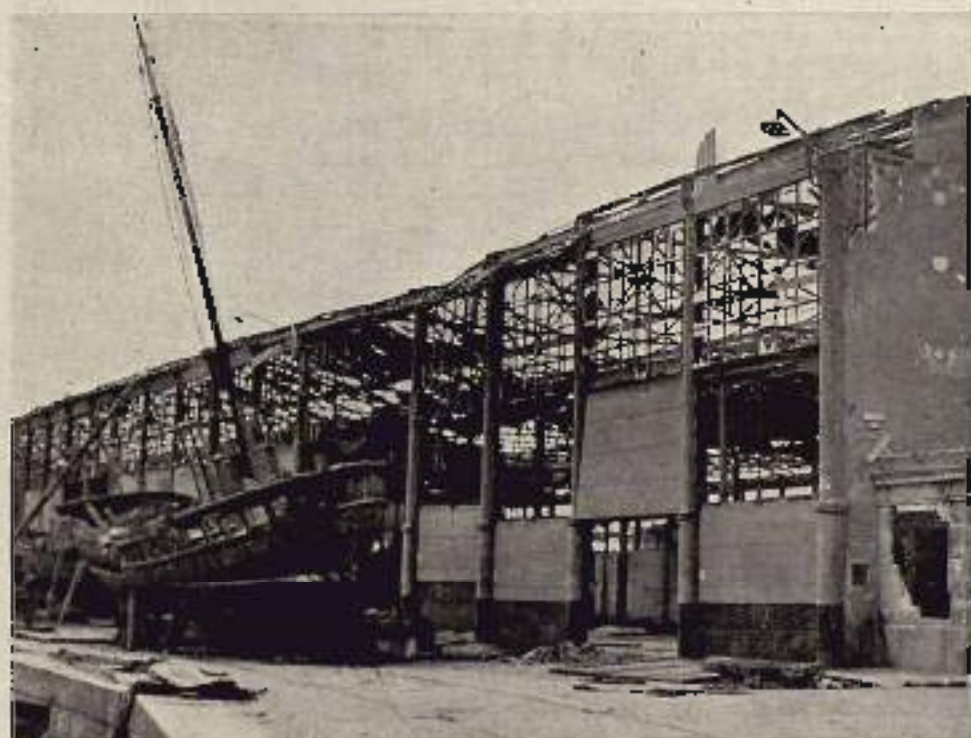
TOTAL . . . 23.721.535'87 ptas.

RESUMEN HASTA EL 31 DE DICIEMBRE DE 1942

OBRAS REALIZADAS

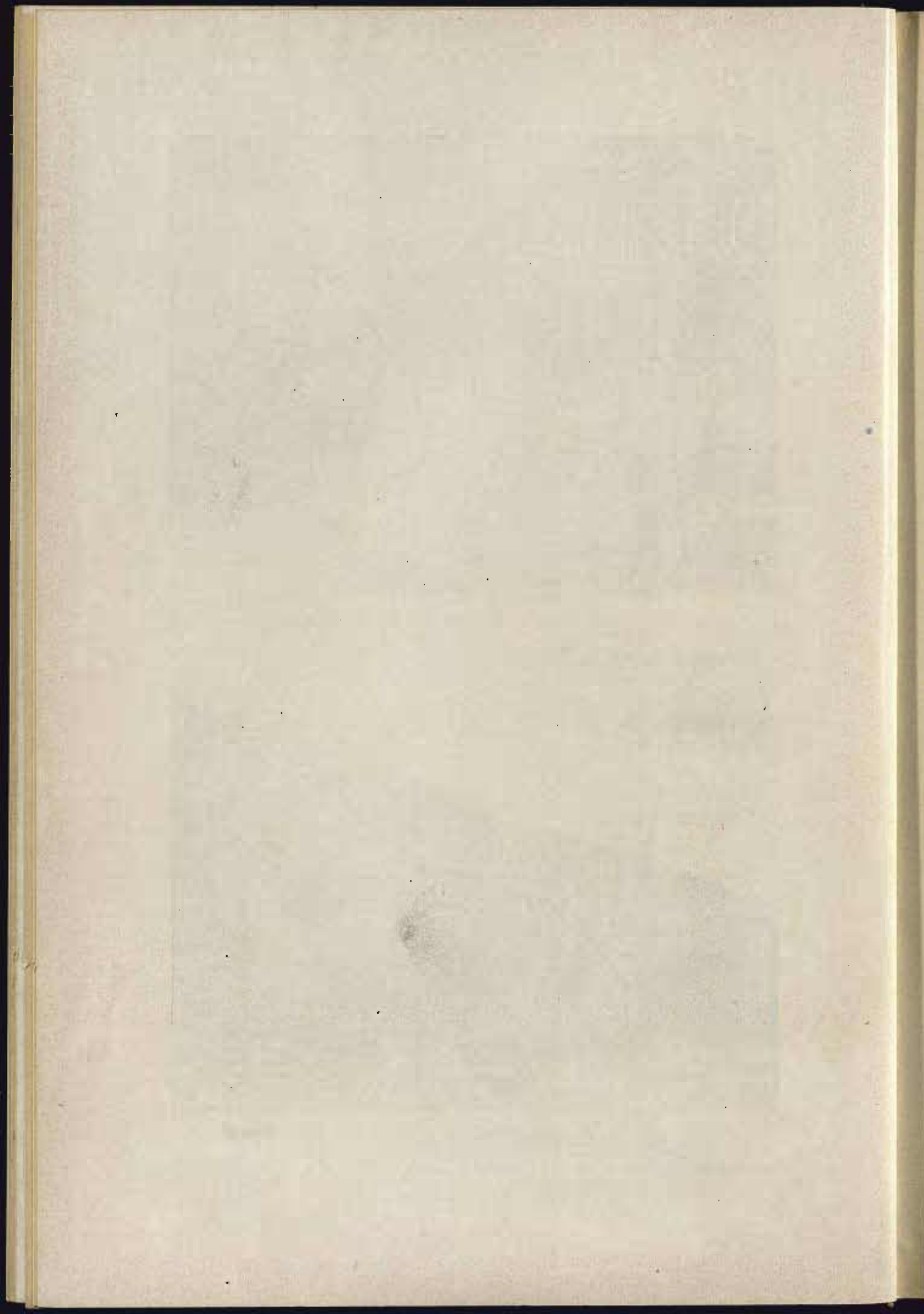
Presupuestos 8
Proyectos 82
Reformados 4
Adicionales 26

TOTAL . . . 120



MUELLE DE FALGARES

DOS ASPECTOS DE LAS FACILIDADES DEL TINGLADO N.º 1, EN EL ESTADO EN QUE SE ENCONTRÓ AL DAR PRINCIPIO A LAS OBRAS DE REPARACIÓN



CAPITULO II

Obras nuevas realizadas, en curso de ejecución, con proyecto aprobado, en tramitación y en estudio

Preliminares

En este Capítulo 2.º agrupamos todo cuanto se refiere a Obras nuevas en el período que abarca esta "Memoria". Trataremos de las terminadas, de las en curso de ejecución, con proyecto aprobado, en tramitación y en estudio.

OBRAS REALIZADAS

PROYECTO de adoquinado de algunas zonas del Contradique y del Andén de Costa.

Presupuesto aprobado	449.748'81	ptas.
Cantidad por la que fué adjudicada	403.082'19	"
Total gastado en el año 1940	46.846'27	"
" " " 1941	355.989'12	"
" " " 1942	145'06	"

(Saldo de 145'06 pesetas de liquidación; la economía obtenida ascendió a 101'74 pesetas.)

Obra realizada por contrata

En la "Memoria" anterior se indicaron las razones que motivaron la redacción del Proyecto suscrito en fecha 2 de enero de 1934, copiándose de la Memoria del Proyecto la parte más fundamental, para dar idea de la importancia que alcanzaba la exportación de sales potásicas, cuyos almacenes depósitos están emplazados en el muelle del Contradique. Se indicó también que el Presupuesto de Contrata del citado

Proyecto importaba 242.151'43 pesetas y que, remitido a la Junta de Obras el día 9 del mes de enero de 1934, se acordó por unanimidad elevarlo, para su aprobación, al Centro Directivo por el reglamentario conducto de la Jefatura de Obras Públicas, con el informe favorable en el aspecto económico. Por último, indicábase también su aprobación técnica por la Dirección General de Puertos en fecha 1.º de marzo de 1934, sin que pudiera ser sacado a subasta por tener que atender previamente a los pagos obligatorios de otras obras más importantes en curso de ejecución.

En 15 de enero de 1940 fué redactado de nuevo el Proyecto, aplicando sólo la modificación de los precios, que habían experimentado gran variación desde su primitiva redacción; los nuevos presupuestos generales de administración y contrata resultaron ser, respectivamente, de 342.824'25 y 382.764'84 pesetas; y su aprobación por la Dirección General de Puertos, en fecha 7 de marzo de 1940. Por Decreto del 26 de abril de 1940, se autoriza al Ministro de Obras Públicas para la ejecución de las obras por el sistema de contrata. Realizada la subasta, fué adjudicada a los Sres. Hijos de José Miarnau, con un beneficio por baja de 39.715'34 pesetas, replanteándose las obras el día 29 de julio de 1940.

En fecha 24 de octubre de 1940 fué redactado un adicional del 17,5 por 100 de su presupuesto, dando cumplimiento al Decreto del 30 de julio de 1940 y Orden del Ministerio de Obras Públicas del 12 de agosto siguiente, para tener en cuenta el pago de los jornales en domingos y fiestas no recuperables, y que la Superioridad aprobó en 18 de septiembre de 1941.

Las obras fueron recibidas provisionalmente el 6 de noviembre de 1941 y definitivamente el 8 de junio de 1942; habiéndose redactado la liquidación de las obras en 1.º de julio de 1942, fué aprobada por la Superioridad en 14 de diciembre siguiente.

El importe líquido de las obras ejecutadas por la contrata ha ascendido a la cantidad de 402.290'45 pesetas.

NUEVO ESTUDIO para el utilado mecánico de los muelles de España, de Atarazanas, de Barcelona y de San Beltrán.

1.ª parte. — Suministro, montaje e instalación definitiva, mediante concurso público, de 23 grúas eléctricas en los muelles de Atarazanas, de Barcelona y de San Beltrán.

Cantidad por la que fué adjudicada	3.686.589'90 ptas.
Total gastado hasta 31 de diciembre de 1934	2.949.271'20 "
" " en el primer semestre de 1936	737.317'80 "
" " en el año 1941	12.753'01 "

(La cantidad de 12.753'01 pesetas es el saldo de liquidación a reintegrar por el adjudicatario.)

Obra realizada por concurso

En la "Memoria" anterior se explicaron los detalles de la adjudicación de estas grúas a la casa "Babcock y Wilcox", en competencia con cinco proposiciones, por la cantidad de 3.685.589 pesetas y en fecha 5 de junio de 1931. Se detallaron con toda amplitud las fases de construcción de las mismas, de las cuales sólo la casa adjudicataria construyó 12, y la "Maquinista Terrestre y Marítima", de Barcelona, las 11 restantes, a la que el adjudicatario confió su construcción. En 4 de marzo de 1933 fué redactada la primera Certificación con el importe de 1.105.976'60 pesetas, representando el 30 por 100 del tipo de adjudicación, una vez realizadas y aprobada el Acta de recepción provisional del primer grupo de 8 grúas. En 5 de julio del mismo año se redactó una segunda Certificación del 25 por 100 del tipo de adjudicación con un importe de 921.647'25 pesetas, a la aprobación del Acta de recepción provisional del segundo grupo de grúas. El tercer grupo de grúas que corresponde a cuatro de las que deben prestar servicio en el muelle de San Beltrán, fué recibido provisionalmente el 24 de noviembre de 1933, siendo aprobado por la Superioridad en 14 de diciembre siguiente, procediéndose seguidamente a redactar los documentos necesarios para el pago del tercer plazo del 25 por 100, que fué realizado el día 25 de diciembre de 1933.

Al llegar el año 1935 quedaba solamente por efectuar la recepción definitiva de toda la instalación, que debía tener lugar una vez transcurrido el plazo de garantía de seis meses a partir de la última recepción realizada el día 27 de julio de 1934, pero para realizarla era

necesario disponer de corriente continua en cantidad suficiente, y esto sólo podía conseguirse con la estación convertidora que se estaba entonces instalando.

Como decíamos en otro lugar de esta "Memoria", la recepción provisional de esta estación convertidora tuvo lugar en 21 de noviembre de 1935, pero ya bastante antes de esta fecha, el 6 de mayo, pudo utilizarse la corriente de esta convertidora y se empezaron a practicar pruebas aisladas en cada grúa y pruebas de conjunto con la tensión e intensidad de corriente suficiente, cosa que hasta entonces no se había podido llevar a cabo más que con una pequeña cantidad de corriente continua. Entonces, como era lógico, fué cuando empezaron a notarse algunos defectos en las grúas y en la instalación, procediéndose a corregirlos y a efectuar alguna reforma que las pruebas enseñaban como conveniente.

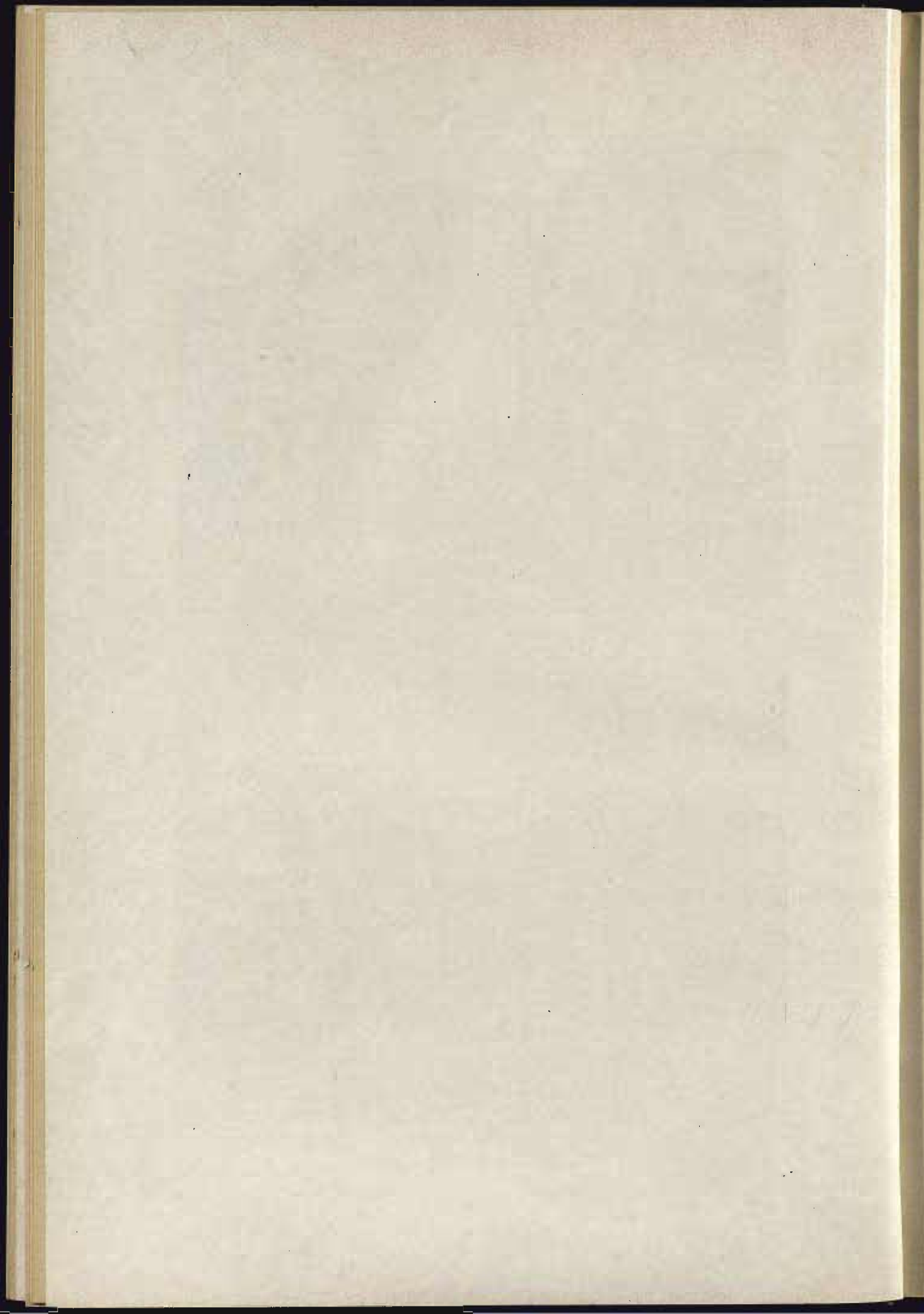
Precisa recordar que en 21 de noviembre de 1932, y a raíz de una instancia del Director de la "Isleña Marítima", sometida a toda la tramitación correspondiente, se desistió de instalar las tres grúas que habían de funcionar en el muelle de Atarazanas y se aceptó su traslado al muelle de San Beltrán. Conviene también tener presente que el que suscribe, como Vocal de la Junta Mixta de Urbanización y Acuartelamiento, había presentado en 6 de diciembre de 1932 una moción en esta última para que el coste de una de las grúas que había de instalar ésta en el muelle de San Beltrán, se pudiera emplear en contribuir a montar una canalización eléctrica que abarcase todo el muelle para el funcionamiento de las siete grúas que en el mismo instalaba la Junta de Obras y de las tres restantes que había de suministrar la Junta Mixta de Urbanización y Acuartelamiento. Hecho el Proyecto correspondiente y después de una tramitación larga y enojosa, se procedió a la instalación de esta canalización eléctrica en el muelle de San Beltrán.

Efectuada la recepción definitiva de la estación convertidora, el día 11 de marzo de 1936, y estando preparadas todas las cosas para la recepción definitiva del conjunto de la instalación de las 23 grúas, se puso una comunicación al Sr. Presidente de la Junta del Puerto, el día 1.º de abril siguiente, en la cual se pedía que, atendidas la necesidad y conveniencia de no retrasar más la entrega de las mismas al servicio público, se interesara del señor Ingeniero Jefe de Obras Públicas, anteriormente designado al efecto por la Superioridad, la oportuna fijación de día y hora para efectuar la recepción definitiva de la



MUELLE DE KALEABÉS

FACILIDAD DE LOS TESOREROS DEL CUERPO N.º 1



instalación de las grúas en cuestión, con las formalidades reglamentarias, en presencia de las personas citadas para aquel fin.

El día 24 de abril del mismo año 1935 tuvo lugar aquella recepción, que comprendía la recepción definitiva de las tres grúas que constituían el cuarto y último grupo de las que formaban parte del Proyecto y la del conjunto de la instalación de las 23 grúas. Asistieron a esta recepción el Ingeniero Jefe de Obras Públicas de la Provincia, D. Tomás Rivera y Atienza, designado por la Superioridad como representante del Ministerio de Obras Públicas; el Ingeniero Jefe del Servicio Forestal de Barcelona, D. Jesús Briones García Escudero, que ostentaba la representación de la Intervención General de la Administración del Estado (Ministerio de Hacienda); los Vocales de la Junta del Puerto, D. Antonio M.^a Llopis Galofré y D. Rafael Roig Ortembach, en representación de la misma; el Director de la Sucursal de Barcelona de la "Sociedad Española de Construcciones Babcock y Wilcox", D. Luis Herrando Herrero, en representación del adjudicatario, y el Ingeniero que suscribe.

En esta recepción se efectuaron algunas de las pruebas prescritas en el programa aprobado por la Superioridad en 15 de octubre de 1932, haciendo maniobrar las grúas en vacío y también con cargas de 3.000 y de 6.000 Kg., que es la carga máxima de las grúas. También se realizaron maniobras con pesos de 7.200 Kg., máximo señalado para las pruebas.

Levantada la oportuna Acta de recepción y remitida a la Superioridad, fué aprobada por ésta en 28 de mayo siguiente.

Según el artículo 28 del Pliego de Bases que rigió el Concurso, al aprobar la Superioridad la recepción definitiva de las tres grúas, del cuarto grupo, y del conjunto de la instalación, debía abonarse el 20 por 100 del importe de la adjudicación, cuarto y último plazo a pagar por la Junta. El importe de la adjudicación, según el presupuesto aprobado por R. O. de 5 de junio de 1931, ascendía a 3.686.589 pesetas, cuyo 20 por 100 representaba la cantidad de 737.317'80 pesetas, cuyo pago solicitó la Sociedad constructora, mediante instancia suscrita en 10 de junio de 1936 por D. Luis Herrando.

El día 15 de este mismo mes se remitieron a la Junta los documentos reglamentarios para realizar aquel pago y seguidamente se procedió a redactar la liquidación de las obras realizadas, que fué remitida el 10 de julio siguiente al Director de la Sucursal en Barcelona de la "Sociedad Española de Construcciones Babcock y Wilcox", para

que pudiera examinarla y devolverla con su conformidad o con las observaciones que estimara oportunas, de acuerdo con lo establecido en el artículo 61 del Pliego de Condiciones generales para la contratación de Obras Públicas vigente, pero los acontecimientos que ocurrieron a los pocos días imposibilitaron cumplir con este requisito indispensable. Esto unido a otras diversas razones hizo que quedara suspendida toda tramitación de este asunto, hasta que en 8 de julio de 1940 pudo por fin ser remitida a la Junta la expresada liquidación para su tramitación reglamentaria.

La Dirección General de Puertos y Señales Marítimas, por comunicación de fecha 26 de agosto del mismo año 1940, devolvió, no obstante, la expresada liquidación para completarla con ciertos requisitos, y una vez cumplido lo ordenado, se volvió a remitir el día 11 del siguiente mes de septiembre.

Nuevamente, en 3 de enero de 1941, devolvió la Dirección la liquidación para ser rectificada y completada, lo cual se realizó asimismo y volvió a remitirse a la Junta en 24 de marzo siguiente, para ser cursada a la Superioridad. Pero en 26 de junio del mismo año 1941 fué otra vez devuelta para rectificar un pequeño error aritmético que se había advertido, y una vez hechas las oportunas enmiendas, se remitió de nuevo a la Junta en 11 de julio siguiente para su tramitación ulterior.

La aprobación superior recayó en 30 de agosto de 1941, resultando un saldo de 12.753'01 pesetas en contra del adjudicatario y a favor de la Junta de Obras del Puerto, que la Sociedad abonó a la Caja de la Junta.

ESTACION CONVERTIDORA de corriente alterna en continua, dispuesta para hacer funcionar las 23 grúas eléctricas colocadas en los muelles de Barcelona, Atarazanas y de San Beltrán.

Presupuesto de adjudicación	230.000 ptas.
Total gastado en el año 1935	172.500 "
" " en el primer semestre de 1936.	57.500 "

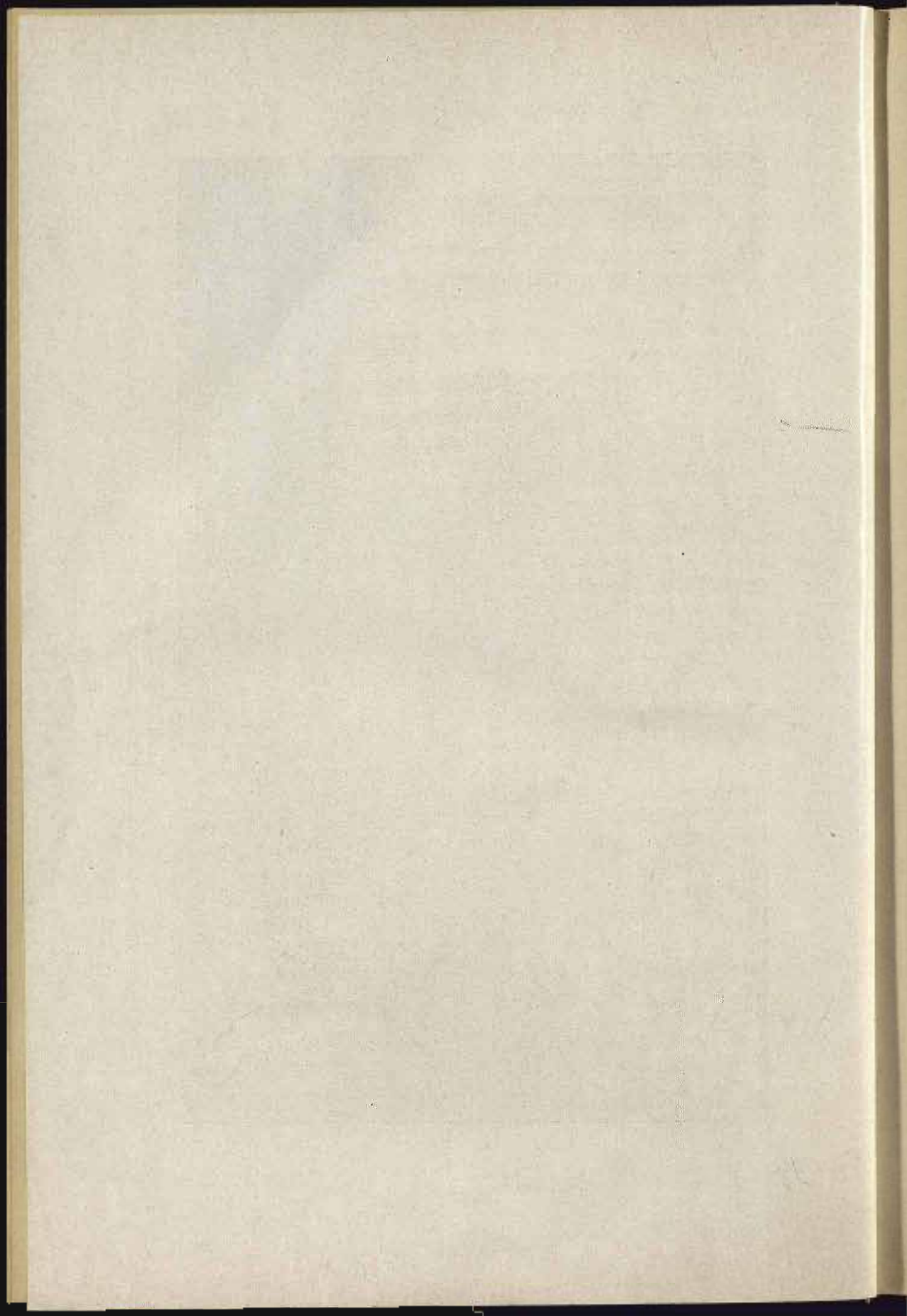
Obra realizada por concurso

En la "Memoria" anterior se hizo una reseña de la tramitación especial que había seguido el asunto de la estación convertidora y se



MUELLE DE BALEARES

INTERIOR DEL TINGLADO N.º 1, COMPLETAMENTE DESMANTELADO, AL MOMENTO DE INICIARSE LAS OBRAS DE DESESCOMBRO



daba cuenta del acuerdo de la Junta de Obras del Puerto, en su reunión del 24 de octubre de 1934, adjudicando la instalación a la casa "Siemens Industria Eléctrica, S. A." por la cantidad de 230.000 pesetas. Ya se dijo allí también que, al finalizar aquel año, se hallaba en plena actividad la construcción de los elementos que componen la estación, cuya instalación debía quedar terminada en un plazo de seis meses desde la fecha de la adjudicación.

Al mismo tiempo que se realizaban estos trabajos se iniciaron gestiones con la Compañía Barcelonesa de Electricidad y con la casa "Babcock y Wilcox" de Bilbao, para tratar de la manera de llevar a cabo la acometida de la estación convertidora. Como en el presupuesto de las grúas presentado por la casa "Babcock y Wilcox" al concurso que tuvo lugar para su construcción figuraba una partida para la instalación de la acometida de corriente continua y otra para el cuadro eléctrico correspondiente, cuyas dos partidas, al negarse la Compañía de Electricidad a suministrar corriente continua, se dieron de baja en dicho presupuesto, con el consentimiento y conformidad por escrito de dicha casa, entendió la Dirección del Puerto que, toda vez que la acometida de corriente alterna de la estación convertidora venía a sustituir la de corriente continua de las grúas, era lo más conveniente que la propia casa "Babcock y Wilcox" se pusiera de acuerdo con la Compañía Barcelonesa para realizarla, máxime teniendo en cuenta la razón especial de suma urgencia que revestía la instalación inmediata de la acometida. Puestas efectivamente de acuerdo la casa "Babcock y Wilcox" y la Compañía Barcelonesa de Electricidad con la casa Siemens respecto a todos los detalles, se llevó a cabo la construcción de la acometida sin que se ofreciera ningún inconveniente.

A mediados de febrero de 1935 estaban terminados los cimientos de las máquinas y muy adelantada la construcción de las celdas de los transformadores y de las canalizaciones de fábrica, por lo cual se empezó a trabajar ya en el pavimento.

Las celdas de los transformadores quedaron terminadas dentro de la segunda quincena de marzo siguiente y empezó seguidamente el montaje de aparatos, en el cual se trabajaba activamente al finalizar aquel mes. No obstante, el día 24 de dicho mes de marzo finalizaba aquel plazo de cinco meses señalado en el Pliego de Condiciones para tener acopiados todos los elementos de la estación, que debía quedar terminada el 24 de abril, y como la casa Siemens no había podido efectuarlo por diferentes razones, solicitó de la Junta la concesión de una

prórroga de un mes para el acopio y otra prórroga igual para la terminación, prórrogas que fueron otorgadas en sesión del 27 de marzo.

A fines de este mes de marzo de 1935 estaban ya instalados los transformadores y se había colocado el cuadro de maniobra, y dentro de la prórroga concedida estaba acopiado todo el material, que fué detenidamente examinado. También estaba instalado el cable de la acometida.

Con fecha 23 de abril siguiente, la casa Siemens solicitó el abono del primer plazo del pago, de conformidad con lo prescrito en el artículo 42 del Pliego de Condiciones facultativas y particulares del Proyecto de aquella instalación; solicitud que fué favorablemente informada en vista de que no sólo quedó acopiado todo el material, como exigía el precitado artículo del Pliego, sino que estaba, además, muy adelantado el montaje del mismo.

Al día siguiente, 24 de abril de 1935, se ofició a la Presidencia de la Junta, manifestando que el día 24 de mayo debía quedar terminada la instalación, por cuya causa precisaba recabar de la Superioridad que designara el Ingeniero que había de verificar la recepción provisional, y en su caso, la recepción definitiva, y asimismo el representante del Ministerio de Hacienda que asistiera a ellas, como también acordar el nombramiento de los Vocales de la Junta que hubieran de representarla en las referidas recepciones.

El montaje de la estación convertidora quedó completamente terminado el día 13 de mayo de 1935 y la casa Siemens, de acuerdo con el citado artículo 42 del Pliego de Condiciones, ofició a la Junta solicitando el pago del segundo plazo, lo cual fué también informado favorablemente.

Terminada la instalación y existiendo la acometida de la Compañía suministradora de corriente, se procedió el día 16 del mismo mes de mayo a efectuar la revisión por la Jefatura de Industria y seguidamente se colocó el contador de entrada y se dió corriente para comprobar los circuitos. Para efectuar pruebas de la estación y del conjunto de grúas, se construyeron en el muelle de Cataluña cuatro bloques cúbicos de hormigón de tres toneladas de peso y otros cuatro de seis toneladas, y el día 18 del propio mes fueron transportados al muelle de Barcelona, depositándose la mitad en el paramento Norte y la otra mitad en el paramento Sur.

En presencia del personal de la casa constructora se efectuaron el día 22 de mayo del mismo año las pruebas de la instalación, hacien-

do funcionar las máquinas de vacío, y una vez conectados los cables de los circuitos del muelle de Barcelona, se repitieron las pruebas, y el día 24 siguiente, con ocho grúas en funcionamiento. Como se observara que alguna máquina no funcionaba de manera perfecta, prosiguieron las pruebas los días siguientes. El siguiente día 27 se había ya conseguido corregir los defectos observados y la estación prosiguió funcionando con resultado satisfactorio hasta el día 30, en que se ordenó suspender las pruebas a fin de cortar la corriente y seguir trabajando sin peligro en la terminación de los detalles del local, tales como pavimentos, zócalos, pintura, instalación sanitaria, etc. Al propio tiempo se llevó a cabo la instalación de los cables que, arrancando de la convertidora, alimentan el circuito del muelle de San Beltrán.

El día 8 de noviembre de 1935 se ofició a la Presidencia de la Junta, notificándole que, hallándose terminadas las obras y designados los Vocales que debían asistir en su representación a la recepción provisional de las mismas, así como el Sr. Ingeniero Jefe del Distrito Minero de la provincia, en representación de la Intervención General del Estado, se sirviera ponerlo en conocimiento del Ingeniero Jefe de Obras Públicas, a fin de que tuviera a bien señalar día y hora para efectuar dicha recepción.

La recepción provisional tuvo lugar los días 21 y 25 de noviembre siguiente, suscribiéndose la oportuna Acta que firmaron por el Ingeniero Jefe del Distrito Minero, D. Narciso Mir Clapés, los Vocales de la Junta del Puerto D. Juan Puig Marcó y D. Antonio M.^a Llopis Galofré, el Ingeniero Director de las Obras que ha redactado esta "Memoria" y D. José Neusinger, Director Gerente de "Siemens Industria Eléctrica, S. A.". El Acta fué aprobada por la Superioridad en 28 de diciembre del mismo año 1935.

El día 25 de enero del siguiente año 1936 cumplió el plazo de garantía de dos meses señalado en el Pliego de Condiciones facultativas y la casa constructora solicitó se recibiera definitivamente la estación convertidora.

La recepción definitiva tuvo lugar el día 11 de marzo siguiente, con asistencia de los mismos señores que efectuaron la provisional, exceptuando el Sr. Neusinger, en cuyo lugar acudió D. Germán Gygi, Jefe de Sección técnica de la Sociedad constructora. Después de realizar un nuevo y detenido examen de los distintos elementos que componen la instalación de la estación convertidora, se procedió a efectuar, con resultado satisfactorio, algunas pruebas, incluso las funda-

mentales con las grúas de los diversos circuitos. La oportuna Acta, que se elevó a la aprobación del Centro Superior, mereció la aprobación de ésta en 11 de abril siguiente, procediéndose más adelante al pago del último plazo, con lo cual quedó ultimado tan importante asunto.

PROYECTO de andén elevado con rampa de acceso en sus extremos para carga de vagones en el muelle de San Beltrán.

Presupuesto aprobado en 21 de octubre de 1941	342.332'69 ptas.
Cantidad gastada en el año 1942	342.332'69 "

Obra nueva ejecutada por administración

La carga de vagones de las mercancías que proceden de los atraques en los muelles de San Beltrán, Poniente y Costa, ha exigido siempre situar en las vías de apartadero, alejadas de la zona de tráfico, filas de vagones atendidos por multitud de obreros paleando el material, casi siempre carbón, desde el plano de vías hasta las plataformas. Este agobiante trabajo en cantidad de vagones que podían alcanzar la cifra de 40 a 50.000 vagones anuales, era preciso atenuarlo, mecanizándolo en lo posible, en beneficio del personal obrero y de la rapidez de la formación de trenes. Para ello fué redactado en 26 de julio de 1940 el Proyecto de andén elevado emplazado en la zona de vías del muelle de San Beltrán, el cual ha permitido estacionar a ambos lados del mismo unos 50 vagones. Tiene una anchura efectiva de 16 metros y accesos en rampa por los extremos para ordenar la circulación. El presupuesto de administración de esta obra ascendió a 342.332'69 pesetas.

Tramitado este Proyecto por el conducto reglamentario, recayó su aprobación superior en fecha 21 de octubre de 1941 y se ha terminado dentro del año 1942.

Las obras realizadas han sido cargadas al Capítulo 3.º, Artículo 5.º, Grupo 8.º, Concepto 2.º bis, del Presupuesto del Ministerio de Obras Públicas del año 1941, según la O. M. aprobatoria del Proyecto.

PROYECTO de obras de mejora en el edificio residencia de la Junta de Obras del Puerto y Dirección facultativa de las Obras; apertura de una calle entre este edificio y el tinglado núm. 1 del muelle de Bosch y Alsina (antes Muralla) y construcción de dos pabellones de dos pisos como tes-tero de este tinglado.

Obra realizada por administración

El edificio que en la Puerta de la Paz ocupa actualmente la Junta de Obras del Puerto y donde se hallan instalados los diferentes servicios propios de su Dirección facultativa, Secretaría y Administración, fué proyectado el año 1903 para Estación Marítima de viajeros. Suscrito el Proyecto en 27 de agosto de aquel año, se realizaron las obras durante los años siguientes 1904 a 1906, verificándose la recepción definitiva de las mismas en 3 de octubre de 1907.

Este edificio, adosado al inmediato tinglado del muelle de Bosch y Alsina (antes llamado de la Muralla), consta de dos plantas que ocupan toda la superficie del solar y de otra tercera en la crugía inmediata al tinglado.

La fachada pegada al tinglado carecía de luz, inutilizando toda esta parte del edificio para oficinas y otras dependencias, constituyendo un gran inconveniente para el aprovechamiento eficaz de toda esta parte, sobre todo de los dos pisos que recibían luz por varias aberturas recayentes al tinglado.

La planta baja se destinaba a las dependencias inherentes a la recepción y reconocimiento de equipajes por la Aduana, con un gran local con su mostrador, varios despachos para las compañías navieras, otro local para los carabineros y registro de personal, despachos para los vistas, faquines, portería, etc. Había asimismo dependencias para otros servicios públicos, tales como estafeta de correos, telégrafo, policía, instalaciones sanitarias y demás accesorias.

En el piso principal se encontraban, en primer término, amplios vestíbulos y un gran salón destinado a café restaurante. En las crugías laterales había dispuestas habitaciones para comedores particulares y una completa instalación de cuartos de aseo e higiene. Y en la crugía posterior, junto al tinglado, existían todas las dependencias propias para el servicio de comedor, esto es, cocina, despensa, bodega, lavaderos, secaderos, etc.

En el piso segundo y en la crugía inmediata al tinglado se hallaban las habitaciones del encargado del café restaurante con todas las instalaciones propias del caso.

Tanto los vestíbulos como el salón del piso principal, de amplias proporciones, estaban ricamente decorados, destacando un magnífico lucernario que ocupaba toda la parte central del edificio, destinada al servicio del café restaurante mencionado.

Por una serie de razones que no son de este lugar, se destinó más adelante este edificio para albergar los servicios propios de la Junta, que quedaron allí instalados en las postrimerías del año 1918, realizándose los servicios de la Estación Marítima en el testero del muelle de Barcelona y en el lugar que ocupa actualmente.

Tanto el edificio de la Junta como el tinglado inmediato, sufrieron averías considerables durante la guerra de liberación, motivando la redacción de varios proyectos destinados a su reparación urgente, toda vez que los servicios de la Junta debían realizarse de modo muy deficiente en un local de las Ramblas, provisionalmente habilitado para aquel fin, y las naves contiguas del tinglado habían quedado destruidas casi totalmente a consecuencia de un incendio.

Realizada a toda prisa la reparación del edificio y conseguida la reinstalación de las oficinas en el mismo, durante el mes de septiembre del año 1939, se presentaba ocasión propicia para mejorar de modo importante las condiciones del local ocupado por la Junta, aprovechando la circunstancia de ser necesario resolver inmediatamente sobre la demolición o reconstrucción de la parte inmediata del tinglado.

Con esta finalidad se propuso a la Superioridad la idea, que fué aceptada, de no reconstruir la nave contigua del tinglado de referencia y aprovechar el espacio que así quedaba libre para abrir una calle entre dicho tinglado y el edificio de la Junta, mejorando las condiciones de éste y permitiendo, de paso, la terminación del tinglado con dos pabellones enteramente similares a los de los demás testeros, en cuyos locales se podían instalar adecuadamente otros servicios tan importantes como los de policía y vigilancia del puerto, cuya instalación conviene esté próxima, pero independiente de los demás servicios peculiares de la Junta.

Abierta así una calle que separase el edificio de la Junta del tinglado inmediato, quedaba aquel edificio enteramente aislado, ocupando el solar comprendido entre dicha calle y la Puerta de la Paz,

por un lado, y por otro, entre el Paseo de Colón y el muelle de Bosch y Alsina.

Al quedar aislado, era indispensable reformar la fachada que antes se hallaba adosada al tinglado, armonizándola con las demás fachadas del edificio, reforzándola adecuadamente, ya que de pared medianera pasaba a ser de fachada, y de paso, establecer en lugar y forma convenientes las nuevas aberturas destinadas a proporcionar luz y ventilación apropiadas a los locales contiguos.

Esto permitía una buena utilización de los espacios de la crugía de aquella fachada, que hasta ahora no podían aprovecharse eficazmente por la carencia de luz natural determinada por hallarse adosada a la misma el tinglado de referencia, y en el presente Proyecto se incluyen las reformas indispensables en la distribución interior.

La reforma de la fachada y de la distribución interior en la crugía inmediata fueron objeto de un Proyecto, debiendo advertir que estas modificaciones habían sido, ya hace años, estudiadas con detalle, antes de instalarse las oficinas de la Junta, en el edificio, aun cuando no hubo en aquel entonces ocasión oportuna para llevarla a cabo, como sucede en este momento.

Aprovechando, como hemos dicho, la circunstancia de que habían quedado destruidas por un incendio las tres naves inmediatas al edificio de las oficinas de la Junta de Obras, en cuyas naves se hallaban las cámaras frigoríficas (destruidas por dicho incendio) que convendría en su día, y por múltiples razones, instalarlas en otro lugar del puerto; incluimos también en el Proyecto de reparación urgente de los dos tinglados del muelle de Bosch y Alsina (antes Muralla), la supresión de una sola nave, la más inmediata a dicho edificio, abriendo calle entre éste y el tinglado y terminando el testero de este último con la construcción de dos pabellones iguales a los adosados a los demás testeros, pero dotándolos de un primer piso además de la planta baja y, por consiguiente, con más capacidad para instalar numerosos servicios imprescindibles en la zona marítima.

Con las obras que reseñamos, ya ejecutadas por completo, ha quedado independiente dicho tinglado núm. 1 del Edificio de la Junta de Obras del Puerto, con sus dos pabellones y su gran entrada independiente, separado de aquél por una calle. Todo ello puede apreciarse en las fotografías.

Adquisición por concurso de dos puentes básculas de 40 toneladas a vía libre y tipo centesimal (ancho normal).

Obra realizada por concurso

En fecha 9 de julio de 1940 fué redactado un Proyecto de Bases y Presupuesto para un concurso de adquisición de dos puentes-básculas de 40 toneladas, para el servicio de explotación de las vías férreas del puerto, toda vez que las que había instaladas eran insuficientes por su potencia para las nuevas cargas de los vagones. La Superioridad, en 23 de octubre de 1940, aprobó técnicamente el Proyecto con un importe básico, para el concurso, de 58.750 pesetas.

La única proposición presentada fué suscrita por la Sociedad "Hijos de A. Arisó", y previos los trámites reglamentarios, le fué adjudicada la adquisición de las básculas por el precio base de 58.750 pesetas.

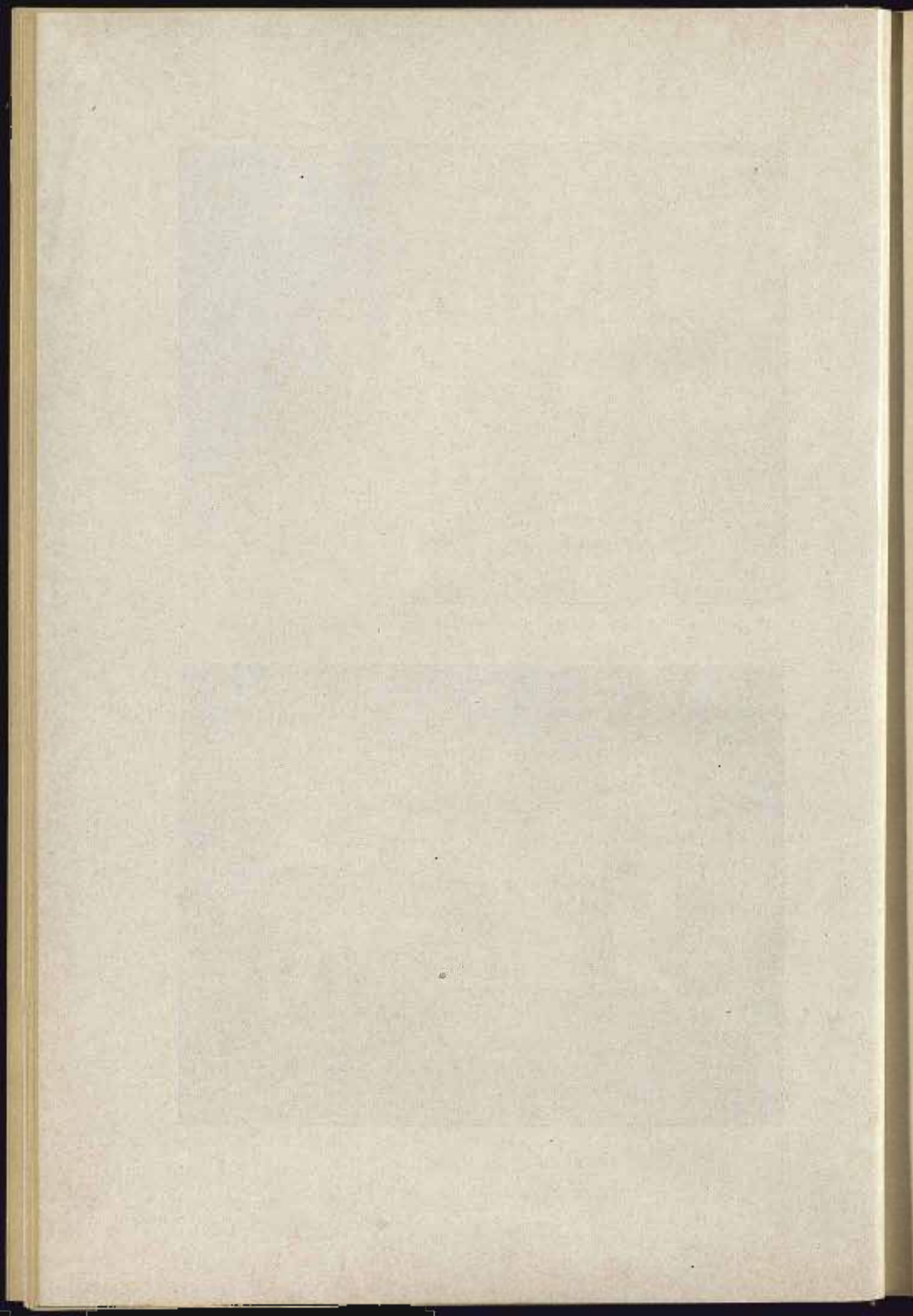
Las dificultades producidas por la anormal situación creada por la guerra mundial ha repercutido en el cumplimiento de la entrega del material adjudicado, que con bastante retraso han sido ya instaladas y de 45 toneladas, en lugar de 40 toneladas, con autorización expresa de la Dirección, aprovechando la circunstancia favorable de tener en talleres, en curso de fabricación, para las Compañías de Ferrocarriles, este tipo de báscula.

Las obras, una vez cumplidos los trámites que fija el Pliego de Bases, se pagarán con cargo a los fondos de subvención del Estado.



MUELLE DE BALEARES

DOS VISTAS DEL INTERIOR DEL TINGLADO N. 2



OBRAS NUEVAS EN CURSO DE EJECUCION

PROYECTO de muelle del Rompeolas adosado a la prolongación del Dique del Este.

Cantidad por la que fué adjudicada	12.011.040'13 ptas.
Total gastado hasta diciembre de 1934	887'48 "
" " en el año 1935	133.191'59 "
" " en el primer semestre de 1936	30.635'42 "
" " en el año 1937	10.829'68 "
Cantidad que falta invertir	11.835.495'96 "

Obra en curso de ejecución por contrata

En la "Memoria" anterior dimos cuenta ya de la larga y laboriosa tramitación y preparación de las obras de este muelle. Bueno será recordar que el Proyecto de muelle adosado a la prolongación del Dique del Este fué aprobado por R. O. de 21 de febrero de 1930, por su presupuesto de contrata, importando 12.616.506'54 pesetas, con un aumento sobre el primero presentado, motivado por las variaciones ordenadas por el Centro Superior. Por Orden Ministerial de 5 de marzo de 1934 se adjudicó definitivamente la subasta al mejor postor, que lo fué D. Salvador Piera, como Gerente de la S. A. "Fomento de Obras y Construcciones" por 9.814.107'00 pesetas, produciendo en el presupuesto la baja de 2.802.399'54 pesetas (un 22,21 por 100). La escritura de contrata, otorgada por la Dirección General de Puertos a favor de la Sociedad "Fomento de Obras y Construcciones", se firmó el 27 de febrero de 1934 por el Director General de Puertos y D. Joaquín Tenas Avilés, representante autorizado de la Sociedad. Debían empezar las obras dentro del término de seis meses a partir de la fecha de adjudicación definitiva, plazo que terminaba el 5 de julio de 1934 y debían quedar terminadas en el plazo de 60 meses a partir del día en que se diera comienzo a los trabajos.

Conviene también tener presente que, accediendo a una petición de la contrata, había acordado la Junta de Obras del Puerto, arrendarle, mediante ciertas condiciones, una draga de rosario, una cabria de 80 toneladas, otra de 60 toneladas, algunas barcazas y el taller de

bloques, emplazado en el muelle Occidental de la dársena de carenado. Este arrendamiento fué aprobado en 26 de julio de 1934 por la Dirección General de Puertos, y en 19 de noviembre del mismo año se formalizó ante notario. La escritura comprendía el inventario valorado de los elementos del mencionado taller de bloques que se entregaron al contratista y que se evaluaron en 300.260 pesetas. En este taller había aún varios bloques de 60 toneladas y estaba en condiciones de funcionar y de fabricar bloques.

Formalizada esta escritura de arrendamiento, trató el contratista de comenzar los trabajos con nuestra draga de rosario para formar la zanja que había de contener el pedraplén sobre el cual, una vez enrasado y arreglado, tenía que construirse el muro del muelle con bloques de 60 toneladas. Después de varias operaciones preliminares, como replanteo, colocación de señales, etc., dió principio el contratista en 5 de diciembre de 1934 a este dragado, que continuó durante el año 1935, prosiguiendo hasta abril de 1936, pero desde este último mes no se ha dragado ya más, faltando ejecutar muy poco dragado en la obra.

Para la ejecución de los pedraplenes, compuestos de mampuestos y ripio, había encargado el contratista la construcción de dos gabarras basculantes de 200 toneladas cada una. De la primera construída no hicieron pruebas hasta el 5 de marzo de 1935. El vertido de esta clase de piedras siguió durante el año 1935 y continuó hasta abril de 1936. Desde entonces no se ha hecho más que arreglar algunos desperfectos producidos en la obra ejecutada durante la guerra de liberación, a fin de completar la banqueta en el tramo de origen, empleándose en ello más de 640 toneladas de piedra.

En cuanto al empleo del taller de bloques, fabricación de éstos, empleo de arena, grava, cementos y puzolana, y dosificación de materiales, empezaron a surgir vicisitudes e incidentes desde que se formalizó la escritura de arrendamiento antes citada.

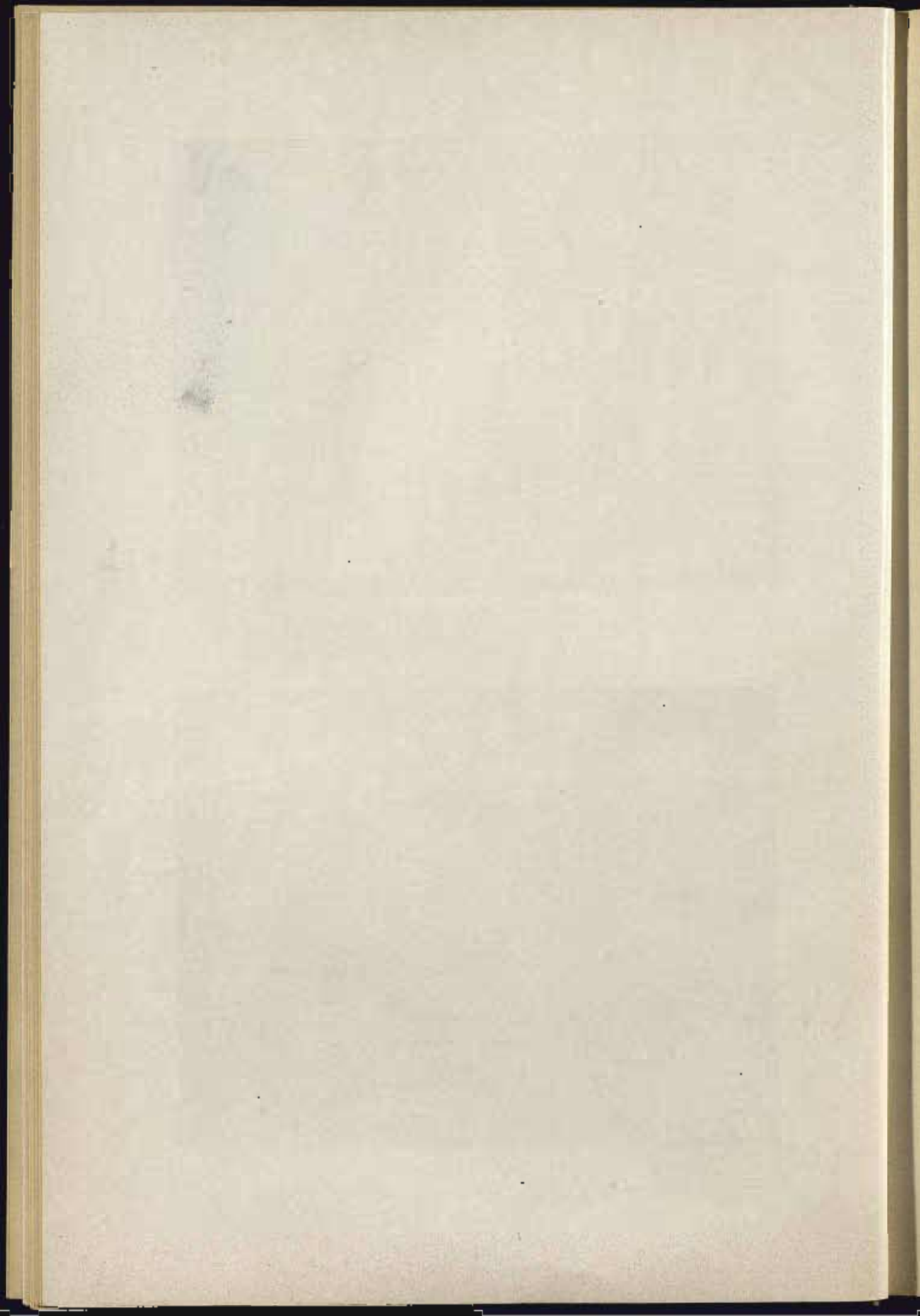
En efecto, desde que el contratista pudo utilizar el taller de bloques, solicitó instalar una mezcladora para el cemento y la puzolana, así como una machacadora, alegando diversas razones; pensó también variar la organización de los moldes para hacer los bloques, etc. Accedió la Dirección del Puerto a estas peticiones para dejar cierta libertad de acción al contratista en la fabricación de bloques, que constituye la parte más importante de la obra. La puesta en marcha del taller con estas innovaciones fué alargándose sobremanera.



MUELLE DE VALCARES
VICINIA DEL TERMINO DEL TINGLADO N.º 2



MUELLE DE CALBARKIN
VICINIA DEL ESPALDO DE LAS CERRAS SERRANAS DE CERROS DEL TINGLADO N.º 2



También surgieron numerosos e interminables incidentes con motivo de los materiales que la contrata proponía emplear. Ya en 3 de junio de 1935 se le decía que, la grava depositada en el muelle de Cataluña no reunía las condiciones necesarias para su empleo en obra. En este mismo día, se había recibido el resultado del análisis de algunas muestras de grava y arena que se habían remitido al Laboratorio de ensayos de la Generalidad de Cataluña.

En la misma fecha se le manifestaba al contratista que el cemento que proponía para emplear en las obras no nos ofrecía una garantía suficiente de su comportamiento en obras marítimas, por cuya razón indicábasele que acaso fuera conveniente su sustitución por otro de resultado probado en obras marítimas por una larga experiencia. El cemento que se trataba de emplear era más barato (95,50 pesetas la toneladas), en aquellos días, que las tres marcas Landfort, Asland y Sansón (105'50 pesetas), y el Fomento tenía contratos con el fabricante.

En el Proyecto, redactado en 1927, figuraba el cemento, a 82,50 pesetas la tonelada, y hay que recordar que el año 1934, en que empezó la obra, era ya época de perturbaciones sociales y políticas, con las consiguientes consecuencias de aumentos en los precios.

Ante la insistencia en emplear el cemento propuesto, alegando que reunía condiciones, se procedió a una información minuciosa, se ordenó enviar muestras al Laboratorio Central de la Escuela de Caminos y al de la Generalidad de Cataluña y también realizar ensayos de estabilidad de volumen en la partida depositada. Al mismo tiempo seguían los ensayos de grava y arena y de dosificación de las muestras que presentaba la contrata y se trabajaba en las indicadas reformas, en el taller de bloques.

De 29 de julio de 1935 es el certificado del Laboratorio de la Generalidad y hasta el 16 de enero de 1936 no entregaron el certificado del Laboratorio de la Escuela de Caminos, referente al ensayo del cemento, y como se ofrecían dudas en algunos puntos se creyó necesario consultar a la Superioridad y así se hizo en 21 de enero, exponiendo los puntos dudosos y el resultado de los análisis. El día 12 de marzo de 1936 se recibió una comunicación del Ministerio resolviendo la consulta, comunicación que se trasladó al contratista el día siguiente, autorizando con ciertas condiciones el empleo del cemento debatido e instándole a que tomara las medidas adecuadas para no demorar la marcha de las obras, imprimiendo a las mismas la máxima actividad.

El 13 de junio de 1936 se insistió nuevamente cerca del contratista, advirtiéndole que precisaba absolutamente que imprimiera actividad a la obra, y por fin el 18 del mismo mes contestó con una comunicación en la cual proponía la instalación de una bomba de distribución del hormigón de la que hacía grandes elogios y aseguraba que redundaría en beneficio de la calidad del hormigón, así como en la regularidad de su empleo. Se accedió a esta nueva petición.

Resulta que las cuestiones acerca del cemento duraron más de un año. Por otra parte, desde el 25 de enero de 1936, quedó redactado un trabajo que titulábamos "Proyecto reformado del muelle adosado a la prolongación del Dique del Este", en el cual proponíamos, razonándolas, mejoras en el Proyecto aprobado, entre las cuales mencionaremos el aumento de anchura del muelle hasta 100 metros en un tramo de 618 metros de longitud, aumentando asimismo el calado del muro de muelle, de este tramo, a 11,80 metros en lugar de 9,60 metros. Este Proyecto, conformado por el contratista, antes de ser enviado a la Superioridad para su aprobación, fué aprobado en 23 de abril de 1936, pero la Jefatura de Obras Públicas no dió traslado a la Junta hasta el 8 de agosto en la comunicación que copiamos aquí y recibida por la Junta el 19 del mismo mes.

"El Ilmo. Sr. Director General de Obras Hidráulicas y Puertos, en comunicación de fecha 23 de abril último, dijo a esta Jefatura lo que sigue: Visto el Proyecto reformado del muelle del Rompeolas (adosado a la prolongación del dique del Este) en el Puerto de Barcelona. — Visto lo informado por la Sección de Puertos de la Junta Superior Consultiva de Obras Públicas; este Ministerio, de conformidad con el mismo, ha resuelto: 1.º Aprobar técnicamente el Proyecto reformado del muelle del Rompeolas (adosado a la prolongación del dique del Este), en el Puerto de Barcelona, suscrito en 25 de enero de 1936, por el Ingeniero Director, D. José Manuel Jáuregui, con su presupuesto de contrata de trece millones ochocientas noventa mil sesenta pesetas cincuenta y siete céntimos (13.890.060'57 pesetas), que produce un adicional sobre el vigente de un millón doseientas setenta y tres mil quinientas cincuenta y cuatro pesetas tres céntimos (1.273.554'03 pesetas). — 2.º En correspondencia con este adicional, el plazo de ejecución será prorrogado en seis meses. — El mayor plazo que por retraso en las obras requiere la ejecución se solicitará en todo caso por el Contratista como prórroga. — Lo que de Orden comunicada por el Sr. Ministro, digo a V. S. para su conocimiento, el de la Junta de Obras del Puerto y demás efectos, debiendo la Junta remitir certificación acreditativa de que dispone del crédito necesario que supone el adicional. — Lo que traslado a Vd. para su debido conocimiento y efectos consiguientes."

Se aprecia que aun cuando la aprobación superior recayó antes de iniciarse el Glorioso Movimiento Nacional, puesto que fué sancionado el 23 de abril, el traslado fué posterior al 18 de julio. El plazo

de ejecución total resultaba de 66 meses en lugar de los 60 del primitivo Proyecto.

Habían transcurrido más de dos años desde que empezaron las obras en 5 de julio de 1934 y aun no se había empezado la fabricación de bloques. Las circunstancias no habían sido, en verdad, muy propicias.

En pleno período rojo quedó instalado en el taller de bloques la mezcladora de cemento y puzolana y la machacadora, y hechas ciertas modificaciones en la hormigonera e instalada la bomba para distribuir el hormigón, se empezaron pruebas para estudiar la dosificación, pero surgieron nuevas dificultades y controversias respecto a dosificación, cambio de materiales, ensayos, etc., etc., y así llegó el día 26 de enero de 1939, día en que quedó liberada Barcelona por el Glorioso Ejército Nacional, sin que hasta aquella fecha se hubieran fabricado todavía bloques en el taller arrendado. El contratista no había abonado más que un plazo de 50.000 pesetas de los cuatro que debía abonar para aquel arrendamiento. Debía haber pagado el segundo, también de 50.000 pesetas, el 1.º de julio de 1936.

De obra hecha, se habían abonado solamente 16 certificaciones, la última correspondiente al mes de marzo de 1936. El total abonado, descontada la baja de subasta, importaba tan sólo 162.814'09 pesetas. Esta era la situación al entrar en el período posterior al día de la liberación de Barcelona, o sea, desde el 26 de enero de 1939 hasta ahora.

Enormes destrozos y saqueos habíanse ocasionado en todo el puerto, por daños de guerra, tanto en las obras como en las instalaciones y elementos auxiliares terrestres y flotantes de la Junta y de particulares. Los había también de importancia en el taller de bloques, pero en éste unas cosas eran imputables a daños de guerra y otras a descuido y abandono del contratista, acaso por las circunstancias. En estas condiciones no podía utilizarse de momento el taller sin llevar a cabo determinadas e importantes reparaciones.

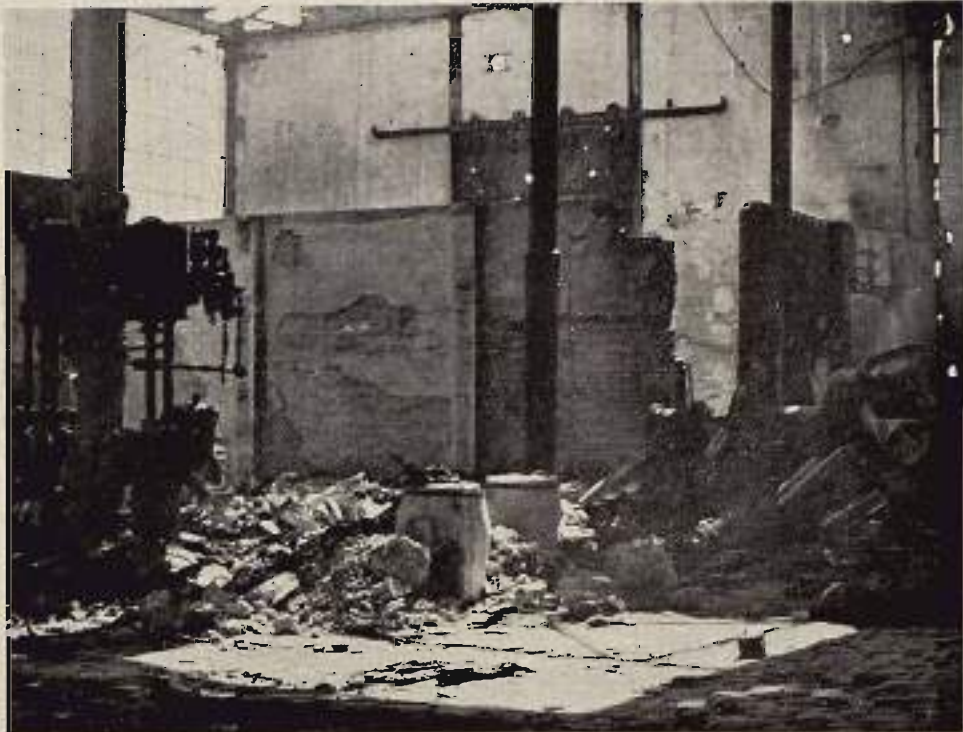
Por otra parte, era difícil la situación económica de la Junta y todo aconsejaba esperar que la Superioridad dispusiese lo más conveniente para la prosecución de las obras por contrata, especialmente para las que se hallaban en las condiciones en que estaba la nuestra. Se decía que muy pronto aparecerían disposiciones sobre esta importantísima cuestión y se esperaba su aparición de un día a otro.

En 22 de octubre de 1939, y después en 26 del mismo mes, se dic

taron los Decretos respecto al particular. El contratista, para cumplimentar lo dispuesto en estos dos Decretos y a instancias de la Dirección del Puerto, comunicó en 14 de noviembre siguiente que reanudaba las obras para el día siguiente 15, y elevaba una instancia al Excelentísimo Sr. Ministro de Obras Públicas, en la que exponía y razonaba que no podía utilizar sus canteras, haciendo constar el lamentable estado en que la Sociedad tenía sus elementos de transporte, los aumentos considerables en el precio de éstos, el mal estado de las vías de comunicación, encarecimiento del cemento, el mal estado del taller de bloques y pérdida de algunos de sus elementos, las graves averías de las dos gabarras de basculamiento, etc., etc. En definitiva, solicitaba dos años para la reparación y normalización del utilado e instalaciones; una prórroga en el plazo de ejecución igual a la duración de la guerra; poder utilizar los elementos de que dispusiese la Junta de Obras apropiados para la ejecución de las obras sin abono de canon alguno y solamente conservándolos en perfecto estado por su cuenta; y finalmente, una colaboración económica que contribuyese a sobrellevar los enormes perjuicios sufridos en su material.

A todo esto, personal de la Dirección del Puerto, conjuntamente con el de la contrata, venía revisando todo el taller de bloques y se preparaba un Proyecto para su rehabilitación, debiendo recordar que sobre esta Dirección pesaba entonces un trabajo verdaderamente agobiador con la redacción de los numerosísimos proyectos de reparación de daños de guerra y de obras nuevas, con la ejecución de multitud de obras, y debiendo atender, además, a asuntos y problemas de toda clase. En 18 de noviembre se remitió a la Superioridad un Proyecto de adquisición y reparación de maquinaria y elementos auxiliares del taller de bloques, con un presupuesto por administración de 263.371 pesetas. Este Proyecto formaba parte de un grupo de nueve, pero nos fué devuelto en 24 de enero de 1940 para modificarlo y completarlo.

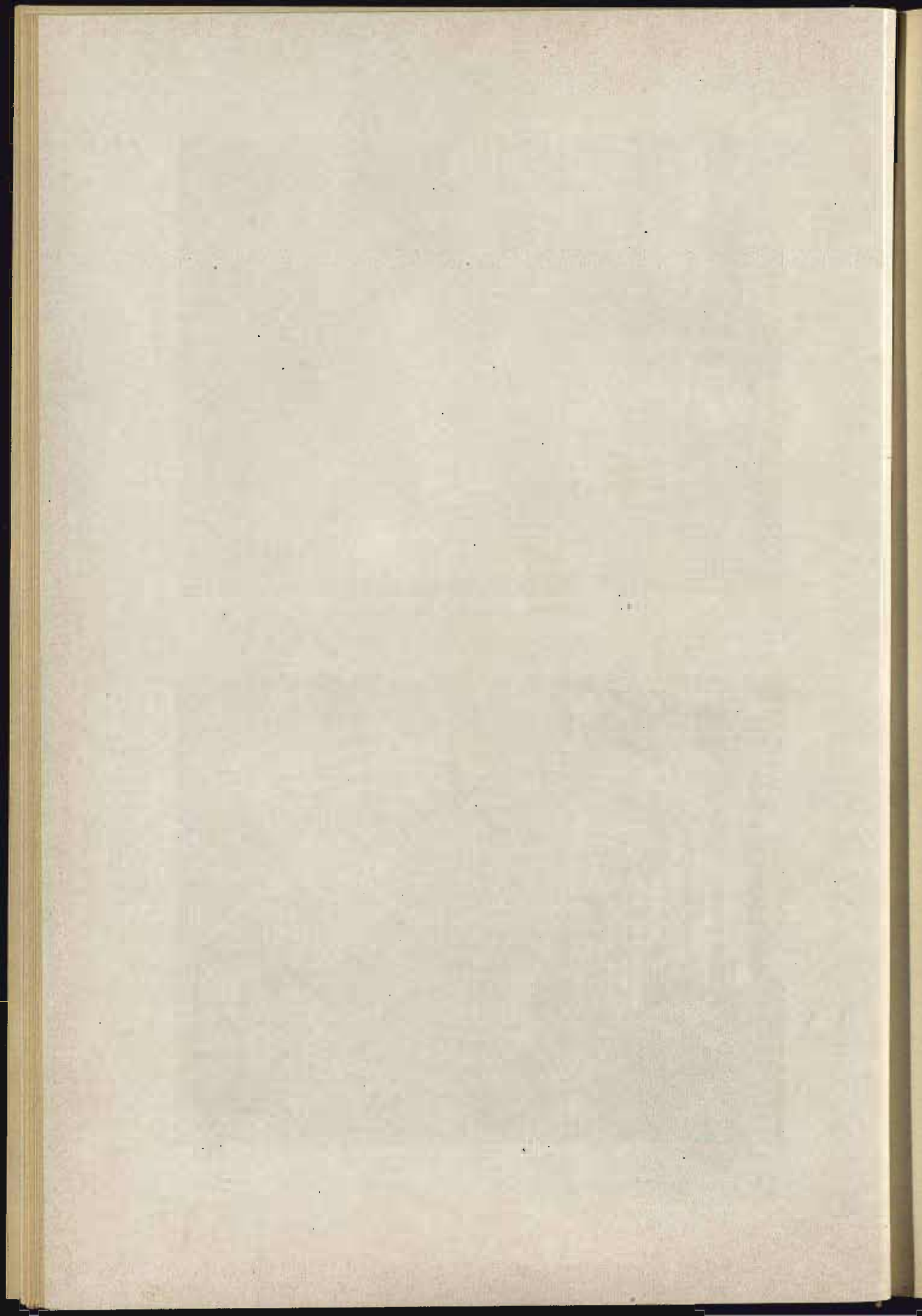
Desde entonces se acudió a todos los medios y se requirió el concurso de casas especializadas para que nos detallaren presupuestos de adquisición o reparación. Como se trata de elementos mecánico-eléctricos, se luchaba con grandísimas dificultades para que dieran precios, pues el mercado de materiales eléctricos, como todos, era insegurísimo por diversas causas. La casa Siemens fué una de las que nos ayudó en el estudio del Proyecto detallado, que con fecha 18 de febrero de 1941, fué suscrito, remitiéndose luego a la Superioridad, la



MUELLE DE BALEARES
UNA VISTA DEL INTERIOR DEL TINGLADO N.º 2



MUELLE DE BALEARES
VISTA PARCIAL DE UNO DE LOS PABELLONES LATERALES DEL TINGLADO N.º 2



cual lo aprobó con fecha 7 de abril siguiente, autorizando la ejecución de las obras por el sistema de administración tal como se proponía.

Por otra parte, el contratista había dirigido, en 14 de diciembre de 1939, una comunicación a la Dirección del Puerto, en la cual exponía que, en vista del mal estado en que se hallaba el taller de bloques y de que el remolcador que poseía para transportarlos había sido destruído durante el período comprendido entre los años 1936 y 1939, y deseaba organizar su fabricación en la zona extrema del muelle de Levante en una faja contigua al paramento de 10 metros de ancho y 100 de longitud, con cuya disposición podría levantar los bloques directamente mediante la cabria de la Junta, sin necesidad de emplear los elementos del taller de bloques que se hallaban averiados.

Se accedió a sus deseos y, previos los trámites necesarios, se hizo entrega del terreno en 8 de enero de 1940. Además, el contratista pidió a la Junta en 22 de enero del mismo año la anulación del contrato de arriendo del taller de bloques y esta Dirección, en su informe, después de puntualizar razones, expuso su criterio de que conceptuaba acertado dejar en suspenso, temporalmente, el arrendamiento de dicho taller. La Junta hizo suyo este informe y así se lo comunicó al contratista en mayo de 1940.

También en 23 de diciembre de 1939 había informado la Dirección del Puerto acerca de la instancia, citada anteriormente, que el contratista había dirigido al Sr. Ministro de Obras Públicas, informe que pasó a la Comisión Permanente, elevando la Junta lo acordado a la Superioridad sin que hasta ahora haya recaído resolución.

En medio de todo esto, y a pesar de nuestros requerimientos constantes al contratista, las obras continuaban realmente como si estuvieran suspendidas, por cuya razón nos vimos precisados nuevamente en 11 de septiembre de 1940 a llamarle la atención por escrito para que explicara razonadamente las causas de semejante estado de cosas y emprendiera sin más dilaciones la continuación normal de las mismas.

Contestó a nuestra comunicación con otra del día 12 siguiente, en la cual exponía las razones que le habían obligado a no reanudar los trabajos con la actividad requerida y manifestaba que comenzaría inmediatamente el hormigonado de los bloques en el taller. Pero ya el día 9 del mismo mes había dirigido la contrata una nueva instancia al Sr. Ministro de Obras Públicas en la cual, de un modo claro y rotundo, solicitaba la rescisión del contrato con devolución de la fian-

za. Fundaba esta petición alegando todas las razones que ya había expuesto antes y que podemos enumerar y sintetizar así:

- a) Lamentable estado del material de transporte de la Sociedad.
- b) Considerable aumento de precio de los transportes, perturbados además por la dificultad de comunicaciones en esta región.
- c) Encarecimiento de la puzolana de Olot por razón de su transporte.
- d) Encarecimiento del cemento y dificultad de su adquisición.
- e) Pérdidas en las instalaciones eléctricas y dificultades en adquirir material.
- f) Daños en el taller de bloques.
- g) Desguace de un remolcador.
- h) Graves averías en dos gabarras de basculamiento.
- i) Elevación en los jornales por pago de domingos y transformación del retiro obrero en seguro de vejez.
- j) Restricciones en el consumo de gasolina.

Pasada esta instancia a informe de la Dirección del Puerto, se hizo de la misma un extenso y detallado examen, y en 23 de noviembre del propio año 1940 se evacuó ampliamente el informe solicitado, haciendo una detenida y minuciosa exposición de los hechos acaecidos hasta entonces y manifestando nuestro criterio, fundado en varias y poderosas razones, contrario a que se accediera a la petición de rescisión y añadiendo que debía ordenarse la prosecución de la obra, si no con una marcha normal, atendidas las circunstancias, sí con mayor rapidez de la seguida hasta entonces. También hacíamos constar que, de acceder a rescindir la contrata, entendíamos que debía ser con pérdida de la fianza, con arreglo a las disposiciones en vigor últimamente dictadas.

Mientras tanto, y como consecuencia de la advertencia hecha al contratista, en 11 de septiembre de 1940 antes citada, empezó el 17 del mismo mes de septiembre la construcción de bloques en la zona del muelle de Levante fijada anteriormente, y que era una de las dos zonas que ya se habían señalado con este fin en el Pliego de Condiciones del Proyecto. La fabricación de bloques siguió hasta el 15 de



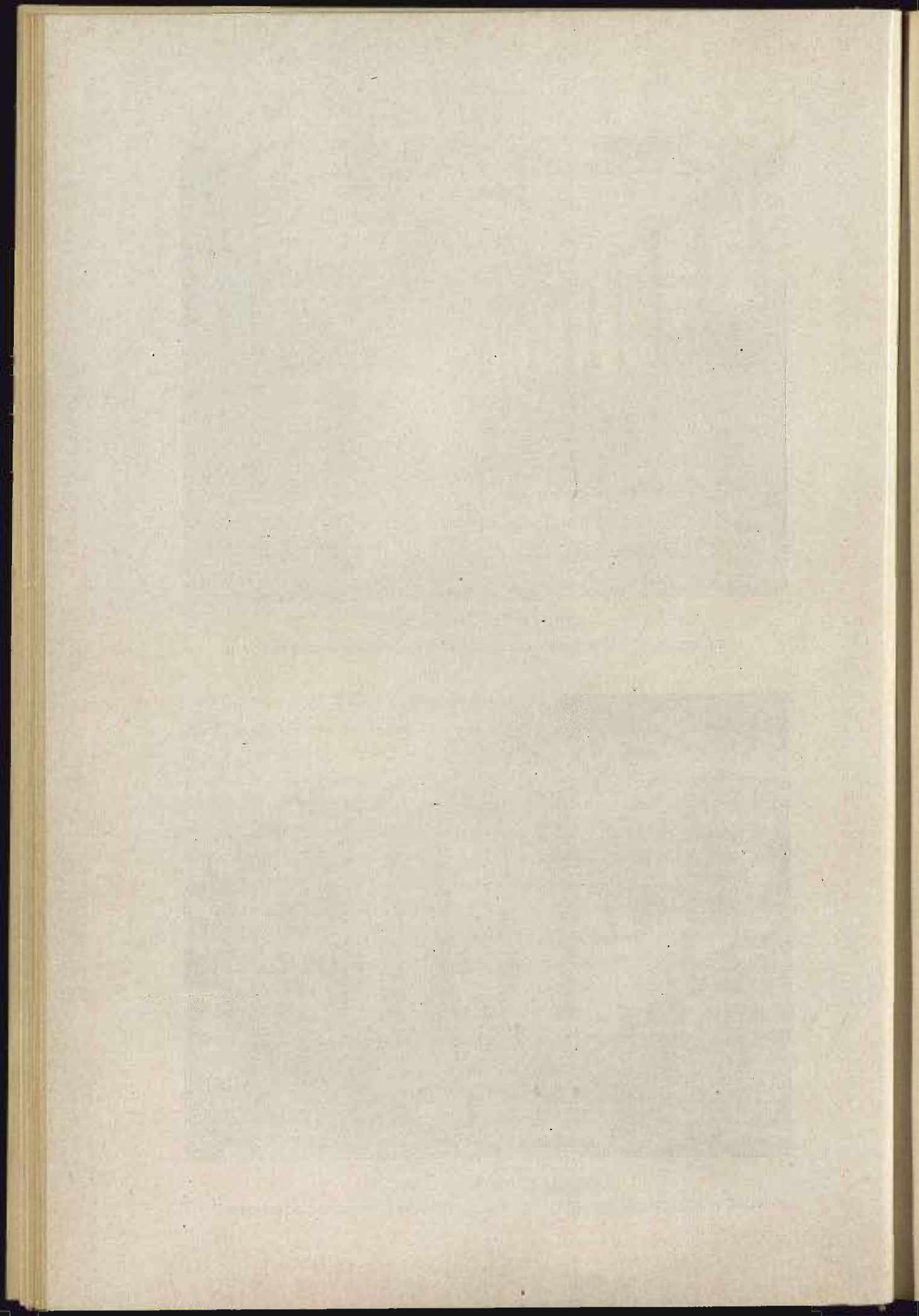
MUELLE DE BALCARES

ASPECTO PARCIAL DEL INTERIOR DE LOS EDIFICIOS LLEVADOS DEL TINGLADO N.º 2



MUELLE DE BARCELONA

VISTA PARCIAL DE LA FACADA NOROCC. DEL EDIFICIO DE "INSPECCIÓN DE MUEBLES"



enero de 1941, aunque con marcha muy lenta, puesto que, en todo este período de cuatro meses solamente llegaron a fabricarse 52 bloques.

Terminada la construcción de estos bloques, con los cuales quedaba ocupada toda la zona que para este fin tenía concedida la contrata en el muelle de Levante, volvieron a quedar las obras prácticamente paralizadas, lo cual obligó nuevamente a la Dirección del Puerto a llamarle la atención sobre el particular, mediante comunicación fechada el día 30 de abril de 1941, a la cual contestó al día siguiente, 1.º de mayo, manifestando que, si bien luchando con grandes dificultades para la intensificación del trabajo en las obras, procederían seguidamente al enrase de escollera y colocación de bloques, por tener ya reparado uno de los balandros que la Sociedad había recuperado en Puerto de La Selva.

A pesar de todo, hasta el mes de julio del propio año 1941 no empezó el vertido y enrase de escolleras, con tal lentitud, que hasta el final de aquel año sólo llegaron a verterse 443 toneladas empleadas en completar los perfiles del prisma de fundación en su origen del muelle de Levante, con objeto de permitir la colocación de los bloques construídos.

En el mismo mes de julio de 1941 y con fecha del día 23, el contratista elevó nueva instancia al Sr. Ministro de Obras Públicas. En ella se hacía una aclaración a la que, con fecha 9 de septiembre del año anterior, dirigió al propio Sr. Ministro, de la cual podía en cierto modo considerarse como complementaria y que hemos mencionado anteriormente. Además de insistir en la rescisión de la obra con devolución de la fianza, se reiteraba el ofrecimiento, ya hecho en la instancia anterior, de continuar la obra por administración, una vez rescindido el contrato, y se añadía que, en el caso de que la Administración acordara proseguirla directamente, sin intervención de la Sociedad, se hallaría ésta dispuesta a facilitar cuantos elementos pudiera. A esta oferta se agregaba otra, cual es la de ceder gratuitamente el importe de los bloques fabricados hasta entonces.

Recibida esta instancia en la Dirección del Puerto, a la cual se había pasado para su informe, decidimos solicitar de "Fomento de Obras y Construcciones" que concretara cuáles eran los elementos que ofrecía facilitar, así como las condiciones y plazo de su oferta. En la contestación que por escrito nos fué facilitada quedaron puntualizados los términos de la instancia, haciéndose una relación de los elementos que se ofrecían, así como el plazo de esta prestación, que se

fijaba hasta fin del año 1946. Se hacía, además, la oferta ya citada en su instancia de ceder gratuitamente los bloques fabricados y se añadía la cesión, también gratuita, de una cierta cantidad de puzolana.

En nuestro informe se hizo un detenido análisis de la oferta hecha por la contrata, a fin de apreciar debidamente el alcance de las aclaraciones y concesiones contenidas en la instancia mencionada, haciendo observar que el material ofrecido no era en modo alguno necesario a la Administración para proseguir las obras en caso de rescisión de la contrata, pues la Junta del Puerto poseía los elementos que utilizó para la defensa del Rompeolas y en el muro de muelle de San Beltrán, y tanto los bloques construídos como la puzolana que estaba dispuesta a ceder constituían un porcentaje insignificante del total que debía emplearse en las obras.

Los últimos meses del año 1941 transcurrieron sin que por parte de la contrata se diera mayor impulso a las obras, limitándose al enrase de escolleras de que se ha dado cuenta anteriormente, por cuyo motivo hubo que llamar nuevamente la atención en 7 de enero de 1942, apremiándola para que imprimiera a los trabajos en curso la actividad debida. A este requerimiento contestó el contratista con una comunicación fechada el 13 del mismo mes de enero, exponiendo las dificultades que se les ofrecían y asegurando que en la primera decena de febrero imprimiría a la obra un gran impulso, pero durante los primeros meses del año no pudo apreciarse que se modificara el lento ritmo hasta ahora llevado. Hasta el 27 de abril de aquel año 1942 no solicitó el contratista la utilización de la cabria para colocar el castillete de hierro y la pila de bloques que debían señalar las alineaciones de las hiladas del muro de muelle, a pesar de lo cual no se colocó el castillete hasta casi el final del año, en cuyo momento todavía debía formarse la pila.

Las instancias elevadas a la Superioridad por la contrata, solicitando la rescisión sin pérdida de fianza, fueron desestimadas por resolución de la Dirección General de Puertos y Señales Marítimas en 12 de junio de 1942.

Teniendo en cuenta que el plazo de ejecución de la obra quedó prorrogado, por Decreto de 10 de febrero de 1940, en el tiempo transcurrido desde el 18 de julio de 1936 hasta el 1.º de julio de 1939, resulta, en definitiva, que el 18 de diciembre de 1942 terminó el plazo de ejecución. Tenemos referencias de que la contrata ha solicitado de la Superioridad una prórroga para la continuación de las obras.

PROYECTO de reforma y ampliación del muelle de San Beltrán, incluso pavimentos y desagües.

Presupuesto aprobado	4.512.676'53	ptas.
Total gastado hasta el mes de diciembre de 1934.	4.029.134'78	"
" " en el año 1935.	66.891'94	"
" " en el primer semestre de 1936	31.143'36	"
" " en el segundo semestre de 1936	27.781'50	"
" " en el año 1937	47.679'78	"
" " en el año 1938 (incluido enero de 1939).	42.470'70	"
" " en el año 1939 (excepto enero de 1939)	7.491'60	"
" " en el año 1940	19.187'49	"
" " en el año 1941	—	"
" " en el año 1942	90.604'70	"
Cantidad que falta invertir	156.290'68	"

Obra en curso de ejecución por administración.

De este Proyecto se han expuesto los antecedentes y marcha de las obras en "Memorias" anteriores. Se trata de una obra que se ejecuta por el sistema de administración. Tiene un presupuesto total aprobado de 4.508.676'53 pesetas, del cual hay gastado y justificado hasta fin de año de 1934, que comprende la "Memoria" anterior, de pesetas 4.029.134'78; quedaba, por consiguiente, un remanente, al empezar el período de esta "Memoria", de 483.541'75 pesetas.

En el año 1935 siguiéronse afirmando y adoquinando determinadas zonas de depósito y de circulación del muelle de San Beltrán, invirtiéndose, según el justificante que obra en esta Dirección, la cantidad de 1.056 toneladas de piedra machacada y el acopio de 16.000 adoquines para la pavimentación.

En el año 1936 se invirtieron 1.238 toneladas de piedra machacada también para el afirmado. En el período rojo, las cantidades que se justifican fueron invertidas en listas de jornales que afectaron a esta obra. En los años 1939 y 1940 las pequeñas cantidades justificadas obedecen a reparaciones de la pavimentación general producida por los daños de guerra. Entre lo gastado en el año 1942 figura como más importante la partida que se ha invertido en el adoquinado de la calle central del muelle que enlaza la calzada de borde de muelle con la de la vía central.

El sobrante que queda disponible en 31 de diciembre de 1942 asciende a la cantidad de 156.290'68 pesetas, con la cual se tendrá que completar el resto de afirmado y las pavimentaciones de las calles de

enlace de la vía de muelle con la calzada central, las que no podrán llevarse a cabo hasta que la Junta Mixta de Urbanización y Acuar-telamiento realice las obras que tiene pendientes en este muelle, alguna de ellas, con Proyecto aprobado y pendiente de subasta.

PROYECTO de prolongación de la vía de los ferrocarriles al muelle de San Beltrán.

Presupuesto aprobado	267.992'39 ptas.
Total gastado en el año 1942	195.189'40 "
Cantidad que falta invertir	72.802'99 "

Obra en construcción por administración

En el momento que, liberada la provincia de Barcelona, puso en marcha sus actividades y empezaron a llegar al puerto trenes de sales potásicas, se suscitó, como interés fundamental del Gobierno, la exportación de esta riqueza nacional como importantes contrapartidas de divisas. A tal efecto, oficialmente y de modo particular se puso de relieve este alto interés para llevar a efecto todo aquello que pudiese facilitar la exportación de este material. En otra parte de la "Memoria" se detalla la realización de las obras de adoquinado del Contradique y andén de Costa, llevadas a efecto con gran rapidez. Las Sociedades de potasas que radican en el puerto impulsaron la distribución de potasa como sustitutivos de cierta clase de abonos que se importaban del extranjero, y ello llevaba consigo la necesidad de embarcar importantes cantidades en tráfico de cabotaje, cuyas operaciones era conveniente efectuar en el muelle de San Beltrán, tramo de la concesión de la Naviera Aznar. Las Sociedades aludidas, juntamente con la Naviera Aznar, solicitaron de la Junta la prolongación de la vía de los Ferrocarriles Catalanes al muelle de San Beltrán, a cuya solicitud se adhirió la citada Compañía y el resultado fué, después de laboriosos trabajos, y con conocimiento de la Superioridad, el cooperar en la construcción de las citadas obras. La forma de cooperación se tradujo en un aporte en metálico de una tercera parte por la Compañía de los Ferrocarriles Catalanes, sobre un tope máximo de 200.000 pesetas para el importe total de las obras; otra tercera parte para las Sociedades de potasa, con la Naviera Aznar, y el resto hasta el coste total de la obra, por la Junta de Obras del Puerto, sin que estas aportaciones representasen ningún derecho de preferencia

ni de copropiedad, ni de ninguna clase para aquéllos, debiendo satisfacer canon de paso por tonelada o vagón, con arreglo a tarifas revisables, aprobadas por la Junta. Todos estos detalles se consignaron en Acta suscrita por la Dirección facultativa en representación de la Junta y por todos y cada uno de los cooperantes en esta obra. Esta Acta, juntamente con el Proyecto, fué remitida a la Superioridad, aprobándose en la misma O. M. de fecha 16 de julio de 1941, y por la cual resultó para la obra el presupuesto de 267.992'39 pesetas, y para las aportaciones, 66.666'66 pesetas a cargo de Ferrocarriles Catalanes, y otras 66.666'66 para las tres Sociedades de potasa (Unión Española de Explosivos, Ibéricas y de Suria) y la Naviera Aznar, en partes iguales. Las aportaciones han sido ingresadas en Caja, y las obras realizadas, casi en su totalidad, quedando actualmente un remanente en Caja de 72.802,99 pesetas. Una vez sentada la vía y se pudo dar paso, cumplimentando órdenes de la Superioridad, la Dirección autorizó su explotación, que data desde la fecha 17 de mayo de 1941. El pequeño remanente que queda del presupuesto se invertirá en obras de rectificación de adoquinados, que afectan a la obra y que están consignados en el Proyecto aprobado.

PROYECTO de instalación provisional en el muelle de Poniente (parte Norte) de vías férreas y seis grúas de 3/6 toneladas (parte de las del muelle de Barcelona), destinadas al tráfico mecánico de carbones en aquel muelle.

Presupuesto aprobado	882.909'47 ptas.
Cantidad que falta invertir	882.909'47 "

(De esta cantidad, hay autorización de la Superioridad para gastar 250.000 ptas.)

Obra en construcción por administración

La importancia de la cifra de tonelaje de manipulación del carbón que arrojan las estadísticas que se acompañan en otro lugar de la "Memoria" (1.200.000 toneladas en números redondos), parte de las cuales van directamente a corto número de receptores, requiere una fácil manipulación y carga en vagones que dé más rapidez de evacuación de material con el mínimo número de vehículos de transporte. Con este criterio se ha estudiado el Proyecto que nos ocupa, con el cual queda mecanizada la descarga de mercancía de los buques y la carga a vagones de un importante tramo del muelle de 330 metros de lon-

gitud en el paramento Norte del muelle de Poniente. En el Proyecto se aprovecha la misma central convertidora de corriente instalada en el muelle de Barcelona, y se refuerzan las conducciones eléctricas para permitir el funcionamiento de las nueve grúas instaladas en el muelle de San Beltrán y de las 6 que se proyectan instalar en el muelle de Poniente, procedentes éstas de las del muelle de Barcelona, que se trasladan de momento por estar dotado aquel muelle de más grúas de las necesarias para el trabajo que hoy día allí se realiza. Se completa el estudio de las vías de trabajo y acceso, que se reducen a tres, dos a borde de muelle y la tercera separada por un depósito regulador de descarga, unidas entre sí y a la red, para poder efectuar todas las combinaciones posibles de trabajo. Las grúas se montan en la segunda vía contra lo corrientemente utilizado hasta ahora y su alcance permite maniobrar bien a las bodegas de los buques y a la tercera vía.

El Proyecto así redactado en fecha 5 de febrero de 1941, ha sido aprobado por la Superioridad en fecha 24 de febrero de 1942, habiendo empezado las obras, resolviendo de antemano la adquisición oficial del material ferroviario, que ha sido ya adjudicado por la Comisión correspondiente, estando pendiente de la entrega por la R. E. N. F. E.

Estando en prensa esta "Memoria", ha sido hecha la entrega del material ferroviario y se procede a su montaje.

PROYECTO de obras provisionales para ir completando rápidamente el cierre de la zona de servicio del puerto.

Presupuesto aprobado 503.777'54 ptas.

Obra por administración

Este Proyecto, redactado en fecha 2 de marzo de 1942, ha sido aprobado técnicamente en fecha 27 de octubre de 1942, por un importe de 503.777'64 pesetas, en su presupuesto por administración. En este Proyecto se han incluido las obras mínimas de conjunto, para aislar la población de los espacios portuarios donde se realizan o aparcen mercancías. Tiene carácter provisional, hasta tanto que puedan llegar a ejecutarse obras definitivas metálicas; por esta razón, las cercas son de ladrillo, coronadas en algunos tramos de tela metálica, y las puertas de madera, robustas, sólidas, apropiadas al fin que se persigue.

Se han comenzado las obras.

OBRAS NUEVAS CON PROYECTO APROBADO

ESTUDIO de mejora de los calados en las dársenas y Antepuerto.

En la "Memoria" anterior, cerrada en 31 de diciembre de 1934, decíamos:

"Se expusieron en otro lugar de esta "Memoria" las características de nuestro deficiente tren de limpia que cuenta con 55 años de servicio. — En el Plano general se indican las sondas, referidas al cerco del puerto, en la canal de entrada y en algunos otros sitios del mismo, entre los cuales se han de considerar como preferencia los que rodean la Estación Marítima, a la cual atracan los barcos de turismo, correos, etc. Es evidente que se ha de procurar que los mayores buques que frecuentan el puerto de Barcelona, como son los de turismo y los correos transatlánticos, puedan atracar a dicha Estación, y para ello precisa que los calados sean suficientes, y como se presentan buques de 10 a 12 metros de calado, no hay más remedio que ver el modo de conseguir estos fondos. Esto exige poseer elementos adecuados de limpia o si no contratar determinados dragados. Esta Dirección está en relaciones con las más importantes firmas que se dedican a estos trabajos y el criterio nuestro es el de poseer unas cucharas o dragas Priestman con destino a conservar el dragado al pie de los muelles, porque para algo se han construido éstos con un calado determinado. Estos artefactos son sumamente apropiados, por ocupar poco espacio, para ir dragando a lo largo de los muelles sin interrupción de las operaciones comerciales. Para el centro de las dársenas y canal de entrada, parece lo más acertado contratar un dragado, ya que resulta muy costosa la adquisición de un tren de limpia y se acrecentan los gastos de conservación. Actualmente, como el contratista de las obras del muelle adosado al Rompeolas ha de llevar a cabo un gran relleno que puede realizar mediante el empleo de dragas de succión, y como, por otra parte, el Consorcio de la Zona Franca de Barcelona tiene conferido un Monopolio de extracción de arenas, esta Dirección está estudiando el modo de llegar a un convenio mediante el cual el citado contratista pueda efectuar los rellenos con las arenas que precisa extraer de los dichos lugares del puerto de Barcelona, para dejar éste en buenas condiciones, y si se acierta a ajustar este convenio, que ha de aprobar la Superioridad, de tal modo que resulte beneficioso para la Junta de Obras del Puerto y, en lo que cabe, para el contratista, entendemos que, en resumidas cuentas, redundará todo ello en beneficio del puerto. Un inconveniente puede surgir para poder realizar este convenio, cual es, que la capa de fango que existe en el antepuerto impida el dragado de arenas. Esto supondría un gran perjuicio y se debería en gran parte a los productos que permanentemente vierte la cloaca. En cuanto venga el tiempo propicio, empezaremos a realizar ensayos con nuestra draga para conocer el espesor de la capa de fango y para averiguar si existe algún tajo conveniente de arena aceptable. Hemos de advertir que, tanto por causa de estos fangos, como por la acumulación de las arenas que las marejadas del segundo cuadrante empujan contra el contradique, han disminuido en modo alarmante los calados en el que llamamos Antepuerto, y ello puede llegar a ser, y mejor dicho lo es, una amenaza para la canal de entrada, situación que obliga a dragar en sitios convenientes de dicho Antepuerto."

Esta era la situación en 31 de diciembre de 1934. Por medio de nuestro tren de limpia se dragó en varios puntos del llamado Antepuerto, donde hace muchos años vierte la cloaca aguas residuales de

la ciudad, servidumbre que soporta el puerto y que tanto perjudica desde varios puntos de vista al mismo, singularmente por la acumulación de productos sólidos que allí aquélla deposita.

Estos dragados de exploración enseñaron que en las zonas influenciadas por el desagüe de la cloaca se encontraba superiormente una capa de fango variable de espesor y debajo de ésta dragaban arena más o menos fina y más o menos apelmazada. Simultáneamente con estos dragados, y también antes del Glorioso Movimiento Nacional, se levantó un plano detallado del fondo del puerto y antepuerto, y se estudió un Pliego de Bases para la adquisición de una draga grúa tipo Priestman, destinada principalmente al arreglo de los calados a pie de los muelles, de los que tenemos más de 9 kilómetros y en una anchura de 20 metros contigua a los mismos, zona en la que en un puerto tan frecuentado como el nuestro es difícil poder atenderla continuamente con dragas corrientes. Preparábanse también los otros documentos del estudio de conjunto de dragado, teniendo en cuenta que en el relleno del muelle adosado al Rompeolas de Levante, obra ya contratada, y en el que habían de emplearse 1.100.000 metros cúbicos (a 2,00 ptas. el metro cúbico) pudiera hacerse con los productos dragados. Gran parte de esta documentación desapareció durante la guerra, y desde la liberación de la Ciudad reemprendimos el trabajo de este Proyecto de conjunto. El mal señalado para los fondos del Antepuerto y paso de entrada, es claro que va en aumento, ya que siguen actuando continuamente las mismas causas que lo producen. Además teníamos hundida y destrozada la draga de rosario de esta Dirección. Para hacer frente a esta alarmante situación se rebuscó primeramente por todo el puerto, por si se encontraba algo utilizable para dragar. Consiguióse arrendar, el 1.º de marzo de 1939, una grúa de vapor de 10 caballos y potencia de 7 toneladas, con una cuchara Priestman, a la Sociedad General de Carbones y, montada sobre una barcaza nuestra, prestó algunos servicios y entre otros en los trabajos de desescombros y arreglo de las dos obstruidas fosas de inmersión del Dique flotante y deponente, hasta que hubo que devolver la grúa y la cuchara a sus dueños en 3 de agosto de 1942 por requerirlo éstos. Encontróse también en el puerto un modesto tren de limpia compuesto de una pequeña draga de rosario, denominada "Merwede", un remolcador "Ataka" y dos gánguiles. Este tren de la Compañía Holandesa estaba amarrado en el puerto desde agosto de 1936, sin hacer nada y sin atender a su conservación, no reuniendo condiciones para traba-



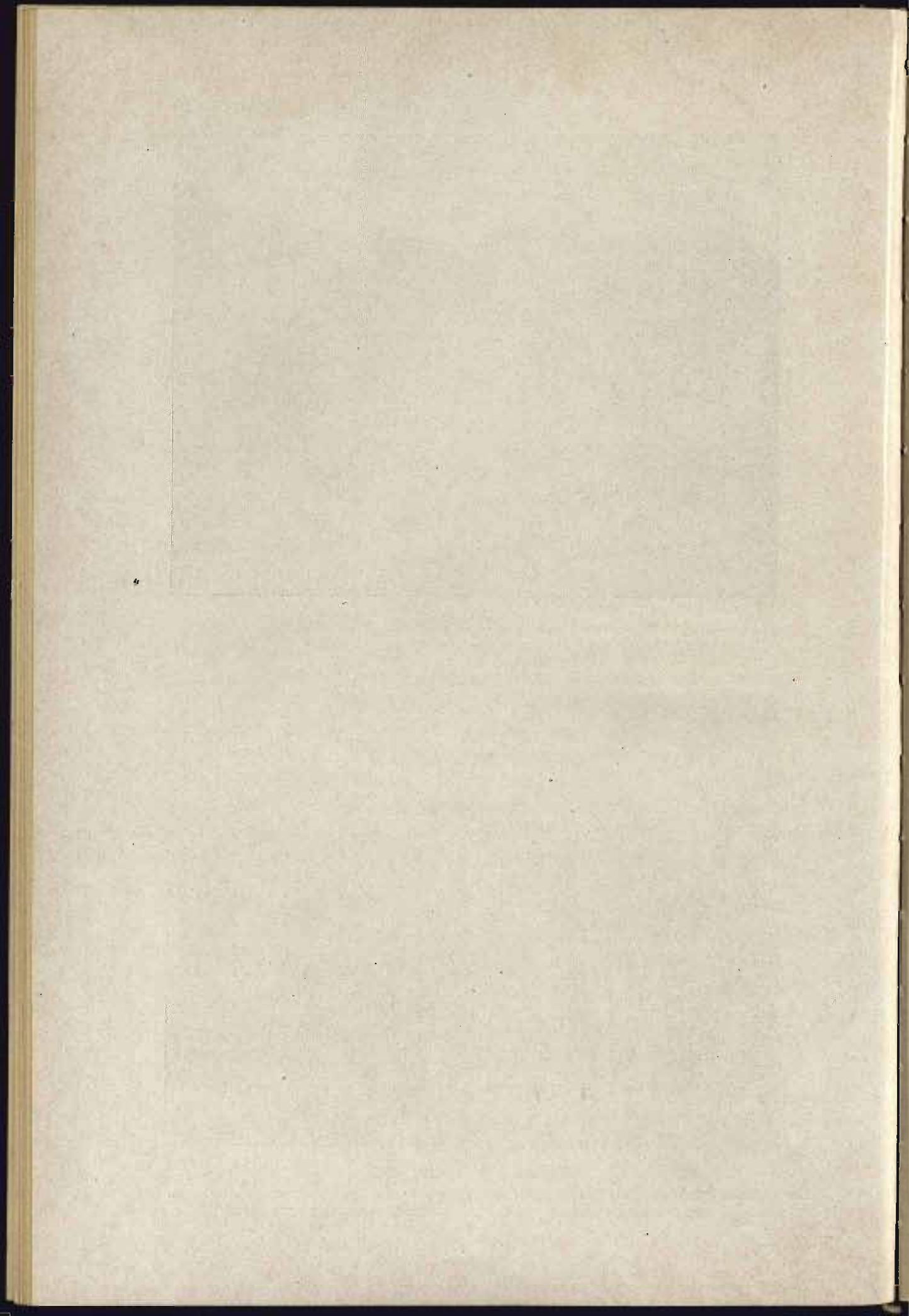
MUELLE DE BARCELONA

FACIADA DESDE DEL EDIFICIO DE "INSPECCIÓN DE MUELLES". ESTADO DE LAS OBRAS AL
INICIARSE LA RECONSTRUCCIÓN



MUELLE DE BARCELONA

FACIADA DESDE DEL EDIFICIO DE "INSPECCIÓN DE MUELLES". ESTADO DE LAS OBRAS UNA
VEZ TERMINADA LA RECONSTRUCCIÓN. SE VEEN LA TORRE DE "JAMES I"



jar por el estado en que se encontraba: hallábase por pleito judicial en poder del Banco Hispano Americano, teniendo un depositario judicial nombrado por este Banco. El remolcador lo requisó la Comandancia de Marina para sus servicios. Hice reconocer la draga y, previa una reparación, podía utilizarse de momento a falta de otro artefacto que no había medio de procurarse en otra parte, y como dragaba hasta casi 12,50 metros, consideramos que podía prestarnos servicio. Solicité de la Comandancia de Marina que la requisase, pero no hubo necesidad, pues vencidos todos los numerosos obstáculos que se opusieron, conseguí hacer un convenio, y empezamos a reparar la draga en 15 de mayo de 1939 y pudo empezar a trabajar en 1.º de julio del mismo año. Después de enojosa tramitación, habíamos de entregar la draga en 29 de diciembre de 1939, la cual, dentro de sus características, nos iba permitiendo realizar algunos trabajos necesarios que hubieran podido proseguirse.

Relatadas estas dos gestiones y trabajos para conseguir algún artefacto de dragado, recordaré ahora que en la Propuesta de Obras nuevas que suscribí en 29 de abril de 1939, como posibles para ser incorporadas en el Plan complementario de Obras Públicas de que trataba el Artículo 2.º de la Ley de 11 de abril del mismo año aprobatoria de un Plan de Obras Públicas Nacional, ya se incluyó la adquisición de medios auxiliares para dragar con el fin de arreglar y mejorar los fondos de las distintas dársenas y Antepuerto.

Durante la redacción de los proyectos de las distintas obras comprendidas en la propuesta anterior, empezó en 1.º de septiembre la actual guerra mundial, trastornándolo todo. Por ejemplo: en el caso de que estamos tratando se podían prever las enormes y quizás insuperables dificultades, como así sucede, para adquirir grandes trenes de limpia, material especializado.

Aprovechando todo cuanto se había hecho, suscribí en 20 de diciembre de 1939 un "Estudio de mejoras de los calados de las dársenas y antepuerto", presentando únicamente a la aprobación ministerial, y con toda la reglamentaria documentación, la 1.ª parte de este estudio de conjunto. Esta 1.ª parte comprendía:

a) Adquisición por concurso de una draga grúa provista de cuchara tipo Priestman para dragado a pie de muelle.

Presupuesto tipo para base del concurso, 350.000 pesetas.

b) Grupo de obras por orden de urgencia, a saber:

PROYECTO núm. 1. — Dragado del Antepuerto y canal (a 12 metros) (de primordial urgencia). — Presupuesto general por contrata, 2.676.998'08 pesetas.

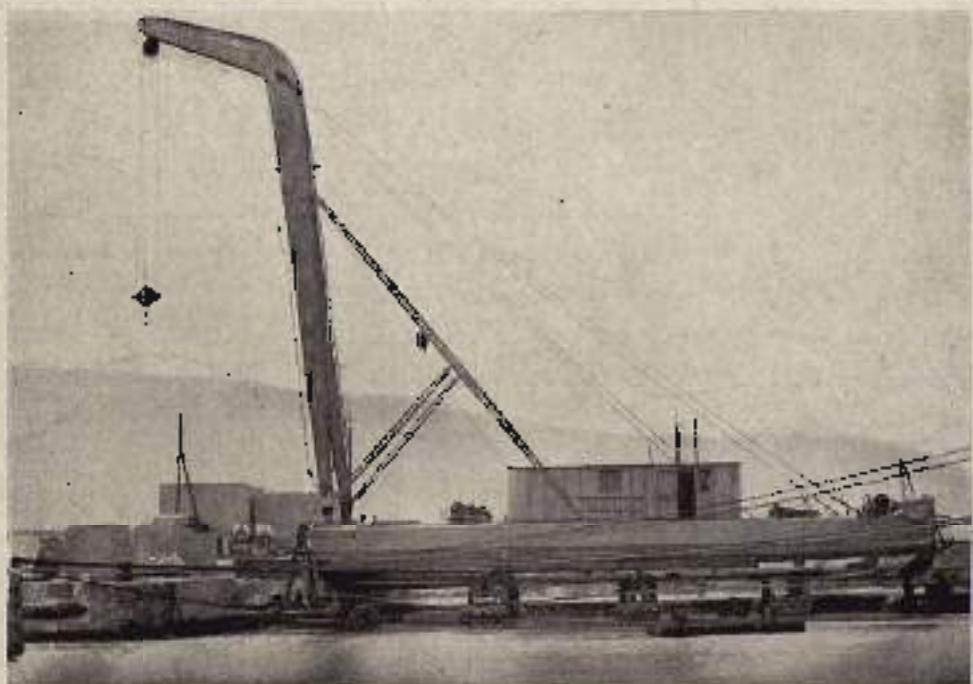
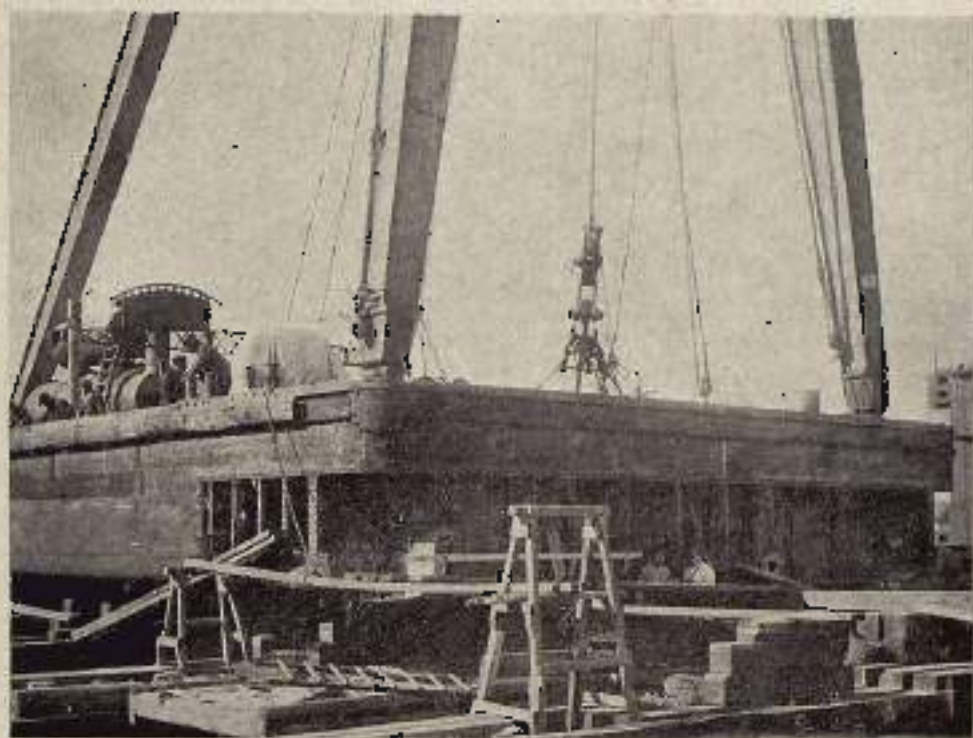
PROYECTO núm. 2. — Dragado de la dársena del Morrot y canal (a 12 metros). — Presupuesto general por contrata, pesetas 1.453.458'70.

PROYECTO núm. 3. — Dragado del resto del canal ensanchado en las dársenas de San Beltrán y Nacional (a 12 metros). — 1.119.282'87 pesetas.

El Ministerio resolvió en 17 de septiembre de 1940: 1.º Aprobar la adquisición por concurso de la draga "Priestman" con su Pliego de Condiciones y presupuesto para conocimiento de la Administración, de 350.000 pesetas. 2.º Aprobar el Proyecto núm. 1, en el que habían de hacerse algunas pequeñas modificaciones en el Pliego de Condiciones.

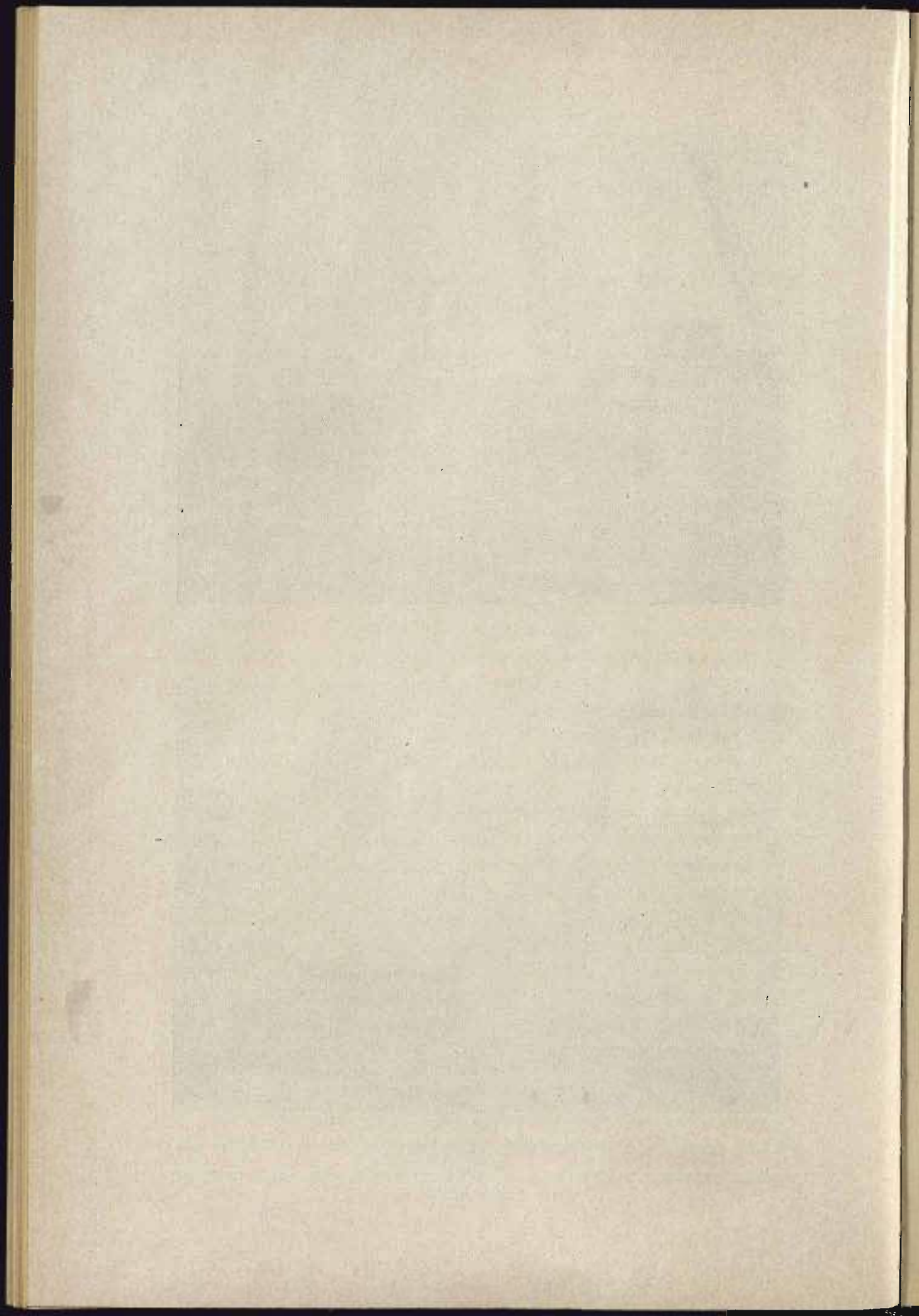
Por Orden Ministerial de 31 de julio de 1941 fué aprobado el expediente relativo a la adquisición de la draga "Priestman" y autorizada la Junta de Obras del Puerto para anunciar y celebrar el concurso. Con el fin de que fuera posible la presentación de proposiciones, toda vez que, dadas las circunstancias actuales de inestabilidad de los precios y las dificultades que iban surgiendo por nuevas disposiciones, para que los concursantes pudieran adquirir materiales, singularmente metálicos, que en la mayoría de los casos habían de ser abonados al contado, por lo cual, como iban resultando insuficientes los plazos de ejecución y de estudio fijados en el Pliego de Condiciones, redactado cuando no se podían prever las variaciones que iban a ocurrir, precisó a esta Dirección, proponer al Ministerio la modificación de algunas bases, consiguiéndose la aprobación por Orden Ministerial de 10 de febrero de 1942. Celebróse el concurso el 13 de octubre de 1942 y fué declarado desierto por no haber sido presentada ninguna proposición, autorizándose a la Junta de Obras del Puerto, por Orden Ministerial de 23 de noviembre de 1942, a anunciar y celebrar un segundo concurso para la adquisición de la draga Priestman. Al cerrar esta "Memoria" se está pendiente del anuncio de este segundo concurso.

En cuanto al Proyecto núm. 1, de dragado, citado anteriormente, fué aprobado de un modo definitivo (técnicamente) por Orden Minis-



BAHENA DEL BUQUE FLOTANTE

CALIA "ESPERANZA", DE 50 TONELADAS, "ADVENTURE", DE 20 TONELADAS, EN CALENEJOS
Y REPARÁNDOSE.



terial de 17 de diciembre de 1940, ya introducidas las pequeñas modificaciones prescritas. El precio de ejecución material del metro cúbico, de dragado, era de 3,05 pesetas. Hasta el momento de cerrar esta "Memoria", no se ha celebrado subasta alguna. Los precios para dragar un metro cúbico, han subido extraordinariamente, más de tres veces. Hay escasez de dragas de amplias características y la ejecución de estas obras por contrata está sujeta a varios inconvenientes por la falta de carbón y otros materiales, por las fluctuaciones de los precios, escasez de materiales metálicos para las frecuentes reparaciones que exigen estos trabajos, etc.

PROYECTO de las obras de demolición y reconstrucción de los tramos del piso de muelle de Pilas (paramento Sur del muelle de Poniente).

Obra nueva con proyecto aprobado

El actual paramento Sur del muelle de Poniente, denominado muelle de pilas por hallarse constituido por una serie de tramos de hormigón armado que descansan sobre pilas construídas con bloques de hormigón en masa, fué planeado en distintos proyectos que se redactaron entre los años 1903 y 1913.

Actualmente es cuestión que preocupa a la Dirección de las Obras el estado lamentable en que se halla la parte de hormigón armado, estado que en modo alguno puede continuar por el constante peligro que ofrece su uso para el tráfico, pues con el tiempo transcurrido desde que fué terminado se ha ido desprendiendo en todos los tramos del piso la capa de hormigón que recubría las armaduras de las vigas y hoy día se hallan buena parte de las barras de acero no sólo al descubierto, sino totalmente desprendidas. Diversas causas pueden haber intervenido para producir estas averías, pero seguramente puede señalarse como una de las más importantes y de influencia decisiva la acción de la humedad y salinidad debidas a la proximidad del agua del mar que, habiendo logrado penetrar la pequeña capa de recubrimiento de las barras, ha determinado su oxidación y ésta, a su vez, la fisuración y consiguiente desprendimiento de aquella capa protectora.

También el chapoteo del agua contribuye a ello y, además, el con-

tinuo rascado con los útiles que emplean los que se dedican a la busca de mejillones.

Por si esto fuera poco, hay que añadir las averías que se produjeron en el piso con motivo de los bombardeos que sufrió la zona del puerto, que ocasionaron perforaciones y destrucciones parciales de algunos tramos. Precisamente por este motivo y con objeto de restablecer el tráfico, se vió obligada la Dirección del Puerto a emprender una serie de reparaciones parciales que dieron ocasión de comprobar que la desintegración superficial observada en los paramentos inferiores del piso de hormigón armado penetraba en la masa y había alterado esencialmente la resistencia del hormigón.

Estas reparaciones, efectuadas con éxito, consistieron en construir bóvedas de hormigón en masa en sustitución de los pisos de las partes averiadas, lo cual permitió dejar rápidamente arreglados los desperfectos.

Generalizando este sistema seguido en las reparaciones aisladas, al conjunto de los tramos del muelle de pilas, se podía considerar como solución de reconstrucción la de voltear bóvedas de hormigón en masa entre cada pareja de pilas. Pero no dejaba de tener ciertas ventajas técnicas la reconstrucción a base de tramos de hormigón armado empleando cemento fundido.

Consecuencia de todo ello fué hacer un estudio que, suscrito en 31 de octubre de 1941, fué elevado seguidamente a la aprobación de la Superioridad. En dicho estudio, que se tituló "Propuesta de pliego de bases para un concurso de proyectos de ejecución de las obras para la demolición y reconstrucción de los tramos de hormigón armado del piso del muelle de Pilas (paramento Sur del muelle de Poniente)", se analizaron dos soluciones distintas, una a base de la construcción de bóvedas y otra consistente en sustituir el piso actual por otro también de hormigón armado.

Como la importancia de la obra se prestaba a efectuar un concurso de proyectos donde las casas especializadas pudieran aportar ideas y soluciones, criterio moderno de construcción que tiene sus ventajas, propusimos, fundados en razones diversas, la celebración de un concurso, para lo cual se acompañaba el pliego de bases que se había redactado a tal fin.

Al terminar el plazo que abarca la presente "Memoria", no se había resuelto todavía nada sobre este asunto.

OBRAS NUEVAS EN TRAMITACION

PROYECTO-ESTUDIO de reparación definitiva de los importantísimos daños de guerra ocurridos en la instalación de las 23 grúas (dos de ellas casi destruidas) que montó la casa Babcock y Wilcox en los muelles de Barcelona y San Beltrán, incluyendo las reformas de toda clase que se estiman necesarias para su mejor funcionamiento.

Este estudio comprendía seis proyectos, de los cuales tres se referían a daños de guerra en las grúas y en sus instalaciones auxiliares y otros tres, los números 4, 5 y 6, en los que estudiábamos el cambio de las instalaciones subterráneas de alimentación y toma, por otras aéreas. Se denominaban así:

PROYECTO núm. 4. — Distribución de los "feeders" e instalación y montaje de los mismos.

Presupuesto por administración	282.789,97 ptas.
Fecha de la redacción del Proyecto	20 febrero 1940

PROYECTO núm. 5. — Instalación de las líneas de trabajo y trólers.

Presupuesto por administración	205.949'97 ptas.
Fecha de la redacción del Proyecto	20 febrero 1940

PROYECTO núm. 6. — Instalación de la vía de rodadura.

Presupuesto por administración	310.593'41 ptas.
Fecha de la redacción del Proyecto	20 febrero 1940

Estos dos proyectos fueron devueltos por la Superioridad, en fecha 11 de mayo de 1940, con prescripciones, en el sentido de que se detallase el presupuesto de la solución actual, y su comparación con el de cambio de sistema de alimentación, que se proponía, en estos tres proyectos.

Las circunstancias por que se ha venido y se viene atravesando han obligado a demorar estos tres proyectos, que presentaremos en ocasión más propicia.

PROYECTO de reparación de los carros transbordadores, puentes grúas e instalaciones eléctricas en los cuatro grandes tinglados de los muelles de Bosch y Alsina y Barceloneta.

Presupuesto por contrata	218.738'39 ptas.
" por administración	195.913'51 "
Fecha de la redacción del Proyecto	20 abril 1942

Los desperfectos sufridos por daños de guerra en los dos grandes tinglados del muelle de Bosch y Alsina y sus análogos del de la Barceloneta, fueron de tan enorme importancia en todas sus estructuras e instalaciones accesorias, que motivaron la redacción de varios proyectos de reparación, para volverlos a tener en condiciones de trabajo. Una vez realizadas estas operaciones, se redactó este Proyecto referente a las instalaciones de iluminación y estiba, que, como se comprende fácilmente, son de una gran importancia para lograr obtener el máximo rendimiento de estas construcciones.

La instalación de estibado para cada tinglado consiste en uno o dos puentes-grúas que se trasladan a lo largo de las naves del tinglado, o sea, normalmente a la línea de muelle, y de un carro transbordador para trasladar dichos puentes de una a otra nave. Tal carro discurre paralelamente a la línea de muelle y por el lado de tierra del tinglado.

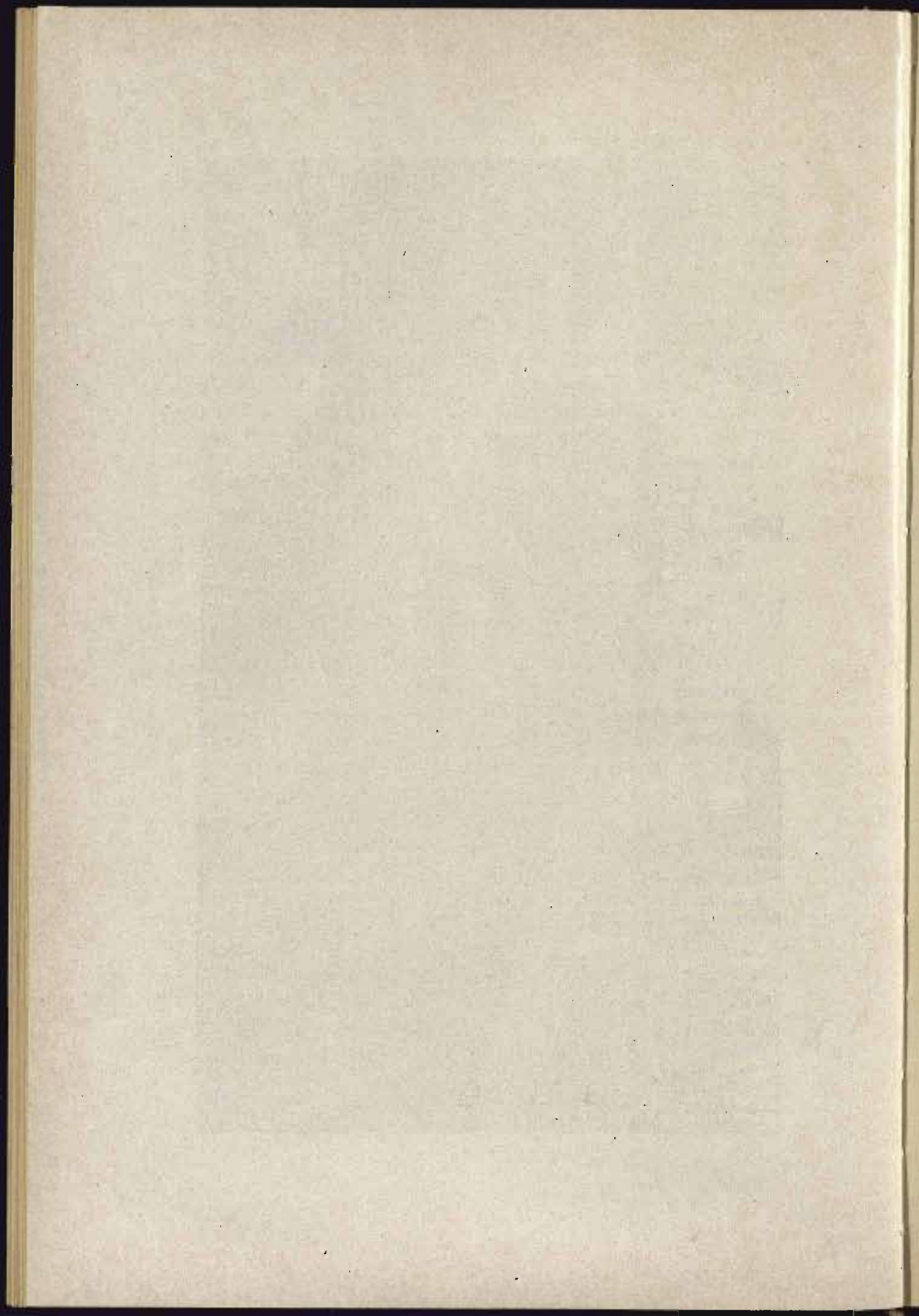
Las instalaciones eléctricas comprenden las luces de policía, las de iluminación de pago interior y las de alumbrado exterior.

Todos estos servicios hacía mucho tiempo que no se reparaban, y como su necesidad es bien patente, se procedió a redactar el Proyecto de reparación, que fué suscrito el 20 de abril de 1942 y se encuentra actualmente en tramitación.



ARSENAL DEL DIQUE FLOTANTE

EN ASPECTO DE LA ASOCIACIÓN DEL DIQUE, SE ENCUENTRAN LOS TRABAJOS DE RECONSTRUCCIÓN



OBRAS NUEVAS PARA AMPLIAR Y ME- JORAR EL PUERTO DE BARCELONA

En la "Memoria" últimamente publicada y a la que numerosas veces nos hemos referido, cerrada en 31 de diciembre de 1934, dedicamos su Capítulo VI a exponer un "Bosquejo de un plan de obras para ampliar y mejorar el puerto de Barcelona". Copiamos aquí una relación de los epígrafes con que designábamos cada una de las mismas:

Saneamiento del puerto.

Ampliación del puerto en relación con una entrada conveniente al puerto interior de la zona franca de Barcelona.

Dársena-depósito.

Ampliación de las instalaciones de carenado del puerto de Barcelona.

Reforma del Proyecto del muelle adosado al rompeolas del dique del Este.

Ensanche del muelle de Poniente y utilado del mismo para el tráfico del carbón mineral.

Estación Marítima.

Ensanche del muelle de Costa.

Ensanche del muelle adosado al Contradique y creación de una dársena.

Dragados en el puerto de Barcelona.

Taller de los servicios eléctricos.

Obras para ampliar y mejorar las instalaciones pesqueras del puerto de Barcelona.

Espigones en la playa de la Marbella.

Instalación general de alumbrado y fuerza.

Exponíamos en aquel trabajo, para cada una de estas obras, las razones por las que se consideraban necesarias para ampliar y mejorar este puerto y el estado en que se encontraba el estudio de algunas.

Desde el 31 de diciembre de 1934 en que se cerró la "Memoria" hasta el 18 de julio de 1936 en que comenzó nuestra guerra, se terminó la reforma del "Proyecto del muelle adosado al rompeolas del dique del Este", reforma de que ya hemos dado cuenta anteriormente, incluso de su aprobación. También teníamos muy adelantados los planos y otros documentos relativos a los "Dragados en el puerto de Barcelona".

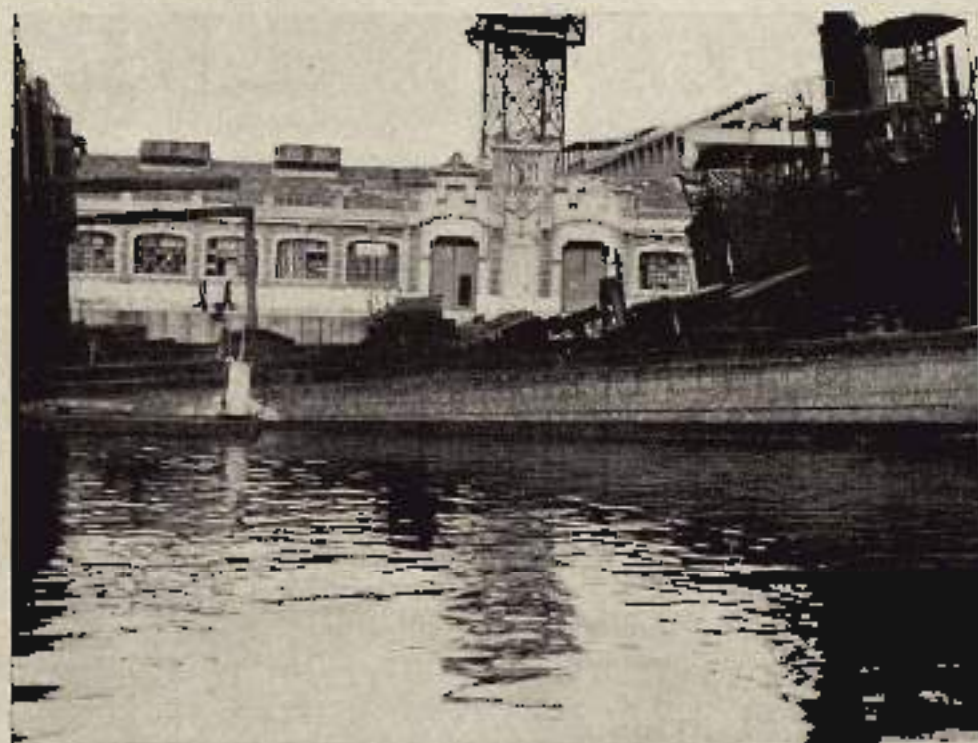
Ampliación de las instalaciones de carenado del puerto de Barcelona. — Sobre este importante problema, habíamos conseguido reunir una muy interesante documentación basada en consultas a varias importantes casas españolas y extranjeras acerca de las posibilidades técnicas de poder construir un dique seco adosado al **muelle Occidental** de nuestra actual dársena de carenado, remitiéndoles un programa de diferentes soluciones. Algunas nos enviaron sus ingenieros. La casa Clark y Standfield, poseedora de la patente de nuestro Dique flotante y deponente, hizo, a requerimiento nuestro, y nos lo remitió, un estudio referente a las ampliaciones posibles del dicho dique y de su dársena de maniobra, y también envió un anteproyecto de dique metálico flotante de 25.000 toneladas de potencia de elevación. Toda esta importantísima documentación se ha perdido durante la guerra, pérdida que ha sido muy de lamentar. De estas obras comprendidas en la anterior relación, estábamos desarrollando los proyectos.

Durante la guerra no se realizó casi ninguna obra nueva, ni se continuó el estudio de proyectos, pero lo más lamentable es la pérdida de copiosa documentación por diferentes causas.

Terminada la guerra para Barcelona y su puerto, el 26 de enero de 1939, hubo que concentrar todos los esfuerzos y estudios en reparar nuestro desastre portuario, dejando de momento un poco de lado lo referente a obras nuevas para ampliar y mejorar el puerto de Barcelona.

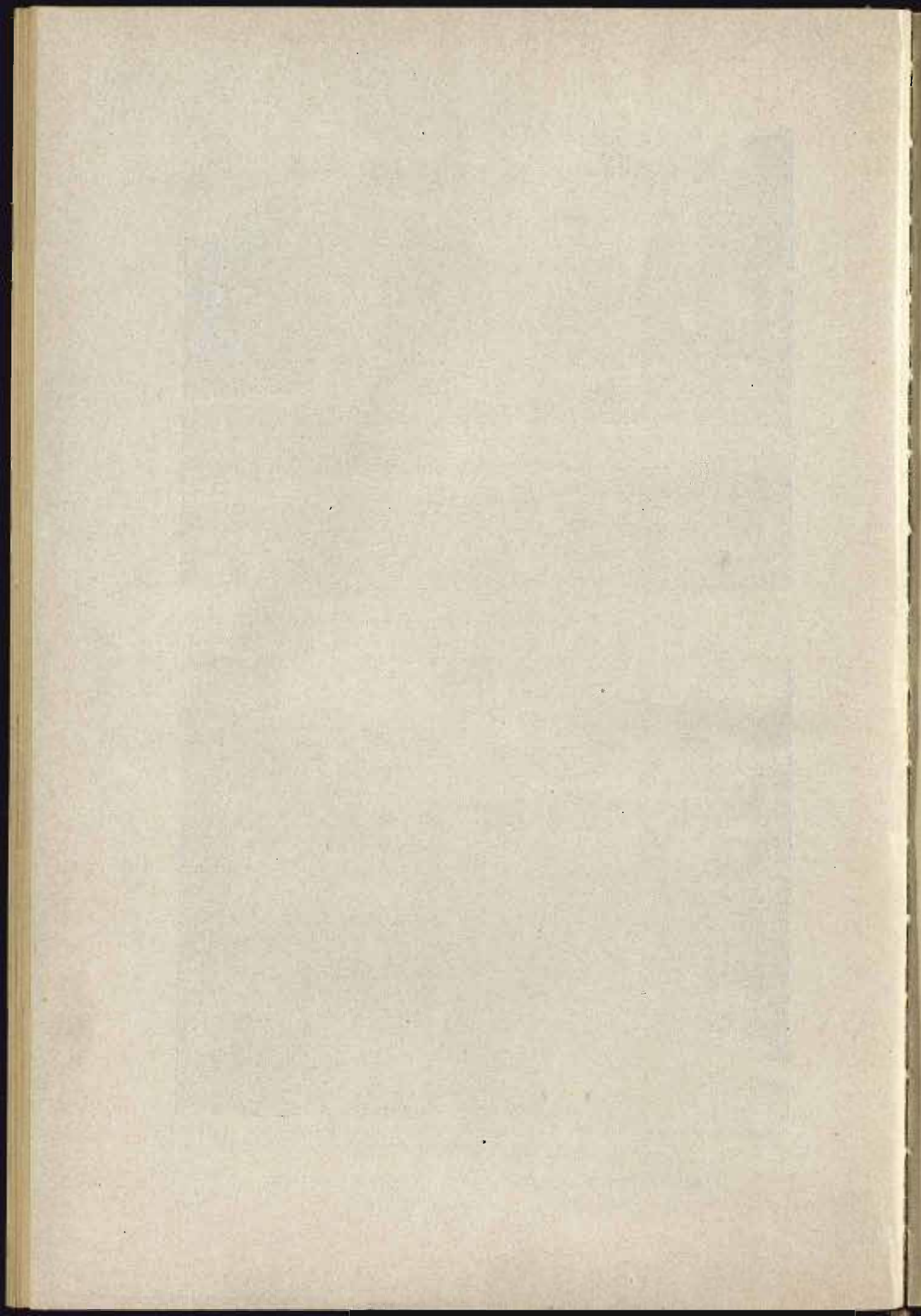
Ahora bien, una Ley de 11 de abril de 1939 aprobó por su artículo 1.º el Plan de Obras Públicas correspondiente a aquellas provincias que estaban liberadas antes de alcanzarse la paz victoriosa. En su artículo 2.º se disponía:

"Para las provincias últimamente liberadas, se redactará el plan con la mayor urgencia y conforme al mismo criterio de las otras provincias, incorporándose al presentado actualmente, mediante una Ley complementaria."



DARSENA DEL BUQUE FLOTANTE

LOS ASPECTOS DE LOS FLOZADORES DE LA 4.ª SECCIÓN DEL DIQUE



Redactóse este Plan complementario formulado en relación con el ya aprobado, quedando así completado un Plan de Obras Públicas del Estado en todo el territorio nacional. La Ley complementaria fué decretada en 18 de abril de 1941 y su artículo 1.º decía así:

“Como complemento al Plan de Obras Públicas aprobado por Ley de 11 de abril de 1939, se aprueba el referente a aquellas provincias y otras, cuya relación figura a continuación de esta Ley.”

Como la provincia de Barcelona fué de las últimas en liberarse, quedaba incluida en este Plan complementario y también, por consiguiente, las obras referentes a su puerto.

No obstante el escaso personal técnico de que disponía esta Dirección y del desastroso estado del puerto, que absorbía todas nuestras atenciones, suscribí, en 29 de abril de 1939, una propuesta de conjunto que titulaba:

“Obras nuevas que para mejorar el puerto de Barcelona podrían incluirse en el Plan complementario de Obras Públicas del Estado, que habrá de incorporarse, mediante una Ley complementaria, al Plan de Obras Públicas del Estado, referente a los tres sectores, Carreteras y Caminos, Obras hidráulicas y Puertos, con sus señales marítimas, presentado por el Ministerio de Obras Públicas y aprobado por una Ley de 11 de abril de 1939. Año de la Victoria. (*Boletín Oficial del Estado* de 5 de abril de 1939. Año de la Victoria.)”

Esta propuesta se adaptaba a las circunstancias, y he aquí la relación de las obras incluidas en la misma con su presupuesto correspondiente:

Obras en curso de ejecución

PROYECTO *reformado del muelle del Rompeolas de Levante (adosado a la prolongación del Dique del Este).*

Presupuesto por contrata de 13.890.060'57 ptas.
Rebaja de 0'221 en la subasta, desciende el presupuesto a 10.820.357'18 ”

(Plazo de ejecución de cinco años y medio, contados a partir del día 5 de julio de 1934. Obras paralizadas en febrero de 1937. Gastado hasta la fecha, 225.670 pesetas, con la baja de subasta, son 175.797'16 pesetas.)

PROYECTO *de reforma y ampliación del muelle de San Beltrán, incluso pavimentos y desagües.*

Presupuesto general por administración 4.512.676'53 ptas.

(Gastado hasta la fecha, 4.245.250'06 pesetas, quedando un remanente de pesetas 267.426'47. Las obras quedarán terminadas en breve.)

Obras con proyecto aprobado

PROYECTO *de adoquinado de algunas zonas del muelle del Contradique y del Andén de Costa.*

Presupuesto general de contrata 242.151'43 ptas.

(Plazo de ejecución, seis meses. No se ha sacado a subasta.)

Obras en tramitación y en estudio

SANEAMIENTO DEL PUERTO

PROYECTO *en estudio por el Excmo. Ayuntamiento y a ejecutar por éste.*

Cantidad probable con que tendría que participar la Junta
de Obras del Puerto en la construcción de estas obras. 3.000.000'00 ptas.
Además, un gasto probable para prolongar la cloaca un
kilómetro 1.000.000'00 "

MEJORA DE LOS CALADOS DEL PUERTO

PROYECTO *de arreglo y mejoramiento del fondo de las distintas dársenas y del Antepuerto.*

(Adquisición de medios auxiliares para dragar.)

Pliego de Bases para la adquisición de una grúa provista de
cuchara tipo Priestman" y accesorios y dos gánguiles.
Presupuesto probable 250.000'00 ptas.

PLIEGO *de bases para la adquisición de una draga de succión automotora e impelente y tres gánguiles.*

Presupuesto probable. 3.500.000'00 ptas.

PROYECTO *de Estación marítima en el muelle del Rompeolas de Levante (adosado a la prolongación del Dique del Este).*

Obra en estudio.— Presupuesto probable 2.500.000'00 ptas.

PROYECTO *de obras de utilado en la zona de servicio de los muelles del Rompeolas de Levante (adosado a la prolongación del Dique del Este), Levante, Oriental y Nuevo.*

Vías férreas y calzada asfaltada o adoquinada para el enlace de la Estación marítima con la Ciudad y otras obras.

Obra en estudio.— Presupuesto probable 2.000.000'00 ptas.

PROYECTO *de adquisición y montaje de una quinta sección metálica, con todos sus accesorios y dispuesta a funcionar, para el Dique flotante y deponente.*

Obra en estudio, casi terminado. — Presupuesto probable. 2.500.000'00 ptas.

PROYECTO *de dique seco.*

Pliego de bases para el concurso de construcción de un dique seco de carena de 220 metros de longitud.

Pliego de bases. — Presupuesto probable 35.000.000'00 ptas.

PROYECTO *de espigones en la playa de la Marbella.*

Obra en estudio. — Presupuesto probable. 100.000'00 ptas.

OBRAS *para ampliar y mejorar las instalaciones pesqueras del puerto de Barcelona.*

Obras en estudio. — Presupuesto probable 600.000'00 ptas.

PROYECTO *de utilado mecánico del muelle de España.*

Adquisición de una instalación de 12 grúas con un presupuesto probable de 2.500.000'00 ptas.

TALLER *de los Servicios eléctricos.*

Obra en estudio. — Presupuesto probable 200.000'00 ptas.

EDIFICIO *para los servicios de vigilancia.*

Obra en estudio. — Presupuesto probable 125.000'00 ptas.

EMBARCADERO FLOTANTE *para completar la "Estación Marítima" (hoy casi destruída) del testero del muelle de Barcelona.*

Obra en estudio. — Presupuesto probable 200.000'00 ptas.

PROYECTO *de ensanche del muelle de Poniente, incluso pavimentos y desagües.*

Obra en estudio. — Presupuesto probable 12.000.000'00 ptas.

PROYECTO *de utilado mecánico provisional del muelle de Poniente actual.*

Obra en estudio. — Presupuesto probable 1.000.000'00 ptas.

PROYECTO *de ensanche del muelle de Costa.*

Obra en estudio. — Presupuesto probable 5.000.000'00 ptas.

PROYECTO de instalación general para alumbrado y fuerza.

Obra en estudio. — Presupuesto probable 3.000.000'00 ptas.

DARSENA PROVISIONAL adosada exteriormente al Contradique.

Proyecto de construcción de una dársena provisional adosada exteriormente al Contradique para la instalación de diversos servicios.

Obra en estudio. — Presupuesto probable 3.000.000'00 ptas.

Remitimos esta Propuesta a la Superioridad. Aprobóse el Plan complementario por Ley de 18 de abril de 1941, formándose así el Plan general de Obras Públicas del Estado de que hemos hecho mención y en el mismo figura el puerto de Barcelona, con las siguientes obras y presupuestos:

OBRAS NUEVAS A EJECUTAR CON PROYECTO APROBADO**Adoquinado de algunas zonas del muelle del Contradique y del Andén de Costa.**

Presupuesto de contrata 242.151'43 ptas.

EN TRAMITACION Y EN ESTUDIO**Saneamiento del puerto.**

Presupuesto aproximado 3.000.000'00 ptas.

Estación Marítima en el muelle Rompeolas de Levante.

Presupuesto de 1.500.000'00 ptas.

Espigones en la playa de la Marbella.

Presupuesto aproximado 100.000'00 ptas.

Ampliación y mejora de las instalaciones pesqueras.

Presupuesto aproximado 600.000'00 ptas.

Taller de servicios eléctricos.

Presupuesto aproximado 200.000'00 ptas.

Edificio para los servicios de vigilancia.

Presupuesto aproximado 125.000'00 ptas.

Embarcadero flotante.

Sería su coste de unas 200.000'00 ptas.

Ensanche del muelle de Poniente.

Presupuesto aproximado 12.000.000'00 ptas.

Ensanche del muelle de Costa.

Presupuesto aproximado 5.000.000'00 ptas.

Calzada y vías para la Estación Marítima.

Presupuesto aproximado 2.000.000'00 ptas.

Dragados.

Sería su coste de unas 10.000.000'00 ptas.

Adquisición y montaje de una sección metálica para el Dique flotante.

Costaría su adquisición unas 2.500.000'00 ptas.

Adquisición de 12 grúas para el muelle de España.

Presupuesto aproximado 2.500.000'00 ptas.

Armamento provisional para el muelle de Poniente.

Costarían las obras unas 1.000.000'00 ptas.

Instalación de alumbrado y fuerza.

Su gasto aproximado sería de 2.000.000'00 ptas.

Hemos de decir que un Plan de Obras nuevas propuesto en determinada fecha para ampliar y mejorar un puerto como el nuestro, no puede considerarse como intangible, porque está sujeto, en general, a variaciones algunas veces de carácter urgente por imposiciones de las circunstancias que precisa atender y que trae consigo modificaciones más o menos importantes en lo propuesto, en algunos casos, de gran trascendencia. Esto puede explicar algunas diferencias entre los planos y propuestas expuestas y también con el que propondremos ahora.

Construcción de unos grandes astilleros en el puerto de Barcelona.

Vamos a presentar algunos ejemplos: En la "Memoria" última se incluía como obra de ampliación y mejora el "Ensanche del muelle adosado al contradique y creación de una dársena", y también una dársena-depósito. Todo ello formaba una nueva dársena adosada a la actual del Morrot. En la Memoria correspondiente al año 1916-17 y en la del año 1918-19, y precisamente por iniciativa del que suscribe, se incluyeron en los planos y en el mismo lugar de la citada dársena, unos astilleros de grandes características y detallada distribución, con el fin de demostrar que cabía llevar a cabo en el puerto de Barcelona una Factoría Naval importante, por si la idea encontraba acogida e interesaba a entidades constructoras que pudieran acometer la empresa. Terminó entonces la guerra que comenzó el año 1914 y quedó al margen la idea de construir unos astilleros en aquella zona.

Ha vuelto a resurgir actualmente, pero ahora en forma más concreta, el intento de tener unos astilleros en Barcelona. El día 18 de septiembre de 1942 se celebró en el Salón de sesiones de la Junta de Obras del Puerto, una reunión de distintos representantes oficiales y particulares para tratar de este importante problema. Tanto en este acto como en las entrevistas y consultas previamente celebradas por algunos de los asistentes con el que suscribe, pudieron comprobar, con las dichas "Memorias" a la vista, cuán antigua era la idea y el deseo de esta Dirección de que se construyeran unos grandes astilleros en nuestro puerto y el lugar en que se proponían como el más adecuado, y el mismo día de la mentada reunión se giró una visita, por todos, a la zona que conceptuó entonces y sigue conceptuando esta Dirección como más conveniente.

Como resultado de todo esto, la empresa nacional "Elcano" de la Marina Mercante ha elevado un "Anteproyecto de Astilleros de Barcelona" situados en la zona dicha. En la hoja núm. 2 de los Planos de esta "Memoria" correspondiente a las obras de ampliación y mejora de este puerto, dibujamos una de las dos soluciones estudiadas compatible con los límites señalados por esta Dirección y con las obras actuales y el futuro desarrollo de nuestras obras, condiciones esenciales para que pueda resolverse armónicamente una solución de esta clase. Es evidente que precisa que las instalaciones se desarrollen en forma que no estorben para la comunicación del puerto actual con sus futuras e inevitables ampliaciones hacia el Sur. De línea de trazos

dibujamos el contorno de una dársena que formaba parte de nuestros últimos planes de ampliación hacia el Sur, que llevaba comprendido el ensanche del muelle del Contradique, un nuevo muelle de Costa y otro muelle espigón susceptible de construir en él un dique seco, estudiado por nosotros, y del que puede apreciarse en el plano la situación que le damos, espigón y dique seco capaces de ser ampliados hacia el Sur. En el lugar de gran parte de esta dársena se construirían los astilleros.

Puede observarse en la citada hoja núm. 2 de Planos, que dibujamos una línea límite que hemos fijado para los astilleros, por la parte del interior para preservar una faja de terreno de 50 metros de anchura, que juzgamos indispensable con el fin de disponer en la misma, vías férreas y una calzada, medios de comunicación absolutamente necesarios. En esta faja se desarrolla el trazado del "Proyecto de prolongación de la cloaca colectora", que vierte ahora las aguas residuales de la Ciudad en el ángulo del contradique y andén de Costa, llevando este desagüe hasta el final del canal de la Infanta Carlota, por fuera de esta dársena. Realmente el Ayuntamiento de Barcelona es el que debe dejar libre al puerto de esta servidumbre que soporta con evidentes perjuicios expuestos en diferentes ocasiones. Ya en el año 1930 abrió el Ayuntamiento un Concurso de Anteproyectos con el fin de suprimir este vertimiento en el puerto. Nada ha hecho desde entonces, y previendo que seguirá sin hacer nada respecto a este problema, esta Dirección ha estudiado si cabe la posibilidad de prolongación de la dicha cloaca hasta el Canal de la Infanta, llevando el desagüe por fuera de un espigón construido en prolongación de la margen izquierda de este canal que sirva para impedir la entrada de las arenas en el antepuerto. Estamos en un caso parecido, aunque más desfavorable, que el que se planteó a principios del siglo al proyectarse la dársena del Morrot; entonces el desagüe de estas aguas residuales de la Ciudad se efectuaba en el ángulo que el contradique antiguo formaba con la costa. Como el Ayuntamiento no hizo nada para suprimirlo, hubo que estudiar y agregar a las obras subastadas y en curso de ejecución, todas las de una gran elevación a lo largo del muelle de Costa de la dársena del Morrot hasta el desagüe actual. Las abonó la Junta de Obras del Puerto, o sea el Estado. Pero entonces se contaba con un desnivel todavía suficiente para construirlo con la necesaria pendiente y ahora el desnivel es muy escaso.

También estamos redactando el Proyecto del espigón mencionado.

Tanto el problema del vertimiento de aguas residuales como el del espigón, han de resolverse conjuntamente para hacer posible el de los astilleros.

Es tan interesante el que se monte una gran Factoría naval en Barcelona, que creemos oportuno copiar las razones que se expondrán en el "Anteproyecto de Astilleros de Barcelona" de la Sociedad "Elcano"; dicen así:

"La ejecución de los programas navales de Marina Mercante aprobados por el Gobierno y encomendados al Instituto Nacional de Industria, ha puesto de manifiesto que la capacidad de nuestros Astilleros no es suficiente para construir las 125.000 toneladas de registro bruto anuales que son necesarias para el cumplimiento de los referidos programas. Por otra parte, se considera sumamente conveniente encauzar debidamente las diversas iniciativas que se han manifestado recientemente para instalar unos Astilleros en el Puerto de Barcelona, teniendo en cuenta que la importancia industrial de aquella región en la que radican Factorías de construcción de motores Diesel, de maquinaria en general, de material eléctrico, de tubos y accesorios y otra serie innumerable de pequeñas industrias metalúrgicas ligadas con la construcción naval, unido a la importancia destacada del puerto de Barcelona, en relación con todos los del Mediterráneo, siendo cabeza de línea de muchos itinerarios de Compañías de Navegación, hacen evidente la conveniencia de que exista en aquel puerto una moderna Factoría de construcción naval.

Conviene no olvidar que a pesar de la importancia industrial y comercial de Barcelona, no existe en aquella región el ambiente naviero y la afición a los negocios del mar que corresponde a sus tradiciones, a su riqueza y a su destacada participación de de la Economía Nacional. La actual coyuntura es completamente favorable para que pueda ser Cataluña sede de importantes Compañías Navieras, y es indudable que a las acertadas disposiciones del Gobierno en la materia se agregaría, para estimular esas actividades, la existencia de una gran Factoría naval que permitiese a los armadores catalanes utilizar su propia industria para contribuir al engrandecimiento de nuestra Flota Mercante.

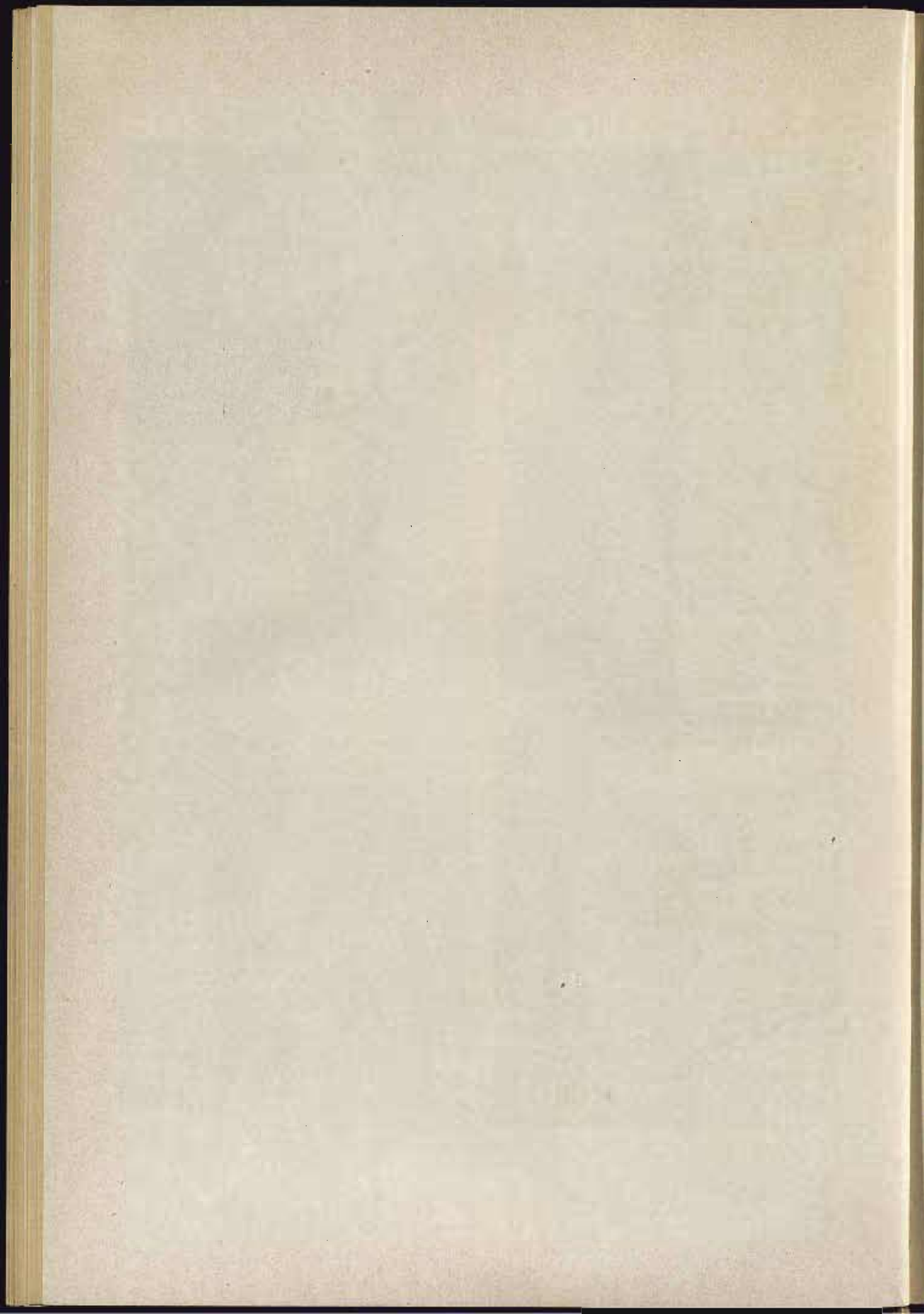
Situación de la Factoría y capacidad de la misma.—Las gestiones preliminares llevadas a cabo con la Dirección de las Obras del Puerto de Barcelona, que ha colaborado desde el principio en esos trabajos y que desde hace bastantes años ha previsto en los proyectos de ampliación del puerto, la instalación de una Factoría Naval y la construcción de un dique de grandes dimensiones, han llevado a la conclusión de que el sitio más conveniente para la instalación de la referida Factoría es a continuación del actual muelle de Contradique, extendiéndose hasta la parte ocupada por la Factoría de la C. A. M. P. S. A. Aunque esa parte del puerto resulta actualmente poco abrigada para los tiempos del sector Sur, las ampliaciones previstas en el puerto hacen suponer que en un plazo no muy lejano las condiciones de esa zona serán favorables para la instalación de la Factoría.

En el anteproyecto que se acompaña se ha tratado de poner de manifiesto la posibilidad, a pesar del limitado espacio disponible, de construir unos modernos astilleros, teniendo en cuenta los métodos modernos de pre-fabricación y el empleo de la soldadura eléctrica, y en la que pudiera construirse buques mercantes de hasta unas 20.000 toneladas de registro bruto.

Se ha tenido en cuenta también la situación más conveniente del dique seco, ya estudiada por la Dirección de las Obras del Puerto, a fin de poder hacer las reparaciones con la máxima economía, conservando cierta independencia con la Factoría, ya que en principio parece que el Ministerio de Obras Públicas estaría dispuesto a llevar a cabo



VERA MANOJUNO DEL DIOS ELEVADO, EN 15 DE AGOSTO DE 1913, CON 22,000 TONELADAS EN PLAGA



la construcción del referido dique, siendo una necesidad sentida hace muchos años, dadas las dimensiones máximas de los buques que pueden utilizar el actual Dique flotante y deponente.

Además, se ha considerado en la disposición general de la nueva Factoría, la conveniencia de prever que pueda cuanto antes comenzarse la construcción de unidades sin que el Astillero esté completamente terminado, utilizando al principio una grada solamente y parte del muelle de armamento, a fin de compaginar las actividades del Astillero con la continuación de las obras del mismo.

El proyecto general está basado en disponer a proa de las gradas de construcción de un amplio espacio para pre-fabricación y talleres de soldadura, y a continuación de ese espacio, el taller de herreros de ribera, en forma tal, que el transporte entre el referido taller, los de soldadura, zona de pre-fabricación y la grada esté asegurado mediante la disposición de puentes-grúas "Cantilever", que podrían montar esas partes pre-fabricadas con un peso máximo de 50 toneladas.

Detrás del taller de herreros de ribera se prevé el parque de materiales laminados. Se puede calcular que con este conjunto de elementos pueden trabajarse unas 18.000 toneladas de material laminado al año, lo que significaría una producción anual de unas 30.000 toneladas de registro bruto.

El muelle de armamento, complemento indispensable de las instalaciones enumeradas, se ha previsto con una extensión y unos talleres anexos que permitan terminar los buques al ritmo en que éstos van saliendo de las gradas. Su capacidad está calculada para que el Astillero no construya los equipos de maquinaria principal, que recibirá de las factorías especializadas. Sin embargo, se ha tenido en cuenta la conveniencia de instalar en una última fase un taller de fundición que, con el de maquinaria y montaje, permita la construcción de piezas y accesorios de cascos y maquinaria que por diversas razones conviene ejecutar en los mismos Astilleros. Las oficinas generales se ha procurado centrarlas en el conjunto de las instalaciones de la Factoría. Con el fin de no restar capacidad a los Astilleros proyectados, no se han previsto dentro de su recinto las instalaciones sociales, tales como comedores, escuela de aprendices, economatos, etc., que indudablemente podrían instalarse buscando un sitio adecuado próximo a la Factoría, aunque separado de ella, por las vías o carreteras de las proximidades.

Teniendo en cuenta la importancia de disponer en las proximidades del muelle de armamento, de un espacio amplio para posibles ampliaciones, se ha estudiado también una solución alternativa en la que se sitúa el eje de las gradas y del dique normal al paramento del muelle del contradique, solución que resulta algo más costosa, pero que indudablemente mejora de una manera substancial la disposición prevista.

En resumen, con el anteproyecto que se adjunta se puede formar una idea de las líneas generales de la nueva Factoría que permitirá estudiar más a fondo las condiciones de situación e instalación de la misma.

Se estima que en este Astillero podría darse ocupación a unas 4.000 personas, entre empleados y obreros."

Me he extendido un tanto en lo anterior, no solamente para demostrar las variaciones que se imponen en planos ya estudiados, sino para poner de relieve la importantísima cuestión de construir en Barcelona unos grandes astilleros.

En el momento de cerrar esta "Memoria", el 31 de diciembre de 1942, debe estar el Anteproyecto de Astilleros en tramitación, aunque todavía no ha llegado a esta Dirección para su informe.

Ampliación del puerto en relación con una entrada conveniente al puerto interior de la zona franca de Barcelona.

Hoja núm. 2 de Planos.

En la "Memoria" anterior incluimos este importantísimo proyecto como obra de ampliación, y exponíamos todas las vicisitudes y el estado de tramitación en que se encontraba esta gran obra tan trascendental para el puerto de Barcelona. Todo ha quedado detenido por la guerra y sus consecuencias. Espero presentar pronto el Proyecto de las secciones transversales de los dos diques exteriores, que es lo que falta, porque los trazados en planta están ya depurados por dos informaciones públicas. Esta magna ampliación es sumamente necesaria por múltiples razones que se han expuesto en numerosas ocasiones. Su coste en las presentes circunstancias y las dificultades de ejecución serían muy grandes, pero, no obstante, desea esta Dirección no detener más este Proyecto y presentar la última etapa de su estudio a la aprobación superior, y por eso lo incluimos de nuevo aquí.

Desaparición de la "Batería del Astillero" y ampliación del Varadero-Astillero.

Hojas de Planos núms. 1 y 9.

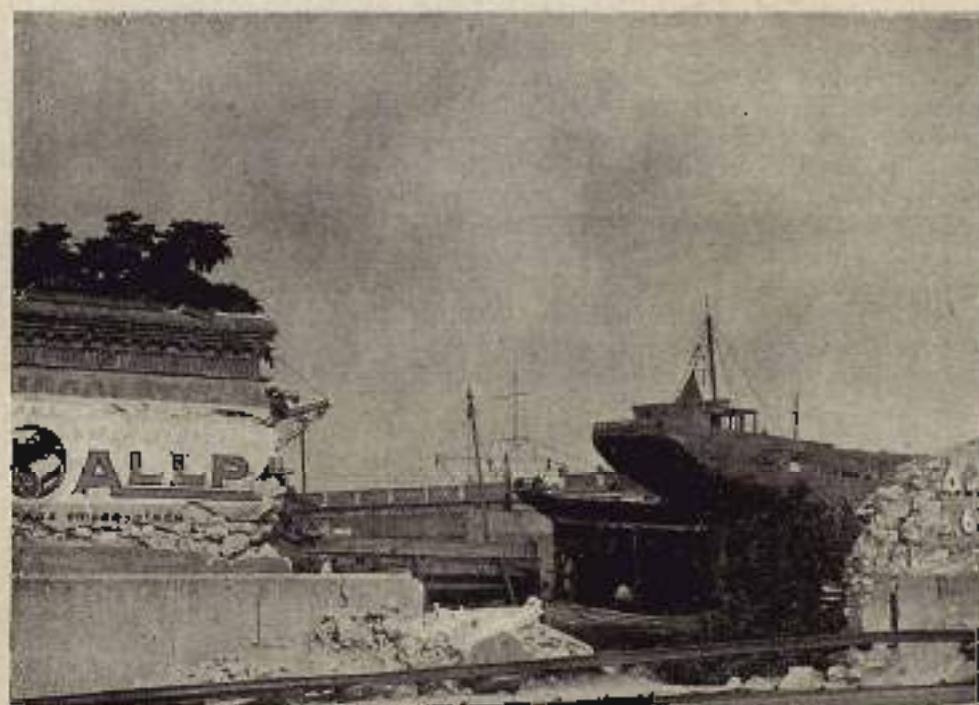
Otra cuestión importante ha surgido últimamente en conexión con una obra de ampliación y mejora de una de las instalaciones importantes de nuestro puerto, el "Varadero público", que por su proximidad a la denominada "Batería del Astillero", situada entre dicho varadero y la orilla del mar, no ha sido posible emprender obras de ampliación del mismo, tan necesarias hace tiempo, dada su actual escasa capacidad.

Ahora bien, aprovechando la oportunidad de que el Ramo de Guerra ha entregado a la Junta Mixta de Urbanización y Acuartelamiento de Barcelona la indicada "Batería del Astillero" y como el que suscribe es Vocal de dicha Junta, por su cargo de Ingeniero Director de las Obras y Servicios del Puerto de Barcelona, dirigí inmediatamente al Excmo. Sr. Presidente de la misma (Capitán General de Cataluña) la siguiente comunicación, el 29 de octubre de 1941:

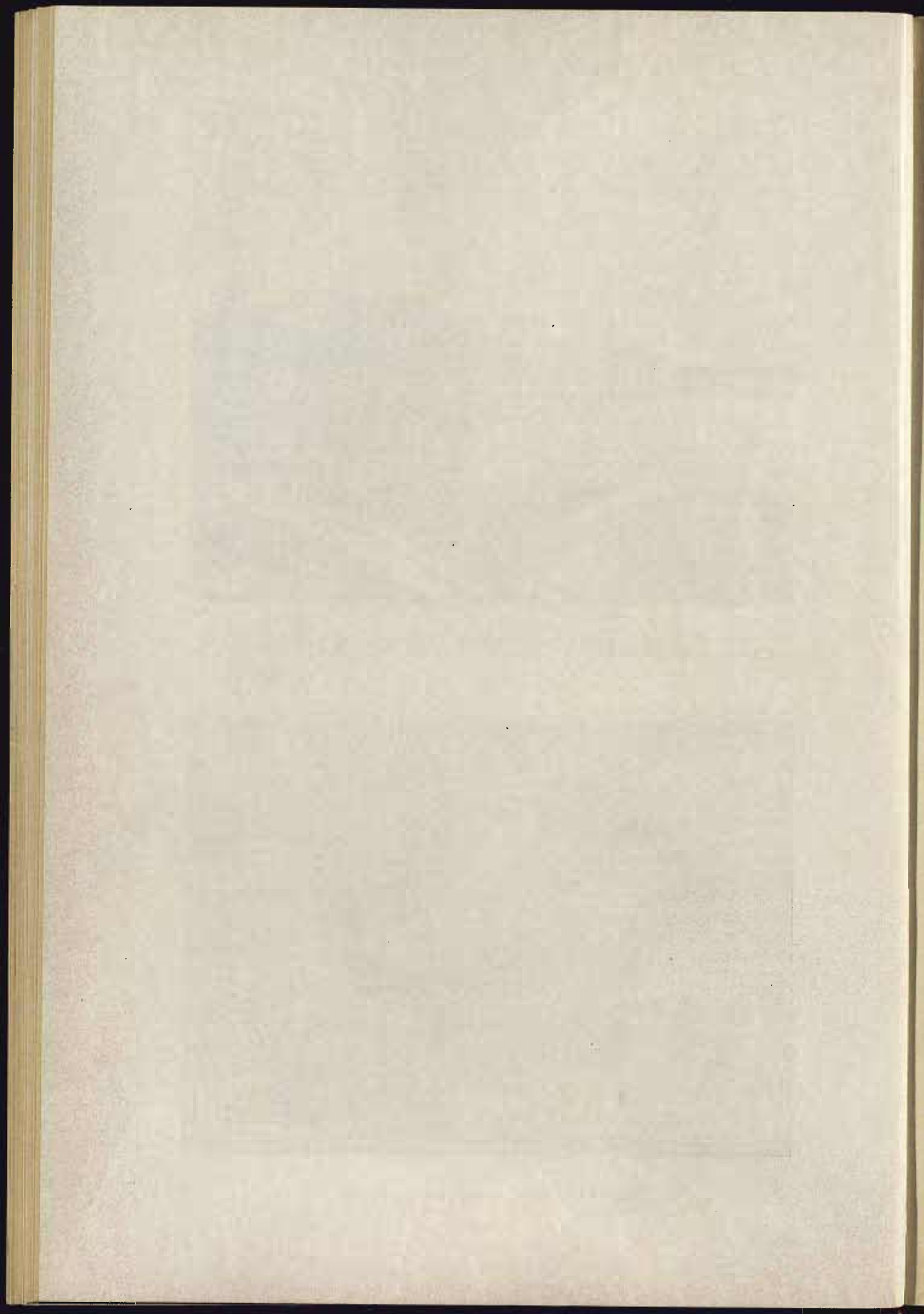
"Obras Públicas. — Puerto de Barcelona. — Dirección de las Obras y Servicios. — Núm. 377/183. — El que suscribe, como Ingeniero Director de las Obras del Puerto de



VISTA GENERAL DEL PUERTO DE SERVICIO DEL VALLEJO



ESTADO DEL MURÓ DE CERRO DEL VALLEJO



Barcelona, Vocal de la Junta de esa digna Presidencia, enterado de que en el Orden del día de la sesión del 19 de julio de este año, figuraba el asunto 5.º: "Acta de entrega de la batería del Astillero", efectuada por el Ramo de Guerra a esta Junta Mixta, se complace en hacer las siguientes manifestaciones para que puedan ser tenidas en cuenta por esa Junta, y para mayor claridad de lo que voy a exponer acompaño un croquis del solar, ocupado por la batería y zonas colindantes.

En este croquis puede apreciarse que la parcela o solar ocupado por la batería se encuentra dentro del límite de la zona portuaria afecta por la legislación portuaria vigente del Ministerio de Obras Públicas y a su delegada administrativa la Junta de Obras del Puerto de Barcelona en aquellas atribuciones que le marcan las leyes, una de las cuales son corresponderle al Ministerio de Obras Públicas otorgar la autorización, oyendo a las Autoridades de Marina, para construir muelles, embarcaderos, astilleros, varaderos, diques secos, etc., etc. (Ley de Puertos.)

He de advertir que ya en el año 1915 redactó esta Dirección proyectos relativos a aquella parte del puerto, y entre ellos uno denominado "Proyecto definitivo de distribución provisional de la zona de servicio del muelle Nuevo y de los terrenos colindantes con la playa de la mar Vieja". En este proyecto se concretaba una solución con el supuesto de la desaparición de la dicha batería e incluso se dictó en aquel entonces una R. O. para ver de que los Ministerios de la Guerra y de Obras Públicas vieran de llegar a un acuerdo.

He de advertir que los terrenos de la batería son terrenos ganados al mar por la construcción de obras portuarias, como es el antiguo rompeolas, y entran de lleno en la legislación portuaria vigente.

Una de las necesidades que hoy día y hace muchos años se deja sentir en el puerto es la del ensanche de las instalaciones del Varadero público, ampliándolas para una mayor capacidad y potencia, hasta 1.000 toneladas en lugar de 300, y esto se ha de hacer, como hace años se tiene proyectado, ensanchando el Varadero hacia la batería, como lo demuestra gráficamente el croquis adjunto, que puntualiza la nueva distribución de servicios que se tiene proyectada en toda aquella zona y que la existencia de la batería ha imposibilitado realizar durante tantos años, distribución de la que se tiene hecho el anteproyecto, e incluso pensamos también en instalar un dique seco junto a este mismo Varadero y de tanta necesidad en nuestro puerto.

Ahora bien, si el solar de la batería pasa a ser propiedad de la Junta Mixta y no se ha de realizar por ésta, obra alguna afecta a la defensa nacional, finalidad primera ante todas, entiendo llegado el momento de que dicho solar quede afecto al Ministerio de Obras Públicas y éste pueda realizar las obras indicadas en el croquis, que son obras de uso público como todas las del puerto, que es del Estado, y que se realizan para el bien general. Todo ello redundaría en pro del puerto de Barcelona, útil nacional de primera importancia.

Espero merecer de la reconocida bondad de V. E. que acoja con interés esta comunicación en el seno de la Junta de su digna Presidencia, comunicación de la que doy cuenta a la Junta de Obras del Puerto a los fines procedentes, siendo de desear se llegue por parte de todos a una solución satisfactoria en este asunto en bien de los intereses del Estado.

Dios guarde a V. E. muchos años. — Barcelona, 29 de septiembre de 1941. — El Ingeniero Director de las Obras del Puerto de Barcelona, José M. de Jáuregui. — Excelentísimo Sr. Presidente de la Junta de Urbanización y Acuartelamiento de la Ciudad de Barcelona."

Esta comunicación mereció la aprobación de todos los componentes de la Junta Mixta de Urbanización y Acuartelamiento, que se dieron cuenta de la conveniencia de ampliar los servicios públicos de

nuestro varadero. En el lugar oportuno de esta "Memoria" relataremos la tramitación de este importante asunto a que dió lugar la copiada comunicación y el estado de la misma en 31 de diciembre de 1942.

Mientras llega la resolución definitiva, esta Dirección está desarrollando el Proyecto de ampliación y mejora de los servicios del varadero para poder llegar a subir en el mismo embarcaciones de 1000 toneladas de peso en lugar del límite actual de 300 toneladas. He aquí, por lo tanto, una obra nueva de ampliación y mejora de determinados servicios que ha surgido aprovechando la oportunidad que nos depara el actual anulamiento de la "Batería del Astillero" por el Ramo de Guerra, y la cesión de su solar a la Junta Mixta de Urbanización y Acuartelamiento de Barcelona.

Obras nuevas para obtener más rendimiento comercial de algunos muelles del puerto de Barcelona.

Paulatinamente se ha de ir obteniendo más eficacia de algunos muelles de nuestro puerto, hoy día utilizados provisionalmente. Por ejemplo, el muelle de España es un muelle en el que se dispone de 82.967 metros cuadrados de superficie y de 1.484'45 metros de paramento de atraque, y en toda esta longitud se cuenta con un calado de 9'60 metros al pie de muelle. De su superficie total, absorberán 41.767 metros cuadrados las superficies destinadas a vías de circulación; 34.020 metros cuadrados las zonas de depósito cubiertas y 7.180 metros cuadrados las descubiertas. Los 34.020 metros cuadrados de zona cubierta, lo están por tres cobertizos y nueve tinglados, pero todos de una sola planta. Está dotado de vías férreas.

Es un muelle muy solicitado por el comercio por su proximidad a la Ciudad, puesto que su arranque se halla junto a la plaza de Antonio López, en la que comunican grandes arterias de la Ciudad.

En este muelle se han de transformar los provisionales cobertizos y tinglados de una sola planta, en construcciones de varias plantas, de carácter definitivo, es decir, ir obteniendo partido de la tercera dimensión. En los dos grandes rectángulos que ocupan los cobertizos núms. 1 y 2 (véase plano núm. 1), se tenía ya la intención, hace años, de aprovechar la situación de estas dos grandes zonas de depósito para la construcción de unos grandes silos para cereales y de un gran "almacén-depósito" de varios pisos. De momento, y como ensayo, estamos desarrollando el Proyecto de dos tinglados de hormigón armado

de planta baja, principal y terraza, en sustitución de los tinglados provisionales núms. 5 y 6.

Este muelle de España carece de grúas. En 19 de julio de 1919 dejó redactado esta Dirección un extenso trabajo denominado "Estudio para el utilado mecánico de los muelles de España, de Atarazanas y de Barcelona". Se ha utilado con grúas el de Barcelona, no habiendo querido grúas la Compañía que utiliza el de Atarazanas. En algunos tramos del muelle de España no se desean. Paulatinamente y a medida que se van transformando los tinglados y cobertizos actuales en construcciones más importantes y definitivas, se irán dotando con grúas los respectivos tramos.

Otro muelle que conviene reformar es el llamado de Poniente (hoja núm. 7 de los Planos), uniformando su ensanche, para lo cual está a punto de quedar redactado el Proyecto correspondiente y así dispondremos de un muelle trapecial de 180 metros de anchura uniforme y 460 metros de longitud media, o sea, 82.800 metros cuadrados de superficie. El total de la línea de atraque será de 1.100 metros, de los cuales 450 metros con 9'60 metros de calado al pie de muelle y 650 metros con 11'20 metros también al pie de muelle. Destinado exclusivamente a carbones, podrá instalarse un utilado mecánico para la descarga de los mismos.

En los muelles del Reloj y de Baleares convendría también instalar unas grúas y se han empezado los estudios para ello.

OBRAS VARIAS

Además de las obras indicadas anteriormente, algunas de gran importancia y costosísimas, cabe enumerar otras, de algunas de las cuales van ya desarrollándose los respectivos proyectos o reuniendo datos para su futura redacción.

Edificio para Comandancia de Marina

Acompañamos reproducciones fotográficas (núms. 189 y 190) de perspectivas de un edificio para Comandancia de Marina, dibujadas en esta Dirección. Una solución es con ubicación en el muelle del Depósito, donde estuvo la denominada "Casa de Máquinas", ya demolida. De esta solución se estudiaron con detalle las plantas y secciones,

y todo ello fué enviado al Ministerio de Marina por el Comandante de Marina de este puerto, en consulta de si había algo para corregir, siendo devueltas aconsejando pequeñas variaciones.

Otra solución se estudió también en el muelle del Depósito, en el solar posterior a los "Almacenes Generales de Comercio".

Posteriormente, ninguna de las dos ubicaciones ha sido aceptada por los elementos de la Marina, deseando se construya el edificio en la Plaza de la Puerta de la Paz, en el solar donde hace años está construída la Estación Marítima y tinglado de los vapores correos de Baleares en el muelle de Atarazanas. Esta Dirección estudió en planta una nueva distribución de este muelle, indicando el solar en que cabría construir la Comandancia de Marina, sacrificando en parte dicha Estación y su tinglado.

Esta planta está hace tiempo en la Comandancia de Marina, pendiente de llegar a un acuerdo.

Edificio para servicios varios de las Obras del Puerto.

Fotografía núm. 191.

Esta Dirección, con el concurso del arquitecto D. José M.^a Ayxelá, ha estudiado un edificio para instalar varios servicios de las Obras, del cual acompañamos una reproducción fotográfica de la perspectiva. El solar radica frente a la calle del Marqués del Duero y frente también al muelle de Barcelona. Como es un solar que se presta también y admirablemente para construir un gran edificio depósito de mercancías portuarias, probablemente estudiaremos esta solución para decidir cuál conviene más.

Otro edificio para diferentes servicios de las Obras del Puerto.

Hojas de Planos núms. 5 y 6.

Presentamos entre los planos dos soluciones de edificio en el solar llamado "Cercado López", contiguo a la Plaza de Antonio López y en el arranque del muelle de España.

Una solución es sobre la base de armonizar las fachadas con las de los tinglados del muelle de la Muralla.



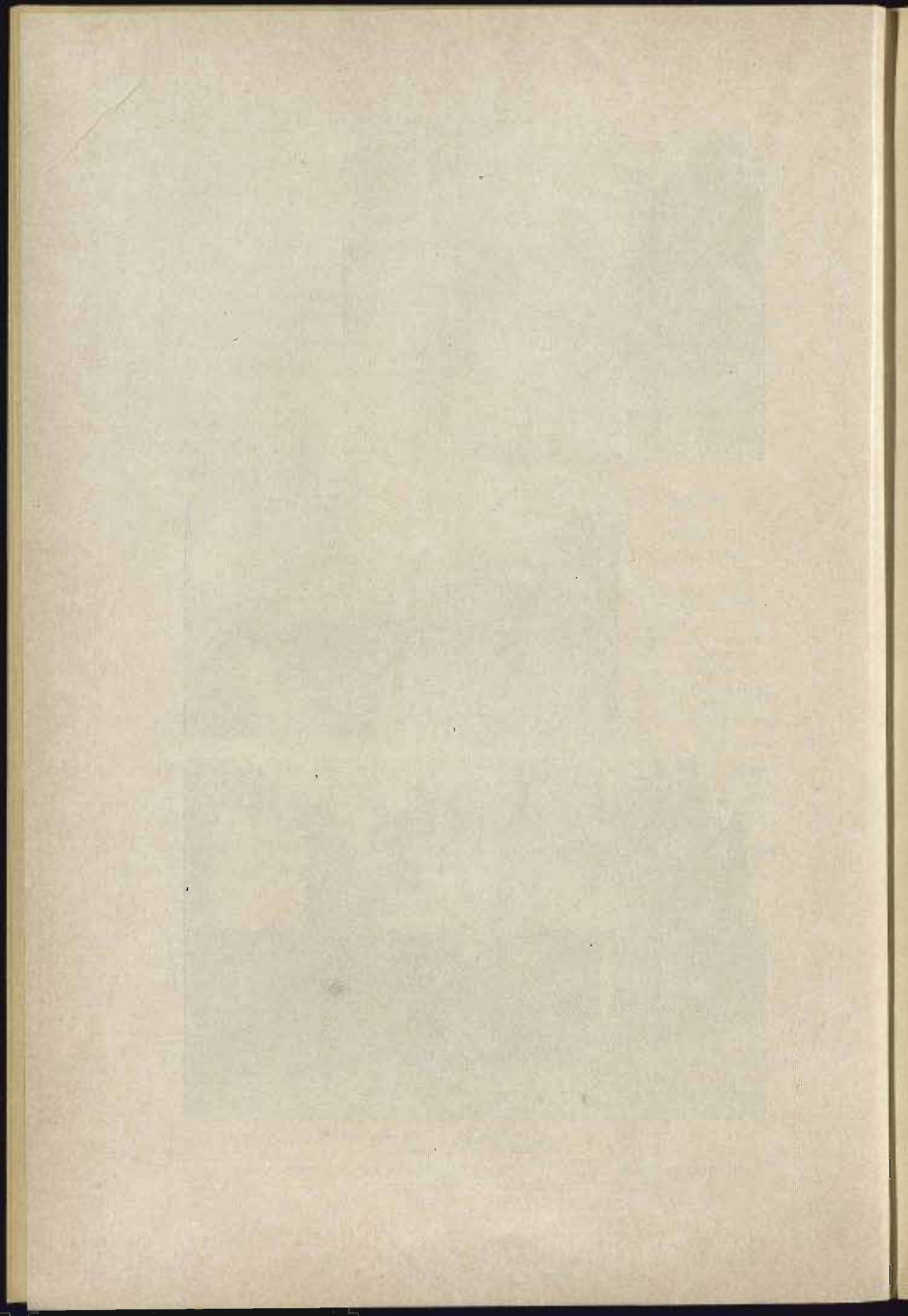
DARSENA
DEL BUQUE

ESTADOS UNIDOS Y
SERVIDORIA DE
LOS ESTADOS UNIDOS Y
MAYORÍA DE LA
MAYORÍA DE LA
MAYORÍA DE LA
MAYORÍA DE LA
MAYORÍA DE LA
MAYORÍA DE LA
MAYORÍA DE LA



DARSENA DEL BUQUE

DESDE EL PUERTO DE MUJERES Y CALLES, UNA VEZ TERMINADAS LAS
OPERACIONES DE DESMORNO



En la otra solución se han compuesto las fachadas de modo distinto.

Con la construcción de este edificio se hermoseará la Plaza de Antonio López, pues vendrá a formar parte de la misma, y esta Plaza y la Plaza de la Puerta de la Paz son las dos entradas marítimas importantes del puerto a la Ciudad.

También se tienen estudiadas las plantas con distribución de diferentes servicios.

Sustitución de los dos grandes tinglados del muelle de la Muralla por otros de hormigón armado con planta baja, principal y terraza superior habilitada para Paseo Marítimo.

Acompañamos dos reproducciones fotográficas (núms. 146 y 147) de dos planos del anteproyecto de dos grandes tinglados de hormigón armado para construirlos en el muelle de la Muralla en sustitución de los dos grandes de una sola planta que hoy existen. Los croquis que reproducimos han sido ejecutados por el Ingeniero de Caminos D. José Juan Aracil.

Hace tiempo que se habla en Barcelona de tener un Paseo Marítimo sobre los tinglados de este muelle, añorando sin duda la antigua Muralla de Mar, cuya plataforma constituía un paseo que recaía a buena altura sobre la dársena.

Este anteproyecto atestigua que esta Dirección se preocupa de esta cuestión, que exige una sustitución costosísima, sobre todo tratándose de unos tinglados como los actuales, que están en buenas condiciones de explotación y solicitadísimos por el comercio.

Puerto pesquero y ampliaciones de las instalaciones pesqueras.

Con lo que se recauda del impuesto del 1 por 100 sobre el valor de la pesca, de la cual recaudación dispone esta Dirección para gastos exclusivamente en obras afectas a este servicio, se van mejorando sus instalaciones. En la "Memoria" ya hicimos figurar la habilitación de un pequeño puertecito pesquero del que tenemos algunos planos croquizados. Se han mejorado mucho los servicios y proyectamos mejorarlos incesantemente.

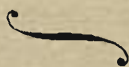
Cierre monumental del puerto en la Plaza de la Puerta de la Paz.

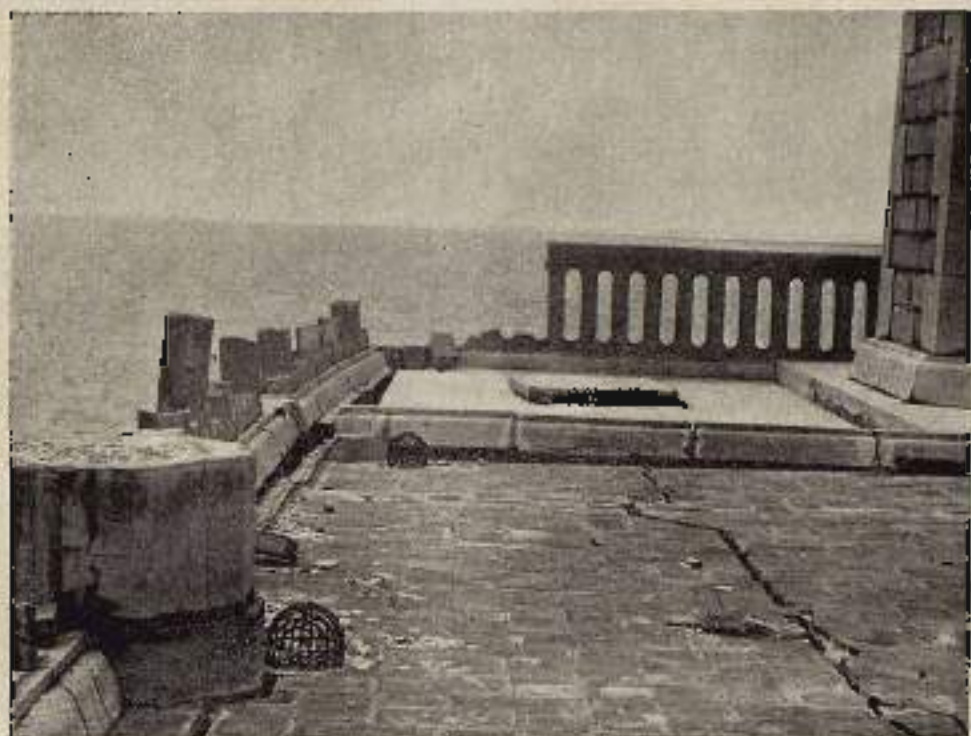
Incluimos unas reproducciones fotográficas que dan idea del anteproyecto referente a un cierre de carácter definitivo del puerto en la parte correspondiente a la Puerta de la Paz.

Espigones en la playa de la Marbella.

Para fijar las arenas en el tramo de la playa del NE. que está incluida dentro del recinto portuario, hace tiempo venimos haciendo figurar unos espigones.

De otras varias obras nuevas podríamos tratar, encaminadas a la ampliación y mejora de varios servicios, pero para no alargar en demasía este capítulo, damos aquí fin a éste, pues lo ya expuesto supone una extensa labor a realizar y que pensamos traducir en proyectos para obras presentándolos paulatinamente a la aprobación ministerial.

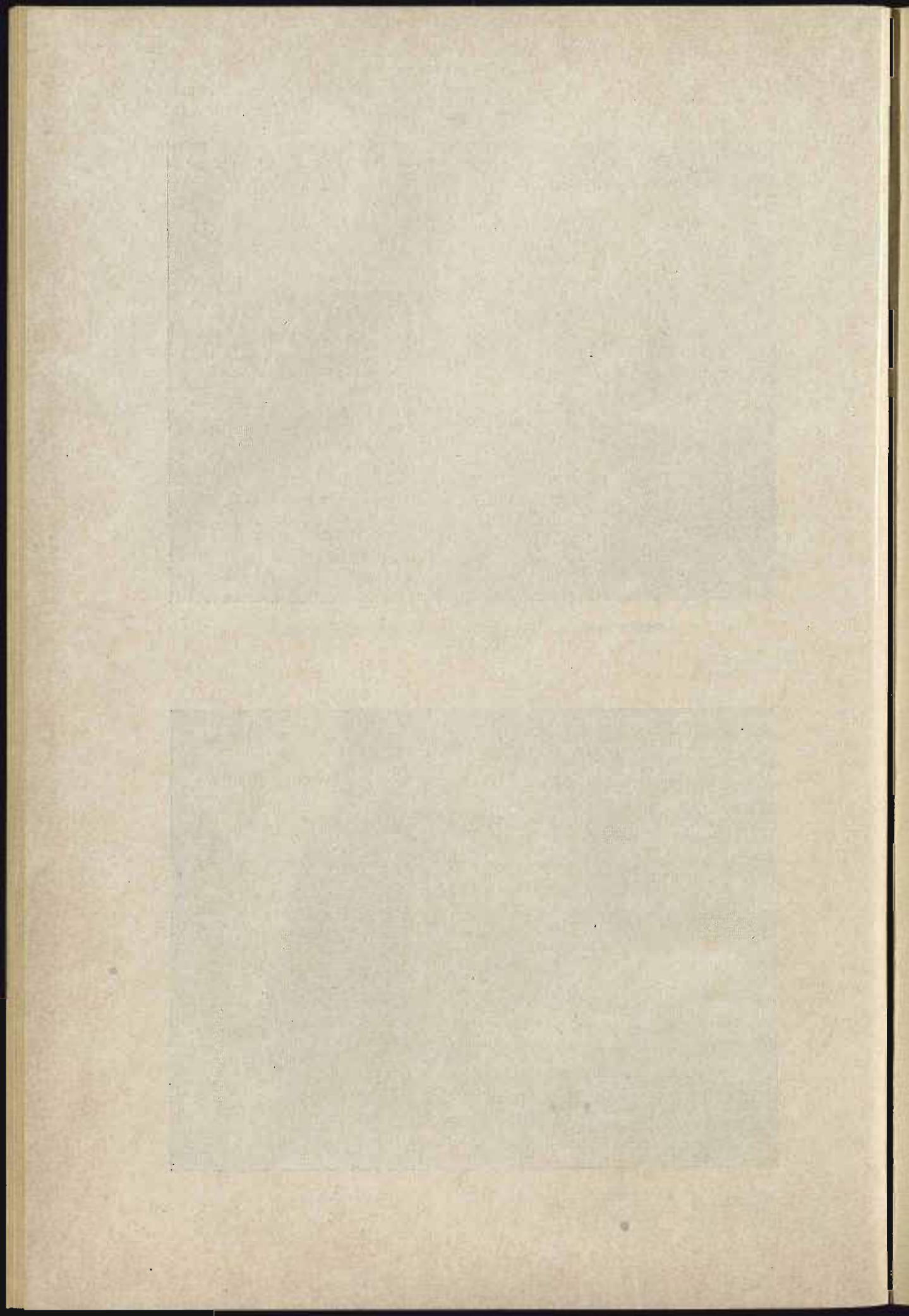




VISTO DE UNA DE LAS TERRAZAS DEL PAGO SAN JUAN DE LOS RIOS



LA VISTA DE LAS DESTRUCCIONES DEL PAGO DEL BOMBEAS



CAPITULO III

Estado actual del puerto Partes y elementos que lo componen Tráfico mercantil

Estados núms. 1 al 7.

Gráficos núms. 1 al 6.

Fotografías núms. 141 al 199 inclusive.

Habiendo ya reseñado en el Capítulo 1.º de esta "Memoria" las múltiples obras realizadas con motivo de los daños de guerra sufridos por este puerto, y en el Capítulo 2.º todo lo referente a Obras nuevas, no solamente las realizadas durante el intervalo de tiempo que abarca ésta "Memoria", sino también las aprobadas y en tramitación, incluyendo además una reseña de las que permitirán ampliar y mejorar el puerto, parécenos lógico y conveniente exponer ahora un resumen del estado actual de éste, con relación de sus principales partes y elementos, con el fin de tener una idea general del mismo: esto nos servirá para deducir consecuencias de diversa índole y también para hacer ver con claridad todo cuanto hay que conservar y explotar hoy día, justificando así los presupuestos de conservación, explotación y servicios de los que trataremos en el Capítulo siguiente. También diremos algo en este tercer capítulo respecto al tráfico mercantil portuario y de sus características.

Insertamos en este Capítulo los estados (con sus correspondientes gráficos) núms. 1 al 7 y fotografías núms. 141 al 199 inclusive, con el fin de que pueda apreciarse más detalladamente todo cuanto a continuación iremos exponiendo.

Vamos ahora, por lo tanto, a tratar de dar una idea clara del estado actual del puerto, y con este propósito se ha confeccionado el estado núm. 1, en el que se consignan algunos datos referentes a las dársenas y muelles, superficies de unas y otros para los diferentes servicios y la total del mismo. Este estado nos enseña que la zona total

ocupada por el puerto de Barcelona es de 3.252.762 metros cuadrados, o sea, unas 325 hectáreas. La parte de agua cuenta 2.264.922 metros cuadrados, y la terrestre, 987.840 metros cuadrados. De la superficie de agua son utilizables 954.261 metros cuadrados para el estacionamiento de buques y para las operaciones de embarque y desembarque: 621.042 metros cuadrados no son utilizables para aquellos fines y 689.619 metros cuadrados a lo que se denomina antepuerto, limitado al Sur por la línea que une el morro del dique del Este con la desembocadura del canal de la Infanta, en la costa.

De lo que se puntualiza en el estado para desarrollo de la línea de atraque en los distintos muelles, allí designados, se deduce que se cuenta con 9.082'85 metros lineales de atraque con calados comprendidos entre 8'00 metros y 11'20 metros al nivel de aguas medias. De esta total línea de atraque son utilizables 6.739 metros para las operaciones de embarque y desembarque; son utilizables, pero no están libres en la actualidad, 1.549'35 metros lineales, longitud perdida para las faenas comerciales y usada por varios clubs, material flotante de la Junta de Obras del Puerto, buques en reparación, buques en depósito, embarcaciones menores de toda clase como barcazas, material flotante de los Prácticos y de la Sociedad de remolcadores, de transporte de viajeros por el interior del puerto, de pesca, del material para el vertido de basuras de la Ciudad, etc., etc. Cuéntanse también 794'50 metros lineales no utilizables debido a escaleras, curvas, ángulos, etc.

En cuanto a la superficie de los muelles, el estado nos enseña que la totalidad, como ya hemos dicho, es de 987.840 metros cuadrados, de los cuales 323.958 metros cuadrados corresponden a las vías de circulación, 121.097 metros cuadrados a zonas de depósito cubiertas, 216.413 metros cuadrados a zonas de depósito descubiertas y, por último, 326.372 metros cuadrados resultan ocupados por edificios, clubs, dársena del dique flotante y deponente, varaderos, playas, jardines, rompeolas del Este y del Oeste, etc., etc.

Con referencia a los 121.097 metros cuadrados de superficie cubierta para depósito de mercancías, precisa tener en cuenta que varios muelles se han arrendado a distintas Sociedades, Entidades y particulares, incluso tinglados completos.

Para no alargar esta "Memoria" en demasía no insertamos estados ni relaciones detalladas de los diversos elementos de toda clase de este puerto, relaciones que se acompañan, algunas de ellas, como anejos en las Memorias de los Presupuestos de Conservación, Explotación

y Servicios. Para nuestro objeto bastará que indiquemos aquí un resumen de los mismos.

Tenemos en el puerto un total de 41.619 metros cuadrados de superficies afirmadas y 289.695 metros cuadrados de zonas adoquinadas, tanto de depósito como de circulación.

En la "Memoria" anterior se hacían constar 49.589 metros cuadrados de superficies afirmadas, que con motivo de la realización del Proyecto de adoquinado de alguna zona del contradique y andén de Costa, han disminuído en 7.970 metros cuadrados, que han pasado a ser zona adoquinada; la cifra dada en la actualidad como zona adoquinada señala un aumento de 9.966 metros cuadrados sobre la de 279.729 metros cuadrados que se consignaban. Este aumento es debido a la ejecución del proyecto anteriormente citado y a la construcción de un muelle elevado para la carga de vagones en el muelle de San Beltrán.

Las vías férreas instaladas en el puerto alcanzan un total de 23.766 metros lineales, con 125 agujas, 20 placas giratorias y 7 básculas para pesar vagones. Al finalizar el año 1934 disponía esta Dirección de 19.948 metros lineales de vías férreas: el aumento que se observa es debido a la ejecución durante nuestra pasada guerra de dos vías de borde de muelle en el de San Beltrán y otras en el de Poniente, con longitudes respectivas de 1.330 y 950 metros lineales, formando un total de 2.280 metros lineales, y además a la ejecución de los proyectos de "Andén elevado con rampa de acceso en sus extremos para la carga de vagones en el muelle de San Beltrán" y "Prolongación de la vía férrea de los Ferrocarriles Catalanes en el muelle de San Beltrán", aprobados por la Superioridad en 21 de octubre de 1940 y 24 de julio de 1941 respectivamente. Corresponden 400 metros lineales de vía al primer proyecto citado y 1.138 al siguiente; por lo tanto, la longitud de vías férreas comparada con la indicada en la "Memoria" anterior ha aumentado en 3.818 metros lineales.

Constaban asimismo en la "Memoria" anterior cinco básculas para pesar vagones y en la actualidad se dispone de 7, y ello es debido a la adquisición mediante concurso de dos puentes-básculas de 45 toneladas, vía libre y tipo centesimal. Dicho proyecto concurso fué aprobado por la Superioridad en 21 de octubre de 1940.

Están montadas en el puerto seis básculas-puentes para el servicio de pesaje de toda clase de vehículos.

El número de defensas en los muelles era de unas 300, que en la

actualidad se están acabando de reponer, y el de escaleras de diversas clases, de unas 50. Los bolardos alcanzan la cifra de 453 y los norays la de 110.

Cuéntanse en el puerto de Barcelona, a cargo de la Dirección de las obras, entre edificios, tinglados, almacenes, depósitos y construcciones de todas clases y dimensiones, unas 100 edificaciones, con una valoración hoy día aproximada de 40 a 50 millones de pesetas. Existen tinglados, como los del muelle de Bosch y Alsina, de 12.800 metros cuadrados de superficie; el edificio "Almacenes Generales de Comercio", compuesto de sótanos, planta baja y cuatro pisos, ocupa una superficie de 6.284 metros cuadrados; poseemos cobertizos-tinglados de los que algunos de ellos, como el cobertizo núm. 1 del muelle de España, cubre una superficie de 14.525 metros cuadrados.

MATERIAL FLOTANTE

Está integrado el material flotante de esta Junta de Obras del Puerto, entre buques, artefactos de varias clases y embarcaciones menores, de unas 60 unidades, parte de las cuales han sufrido reparaciones de suma importancia, ya que los daños de guerra habidos en esta clase de material fueron de consideración, si bien una vez liberada nuestra Ciudad se procedió con la máxima urgencia posible a repararlo a fin de poder prestar los urgentes y necesarios servicios encomendados a esta Dirección facultativa. Algunas unidades han desaparecido y no han podido todavía reponerse.

Reseñamos a continuación el material flotante, exponiendo además diferentes datos relativos a algunas unidades del mismo.

El detalle es el siguiente: 5 remolcadores de diversas dimensiones y fuerza, 4 cabrias flotantes de varias potencias hasta de 80 toneladas, un tren de dragado (en reparación) compuesto de una draga construída el año 1879 y de 4 gánguiles; 4 barcazas, 12 lanchas, 5 embarcaciones de buzo, 5 gasolineras y 17 botes.

Recordaremos aquí que la draga se halla en reparación, porque ya hemos explicado que quedó hundida y dos años sumergida a consecuencia de los daños de guerra.

Los dos remolcadores-bombas "Llobregat" y "Besós" se construyeron en el año 1906; son de 201'69 toneladas y llevan cada uno dos máquinas y dos calderas. Tienen, por lo tanto, 37 años de vida y han sufrido numerosas reparaciones, algunas de importancia.

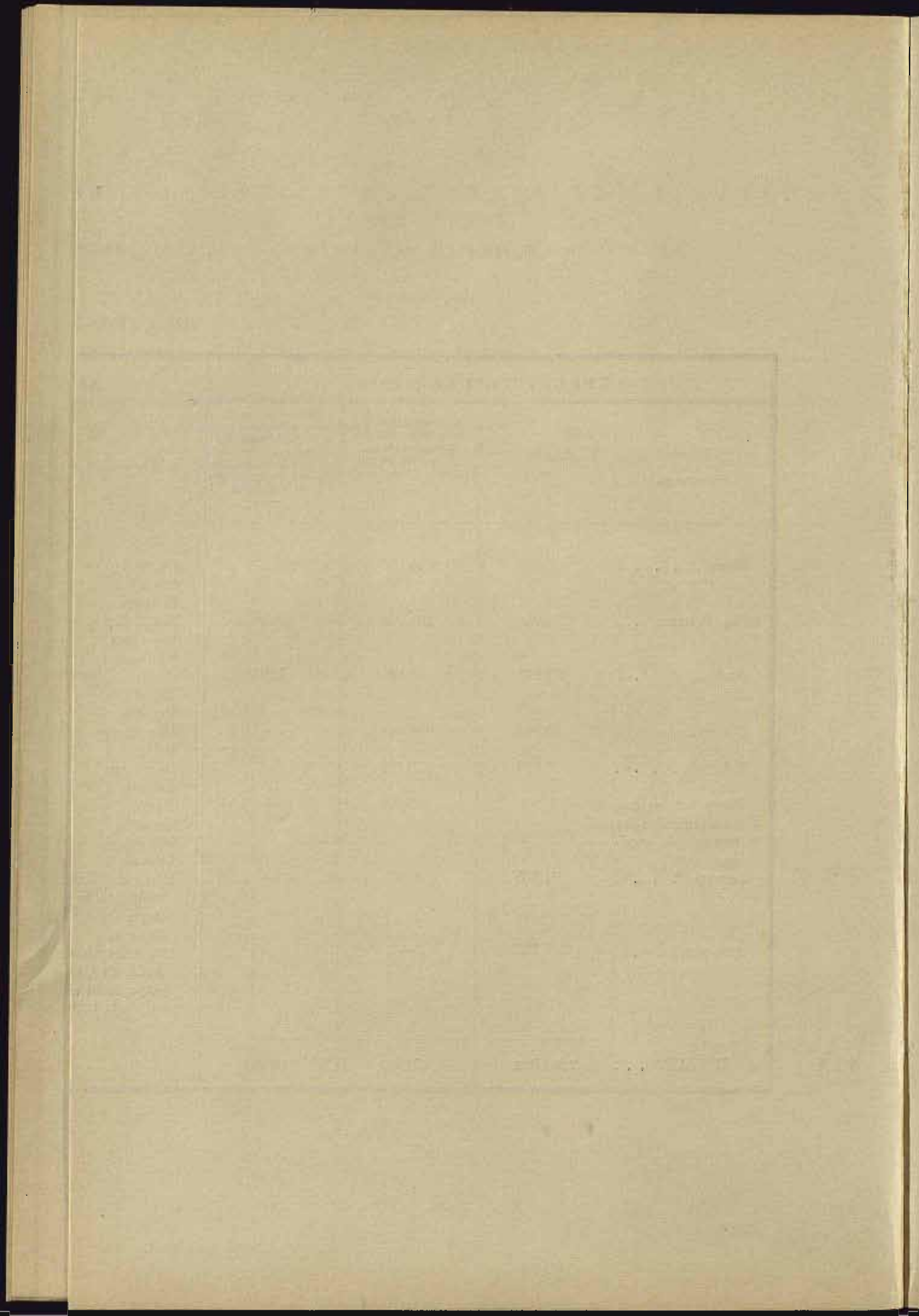
ESTADO ACTUAL DEL PUERTO DE BARCELONA

ESTADO N.º 1

SUPERFICIE ACTUAL DE LA TOTALIDAD DEL PUERTO, 3,252,762 METROS CUADRADOS, LIMITADA AL SUR POR UNA LINEA QUE UNE EL MORRO DEL DIQUE DEL ESTE CON LA DESEMBOCADURA DEL CANAL DE LA INFANTA

DARSENAS Y MUELLES; SUPERFICIES DE UNAS Y OTROS PARA LOS DIFERENTES SERVICIOS

SUPERFICIE DEL AGUA				MUELLES		DESARROLLO DE LA LINEA DE ATRAQUE				SUPERFICIES DE LOS MUELLES Y DE LOS DIQUES				
Dársenas y Ante-puerto	Totales	Utilizable para el estacionamiento de navíos y para las operaciones de embarque y desembarque	Pasos y partes del puerto abrigadas pero no utilizables para el estacionamiento de navíos y para las operaciones de embarque y desembarque	Designación	Calados	Totales	Utilizable para las operaciones de embarque y desembarque	Utilizable pero no libre en la actualidad	No utilizable por diferentes causas	Totales	Vías de circulación	Zonas de depósito		Otras superficies
	m ²	m ²	m ²		metros	m l	m l	m l	m l	m ²	m ²	Cubiertas	Descubiertas	Edificios, Clubs, Diques, Varadero, Playas, Jardines, etc.
												m ²	m ²	m ²
Morrot.	423,712	203,137	220,575	Contradique	11'20	495'40	180'00	208'80	106'60	40,000	1,600	4,860	—	33,540
				Costa	11'20	500'00	500'00	—	—	41,539	9,039	—	32,500	—
San Beltrán. . .	392,331	231,728	160,603	Poniente	9'60-11'20-8'00	1,071'00	932'65	55'70	82'65	80,554	35,405	—	39,549	5,600
				San Beltrán	9'60	605'45	585'45	—	20'00	133,019	33,424	—	91,345	8,250
				Barcelona	9'60-8'00	1,170'90	914'25	231'05	25'60	79,383	43,077	26,906	2,400	7,000
Nacional	214,945	163,195	51,750	Atarazanas	8'00	225'10	122'60	64'00	38'50	24,084	11,873	1,436	—	10,775
				Bosch y Alsina	8'00	499'65	462'15	37'50	—	66,355	35,205	23,100	—	8,050
				España	9'60	1,484'45	1,453'50	—	30'95	82,967	41,767	34,020	7,180	—
Comercio	166,048	166,048	—	Depósito	8'00	281'75	242'90	—	38'85	38,758	22,193	6,720	6,120	3,725
				Barceloneta	8'00	346'40	326'40	20'00	—	36,642	23,950	12,692	—	—
Industria	73,778	73,778	—	Reloj	8'00	171'00	171'00	—	—	35,258	18,723	1,960	12,225	2,350
				Pescadores	8'00	230'90	214'20	—	16'70	24,679	7,679	—	4,500	12,500
Dique flot. y dep. (comprendidos los andenes de servicio)	35,000	35,000	—	Baleares	9'60	524'80	498'90	—	25'70	14,787	5,384	9,403	—	—
Levante	81,375	81,375	—	Nuevo	8'00	412'60	—	370'10	42'50	76,566	20,572	—	5,894	50,100
				Cataluña	8'00	291'10	—	264'65	26'45	13,850	1,350	—	—	12,500
				Occidental	9'00	200'00	—	—	200'00	6,000	—	—	—	6,000
				Levante	9'60-11'20	572'55	135'00	297'55	140'00	19,431	4,731	—	14,700	—
				Dique del Este.— Prolongación del Dique del Este y Espigón.	—	—	—	—	—	74,557	—	—	—	74,557
Ante-puerto . . .	877,733	—	—	Dique del Oeste.— Andén de Costa y playa hasta el canal de la Infanta.	—	—	—	—	—	99,411	7,986	—	—	91,425
TOTALES	2,264,922	954,261	432,928			9,082'85	6,739'00	1,549'35	794'50	987,840	323,958	121,097	216,413	326,372



La cabria "Esperanza" no propulsora, de 80'30 toneladas de potencia, la construyó en 1893 la "Maquinista Terrestre y Marítima" de Barcelona, contando así 42 años de servicios. Ha sido objeto de numerosas reparaciones y provista de dispositivos más rápidos para maniobrar pesos de 30 toneladas.

La cabria "Dolores", de 25 toneladas y 4 metros de alcance, es del año 1875. La cabria "Teresa", de 60 toneladas y 6 metros de alcance, se adquirió de segunda mano y también es antigua; y la cabria "Montserrat", de 25 toneladas y alcance de 8 metros, es una transformación que mejor puede calificarse de nueva construcción realizada en las obras.

Disponía esta Dirección de seis barcasas de 200 toneladas, que fueron construídas en el año 1876, las cuales se han reducido a cuatro, puesto que una de ellas desapareció al ser trasladada a Mallorca durante nuestra pasada guerra, y la otra quedó destruída por completo a consecuencia de haber hecho explosión un cargamento de explosivos cuando prestaba servicio al Ejército después de la Liberación.

DIQUE FLOTANTE Y DEPONENTE

Nos complace manifestar que después de ímprobos trabajos y luchar con un sin fin de dificultades, en la actualidad se hallan restablecidos todos los servicios del Dique, funcionando sus secciones y prestando sus valiosos servicios, que son de importancia vital en este puerto.

Exponemos a continuación sus características particulares.

La parte flotante se compone, hoy día, de cuatro secciones de 2.000 toneladas de potencia ascensional cada una y la parte fija consta de 400 metros lineales de careneros, donde pueden ser depositados los buques. No ha trabajado nunca el Dique más que con tres secciones unidas como máximo y el proyecto que sirvió de base a su construcción se estudió para trabajar nada más que con tres secciones a un tiempo. Es del sistema patentado Clark y Standfield, pero fué construído por la "Maquinista" el año 1903, contando, por consiguiente, 40 años de servicios. Puede calcularse el sinnúmero de reparaciones, pequeñas, medianas y grandes, y reposición de diversos elementos que han tenido que hacerse en este artefacto; el entretenimiento del mismo significa uno de los más importantes gastos del Presupuesto de Conservación. La cuarta sección se construyó el año 1917 y sirve para

poder tener siempre disponibles tres, ya que se van reparando y conservando por turno.

Otra instalación de carenado con que cuenta el puerto es el Varadero, que puede subir embarcaciones hasta de 300 toneladas en el carro grande metálico y de 200 toneladas en el grande de madera; funcionan otros dos carros, mediano y pequeño, para embarcaciones menores. La instalación primera se inauguró en 1909, pero posteriormente ha sufrido bastantes reformas y mejoras hasta dejarlo en el estado actual; está dotado de vías, carros, motores, cables, cadenas, etc., constituyendo otra de las instalaciones importantes que precisa mantener en buen estado.

Pasando ahora a otra clase de elementos, diremos algo de las grúas del puerto. En el muelle de la Barceloneta funcionan 8 grúas eléctricas de medio pórtico y de dos toneladas de potencia, construídas el año 1906 y por consiguiente con unos 35 años de vida. En el año 1910 se instalaron en el muelle de Bosch y Alsina 8 grúas eléctricas de medio portal y de tres toneladas de potencia. Estas 16 grúas eléctricas de semi-pórtico tienen una altura de 13 metros sobre el nivel del mar y un alcance de 7 metros.

Hay asimismo instaladas 23 grúas eléctricas en los muelles de Barcelona y San Beltrán, de 3-6 toneladas de potencia, con alcance máximo de 14'05 metros y mínimo de 2'55 metros y altura de elevación sobre el nivel del muelle de 17'80 metros.

Las citadas 23 grúas fueron montadas por la casa Babcock y Wilcox; han sufrido varias reparaciones motivadas por los importantísimos daños de guerra ocasionados a esta clase de material y reformas de todas clases, efectuadas con el fin de conseguir un mejor funcionamiento con miras a obtener de ellas el máximo rendimiento. Con este propósito esta Dirección ha redactado varios proyectos, aprobados todos ellos por la Superioridad y fundamentados en reparaciones y mejoras de las instalaciones eléctricas y mecánicas de las mismas.

Dispone también la Junta de un taller de bloques dotado de toda clase de elementos para fabricarlos y manipularlos, hasta de 80 toneladas. A pesar de las averías ocasionadas durante la guerra y el deficiente estado en que se hallaban los elementos mecánicos, debido en parte a descuidos y abandonos del contratista que lo tenía arrendado, puede decirse en la actualidad que se halla del todo restaurado y en condiciones de fabricar bloques, restauración costeada toda por la Administración.

Para las atenciones de la conservación y explotación de las obras y servicios tiene montados esta Dirección talleres de ajuste, forja, calderería, carpintería, carpintería de ribera y calafates, para los servicios eléctricos, para los de lampistería y fontanería, etc. Están todos reparados y hállanse dotados de todos los necesarios elementos para cumplir sus diversos cometidos, salvo los desaparecidos durante la guerra y no recuperados.

Se poseen también diversidad de elementos de menos importancia, como son: máquinas apisonadoras, varios tractores, compresores, bombas, etc.

Reseñados el conjunto y partes actuales del puerto y los elementos de toda clase de que está dotado, diremos algo respecto a los calados con que se cuenta hoy día. En el estado núm. 1 y en el plano núm. 1, se indican los calados con que fueron construídos los muelles de atraque y es sabido que no solamente debe procurarse que el muelle conserve su calado porque para eso se ha proyectado y construído, sino que en la práctica las dársenas han de tener un fondo de 1 metro a 1'50 metros mayor que el calado de sus muelles, con objeto de que los buques puedan maniobrar bien y sobrepasar las anclas u otros obstáculos accidentales que se encuentran en el fondo.

Hemos descrito anteriormente el anticuado tren de limpia, actualmente en reparación, que viene prestando sus servicios desde el año 1879. Las sondas del puerto se indican en el plano general del mismo.

Con lo expuesto en este Capítulo y en los anteriores creemos haber dado una idea del estado actual del puerto y de las partes y elementos que le componen.

TRAFICO MERCANTIL

Con el propósito de tener una idea general del tráfico mercantil del puerto de Barcelona, se han recopilado unos datos estadísticos concernientes a las actividades comerciales en nuestro puerto. Con los mismos se han confeccionado los correspondientes estados y gráficos que insertamos en esta "Memoria". En algunos de dichos estados se ha considerado oportuno abarcar un largo período y algunos desde el año 1898, y así, en esta forma, se podrán establecer comparaciones y tener una visión más exacta de todo cuanto se refiera al desenvolvimiento comercial de este puerto.

Séanos permitido advertir que en los años de que trata esta "Me-

memoria", y en lo que atañe al tráfico mercantil, observaremos variaciones de importancia, las cuales obedecen por una parte a la situación anómala en que se hallaba nuestra Ciudad con motivo de las perturbaciones habidas durante nuestra pasada guerra, y por otra al conflicto internacional, que ha creado grandes dificultades, ya que puede decirse que el tráfico portuario ha quedado reducido, desgraciadamente, a una mitad del que correspondía antes de la guerra a un año normal.

Si comparamos las cifras habidas entre el año 1935 y 1939-1942, se observarán diferencias de importancia, las cuales quedan justificadas con lo expuesto en el párrafo anterior.

Durante el período que abarca esta "Memoria" puede verse que ya en el año 1940 se iban incrementando las actividades comerciales en nuestro puerto, pero el hecho de irse extendiendo la actual guerra ha sido la causa del descenso que acusan las cifras correspondientes a los años 1941 y 1942.

Hemos formado el estado núm. 2 que abarca desde el año 1898 al 1942 inclusive y en el cual se puntualiza el movimiento anual de buques, detallándolos en españoles, extranjeros y totales, añadiendo también por año el tonelaje de arqueo de los mismos. Además expresamos el tráfico mercantil subdividido en mercancías desembarcadas y mercancías embarcadas, con el total de unas y otras, añadiendo el movimiento de pasajeros. Se han traducido estos datos en dos gráficos para poder comparar mejor los resultados anuales de unas épocas con otras; en el estado núm. 3 se detallan algunas columnas del anterior estado núm. 2.

En el número de buques corresponde el máximo al año 1929 con 5.501, debiendo tener presente que dicho año hay que considerarlo como excepcional, ya que cabe recordar que está incurso en los años de la Exposición Universal de Barcelona.

En el período objeto de esta "Memoria" se acusan los siguientes resultados:

Años	Número de buques
1935	5.134
1936 (1. ^{er} semestre).	2.194
1939	2.236
1940	2.670
1941	3.078
1942	2.448



ESPALDADO DE LAS RESERVAS DEL FUERTE DEL 1821



VISTA DEL PABLO DEL BOMBEO ASÍ COMO Y TERMINACIÓN LAS OBRAS DE REPARACIÓN

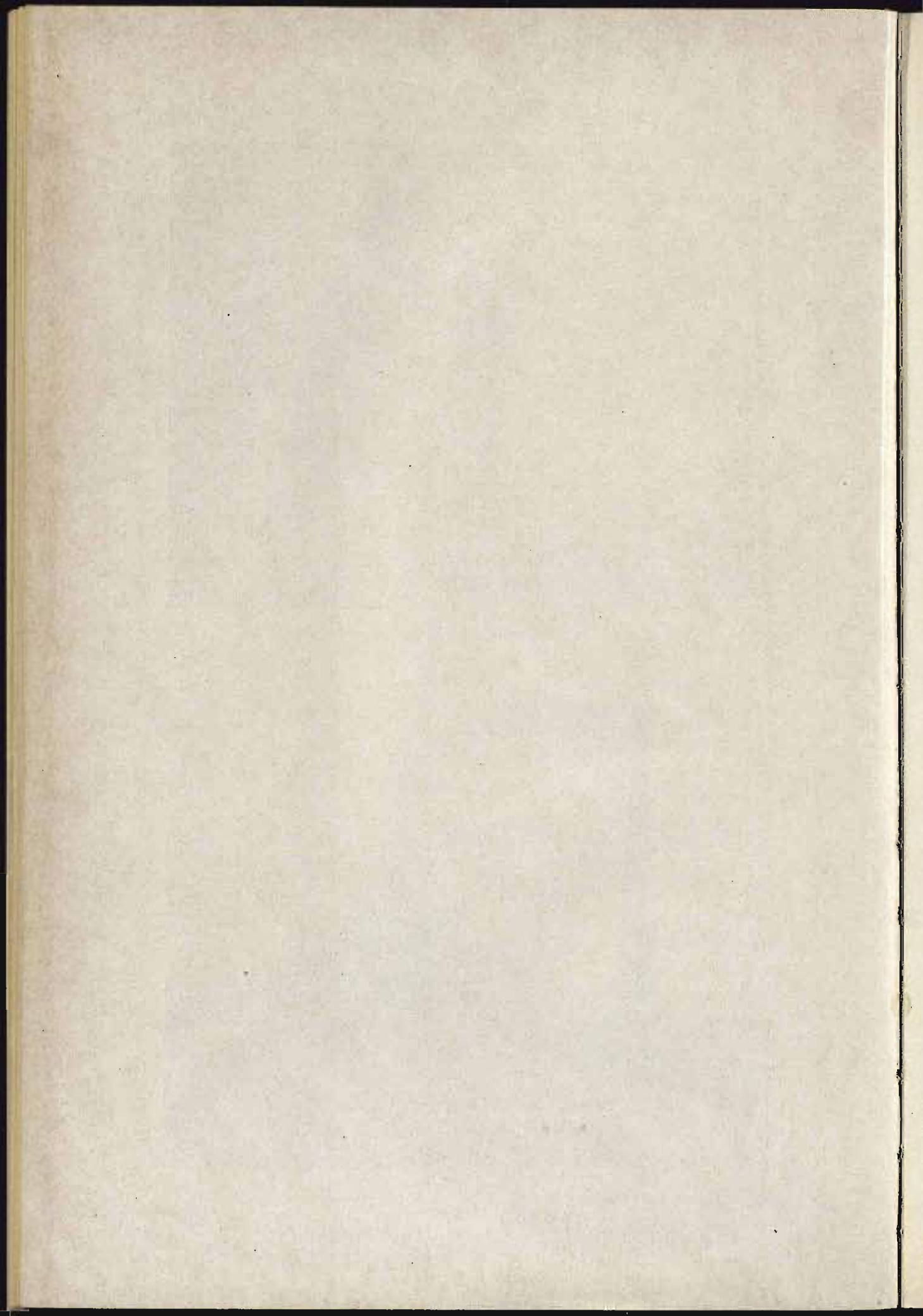


Gráfico nº 1.

Movimiento de buques

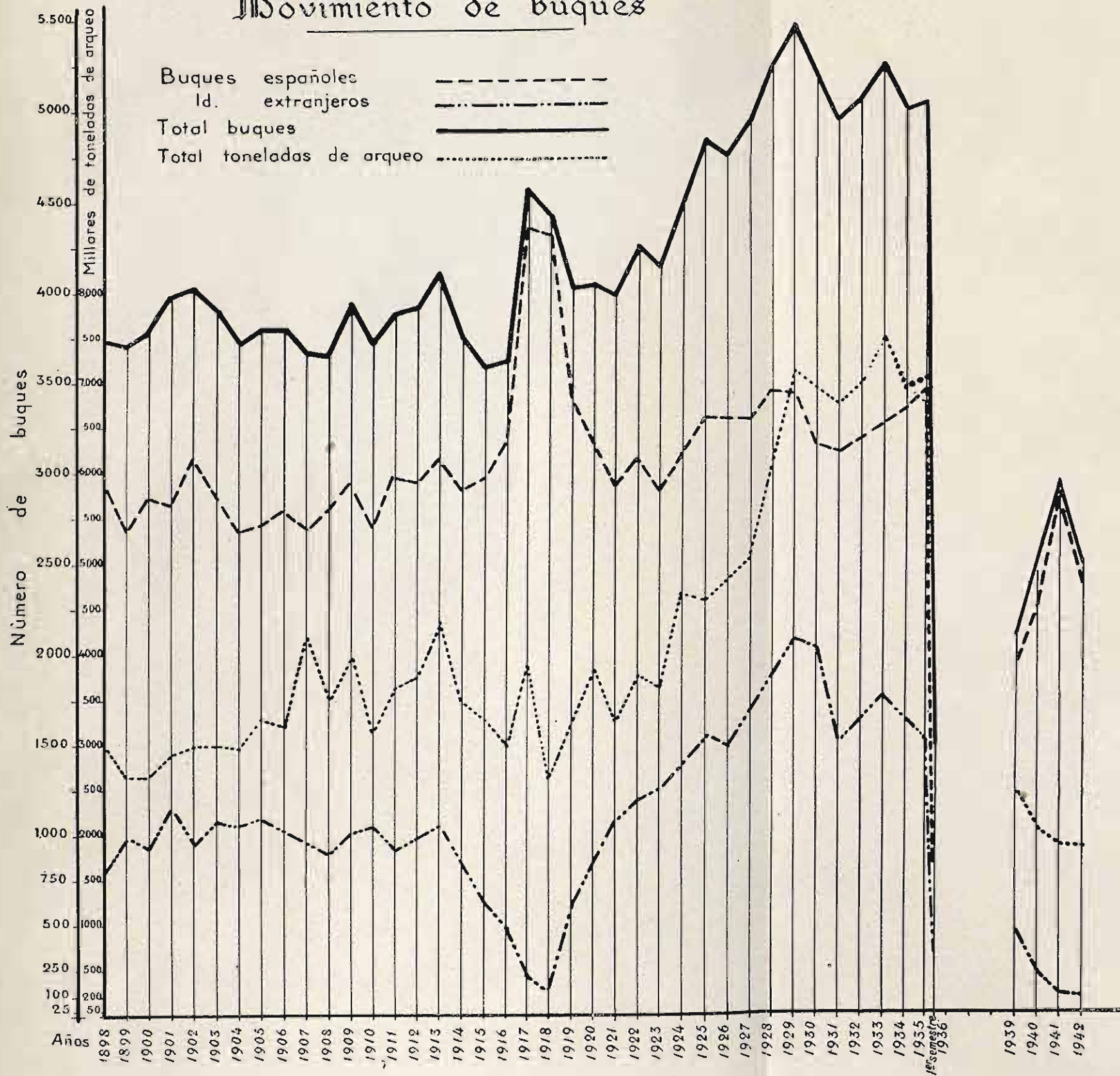


Gráfico nº 2.

Tráfico mercantil y movimiento de pasajeros

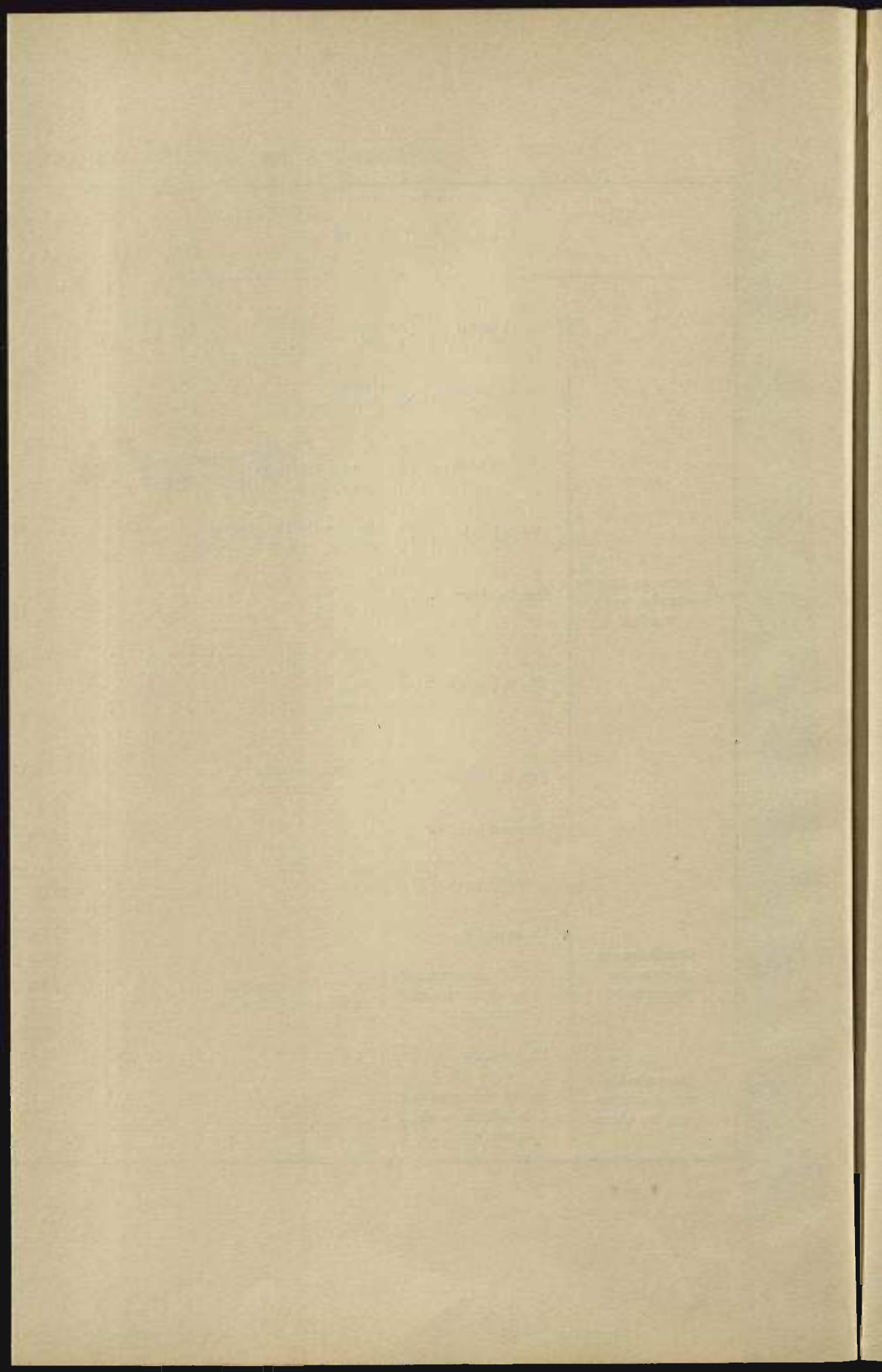


MOVIMIENTO DE BUQUES Y DE PASAJEROS Y TRAFICO MERCANTIL

Años	MOVIMIENTO DE BUQUES				TRAFICO MERCANTIL			Movimiento de pasajeros Número	OBSERVACIONES
	Españoles	Extranjeros	Total	Total tonelaje	Mercancías	Mercancías	Total		
	Número	Número	de barcos	de arqueo	desembarcadas Toneladas	embarcadas Toneladas	Toneladas		
1898	2,946	783	3,729	3.029,565	763,367	188,652	952,019	53,309	En este estado figuran cuantos buques han entrado en puerto, desde el más ínfimo tonelaje, con carga o sin ella, en lastre, de tránsito, de arribada forzosa, de vapor, de vela, etc. Únicamente se exceptúan los pesqueros de Barcelona que salen y regresan a las pocas horas después de terminadas sus correrías.
1899	2,704	1,006	3,710	2.646,753	1.174,174	146,625	1.320,799	48,831	
1900	2,871	922	3,793	2.648,757	1.095,298	264,383	1.359,681	44,192	
1901	2,841	1,141	3,982	2.902,688	1.127,587	139,545	1.267,132	45,012	
1902	3,067	959	4,026	2.987,754	1.121,058	124,214	1.245,272	45,111	
1903	2,846	1,072	3,918	3.002,099	1.181,091	120,299	1.301,390	46,008	
1904	2,669	1,053	3,722	2.956,335	1.227,073	125,141	1.352,214	47,138	
1905	2,704	1,090	3,794	3.248,423	1.620,673	121,577	1.742,250	47,696	
1906	2,777	1,027	3,804	3.219,153	1.364,904	146,211	1.511,115	45,377	
1907	2,706	971	3,677	4.173,718	1.696,768	474,793	2.171,561	56,673	
1908	2,766	897	3,663	3.470,069	1.663,960	463,965	2.127,925	52,445	
1909	2,930	1,012	3,942	3.874,621	1.661,224	424,778	2.086,002	61,074	
1910	2,679	1,044	3,723	3.110,038	1.703,006	478,535	2.181,541	63,503	
1911	2,970	913	3,883	3.622,600	1.822,957	480,855	2.303,812	79,354	
1912	2,941	976	3,917	3.743,866	1.903,577	530,815	2.434,392	79,106	
1913	3,062	1,055	4,117	4.320,529	2.231,096	547,730	2.778,826	90,323	
1914	2,894	871	3,765	3.476,844	2.061,062	533,943	2.595,005	76,808	
1915	2,952	635	3,587	3.298,918	2.029,406	553,067	2.572,473	87,902	
1916	3,140	480	3,620	3.008,490	1.829,849	605,678	2.435,527	65,847	
1917	4,357	229	4,586	3.809,468	1.426,817	680,824	2.107,641	44,454	
1918	4,315	121	4,436	2.600,760	1.321,971	577,750	1.899,621	62,998	
1919	3,449	587	4,036	3.102,290	1.326,406	582,587	1.908,993	86,974	
1920	3,168	872	4,040	3.828,040	1.613,829	492,877	2.106,706	103,689	
1921	2,913	1,076	3,989	3.263,433	1.599,598	592,387	2.191,985	94,239	
1922	3,052	1,198	4,250	3.744,822	1.851,237	431,687	2.282,924	105,874	
1923	2,870	1,259	4,129	3.618,820	2.009,467	422,151	2.521,618	131,448	
1924	3,099	1,430	4,529	4.574,286	2.131,216	479,632	2.610,848	147,299	
1925	3,279	1,562	4,841	4.611,863	2.210,618	407,366	2.617,984	169,043	
1926	3,269	1,499	4,768	4.776,252	2.110,607	599,479	2.710,086	168,214	
1927	3,275	1,685	4,960	5.069,292	2.408,704	627,921	3.036,625	171,354	
1928	3,436	1,857	5,293	5.736,788	2.693,179	667,845	3.361,024	179,296	
1929	3,424	2,077	5,501	7.033,421	2.914,388	774,400	3.688,788	241,162	
1930	3,159	2,032	5,191	6.887,279	2.869,315	754,760	3.624,075	204,670	
1931	3,113	1,505	4,618	6.829,329	2.576,601	872,817	3.449,418	180,787	
1932	3,157	1,677	4,834	7.006,159	2.786,521	722,568	3.509,089	188,403	
1933	3,259	1,769	5,028	7.531,309	2.334,931	690,539	3.025,470	189,712	
1934	3,332	1,646	4,978	6.958,706	2.215,734	733,750	2.949,484	164,308	
1935	3,472	1,662	5,134	7.122,344	2.641,160	755,023	3.396,173	150,186	
1936 (1.º semestre)	1,478	716	2,194	3.018,627	1.096,298	312,761	1.409,059	56,997	
1937	—	—	—	—	—	—	—	—	
1938	—	—	—	—	—	—	—	—	
1939 (excepto enero)	1,819	417	2,236	2.642,002	1.080,045	341,453	1.421,498	72,546	
1940	2,366	304	2,670	2.255,146	1.594,694	457,169	2.051,863	96,038	
1941	2,965	113	3,078	1.832,154	1.402,589	557,304	1.959,893	114,644	
1942	2,344	102	2,446	1.767,671	1.423,356	444,551	1.867,907	116,524	

ESTADÍSTICA DE ENTRADA DE BARCOS POR VARIOS CONCEPTOS, TONELADAS DE MERCANCIAS DESCARGADAS Y RECAUDACION POR EL ARBITRIO DE LAS OBRAS

CLASIFICACION		AÑOS														
		1930	1931	1932	1933	1934	1935	1.º semestre 1936	1937	1938	1939 (excepto enero)	1940	1941	1942		
Número de buques entrados y su tonelaje	Por el motor.	Vapor	4,100	3,478	3,531	3,580	3,400	3,419	1,460	—	—	1,185	1,315	1,174	1,315	
		Vela	1,091	1,140	1,303	1,448	1,678	1,715	734	—	—	1,051	1,355	1,904	1,131	
	Por el servicio.	Guerra.	58	25	3	26	5	—	—	—	—	—	—	—	—	
		Mercantes	5,133	4,593	4,831	5,002	4,973	—	—	—	—	—	—	—	—	
	Por banderas	De la navegación de altura o del extranjero.	Españoles.	3,159	3,113	3,157	3,259	3,332	3,472	1,478	—	—	1,819	2,366	2,965	2,344
			Extranjeros.	2,032	1,505	1,677	1,769	1,646	1,662	716	—	—	417	304	113	102
	Por tonelaje.	Mayores de 100 toneladas.		4,447	3,952	4,086	4,170	3,928	4,024	1,398	—	—	671	1,307	1,696	1,514
			Menores de 100 toneladas.	744	666	748	858	1,050	1,110	796	—	—	1,565	929	1,382	932
	Por la carga.	Con carga		5,013	4,336	4,538	4,673	4,530	—	—	—	—	—	—	—	—
			En lastre.	178	282	296	353	448	—	—	—	—	—	—	—	—
Por la procedencia.	Europa	4,626	4,066	4,176	4,392	4,403	—	—	—	—	—	—	—	—		
	Asia	28	41	59	62	70	—	—	—	—	—	—	—	—		
	Africa	237	230	341	343	263	—	—	—	—	—	—	—	—		
	América	259	246	232	215	227	—	—	—	—	—	—	—	—		
	Oceanía	41	35	26	16	15	—	—	—	—	—	—	—	—		
Por el tráfico	Cabotaje nacional		2,775	2,619	2,793	2,922	3,007	3,176	1,304	—	—	1,825	2,207	2,810	2,173	
		Altura y gran cabotaje	2,416	1,999	2,041	2,106	1,971	1,958	890	—	—	411	463	268	273	
Tripulantes		194,900	183,846	173,804	190,599	180,194	179,014	76,904	—	—	68,210	78,726	58,932	55,832		
Pasajeros	Para el puerto.		125,353	111,373	123,288	122,729	107,162	150,186	56,997	—	—	72,546	96,038	114,644	116,524	
		De tránsito	79,317	69,414	65,115	66,983	57,146									
Toneladas de mercancías descargadas	De cabotaje		1,374,155	1,183,846	1,297,288	1,199,924	1,043,688	1,247,778	571,903	—	—	835,013	1,100,327	994,187	1,062,032	
	De la navegación de altura o del extranjero	Con bandera española	421,645	453,513	444,882	409,041	321,194	363,897	106,776	—	—	87,573	394,168	380,060	333,923	
		Con bandera extranjera	1,073,514	939,240	1,044,350	725,965	850,850	1,029,475	417,619	—	—	157,459	100,199	28,342	27,401	
Recaudación por el arbitrio para las obras	De cabotaje	Pesetas.	824,509	710,313	778,875	719,981	626,418	748,667'55	343,140'14	—	—	501,008'06	660,196'25	596,512'20	337,219'20	
	De la navegación de altura o del extranjero	Con bandera española	Pesetas.	677,027	704,344	668,438	613,760	481,782	545,845'33	160,164'56	—	—	131,360'85	591,252'00	555,186'54	500,884'50
		Con bandera extranjera.	Pesetas.	1,704,057	1,419,334	1,564,863	1,088,869	1,276,315	1,544,216'50	626,428'48	—	—	236,207'60	158,786'23	42,513'00	41,101'35



Puede observarse que el año 1935 señala un aumento en relación con el anterior. Debe considerarse este año 1935 como excelente en todos sus aspectos comerciales, ya que sus cifras casi alcanzan a las habidas durante el año 1929. El año 1942 acusa un descenso, debido a las circunstancias reseñadas.

El tonelaje de arqueo aparece en el año 1935 con un máximo de 7.122.344 toneladas. En el año 1942 se registran solamente 1.767.671 toneladas; como puede apreciarse, acusa este último año una disminución bastante pronunciada.

Respecto al tráfico mercantil, corresponde el máximo al año 1929 con 3.688.788 toneladas. En el año 1935 aparece un máximo también de 3.396.173 toneladas, cifra bastante elevada, que da una clara idea del desarrollo comercial de este puerto en el citado año; comparándolo con el año 1934, se aprecia un crecido aumento, diferencia digna de tenerse en cuenta, ya que se podía considerar que se hubiera ido incrementando en los años venideros. Las causas anteriormente expuestas hacen que se acuse una baja en el año 1942 y quede reducido a un total de 1.867.907 toneladas. En el período 1939-1942 aparece el año 1940 con 2.051.863 toneladas, cifra muy superior a la habida en el año anterior; se advierte una ligera baja en los años 1941 y 1942, justificada por haber quedado muy reducido el comercio de importación y exportación con motivo de la guerra actual.

Las mercancías desembarcadas aparecen con el mayor máximo en el año 1929, alcanzando la cifra de 2.914.388 toneladas, y las embarcadas llegaron a 872.817 toneladas en el año 1931. Precisaría un estudio detenido y comparativo del tráfico de toda clase de mercancías para deducir consecuencias acertadas, que explicasen detalladamente las oscilaciones que revelan los gráficos en el desembarque y embarque de mercancías en nuestro puerto.

El movimiento de pasajeros aparece con un máximo, con pico muy agudo, en el año 1929, año de la Exposición Universal de Barcelona.

En el año 1935, el movimiento de pasajeros alcanza la cifra de 150.185. En el año 1942 se registra la cifra de 116.524 pasajeros, señalando un paulatino aumento a partir del año 1939.

El tráfico mercantil para el quinquenio que nos ocupa resulta dividido y totalizado del modo siguiente:

Años	Mercancías desembarcadas	Mercancías embarcadas	Totales
1935	2.641.160	755.023	3.396.173
1936 (1.º semestre)	1.096.298	312.761	1.409.059
1939	1.080.045	341.453	1.421.498
1940	1.594.694	457.169	2.051.863
1941	1.402.589	557.304	1.959.893
1942	1.423.356	444.551	1.867.907

Analizando estos datos se observa que en el año 1935 se acusa un crecido aumento con respecto al 1934, y por la cifra habida en el primer semestre del año 1936 puede decirse que el tráfico comercial en este año se desarrollaba en forma ya inferior al año anterior. A partir del año 1940 se inicia una baja motivada por las causas ya expuestas.

Y ahora, a fin de tener una mejor orientación, expondremos algunos datos respecto al tráfico mercantil de determinadas mercancías de gran importancia para la industria.

Carbones. — Se ha formado un estado (núm. 4) traducido también en gráfico, respecto a la importación de carbón mineral; abarca dicho estado desde el año 1898 al 1942 inclusive, lo detallamos en nacional, extranjero y total. Aparece el año 1913 con un máximo de 1.200.015 toneladas; se aprecia luego un período, el de la guerra del 1914, con un mínimo; sigue un alza; en el ya citado varias veces año 1929 aparece el mayor máximo con 1.315.435 toneladas; se observan algunas bajas y altas hasta el año 1934, pero sobrepasando al millón de toneladas, cifra que puede considerarse como promedio normal en el carbón mineral desembarcado. En el año 1935 se alcanza a 1.092.787 toneladas con un aumento respecto a los dos años anteriores; en el primer semestre del año 1936 se acusa ya una baja si lo comparamos con la mitad del año anterior. Respecto a los años 1939-1942, se observa un máximo de 580.951 toneladas en el año 1940, cantidad que rebasa la mitad del promedio normal; hay una baja en el año 1941 y un alza en el 1942; de todas maneras cabe destacar que el desembarque de carbón mineral ha quedado aproximadamente reducido a la mitad de lo que normalmente se descargaba en este puerto, ya que en el año 1935



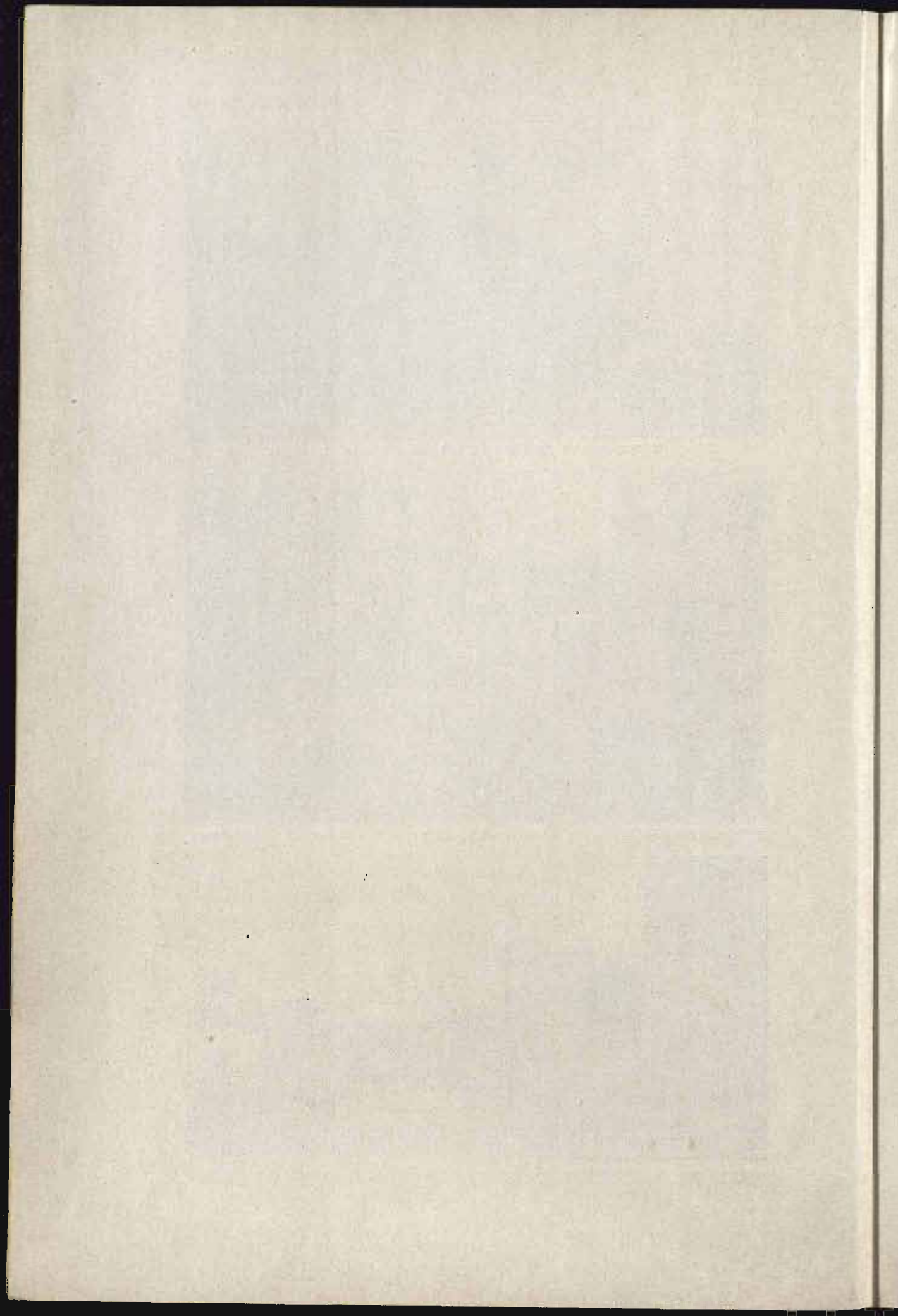
ESQUEJO DEL DAMAJO DE CARRÓN DE ESTAS OBRAS EN EL MUELLE ORIENTAL.



MUELLE ORIENTAL, CAÍDA DEL MISMO EDIFICIO. "ALMACÉN GENERAL DE LAS OBRAS"



MUELLE DE LEVANTE, FACHADA ESTE DEL CUERPO DE "ALMACÉN DE BOMBAS DEL ESTADO"

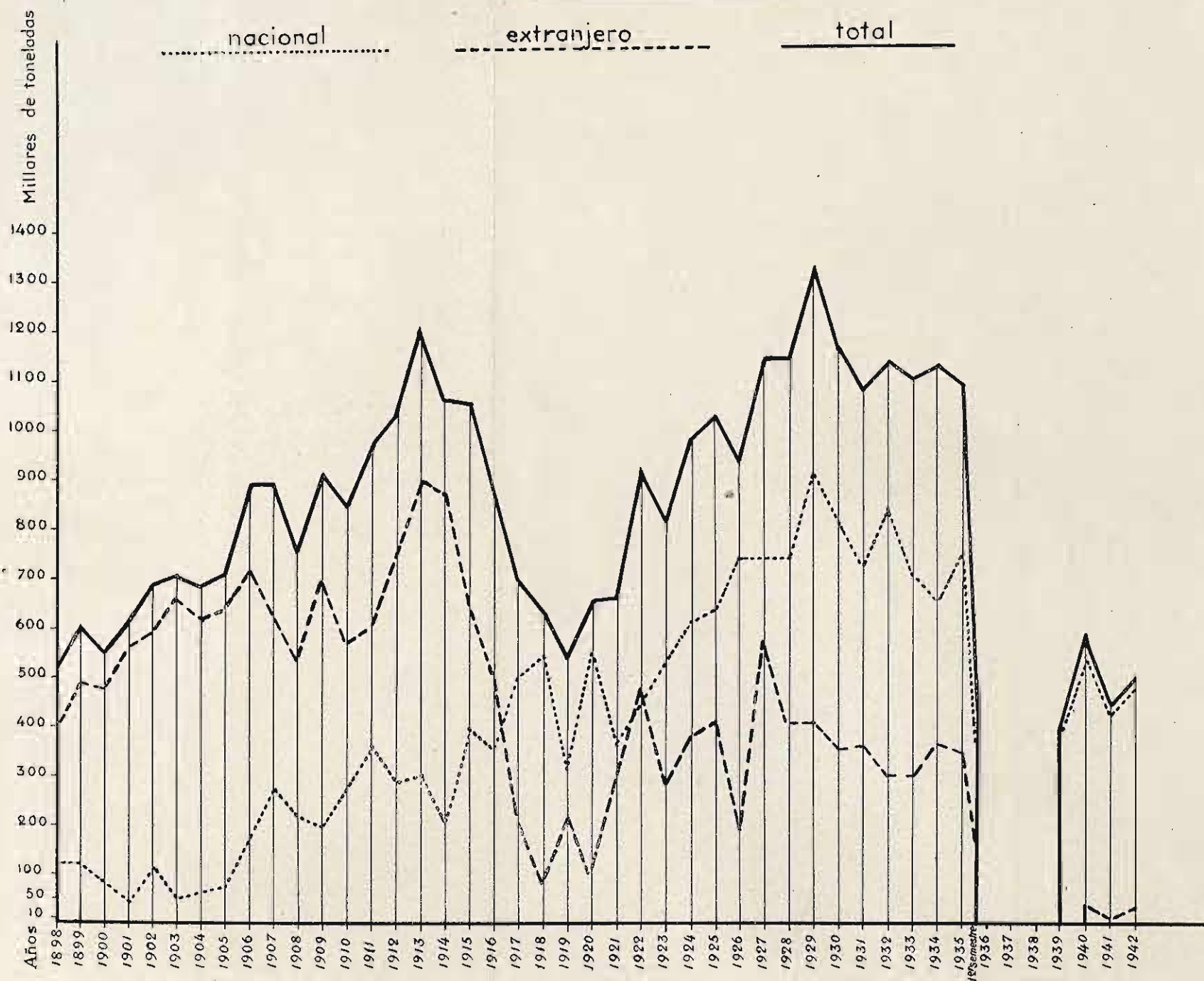




MUELLE DE LEVANTE

ESTADO DE IGLESIA DE LOS TINGLADOS LE DOS CONGRESANCIOS

Carbón mineral desembarcado



CARBON MINERAL DESEMBARCADO

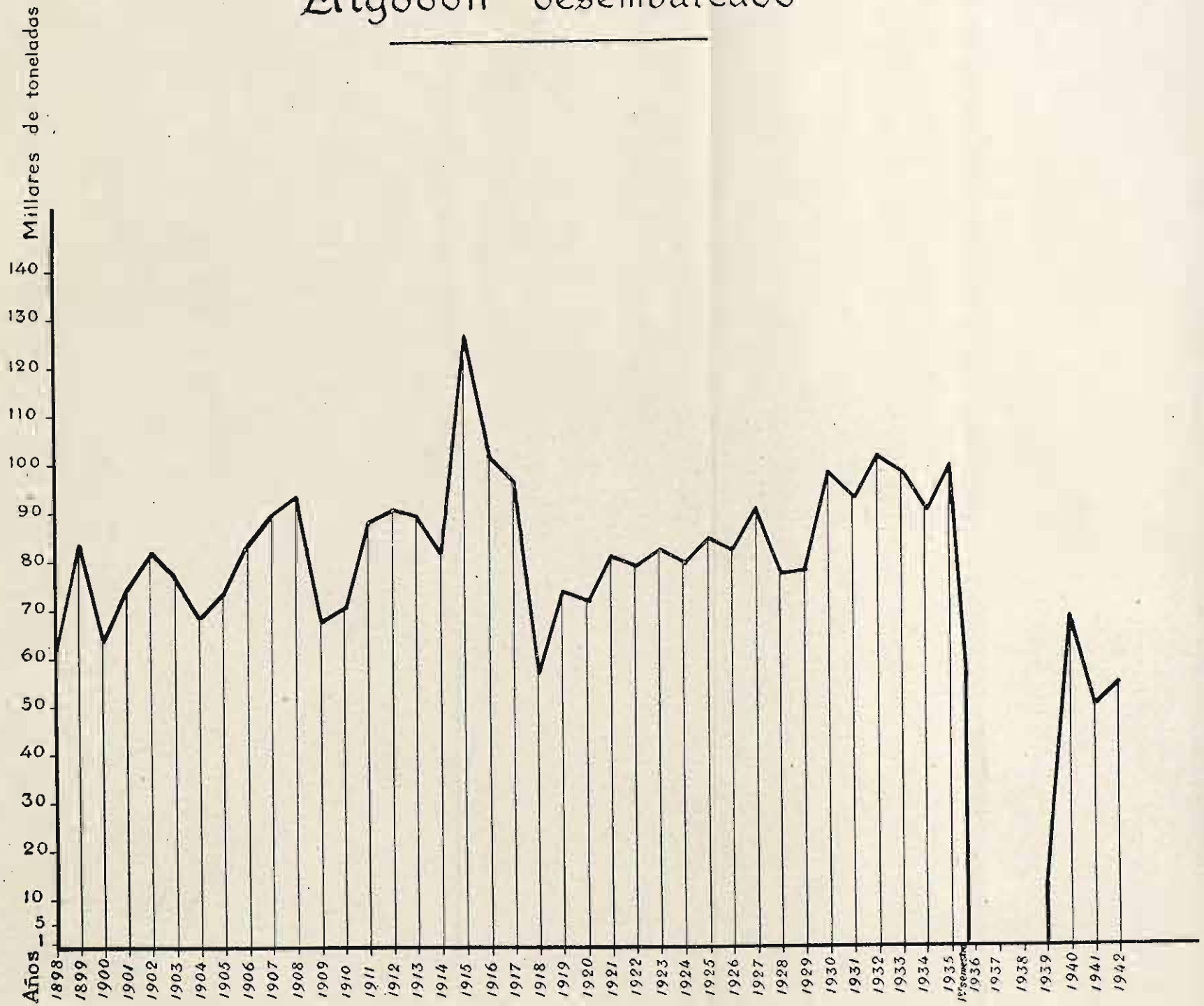
Años	Nacional	Extranjero	Totales
	Toneladas	Toneladas	Toneladas
1898	122,320	387,407	509,727
1899	120,127	487,442	607,569
1900	75,713	473,810	549,523
1901	48,260	558,108	606,368
1902	104,141	586,556	690,697
1903	46,180	657,730	703,910
1904	64,408	619,495	683,903
1905	71,765	638,857	710,622
1906	167,638	718,284	885,922
1907	271,147	621,398	892,545
1908	218,288	532,505	750,793
1909	194,929	707,783	902,712
1910	278,427	565,111	843,538
1911	357,254	604,444	961,698
1912	288,150	744,804	1.032,954
1913	300,450	899,565	1.200,015
1914	201,812	867,914	1.069,726
1915	399,171	652,688	1.051,859
1916	359,511	516,608	876,119
1917	507,004	186,099	693,103
1918	551,981	80,061	632,042
1919	314,977	216,375	531,352
1920	552,454	98,160	650,614
1921	362,663	297,488	660,151
1922	440,259	473,419	913,678
1923	528,141	282,796	810,937
1924	600,658	375,181	975,839
1925	631,284	404,990	1.036,274
1926	737,287	193,921	931,208
1927	575,925	566,990	1.142,915
1928	735,389	411,957	1.147,346
1929	906,970	408,465	1.315,435
1930	814,364	355,792	1.170,156
1931	719,990	362,232	1.082,222
1932	826,560	308,783	1.135,343
1933	703,282	302,202	1.005,484
1934	665,051	362,668	1.027,719
1935	743,460	349,327	1.092,787
1936 (1.º sem.)	302,991	136,848	439,839
1937	—	—	—
1938	—	—	—
1939 (exe. enero)	485,276	No hay movimiento	485,276
1940	544,480	36,471	580,951
1941	421,075	18,769	439,844
1942	467,551	32,180	499,731

ALGODON DESEMBARCADO

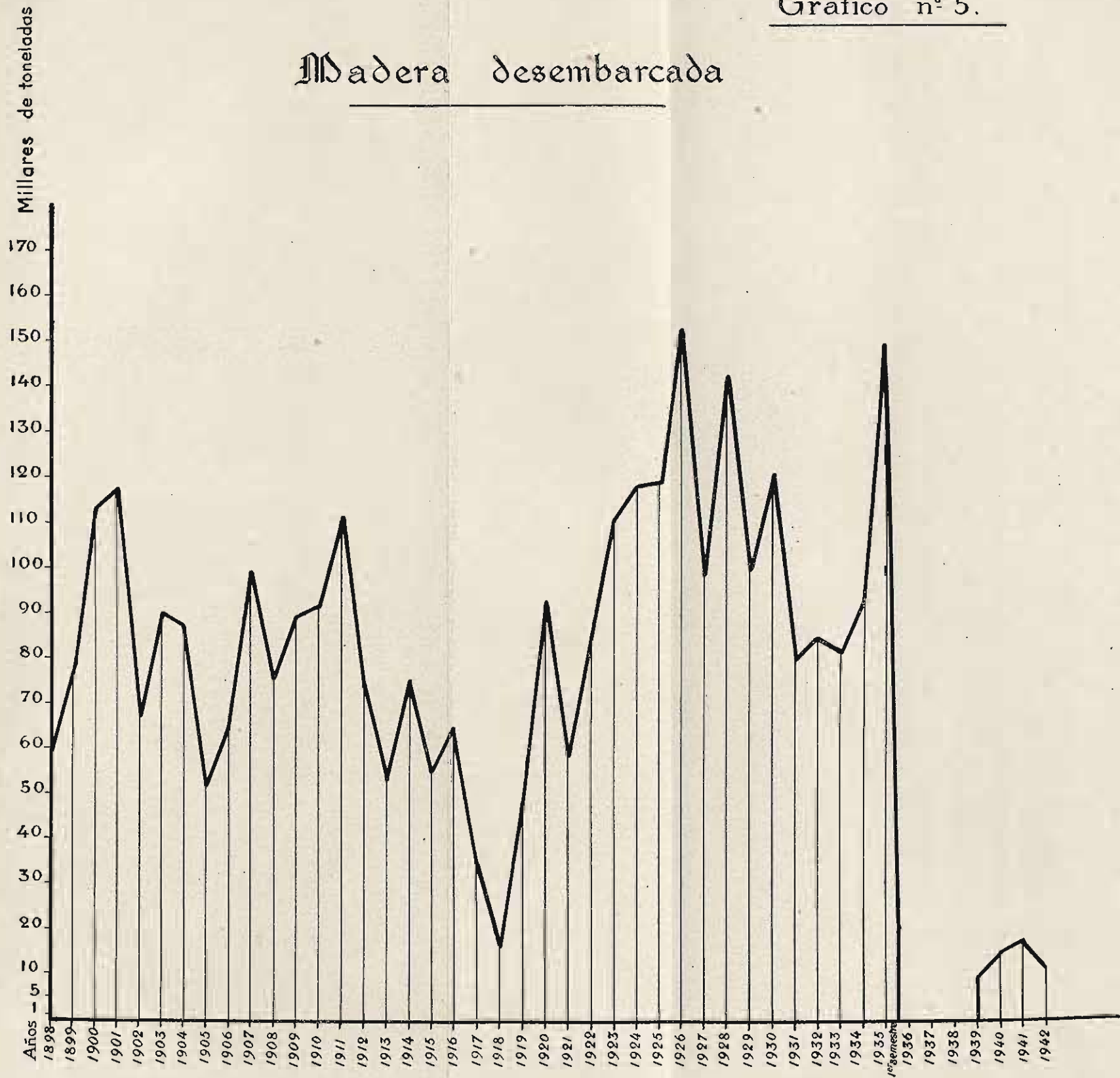
Años	Toneladas	Años	Toneladas
1898	61,321	1921	79,921
1899	83,220	1922	78,240
1900	62,740	1923	81,254
1901	73,931	1924	78,697
1902	81,581	1925	84,002
1903	76,266	1926	81,316
1904	67,674	1927	90,395
1905	73,492	1928	71,202
1906	82,960	1929	72,069
1907	88,790	1930	97,850
1908	92,827	1931	91,625
1909	66,884 \	1932	102,742
1910	69,789	1933	97,317
1911	87,587	1934	90,110
1912	89,148	1935	99,045
1913	89,043	1936 (1.º sem.)	52,401
1914	81,299	1937	—
1915	126,277	1938	—
1916	100,492	1939 (exc. enero)	10,708
1917	96,078	1940	67,574
1918	56,690	1941	49,421
1919	72,468	1942	54,152
1920	70,908		

Nota: Datos oficiales deducidos de la Dirección General de Comercio en donde no se especifica, *campana algodонера* ni *bala*, sino año natural y kilogramo.

Algodón desembarcado



Madera desembarcada



MADERA DESEMBARCADA

Años	Toneladas	Años	Toneladas
1898	57,135	1921	57,991
1899	75,609	1922	81,528
1900	111,227	1923	109,020
1901	116,110	1924	116,884
1902	66,725	1925	117,904
1903	88,843	1926	150,470
1904	86,280	1927	97,303
1905	50,719	1928	140,540
1906	62,991	1929	98,782
1907	98,021	1930	119,637
1908	74,770	1931	78,862
1909	88,467	1932	85,083
1910	90,807	1933	70,903
1911	109,756	1934	92,281
1912	72,836	1935	147,973
1913	52,735	(1) 1936	10,923
1914	73,201	1937	—
1915	54,040	1938	—
1916	64,733	1939 (exc. enero)	908
1917	34,402	1940	14,844
1918	16,528	1941	17,405
1919	45,906	1942	10,206
1920	91,413		

Nota: Datos oficiales deducidos de la Dirección General de Comercio, con reducción a toneladas.

Este estado se refiere solamente al Comercio Exterior.

(1) Comprende sólo los meses de enero, febrero, marzo y abril.

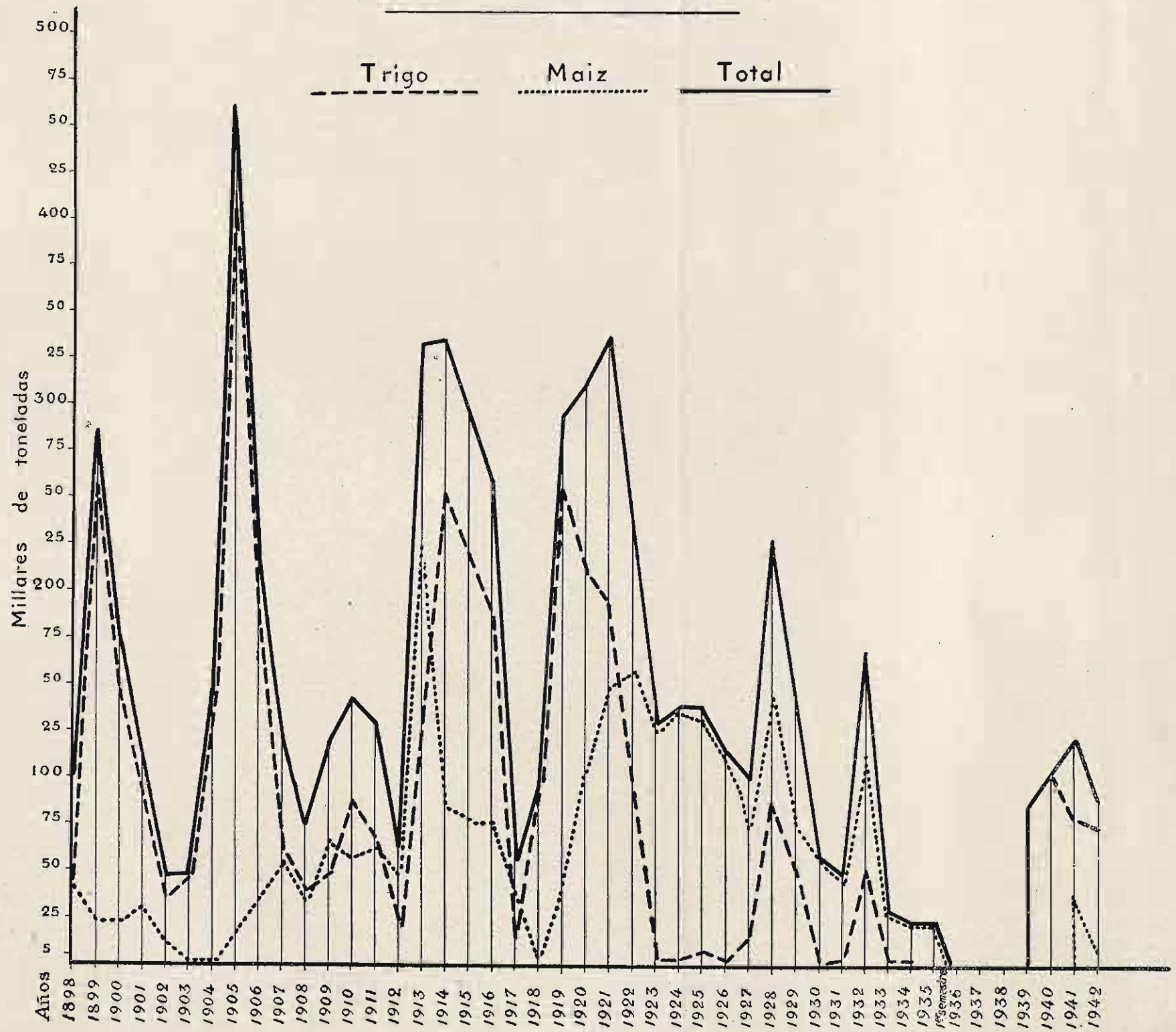
TRIGO Y MAIZ DESEMBARCADOS

Años	Trigo Toneladas	Maíz Toneladas	Totales Toneladas
1898	31,134	41,581	72,715
1899	257,568	24,023	281,591
1900	147,395	22,996	170,391
1901	86,737	32,262	119,000
1902	35,754	10,563	46,317
1903	47,489	144	47,634
1904	140,509	64	140,573
1905	432,941	19,533	452,474
1906	185,985	34,137	220,122
1907	66,140	53,020	119,161
1908	37,662	33,702	71,364
1909	47,717	69,372	117,089
1910	85,309	56,792	142,102
1911	66,773	61,104	127,878
1912	17,576	46,386	63,963
1913	109,852	219,275	329,127
1914	249,003	84,679	333,683
1915	215,000	77,176	292,177
1916	184,253	74,305	258,558
1917	11,218	41,834	53,052
1918	89,938	3,730	93,669
1919	252,365	38,518	290,884
1920	206,297	104,029	310,326
1921	189,670	145,632	335,303
1922	90,140	154,046	244,186
1923	2,122	122,586	124,708
1924	2,576	133,439	136,016
1925	6,787	129,456	136,244
1926	1,805	111,440	113,245
1927	12,943	71,142	84,085
1928	83,102	138,706	221,809
1929	50,408	73,163	123,572
1930	397	56,180	56,577
1931	2,155	43,085	45,241
1932	49,861	107,844	157,706
1933	1,098	26,428	27,526
1934	1,146	23,670	24,817
1935	Sin movimiento	19,000	19,000
1936 (1.º sem.)	Id.	3,842	3,842
1937	—	—	—
1938	—	—	—
1939 (exc. enero)	87,273	Sin movimiento	87,273
1940	101,806	Id.	101,806
1941	84,715	35,480	120,195
1942	71,025	8,895	79,920

Nota: Datos oficiales deducidos de la Dirección General de Comercio, relativos al desembarque de trigo y maíz por el puerto de Barcelona.

Este estado refiérese única y exclusivamente al Comercio Exterior.

Trigo y maiz desembarcados



se excede la cifra de un millón de toneladas, y en este último año 1942 aparecen solamente 499.731 toneladas de carbón desembarcado.

Algodones. — Hemos formado un estado (núm. 5) y un gráfico, relativos a la importación de algodón desde el año 1898 al 1942, detallando el número de toneladas anuales. Por el citado gráfico podemos ver que la cantidad mayor corresponde al año 1915 con 126.277 toneladas, año relacionado con la guerra; a partir del año 1916 — que pasa de las 100.000 toneladas — se origina una baja y se observan varias oscilaciones hasta el año 1932, que se remonta a 102.742 toneladas; vemos también que se inicia un descenso en los dos años anteriores. En el año 1935 se alcanza la cifra de 99.045 toneladas, alza que se va manteniendo durante el primer semestre de 1936, ya que la cantidad de algodón desembarcado en el mismo es de 52.401 toneladas. Desde el año 1935 al 1942 se observa que en el año 1940 se señala un máximo de 67.574 toneladas, con un crecido aumento sobre el año anterior, que alcanza solamente a 10.708 toneladas; a partir del año 1940 se registra una baja en el 1941; se desembarcan 54.152 toneladas en el año 1942, señalando un ascenso respecto al año anterior.

Maderas. — Se ha confeccionado también un estado (núm. 6) y respectivo gráfico, abarcando el mismo período que los anteriores, con expresión en toneladas de las cantidades anuales de madera desembarcada en este puerto. En este gráfico se aprecian varias oscilaciones, correspondiendo el máximo al año 1926 con 150.470 toneladas, cifra a la que nos aproximamos en el año 1935, con 147.973 toneladas; reseñamos en el año 1936 solamente los cuatro primeros meses y se observa una baja de consideración si se compara proporcionalmente con el año anterior. El año 1939 presenta un descenso importante, quedando reducido a 908 toneladas; se registra un alza en 1941, con 17.405 toneladas, sobre el año anterior, que fué de 14.844 toneladas. En este último año 1942 queda reducido el desembarque de maderas a 10.206 toneladas.

Trigo y maíz. — Hemos creído conveniente formar un estado (número 7) y su gráfico correspondiente durante los años 1898 a 1942. Se detalla el trigo, el maíz y la totalidad de ambos. En el trigo no se registra movimiento en el año 1935 y primer semestre de 1936; se aprecian grandes variaciones que oscilan desde 397 toneladas para el

año 1930 al máximo de 432.941 toneladas en el año 1905. El maíz fluctúa entre 64 toneladas en el año 1904 a 219.275 toneladas en 1931. (En los años 1939 y 1940 no hay movimiento.)

En relación con el período objeto de esta "Memoria", se registra un máximo en el año 1940 de 101.806 toneladas de trigo, y en el maíz otro en el año 1941 de 120.195 toneladas; se observa un descenso a partir de los citados años, quedando reducido en el 1942 a 8.895 toneladas de maíz y 71.025 toneladas de trigo, acusando esta última cifra un crecido aumento comparada con las cantidades habidas en el quinquenio de la "Memoria" anterior. La columna de totales oscila entre un mínimo de 19.000 toneladas en el año 1935 a un máximo de 452.474 toneladas para el año 1905. No establecemos comparación con el año 1936, ya que solamente consta el primer semestre, y en su columna de totales solamente figuran 3.842 toneladas de maíz. En los años 1939 al 1942 hay un máximo de 120.125 toneladas en el año 1941, quedando reducido el total de trigo y maíz desembarcado en el año 1942 a 79.920 toneladas.

De los datos expuestos respecto a estos cuatro estados y en lo que afecta al período 1939-1942, se desprende que las bajas habidas son consecuencia de la reducción de tráfico en el comercio exterior.

Potasas. — Las entidades que explotan la cuenca potásica de Cataluña son: "Minas de Potasa de Suria, S. A.", "Unión Española de Explosivos, S. A." y "Potasas Ibéricas, S. A."

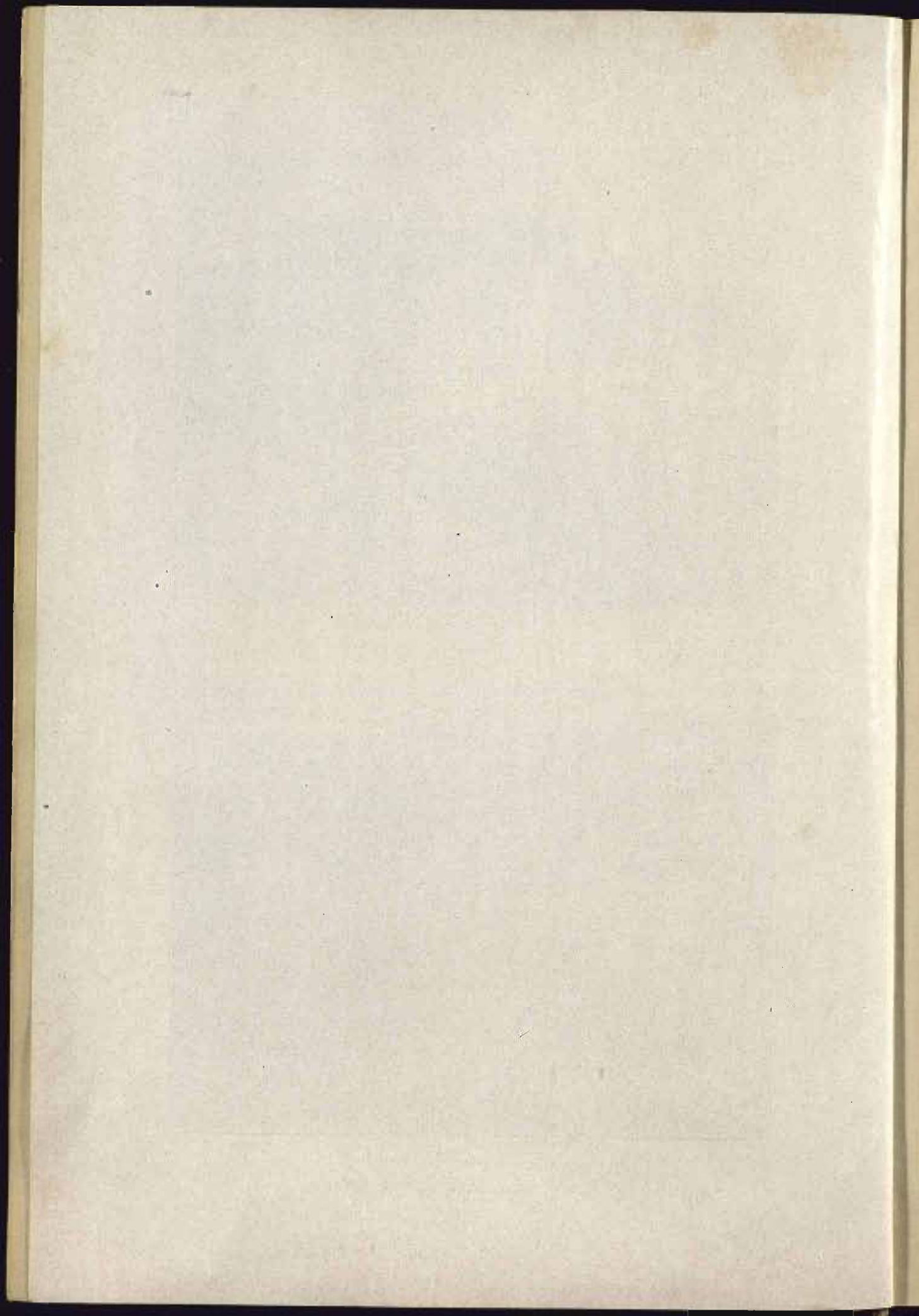
A partir del año 1933 tomó gran incremento el embarque de potasas, y hemos creído conveniente exponer también un resumen de las cantidades anuales de potasa embarcada por este puerto; resumen que abarca desde el año 1930 al 1942 y que reseñamos a continuación:

Años	Toneladas
1930	19.630
1931	24.352
1932	64.755
1933	213.414
1934	254.588
1935	259.739
1936 (1. ^{er} semestre).	97.123
1939	54.417
1940	146.369
1941	161.569
1942	124.868



MIELE OCCIDENTAL

EN LAS PARTES DEL PAIS DEL MAR




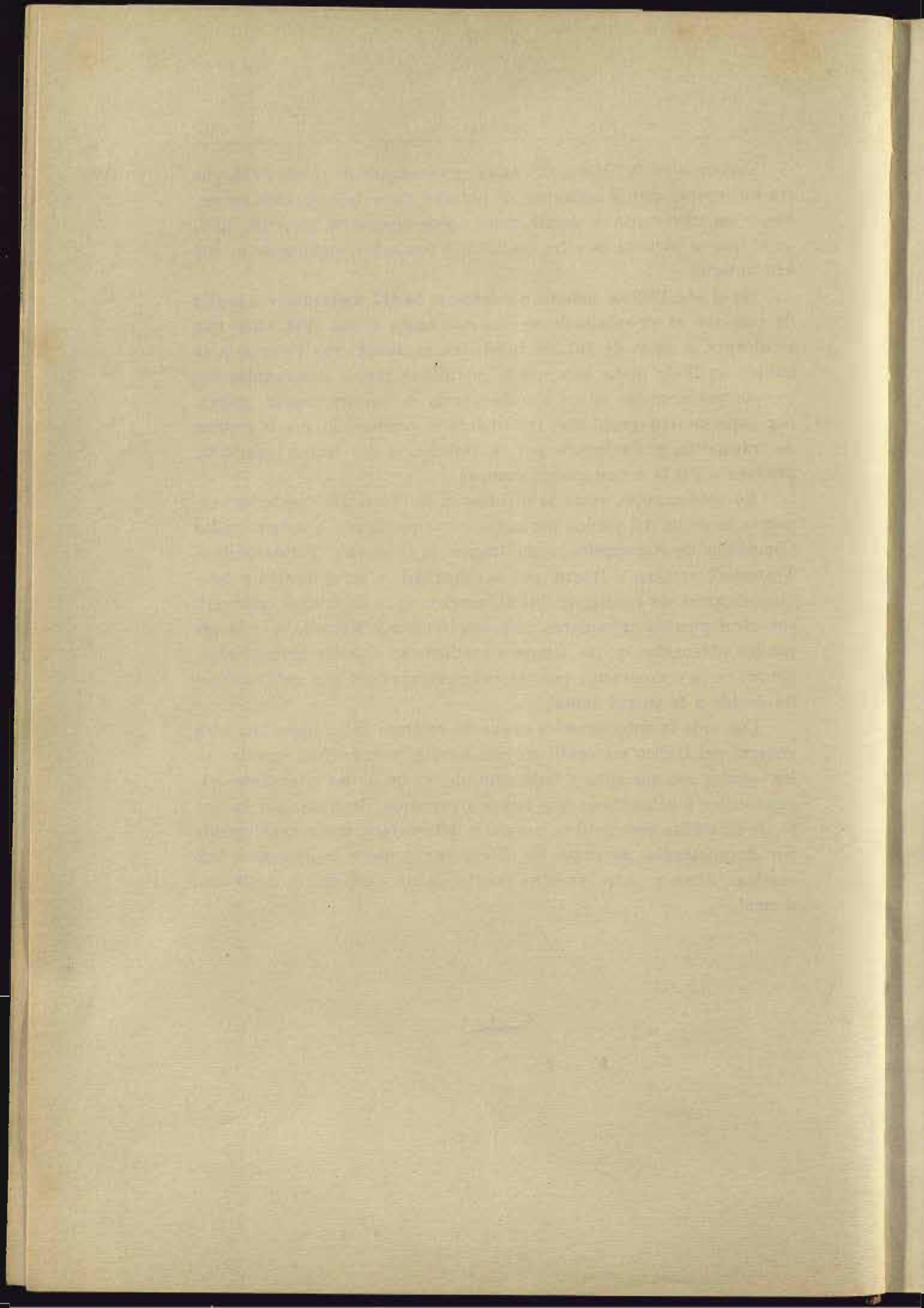
Decíamos en la "Memoria" anterior terminada en el año 1934, que era de esperar que el embarque de potasas aumentase en años sucesivos, y esa trayectoria se seguía, como puede apreciarse en el año 1935, en el que se alcanza la cifra de 259.739 toneladas, superando la del año anterior.

En el año 1939 se embarcan solamente 54.417 toneladas y a partir de este año se va señalando un aumento hasta el año 1941, en el que se alcanza la cifra de 161.569 toneladas, cantidad muy inferior a la habida en 1935; dicha baja queda justificada por la desorganización en que quedaron las minas a consecuencia de nuestra pasada guerra, por cuyo motivo quedó muy restringida su producción, por la escasez de transporte, y finalmente por la restricción del tráfico marítimo producida por la actual guerra europea.

No continuamos, como lo hicimos en la "Memoria" anterior, exponiendo datos del tráfico portuario correspondiente a determinadas Compañías de Navegación, como fueron: la Compañía Transatlántica, Transmediterránea e Ibarra, por la dificultad en su obtención y también dejamos de consignar datos comparativos de tráfico mercantil con otros puertos extranjeros, Nápoles, Génova y Marsella, por no ser posible obtenerlos, y que tampoco conducirían a poder obtener enseñanzas de la comparación por las circunstancias por que están pasando debido a la guerra actual.

Con todo lo anteriormente expuesto, creemos haber dado una idea general del tráfico mercantil en este puerto, y las cifras insertas en los estados con sus altas y bajas son un reflejo de las situaciones excepcionales y calamitosas que hemos atravesado. Se trata, por lo tanto, de un tráfico mercantil no normal e influenciado desfavorablemente por circunstancias adversas. Es de esperar, y todos lo deseamos, que cambien éstas y entre nuestro puerto en un período de actividad normal.





CAPITULO IV

A) { Conservación ordinaria y extraordinaria
de las
Obras, Edificios, Aparatos e Instalaciones
y
Servicios de carácter general

B) { Explotación de Servicios Públicos retribuidos
y
Servicios Públicos de Alumbrado, Vigilancia,
Auxilios, etc.

C) { Ingresos y Gastos generales
que figuran en los
Planes Económicos Anuales

Estados núms. 8 al 19 inclusive.

Gráficos núms. 7 al 9 inclusive.

En este Capítulo nos referiremos, dentro del período abarcado por esta "Memoria", a la conservación ordinaria y extraordinaria de las obras, edificios e instalaciones y de los servicios de carácter general; a la explotación de los servicios públicos retribuidos y de los de alumbrado, vigilancia, auxilios, etc., y asimismo a los ingresos y gastos generales que figuran en los Planes Económicos anuales de la Junta de Obras del Puerto. Como dicho período ha presentado tan excepcio-

nalísimas y desfavorables características de anormalidad y han acaecido durante el mismo tan trascendentales acontecimientos, resultan en los estados y gráficos que se acompañan tales oscilaciones y aparentes anomalías que, en nuestro concepto, precisa explicar, como así lo vamos a realizar:

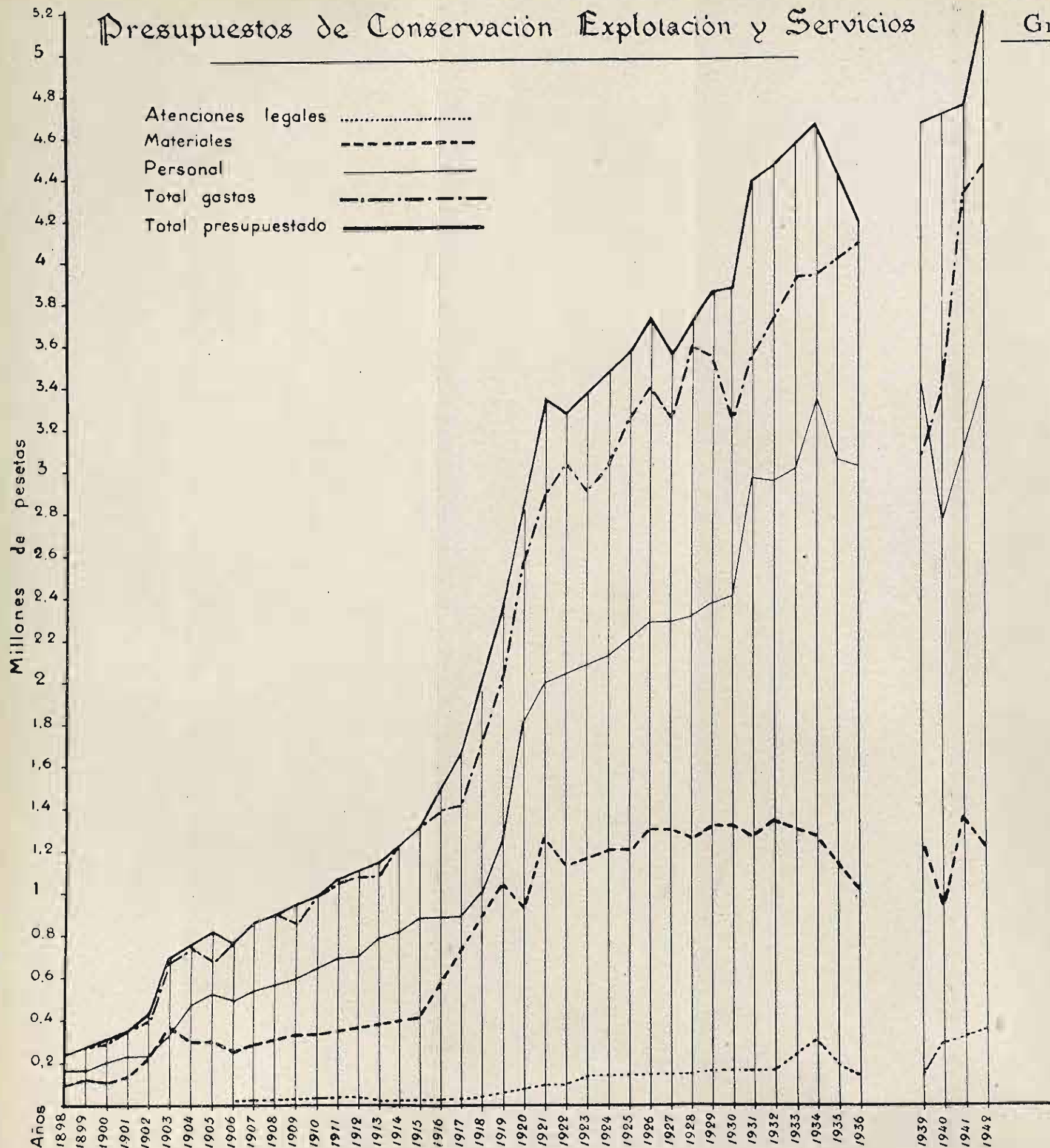
A) y B) En capítulos anteriores se ha tratado de las múltiples obras y reparaciones efectuadas en el puerto con motivo de los desperfectos habidos y la labor hecha durante estos cuatro últimos años, resumiendo a continuación el estado actual del puerto, partes y elementos que lo componen, y edificios, talleres, instalaciones, artefactos, etc., que precisa conservar y explotar. Para atender todos estos servicios se incluye anualmente en los Planes Económicos de la Junta un Presupuesto denominado "Presupuesto para la conservación ordinaria y extraordinaria de las obras, edificios, aparatos e instalaciones y servicios de carácter general y para la explotación de servicios públicos retribuidos y servicios públicos de alumbrado, vigilancia, auxilios, etc., etc."

Con el citado Presupuesto tiene que atender este puerto a numerosos servicios, y con el fin de que pueda apreciarse su volumen, enumeramos los más importantes:

Conservación del fondo del puerto.
 Material flotante para las necesidades de las Obras.
 Obras de albañilería y cantería.
 Vías afirmadas, jardines, arbolado, etc.
 Vías adoquinadas.
 Limpieza de los muelles, fondeadero y retretes.
 Taller de ajuste, forja, calderería, etc.
 Taller para la conservación de las instalaciones eléctricas.
 Taller de carpintería.
 Taller de carpintería de ribera.
 Taller de lampistería y fontanería.
 Taller de pintura.
 Cargos y servicios de las Obras.
 Brigada general de trabajos en tierra.
 Brigada general de trabajos a flote.
 Dique flotante y deponente, y careneros.
 Varaderos.
 Cabrias flotantes.
 Grúas eléctricas y de mano.
 Puentes-básculas.
 Servicio de aguada.
 Vías férreas.
 Policía y vigilancia.
 Alumbrado público eléctrico.

Presupuestos de Conservación Explotación y Servicios

Gráfico nº 7



**PRESUPUESTOS APROBADOS PARA LA CONSERVACION, EXPLOTACION Y SERVICIOS
Y LIQUIDACIONES DE LOS MISMOS**

Años	PRESUPUESTOS APROBADOS				CANTIDADES EMPLEADAS DURANTE EL AÑO			Economía obtenida	Observaciones
	Personal	Materiales	Atenciones legales	TOTALES	Jornales	Materiales	TOTALES		
	Pesetas	Pesetas	Pesetas	Pesetas	Atenciones legales	Pesetas	Pesetas		
1898	150,315'19	95,002'06	—	245,317'25	169,313'27	69,429'30	238,742'57	6,574'68	Años económicos adaptados a naturales. En los años, del 1898 al 1905, no aparece exclusivamente cantidad consignada para "Atenciones legales". Dicha atención parte desde 1906 en adelante.
1899	157,719'25	117,198'65	—	274,917'91	179,761'24	92,312'71	272,073'95	2,843'96	
1900	201,122'31	105,238'68	—	306,360'99	210,321'22	74,260'60	284,581'82	21,779'17	
1901	221,513'15	131,737'17	—	353,250'32	194,462'55	147,504'40	341,966'65	11,283'37	
1902	224,200'00	215,670'49	—	439,870'49	223,773'21	194,732'47	418,505'68	21,264'81	
1903	321,845'35	370,500'22	—	692,345'57	392,846'08	288,514'98	681,361'06	10,984'51	
1904	471,780'15	299,537'71	—	771,317'86	448,980'28	291,372'79	740,353'07	30,964'79	
1905	519,629'05	303,434'89	—	823,063'94	422,639'51	257,815'36	680,454'87	142,609'07	
1906	480,657'95	253,109'52	22,013'02	755,780'49	469,308'58	284,995'50	754,304'08	1,476'41	
1907	532,629'10	295,040'09	24,330'07	852,499'26	533,208'57	315,745'09	848,953'66	3,545'60	
1908	552,160'05	312,731'67	25,946'74	890,838'46	564,693'81	324,861'38	889,555'19	1,283'27	
1909	580,919'75	333,358'12	27,428'31	941,706'18	571,917'48	286,511'62	858,429'10	83,277'08	
1910	616,409'25	327,849'00	28,327'74	972,585'99	645,437'73	316,393'05	961,830'78	10,755'21	
1911	679,291'50	347,908'03	30,815'97	1.058,015'50	682,993'14	374,944'59	1.057,937'73	77'77	
1912	694,307'50	362,727'61	31,711'05	1.088,746'16	709,686'55	363,731'51	1.073,418'06	15,328'10	
1913	776,608'81	338,161'43	19,106'00	1.133,876'24	675,984'35	399,145'12	1.075,129'47	58,746'77	
1914	802,961'57	397,337'15	21,874'30	1.222,173'02	715,408'48	504,822'88	1.220,231'36	1,941'66	
1915	867,810'77	406,229'68	24,075'28	1.298,115'75	815,208'90	478,800'55	1.294,009'45	4,106'30	
1916	880,215'93	566,657'13	25,577'75	1.472,450'81	864,866'54	840,647'65	1.405,515'09	66,936'72	
1917	871,826'15	719,688'10	37,744'63	1.629,258'88	850,588'42	587,032'37	1.437,620'79	191,638'09	
1918	984,080'50	900,126'00	54,536'97	1.938,753'47	878,180'67	803,701'37	1.681,882'24	256,871'23	
1919	1.231,348'41	1.031,886'00	61,109'70	2.324,344'11	1.167,729'82	836,595'13	2.004,324'95	320,019'16	
1920	1.787,810'12	924,801'00	72,151'67	2.784,762'79	1.486,062'81	1.078,762'14	2.564,824'95	219,937'84	
1921	1.985,067'00	1.245,831'00	96,926'94	3.327,824'94	1.906,202'44	955,576'82	2.861,779'26	466,045'68	
1922	2.033,190'75	1.136,251'00	95,083'25	3.264,525'00	1.943,663'27	1.098,741'46	3.042,404'73	222,120'27	
1923	2.075,044'50	1.146,781'00	128,873'02	3.350,698'52	1.977,942'57	922,127'09	2.900,069'66	450,628'86	
1924	2.105,999'75	1.187,181'00	131,727'23	3.424,907'98	2.015,141'28	1.004,135'28	3.019,277'05	405,630'93	
1925	2.177,243'41	1.202,639'34	135,195'30	3.515,078'05	2.125,494'03	1.134,723'79	3.260,217'82	254,860'23	
1926	2.271,401'07	1.299,360'68	142,829'48	3.713,591'23	2.127,173'90	1.278,858'08	3.406,031'98	307,559'25	
1927	2.271,401'07	1.299,360'68	142,830'47	3.511,474'45	2.106,533'24	1.128,530'44	3.235,063'68	276,410'77	
1928	2.288,356'99	1.251,344'01	141,588'04	3.681,289'04	2.181,669'78	1.423,633'91	3.605,303'69	75,985'35	
1929	2.359,088'67	1.314,760'68	146,953'96	3.820,803'31	2.180,692'21	1.336,294'48	3.536,986'69	283,816'62	
1930	2.391,122'35	1.310,628'67	147,903'64	3.849,654'66	2.103,410'57	1.101,535'33	3.204,945'90	644,708'76	
1931	2.941,025'11	1.261,949'67	148,519'00	4.351,493'78	2.497,354'92	1.051,030'06	3.548,384'98	803,108'80	
1932	2.933,265'02	1.324,452'00	170,308'68	4.428,025'70	2.718,652'65	1.044,881'81	3.763,534'46	664,491'24	
1933	2.992,003'11	1.305,628'00	222,038'55	4.519,669'66	2.868,143'94	1.051,521'11	3.919,665'05	600,004'61	
1934	3.297,007'38	1.020,349'85	308,691'03	4.626,048'26	3.099,840'59	821,315'96	3.921,156'55	704,891'71	
1935	3.053,708'64	1.157,441'85	187,162'65	4.398,313'14	3.076,075'59	918,124'21	3.994,199'80	404,113'34	
1936	3.019,813'38	1.001,299'85	175,022'99	4.196,136'22	3.143,588'74	990,285'59	4.133,874'33	62,261'89	
1937	—	—	—	—	—	—	—	—	
1938	—	—	—	—	—	—	—	—	
1939	3.423,313'38	1.266,299'85	175,022'99	4.864,636'22	2.142,249'34	933,680'77	3.075,930'11	1.788,706'11	
1940	2.746,741'61	924,619'65	281,739'84	3.953,101'10	2.530,246'09	1.285,859'14	3.816,105'23	136,995'87	
1941	3.052,308'94	1.367,920'09	330,077'43	4.750,306'46	2.862,007'42	1.464,636'50	4.326,643'92	423,662'54	
1942	3.131,355'72	1.490,776'25	363,516'53	4.985,648'50	2.680,294'61	1.785,394'38	4.465,788'99	519,859'51	

Nota. — Aparecen los datos completos de los años 1936 y 1939 por haber sido posible encontrar los del 2.º semestre del año 1936 y los del mes de enero del año 1939.

THE UNIVERSITY OF CHICAGO

No.	Name	Address
1
2
3
4
5
6
7
8
9
10
11
12
13
14
15
16
17
18
19
20
21
22
23
24
25
26
27
28
29
30
31
32
33
34
35
36
37
38
39
40
41
42
43
44
45
46
47
48
49
50

THE UNIVERSITY OF CHICAGO

Faro y balizamiento.
Servicio flotante y de explotación.
Retén de incendios y brigada de tierra.
Adquisición de elementos y artefactos.
Conservación y reparaciones extraordinarias.

Dadas las circunstancias desfavorables que han concurrido en el período que abarca esta "Memoria" y el lamentabilísimo estado en que se encontraba el puerto al terminar la guerra, los diferentes servicios quedaron desorganizados y otros más o menos destruídos; algunos por completo. Una de las labores más grandes emprendidas por esta Dirección ha consistido en vencer innumerables dificultades para poner de nuevo en marcha muchos de ellos, singularmente en lo tocante a la reconstrucción o reparación de la parte material. En buena parte han sido vencidas y puestos en marcha casi todos. Como consecuencia del régimen de economías a que nos hemos tenido que someter, no están dotados algunos suficientemente con el necesario personal y materiales.

Como en la "Memoria" anterior, presentamos el estado núm. 8 traducido en el gráfico núm. 7 y con el propósito de dar una mejor orientación y deducir consecuencias, abarcamos desde el año 1898 al 1942, ambos inclusive; consignamos en este estado los totales de los presupuestos aprobados por la Superioridad con especificación de las partidas correspondientes a Personal, Materiales y Atenciones legales. Expresamos asimismo lo realmente gastado cada año en las partidas citadas, cuya suma es el total de lo invertido anualmente en cada presupuesto. Por último, se dedica una columna a la liquidación de estos Presupuestos de conservación, explotación y servicios diversos, con las economías obtenidas durante el año. Conviene hacer aquí una observación de carácter general, cual es que con motivo de la variedad de los acontecimientos ocurridos estas economías obedecen a causas muy complejas y variadas, tanto en lo tocante al personal cuanto en lo que se refiere a los materiales. Expondremos algunas de ellas, al tratar ahora de las liquidaciones pertinentes al período que comprende esta "Memoria".

LIQUIDACIONES ANUALES EN EL PERIODO ABARCADO EN ESTA MEMORIA

Personal y atenciones legales

Como enseñan los adjuntos estados y gráficos correspondientes, que abarcan datos desde el año 1898, el gasto por **Jornales** en éste fué solamente de 15.315'19 pesetas, no consignándose en aquel entonces cantidad alguna por **Atenciones legales**, que no existían. La primera partida para éstas aparece en el año 1906, con 22.013'02 pesetas. Desde dichos dos años se puede observar la marcha, en general, ascendente de estos dos conceptos, y la explicación es lógica, puesto que el puerto se ha ido engrandeciendo y se han montado nuevos servicios, ampliándose otros, y los jornales también han ido subiendo, y por otra parte, la legislación social también ha ido beneficiando más y más a los obreros.

Las cantidades que figuran en este estado núm. 8, como aprobadas y gastadas para **Personal y Atenciones legales**, durante el intervalo objeto de esta memoria, es como sigue:

	Aprobado	Gastado	Diferencias
	<i>Pesetas</i>	<i>Pesetas</i>	<i>Pesetas</i>
Año 1935 . .	3.240.871'29	3.076.075'59	164.795'70
" 1936 . .	3.194.836'37	3.143.588'74	50.247'63
" 1937 . .	—	—	—
" 1938 . .	—	—	—
" 1939 . .	3.598.336'37	2.142.249'34	1.456.087'03
" 1940 . .	3.028.481'45	2.530.246'09	498.235'36
" 1941 . .	3.382.386'37	2.862.007'42	520.378'95
" 1942 . .	3.758.372'25	2.680.294'61	1.078.077'64

Materiales

En el mismo estado núm. 8 pueden apreciarse las liquidaciones anuales referentes a **Materiales**, que son las que siguen:

	Aprobado <i>Pesetas</i>	Gastado <i>Pesetas</i>	Diferencias <i>Pesetas</i>
Año 1935 . .	1.157.441 '85	918.124 '21	-- 239.317 '64
" 1936 . .	1.001.299 '85	990.285 '50	-- 11.014 '35
" 1937 . .	---	---	---
" 1938 . .	---	---	---
" 1939 . .	1.266.299 '85	933.680 '77	-- 332.619 '08
" 1940 . .	924.619 '65	1.285.859 '14	+ 361.239 '49
" 1941 . .	1.367.920 '09	1.464.636 '50	+ 96.716 '41
" 1942 . .	1.227.276 '25	1.785.394 '38	+ 558.118 '13

Totales

Con los datos del estado núm. 8 pueden formarse las liquidaciones totales anuales de los Presupuestos de conservación y explotación y servicios diversos, en el mismo período, que son así:

	Aprobado <i>Pesetas</i>	Gastado <i>Pesetas</i>	Diferencias <i>Pesetas</i>
Año 1935 . .	4.398.313 '14	3.994.199 '80	404.113 '34
" 1936 . .	4.196.136 '22	4.133.874 '33	62.261 '89
" 1937 . .	---	---	---
" 1938 . .	---	---	---
" 1939 . .	4.864.636 '22	3.075.930 '11	1.788.706 '11
" 1940 . .	3.953.101 '10	3.816.105 '23	136.995 '87
" 1941 . .	4.750.306 '46	4.326.643 '92	423.662 '54
" 1942 . .	4.985.648 '50	4.465.788 '99	519.859 '51

Si examinamos estas tres relaciones, aparecen en las mismas los años 1936 y 1939 con los datos completos por haber sido posible reunirlos, pero en cambio dejamos en blanco los correspondientes a los años 1937 y 1938, ante la imposibilidad en que nos hemos visto de obtenerlos.

Daremos algunas explicaciones respecto a cada uno de los años del período que abarca esta "Memoria".

Año 1935. Comparando las cifras del año 1934 con las del 1935, se observa que para el primero se presupuestaron 3.297.007 '38 pesetas para **Personal**, 1.020.349 '85 pesetas para **Materiales** y 308.691 '03 pesetas para **Atenciones legales**; y las correspondientes para el segundo,

de 3.053.708'64 pesetas, 1.157.441'85 pesetas y 187.162'65 pesetas para cada caso, resultando unas diferencias en menos de 243.298'00 pesetas, 137.092'00 pesetas y 121.528'38 pesetas respectivamente. La reducción en el primer concepto obedece a que en el censo obrero hubo, durante el año 1934, una baja de 25 obreros por fallecimiento o jubilación y por razones de máxima economía no se repusieron en el censo para el año 1935, produciéndose en el de éste una reducción de 103.477'50 pesetas. Otra reducción de 117.268'00 pesetas la produjo el pasar el servicio de carros, de **Personal** a **Materiales**, y otra de 18.939'85 pesetas la motivó la supresión del servicio permanente de guardia nocturna de un remolcador-bomba, puesto que era posible que lo desempeñaran los particulares y, según disposición superior, en este caso no tenía que desempeñarlo la Junta de Obras del Puerto, Organización oficial. En **Atenciones legales** se ordenó se cargase únicamente lo correspondiente al presupuesto del **Personal** y no al importe conjunto del **Personal** y **Materiales** como se había consignado para el año 1934. Aparece la liquidación del año 1935 con una economía de 404.113'34 pesetas, debido a varias causas, singularmente al severísimo régimen de economías en todos los gastos, a fin de contribuir por todos los medios a mejorar el estado económico de la Junta de Obras del Puerto, sin acudir al aumento de tarifas, incluso perjudicándose algunos servicios que iban quedando insuficientemente dotados del personal y de los materiales necesarios para la buena marcha de los mismos, y no solamente esto, sino prescindiendo de introducir mejoras convenientes.

Año 1936. Se aprobó un Presupuesto de conservación, explotación y servicios diversos para el año 1936, que en relación con el aprobado para el del año anterior, presentaba una reducción total de 202.176'92 pesetas, que se descomponía en una diferencia en menos de 33.895'26 pesetas en **Personal**, otra reducción de 136.142'00 pesetas en **Materiales** y otra de 12.139'66 pesetas en **Atenciones legales**. En el censo obrero hubo una baja en el año 1935 de 20 obreros por fallecimiento o jubilación, que se mantuvo en el Presupuesto para el año 1936, que suponía una reducción de 74.186'25 pesetas, y en cambio, por ser año bisiesto el 1936, y por otros conceptos, precisó un aumento en los jornales de 40.290'89 pesetas. La reducción en los **Materiales** debióse a reducir en 70.000 pesetas el material de vías férreas por tener gran repuesto de carriles en almacén; a la reducción de 20.000 pesetas por la supresión del servicio de la guardia nocturna de un remolcador-



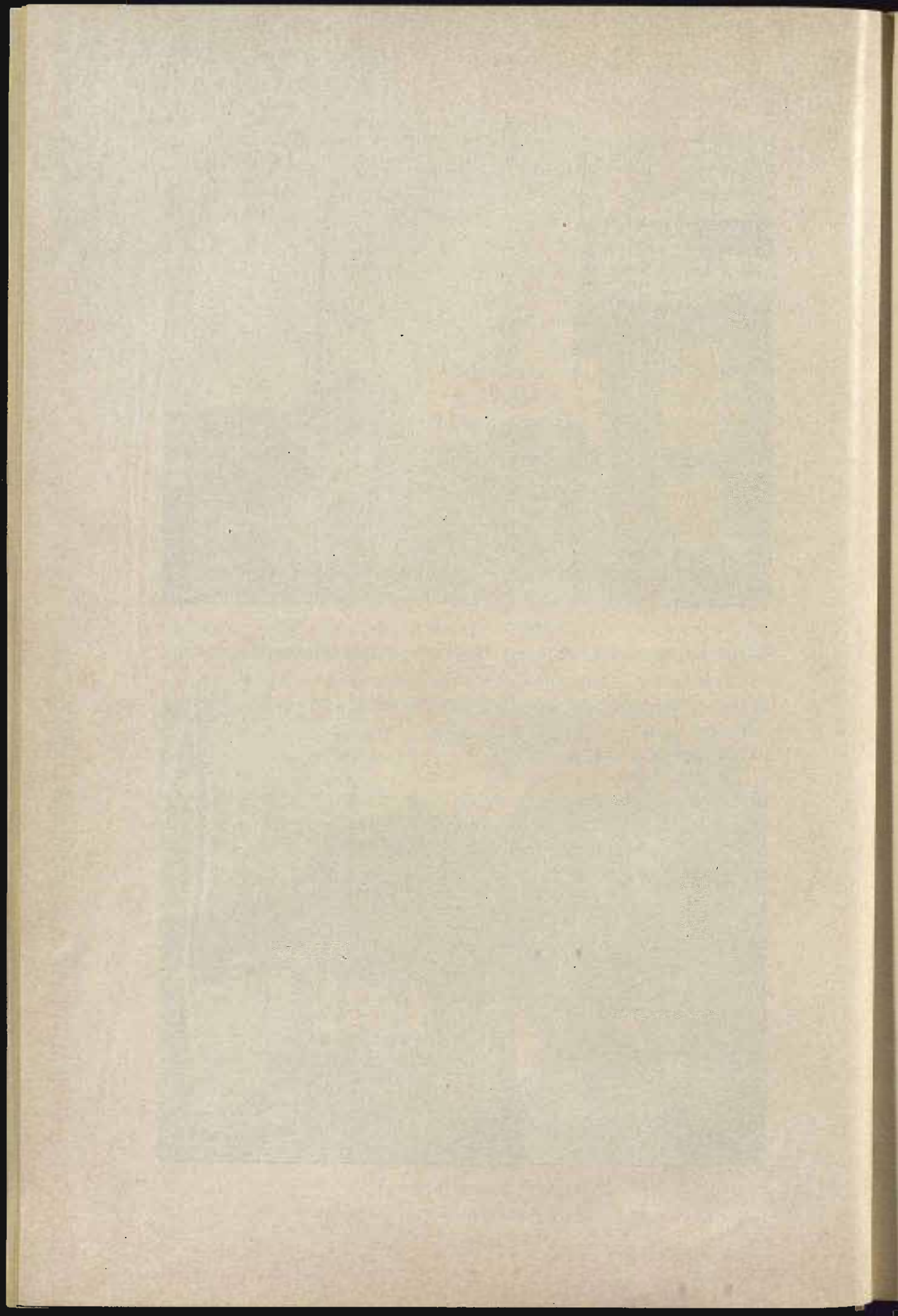
MUELLE OCCIDENTAL

TRINCHES DE LA ECONOMÍA ELÉCTRICA Y VARIOSOS PUNTO DE VISTA DE LOS PUNTO DE FONDO
LA BARRIOCALA



MUELLE OCCIDENTAL

TRINCHES ELÉCTRICA DE BARRIOCALA DE LOS PUNTO



bomba y a otras pequeñas causas. La disminución en las **Atenciones legales** era consecuencia de la reducción en el **Personal**. En lo gastado en el año 1936 hubo una economía de 62.261'89 pesetas, por haberse invertido 51.247'63 pesetas de menos en **Personal** y **Atenciones legales** y 11.014'26 pesetas también de menos en **Materiales**.

Años 1937 y 1938. Dejamos en blanco estos dos años en el estado por no haber sido posible obtener datos completos, debido a las vicisitudes ocasionadas por la guerra.

Año 1939. Liberada la Ciudad y nuestro puerto el día 26 de enero de 1939 y habiendo quedado el puerto en el estado que hemos descrito anteriormente, se plantearon innumerables problemas.

Con fecha 31 de enero del mismo año 1939, el Jefe del Servicio Nacional de Puertos dictó una disposición en virtud de la cual hasta que no se formulase y aprobase el Presupuesto para el año 1939, "deberán atenerse a las consignaciones del Presupuesto aprobado para el año 1936, debiendo entenderse que constituyen un límite máximo de gastos y que para cualquiera que pueda exceder a dichas consignaciones precisa que se formule el correspondiente presupuesto adicional...".

Ya he indicado en los **Preliminares** que fuí nombrado el día 27 de enero de 1939, Jefe interino de todos los servicios a cargo de la Junta de Obras del Puerto hasta que ésta reanudase en su día su actuación. Con la Secretaría-Contaduría se estudió minuciosamente el estado económico, teniendo en cuenta las disposiciones de la España Nacional, sobre moneda, etc. Resultó, al hacerse un balance que se remitió a la Superioridad, que se contaba con una existencia en cuenta corriente, toda ella constituida por subvenciones del Estado para **Obras nuevas**, de 1.000.373'37 pesetas, más 1.000.000 de pesetas para **Obras nuevas** también, en la Caja de Depósitos; en junto, 2.000.373'37 pesetas. Esta era la única cantidad sana de que se podía disponer y claro está que, además, de lo que se fuese recaudando por arbitrios de todo género, pero dado el estado del puerto y su casi nulo tráfico portuario al principio, poco podía contarse de momento, con estos recursos.

Si hubieran sido puestos a disposición de la Jefatura interina de todos los servicios, **créditos a justificar**, habría podido emprender inmediatamente obras urgentísimas de reparación y de puesta en marcha de servicios, a reserva de ir redactando los reglamentarios proyectos para justificar los gastos realizados. Desde el primer momento indiqué este sistema a la Superioridad, pero no pudo ésta autorizar el

mismo, pues precisaba previamente estudiar, redactar y ser aprobados los proyectos justificativos de las obras a realizar; esto exigía mucho tiempo, del que no se disponía, y tener todo el personal necesario para efectuar estos trabajos, personal que había quedado reducidísimo.

Para atender a lo más urgente y sobre la base de la disposición del 31 de enero a que nos hemos referido, redacté unos presupuestos adicionales que juzgué indispensables para ampliar las consignaciones que figuraban en algunos artículos del Presupuesto para el año 1936, que era el que provisionalmente había de regir para el año 1939.

El primero remitido se redactó para ampliar el crédito de 2.000 pesetas que figuraba para trabajos extraordinarios en el Artículo 7.º de la Sección 1.ª de dicho Presupuesto. Se solicitaba, justificándola, una ampliación a 50.000 pesetas. Presupuesto que fué aprobado por Orden Ministerial de 11 de marzo de 1939.

Se redactaron después seis presupuestos adicionales para ampliar los créditos de los artículos siguientes:

1.º **Artículo 3.º — Conservación de todas las obras de albañilería y cantería, de los diques y muelles, edificios, tinglados, pavimentos, etc. (Capítulo 1.º de la Sección 1.ª)**

Cantidad consignada para el 1936: **Personal**, 144.570'00 ptas. **Materiales**, 33.536'00 ptas. Total del Artículo, 178.106'00 ptas.

Cantidad que se proponía como ampliación: **Personal**, 125.500'00 pesetas; **Materiales**, 120.000'00 ptas. Total de la ampliación 245.500'00 pesetas. Totales para el año 1939: **Personal**, 260.070'00 ptas. **Materiales**, 153.536'00 ptas. Total del Artículo, 413.606'00 ptas.

2.º **Artículo 1.º — Brigada general de trabajos en tierra. (Capítulo 3.º de la Sección 1.ª)**

Cantidad consignada para el año 1936: **Personal**, 95.160'00 ptas. **Materiales**, 2.000'00 ptas. Total del Artículo, 97.160'00 ptas.

Cantidad que se proponía como ampliación: **Personal**, 190.000'00 pesetas; **Materiales**, 40.000'00 pesetas. Total de la ampliación, 230.000'00 pesetas.

Totales para el año 1939: **Personal**, 285.160'00 pesetas. **Materiales**, 42.000'00 ptas. Total del Artículo, 327.160'00 ptas.



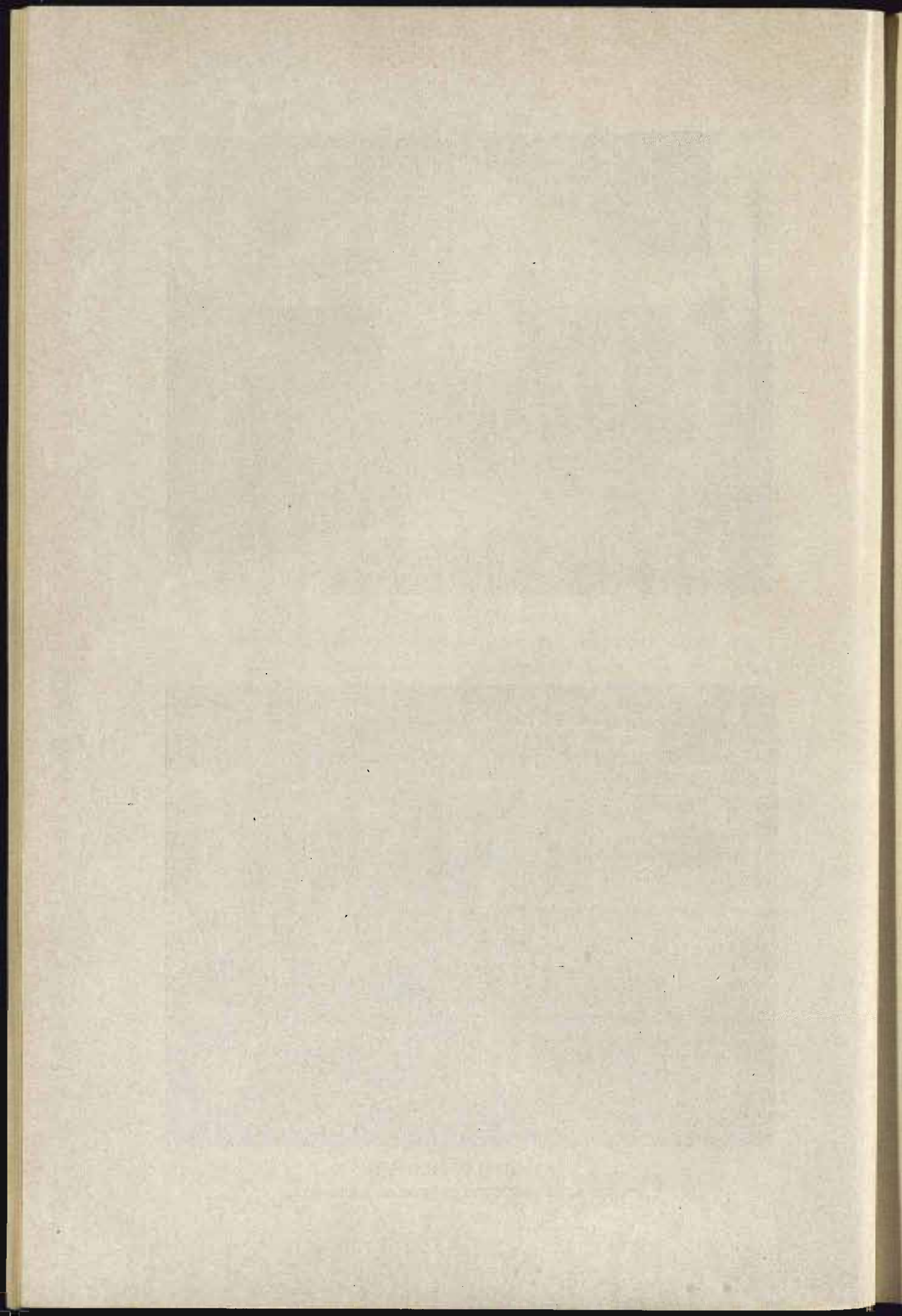
MUELLE OCCIDENTAL.

UNA DE LAS REFUGIOS CONSTRUIDAS EN ESTE MUELLE.



MUELLE OCCIDENTAL.

DESTRUCION EN EL PARAMENTO DE MURO DE ESTE MUELLE.



3.º **Artículo 1.º — Dique flotante y deponente y careneros** (Capítulo 1.º de la Sección 1.ª)

Cantidad consignada para el año 1936: **Personal**, 148.687'50 ptas.; **Materiales**, 101.500'00 ptas. Total del Artículo, 250.187'50 ptas.

Cantidad que se proponía como ampliación: **Personal**, 38.000'00 pesetas; **Materiales**, 20.000'00 ptas. Total de la ampliación, 58.000'00 pesetas.

Totales para el año 1939: **Personal**, 186.687'50 ptas. **Materiales**, 121.500'00 ptas. Total del Artículo, 308.187'50 ptas.

4.º **Artículo 5.º — Puentes básculas** (Capítulo 1.º de la Sección 2.ª)

Cantidad consignada para el año 1936: **Materiales**, 2.600'00 ptas.

Cantidad que se proponía como ampliación: **Materiales**, 30.000'00 pesetas.

Total para el año 1939: **Materiales**, 32.600'00 ptas. Total del Artículo, 32.600'00 ptas.

5.º **Artículo 6.º — Aguada** (Capítulo 1.º de la Sección 2.ª)

Cantidad consignada para el año 1936: **Materiales**, 70.500'00 ptas.

Cantidad que se proponía como ampliación: **Materiales**, 25.000'00 pesetas.

Total para el año 1939: **Materiales**, 95.500'00 ptas.

Total del Artículo: 95.500'00 ptas.

6.º **Artículo 7.º — Vías férreas.** (Capítulo 1.º de la Sección 2.ª)

Cantidad consignada para el año 1936: **Materiales**, 6.478'00 ptas.

Cantidad que se proponía como ampliación: **Materiales**, 30.000'00 pesetas.

Total para el año 1939: 36.478'00 ptas.

Total del Artículo: 36.478'00 ptas.

De la extensa Memoria justificativa que acompañaba a estos seis presupuestos que se remitieron juntos, copiamos algo de lo que allí exponíamos como justificación de los dichos presupuestos:

“
Hasta tanto no se haya estudiado el nuevo Presupuesto en su totalidad, considero absolutamente necesario formular y proponer para su aprobación, como ahora se hace, algunos presupuestos adicionales correspondientes a determinados artículos de aquél por las razones que vamos a exponer.

Es un hecho notorio el considerabilísimo número de destrozos que ha sufrido este puerto en sus diversos elementos, y de todo ello, aunque incompletamente, tiene conocimiento esta Superioridad, tanto por las visitas que V. S. I., el Ilmo. Sr. Subsecretario y el Excmo. Sr. Ministro han realizado, como por las someras relaciones provisionales, informes y datos que fueron entregados en los primeros días del mes de febrero, como avnes informativo que reflejaba algo de lo ocurrido.

A esto hemos de añadir el tremendo, vaudálico e inmedicable saqueo que ha sufrido el puerto. Instalaciones como las de la "Estación Marítima" han quedado no solamente con el edificio casi destruido, sino que ha desaparecido por completo todo el mobiliario de los diferentes servicios, ensares de toda clase, puertas, ventanas, vigas, viguetas, materiales de todo género, etc.; de su pabellón Norte, con planta baja y principal, ocupada por la Cooperación de Prácticos, no quedan más que las cimentaciones; por lo tanto, el urgente problema de la habitación provisional de una Estación Marítima provisional con todos los servicios que en ella radicaban para que pueda cumplir su misión en un sitio conveniente, es un problema de no fácil solución; y como éste resultan análogos o parecidos otros muchos casos que se van presentando de continuo; toda vez desear permanentemente la puesta en marcha de instalaciones y servicios y la reconstrucción o reparación de los edificios, sin darse cuenta del verdadero estado del puerto.

Añádase a todo esto que parte de las instalaciones de las Obras del Puerto están inutilizadas militarmente, como puede apreciarse por la siguiente comunicación que le fué dirigida a esta Jefatura con fecha 5 de febrero, que ya puse en conocimiento de la Superioridad y que reza así:

"Marina de Guerra. — Sector N. del Mediterráneo. — Ingenieros. — Sr. Ingeniero de Obras del Puerto de Barcelona. — Estando militarizados al servicio de la Marina de Guerra los talleres de esta Junta de Obras del Puerto, así como el dique flotante y los varaderos, no podrán efectuarse en ellos trabajos alguno que no sea autorizado por esta Jefatura. — Por ser de gran interés para los servicios de la Marina de Guerra, procederán Vds. con toda urgencia a la ejecución de los siguientes trabajos: 1.º Acondicionar los talleres para su rápida utilización. 2.º Poner en condiciones de utilización con urgencia el varadero pequeño. 3.º Acondicionar para su uso una nave del dique flotante y poner a flote y reparar las otras dos, substituyendo de la Comisión de Salvamento de Buques, sito en estas Oficinas, Gran Vía Layetana, 40, los auxilios que les sean necesarios. 4.º Desalojar y acondicionar para poner a disposición de la Marina de Guerra, el almacén núm. 77, situado en las proximidades del dique, a fin de poder disponer de él en el plazo de una semana. — Teniendo en cuenta que esos talleres pertenecían últimamente a la Subsecretaría de Armamento del Gobierno rojo, se servirán remitirnos los datos que se indican a continuación, tomando como fecha de partida la de incorporación al Grupo F. N. de la citada Subsecretaría. 1.º Relación del material existente en almacén que haya sido adquirido por la Subsecretaría de Armamento del Gobierno rojo. 2.º Relación del instrumental existente que proceda de alguna dependencia de dicha Subsecretaría. 3.º Obras para dicha Subsecretaría que estando terminadas no hayan sido entregadas y cantidades recibidas a cuenta. 4.º Obras análogas a las anteriores, pero en ejecución, y cantidades recibidas a cuenta. 5.º Obras terminadas pero particulares y que no hayan sido entregadas, indicando las cantidades recibidas y de quién. 6.º Análogo al anterior, pero de obras en ejecución. 7.º Instrumental existente en esos talleres propiedad de particulares, indicando su procedencia. — En caso de existir en otros talleres instrumental propiedad de Vds. que deseen recuperar y que se encuentren en los talleres que formaban el grupo F. N., lo solicitarán de esta Jefatura, mediante relación detallada y declaración jurada de propiedad. — Barcelona, 5 de febrero de 1939. III Año Triunfal. — Bernardo Ruchan, Jefe de los Servicios de Ingenieros."

Para hacer frente a las cuestiones que a diario plantea el estado lamentabilísimo actual del puerto de Barcelona, procedería acudir a medios también extraordinarios y en

consonancia con dicho estado; uno de ellos, ya indicado por el que suscribe, sería disponer de créditos *a justificar*, emprendiendo inmediatamente las obras de urgencia, que son muchas, movilizandó destajistas y elementos particulares; claro está que aun así se lucharía con la falta o escasez general de muchos materiales y con la falta también general de elementos de transporte de los que carecen las Obras del Puerto.

Otra necesidad que se deja sentir es la de brigadas para limpiar el puerto de escombros, para demoler lo que ha de demolerse y preparar las cosas para que pueda empezar la reconstrucción; es problema de centenares de hombres.

El Presupuesto de conservación no atiende más que a las necesidades ordinarias en una marcha normal de explotación, así es que sus consignaciones obedecen a este criterio. Ahora bien, aun descartando las reparaciones o reconstrucciones que por su importancia exijan los correspondientes proyectos con el fin de recabar los indispensables créditos con que sufragar las necesarias obras, precisa de continuo, en el estado actual de cosas, proceder con toda urgencia a pequeñas o medianas reparaciones o pequeñas reconstrucciones que no pueden ser objeto de proyectos y requieren una rápida ejecución que permita la pronta habilitación de un local, un artefacto, una instalación, un medio auxiliar, etc., muchas veces exigida perentoriamente para servicios militares y otras por exigencias comerciales y de servicios ineludibles. Uno de los medios para conseguir esto es tener ampliados, de momento, los créditos de algunos artículos de los cuales vamos a tratar y que forman parte del titulado "Presupuesto para la conservación de las obras, aparatos e instalaciones y para la explotación de servicios públicos retribuidos y servicios públicos de alumbrado, vigilancia, auxilios y otros de carácter general y especial y varios durante el año 1936", autorizado ahora, provisionalmente, para el año 1939, hasta tanto no redactemos el Presupuesto para este año."

En el Ministerio encontraron justificadas cuantas razones se expusieron y fueron aprobados los seis proyectos adicionales por Orden Ministerial de 8 de abril de 1939. Cinco de ellos, en concepto de anticipo reintegrable con cargo a los fondos de Obras nuevas de que hemos hecho mención, y el correspondiente al Dique flotante y deponente con cargo al 1.000.000 de pesetas de que hablamos en otro lugar de esta "Memoria".

Aprobados los siete presupuestos adicionales citados, quedamos, por lo tanto, autorizados a aumentar para el año 1939 el concepto de **Personal** en 403.500'00 pesetas sobre lo presupuestado para el año 1936 y 265.000'00 pesetas en lo consignado para **Materiales** en este último presupuesto. Las **Atenciones legales** no variaron, porque se prescindió de las mismas en los siete presupuestos adicionales referidos.

Al finalizar el año 1939 se obtuvo una economía de 1.788.706,11 pesetas, entre el total aprobado para el mismo año, y lo gastado, es decir, que no solamente se economizaron las cantidades de los presupuestos adicionales que ascienden a 618.500'00 pesetas, sino además otra de 1.170.206'11 pesetas. Esto se explica por las siguientes razones. Atendidas con las autorizaciones de los presupuestos adicionales trabajos

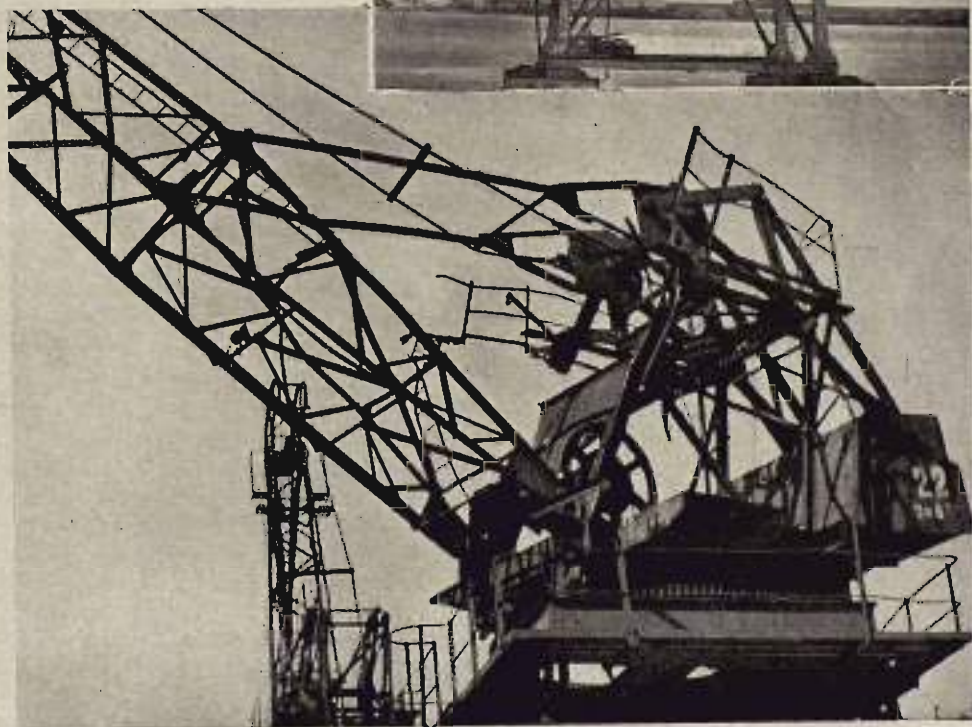
urgentes y más bien urgentísimos que no admitían demora, se entraba ya en un período de reconstruir lo muchísimo destrozado, redactando los correspondientes proyectos, labor ésta que desde un principio se emprendió. Claro está que todo cuanto se había de reconstruir o casi reconstruir, tanto en edificios como en instalaciones de todo género, vías férreas, afirmas o aduquinadas, etc., etc., se basaba en proyectos de reparación cuyos presupuestos quedaban al margen de los gastos de conservación y explotación, produciendo una economía en éstos. Por otra parte, el personal obrero y de otra clase que había quedado muy reducido, por diversas causas, tales como desaparecido, depuraciones, fallecimientos, jubilaciones, bajas que no se cubrieron de momento, por que habiendo tanto destruído, no había que atender a la conservación, explotación y servicios, hasta ir reconstruyendo, reconstrucción que se hacía con proyectos y presupuestos especiales, reduciéndose así considerablemente, en un principio, aquellos gastos, que luego han ido aumentando a medida que entraba en servicio lo reconstruído o resaurado. Además, se siguió un severísimo régimen de economías en todo. Me detengo en este año 1939 porque fué de verdadera prueba para el que suscribe, Jefe interino entonces de todos los servicios a cargo de la Junta; pero con la colaboración decidida del escaso personal de la Dirección y con la del Secretario-Contador, con su personal también escaso, todos a mis órdenes, y con la ayuda ministerial, fui venciendo las innumerables dificultades de todo género que se presentaban a cada momento, y así conseguí volver de nuevo a poner en marcha la destrozadísima máquina portuaria, labor que se me había encomendado y que constituía el fundamental problema que había que resolver en aque' entonces.

Las razones expuestas anteriormente justifican la aparente anomalía de haber obtenido al final del año 1939 la economía de pesetas 1.788.706,11 en el Presupuesto que comentamos, economía que tenía que ir disminuyendo a medida que aumentaban los gastos de conservación, explotación y servicios.

Año 1940. Para este año se redactó por esta Dirección un Presupuesto de conservación, explotación y servicios diversos que alcanzaba las siguientes cifras:

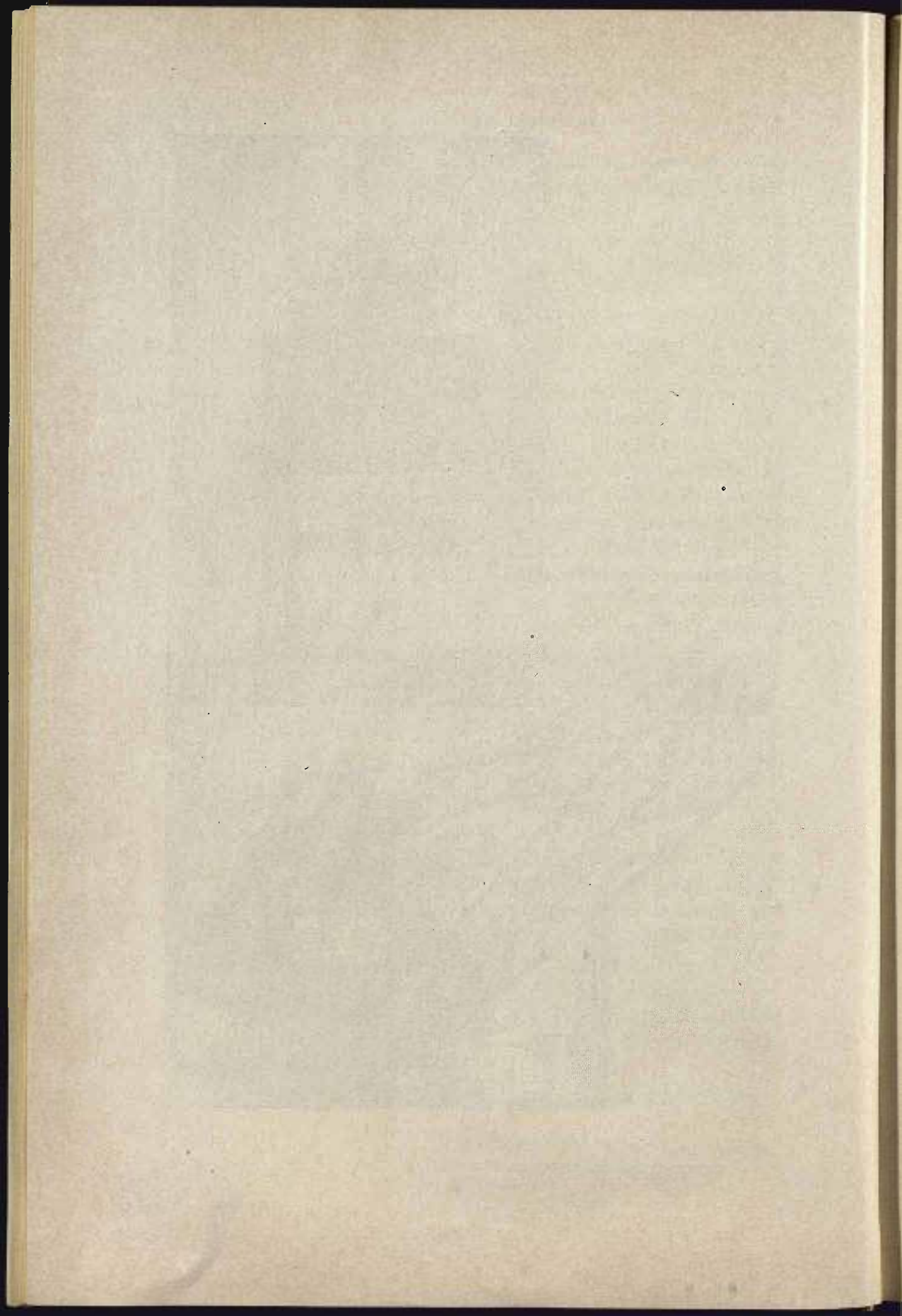
MUELLE
DE SAN BELTRÁN

GRÚA ELÉCTRICA NÚM. 38 EN EL
ESTADO EN QUE SE ENCONTRÓ



MUELLE DE BARCELONA

GRÚA ELÉCTRICA NÚM. 22: ASPECTO DE ESTA GRÚA AL MOMENTO DE INICIARSE LAS OBRAS
DE REPARACIÓN



Personal, 2.815.955'57 ptas.; **Materiales**, 1.461.561'85 ptas.; **Atenciones legales**, 340.695'88 ptas. Total, 4.618.213'34 ptas., que comparado con el que realmente había regido para el año 1939, o sea, el del año 1936, añadiendo los siete presupuestos adicionales, presentaba una economía de 246.422'88 ptas. Este Presupuesto forma parte del Plan Económico de la Junta de Obras del Puerto y fué remitido con este Plan para el año 1940, a la aprobación ministerial.

Este **Plan Económico** fué devuelto por el Ministerio, con fecha 22 de febrero de 1940, porque presentaba un déficit de 2.622.316'57 pesetas, y se devolvía porque no habiendo en el Presupuesto del Estado recursos para poder abonar dicho déficit, precisaba fuese "reajustado a las necesidades y posibilidades de la Junta". Reunida la Comisión Permanente, que ya actuaba, acordamos nombrar una Ponencia que estudiara esta cuestión y propusiera otro Plan Económico. El que suscribe, claro está, formaba parte de la misma. Volvió a estudiar y revisar esta Dirección otra vez minuciosamente el "Presupuesto para la conservación de las obras, aparatos e instalaciones y para la explotación de servicios públicos retribuidos y servicios públicos de alumbrado, vigilancia, auxilios y otros de carácter general, especial y varios", y se redactó uno reformado, reduciendo al anterior devuelto, en 852.162'17 pesetas.

En la Memoria de este Presupuesto decía lo siguiente:

"El Presupuesto que ahora presentamos con estas nuevas economías es un Presupuesto que, a sabiendas, deja indotados bastantes servicios, tanto en lo referente a personal como en los materiales. Únicamente para *ir pasando* estos calamitosos tiempos debido al estado del puerto, la situación económica de la Junta, las características del tráfico portuario restringido por diferentes causas, entre las cuales podemos contar las motivadas por la guerra sufrida en España y las atribuidas a la actual guerra mundial. Es de tenerse bien presente esto que decimos y no atribuir más que un carácter completamente provisional y transitorio al Presupuesto que ahora reseñamos forzado por las circunstancias, seguros de que muchos servicios no se prestarán bien, como viene sucediendo ahora, reservándonos para cuando mejoren las circunstancias actuales, el redactar un Presupuesto que atienda bien a todos los servicios de nuestro puerto, tanto en la conservación como en la explotación del mismo, bien dotados sus diferentes artículos con el personal y materiales que aseguren una buena marcha mínima en todos ellos.

También conviene decir, que al proponer las reducciones en este nuevo Presupuesto que ahora reseñamos, hemos tenido presente que en este año de 1940 se están ejecutando numerosas obras de reparación de daños de guerra en todos los elementos del puerto y que, por este motivo, contamos con poder pasar el año con reducido personal que no tiene que atender a la conservación de todo lo que se reconstruye, pero que este criterio no podrá mantenerse ya en años sucesivos para los cuales habrá que proponer las brigadas de los diferentes servicios dotados del personal indispensable..."

Las cifras reducidas de este reformado Presupuesto eran las siguientes: **Personal**, 2.585.007'58 ptas.; **Materiales**, 906.259'85 ptas.; **Atenciones legales**, 274.776'74 ptas. Total, 3.766.044'17 ptas. Significaba una reducción de nada menos que 852.162'17 ptas.

Ahora bien, durante el año 1940 se aprobaron **Presupuestos adicionales** por valor de 187.049'93 ptas., motivados por el abono de un subsidio extraordinario al personal conforme a las normas de la Orden Circular de la Dirección General de Puertos y Señales Marítimas de fecha 6 de noviembre de 1940, y por algunos pequeños presupuestos adicionales debidos a pequeños aumentos aprobados.

Con estos presupuestos adicionales, que se consideran por disposiciones ministeriales como formando parte de lo aprobado para el citado año 1940, las cifras totales de la aprobación para este mismo año, comparadas con las aprobadas para el año 1939, y que son ambas las que figuran en el estado núm. 8, dan las siguientes diferencias:

Personal: — 676.571'77 ptas.; **Materiales:** — 341.680'20 ptas.; **Atenciones legales:** + 106.716'85 ptas. Diferencia en los totales aprobados, 911.535'12 ptas. de reducción para el año 1940.

Lo realmente gastado en el año 1940 fueron 3.816.105'23 ptas., obteniéndose 136.995'87 ptas. de economía.

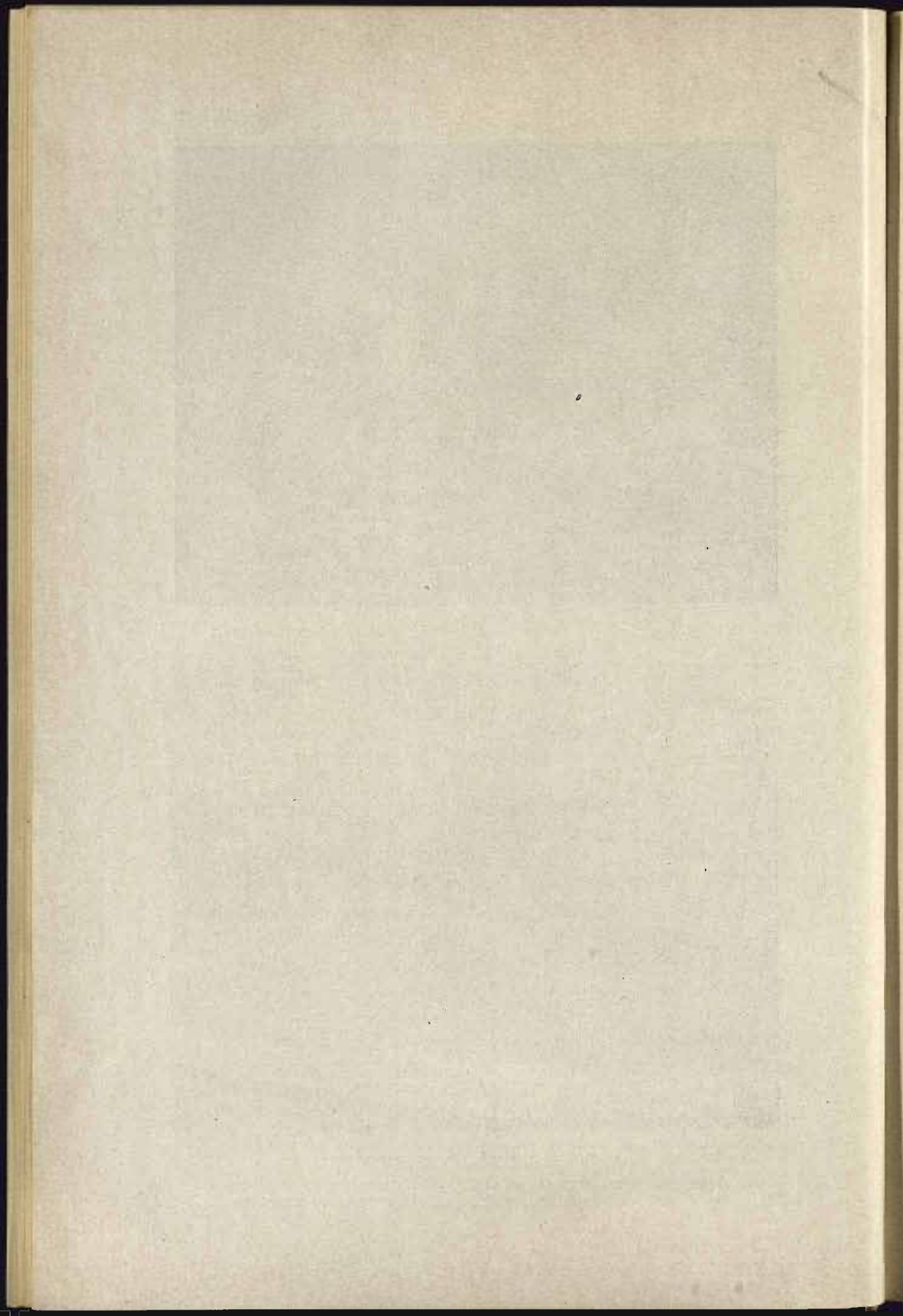
En 13 de marzo de 1940 ordenó el Ministerio se estudiase una plantilla-base mínima del personal obrero de las obras y servicios de carácter permanente, estrictamente indispensable para el buen desenvolvimiento de los trabajos, sin dañar la marcha de éstos. Se estudió escrupulosamente y se presentó una plantilla-base fija, con 584 obreros, de ellos 100 de edad avanzada e inútiles para el trabajo. En la extensa Memoria que se acompañaba a este estudio, decía así:

“Sumando el número de obreros que figuran en la relación adjunta, resultan en número de 584. Este número lo hemos de considerar únicamente a título provisional y transitorio para el año 1940, pues algunos servicios quedan poco dotados, ya que basta leer la relación para darse cuenta de ello en algunos artículos, dada la importancia del puerto de Barcelona. Ahora bien, como se trata de salvar un período difícil y habida cuenta también del mal estado económico de la Junta de Obras del Puerto, del estado de éste, del volumen del tráfico portuario, que viene a ser poco más o menos la mitad del normal, el estar reparando muchos edificios e instalaciones con fondos especiales



MUELLES DE FONTESTE Y COSTA

DOS ASPECTOS DE ESTOS MUELLES: EN EL 2.º SE VE EL ESPACIO DE LA SILLERÍA DE INTRODUCCIÓN PROYECTADO POR EL INGENIERO DE UN BARCO PETROLERO



destinados a reparar daños de guerra y por otras razones que pudiéramos enumerar, haremos todo cuanto esté en nuestra mano para ayudar a pasar este calamitoso período, pero claro está que nos reservamos el proponer plantillas más elevadas en tiempo más propicio."

También en esta misma Memoria exponía una relación del número de obreros que habían figurado en el Presupuesto en distintos años, y que era así: Año 1923, 823 obreros. Año 1924, 861 obreros. Año 1925, 966 obreros. Año 1926, 1.039 obreros. Año 1927, 962 obreros. Año 1928, 905 obreros. Año 1929, 844 obreros. Año 1930, 815 obreros. Año 1931, 785 obreros. Año 1932, 758 obreros. Año 1933, 746 obreros. Año 1934, 740 obreros. Año 1935, 695 obreros. Año 1940, 500 obreros.

Esta plantilla fué devuelta en 13 de abril de 1940 por considerarse excesiva y se formuló otra dejándola reducida a 497 obreros.

Año 1941. Si en el estado núm. 8 comparamos las cifras que en él figuran como aprobadas para el año 1941 con las del año anterior de 1940, se observa que están aumentadas en la proporción que sigue: **Personal**, en 305.567'33 ptas.; **Materiales**, en 443.300'44 ptas., y **Atenciones legales**, en 48.337'59 ptas. En total, un aumento de pesetas 797.205'36.

Los aumentos en el concepto de **Personal** se debieron a que por O. M. de 14 de enero del mismo año 1941, se ordenó el abono con carácter general de un aumento en los jornales y haberes, tanto en obreros como empleados, de carácter permanente, de una cuantía global que no podía exceder del 15 por 100 de las cantidades satisfechas en el año 1940, en concepto de nóminas de empleados y listas de jornales de obreros permanentes. Este aumento formó parte del sueldo o jornal dentro de determinadas condiciones impuestas en Orden Ministerial.

Otra importante disposición se dictó el 8 de febrero de 1941, mediante la cual se dió solución al problema del retiro del personal no de plantilla y no perteneciente al Montepío de Obreros y Empleados de las Juntas de Obras de Puertos, problema que venía gestionándose su solución hacía años. Se fijó la edad de retiro en los 65 años, concediéndoseles por una sola vez un premio de antigüedad en el trabajo, graduándole según los años de servicio prestados. En este año 1941, fueron retirados más de 70 obreros, con edades entre los 65 y los 80 años. Durante el año 1941 se abonaron los bienios reglamentarios, corridas de escala, etc. Precisa advertir cómo iba encareciendo la vida

por las circunstancias anormales originadas por la guerra mundial que estalló en septiembre de 1939 y cuyas consecuencias empezaron y vienen trastornando el mundo.

El aumento en el concepto **Materiales** debióse a tener que aumentar todos los precios de los materiales cuya continua alza es sabida de todos, y en tener que dotar de más cantidad de materiales que resultaban escasos en demasía.

El aumento en **Atenciones legales** viene ligado al aumento de personal.

Si en el citado estado núm. 8 se examinan las cifras de lo realmente gastado en este año 1941, se aprecia una economía de pesetas 423.662'54. Se gastó más en **Materiales**, pero se gastó bastante menos en **Personal**, por no haber sido repuestos todos los 70 obreros retirados, sino cubiertas solamente las plazas indispensables y se siguió aplicando un régimen de estricta economía, esperando tiempos mejores, no cubriendo tampoco varias plazas vacantes de empleados de diversas clases por el mismo motivo, etc.

Año 1942. Comparando las cifras que en el estado núm. 8 figuran para este año con las del año 1941, resulta que en lo aprobado aparecen los siguientes aumentos: **Personal**, 79.046'78 ptas.; **Materiales**, 122.856'16 ptas., y **Atenciones legales**, 33.439'10 ptas. En total, un aumento de 235.342'04 ptas., motivado por la aplicación del 15 por 100 ajustado a todo el personal del año 1942 y para todo el año, siendo así que para el año 1941 empezó a regir solamente desde el 1.º de mayo de dicho año; en **Materiales** se subsanó una cantidad omitida en el anterior para agua y precisó subir el precio de bastantes materiales, de acuerdo con la elevación de los mismos en plaza.

Observando las cantidades que en el estado aparecen como gastadas, se observa una disminución muy importante en **Personal** por persistir en no cubrir vacantes de obreros y empleados. En cambio, hubo que gastar más en **Materiales** por la marcha ascendente de los precios, etc. Conseguimos una economía de 519.859'51 ptas. en la liquidación del Presupuesto en el año 1942.

Nos hemos detenido en exponer todas las explicaciones anteriores respecto a los presupuestos de conservación, explotación y servicios de los años que abarca esta "Memoria", por tratarse de un período de tan excepcionales y variadas características de toda clase, que convenía dar una idea de las aparentes anomalías y convenía también

hacer ver, en conjunto, cómo han influido (y siguen influyendo) los desfavorables acontecimientos y hacer ver también las normas en que ha tenido que desenvolverse esta Dirección para vencer las innumerables dificultades que se presentan en todas las cuestiones que atañen a estos importantísimos presupuestos y la finalidad que hemos tenido que perseguir, ajustándonos a una situación de la que podemos decir que tenemos nada más que la mitad del tráfico portuario normal y la obligación de presentar sin déficit los Planes Económicos de la Junta de Obras del Puerto.

Expuesto lo anterior, reseñaremos en qué condiciones trabaja el personal obrero afecto a esta Dirección, en 31 de diciembre de 1942.

a) Percibe su jornal todos los días del año, salvo los días que falta voluntariamente al trabajo. La jornada es de ocho horas.

b) En caso de enfermedad, cobra 30 días el jornal íntegro y otros 30 días solamente medio jornal.

c) Tiene derecho a disfrutar 15 días laborables consecutivos de vacaciones al año.

d) Cuando trabajan horas extraordinarias, se les abona el jornal, más el 50 por 100 del jornal trabajado.

e) Tienen opción a pertenecer al "Montepío de Empleados y Obreros de Puertos", cuando llevan cinco años de servicios consecutivos en las Obras.

f) Tienen también opción a ingresar en el "Montepío o Caja de Auxilios e Invalidez de los Empleados y Obreros afectos a las Obras y Servicios a cargo de la Junta del Puerto de Barcelona".

g) El personal que tiene que prestar servicio los domingos y días festivos, tiene la compensación de un día entre semana, no obstante cobrar jornal todos los días del año.

Disfrutan asimismo de los beneficios que les concede el Régimen de Subsidios Familiares y Subsidio de Vejez.

Los obreros no pertenecientes al "Montepío de Empleados y Obreros de Puertos" perciben, al cumplir los 65 años de edad y cesar en las Obras, una cantidad en metálico en concepto de "Premio de Antigüedad", concedido por O. M. de fecha 6 de febrero de 1941, que varía entre dos y doce mensualidades, según los años de servicios.

Seguidamente pasamos a reseñar la cuantía de los jornales, en 31 de diciembre de 1942, que, según el oficio y la categoría, percibe el personal que no es de plantilla durante todos los días del año:

Capataces	16'14	ptas.
Subcapataces	12'05	"
Ajustadores	13'80 a 14'40	"
Ayudantes	12'05	"
Caldereros	13'80	"
Soplejistas	13'80	"
Carpinteros	13'80 a 14'40	"
Carpinteros de ribera	16'10	"
Calafates	16'10	"
Pintores	13'80	"
Albañiles	13'80	"
Empedreadores	13'80	"
Montadores electricistas	13'80 a 14'40	"
Guardamuelles	11'50 a 14'35	"
Serenos	10'95	"
Barrenderos	10'95	"
Manipuladores de puentes-básculas	12'10	"
Manipuladores de grúas eléctricas	13'80 a 14'40	"
Engrasadores y guardapuertas	10'95	"
Guardianas de retretes	8'05	"
Patrones	13'80 a 14'40	"
Contramaestres	12'65 a 13'80	"
Maquinistas	13'80 a 14'40	"
Fogoneros	12'65	"
Buzos	16'10	"
Buzos auxiliares	13'80	"
Guía del buzo	12'05	"
Marcineros molaristas	11'50	"
Marcineros	11'26	"
Peones mangueros	11'50	"
Peones en general	10'95	"

Estas que acabamos de concretar son las condiciones de trabajo y los jornales que percibe el personal obrero de estas Obras, al final del plazo que abarca esta "Memoria".

Con el personal que figura en el Presupuesto de conservación, se atiende, no solamente a la conservación, propiamente dicha, sino también a reparaciones pequeñas, medianas y de relativa importancia y aun a obras nuevas de poco coste, aprovechando así todo lo posible el personal de toda clase que depende de esta Dirección.

La finalidad que persigue esta Dirección es llegar a tener el personal preciso para las exigencias de la conservación, explotación y servicios, extremos que ahora no se cumplen por exigencia de las cir-

cunstancias económicas. Hace años, se trataba de intentar el arriendo de algunos de estos servicios, por el ambiente favorable que hace tiempo se tiene por este sistema; no desistimos de aplicar para algunos dicho sistema, pero no son muy propicios los tiempos y además precisa contar con las dificultades que surgen al intentar arrendar servicios, incluyendo el personal de las Obras.

Pasaremos ahora a tratar de la importante cuestión de los servicios públicos retribuidos, en el interregno de esta "Memoria".

SERVICIOS PUBLICOS RETRIBUIDOS

Nos referiremos ahora a la explotación de los servicios públicos retribuidos.

En los resultados que vamos a exponer hay que tener en cuenta que además de atravesar durante un gran período de esta "Memoria", las críticas circunstancias anormales de nuestra propia situación, a que tantas veces nos hemos referido en el curso de la misma, y las consecuencias de las que atraviesa actualmente el mundo, las tarifas de explotación datan desde el año 1922 con sólo un aumento de un 30 por 100 a partir del 15 de marzo de 1941, formulado por el Ingeniero Director, remitiéndolo a la Comisión Permanente y enviado por ésta, con su informe, al Gobierno Civil, para la aprobación provisional, recayendo dicha aprobación del Gobernador Civil de la Provincia, del que se dió cuenta a la Superioridad, y sin que hasta el momento de cerrar esta "Memoria" haya sido rectificado ni ratificado. A pesar de todo, con dicho aumento no se ha compensado, ni con mucho, la elevación de los gastos, tanto lo que afecta a la adquisición de materiales como a los jornales que por distintos motivos han sido objeto de una subida extraordinaria y desproporcionada con el citado aumento. Es de todos conocido, que algunos materiales cuestan cinco o seis veces más de lo que figuraba en el año 1922, y los jornales, de dos a tres veces.

En los resultados económicos de los estados que aparecerán a continuación, las cantidades que figuran para gastos se refieren única y exclusivamente a los habidos en jornales y materiales invertidos en la prestación de los servicios. Las diferencias, que acusan en alguno de

ellos importantes beneficios, podrían conducir a error de interpretación, al creer que las tarifas de aplicación son suficientes. Téngase en cuenta la cantidad de talleres, los propios y extraños, que continuamente trabajan en la conservación ordinaria y extraordinaria de todos los servicios para estar siempre en condiciones de prestarlos, cuando son demandados por los usuarios; el personal completo de sus dotaciones, que cobran el jornal todo el año; los extraordinarios de personal que ha de tomarse para las reparaciones de este carácter, que periódicamente han de realizarse; el coste importantísimo de las instalaciones, para cuyas adquisiciones ha de recurrirse a empréstitos muchas veces, que exigen el pago de las cargas financieras; las amortizaciones de diversos y complicados aparatos, con el consiguiente gasto que representa su sustitución; los importantes gastos de seguro, accidentes de trabajo, etc., en fin, habría de contarse como hace un particular cuando estudia las tarifas y precios de sus servicios o productos, con una serie de gastos sobre los realmente satisfechos para realizar las operaciones o costes de los mismos, para saber efectivamente su rendimiento económico.

Debido a todo esto, es por lo que se volverán a aumentar las tarifas próximamente en un determinado tanto por ciento, cumpliendo órdenes que en este sentido ha dado la Superioridad.

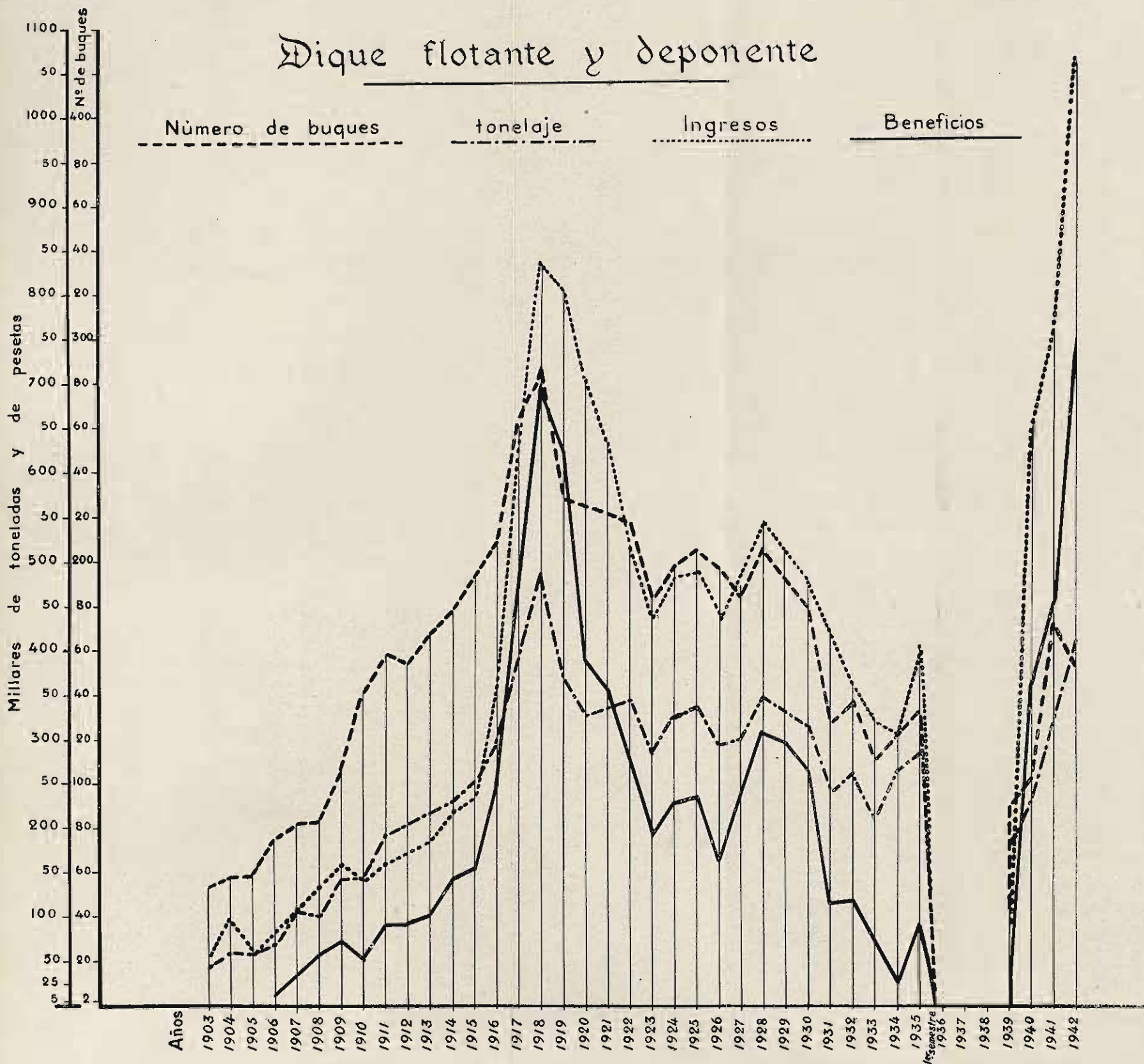
Con estos preliminares y aclaraciones sobre los resultados económicos de los servicios retribuidos, vamos a pasar al detalle de los mismos, empezando con el servicio del Dique flotante.

Dique flotante

Se trata de la más importante instalación de carenado de este puerto, y antes de comentar el rendimiento obtenido en el plazo reglamentario de esta "Memoria", pasaremos a recordar las vicisitudes ocurridas en la misma, en una instalación que ya cuenta con 40 años de prestar servicio.

En el Capítulo 1.º de esta "Memoria" (pág. 16) detallamos el estado en que se encontró toda la instalación del Dique flotante y dependiente, de la dársena y el puente de servicio, con motivo de los innumerables destrozos que han tenido que ser reparados inmediatamente después de la liberación de la Ciudad, detallando a continua-

Dique flotante y deponente



SERVICIO DE CARENADO

DARSENA DEL DIQUE FLOTANTE Y DEPONENTE

RELACION DEL NUMERO DE BUQUES Y APARATOS FLOTANTES QUE HAN UTILIZADO EL DIQUE, SU TONELAJE TOTAL Y CANTIDADES OBTENIDAS DESDE QUE EMPEZO LA EXPLOTACION DEL MISMO

Años	Número de buques	Peso total en toneladas	Ingresos — Pesetas	Gastos — Pesetas	Beneficios o pérdidas — Pesetas
1903	53	43,551	56,744'73	102,414'76	—45,670'03
1904	57	59,375	105,098'21	112,223'00	— 7,124'79
1905	58	57,408	58,694'42	63,687'54	— 5,038'12
1906	75	60,438	82,644'21	72,982'64	9,661'57
1907	81	109,780	109,475'43	75,629'74	33,845'69
1908	82	100,405	137,798'10	84,795'19	53,002'91
1909	105	138,546	156,619'45	87,456'60	69,162'85
1910	142	145,129	138,806'28	87,055'24	51,751'04
1911	158	188,254	160,938'68	73,312'98	88,625'70
1912	154	204,035	172,408'51	81,280'52	91,127'99
1913	167	216,467	183,743'50	85,250'48	98,493'02
1914	176	226,085	216,088'99	77,096'87	138,992'12
1915	193	248,975	234,711'14	83,197'61	151,513'53
1916	205	294,541	359,953'58	115,617'81	244,335'77
1917	260	410,434	648,452'47	135,689'29	512,763'18
1918	284	482,375	829,941'88	157,583'77	672,358'11
1919	225	361,634	800,657'18	212,166'02	588,491'16
1920	223	325,483	699,925'79	316,975'92	382,949'87
1921	220	336,702	624,699'40	267,991'30	356,708'10
1922	214	338,001	509,254'76	246,155'52	263,099'24
1923	180	277,929	436,236'45	245,494'98	190,741'47
1924	196	317,005	480,195'83	256,311'64	223,884'19
1925	203	333,210	484,623'39	249,584'15	235,039'24
1926	195	267,617	431,783'50	271,785'83	159,997'67
1927	182	271,283	479,443'29	256,098'55	223,344'74
1928	202	337,300	543,324'94	237,007'41	306,317'53
1929	189	324,666	522,696'20	231,245'64	291,450'56
1930	175	312,493	474,297'53	207,572'95	266,724'58
1931	125	234,246	324,633'06	208,702'19	115,930'87
1932	136	256,362	356,495'35	236,550'28	119,945'07
1933	108	196,233	315,439'17	220,028'56	95,410'61
1934	118	260,801	302,441'19	277,310'63	25,130'56
1935	130	275,635	383,788'27	247,441'00	136,347'27
1936	35	69,738	87,987'90	104,526'81	16,538'91
(1.º semestre)					
1937	—	—	—	—	—
1938	—	—	—	—	—
1939	84	69,032	153,803'59	175,397'70	21,594'11
(excepto enero)					
1940	111	226,672	659,205'91	319,125'24	340,080'67
1941	171	322,273	763,579'60	296,744'85	466,834'75
1942	151	396,248	1.062,971'41	310,620'32	752,351'09

ción, y dentro del mismo Capítulo, los proyectos redactados con este fin. El epígrafe de esta misma "Memoria" en que se trata de la colaboración que ha prestado la Junta de Obras del Puerto de Barcelona a la Comisión de la Armada para Salvamento de Buques (pág. 31) se ha puntualizado como complemento de los detalles anteriormente expuestos, datos interesantísimos referentes a esta instalación de carenado, detallando la importantísima colaboración que ha contribuido, no poco, a los éxitos alcanzados por la citada Comisión de Salvamento de Buques en la labor que le fué encomendada. El detalle de los proyectos redactados y que tienen íntima relación con el Dique, aparece en el citado Capítulo 1.º de esta "Memoria", con los siguientes números: 6 (pág. 42), 7 (pág. 43), 41 (pág. 59), 58 (pág. 70), 60 (pág. 72), 61 (pág. 72), 62 (pág. 72), 63 (pág. 72), 64, (pág. 72), 66 (pág. 73), 67 (pág. 75), 93 y 94 (pág. 89), 97 (pág. 91), 98 (pág. 91), 99 (pág. 91), 100 (pág. 92), 101 (pág. 92), 103 (pág. 93).

Una vez expuestas todas las reparaciones efectuadas en el Dique flotante y deponente y su estado actual, trataremos de su explotación durante los años 1935 a 1942. Insertamos el estado núm. 9, con relación de buques y aparatos flotantes que lo han utilizado con su tonelaje total y gastos ocasionados e ingresos obtenidos, dando como beneficios o pérdidas las diferencias entre ambos conceptos; todo ello a partir del año 1903, fecha en que empezó la explotación del mismo.

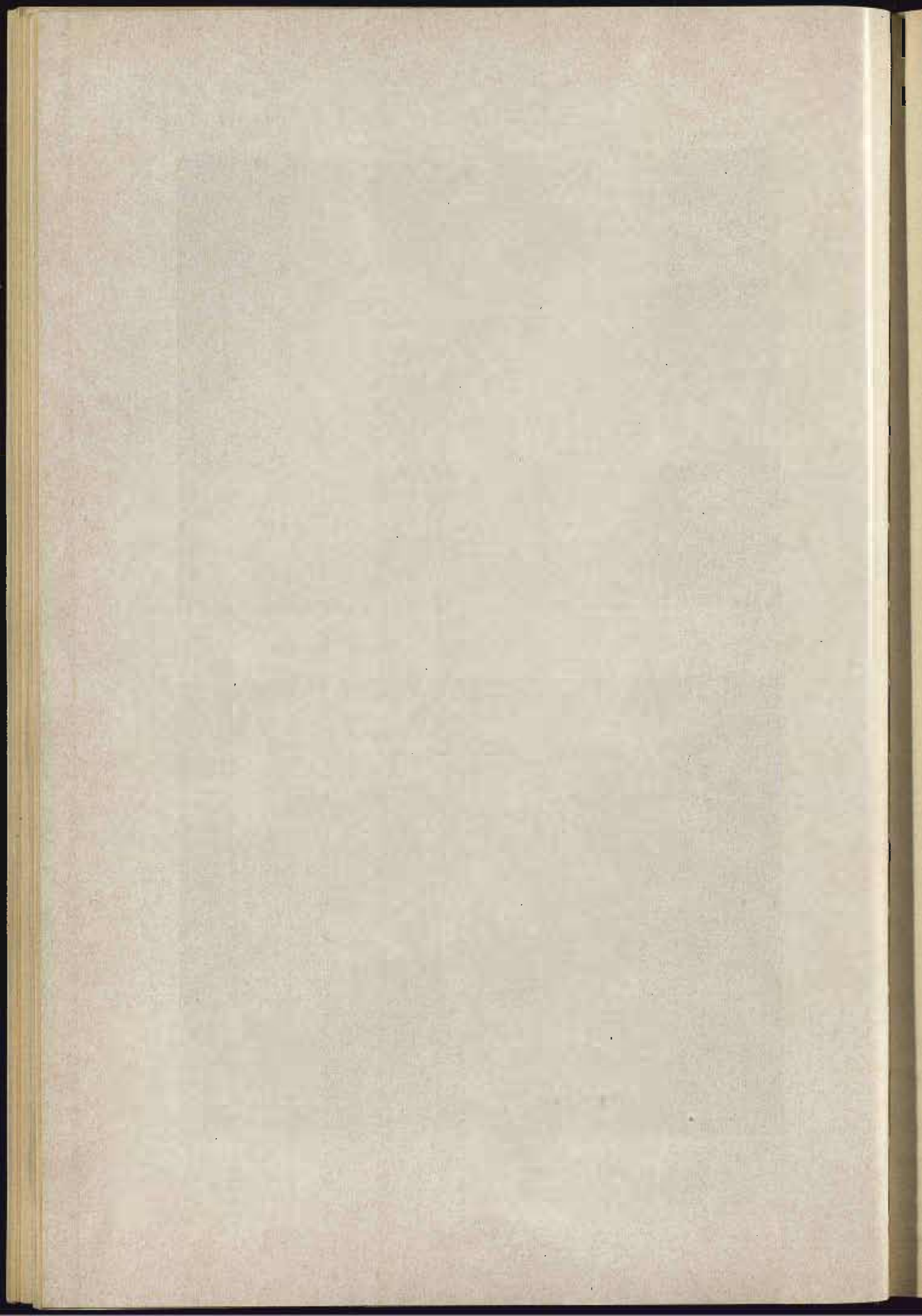
El mayor número de tonelaje en el período que nos ocupa corresponde al año 1942, cifra máxima que se ha alcanzado desde que empezó su explotación. Se observa a partir del año 1939 (en el que solamente se obtiene un beneficio de 21.954'11 pesetas) un aumento importante para el año siguiente, y a partir de este año continúan aumentando los beneficios hasta alcanzar la cifra de 752.351'09 pesetas en el año 1942, cantidad que hasta este año nunca se había conseguido.

Vemos también que los gastos habidos durante el período que tratamos son superiores a los correspondientes al quinquenio anterior; ello queda justificado por los aumentos de materiales y jornales, a los que tantas veces hemos hecho referencia.



MUELLES DE LEVANTE Y ESPAÑA

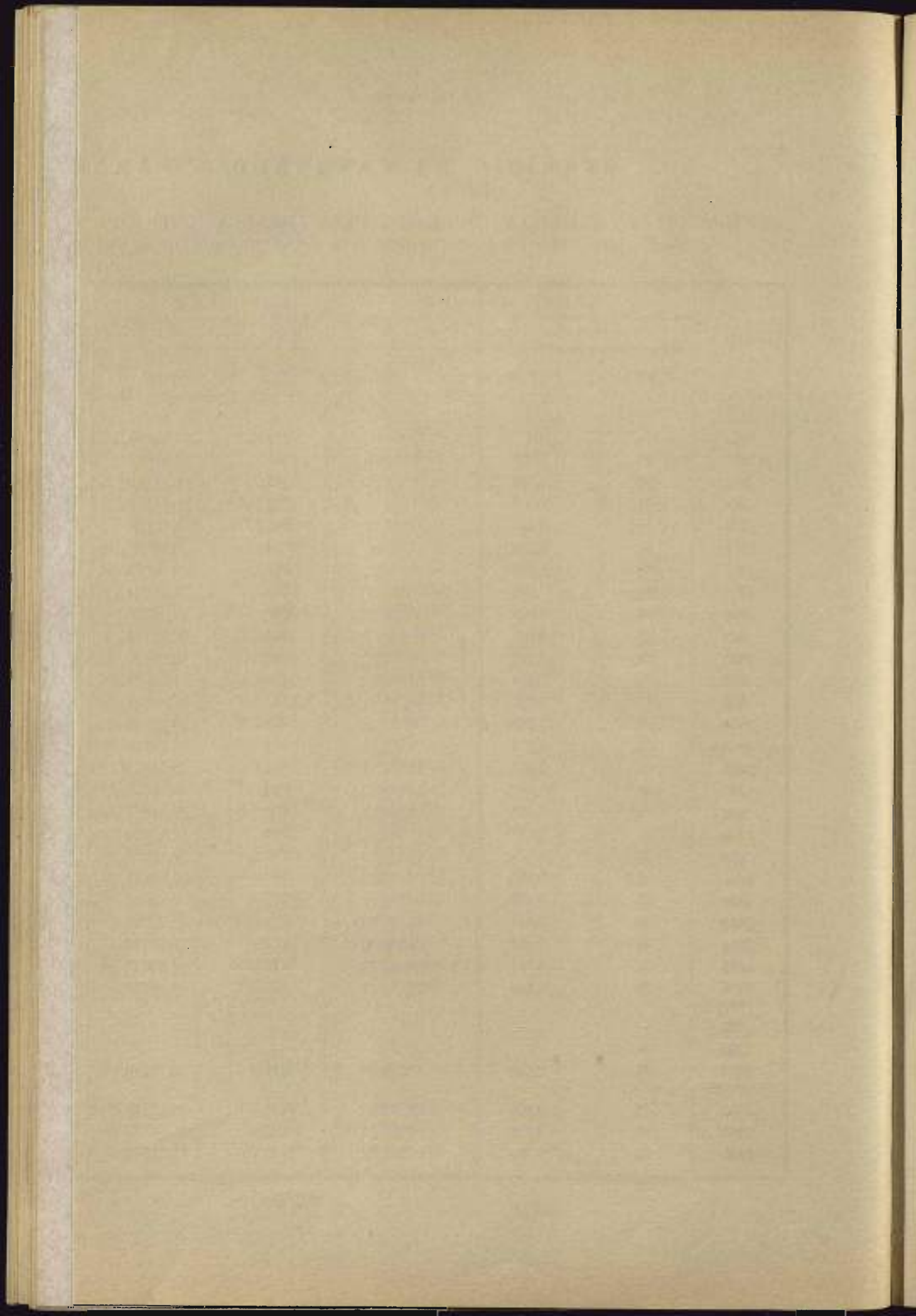
DOS ASPECTOS DE LA CONSTRUCCIÓN DE ESTOS TIPOS DE MUELLES



SERVICIO DE CARENADO — VARADERO PUBLICO

RELACION DEL NUMERO Y TONELAJE DE LAS EMBARCACIONES QUE HAN SUBIDO AL VARADERO PUBLICO,
CON EL IMPORTE DE LOS INGRESOS Y GASTOS DE LOS SERVICIOS PRACTICADOS EN EL MISMO

Años	CARRO GRANDE			CARRO PEQUEÑO		Total de ingresos — Pesetas	Gastos generales — Pesetas	Beneficios o pérdidas — Pesetas
	Buques de vela, o motor, gabarras, etc.			Lanchas y pequeñas embarcaciones				
	Número	Toneladas	Pesetas	Número	Pesetas			
1911	—	—	—	334	12,522'05	12,522'06	15,421'70	— 2,899'24
1912	31	2,269	6,652'20	350	10,494'00	17,146'20	17,738'73	— 592'53
1913	48	2,982	6,171'87	350	9,117,00	15,288'87	9,320'68	5,968'19
1914	51	2,885	7,930'11	332	8,666'00	16,596'11	10,708'51	5,887'60
1915	41	2,226	6,101'32	321	9,074'50	15,175'82	10,513'40	4,662'42
1916	51	3,294	7,849'51	354	8,997'00	16,846'51	13,027'15	3,819'36
1917	54	4,584	16,187'11	392	12,687'75	28,874'86	14,624'06	14,250'80
1918	91	7,240	28,551'17	428	22,376'34	50,927'51	16,636'21	34,291'30
1919	63	5,376	30,399'22	386	18,842'36	49,241'58	26,617'51	22,624'07
1920	89	9,021	47,819'53	417	20,162'55	67,982'08	35,328'53	32,653'55
1921	94	9,568	39,921'57	443	18,975'30	58,896'87	33,636'78	25,260'09
1922	82	7,854	32,052'26	419	20,901'75	52,954'01	35,745'46	17,208'55
1923	81	8,095	29,565'21	415	17,938'75	47,503'96	35,583'65	11,920'31
1924	64	5,473	22,218'04	477	20,255'00	42,472'98	36,305'57	6,167'41
1925	66	5,972	29,622'50	410	18,188'00	45,810'50	36,456'07	9,354'43
1926	81	6,817	28,172'34	465	23,034'25	53,206'59	36,618'38	16,588'21
1927	104	9,237	36,078'20	549	26,024'50	62,102'70	47,298'29	14,804'41
1928	82	7,585	29,813'02	683	36,500'75	66,313'77	32,726'73	33,587'04
1929	47	4,138	18,274'31	696	37,469'50	55,743'82	38,467'96	17,275'86
1930	38	4,071	16,110'89	662	38,188'88	54,299'77	35,079'70	19,220'07
1931	51	5,368	22,497'70	668	35,842'75	58,340'45	45,830'28	12,510'17
1932	60	5,959	29,568'25	670	39,290'88	68,859'13	48,099'54	20,759'49
1933	48	5,659	23,199'02	640	35,237'88	58,436'90	73,666'27	—15,229'37
1934	49	5,242	24,860'93	652	34,519'00	59,379'93	68,354'42	— 8,974'50
1935	56	6,717	30,451'14	758	34,050'75	64,501'89	41,162'55	23,339'34
1936 (1.º semestre)	25	2,646	77,671'74	307	14,830'50	22,502'24	17,413'37	5,088'87
1937	—	—	—	—	—	—	—	—
1938	—	—	—	—	—	—	—	—
1939 (excepto enero)	43	3,762	13,004'52	680	33,186'64	46,191'16	26,834'48	19,356'68
1940	74	6,969	66,760'62	891	44,179'25	110,939'87	34,049'90	76,889'87
1941	39	3,719	37,730'31	947	59,153'77	96,884'08	33,051'89	63,832'19
1942	95	8,259	75,465'52	1013	70,175'48	145,641'00	55,678'12	89,962'88



Varadero público

En el período que comprende esta "Memoria" no se han efectuado obras nuevas en el varadero; se ha limitado única y exclusivamente, hasta el año 1936, a obras de conservación ordinaria de todos los artefactos que componen esta instalación de carenado.

Como obras de conservación extraordinaria realizadas después de la liberación, figura tan sólo la avería producida en la rueda principal dentada del torno, ocurrida pocos meses después de la liberación, que tuvo que ser rápidamente repuesta, encargándose de este difícil e importante trabajo "La Maquinista Terrestre y Marítima", importando esta reparación cerca de las 30.000 pesetas. Esta rotura, producida en el momento de subir un barco de poco peso, no ha podido explicarse de otra forma que por las anormales circunstancias en que estuvo trabajando el torno en los días que precedieron a la reparación y nivelación de la vía de varadero.

Afortunadamente, el varadero sufrió daños mínimos en el período comprendido desde el año 1936 hasta el año 1939, limitándose las obras realizadas a la nivelación de la vía y a reparar los desperfectos habidos en algunos edificios afectos a esta instalación, sin que, por fortuna, haya habido que reparar ninguna de las instalaciones mecánicas.

En el Capítulo 1.º de esta "Memoria" figura la relación de proyectos redactados para estos fines, y que son los siguientes:

Proyecto núm. 59 (pág. 71), núm. 96 (pág. 90).

En el período de explotación que comprende esta "Memoria" se han practicado 332 servicios con los carros grandes y 4.596 con los carros pequeños, acusando un notable aumento en el servicio y por consiguiente en la recaudación, a pesar de lo que hemos indicado que las tarifas que se aplican son las del año 1922, aumentadas sólo en un 30 por 100 a partir de la fecha de 15 de marzo de 1941.

Se acompaña un estado núm. 10 que abarca los años 1911 a 1942, y en el mismo se pueden comparar el número de embarcaciones y toneladas subidas en el carro grande y el número de embarcaciones subidas en el carro pequeño, así como los ingresos habidos en cada uno de los carros y los gastos que le corresponden, figurando una última casilla en la que se expresan los beneficios o pérdidas.

ESTADO N.º 11

GRUAS HIDRÁULICAS Y DE VAPOR

Años	Ingresos — Pesetas	Gastos — Pesetas	Pérdidas — Pesetas
1930	5,960'00	26,423'25	21,063'25
1931	8,840'00	25,177'63	21,337'63
1932	2,860'00	19,327'36	27,727'50
1933	2,960'00	10,833'65	23,473'40
1934	1,440'00	9,390'11	7,950'11
1935	2,400'00	29,511'13	27,211'13
1936 (1.º semestre)	346'00	2,706'12	2,466'12
1937	—	—	—
1938	—	—	—
1939 (excepto enero)	—	—	—
1940	—	—	—
1941	—	—	—
1942	—	—	—

(A partir del 15 de julio de 1936 no se efectuó ninguna operación)

El estado de grúas hidráulicas y de vapor aparece sin servicio de ninguna clase a partir del segundo semestre de 1936. Hemos de hacer notar que la única grúa hidráulica existente en el puerto ha tenido que ser desmontada, así como la Casa de Máquinas, a consecuencia del estado de ruina en que se encontró en el momento de la liberación de la Ciudad.

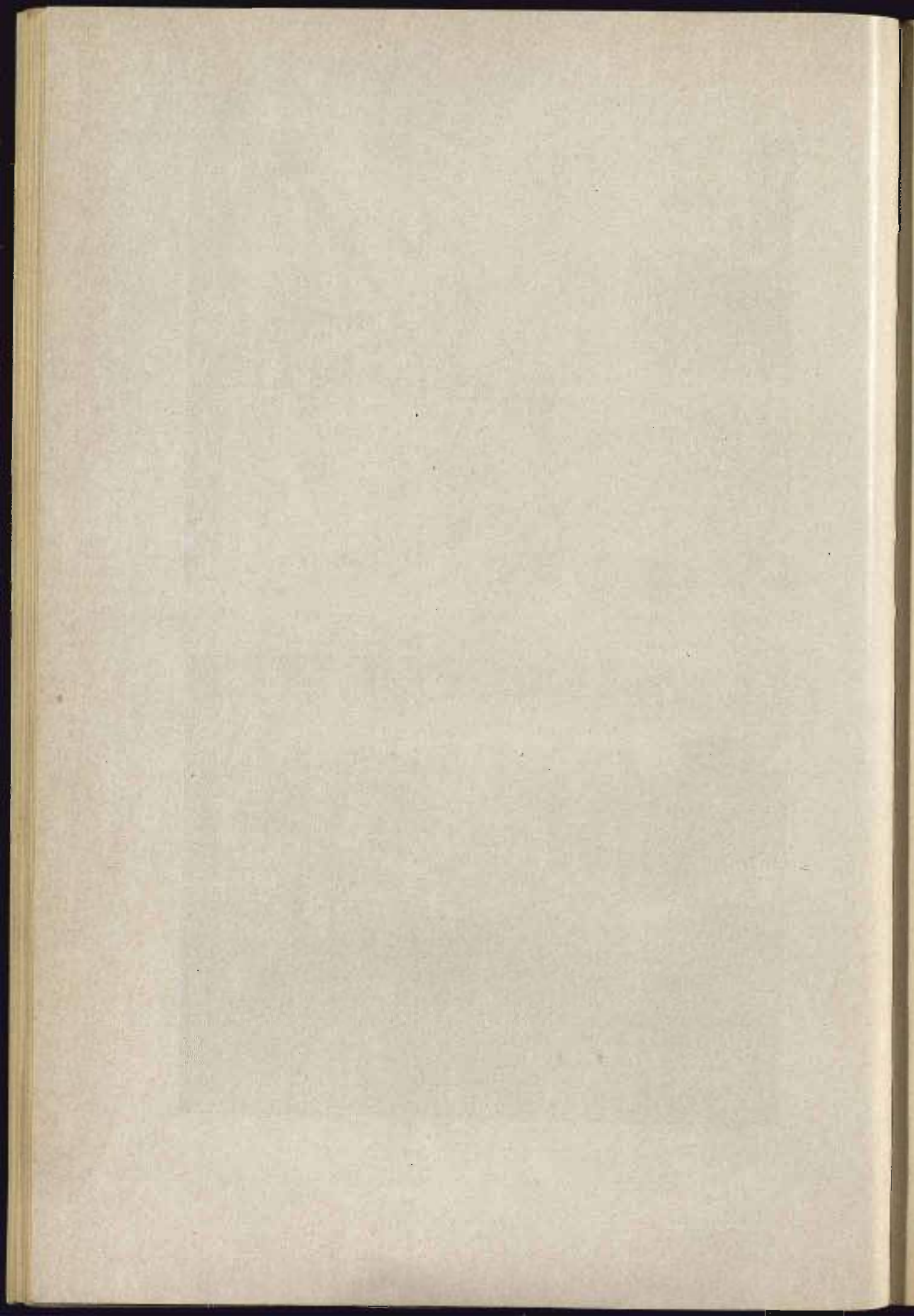
ESTADO N.º 12

GRUAS ELÉCTRICAS Y PUENTES - GRUAS

Años	Ingresos — Pesetas	Gastos — Pesetas	Beneficios — Pesetas
1930	131,115'00	57,302'79	69,722'21
1931	119,320'00	58,569'05	59,750'95
1932	173,584'50	65,800'32	107,053'05
1933	117,995'00	75,071'23	42,923'77
1934	101,092'50	70,567'00	31,429'50
1935	115,777'50	102,578'59	12,008'91
1936 (1.º semestre)	45,905'00	44,028'06	3,976'94
1937	—	—	—
1938	—	—	—
1939 (excepto enero)	71,358'68	66,353'84	1,004'84
1940	303,085'18	175,522'76	128,562'42
1941	723,425'74	194,461'68	330,073'50
1942	902,864'19	428,576'27	523,867'92



MUELLES DE BARRIÉS Y BARRIETA
DOS ASPECTOS DE LAS DESTRUCCIONES OCASIONADAS EN ESTOS MUELLES



El servicio de grúas eléctricas y puentes grúas ha sido importantísimo, experimentando un aumento considerabilísimo, que llega a ser, en el año 1942, casi diez veces el obtenido antes de la instalación de las 24 grúas eléctricas de los muelles de Barcelona y San Sebastián (fueron puestas en servicio el 21 de noviembre de 1935). Se cuenta en la actualidad con 39 grúas eléctricas para el servicio público, a pesar del tráfico, disminuido como es natural, debido a las circunstancias actuales. La mecanización de carga y descarga de buques se ha acentuado de tal forma, que resultan insuficientes las que actualmente se dispone, precisando ampliar su número e instalar de nuevas en muelles que carecen de ellas.

Las grúas, como todas las instalaciones del puerto, sufrieron averías, importantísimas algunas de ellas, que motivaron, después de la liberación, la redacción de algunos proyectos, cuyo detalle figura en el Capítulo I.º de esta "Memoria", con los números siguientes: 8 (página 44), 9 (pág. 45), 10 (pág. 45), 21 (pág. 51), 70 y 71 (pág. 77), 72 y 73 (pág. 78), 74 y 75 (pág. 78). En el cuadro que precede se detalla el estado de movimiento económico de las grúas durante el período que comprende esta "Memoria" y la del anterior quinquenio, para demostrar el grado de eficiencia de las mismas.

ESTADO N.º 13

CABRIAS Y REMOLCADORES

Años	Ingresos Pesetas	Gastos Pesetas	Beneficios Pesetas
1930	74,957'80	23,168'29	51,689'57
1931	41,185'00	15,653'08	25,531'97
1932	38,162'50	22,281'00	5,931'51
1933	29,096'75	15,112'11	1,084'64
1934	24,364'50	11,916'23	12,918'22
1935	19,791'00	14,843'25	4,947'75
1936 (1.º semestre)	7,061'00	5,840'80	1,450'60
1937	—	—	—
1938	—	—	—
1939 (excepto enero)	11,344'91	7,041'68	3,403'22
1940	104,261'97	83,688'65	26,972'22
1941	82,158'00	59,174'20	21,011'80
1942	113,943'24	76,245'92	37,002'92

Los ingresos obtenidos por estas cabrias y remolcadores en el período que comprende esta "Memoria" acusa un notable aumento,

en relación con los obtenidos en el quinquenio anterior y demuestran una enorme actividad en el servicio si se tiene en cuenta que las tarifas aplicadas son las del año 1922, aumentadas sólo por un 30 por 100 a partir de 15 de marzo de 1941. La casilla de los gastos demuestra, en cambio, que estos servicios han costado muchísimo más dinero que en los períodos anteriores a esta "Memoria", debido a que, por una parte, han aumentado extraordinariamente los materiales y los jornales, y en segundo lugar, porque estos artefactos han estado desde la liberación hasta la fecha prestando un servicio activísimo, colaborando con la Comisión de la Armada para Salvamento de Buques, en cuyos servicios ha pagado esta Junta todos los jornales y materiales empleados en los mismos, sin contrapartida de los correspondientes ingresos. En el detalle de la colaboración prestada por la Junta a la Comisión de Salvamento, decíamos (pág. 34) que en más de 300.000 pesetas valorábamos los gastos de personal y materiales que la Junta ha pagado en la operación de salvamentos. Este material flotante de cabrias y remolcadores, afortunadamente, como ya hemos repetido varias veces en esta "Memoria", pudo ser empleado inmediatamente después de la liberación en los trabajos de salvamento, precisando reparaciones extraordinarias, que se llevaron a cabo mediante proyecto, cuyo detalle figura en el Capítulo 1.º de esta "Memoria", con la siguiente denominación: núm. 52 (pág. 67), núm. 54 (pág. 68), núm. 55 (pág. 68).

ESTADO N.º 14

GRUAS DE MANO

Años	Ingresos Pesetas	Gastos Pesetas	Beneficios o pérdidas Pesetas
1930	7,362'00	2,448'00	4,914'00
1931	6,177'00	3,377'50	2,799'50
1932	6,084'00	3,751'60	2,332'40
1933	4,725'00	3,608'50	1,116'50
1934	3,585'00	4,048'00	— 463'00
1935	3,498'00	1,603'25	1,894'75
1936 (1.º semestre) . .	1,470'00	673'75	796'25
1937	—	—	—
1938	—	—	—
1939 (excepto enero) . .	957'00	438'62	518'38
1940	1,806'00	948'75	857'25
1941	1,329'00	650'00	679'00
1942	1,075'00	700'00	375'00

Poco ha sido el servicio prestado por las grúas de mano en el período que comprende esta "Memoria"; sobre todo, hemos de hacer constar que después de la liberación la mayor parte de las grúas de mano han sido desmontadas por estar sumamente averiadas, reparándose las restantes, incluidas en el Proyecto que figura con los números 84 y 85 (pág. 83) que figura en el Capítulo 1.º de esta "Memoria".

ESTADO N.º 15

PUENTES - BASCULAS

Años	Ingresos Pesetas	Gastos Pesetas	Beneficios o pérdidas Pesetas
1930	42,135'40	29,719'10	12,416'30
1931	36,585'50	38,471'46	— 1,885'96
1932	40,269'60	42,630'28	— 2,360'68
1933	40,752'60	36,469'85	4,282'75
1934	33,484'40	38,522'55	— 5,038'15
1935	36,478'60	35,614'80	863,80
1936 (1.º semestre) . .	13,303'00	17,143'02	— 3,840'02
1937	—	—	—
1938	—	—	—
1939 (excepto enero) . .	22,550'40	22,818'02	— 267'62
1940	27,027'40	26,911'09	116'31
1941	31,379'70	24,028'12	7,351'58
1942	30,218'00	30,058'99	159'01

Las recaudaciones obtenidas por este servicio de puentes-básculas son algo menores que las que figuraron en períodos anteriores, y como los gastos han aumentado bastante, las diferencias acusan beneficios o pérdidas, según los años. Después de la liberación tuvieron que ser repasadas muchas de ellas, y a tal efecto fué redactado el Proyecto núm. 84 y núm. 85 (pág. 83) que figura en el Capítulo 1.º de esta "Memoria".

ESTADO N.º 16

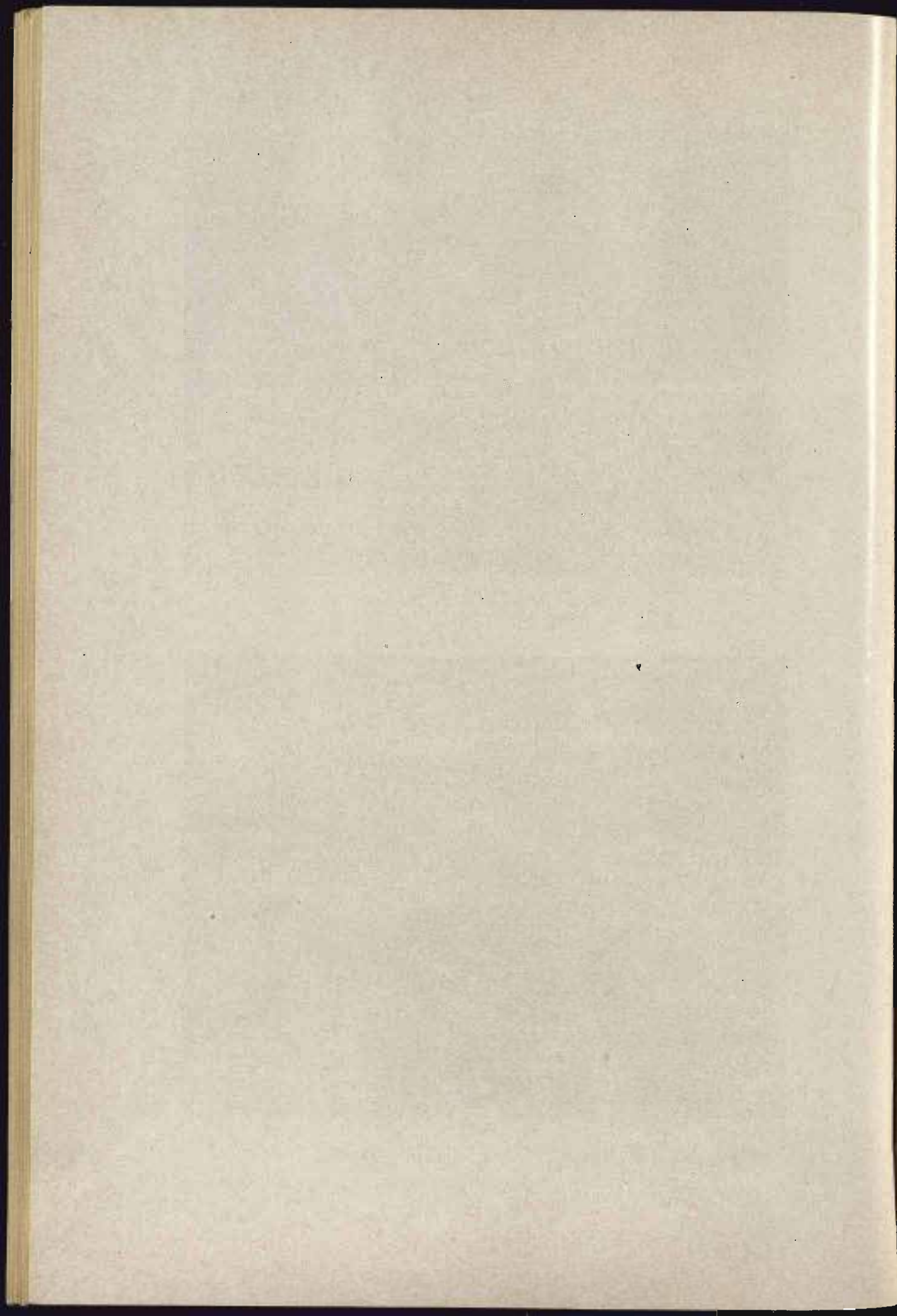
AGUADA A EMBARCACIONES Y A PARTICULARES

Años	Ingresos — Pesetas	Gastos — Pesetas	Beneficios — Pesetas
1930	191,024'29	93,852'51	97,171'78
1931	211,663'12	93,444'15	118,218'97
1932	213,594'17	80,034'20	133,559'97
1933	190,818'09	77,503'46	113,314'63
1934	205,231'12	86,551'12	118,680'00
1935	180,174'90	52,884'00	127,290'90
1936 (1.º semestre) . .	74,973'88	23,863'12	51,110'76
1937	—	—	—
1938	—	—	—
1939 (excepto enero) . .	73,955'29	32,507'88	41,447'41
1940	103,416'03	42,154'23	61,261'80
1941	143,541'04	84,337'80	59,203'24
1942	161,207'90	103,325'65	57,882'25

Las recaudaciones obtenidas por este concepto son bastante inferiores a las conseguidas en períodos anteriores; al disminuir el tráfico, han disminuído también las demandas de los barcos, y este es el motivo de la baja en la recaudación, toda vez que las tarifas que se aplican son las del año 1922, aumentadas sólo en un 30 por 100 a partir de 15 de marzo de 1941.



MUELLES ORIENTAL Y PONIENTE (sobre)
ESTADO DE LOS CASOS MÁS Y MÁS DE LOS DITADOS MUELLES



ESTADO N.º 17

ALUMBRADO ELECTRICO Y VIGILANCIA EXTRAORDINARIA

Años	Ingresos — Pesetas	Gastos — Pesetas	Beneficios — Pesetas
1930	6,296'00	2,813'00	3,483'00
1931	8,149'50	4,814'29	3,335'21
1932	8,078'50	5,300'58	2,777'92
1933	9,514'00	4,941'30	4,572'70
1934	9,085'50	5,822'66	3,262'84
1935	14,750'00	5,001'96	9,748'04
1936 (1.º semestre) . .	6,467'07	3,910'60	2,556'47
1937	—	—	—
1938	—	—	—
1939 (excepto enero) . .	4,696'00	2,395'76	2,300'24
1940	14,412'50	6,105'72	8,306'78
1941	11,426'31	5,305'00	6,121'31
1942	12,928'94	5,447'33	7,481'61

Los ingresos obtenidos por este servicio han sufrido un ligero aumento en relación a los períodos anteriores a esta "Memoria", sin que este aumento tenga otra explicación que el de tener las tarifas muy rebajadas, y por consiguiente, los usuarios, con poco dinero tienen las comodidades que representa el servicio eléctrico para alumbrado y para la fuerza motriz de los aparatos que disponen, para las operaciones de carga y descarga y manipulación de mercancías.

Explotación de las vías férreas del puerto por la Compañía de M. Z. A.

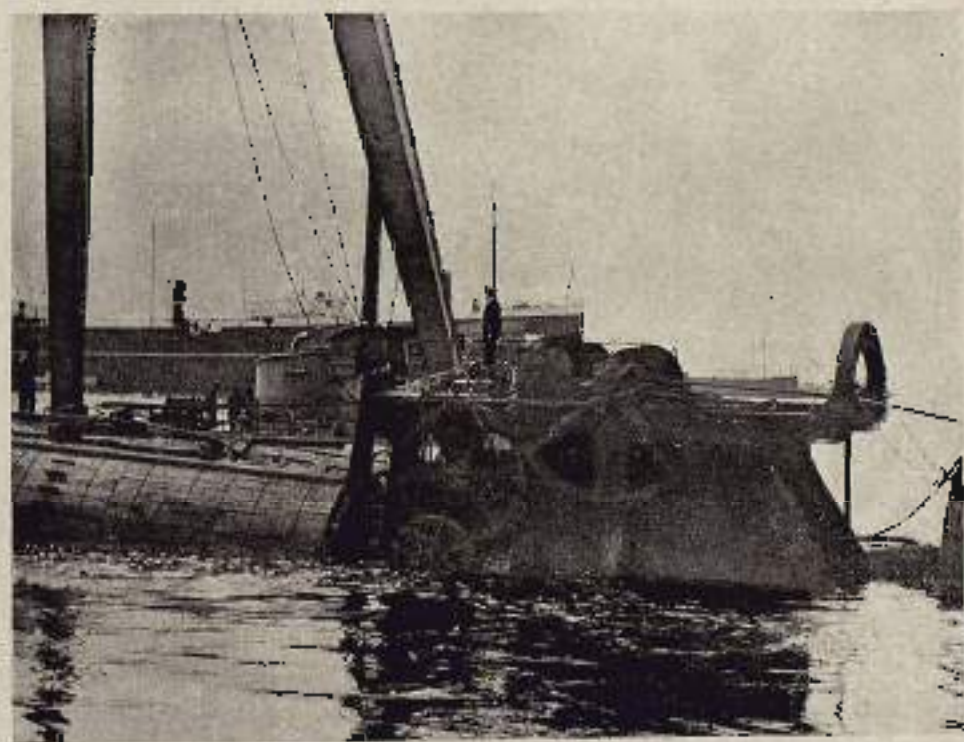
Se acompaña un estado del movimiento de mercancías y recaudaciones obtenidas en la explotación de las vías férreas del puerto por la Compañía de M. Z. A. primero y la R. E. N. F. E. después, que comprende el período de esta "Memoria" y el quinquenio anterior, para establecer diferencias y deducir las consecuencias correspondientes. Ha de hacerse notar que en fecha 9 de julio de 1903 se estipuló un Convenio entre la Junta de Obras del Puerto y la Compañía de

M. Z. A. para la explotación de las vías del puerto, Convenio que ha sufrido modificaciones en el año 1913 y en el 1923; por consiguiente, se siguen respetando las cláusulas convenidas que resultan tan bajas y onerosas a esta Junta. Denunciado el Convenio por la misma, y de acuerdo con la Compañía, en sesión del 30 de mayo de 1940, se nombró la Ponencia para estudiar las nuevas bases que habían de regir en la explotación, sin que hasta la fecha se haya traducido en ningún hecho práctico, por creer que estos aumentos han de seguir a la elevación general de tarifas que proyecta esta Dirección proponer a la Junta, como consecuencia de los resultados que se obtienen de la explotación de todos los servicios. Estudiando el movimiento de mercancías, en el período que comprende esta "Memoria", se observa que el año 1935 fué aproximadamente igual, así como la recaudación, a lo que figura en el año 1934; el primer semestre de 1936 disminuyó el movimiento y la recaudación en un 30 por 100 aproximadamente; el año 1939 se observa, a pesar de las dificultades propias de este año, un movimiento algo inferior al del año 1935, aumentando y disminuyendo en los sucesivos con máximo del año 1942, en que se llega a un total de 568.572 toneladas de mercancías cargadas y descargadas, 99.393 vagones cargados, 30.718 vacíos y un total recaudado de 182.319'96 pesetas, sensiblemente igual al conseguido como promedio en el quinquenio anterior. Es criterio de esta Dirección que, siendo tan importantes los gastos que tiene fijados en el Plan Económico para la conservación de las vías férreas, tanto en jornales como en materiales, como en sus talleres, almacenes, acopios, etc., etc., que es muy insuficiente la cantidad conseguida en la recaudación del mayor año de tráfico (1942), para atenderlos, requiriendo duplicar al menos los resultados que ahora se obtienen. La Ponencia nombrada por la Junta de Obras tiene en estudio la modificación del Convenio para conseguir estos fines.

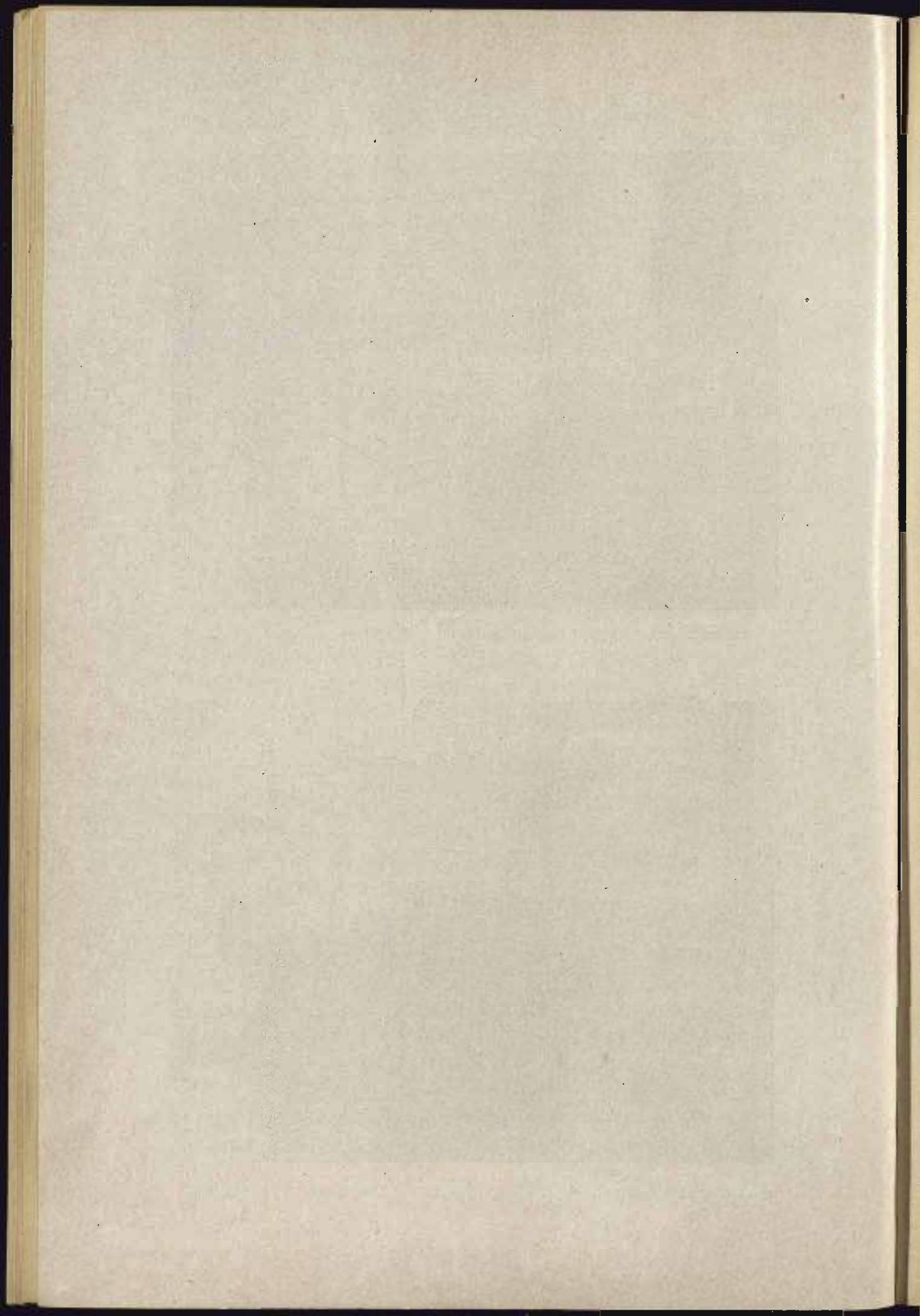
Habiendo terminado con los denominados servicios públicos retribuidos, diremos algo de otra clase de servicios públicos generales que tienen un carácter mixto de servicio público general y que tienen una parte de servicio público retribuido.



LA DRAGA EL ROSARIO DE ESTA JUNTA DE GOBIERNO ANTES DE HACERSE LAS OBRAS DE SALVAMENTO



LA DRAGA EL ROSARIO DE ESTA JUNTA, DURANTE LAS OBRAS DE SALVAMENTO



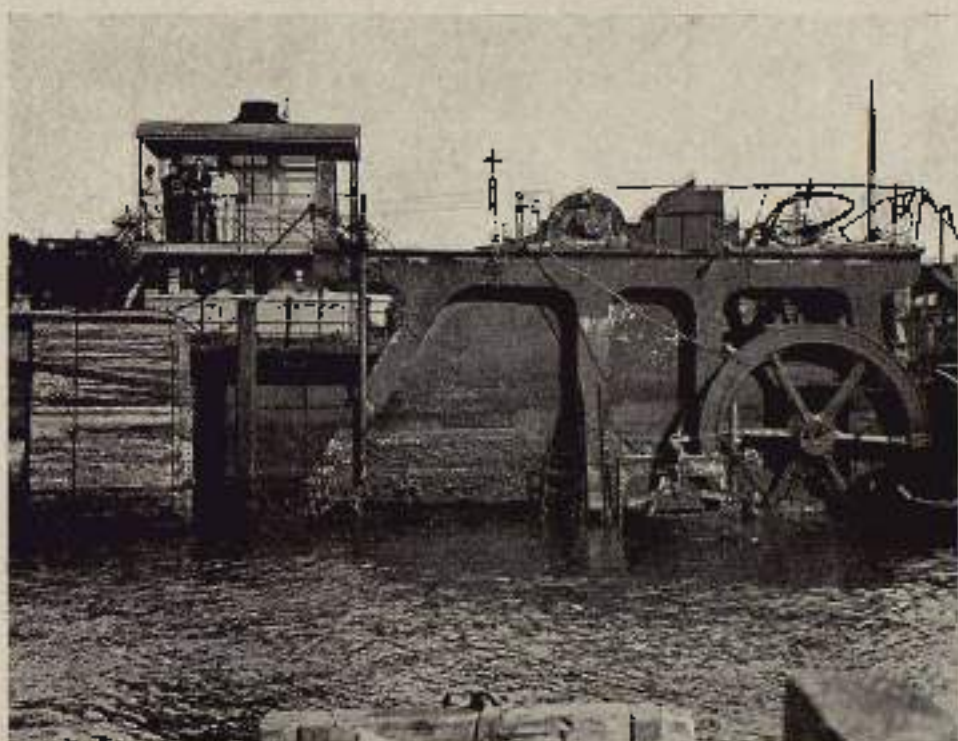
EXPLOTACION DE LAS VIAS FERREAS DEL PUERTO POR LA COMPAÑIA DE M. Z. A.

RELACION DE MERCANCIAS CARGADAS Y DESCARGADAS, VAGONES CARGADOS Y VACIOS DE LA COMPAÑIA DE LOS FERROCARRILES DE MADRID A ZARAGOZA Y ALICANTE, QUE HAN CIRCULADO POR LAS VIAS DEL PUERTO Y CANTIDADES QUE SEGUN CONVENIO HA SATISFECHO A LA JUNTA, DURANTE LOS AÑOS DE 1930 A 1942 (EXCEPTO 1937 Y 1938)

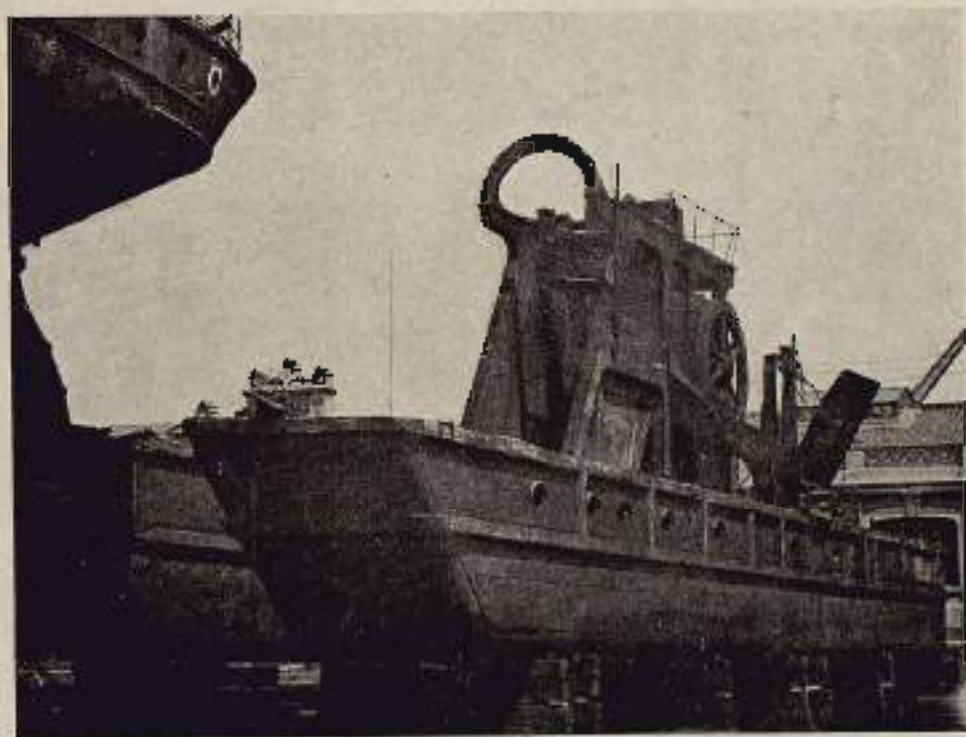
Años	Mercancías cargadas y descargadas — T. m.	Número de vagones		Cantidades satisfechas a la Junta según convenio			
		Cargados	Vacíos	Por mercancías cargadas y descargadas	Por vagones cargados	Por vagones vacíos	TOTALES
				Pesetas	Pesetas	Pesetas	
1930	628,575'115	128,963	64,043	165,190'35	38,688'90	9,606'45	213,485'70
1931	518,557'298	117,604	62,063	133,560'22	35,281'20	9,309'45	178,150'87
1932	627,029'582	103,125	63,903	164,746'00	30,937'50	9,585'45	205,268'95
1933	478,731'036	102,524	60,000	122,110'18	30,757'20	9,000'00	161,867'38
1934	395,943'841	106,854	57,652	98,308'85	32,056'20	8,647'80	139,012'85
1935	397,661	99,619	45,660	98,802'54	29,885'70	6,849'00	135,537'24
1936 (1.º semestre)	171,204	43,980	21,945	41,458'56	13,194'15	3,291'75	57,944'46
1937	—	—	—	—	—	—	—
1938	—	—	—	—	—	—	—
1939 (excepto enero)	348,725	38,671	13,824	82,265'25	11,601'30	2,073'60	95,940'15
1940	471,085	64,238	22,925	119,912'20	19,271'40	3,438'75	142,622'35
1941	430,683	87,241	31,471	108,216'10	26,172'30	4,720'65	139,109'85
1942	568,572	99,233	30,718	147,939'36	29,769'90	4,610'70	182,319'96

SERVICIOS PUBLICOS DE ALUMBRADO PUBLICO Y PARTICULAR

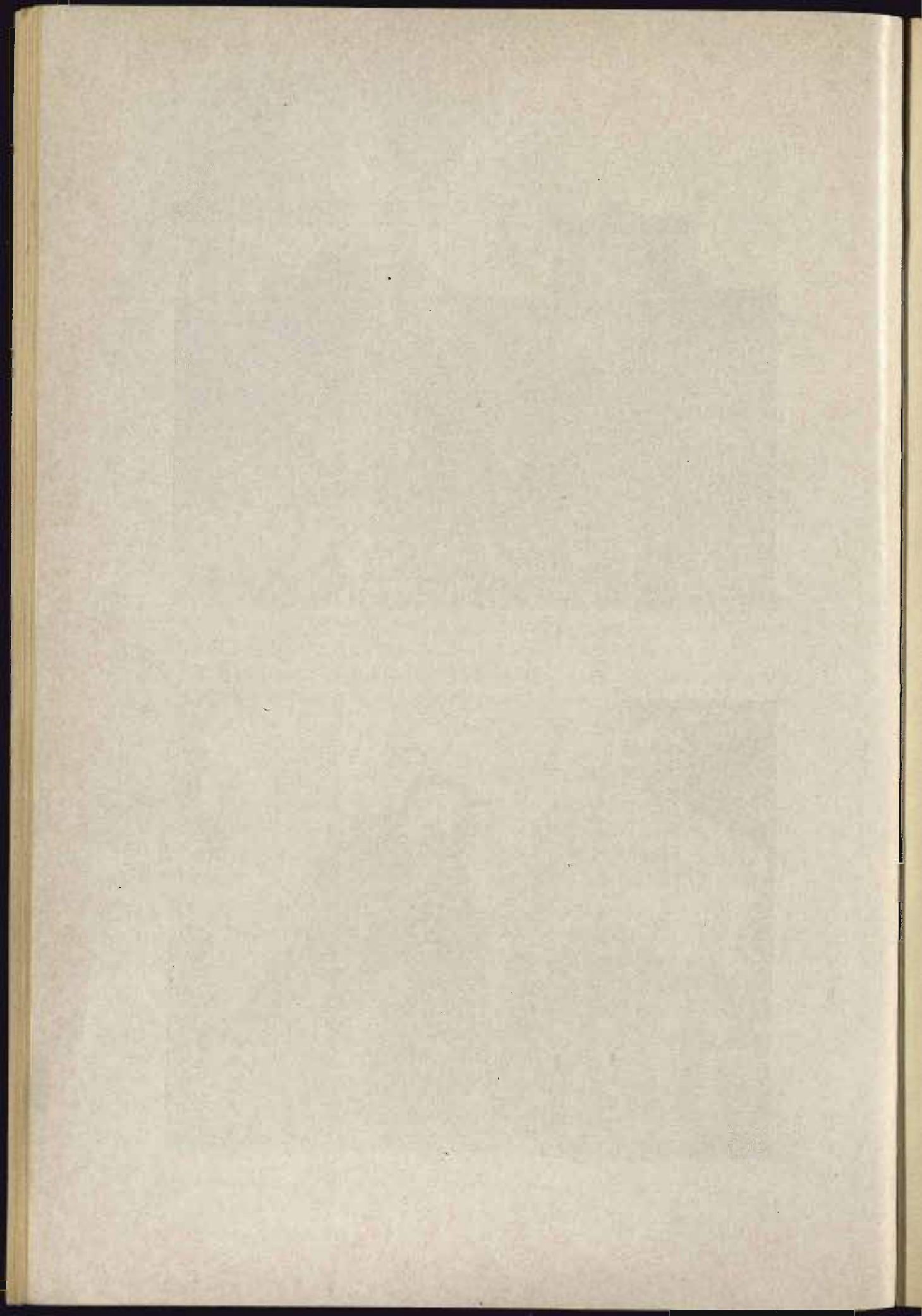
El servicio general de alumbrado ha tenido que montarse casi de nuevo después de la liberación de la Ciudad; los innumerables destrozos y saqueos habidos en el puerto afectaron intensamente a todas las instalaciones, aéreas en su mayor parte, expuestas, como las edificaciones y tinglados donde estaban instaladas, a los desastres que hemos indicado con todo detalle en el Capítulo 1.º de esta "Memoria". Han tenido, por consiguiente, que ser repuestas en la mayoría de los casos, reparadas las menos, todas las instalaciones de alumbrado de todos los edificios del puerto, las líneas de alimentación y distribución, los cuadros con sus aparatos de medida, postes, palomillas, aparatos de iluminación, bombillas, etc. Respecto a la adquisición de estas últimas, dados los inconvenientes de los primeros momentos, con las dificultades de conseguirlas en los comercios, hubo de recurrirse repetidas veces a la protección de la Autoridad para poder tener el material indispensable para sostener el alumbrado que con tanto sacrificio se iba reponiendo. Los cables conductores que pudiéronse recuperar, debidamente reparados, fueron puestos de nuevo en servicio, y lo mismo se hizo con toda clase de material procedente de las instalaciones que por las averías sufridas era necesario reparar o reponer. Sorteando tantas dificultades, y con el interés y celo que esta Dirección impuso desde el primer momento en la rápida normalización de todas las obras y servicios, se pudo conseguir ir restableciéndolos, como repetidas veces hemos hecho notar en el transcurso de esta "Memoria", y por lo que al servicio de alumbrado se refiere, en el momento de cerrar la misma han quedado restablecidos casi todos. Está en estudio el proyecto de la reparación del alumbrado de todo el dique del Este y Faro, del que no quedó ni una farola sana, y el cable conductor enormemente averiado, y con las dificultades de suministro por parte de las Compañías de Electricidad de corriente continua, se estudia su alimentación con alterna. También es motivo de estudio de esta Dirección el completar el alumbrado público de los muelles de San Beltrán, Poniente y Costa, para los que se están desarrollando los proyectos correspondientes.



2000 ASPECTO DEL SALVAMUNDO DE LA OZGA DE ROSARIO



DIACA DE ROSARIO DE ROSA JENY DE OBRAS EN CARRETEROS, EN UNA REPARACIÓN



Servicio de vigilancia

Para aumentar la eficiencia del servicio de vigilancia, escasamente dotado de personal, se está llevando a cabo el Proyecto de obras de cierre, cuyo detalle figura en la página 140 de esta "Memoria", que, aunque gran parte de ellas son obras provisionales, se conseguirá aislar el centro urbano de todo el recinto portuario.

Servicio de limpieza

Los servicios de limpieza, anticuados en cuanto a su mecanización, está en estudio su moderno montaje, acoplado a las necesidades sentidas, que será resuelto cuando se disponga de una serie de carretillas eléctricas, tanques, barredoras y de recogida, cuyas pruebas de eficacia han sido ya realizadas, las cuales actuarán sobre unas determinadas zonas de trabajo, con vertederos próximos, de cuya evacuación se encargarán camiones automóviles destinados a este objeto.

Servicio de auxilios

El servicio de incendios es objeto de estudio preferente de esta Dirección. Está constituido, por parte de mar, por dos barcos-bomba, el "Besós" y el "Llobregat", con sus equipos de inundación e impulsión de agua a presión; por parte de tierra, se dispone de un pequeño retén propio de este puerto; nos proponemos dotarle de medios de locomoción y útiles de trabajo modernos y eficaces. La situación internacional ha aplazado la realización de nuestros proyectos, porque la mayor parte de los útiles requeridos son elementos de importación.

Servicios varios

Por último, está en estudio de esta Dirección la intervención directa de la Junta en la cantidad de aparatos que, de propiedad particular, son usados para las múltiples y variadas operaciones de movimiento de mercancías dentro del recinto portuario. Actualmente funciona una cantidad enorme de carretillas eléctricas, grúas móviles,

cucharas Priestman, tolvas para cargas de mercancías a granel, motorrampas, etc., sobre las cuales la Junta está al margen de su control. Esta intervención ha de repercutir económicamente a favor de la Junta, y a la vez, en la ordenación más eficaz de los aparatos que se utilicen, sobre los cuales hasta ahora sólo la iniciativa particular impone, sin pasar por censura y crítica técnica que provenga de esta Dirección.

INGRESOS Y GASTOS DE LA JUNTA DE OBRAS DEL PUERTO

Insertamos el estado núm. 13, con la relación de los ingresos y gastos de la Junta, durante el período comprendido desde el año 1910 al 1942, ambos inclusive. Integran este estado los conceptos siguientes, sobre los cuales expondremos algunos comentarios.

Ingresos

Producto del arbitrio sobre las mercancías

Se ha recaudado en el período correspondiente a esta "Memoria" lo siguiente:

Año 1935	3.361.852'39 ptas.
" 1936 (1. ^{er} semestre)	1.347.712'08 "
" 1939 (excepto enero)	1.055.332'41 "
" 1940	1.725.840'48 "
" 1941	2.031.754'42 "
" 1942	1.934.064'95 "

Hasta el 17 de enero de 1941 las mercancías embarcadas no producían arbitrio alguno; a partir de esta fecha, como se detalla en el Capítulo 5.º de esta "Memoria" (Tarifas), se aplica sobre las mercancías embarcadas un arbitrio variable, que ha producido en el año 1941, desde la citada fecha 17 de enero, la cantidad de 557.034'88 pesetas y en el año 1942, 470.178'70 pesetas, cantidades éstas que están englobadas al producto del arbitrio sobre las mercancías descargadas



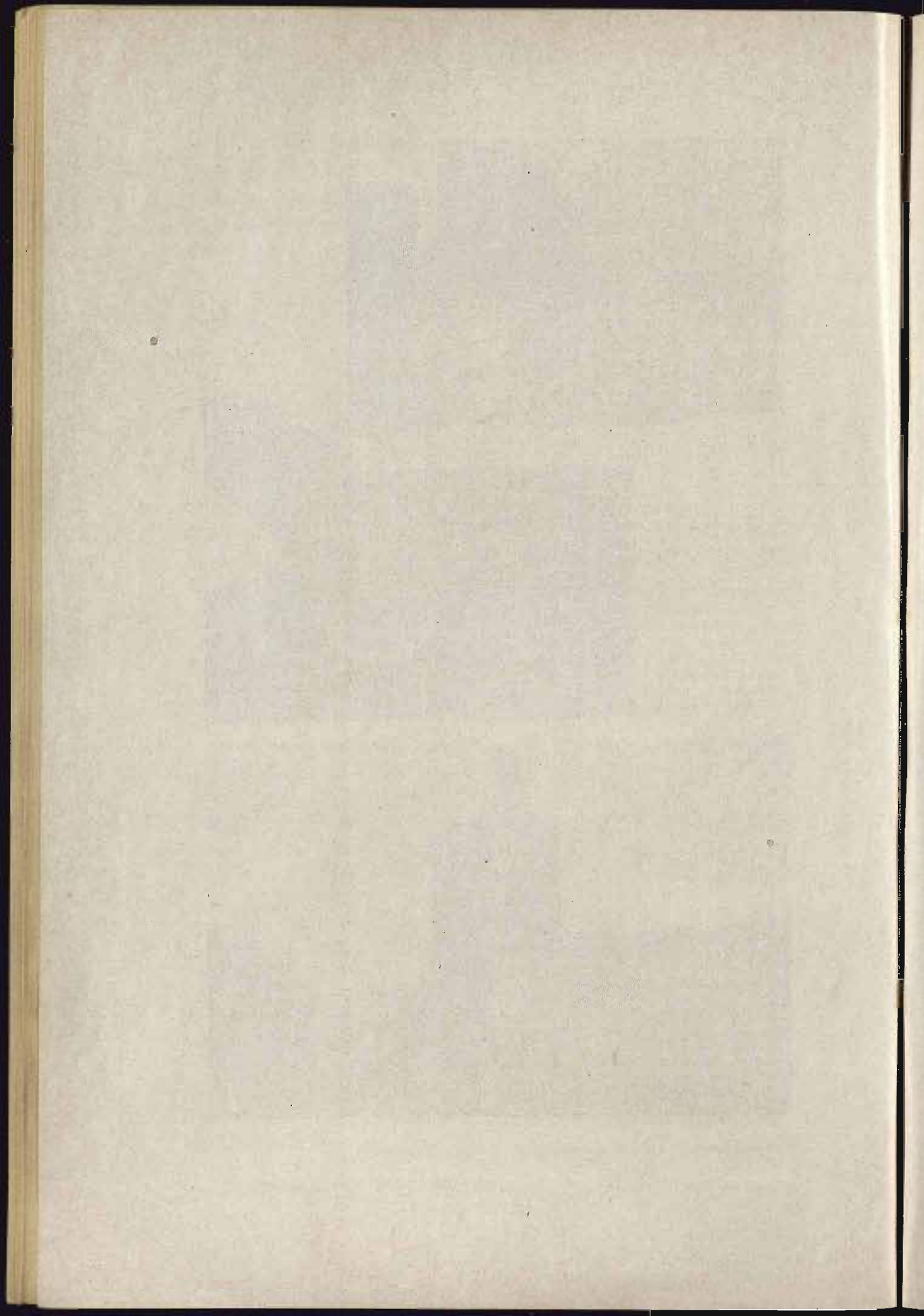
MURALLE
DEL DEPÓSITO

UN ASPECTO DE LA
CASA DE MÁQUINAS,
CARRIL DE MONTAJE Y
MONTAJE DE LA CINTA
HIDRÁULICA, CUYA
DEMOLICIÓN SE ESTÁ
REALIZANDO DE
ESPAÑA



MURALLE DEL DEPÓSITO

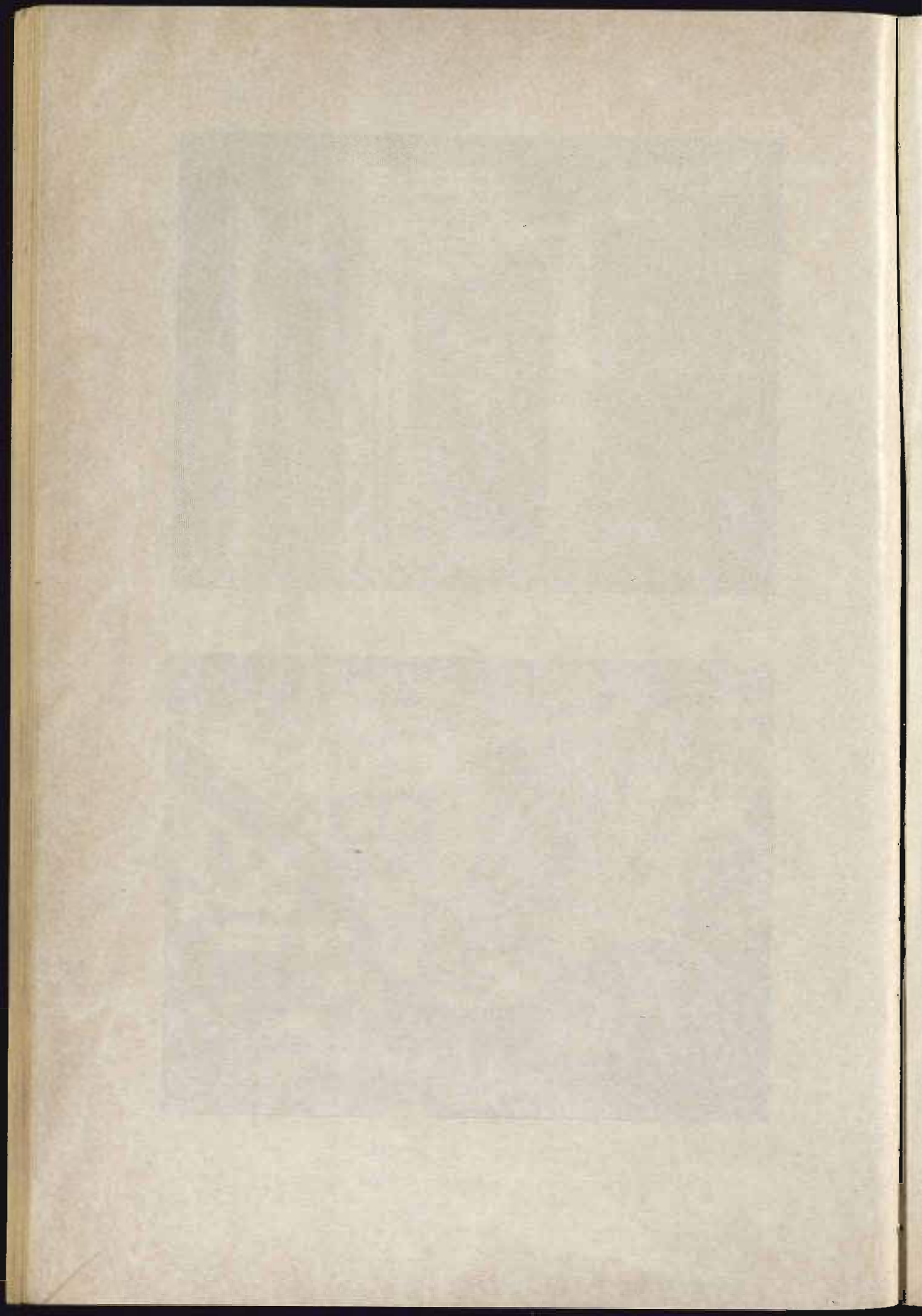
ASPECTO GENERAL DE LA CASA DE MÁQUINAS Y CARRIL HIDRÁULICO, ANTES DE SU DEMOLICIÓN

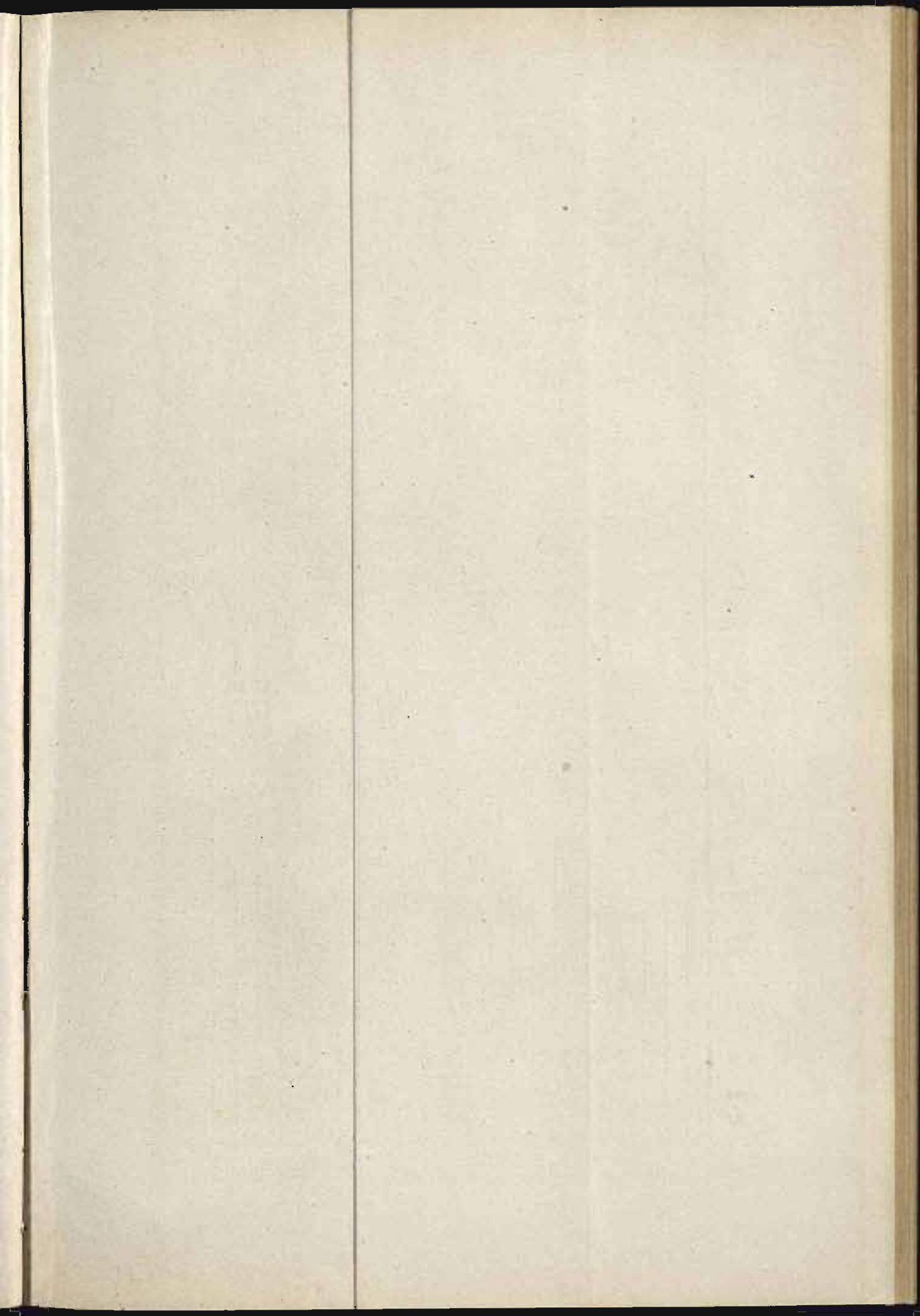




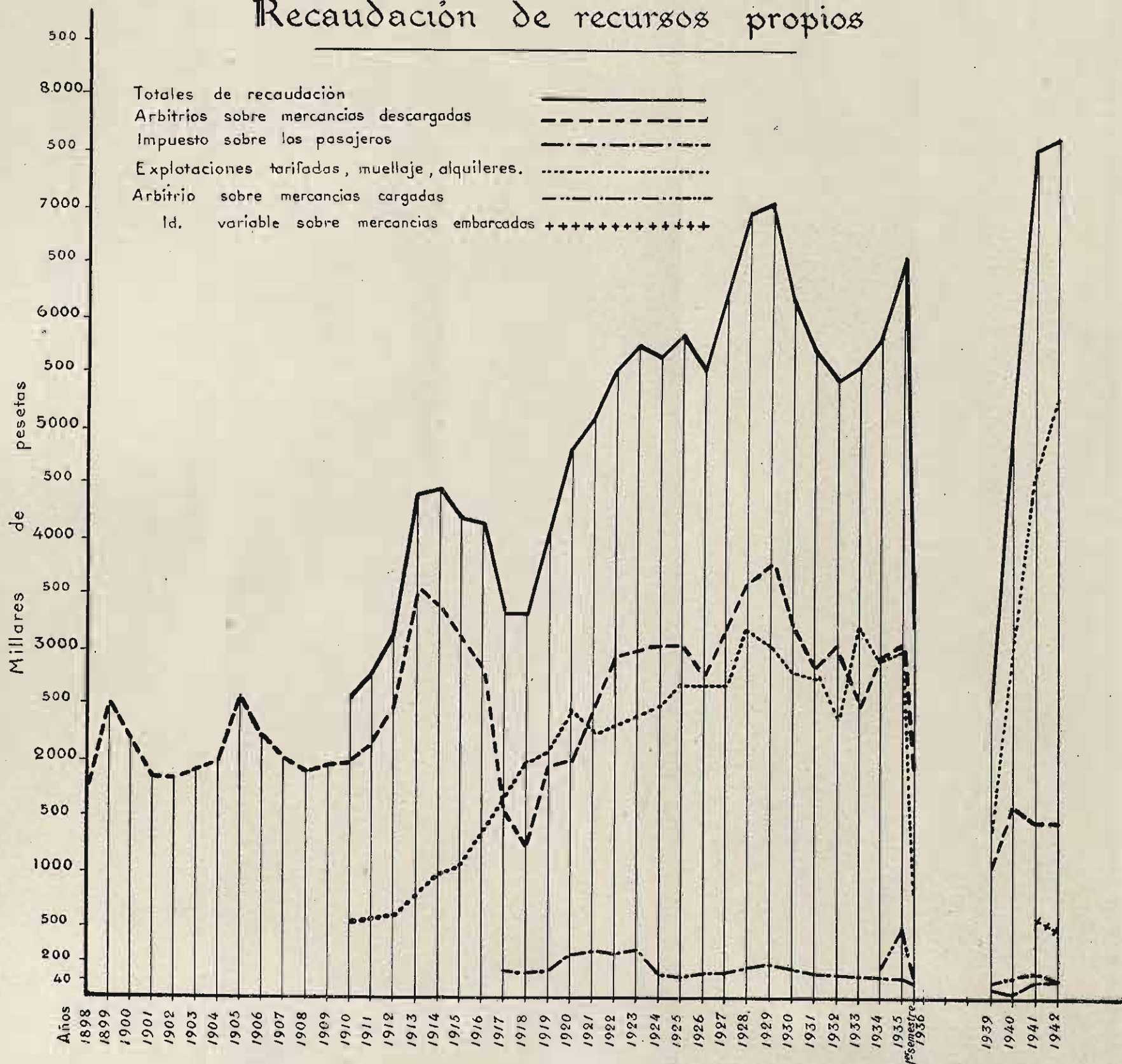
MUELLE DE SAN BELTRÁN

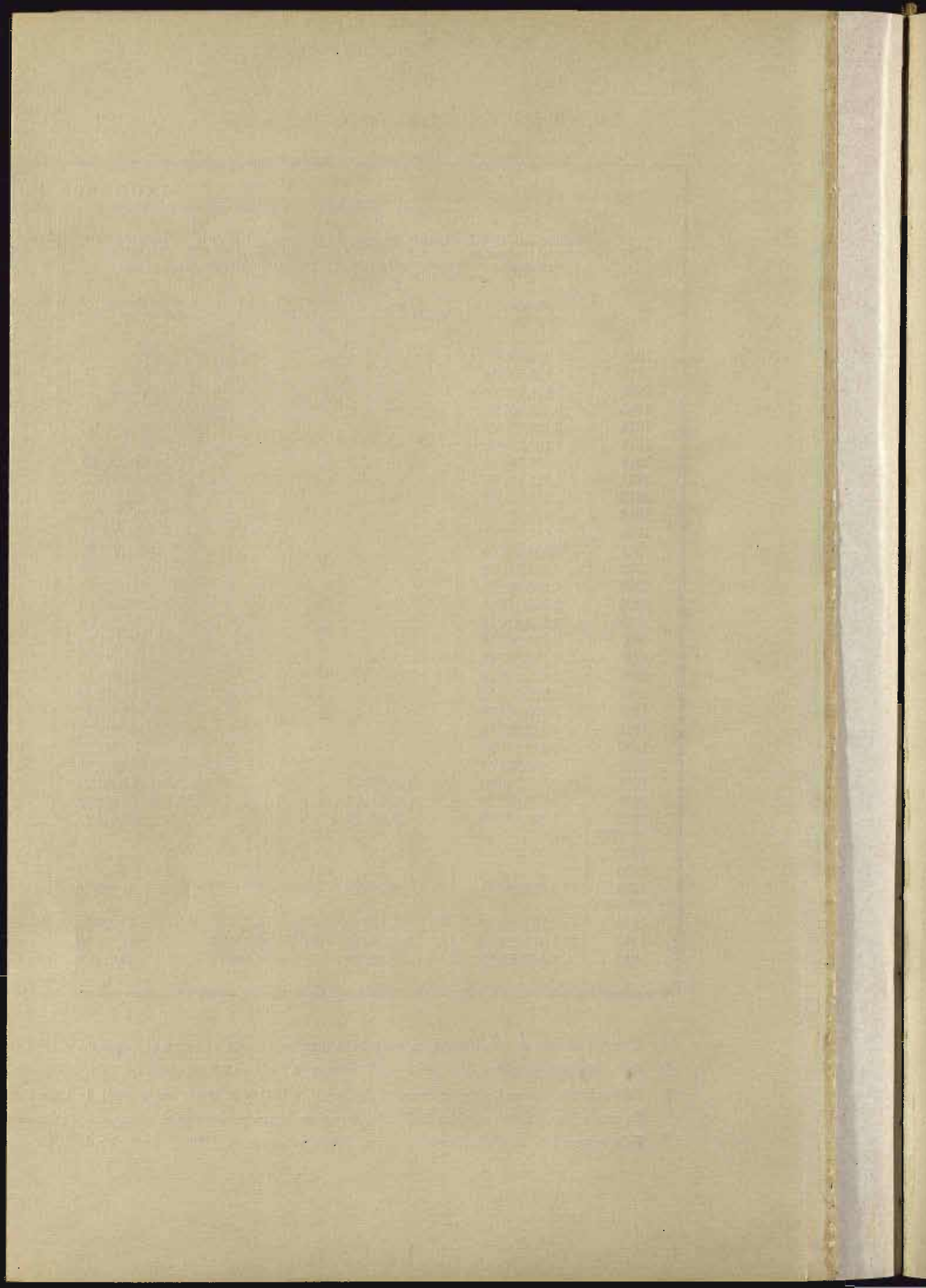
ASPECTOS INTERIORES DE LA DEGRADADA COMANDANCIA DE MARISA





Recaudación de recursos propios





y que consideramos como total ingresado por concepto de mercancías en los resultados que acabamos de exponer.

El volumen total de mercancías cargadas y descargadas correspondientes a este período puede verse en el estado inserto en el Capítulo 3.º de esta "Memoria".

Impuesto sobre los pasajeros

La recaudación por este concepto durante el período que comprende esta "Memoria" ha sido el siguiente:

Año 1935	70.978'65 ptas.
" 1936 (1.º semestre)	22.444'65 "
" 1939 (excepto enero)	24.831'50 "
" 1940	19.588'50 "
" 1941	41.256'50 "
" 1942	42.297'50 "

La recaudación máxima conseguida en el año 1942 queda muy por debajo de la media conseguida en el quinquenio anterior, que a su vez venía también notablemente disminuída de los años precedentes.

Producto de las exportaciones tarifadas, impuesto de muellaje, alquileres, etc.

La recaudación conseguida en el período que comprende esta "Memoria" es la siguiente:

Año 1935	3.083.799'05 ptas.
" 1936 (1.º semestre)	1.054.222'16 "
" 1939 (excepto enero)	1.392.599'13 "
" 1940	3.017.203'77 "
" 1941	4.567.807'05 "
" 1942	5.370.713'11 "

Subvención del Estado

El Estado ha subvencionado en el período que comprende esta "Memoria", con las siguientes cantidades y conceptos:

Para obras nuevas

Año 1935	1.352.275'00 ptas.
" 1940	2.987.000'00 "
" 1941	800.000'00 "

Para reparaciones por daños de guerra

Año 1939	9.455.573'32 ptas.
" 1940	4.962.186'21 "
" 1941	7.426.071'42 "

Para cubrir el déficit existente en el Plan Económico del año 1940 el Estado subvencionó con 1.153.890'00 pesetas.

Se lee en primer término que la subvención del Estado para obras nuevas es muy pequeña para la importancia de un puerto como el de Barcelona, donde tantísimas son las obras que hay que realizar, de coste sumamente elevado.

La partida de subvención correspondiente a reparación por daños de guerra ha sido suficientemente detallada en el Capítulo 1.º de esta "Memoria", donde se exponen todos los proyectos que han sido redactados y llevados a la práctica para reconstruir el puerto que tan destruido se encontró a la liberación de la Ciudad.

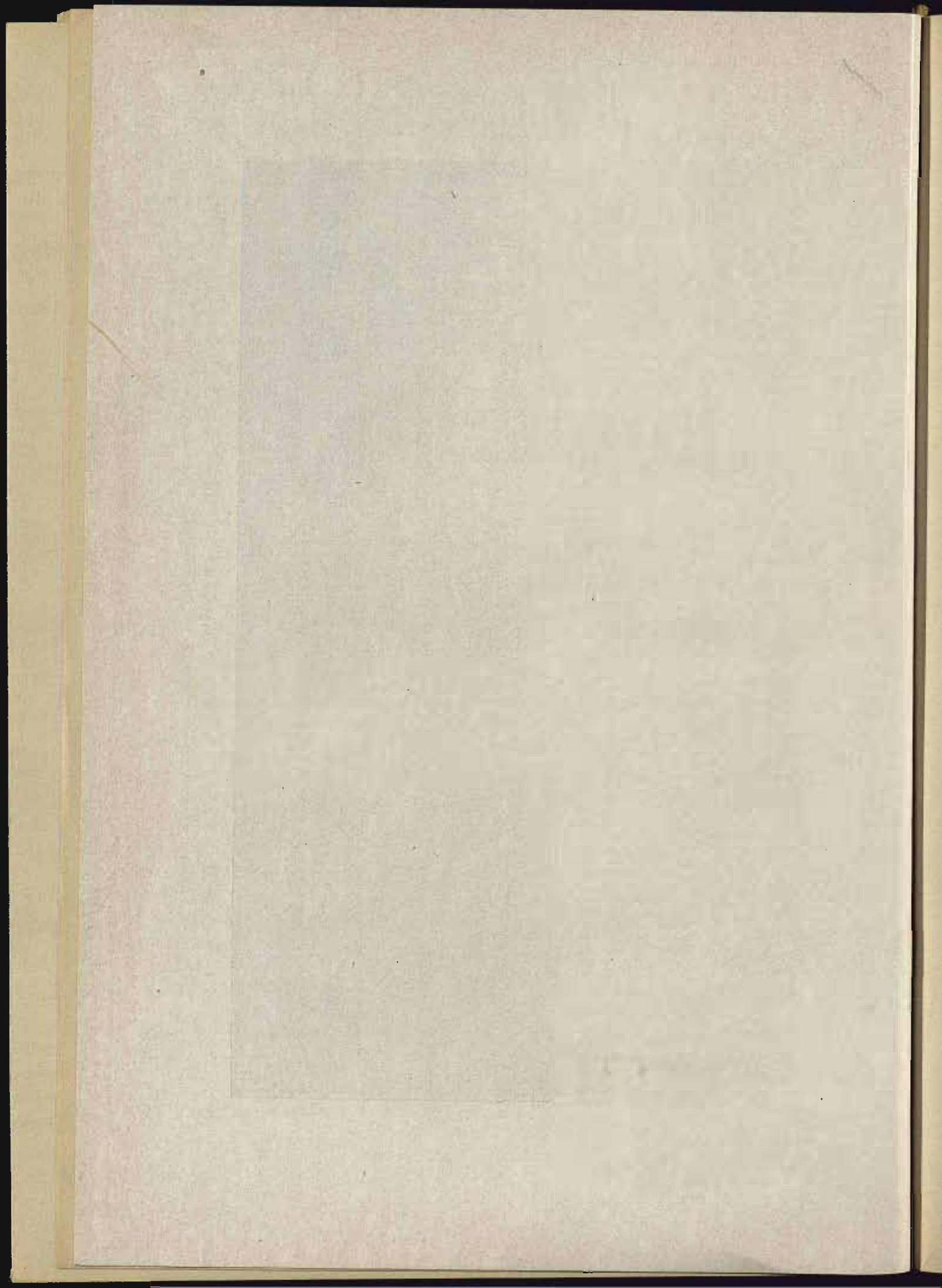
Procedentes de empréstitos.

En el período objeto de esta "Memoria" no ha habido ningún ingreso procedente de empréstito.



PUERTO PESQUERO

ESTADO DE PUERTA REAL DEL IMPERIO Y COMARCAS DEL MEDIO DE ESPAÑA



Totales de ingresos

La totalidad de ingresos en los ejercicios que comprende esta "Memoria" son los siguientes:

Año 1935	8.020.199'79 ptas.
" 1936 (1. ^{er} semestre)	2.486.831'19 "
" 1939 (excepto enero)	11.996.634'96 "
" 1940	13.957.142'76 "
" 1941	14.978.360'89 "
" 1942	7.435.985'76 "

En esta totalidad se ha de tener en cuenta que conviene distinguir los recursos ordinarios de los de carácter extraordinario; los primeros son los que proceden de la recaudación de los cinco primeros conceptos, y los extraordinarios provienen de las subvenciones y empréstitos. A continuación anotamos las cifras de los cinco primeros conceptos totalizados:

Año 1935	6.667.924'79 ptas.
" 1936 (1. ^{er} semestre)	2.486.831'19 "
" 1939 (excepto enero)	2.541.061'64 "
" 1940	4.854.066'55 "
" 1941	6.752.289'37 "
" 1942	7.435.985'76 "

Esta es la recaudación en concepto de recursos propios de la Junta. Si recordamos las cifras consignadas para el tráfico mercantil, durante el período de esta "Memoria", y que han sido:

Año 1935, 3.996.173 toneladas; año 1936, 1.409.059 toneladas; año 1939, 1.421.498 toneladas; año 1940, 2.051.863 toneladas; año 1941, 1.959.893 toneladas, y año 1942 con 1.877.907 toneladas, y dividimos el número de pesetas recaudadas por el número de toneladas, obtenemos cifras que oscilan entre 1'77 y 4'00 pesetas, correspondientes estas últimas para el año 1942.

GASTOS**DIRECCION TECNICA**

Los gastos efectuados por este concepto en el período que nos ocupa resultan ser de:

Año 1935	321.933'12 ptas.
" 1936 (1. ^{er} semestre)	144.312'41 "
" 1937	—
" 1938	—
" 1939 (excepto enero)	221.956'04 "
" 1940	220.777'19 "
" 1941	332.862'94 "
" 1942	333.179'06 "

Se distribuyen estos gastos en las siguientes partidas: Personal, materiales, gastos de estudio y gastos eventuales por la inspección y vigilancia de Obras nuevas. En las cifras insertas se observa que corresponde el máximo al año 1942 con 333.179'06 pesetas. Las diferencias que se aprecian relacionando los años 1941 y 1942 con los anteriores son debidas a los aumentos habidos en los haberes y jornales del personal, y en una menor proporción, en los materiales.

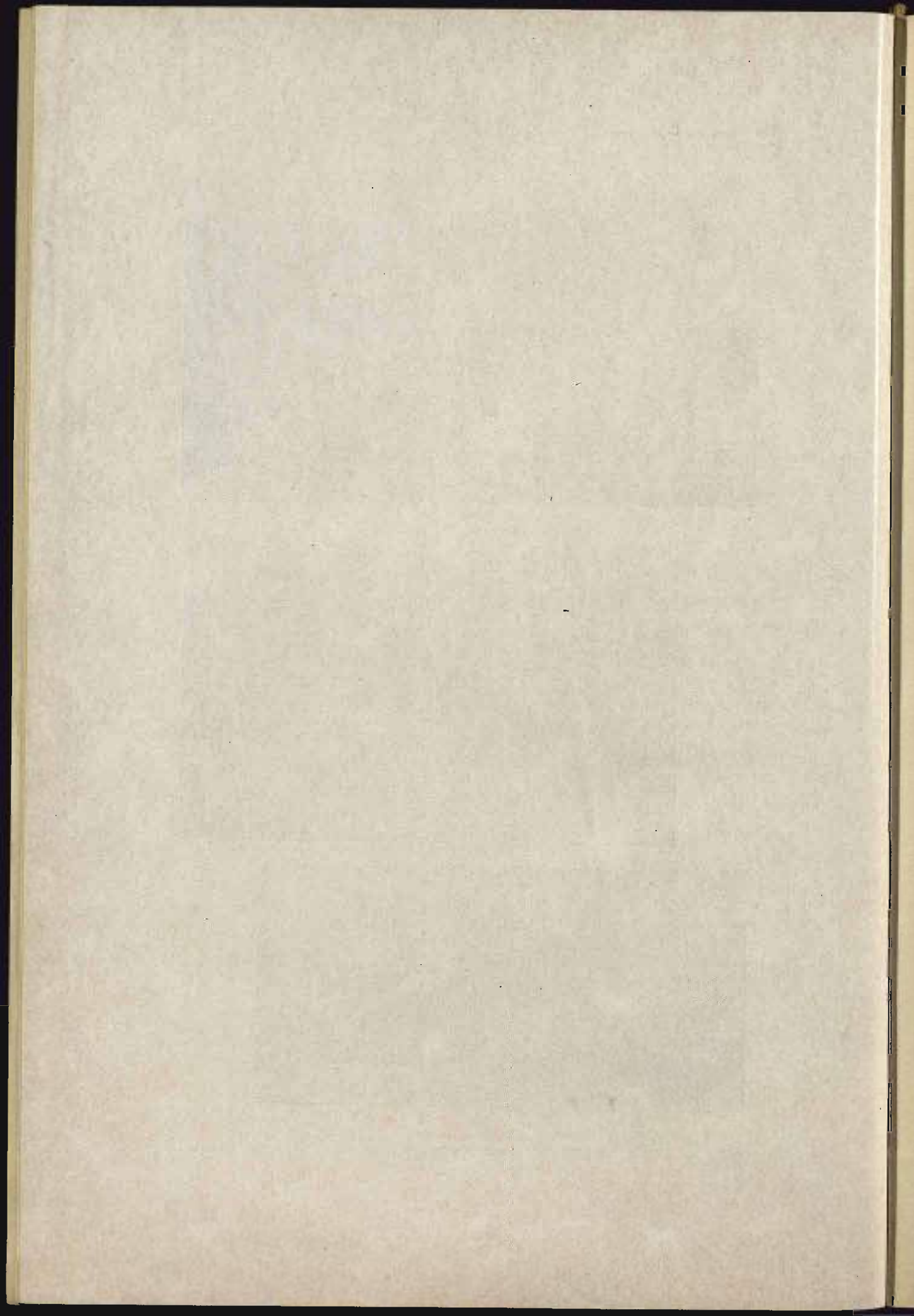
SECCION ADMINISTRATIVA, INCLUSO INTERESES DE LAS OBLIGACIONES EMITIDAS

Aparece gastado durante los años que comentamos en esta "Memoria", lo que sigue:

Año 1935	2.120.179'47 ptas.
" 1936 (1. ^{er} semestre)	995.032'48 "
" 1937	—
" 1938	—
" 1939 (excepto enero)	610.470'21 "
" 1940	498.851'13 "
" 1941	699.077'40 "
" 1942	968.703'92 "



VISTAS DEL PUERTO DE BARCELONA ANTES Y DESPUÉS DE DESPARRAJAR LAS MUROCELAS



Se aprecian en estas cantidades, diferencias de importancia, entre los años 1935 y 1936 (1.^{er} semestre) y los restantes, a partir del año 1939; ello es debido a que desde el citado año 1939 no se han pagado intereses de las obligaciones ni ha habido amortización de ninguna de ellas.

El aumento que se observa en el año 1942, comparándolo con los años incursos en el período 1939-1942 y asimismo el que presenta el año 1941, son a causa de los aumentos en los haberes del personal de la Sección Administrativa y también a una mayor consignación para el "Montepío de Empleados y Obreros de las Juntas de Puertos"; claro está que dicha consignación debe relacionarse con los ingresos habidos, ya que el 5 por 100 de los mismos se destinan al Montepío; por lo tanto, cuanto más elevados sean los ingresos, mayor es la citada consignación.

CONSERVACION ORDINARIA Y EX-

TRAORDINARIA DE LAS OBRAS

EXPLOTACION DE LOS SERVICIOS

Lo gastado por estos dos conceptos se ha explicado ya en otro lugar de esta "Memoria". (Véase el estado núm. 8.)

CONSTRUCCION DE OBRAS NUEVAS

Las cantidades gastadas anualmente por este concepto y en el período del cual tratamos, son:

Año 1935	379.083'53 ptas.
" 1936 (1. ^{er} semestre)	943.965'48 "
" 1937	—
" 1938	—
" 1939 (excepto enero)	6.345'60 "
" 1940	19.187'49 "
" 1941	21.854'09 "
" 1942	263.940'01 "

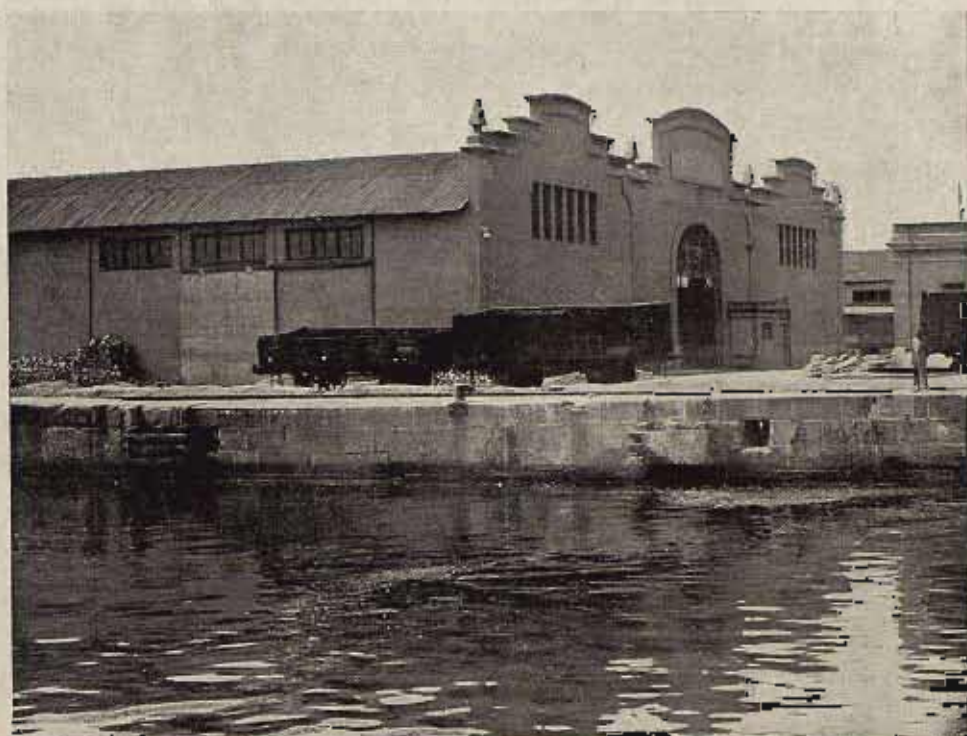
Respecto a las variaciones que se aprecian en este estado, debemos exponer que no se prestan a comparaciones estas cifras, ya que el gasto efectuado anualmente está sujeto a las necesidades de este puerto de ejecutar tal o cual determinada construcción nueva. En el Capítulo 2.º de esta "Memoria" reseñamos todas las obras nuevas realizadas y se explica en cada una de ellas el porqué de su ejecución y la utilidad que representa para el puerto. Examinando el estado, se observan disminuciones importantes en los años 1939 hasta 1941, las cuales quedan justificadas si se tiene presente que en este período se vió obligada esta Dirección a atender a las múltiples reparaciones y averías existentes en este puerto a consecuencia de los daños de guerra sufridos y de los cuales trataremos a continuación.

REPARACIONES POR DAÑOS DE GUERRA

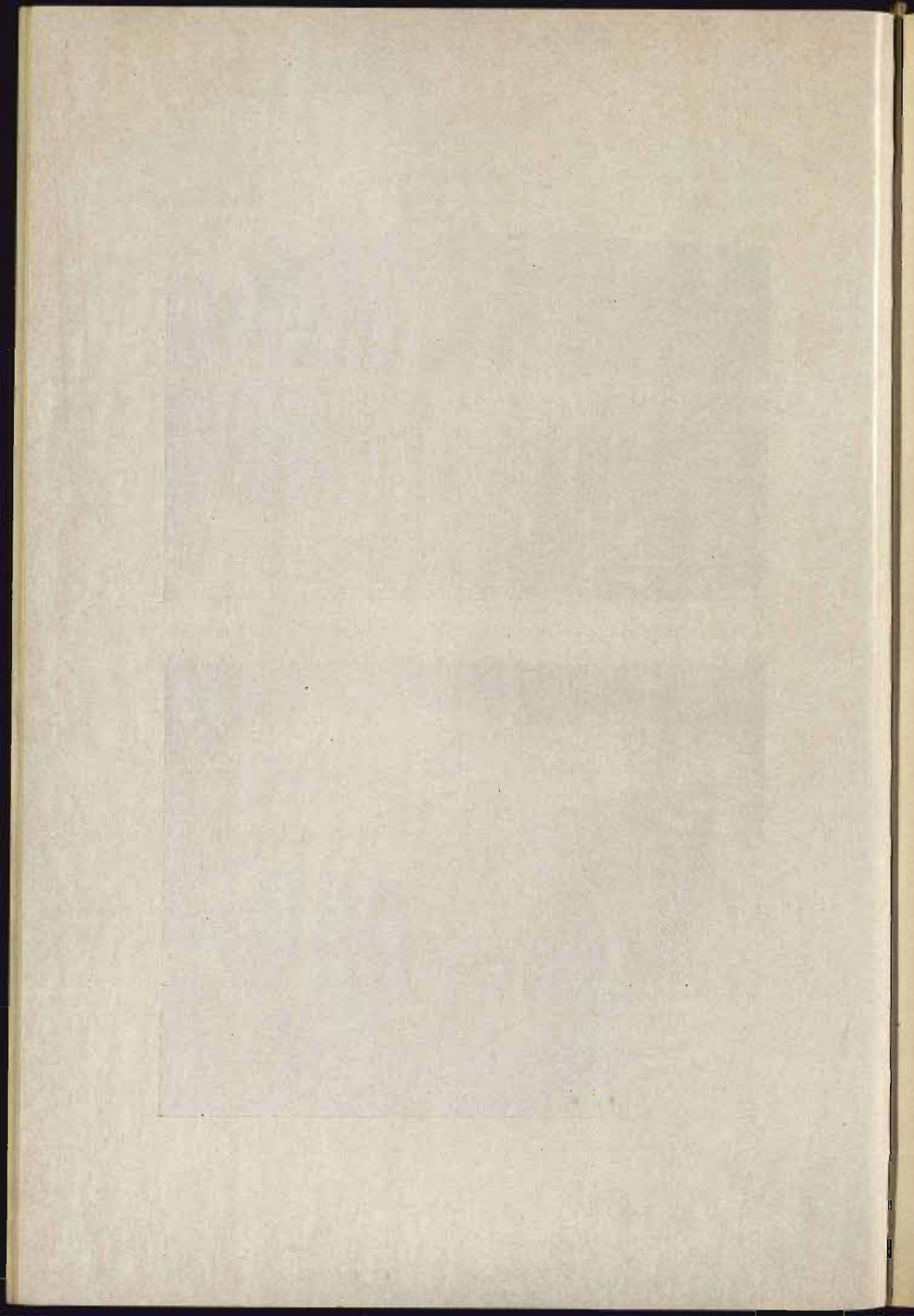
Muchos fueron los problemas que se plantearon a esta Dirección al terminar nuestra guerra, y el más importante y de primerísima necesidad fué el de tener que reparar con toda urgencia los muchísimos desperfectos habidos en este puerto, varios de los cuales exigían su inmediata reparación a fin de poder atender los servicios encomendados a estas Obras. Con el propósito de que se tenga una clara idea del estado del puerto después de su liberación, en el Capítulo 1.º se hace un resumen general de todos los destrozos y averías existentes y se detallan todos los proyectos efectuados por reparaciones por daños de guerra, que son numerosísimos, y así podrá apreciarse nuestra labor y el ritmo acelerado con que se llevaron todas estas reparaciones a fin de que se restableciese rápidamente la normalidad en todos los servicios de este puerto.

A continuación detallamos lo gastado por este concepto:

Año 1939	3.323.807'84	ptas.
" 1940	9.087.687'22	"
" 1941	6.675.005'07	"
" 1942	3.208.713'76	"
Total	22.295.213'89	ptas.



MUELLE DE BAZOFLONA (PARTE NOROCCIDENTAL)
DETALLE DE UN TRAMO DEL MURO DE MUELLE.



El total gastado durante estos cuatro años asciende a 22 295.213 '89 pesetas; el volumen de las reparaciones efectuadas justifica de sobras la totalidad de la cifra invertida. Si examinamos el estado, vemos que el mayor gasto se efectúa en el año 1940, con 9.087.687 '22 pesetas. En este año es cuando verdaderamente se incrementó nuestra labor, la cual no había sido tan efectiva en el año anterior, ya que muchas de las reparaciones a realizar requerían con prioridad largos y detenidos estudios.

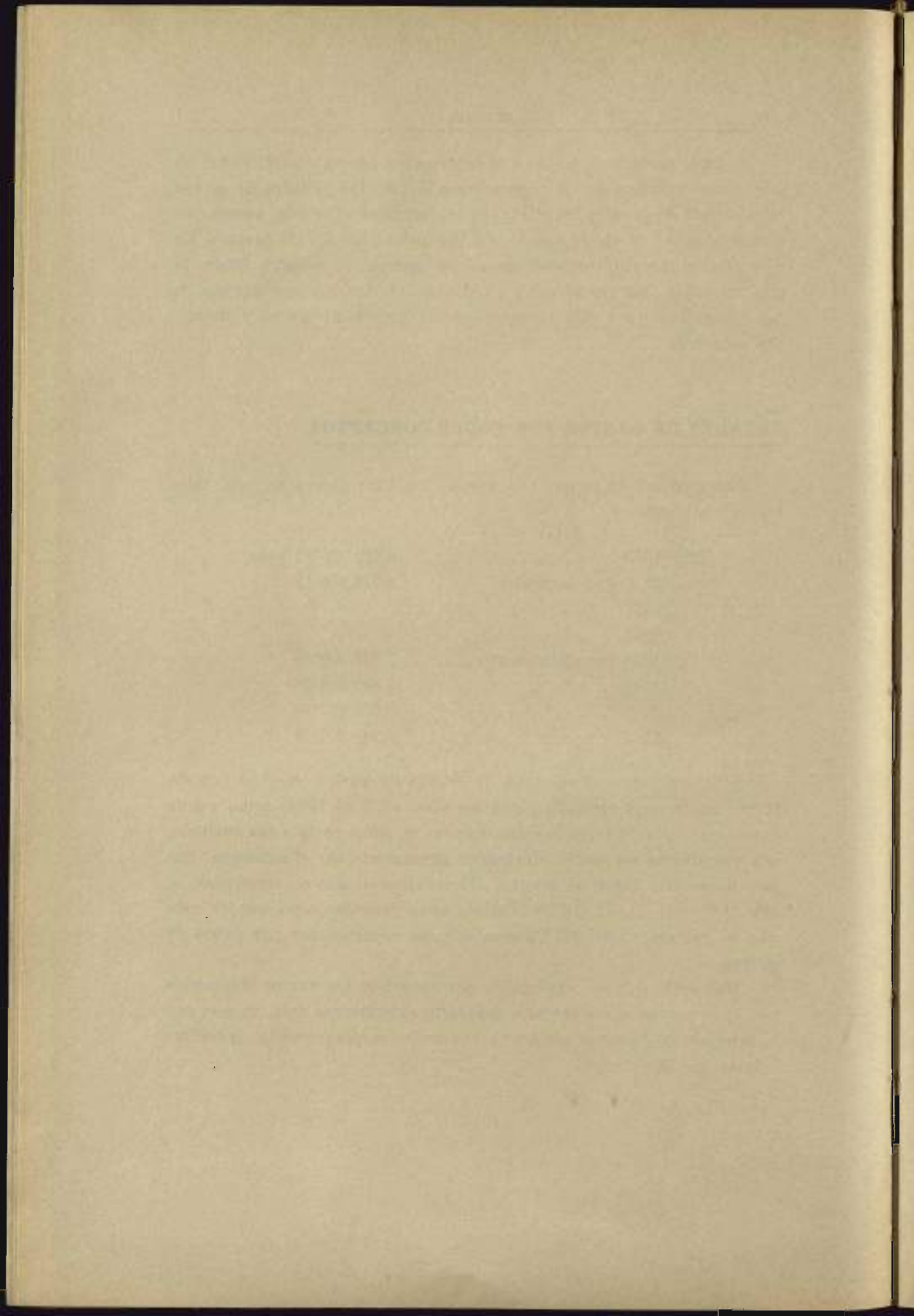
TOTALES DE GASTOS POR TODOS CONCEPTOS

Los gastos totales en cada uno de los años objeto de esta "Memoria" han sido:

Año 1935	6.815.395 '82 ptas.
" 1936 (1.º semestre)	4.678.970 '15 "
" 1937	—
" 1938	—
" 1939 (excepto enero)	7.238.509 '80 "
" 1940	13.642.613 '26 "
" 1941	12.056.443 '42 "
" 1942	9.240.225 '74 "

Si examinamos la columna de totales de gastos, se observan diferencias de consideración entre los años 1939 al 1942; como puede apreciarse, estas diferencias son debidas en gran parte a las variaciones que ofrecen los gastos efectuados anualmente por el concepto "Reparaciones por daños de guerra". El máximo de gasto corresponde al año 1940, con 13.642.613 '26 pesetas; cabe recordar aquí que en este año se gastaron 9.087.687 '22 pesetas para reparaciones por daños de guerra.

Habiendo sido ya explicados por separado los gastos efectuados por cada concepto, no creemos necesario extendernos más, ya que con lo expuesto basta para justificar las variaciones que presentan las cifras totales que insertamos.



CAPITULO V

Asuntos importantes en el Puerto de Barcelona, en el período de tiempo abarcado en esta Memoria

Preliminares

Esta Dirección de las Obras y Servicios del Puerto, además de haber tenido que atender a todo cuanto se ha expuesto en los cuatro capítulos anteriores, que, como ha podido apreciarse, ha constituido una enorme, delicada y especialísima labor en el período de que tratamos, ha tenido también a su cargo la minuciosa tramitación documental, peculiar de la Dirección, inherente a todo lo comprendido en dichos capítulos. Por otra parte, en la vida portuaria y en su conservación y explotación, surgen diariamente incidentes, peticiones, vicisitudes especiales de todo género, que han de ser objeto de resoluciones inmediatas o bien ser objeto de numerosos y continuos informes, algunos extensísimos y de tramitación laboriosa. Pasan de 300 las concesiones de toda clase e importancia que radican en el puerto, las que por sí solas motivan una gran cantidad de trabajo a la Dirección. Algunas de éstas las trataremos especialmente como **Asuntos importantes** y otras en general, con el epígrafe de "Concesiones".

Tiene también el Ingeniero Director, como vocal nato de la Comisión Permanente de la Junta de Obras y Servicios del Puerto y como vocal nato de su Pleno, que asistir a las sesiones y ponencias y deliberar sobre todos los asuntos que figuran en los **Ordenes del día**, e informar sobre multitud de los mismos.

El Director del Puerto de Barcelona es también vocal de otras entidades: de la Junta Mixta de Urbanización y Acuartelamiento de Barcelona; de la Comisión asesora técnica de la Sección de trabajos

portuarios, creada en la Delegación Provincial del Trabajo; de la Junta de Salvamento de náufragos, de la Provincial de Turismo, etc.

Trataremos de dar una idea de los trabajos a que tiene que atender el personal de oficina de esta Dirección, y para ello enumeraremos los más importantes de las diversas Secciones:

Sección de asuntos varios

Libros de Registro de entradas y salidas. Para dar idea de lo registrado en el período que abarca esta "Memoria", a continuación exponemos las cifras siguientes:

	Entradas	Salidas
Año 1935	435	421
" 1936 (1.º semestre)	349	300
" 1939 (11 últimos meses)	612	511
" 1940	513	531
" 1941	667	525
" 1942	528	628

Copia de los documentos de entrada. — Tramitación de concesiones. — Informes. — Preparación de la documentación de los asuntos que la Dirección facultativa lleva a las Sesiones de la Comisión Permanente. — Correspondencia general. — Certificados de todas clases. Redacción y copia de las Actas de las concesiones. — Fichero de concesiones. — Tramitación de los pedidos oficiales de gasolina, lubricantes, cementos, carbón, hierro y de todos los materiales intervenidos por los diferentes Sindicatos. — Nóminas para el abono de los haberes al personal de plantilla. — Nóminas de las remuneraciones por inspección de las obras. — Expedientes del personal. — Confección de proyectos. — Confección del Inventario. — Redacción y confección de la parte del Plan Económico que corresponde a la Dirección, incluso el Presupuesto anual del "Presupuesto para la conservación de las obras, aparatos e instalaciones y para la explotación de servicios públicos retribuidos y servicios públicos de alumbrado, vigilancia, auxilios y otros de carácter general y especial y varios". — Archivo general de la Dirección facultativa. — Trabajos inherentes a esta "Memoria", etc.

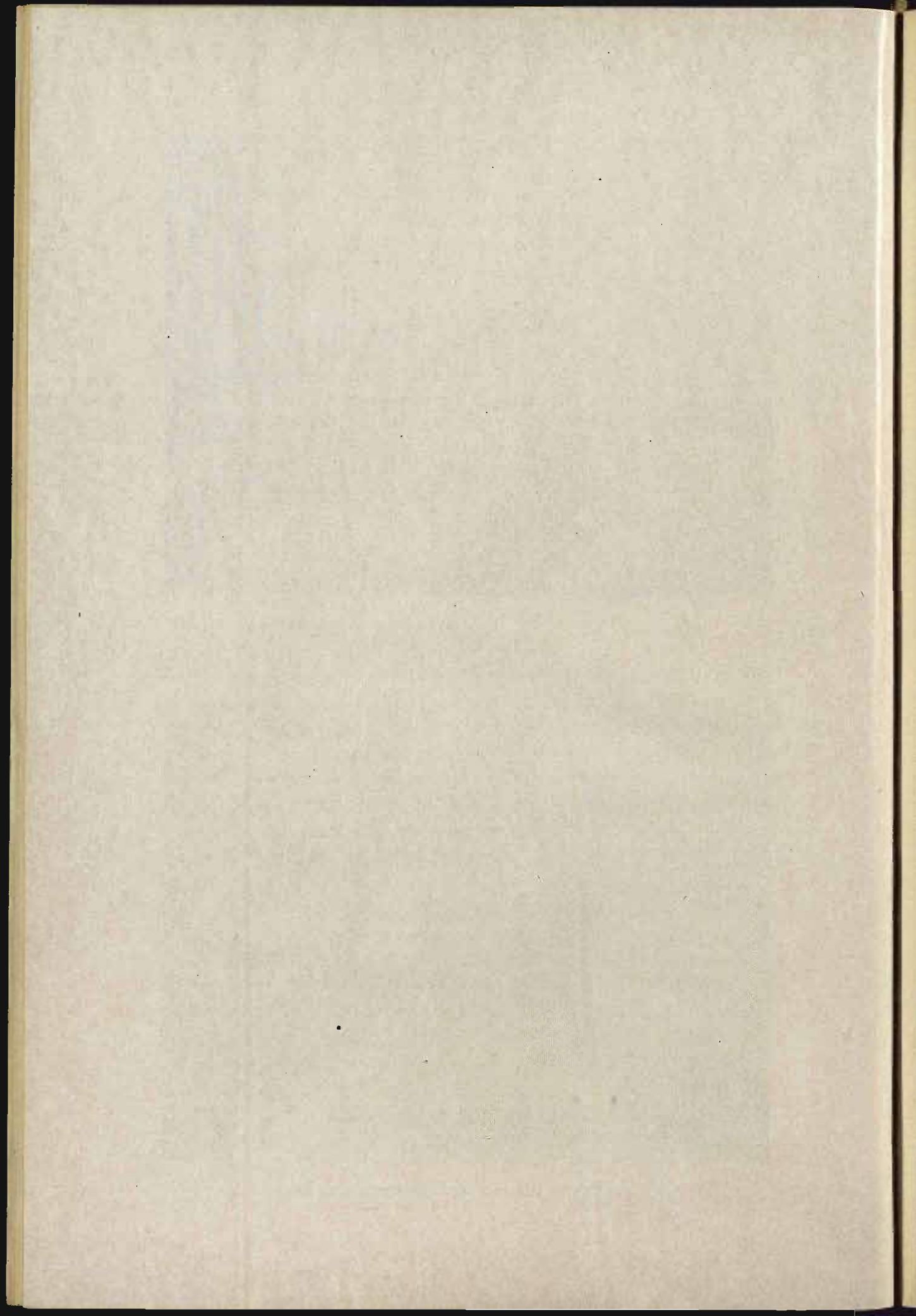
Especial. — Confección de Proyectos, liquidaciones y cuentas mensuales, informes, comunicaciones, etc., etc., de todo lo concerniente a



AÑO 1860. MURALLA DE MAR ENTRE EL ST. JERÓNIMO



MURALLA DE MAR CON LA ENTRADA DE CAPITANÍA



las obras marítimas de la costa de la provincia y de los puertos agregados.

Especial.— Trabajos inherentes a toda la tramitación de los des-tajos de obras que se ejecutan por este sistema y por otros. — Comprobación de jornales y materiales de los mismos, etc.

Sección de compras y cuentas

Formación de relaciones de suministrantes para cada uno de los materiales más importantes en Barcelona y fuera de la provincia.—Es-tudio de los pedidos y notas solicitando precios de los materiales ne-cesarios a diversas casas comerciales. — Tramitación y formación de propuestas de pedidos de materiales. — Pedidos de materiales a las diversas casas. — **Relación para el Almacén general** de los materiales pedidos que deben ingresar en el mismo. — Listas por triplicado de jornales del personal de Conservación y Explotación. — Libramientos por triplicado, para las cuentas mensuales de los materiales suminis-trados. — Relaciones mensuales, por triplicado de los materiales su-ministrados. — Relación por triplicado de gastos de Obras nuevas por Administración (personal y materiales). — Carpetas por triplicado de los saldos correspondientes de Conservación, Explotación y Obras nue-vas. — Estado (triplicado) del Resumen general de gastos mensuales. Carpeta de anticipo de pagos autorizados por la Dirección Faculta-tiva. — Libro de Registro de pedidos de materiales para Conservación, Explotación y Obras nuevas. — Libro de registro de pagos por car-petas de anticipo. — Archivo de notas de precios, hojas de pedidos, facturas y toda clase de documentos concernientes a Conservación, Ex-plotación y Obras nuevas. — Formación de todas las cuentas mensua-les de la Dirección, etc.

Sección del personal obrero

En este puerto han llegado a trabajar, afectos a esta Dirección, más de 1000 obreros. Hoy día, debido a restricciones económicas que dejan desorganizados bastantes servicios, se ha reducido el número: es poco más de 500, cifra que necesariamente tendrá que aumentarse. Para este personal obrero se requiere realizar en la oficina el trabajo si-guiente:

Parte diario de altas y bajas del personal obrero. — Lista del personal que hay que llevar al día, con todo el movimiento diario del mismo. — Confrontar los partes diarios de los alistadores. — Formar las listas de jornales cada semana por efectuarse el pago semanalmente. — Llevar los listines de pago de cada grupo de personal. — Resumen del importe semanal. — Relación de los listines de pago de jornales. — Expedientes de enfermedades; altas y bajas. — Descuento del Montepío Central, mensualmente. — Descuento $\frac{1}{2}$ por 100 de cuota sindical. — Descuento del 1 por 100 de Subsidio Familiar. — Contabilidad de los anticipos, semanales, trabajo que complica mucho el de las cuentas. — Extender certificados. — Relación de Subsidio de Vejez, mensualmente. — Expedientes de Subsidio de Vejez. — Registro y partes de accidentes del trabajo. — Fichero con toda clase de datos de cada obrero. — Registro de cambios de domicilio. — Listas de jornales mensuales, para las cuentas. — Listas de jornales extraordinarios (aguada, vigilancia, grúas eléctricas, puentes-básculas, material flotante, etc.). — Repaso y cierre de listas. — Listas de campo. — Relación mensual de Subsidio Familiar. — Libro de registro de instancias, solicitando el ingreso en las Obras. — Trabajos diversos a máquina, etc., etc.

Sección de Servicios públicos

La Explotación del Puerto, que abarca los Servicios públicos, requiere también bastante trabajo de oficina; he aquí una reseña de parte del mismo:

Registro e índice de las peticiones para los servicios del Varadero. — Recibos por duplicado para los servicios efectuados en el Varadero, con los carros grande y pequeño. — Libro de contabilidad de ambos servicios y relación de turnos. — Libro de liquidación de los servicios de grúas eléctricas y controlación de las horas extraordinarias. — Libro de liquidaciones de servicios efectuados en el Dique y careneros, cabrias y remolques. — Hoja de controlación de todos los turnos del material flotante. — Extender recibos de las averías, limpieza de los muelles y consumo de energía eléctrica de los usuarios, para su liquidación. — Anotaciones diarias en los libros de todos los servicios del puerto. — Registro de contabilidad de las básculas. — Registro de contabilidad de los servicios de retretos públicos, etc., etc.



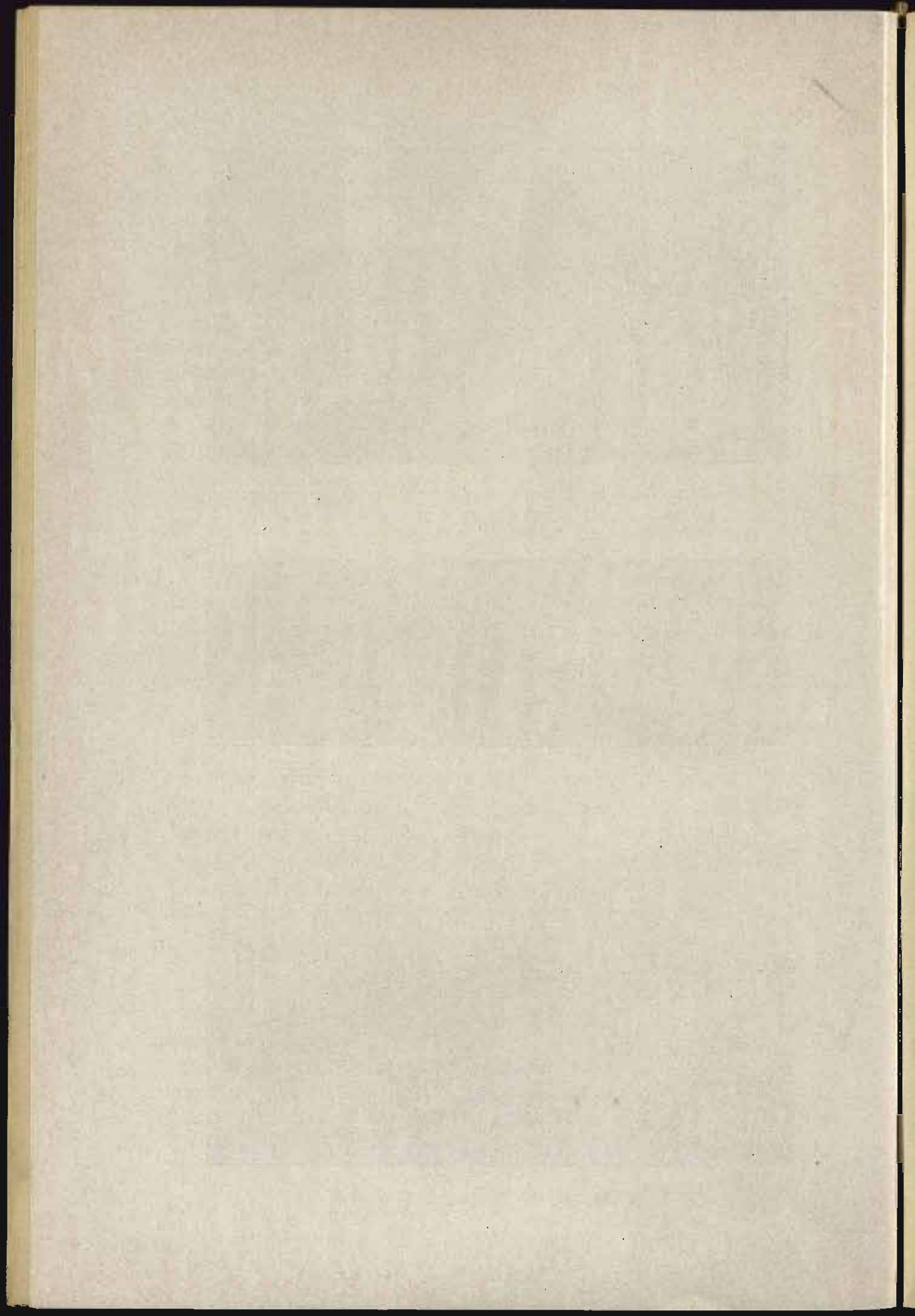
AÑO 1860 PROCESSION POR LA BARRA ISABEL II DE LAS BANDAS DEL PROYECTO DEL PUERTO DE BACOLONA DEL INGENIERO JOSE CAMINO Y, JOSÉ RAYO



AÑO 1864 REAPERTURA DE UNA ESCUOLA CON VISTA DE LA CONSERVACIÓN DEL MUELLE DE LA MUDOLA



AÑO 1889 VISTA DEL PUERTO Y DEL MUELLE DE LA MUDOLA



Todas estas relaciones que acabamos de exponer demuestran la enorme labor a que se tiene que atender en las oficinas de esta Dirección Facultativa de la que dependen Obras y Servicios.

En los capítulos de esta "Memoria", y en este que estamos escribiendo, se ha podido apreciar la importancia del puerto en todos los órdenes, con recaudación de ingresos propios del orden de 6.000.000 de pesetas, antes de la guerra, y actualmente del orden de 7.500.000 pesetas.

Expuestos estos **Preliminares**, pasaremos a tratar de algunos **Asuntos importantes**.

Ocupación de terrenos por el Ramo de Marina en el muelle adosado al Contradique en el año 1927

En las Memorias anteriores se ha referido cómo por R. O. de 18 de enero de 1927 se autorizó al Ramo de Marina para ocupar terrenos en el muelle del Contradique en la extensión necesaria para los servicios de la "Aeronáutica Naval". Vuelóse también en 17 de febrero del mismo año 1927 una R. O. del Ministerio de Fomento en la que se disponían las condiciones que habían de regir en la autorización concedida en la R. O. anterior. Entre las condiciones figuraba la que se puntualizaba en el apartado 3.º, que decía así:

"Esta autorización se concede a título precario, pero sin plazo fijo, salvo el derecho de propiedad y sin perjuicio de tercero, de suerte que si en algún momento se estimase indispensable la ocupación de parte o de todo el terreno ocupado para el desarrollo de las obras y servicios comerciales del puerto, a juicio de la Dirección del mismo y con la aprobación de la Dirección General de Obras Públicas, quedará manteniendo la "Aeronáutica Naval" a desalojando, si bien deberá avisárselo con un año de anticipación."

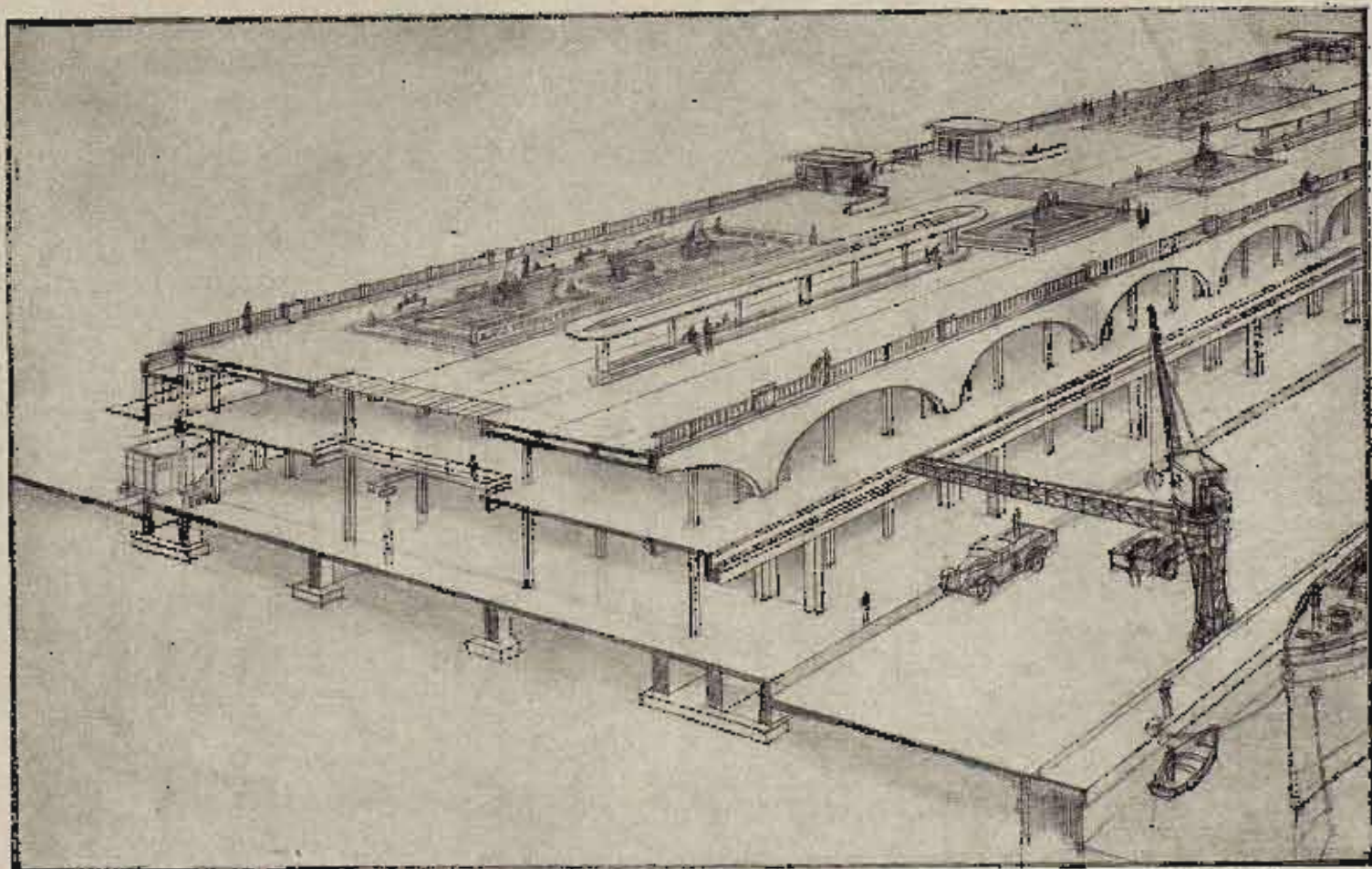
Advertiremos que el muelle adosado al Contradique tiene una anchura de 100 metros y una superficie de unos 45.000 metros cuadrados. La línea de atraque se compone de 100 metros de lestero y 417 metros en la dársena del Muelle, y todo este atraque con un calado a pie de muelle de 11'20 metros. Este muelle era y es adecuadísimo para servir al comercio de potasas, petróleos y demás carburantes líquidos, explosivos y análogos. No quedó disponible para los servicios comerciales más que una zona de 200 metros de atraque y una anchura de 50'20 metros, en total unos 12.000 metros cuadrados, es decir, mermado muy considerablemente, dificultando así el desarrollo de los Servicios de

Explotación del puerto y reduciendo los lógicos ingresos que hubieran podido obtenerse de este muelle. Ha trastornado y reducido en parte, desde el punto de vista comercial, la eficacia del puerto. La ocupación ha sido y viene siendo gratuita. Además, clara está que con ocupaciones de esta clase que abarca instalaciones de la índole de las que se mencionaron, es casi ilusorio creer o pretender que puedan llegar a cumplirse apartados como el 3.º de que hemos tratado; por el contrario, es de esperar siempre, en general, que atenuen los intereses creados con nuevas instalaciones, alejándose la posibilidad de su desaparición, como así ha sucedido.

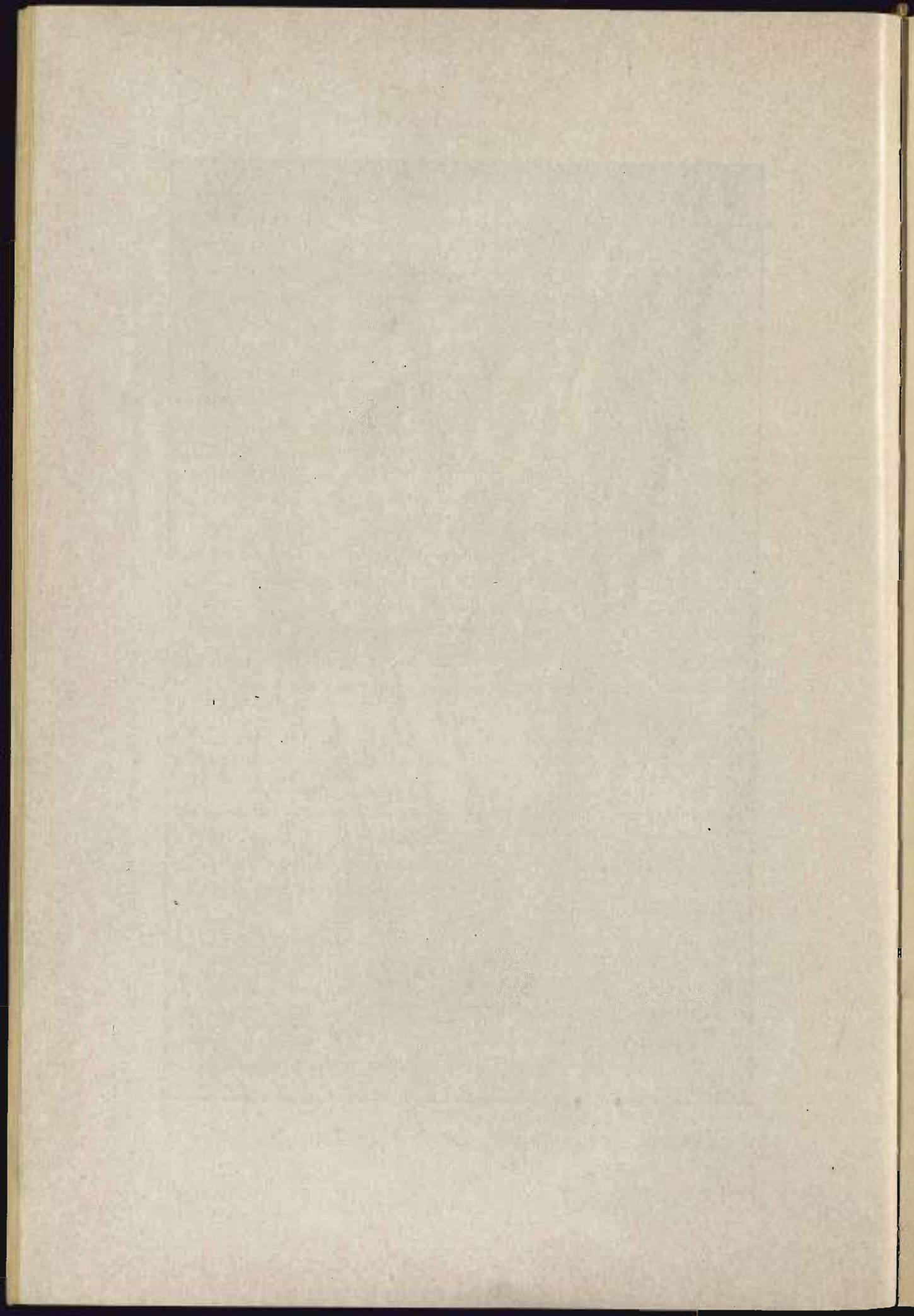
En la "Memoria" anterior, cerrada en 31 de diciembre de 1934, dimos una idea de la transición que motivó una instancia suscrita en 10 de febrero de 1933 por "Ferrocarriles Catalanes", "Unión Española de Explosivos, S. A." y "Minas de Potasa de Suria, S. A.", en la que exponen que, debido al tan progresivo ascenso del tráfico de exportación de potasas por nuestro puerto, estimaban que muy en breve serían insuficientes las zonas que para dicho tráfico tenía la Junta de Obras del Puerto destinadas en el muelle de Contradique, y solicitaban que se permitiese a Ferrocarriles Catalanes (transportista de potasa) la prolongación de sus vías que tenía ya instaladas en dicho muelle, a borde de muelle, hasta la grúa que tenía colocada la "Aeronáutica Naval" como ya lo habían solicitado en 8 de noviembre de 1932, petición informada ya y en trámite. Exponíanse otras peticiones. Previos los informes de la Dirección tratados en sesión, dirigióse la Junta de Obras del Puerto a la Dirección General de Puertos en 15 de marzo de 1933, solicitando dispusiera la entrega por el Ramo de Marina de solamente una faja a borde de muelle de 94'90 x 23,00 metros = 2.182'70 metros cuadrados. Terminaba la comunicación de la Junta de Obras del Puerto, de esta manera:

"... Al propio tiempo resolvió esta Junta hacer presente a V. E. que estima, dado el incremento que experimenta y ha de experimentar sin duda el tráfico de potasa en este puerto, que es muy probable que dentro de breve tiempo se vea en la necesidad ineludible de pedir nuevos y más amplios espacios de los que hoy ocupa la Aeronáutica Naval, hecha exclusión del que ahora se pide sea reintegrado a esta Corporación, habida consideración a las nativas oficinas que tiene de que existen otras importantes entidades exportadoras de dicho producto, que solicitarán con el propio objeto concesiones de espacios, a las que será preciso también atender."

Terminábamos en la "Memoria" anterior exponiendo que se dictó una Orden Ministerial de Obras Públicas en 9 de octubre de 1933,



SECCIÓN DE LA MIERLA DE ANTIPOYUNTO DE TEMPLEROS DE ADONTOÓN AVALDO, CON PASAD CARRETERO SUPERIOR



autorizando a la Junta de Obras del Puerto para recabar dicha faja. Exponíase también:

"2.º Que el fugitivo Director del Puerto informe respecto a dónde podrían instalarse definitivamente los servicios de la "Aeronáutica Naval", especificando las obras que sería necesario construir y plazo para la ejecución de las mismas."

La Junta de Obras del Puerto comenzó a la "Aeronáutica Naval" que debía dejar libre dicha faja, pero terminó el año 1984 sin haberse reintegrado de la misma.

Lo destacado del apartado 2.º planteaba un problema de instalación definitiva de los servicios de la Aeronáutica Naval en otro lugar del puerto, cosa en principio no sucedera, porque se comprende que se haber existido este otro sitio dentro del puerto, en él se hubieran instalado desde el primer momento. Queraba con esto alejada la posibilidad de la desaparición de la Aeronáutica Naval dentro del puerto por exigencias de las Obras y Servicios propios del Ministerio de Obras Públicas. Al recabar lo referente a este asunto en nuestra anterior "Memoria", indicábamos que esta Dirección entabló gestiones con la Dirección de la Aeronáutica y, dados los servicios de ésta, no había en todo el puerto ningún lugar disponible para un traslado de carácter definitivo. Únicamente existía el trazo de playa entre el Contradique y el Canal de la Intanta, que actualmente limita al puerto por la parte Sur, zona de todos modos necesaria para futuras dársenas como seguros ensanches del puerto por dicha parte y, por consiguiente, motivándose, de ser ocupada, seguramente muchos y mayores perjuicios que los ocasionados en el Contradique. La solución era la desaparición, no el traslado. De todos modos, se indicó esta zona a la Dirección de la Aeronáutica Naval, y con ésta se hizo nada más que un pequeño croquis de una posible distribución de las instalaciones de la misma en dicha playa, comprendiendo que este traslado con carácter definitivo a este único lugar posible acarrearía enormes gastos y constituiría una barrera al desarrollo del puerto hacia el mar con incalculables perjuicios para éste. En vista de todo esto, se preveía que no era posible el traslado de los servicios de la Aeronáutica Naval con carácter definitivo a otro lugar del puerto y que la única solución era la desaparición, aunque claro está que el deseo de la Aeronáutica Naval era seguir definitivamente en el muelle del Contradique, donde ya estaba instalada.

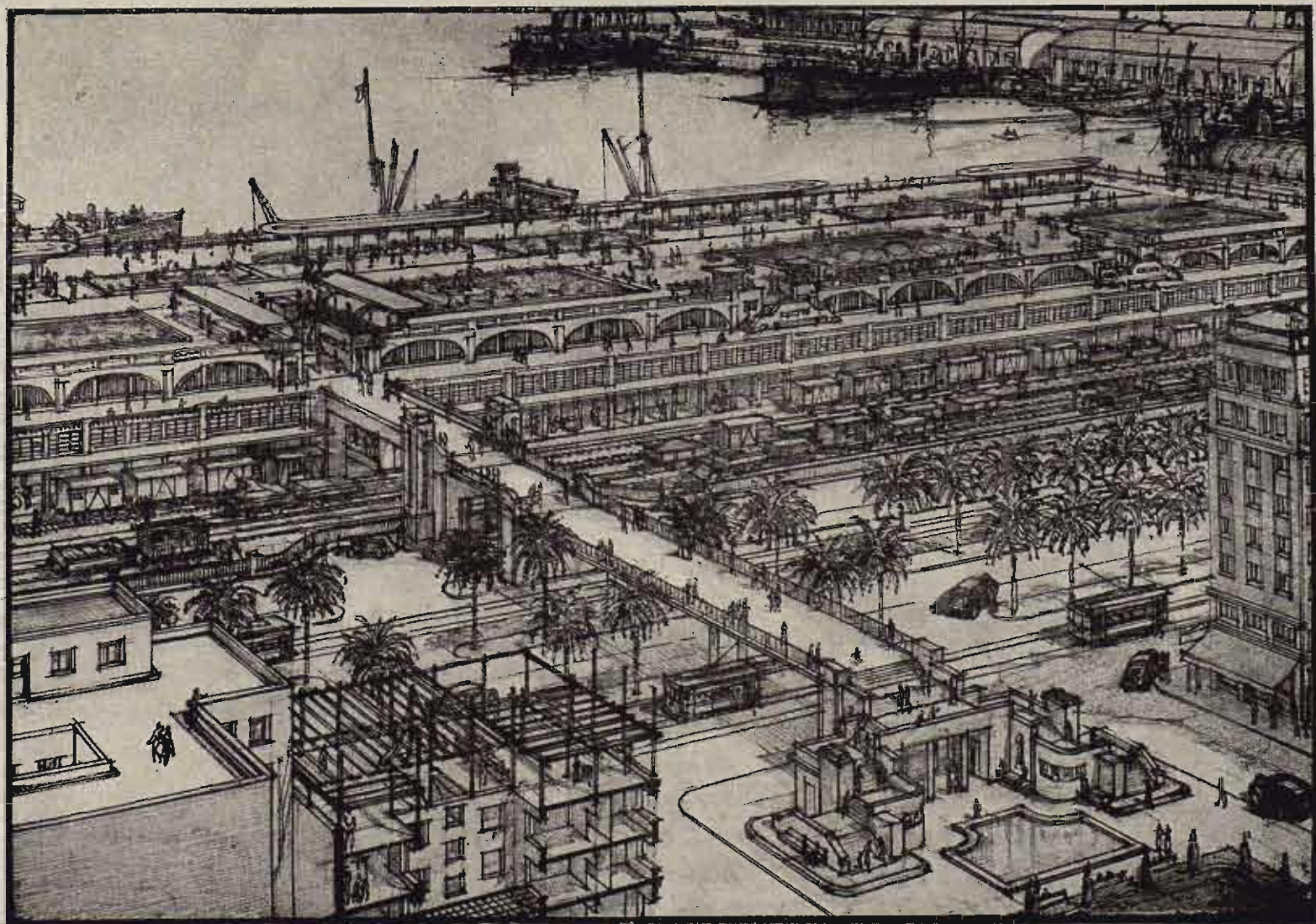
Entrando ahora en el período que comprende esta "Memoria", diremos que en febrero de 1935 el Ministerio de Marina dirigió al Excmo. Sr. Ministro de Obras Públicas, el siguiente escrito:

"Excmo. Sr.: En marzo de 1931 la Junta de Obras del Puerto de Barcelona peticionó del Director de la Aeronáutica Naval por el Rmco de Marina se le diese devolución de la faja de terreno al borde del muelle del Contradique en una extensión de 31,60 x 23,05 metros comprendida dentro de la concesión hecha por R. O. de 28 de enero de 1927 para ocupar los terrenos necesarios a los servicios de la Aeronáutica Naval. Tanto esta petición de devolución, como unas que posteriormente se indica serán formuladas, se fundamentan en el contenido del apartado 1.º de la mencionada R. O. de concesión. — La petición intercedida fue contestada en O. M. emanada por este Ministerio de 30 de junio de 1933, y aunque en ella se reconocía el derecho que usaba a la Junta de referencia en sus demandas, se indicaba que, vista la importancia de las obras efectuadas en los terrenos ocupados, los intereses de carácter nacional y social a que dan lugar, se estudiara en apreciadas estas justas razones, podían ser solucionadas las necesidades que la explotación de la planta hiciera, sin que el satisfacerlas impusiese mermas en los terrenos que con anterioridad en forma precaria se habían hecho a la Aeronáutica Naval. — No habiéndose tenido contestación alguna y dada cuenta por la Aeronáutica Naval de que el 22 de noviembre último había sido desalojada la faja de referencia, de 95,30 x 23,05, tierra que hiciera presente que, dadas las actuales circunstancias que la cesión total de ella sería de tan enormes consecuencias perjudiciales que equivaldría a un total desahucio, pues no habría medio de variar aparato alguno de bombarderos, operación precisa para las ulteriores reparaciones y fines de enseñanza, y como esta imposibilidad se haría extensiva igualmente a los aparatos de la línea Barcelona-Baleares, tanto la Aeronáutica Naval, como la mencionada Compañía, próxima a inaugurar sus viajes regulares, tendrían que trasladarse a otro puerto, en el cual encontrarían facilidades que el de Barcelona no le es posible satisfacer. Los límites mínimos a los que podrían reducirse muchos servicios se encuentran definidos dentro de los siguientes puntos siguientes: 1.º Desobrar la zona bautada en el plano que se acompaña con lápiz azul, continuando la tapia actual hasta cerrar la nueva zona. 2.º Derribar el viejo edificio de Obras del Puerto, situado en el plano con lápiz azul (donde la Aviación Naval tiene algunas instalaciones que podrían trasladarse al edificio recientemente construido en el muelle para Salvamento de Náufragos, que ha pedido local para ello), con lo cual quedaría espacio suficiente para el paso hasta la grúa de los mayores buques que venimos. 3.º Darse sin por libre de nuevo el trozo de muelle que quedará dentro de nuevas terrenos. — Para evitar en lo sucesivo los enormes perjuicios que ocasionaría al servicio de Aviación Naval una nueva devolución de parte de los terrenos que ocupa en el muelle del Contradique, debería modificarse la R. O. de Fomento de 17 de febrero de 1927, suprimiendo la condición que obliga a devolverlo cuando le saliente la Junta de Obras del Puerto."

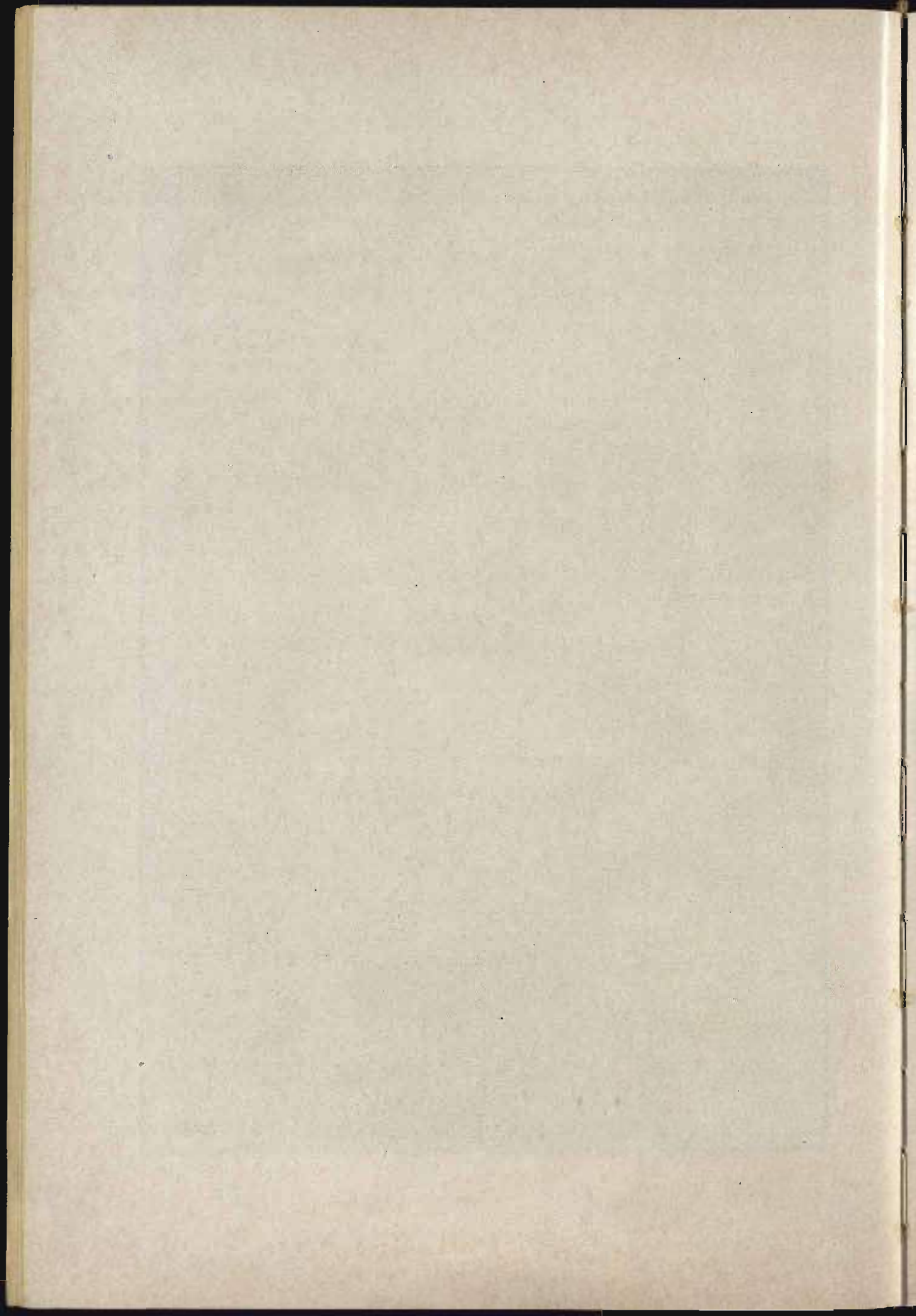
Como puede apreciarse, se trata ahora de quedarse permanentemente en el muelle del Contradique, lo que era de presumir.

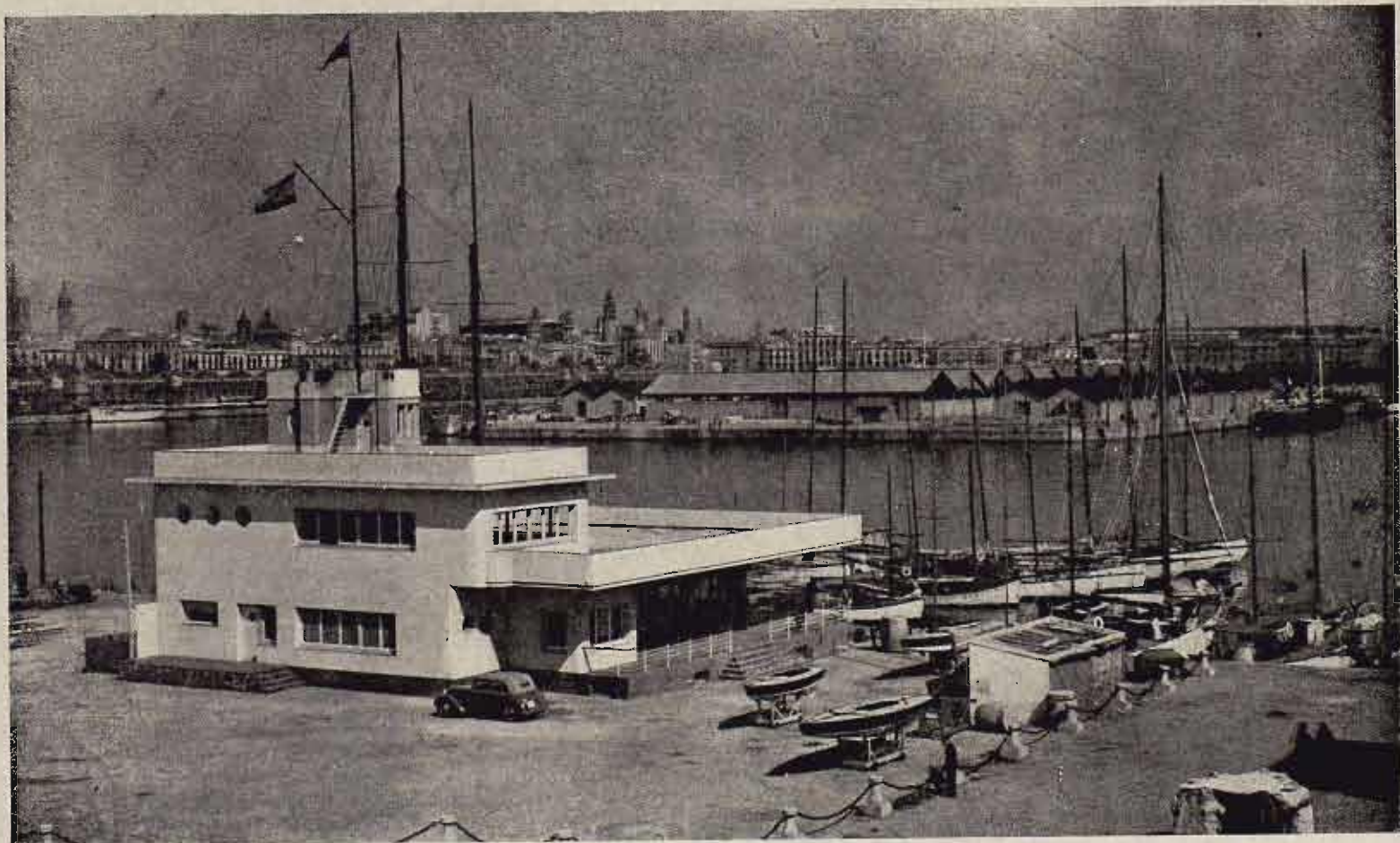
Pasada a esta Dirección dicha petición para que emitiera informe sobre la misma, lo hizo con fecha 10 de abril siguiente, resumiendo lo que del asunto había e informando sustancialmente lo que sigue:

Debemos hacer constar en primer término que la O. M. de 30 de junio de 1933 no se ha recibido, que sepanos, en la Junta ni en esta Dirección; es de extrañar, pues,

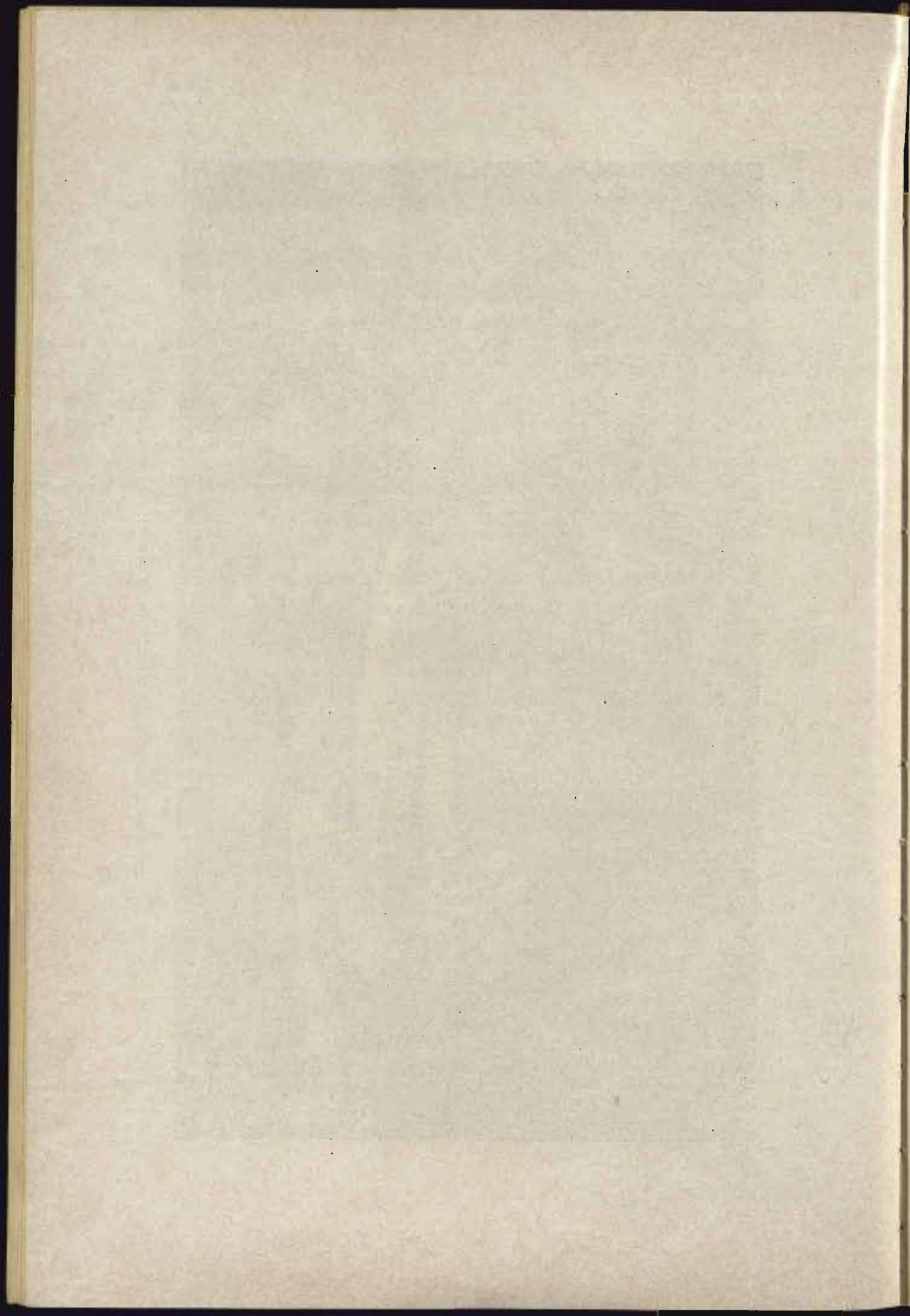


PERSPECTIVA DEL PROYECTADO PASEO MARÍTIMO





NUEVO EDIFICIO DEL REAL CLUB NÁUTICO EN EL MUELLE DE BARCELONA



que no se haya contestado — en segundo lugar, y por lo que se refiere a la línea Barcelona-Baleares, precisa poner de manifiesto que, contestando a una instancia que el Director Gerente de "Líneas Aéreas Postales Españolas" (L. A. P. E.) dirigió en 8 de enero del corriente año, al Presidente de la Junta de Obras, se le dijo por ésta, en 26 del mismo mes, que: "La indicada zona de del muelle del Contradique, cuya devolución ha sido interesada por la Junta, por ser indispensable para el tráfico de exportación de la potasa, controlado todo en aquel muelle del Contradique, importantísima riqueza nacional que hoy representa ya un volumen aproximado de unas 500.000 toneladas, que esta Junta debe atender vigintidoblemente, desde hace más de un año está declarada con plazo prorrogado para su desahucio, en arreglo a las condiciones en que le fué cedida a la Aeronáutica Naval del Estado; habiendo incluso esta Corporación habilitado especialmente un edificio a fin de que la mencionada Aeronáutica pueda trasladar al mismo los servicios que hoy tiene instalados en aquella zona. — Por lo expuesto, esta Junta acordó en la prescrita sesión del pasado día 23, hacer presente a esa Empresa que no es posible concederle la autorización de este puerto en la zona de referencia; pero que, desde luego, está en la mejor disposición para dar toda clase de facilidades a fin de que queden los servicios que la misma ha de prestar, atendidos completamente; permitiéndosele indicar como lugar apropiado para ello, en su parecer, el muelle de Levante, en el que, en principio, había esta Junta destinado un lugar para los servicios de la Aeronáutica Civil a cargo de la Generalidad de Cataluña." — Por cierto que, teniéndose por el puerto en esta misma indicación de la Junta, se está instalando en el muelle de Levante un barracón para servicio de la L. A. P. E., sin autorización de ninguna clase, ni tan siquiera el menor aviso.

No entendemos que pueden realizarse obras dentro de la zona del puerto sin consentimiento de la Junta, máxime tratándose de servicios con los cuales hemos procurado siempre mantener relaciones cordiales y a las que se han dado continuamente facilidades de todo género para el desarrollo de su misión."

En cuanto a las últimas párrafos de la comunicación del Ministerio de Marina, debemos resaltar lo informado por esta Dirección con motivo de la petición de la L. A. P. E., esto es, que de no devolverse íntegramente la zona de 98 metros interesada por la Junta, vendría por tierra toda la combinación que tenía por principal objeto el conseguir poder acunar tres grandes buques en el muelle de Contradique, aliviando así el problema agobiante hoy día de los ataques de los buques que cargan potasa. Tampoco sería posible instalar las vías férreas necesarias.

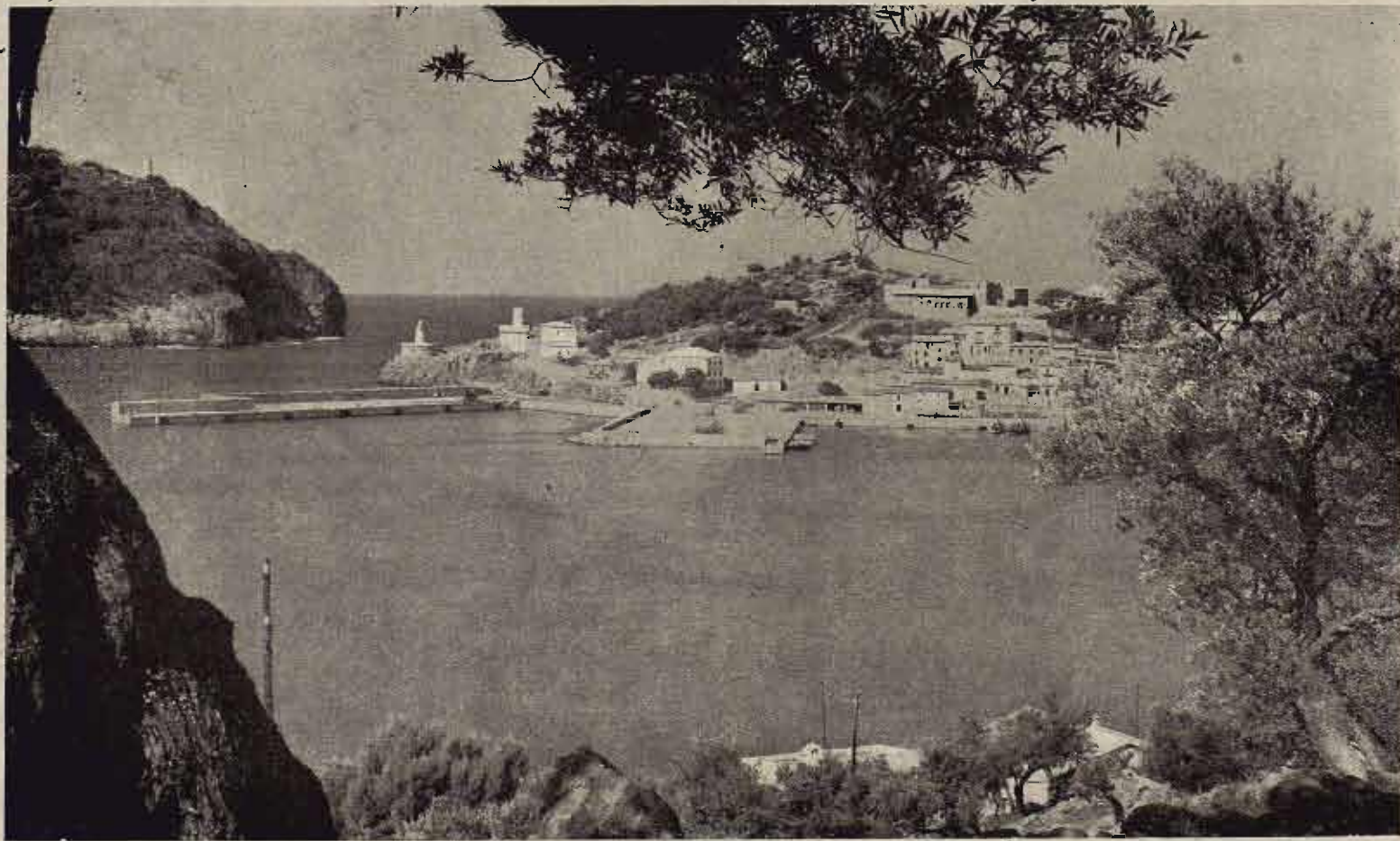
Declaras también ya en el propio informe que en lo referente al barracón en el que están montados algunos servicios de la Aeronáutica, en principio y por amistad y particular atención, se tiene convenido que pueden ser trasladados al edificio que se an separaría en el testero del muelle del Contradique, junto al de los Prácticos, y sobre todo lo cual aun no ha respondido nada la Aeronáutica a los comunicaciones que le han sido dirigidas.

Por lo que se refiere al párrafo final de la Orden del Ministerio de Marina, debemos manifestar nuestro criterio teniente de que, en modo alguno, cabe suprimir la condición que obliga a devolver los terrenos a la Junta, en todo o en parte, cuando se estime indispensable a priori de esta Dirección. No cabe, en ningún caso, admitir a perpetuidad una concesión de esta naturaleza, pues nadie puede predecir cuáles serán las necesidades del puerto en un futuro más o menos próximo, y no anda el puerto tan sobrado de espacio que le sea posible desprenderse de un muelle destinado al servicio comercial y en la construcción del cual se han invertido sumas muy importantes. De momento, la sola exportación de potasa ya está exigiendo cada día con más premura

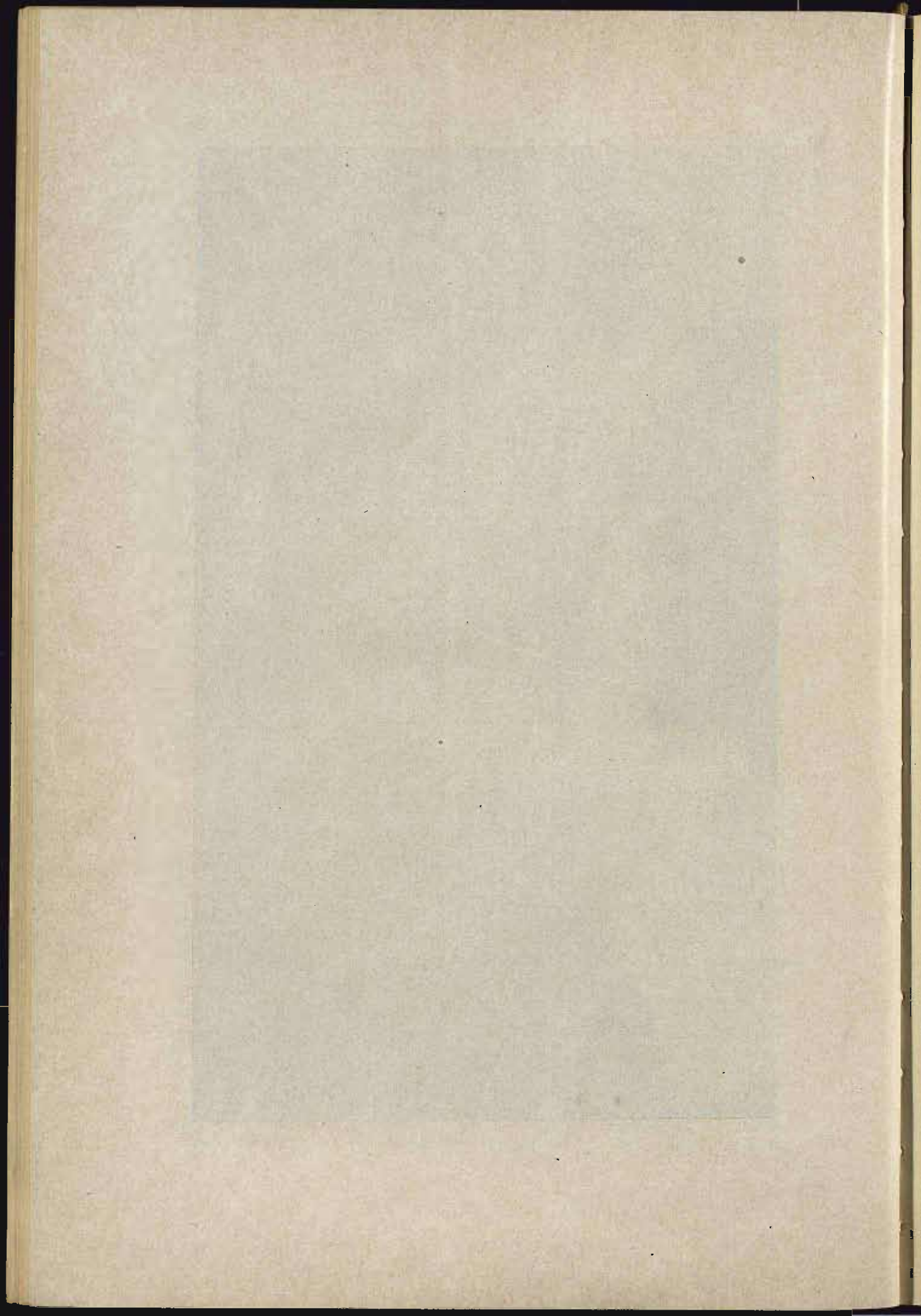
el aumento de la zona destinada a su alijo. — Para rellenar el presente informe résumé sólo manifestar la imposibilidad en que se ha hallado esta Dirección para cumplir lo dispuesto en el apartado 2.º de la Orden Ministerial del 9 de octubre de 1933, que hemos copiado en líneas anteriores, pues a pesar de haber recurrido de la Dirección de Aeronáutica Naval de este puerto, el estudio de un nuevo emplazamiento de este servicio, lo cierto es que hasta la fecha no ha sido posible obtener esta precisa colaboración."

La Dirección General de Puertos resolvió el 29 de junio de 1935 con la siguiente Orden, que por su importancia transcribimos íntegramente:

"Con esta misma fecha se comunica al Sr. Subsecretario del Ministerio de Marina, lo que sigue: Visto el expediente instruido con motivo de una petición de la Junta de Obras del Puerto de Barcelona, hecha en 15 de marzo de 1933 a la Dirección de Aeronáutica Naval, para que le fuese devuelto por el Ministerio de Marina la faja de terreno situada al borde del muelle del Contratiqué, cuyas dimensiones son 54,90 metros de longitud por 23,00 metros de anchura, que está ocupada por servicios de la Aeronáutica Naval. — Resultando que por R. O. de 16 de diciembre de 1924 se autorizó la cesión temporal de estos terrenos en la playa de Casa Antúnez, de este puerto, al Ministerio de Marina, para instalación de hangares, talleres y verdaderos para la conservación y sostenimiento de máquinas aéreas, y que por R. O. de 8 de mayo de 1925 fué autorizada la Junta de Obras del Puerto para que en los terrenos del muelle del Contratiqué permitiese la instalación de las construcciones autorizadas por la R. O. antes citada, ínterin se terminaran las obras que habían de hacerse en la playa de Casa Antúnez. — Resultando que por R. O. de 18 de enero de 1927 se aceptó la renuncia hecha por el Ministerio de Marina a la ocupación de los terrenos de la playa de Casa Antúnez con las construcciones mencionadas, y se le autorizó para realizarlas en el muelle del Contratiqué, aprobándose por R. O. de 17 de febrero del mismo año las condiciones de la concesión, que fué confirmada por R. O. de 30 de noviembre del año citado. — Resultando que en todas las órdenes de concesión citadas figura la condición de que el Reino de Marina habrá de desalojar la totalidad o parte de los terrenos ocupados con carácter precario, en el momento en que sean necesarios para el desarrollo de las obras y servicios comerciales del puerto, con la única condición de que el avian sea hecho con un año de anticipación. — Resultando que la Junta de Obras del Puerto formula la petición de devolución de los terrenos, amparada en las condiciones estipuladas en la concesión, por ser necesario disponer de los 90 metros de ancho para atender al desarrollo del importante tráfico de puñeta que reclama mayor línea de atraque para los buques que han de cargarla, expresando que de no hacerse la devolución se abandonarían una riquísima fuente de ingresos, por ser el tráfico de importancia, que le hace de verdadera interés nacional. — Resultando que el Ministerio de Marina, reconociendo la justicia de la petición de la Junta de Obras, hace notar que la devolución de toda la faja ocupada equivaldría al desahucio total de los servicios de Aeronáutica Naval del puerto de Barcelona, con evidente perjuicio para los intereses nacionales y con la pérdida de construcciones de verdadera importancia y de mucho valor, que se han construido en los terrenos que fueron cedidos con carácter precario. — Resultando que propone dicho ministerio para atender en lo posible los intereses de ambos servicios, la devolución de una faja de 61,56 metros de longitud por 23,00 de ancho, al borde del muelle, hasta la línea de fachada de la "Unión Explosivos", el derecho del Sr. Jefe de Obras del Puerto, que estaría para la prolongación de la línea existente, con objeto de cerrar la nueva zona; pero solicita sea modificada la condición 3.ª de la concesión en el sentido de que en la futura no pueda ser desalojada la Aeronáutica Naval de los dichos terrenos que actualmente ocupa. — Resultando que tanto el Ingeniero encargado del Servicio como el Jefe de la



VISTA GENERAL DEL PUERTO DE SÓLLER



provincia, informan que puede acordarse a la solicitud por el Ministerio de Marina en cuanto a la devolución parcial ofrecida y que únicamente en el caso de que la Junta de Obras del Puerto demostrase que necesitaba la totalidad de la zona ofrecida en prejuicio a dicho Ministerio, bien por la realización de este espacio en algún proyecto de urbanización y mejora de servicios o bien porque lo haya solicitado alguna entidad o particular para establecimiento de instalaciones comerciales, se debería ordenar la devolución. — Resultando que la Junta de Obras, rogación por la Jefatura de Obras Públicas para que manifestase si necesitaba urgentemente los 60 metros de ancho para servicios, contesta refiriendo que le son necesarios para el desarrollo del tráfico de la gotase, sin aducir la existencia de ningún otro proyecto de mejora de instalaciones o servicios. — Considerando que tanto por la importancia nacional de los servicios de la Armada Naval, como por el valor de sus instalaciones, es conveniente a los intereses del Estado no obligar al Ministerio de Marina a desalojar totalmente la zona ocupada con carácter precario, mientras no sea de imprescindible necesidad su ocupación para el desarrollo o mejora de los servicios del puerto, que de no llevarse a cabo producirse perjuicios irreparables a pérdidas considerables en dichos servicios. — Considerando que la devolución parcial ofrecida por el Ministerio de Marina, que alcanza a más de las dos terceras partes de la línea pedida por la Junta de Obras beneficiará los intereses del puerto y permitirá el desarrollo del tráfico de la gotase, y que aumentará notablemente la línea de atraque y que, por tanto, será posible esperar sin perjuicio de los intereses portuarios a que su comercio aumente de importancia y exija la totalidad de la zona utilizada por la Aeronáutica. — Considerando que por estas razones no debe perder la concesión su carácter de precario que provisoriamente se concedió al otorgarla. — Vistos los informes de la Jefatura de Obras Públicas y del Ingeniero encargado del servicio marítimo; el Ministerio de Obras Públicas, de acuerdo con lo propuesto por ese Ministerio en cuanto a la devolución de la zona de 61,55 metros de largo por 23,00 metros de ancho definida anteriormente, disponiendo que dicha devolución sea hecha a la Junta de Obras del Puerto en el más breve plazo posible y con las formalidades legales. — 2.º Manifestar a dicho Ministerio que los terrenos resta de los concedidos en precario para la Armada Naval, podrán ser rescatados en breve plazo para los servicios del puerto, por lo cual convendría a los intereses nacionales se estudiasen la manera de desalojarlos, sin perjuicio evidente para ellas. — 3.º El Ministerio de Marina designará un representante que en unión del Ingeniero Jefe de Obras Públicas de Barcelona y el Ingeniero Director de las Obras del Puerto, formalicen la propuesta de resolución definitiva del asunto. — Lo que, de orden comitanda por el Sr. Ministro, traslado a V. S. para su consentimiento y demás efectos."

El 17 de julio de 1933, la Subsecretaría del Ministerio de Marina ordenó al Director de la Escuela de Aviación Naval, que en el plazo más breve posible procediera a la entrega de la faja de terreno de 61'55 X 23'00 metros, y puestos en contacto el Director de la Escuela con la Junta de Obras, para proceder a lo ordenado, se le pasó por ésta, el 15 de agosto, una comunicación designando el Vocal que con el Ingeniero Director habían de asistir al acto de devolución de dicha faja.

El 13 de septiembre siguiente, la Aeronáutica Naval solicitó un nuevo local para instalar los servicios que existían en un viejo edificio que debería derribarse para poder efectuar la entrega de referencia. A esta petición informó en 9 de enero de 1936 el Ingeniero

Director de las Obras, aclarando el asunto e indicando que los servicios afectados se podrían trasladar al edificio existente en el costero del muelle, previas ciertas condiciones y recabando el permiso de la Superioridad.

Llegó el 18 de julio de 1936, sin que se hubiera procedido a la entrega de la faja de terreno de 61'55 x 23'00 metros.

Organizado el Ejército del Aire por Decretos de 1.º de septiembre de 1939 y 17 de octubre de 1940, los servicios de que nos ocupamos han pasado a depender de la 4.ª Región Aérea (Pirineos), la cual sigue utilizando la antigua concesión de la Aeronáutica y también además algunos edificios de la Junta de Obras del Puerto contiguos a ella.

Este cambio de jurisdicción se emoce de un modo oficioso, puesto que ninguna comunicación referente al asunto se ha recibido. Del mismo modo se sabe que se han construido en esta concesión varios edificios de nueva planta, destinados a oficinas y alojamiento de tropas, así como de que han desaparecido la mayor parte de los antiguos talleres. Existe el propósito de, en el momento oportuno, procurar aclarar definitivamente la nueva situación creada por estos cambios, de los que no se ha tenido noticia oficial alguna.

De momento se sigue solamente disponiendo, para operaciones comerciales en este muelle, de las características eximistas al principio y de inmejorables condiciones para el tráfico por su gran calado y orientación abrigada, de una exigua zona de 200 metros de atraque, por 59 metros de anchura.

VÍAS DE LA COMPAÑÍA DE LOS FERROCARRI.

LES CATALANES EN LA ZONA DEL PUERTO

(Véase hoja núm. 1 de los planos.)

En la última "Memoria" terminábamos la exposición referente a estas concesiones en el puerto diciendo: "Se han construido por la Compañía de los Ferrocarriles Catalanes las vías correspondientes a los apartados 1.º 2.º y 3.º. Las del 4.º están pendientes de lo que se resuelva con la Aeronáutica Naval. También está construido el apartadero industrial a que hace referencia el apartado 5.º." Estos cinco



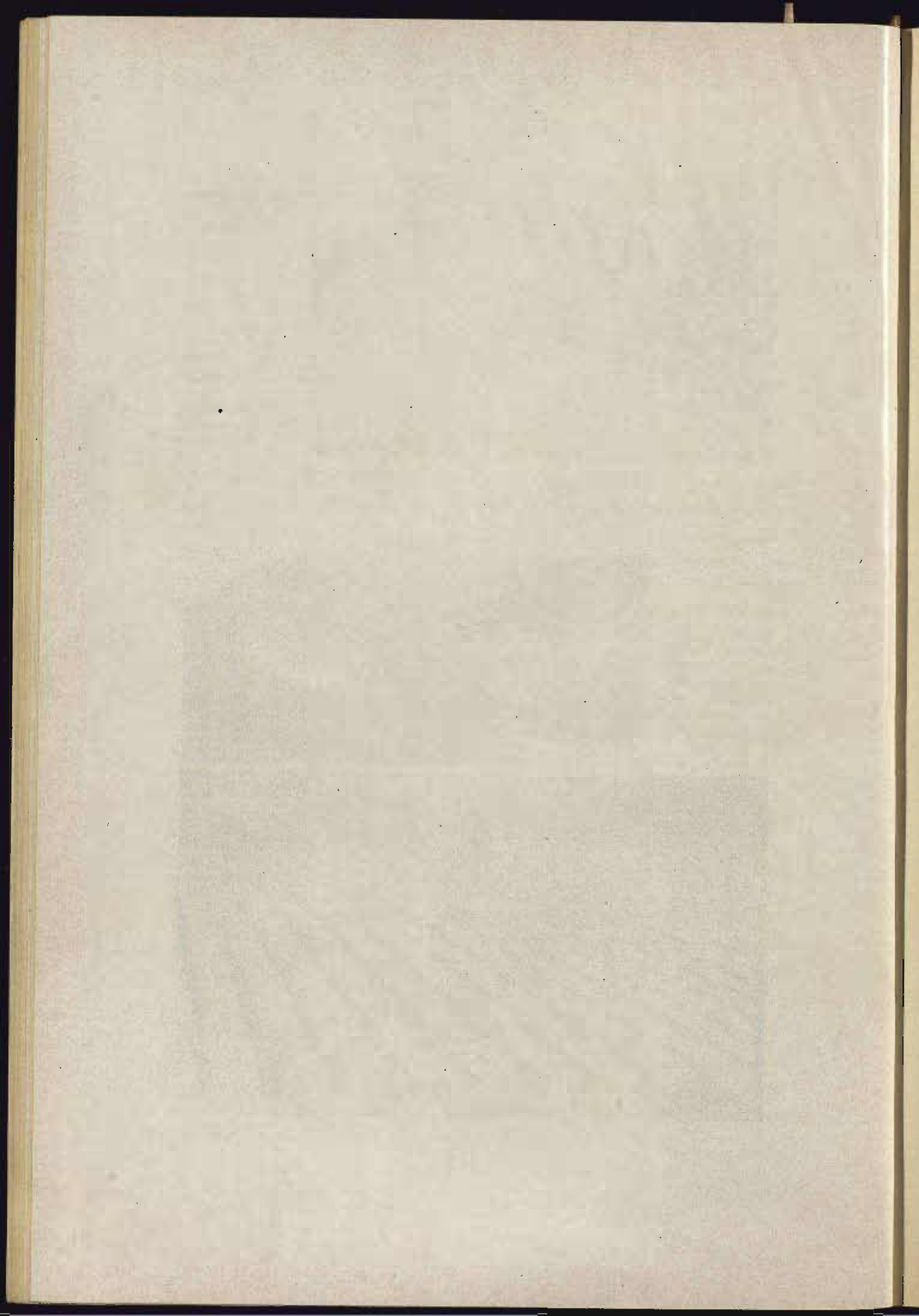
OLAS DE NEBLA EN EL PUERTO DE SÓLLO. PLANTA ANTICIPA. VENTURA DE 3500 M. ALTURA EL 15 DE MAYO DE 1912. FRENTA DE CANTEIRA, 75 METROS, A 100 M. DEL OESTE, 50 METROS; FONTO COMPRESORIO POR LOS BARBAJOS, 12 METROS.



OLAS DE NEBLA EN EL PUERTO DE SÓLLO. TORRE DEL 18 METROS DEL CENTRO DE LAS ANTICIPAS DE NEBLA.



OLAS DE NEBLA EN EL PUERTO DE SÓLLO. TALLER DE BARBAJOS



apartados se referían a otras tantas peticiones de un Proyecto de ampliación de vías en nuestra zona marítima que siguió la reglamentaria tramitación.

Entrando ahora en el período que comprende esta "Memoria", diremos que, con motivo de las obras de "Adoquinado de algunas zonas del Contradique y Andén de Costa", cuyo detalle figura en el capítulo II (Obras nuevas), llegó el caso de tomar definitiva posesión de una parcela de la Aeronáutica Naval, que debió ser de $94'90 \times 23'90$ metros y que, a resultas de las gestiones realizadas con el Ministerio de Marina para esta sesión, resolvió el Ministerio de Obras Públicas en 29 de junio de 1935, armonizando los intereses de ambos centros ministeriales, que esta parcela quedase reducida a $61'55 \times 23'00$ metros, la cual está situada a borde de muelle, y contada a partir de la línea de fachada de la "Unión Española de Explosivos". Fue replantada la citada parcela e incorporada a la superficie restante del Contradique y Costa, para la realización inmediata de las obras de adoquinado que estaban subastadas. La Compañía de los Ferrocarriles Catalanes tiene desde entonces resuelta la superficie a ocupar para la ampliación de las vías a que hace referencia el apartado 4.º de su Proyecto de ampliación de vías en el Puerto de Barcelona, aunque disminuida su longitud, al quedar reducida a 61'55 metros el de la parcela que ha sido ocupada, en lugar de 94'90 metros.

Con motivo, pues, de la realización de las obras del "Proyecto de adoquinado de algunas zonas del Contradique y Andén de Costa", la Compañía de Ferrocarriles Catalanes tuvo que dar cumplimiento a la cláusula impuesta por la Superioridad para llevar a cabo el Proyecto de ampliación de sus vías en el puerto de Barcelona y que copiada dice así:

"Si la Junta de Obras anuncia adoquinar otras superficies hoy afirmadas, como las del muelle de Costa, la Compañía vendrá obligada a adoquinar al mismo tiempo, y por su cuenta, la superficie ocupada por sus vías y entrevías, y además 0,50 metros por la parte de tierra y toda la superficie de la parte de mar, hasta la coronación de la alfilería del muelle, debiendo quedar estos adoquinados en armería y bien labrados con los que ejecute la Junta de Obras."

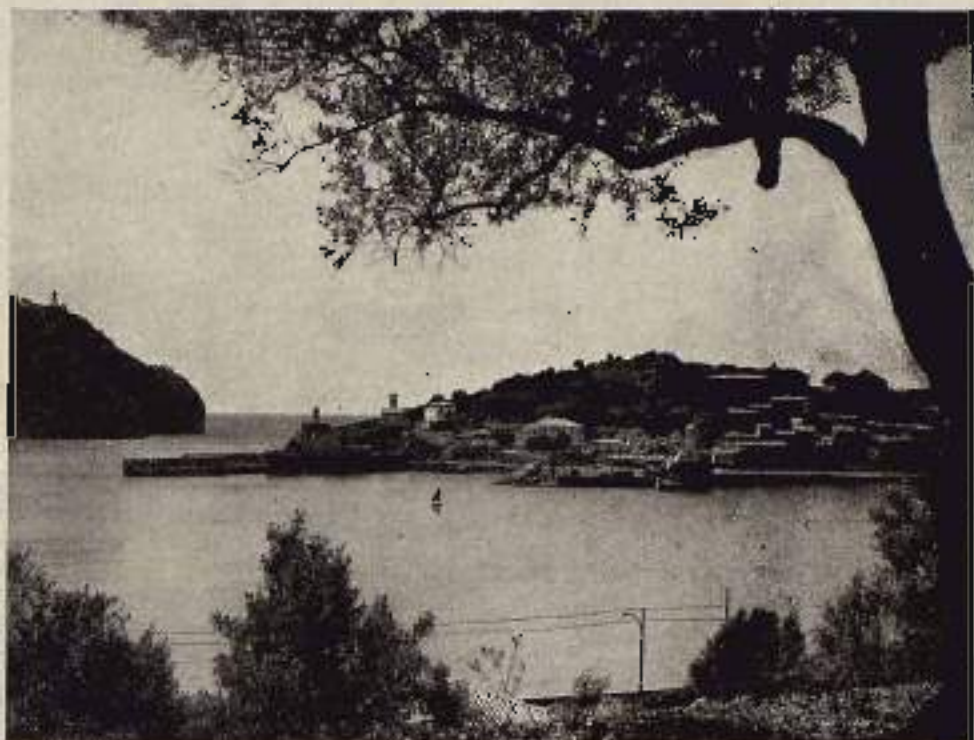
A cuyo efecto, a falta de carril Phoenix, y debidamente autorizada por la Dirección, se agregó el contracarril, y fueron replanteadas sobre el terreno las superficies que le correspondieron a la Compañía, realizándose simultáneamente con los que correspondían a las Obras, y

siendo recibidas cuando fueron practicadas las recepciones provisional y definitiva de las obras contratadas.

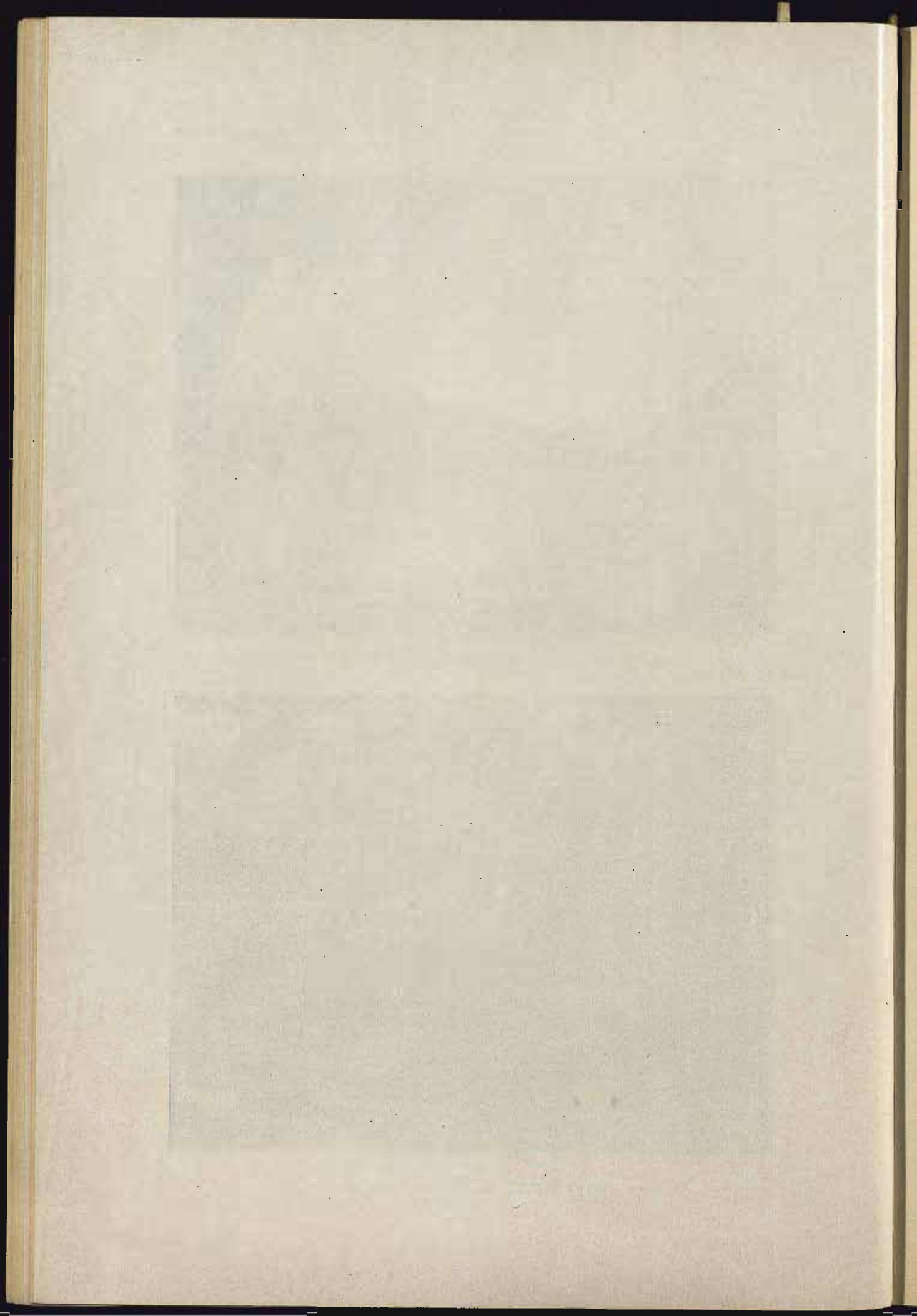
La exportación de sales potásicas, que tomó un incremento importantísimo después de la Liberación, con la contrapartida de divisas, sobre las que el Gobierno estaba muy interesado, movió a las tres sociedades que tienen concesiones en este puerto a solicitar la realización de mejoras afectas a sus instalaciones. Se trajeron estas mejoras en la rápida redacción del Proyecto modificado de adoquinado de algunas zonas del Contradique y Andén de Costa; su aprobación inmediata, la subasta de las obras y su realización. Al mismo tiempo, y con la intervención de los Ferrocarriles Catalanes y "Naviera Aznar" que tiene concedido un tramo de atraque en el muelle de San Beltrán, se solicitó, como mejora interesantísima, la prolongación de las vías de los Ferrocarriles Catalanes al muelle de San Beltrán, donde por cabotaje se embarcaban grandes cantidades de sales potásicas para el consumo nacional como sustituto de cierto abono que había de ser importado del extranjero. Esta mejora fue iniciada oficialmente por los Ferrocarriles Catalanes, en 28 de febrero de 1940, en comunicación dirigida a la Dirección, suscribiéndose una aportación a la construcción de este ramal, cuyo detalle copiamos a continuación:

"Haciendo referencia a lo tratado con usted en la reunión que tuvimos en fecha 25 de enero último sobre la instalación de vías en nuestro Ferrocarril en el muelle de San Beltrán en ese puerto, cúmplenos poner en su conocimiento que, estudiada la cuestión por la Comisión Gestora que administra el Ferrocarril, se ha acordado que nuestra Sociedad contribuya en los gastos de construcción de las referidas instalaciones hasta una tercera parte del importe de los mismos y bajo las condiciones que se reproducen a continuación: 1.º Que la Junta de Obras del Puerto se encargue de la redacción y tramitación del proyecto y de la construcción de las instalaciones, las cuales quedarán de propiedad de dicha Junta. 2.º Que la conservación de las instalaciones corra a cargo de la Junta de Obras del Puerto. 3.º Que entre nuestra Compañía y la Junta de Obras del Puerto se establezca un contrato para la circulación de vagones en las vías de referencia. 4.º Que el coste de las obras no exceda de doscientas mil pesetas y que esta ejecutada por todo el año 1940, transcurido cuyo plazo nuestra Sociedad se reserva la facultad de retirar su ofrecimiento. — Queda a su disposición para estudiar todo lo que sea necesario en vista de la rápida realización del proyecto. — Dios guarde a usted muchos años. — Barcelona, 28 de febrero de 1940. — El Director de la Compañía, *Guaró Logesse.*"

A esta aportación, y después de complicadas y laboriosas gestiones de esta Dirección acerca de las Sociedades interesadas, siguieron las correspondientes de las mismas, hasta un total de 133.333/32 pesetas, suscribiéndose en 29 de abril de 1941 el Acta que copiamos a continuación:



VISTA GENERAL DEL PUEBLO DE SOLER



En la ciudad de Barcelona, a 29 de abril de 1941, reunidos en el despacho de la Presidencia de la Junta de Obras del Puerto, D. Juan Ferrer y Puig y D. Vicente Arias de la Maza, Presidente y Secretario-Contador de la misma; D. Oscar Lagasse, como Director y representante de la "Compañía de Ferrocarriles Catalanes"; D. Jesús García Castillo, como Agente representante de la "Compañía Naviera Aznar"; D. Juan Sánchez Arriola, como Director y representante de la Sociedad "Putasas Ibéricas"; D. Norberto Pontner, como Director y representante de la Sociedad "Minas de Putasa de Suria"; y D. José Aramburo, como Director y representante de la Sociedad "Unión Española de Explosivos", hacen constar lo siguiente:— La Junta de Obras del Puerto de Barcelona, en méritos a lo dispuesto en la Orden de la Dirección General de Puertos y Señales Marítimas, de 16 de diciembre de 1940, ha efectuado las gestiones necesarias a fin de dar cumplimiento a los requisitos que son exigidos a la misma deben tenerse, antes de proseguir la tramitación del "Proyecto de prolongación de la vía férrea de los Ferrocarriles Catalanes al muelle de San Beltrán", ya redactado y que en su día fué sometido a la aprobación del Ministerio de Obras Públicas.— Como consecuencia y resultado de dichas gestiones, se consiguen las conclusiones siguientes:— Primera. La Compañía de los "Ferrocarriles Catalanes" aporta la cantidad de sesenta y seis mil seiscientos sesenta y seis pesetas, sesenta y seis céntimos (66.666'66) para contribuir conjuntamente a la ejecución de las obras que integran el mencionado proyecto; tercera parte de la suma de doscientas mil pesetas (200.000'00), cifra tope señalada en un principio y antes de redactarlo como este aproximada de la *vía propiamente dicha*.— La "Compañía Naviera Aznar", conjuntamente con las tres Sociedades "Putasas Ibéricas", "Minas de putasa de Suria" y "Unión Española de Explosivos", aportan conjuntamente, con el mismo fin, la cantidad de sesenta y seis mil seiscientos sesenta y seis pesetas sesenta y seis céntimos (66.666'66), por partes iguales, correspondiendo a cada una de las cuatro la cantidad de diecisiete mil seiscientos sesenta y seis pesetas sesenta y siete céntimos (16.666'67).— La otra tercera parte de la expresada suma de doscientas mil (200.000'00), igual a la cantidad de sesenta y seis mil seiscientos sesenta y seis pesetas sesenta y seis céntimos (66.666'66), queda a cargo de la Junta de Obras del Puerto, así como el resto, en que rebasa la citada suma de doscientas mil pesetas (200.000'00) el importe del mencionado proyecto, por haber sido conveniente incluir algunas obras de adecuación complementarias.— Segunda. El carácter de estas aportaciones es el de una operación gratuita, por una sola vez, con el fin de ayudar en lo posible a la Junta de Obras del Puerto, que representa, en nombre del Estado, la Economía Nacional, a realizar las que comprenden el expresado proyecto; contribuyendo así a llevar a cabo una mejora en el utillaje del puerto, que además de beneficiar a los intereses de todas aquellas Sociedades, coadyuva a una labor de gobierno de interés nacional, así, es el facilitar las operaciones afectas a la exportación de sales potásicas y de otras mercancías, acrecentándola en lo posible, y, por consiguiente, la obtención de divisas.— Por tanto, estas aportaciones no significan compramisa ni obligación alguna para lo futuro a cargo de la Junta de Obras del Puerto, la cual podrá retirar o variar de emplazamiento la vía férrea de referencia, si así lo exigiese la realización de obras comprendidas en otros proyectos que pudieran formalizarse y aprobarse.— Tercera. El régimen, con carácter temporal, del servicio de esta vía férrea, que queda propiedad del Estado, del que es Organismo Delegado la Junta de Obras del Puerto, de momento, y a título provisional, por un plazo de dos años dentro del cual habrá de fijarse mediante el oportuno Convenio, el definitivo, al que se referirá la conclusión siguiente, será el de su conservación por la Junta de Obras del Puerto, y de su explotación por la "Compañía de los Ferrocarriles Catalanes". Esta abonará a aquella, en concepto de canon de utilización, la cantidad de dos pesetas (2'00) por metro lineal de vía y riel y la cantidad de cincuenta céntimos de peseta (0'50) por tonelada de mercancía de cualquier clase que circule por dicha vía férrea, excepción hecha para la de "Sales Potásicas" y para el tráfico de consumo de "Ferrocarriles Catalanes", por los que satisfará 0'25 pesetas por tonelada para atender a los gastos

de conservación; circulación deducida por relación jurada obtenida en los libros de la Compañía, y que la misma habrá de presentar al finalizar cada trimestre. — *Cuarta.* Este régimen provisional de explotación durará hasta que por el Ministerio de Obras Públicas o la Dirección General de Puertos y Señales Marítimas se apruebe aquel Convenio definitivo, que habrá de estudiarse por la Junta de Obras del Puerto, encaminado a modificar en lo posible el régimen de explotación actual de la red de vías férreas que hoy día tiene instaladas la Compañía de los "Ferrocarriles Catalanes" en la zona del puerto, y en el que habrá de incluirse el ramal a que la presente Acta se refiere. *Quinta.* La explotación de la vía férrea objeto de esta Acta comenzará en cuanto se hayan ejecutado las obras del proyecto de referencia. — Y para que conste se levanta la presente Acta, de la que se firman ocho ejemplares por los señores antes mencionados en el lugar y día al principio citados."

que, remitida con el "Proyecto de prolongación de la vía férrea de los Ferrocarriles Catalanes al muelle de San Beltrán", suscrito por esta Dirección en 25 de septiembre de 1940, fué aprobado por la Superioridad en Orden Ministerial de 11 de octubre de 1941, realizando inmediatamente las obras por administración directa, como hemos detallado en el Capítulo II de esta "Memoria".

La Dirección autorizó el paso por la vía construída, el día 17 de mayo de 1941, en que terminaron las obras de asiento, faltando en aquella fecha la realización de las obras de rectificación de pavimento, que han ido llevándose a cabo con más lentitud, cuidando siempre de no entorpecer el tráfico mercantil de aquel muelle.

UNION ESPAÑOLA DE EXPLOSIVOS

(Minas de Cardona)

En la "Memoria" última, al tratar de este asunto, se terminaba indicando que las obras de ampliación del tinglado del Contradique, objeto de la concesión del 4 de septiembre de 1933, habíanse replanteado en 26 de septiembre de 1933, y que las obras en curso de construcción debieron terminarse en 4 de junio de 1934. Por O. M. de esta fecha se accedió a la prórroga de seis meses, fijándose el final de la obra el 4 de diciembre de 1934. Entramos ahora en el período de esta "Memoria", con el Acta de reconocimiento final, suscrita el día 12 de julio de 1935 y aprobada por la Dirección General de Puertos, el 5 de agosto del mismo año 1935, con lo cual las obras de la ampliación del tinglado afectas a la concesión del 4 de septiembre de 1936 quedan oficialmente terminadas y recibidas,

El día 30 de mayo de 1939, actuando esta Dirección como Jefatura interina de todos los servicios de la Junta de Obras del Puerto, fué recibida una instancia de la Sociedad "Unión Española de Explosivos", acompañada de un Proyecto de ampliación del tinglado del Contradique, solicitando una faja de terreno de 4 metros de anchura, a lo largo de la fachada Norte que tiene 90 metros de longitud; en la superficie solicitada de 360 metros se proponía ejecutar obras de carácter temporal, con duración inferior al año. Examinados y estudiados los documentos presentados, fué autorizada la ocupación temporal, con ciertas prescripciones, supeditando esta autorización a lo que pudiere resolver posteriormente la Superioridad, a quien se dió conocimiento del caso en fecha 1.º de junio de 1939. Por Orden Ministerial de 15 de junio de 1939, la Superioridad aprobó la resolución de esta Dirección.

La Jefatura de Obras Públicas de la Provincia, en oficio suscrito en 16 de mayo de 1940, remitió a esta Junta de Obras el expediente y proyecto de ampliación de dicho "depósito" regulador de sales potásicas en el muelle del Contradique, solicitando la ocupación de la zona de 90 x 4 metros, que fué objeto por parte de esta Dirección, en 1.º de junio de 1939, de concesión provisional y de carácter temporal, por plazo no mayor de un año, y de una ampliación por el Este, del depósito regulador, hasta la pared de obra de la Aeronáutica Naval con una superficie aproximada de 340 metros cuadrados, proponiendo en dichas zonas solicitadas la construcción de determinadas obras. En estas obras de ampliación se proponía la instalación de un puente móvil, para correr a lo largo de la fachada Norte del edificio, para llevar mecánicamente la mercancía a la bodega de los buques. Este puente rodaba sobre un carril situado a bordo de muelle, y otro paralelo, situado en la terraza de la ampliación longitudinal. Estudiado por esta Dirección el proyecto presentado, e informado favorablemente el 29 de mayo de 1940, con prescripciones inherentes a permitir el gálibo de los Ferrocarriles Catalanes con vías de concesión en este muelle y a detalles de la estructura del pie del semipórtico, para exigir un perfecto atraque de los barcos, fué devuelto a la Jefatura para su tramitación, otorgándose la concesión en Orden Ministerial de 6 de febrero de 1941.

Las obras fueron replanteadas el día 21 de noviembre de 1941, resultando, de los datos tomados en estas operaciones, que la longitud

de muelle afectada con la instalación del tinglado, a cuyo largo correrá el puente móvil, era de 99'50 metros, y que la extensión superficial de muelle que se ocupará con la nueva ampliación concedida será de 618'63 metros cuadrados.

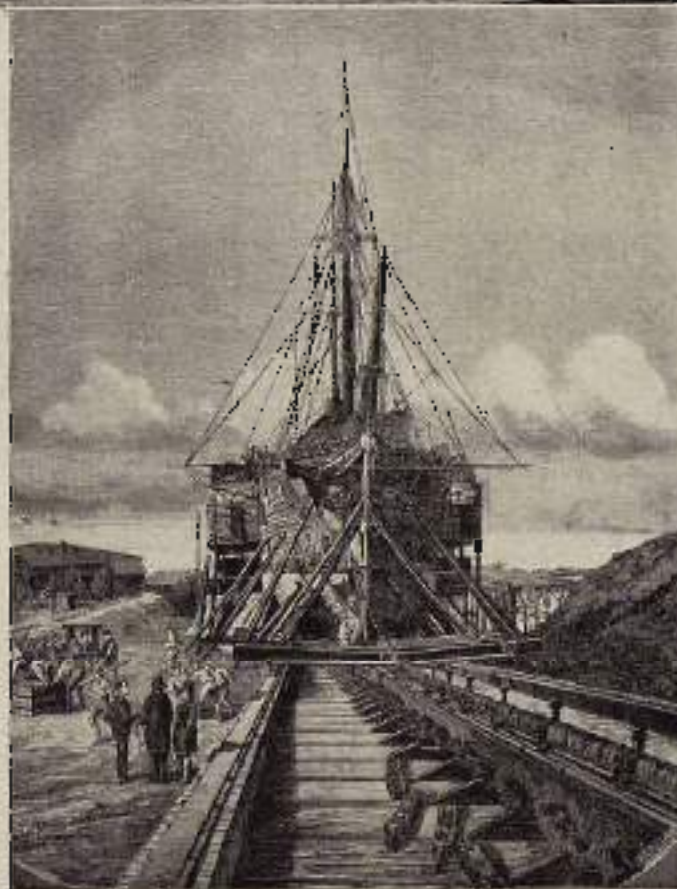
Al cerrar esta "Memoria", las obras están muy adelantadas, habiéndose hecho las pruebas de funcionamiento del puente móvil que está instalado, accidentalmente, con carácter fijo en el extremo Oeste del tinglado, pendiente del montaje de los carriles para su rodadura.

S. A. MINAS DE POTASA DE SURIA

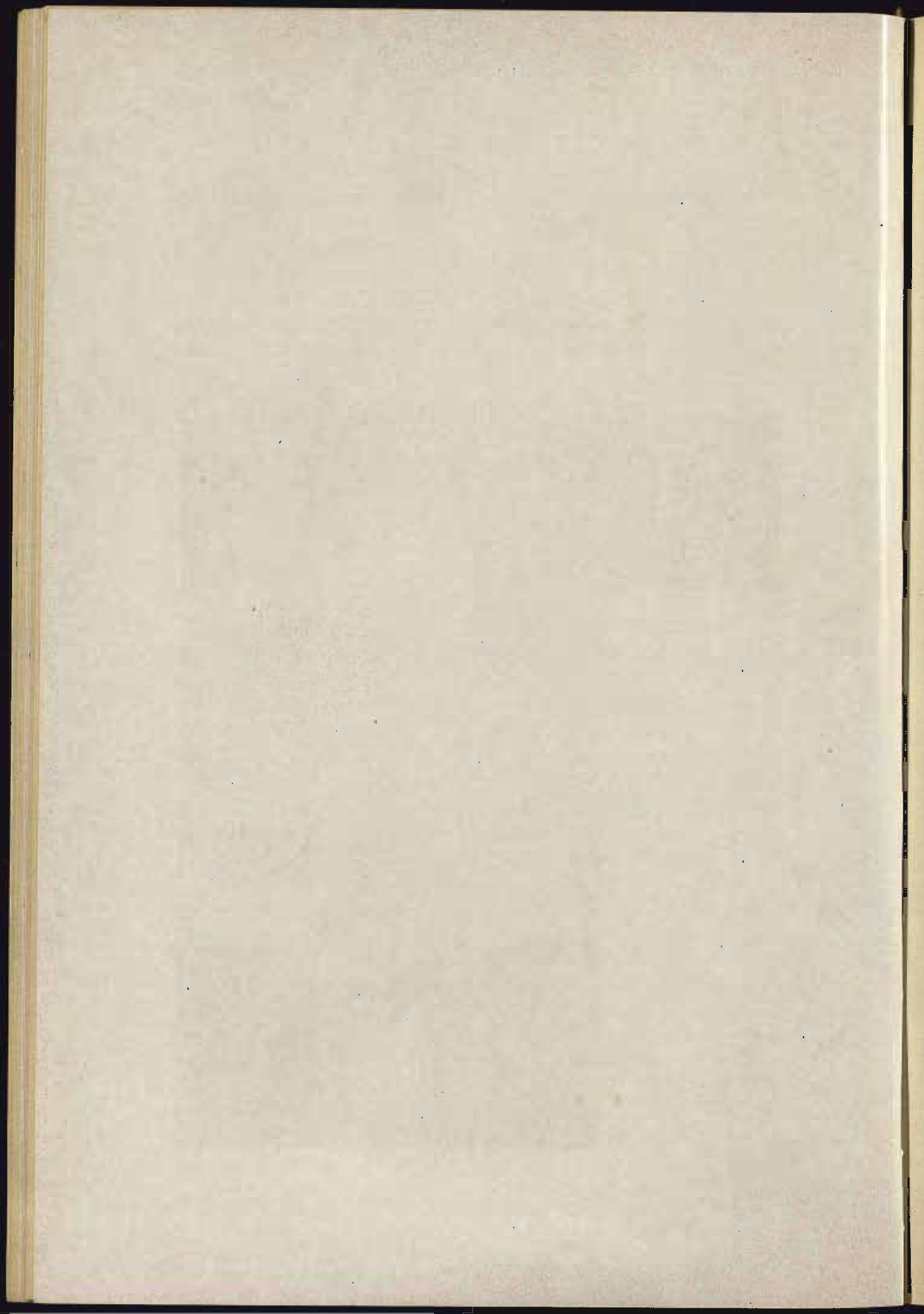
Respecto a la concesión de fecha 25 de enero de 1933 otorgada a esta Sociedad para construir en el muelle del Contradique un depósito regulador de sales potásicas, decíamos en la "Memoria" anterior que, practicado el replanteo de este depósito el 18 de marzo de 1933, dieron comienzo las obras que debieron terminarse después de dos prórrogas, concedidas el 24 de septiembre de 1934. El Acta de reconocimiento final de las obras fué levantada el día 12 de febrero de 1935, y el resultado de la medición dió una superficie ocupada de $(90'79 \times 27'85) = 2.525'99$ metros cuadrados. La Dirección General de Puertos, el 6 de agosto de 1935, aprueba el Acta de reconocimiento, con el ligero aumento en la superficie ocupada por la edificación, toda vez que la superficie concedida fué de $(90 \times 27) = 2.430$ metros cuadrados.

En fecha 14 de agosto de 1935 la Sociedad concesionaria "Minas de Potasa de Suria, S. A.", se dirige a la Presidencia de la Junta de Obras del Puerto, denunciando la intromisión judicial en el tinglado de su concesión, de la Sindicatura de quiebra de D. Tomás Mallo, hecho que motivó diversos y complicados informes de esta Dirección, así como laboriosas sesiones en la Junta para dar solución a problemas de índole particular, pero hubo de intervenir oficialmente para estudiar y aclarar el alcance de las cláusulas de concesión.

La Dirección General de Puertos y Señales Marítimas, en 24 de enero de 1947, ratificó la vigencia de la concesión otorgada a "S. A. Minas de Potasa de Suria" por R. O. de 16 de enero de 1926, ampliada por R. O. del 24 de diciembre de 1932, sobre el tinglado depósito para sales potásicas en el muelle del Contradique, con motivo de la revisión de concesiones ordenada por la Superioridad y la liberación de la Ciudad.



FOTOGRAFIAS RETROSPECTIVAS
DEL VAREDEBO
ACTUAL



En 15 de mayo de 1942, la Sociedad concesionaria suscribió una instancia a la Jefatura de Obras Públicas de Barcelona, acompañando un "Proyecto de instalación mecánica de descarga en el tinglado que utilizan en el muelle del Contradique del Puerto de esta Capital", para la tramitación de la correspondiente concesión, expediente que pasó en 17 de julio de 1942 a esta Dirección para su informe. En esta nueva concesión solicitaba el concesionario autorización para construir una tolva exterior al tinglado de 25 metros de longitud, dispuesta entre los carriles exteriores de la vía de descarga (adossada a la fachada Sur del tinglado), y la inmediata de maniobra. Esta tolva, debidamente protegida con enrejado de barras, se proyectaba al nivel de carriles, para no impedir ni perturbar la circulación por las vías. El material de descarga es recogido por un transportador de correa de 32 metros, dispuesto en túnel paralelo a la citada fachada Sur del tinglado. Quebrándose la alineación a 90 grados, entraba en el tinglado en túnel después de atravesar inferiormente las vías de descarga. Este segundo transportador, situado en la segunda alineación, conduce el material a un elevador vertical de cangilones, y de este aparato a un transportador central de 89 metros de longitud, que corre a lo largo del tinglado suspendido de los cerchas de la cubierta, con dispositivos automáticos de vertido, a voluntad de las necesidades de apilado. Informado este proyecto por la Dirección en fecha 7 de agosto de 1942 y seguida la tramitación reglamentaria de este expediente, fue otorgada la concesión por Orden Ministerial de 17 de noviembre de 1942, verificándose el replanteo de las obras el día 3 de diciembre del referido año 1942, levantándose la correspondiente Acta, que fue sometida a la aprobación superior.

POTASAS IBERICAS, S. A.

Terminábamos en la "Memoria" anterior indicando que la Junta, en sesión del 24 de enero de 1934, se dirigió a la entidad "Potasas Ibéricas, S. A." para que las instalaciones que se propusieran montar en el muelle de Coaña, por tener carácter permanente, debía ser solicitada su autorización incoando un expediente de concesión que tramitaría reglamentariamente la Jefatura de Obras Públicas de la provincia, cuya resolución competía al Ministerio de Obras Públicas. Dejábamos también apuntado que la Sociedad había incoado el expedien-

le correspondiente, no habiendo llegado, en la fecha de cierre de la anterior "Memoria", a conocimiento e informe de esta Dirección.

Al entrar en el período que abarca esta "Memoria", nos encontramos que, en fecha 9 de enero de 1935, acordó la Junta someter a informe de esta Dirección el expediente y proyecto que lo motiva, incoado por la Sociedad "Pulveras Ibéricas, S. A.", solicitando la concesión de un tinglado en el muelle de Costa para almacenar sales potásicas de las minas de Salent. El tinglado propuesto para la concesión constaba de tres naves paralelas, dos de 25 metros de anchura para almacenar potasa a granel y una tercera de 10 metros destinada al almacenamiento de la potasa en sacos, ocupando una superficie total de 3.100 metros cuadrados en un frente de 60'20 metros paralelo al muelle de Costa y de 56'25 metros de fondo, capaz para contener unas 15.000 toneladas de sales.

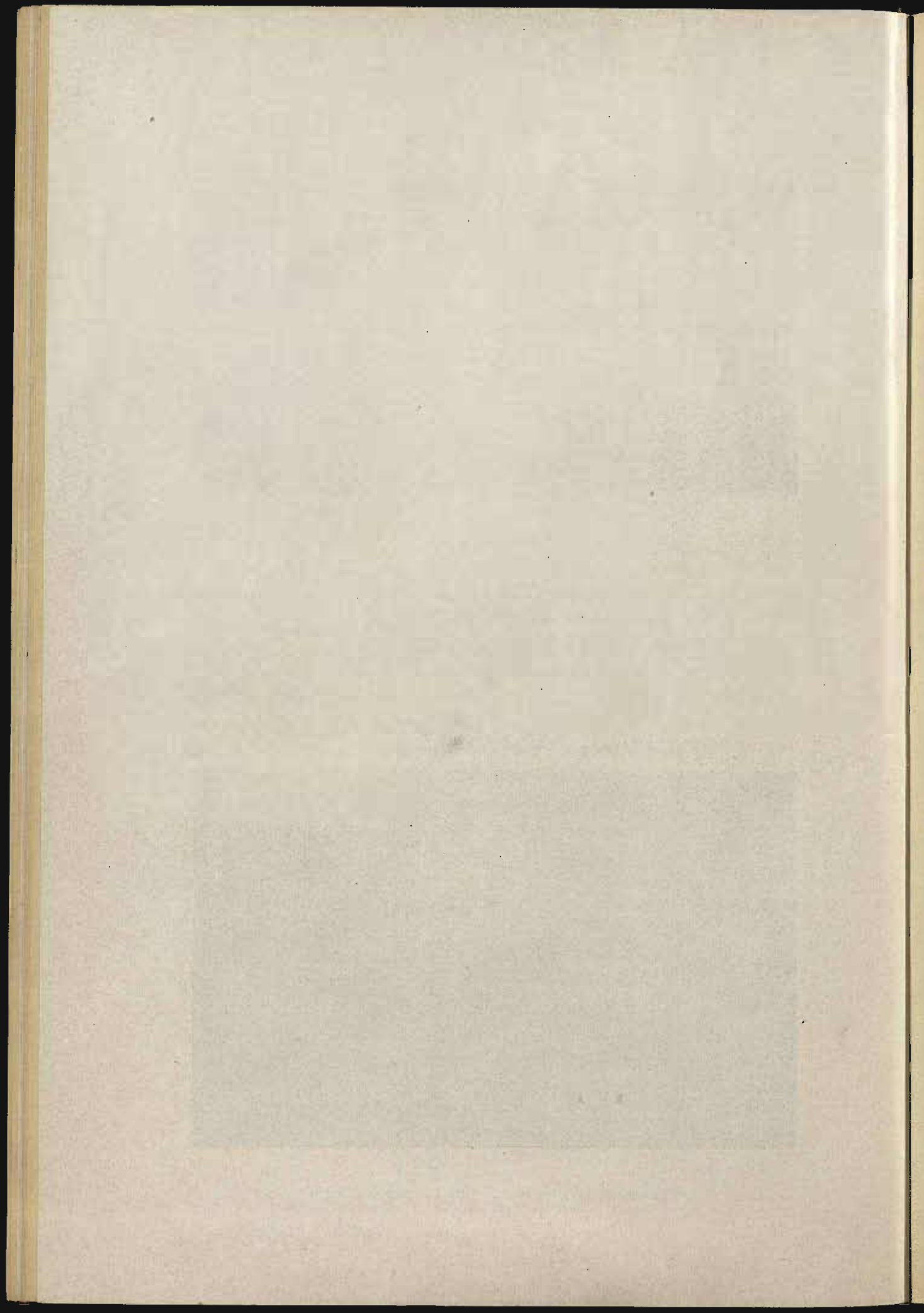
Previo un detenido estudio del proyecto, la Dirección, en 19 de febrero de 1935, suscribió su informe favorable, imponiendo las condiciones que creyó justas y equitativas, salvaguardando los intereses generales y los del puerto. La Dirección General de Puertos, y por O. M. del 24 de junio de 1935, otorgó la concesión correspondiente, replanteándose las obras el día 9 de agosto siguiente, constando en el acta levantada que, por conveniencia de la Sociedad concesionaria, fué reducida la longitud del rectángulo, que ocupará en planta a 59'55 metros, con lo cual la superficie replanteada ascenderá a 2.977'50 metros cuadrados a los efectos de la aplicación del canon señalado en la cláusula 10.ª de la concesión. El acta de replanteo fué aprobada por la Dirección General de Puertos en 26 de agosto de 1935. Las obras dieron principio el día 21 de agosto y debieron terminar a los doce meses de la fecha de concesión, o sea el día 24 de junio de 1936. En 15 de junio de 1936 presentó la Sociedad concesionaria una instancia solicitando una prórroga de doce meses para la terminación de las obras, instancia que quedó sin efecto, por las perturbaciones producidas días después. Reproducida la instancia en 27 de abril de 1940, e informando por esta Dirección en 14 de febrero de 1941, resolvió la Superioridad, en 27 de marzo de 1941, fijando la fecha de terminación de las obras para el día 24 de octubre de 1941; no habiendo terminado las obras para esa fecha, la Sociedad concesionaria vuelve a suscribir, en 6 de octubre de 1941, una nueva instancia solicitando un año para la terminación, y con el informe de esta Dirección de fecha



VISTA DE LA CIUDAD DESDE EL MUELLE NUEVO



BARCELONA VISTA DESDE EL PUNTO DEL MUELLE NUEVO



15 de octubre siguiente, pasa a la resolución superior, concediendo por la Orden Ministerial de fecha 12 de diciembre de 1941, la prórroga de un año solicitada, con lo cual la fecha de terminación fué fijada en 24 de octubre de 1942. Vuelve a reproducirse, en 6 de octubre de 1942, la instancia de la Sociedad concesionaria, solicitando un nuevo año para la terminación de las obras, y con nuevo informe de la Dirección pasa a resolución superior, sin que en el momento de cerrar esta "Memoria" haya resuelto la Superioridad sobre esta prórroga.

Resumiendo lo que precede, la Sociedad tiene construída y en explotación una de las tres naves, utilizando los espacios restantes para almacenar la potasa al aire libre, cuando está lleno el almacén que tiene construído.

Por último, por resolución de la Superioridad de fecha 24 de enero de 1941, fué ratificada la concesión de "Potasas Ibéricas, S. A.", del 24 de junio de 1935, para la construcción de un tinglado en el muelle de Costa del puerto de Barcelona, para depósito de sales potásicas, de acuerdo con la revisión de concesiones ordenada por la Superioridad a la liberación de la Ciudad.

ASUNTOS ENTRE LA JUNTA DE **OBRAS DEL PUERTO Y LA DIRECCION** **DE LAS MISMAS Y EL CONSORCIO DE** **LA ZONA FRANCA DE BARCELONA**

Extracción de arenas

Con fecha 8 de abril de 1936 dirigió el Consorcio de la Zona Franca de Barcelona una instancia a la Junta en la cual se exponía que por Decreto de 28 de marzo de 1934, confirmando otro de 24 de mayo de 1933 (de cuyos Decretos dábamos ya cuenta en nuestra "Memoria" anterior), tenía concedida el Consorcio autorización, con carácter exclusivo, para extraer arenas del fondo del mar por el método de succión en todo el litoral de la provincia marítima de Barcelona, añadiendo que, en cumplimiento del artículo 2.º del primer Decreto citado se había elevado por el Consorcio a la aprobación de la Subsecretaría de la Marina Civil un "Proyecto de instalación para

el suministro de arenas por draga, con decantación, clasificación y venta en el puerto de Barcelona", el cual había sido aprobado por Orden de 11 de junio de 1935.

En esta instancia se aducían razones para demostrar la conveniencia de llevar cuanto antes a la práctica la concesión, y se expresaba que una buena solución consistía en el aprovechamiento de una zona de muelle del puerto en donde poder construir la correspondiente instalación para la descarga, decantación, clasificación y venta de las arenas, con sitio, claro está, para que la draga pudiera descargarlas en condiciones de seguridad.

Después de exponer todo esto, manifestaba el Consorcio que ya sabía que, según el artículo 73 del Reglamento para la ejecución de la Ley de Puertos, había de remitirse al Ministerio de Obras Públicas la correspondiente instancia acompañada del Proyecto, pero que para la redacción de ésta les convenía conocer el lugar de emplazamiento de la obra, por lo cual solicitaba de la Junta de Obras del Puerto que acordara, en principio, respecto de la concesión, en las condiciones que se fijaran, de un lugar en los muelles del puerto donde pudiera establecerse la pretendida instalación, con una superficie de unos 8.000 metros cuadrados, de forma rectangular, pero aproximada a la cuadrada. Indicaban como lugares a propósito para dicha instalación dos ubicaciones que señalaban en un plano del puerto que acompañaban, una en la parte Sur del muelle de Poniente, junto al testero del mismo, y otra en el fondo del muelle de San Beltrán, entre el edificio en construcción de los almacenes de la Aduana y la Estación del Morrot.

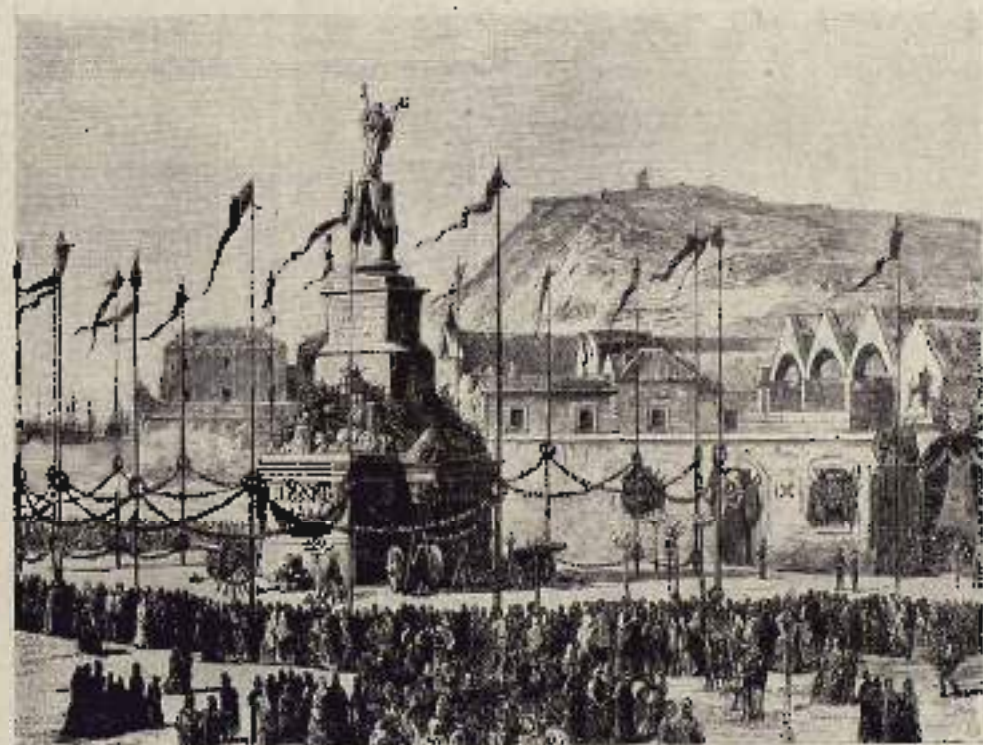
Figuraba esta instancia en la Orden del día de la sesión celebrada por la Junta el día 22 de abril de 1936, acordándose pasarla a informe reglamentario de esta Dirección, como así se hizo el 30 del mismo mes.

Tratábase, como se ve, de una importante instalación que quería acogerse al puerto de Barcelona, instalación que había de satisfacer necesidades de la ciudad, pero no del puerto ni relacionadas con el tráfico mercantil de éste.

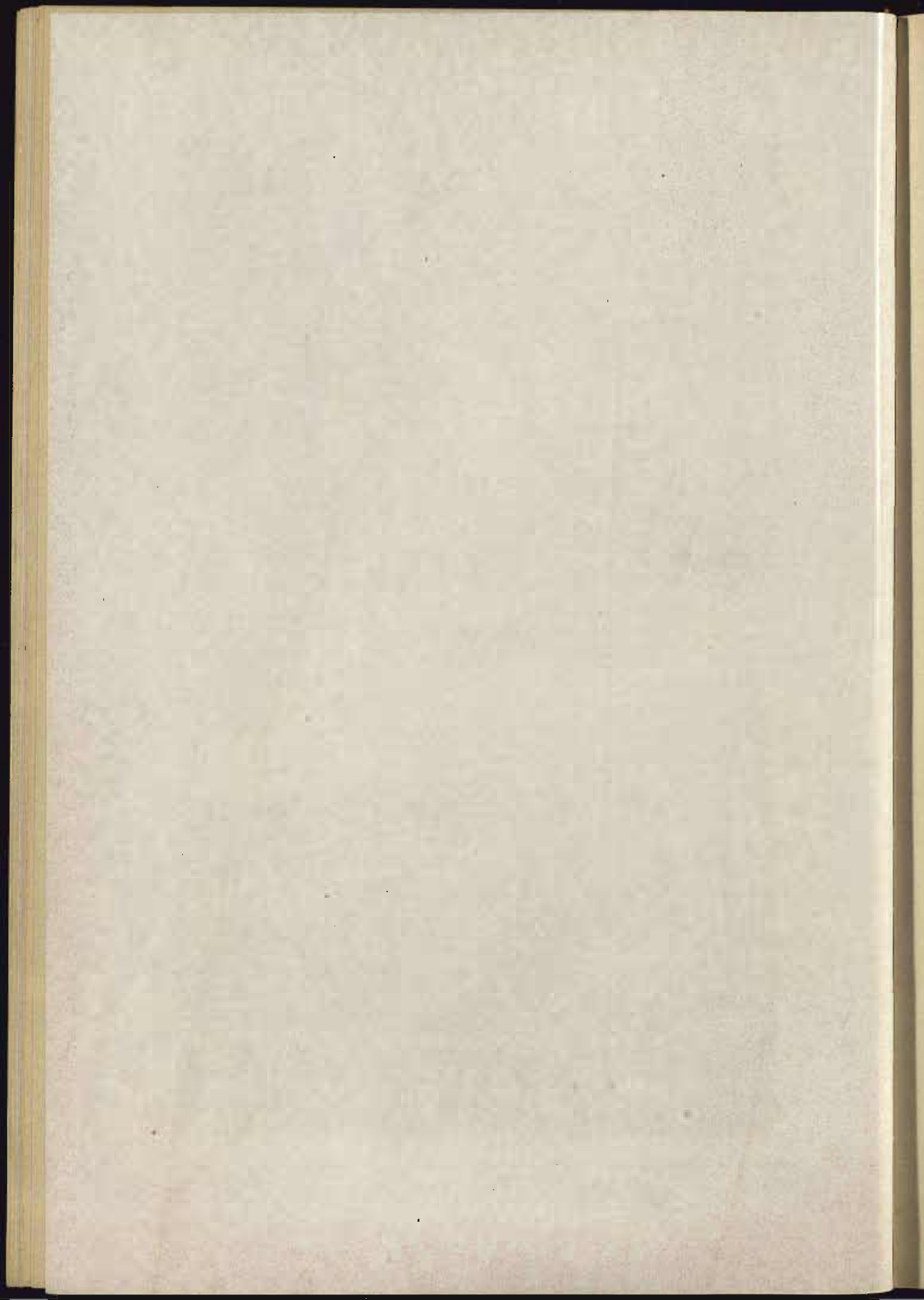
En el minucioso informe que se redactó y suscribió en 7 de mayo siguiente, después de detenido estudio, se puso de manifiesto mediante datos concretos, cómo numerosas concesiones de todas clases autorizadas en el puerto iban desvirtuando bastante la eficacia de las superficies y desarrollo de línea de atraque para los servicios comer-



AÑO 1844. FUENTE DE SANTIAGO PARA GUARDAR EL RECUERDO A LOS CIUDADANOS QUE FUERON MATADOS AL PORTAL DE MAR.



AÑO 1870. MONUMENTO A LA PAZ QUE SE CONSTRUYÓ EN LA MITAD PLAZA DE LA PUEBLA DE LA PAZ.



ciales, en tal forma que el propósito de establecer dentro del puerto una instalación como la solicitada, constituiría un problema que precisaba maduro examen para evitar que una concesión impremeditada acarreará serios perjuicios a los intereses comerciales portuarios.

El artículo 2.º del Decreto Presidencial de 28 de marzo de 1934 reza así:

"El Consorcio de la Zona Franca del puerto de Barcelona someterá a la aprobación de la Subsecretaría de Marina Civil un proyecto completo para la extracción de arenas del fondo del mar, en el que consten, con todo detalle, los métodos a emplear, así como la descripción más amplia posible de todo el material necesario para efectuar la extracción. — Corresponde a dicho Consorcio implantar, organizar y reorganizar el servicio de extracción de arena las veces que sea preciso, así como extraer las arenas dentro de la zona señalada en el artículo 5.º con sujeción a las normas que en este Decreto se fijan, como única autorización, con carácter exclusivo, para extraer las arenas del fondo del mar en el litoral de la provincia marítima de Barcelona. — Esta concesión se considera como complementaria de la otorgada por el Decreto de 23 de julio de 1925, la cual subsistirá en las condiciones actualmente vigentes."

El artículo 2.º del Real Decreto de 21 de julio de 1925, copiado, es como sigue:

"El Consorcio del Depósito Franca de Barcelona someterá a la aprobación del Ministerio de Fomento un Proyecto completo de la extracción mecánica de las arenas y de su transporte a los diversos depósitos de la ciudad, cuya situación señalará expresamente. — Asimismo propondrá las tarifas de venta de aquel material en los depósitos, por tonelada o por metro cúbico, justificándolo, teniendo en cuenta el coste efectivo de la extracción, el transporte, el beneficio industrial, impuestos, etc."

Por lo expuesto en estos dos artículos, y leídas por completo las disposiciones de que forman parte, se ve de ver que para nada se trataba en todo ello de un Proyecto de instalación para el suministro de arena por draga con decantación, clasificación y venta en el puerto de Barcelona. Únicamente se decía en la de 21 de julio de 1925 que el Consorcio someterá a la aprobación del Ministerio de Fomento un proyecto de extracción mecánica de las arenas y de su transporte a los diversos depósitos de la ciudad, cuya situación se señalará expresamente, y en el artículo 23 de la de 28 de marzo de 1934 se disponía que el Consorcio someterá a la aprobación de la Subsecretaría de la Marina Civil un proyecto completo para la extracción de arenas del fondo del mar, con detalle de los métodos a emplear y del material necesario para efectuar la extracción. No se acierta a comprender, por lo tanto, que se presentara el citado proyecto, basado, según se dice, en cumplimiento del artículo 2.º del Decreto de 28 de marzo de 1934

Una instalación en el puerto de Barcelona para que puedan descargarse las dragas la arena y luego cesantarla, clasificarla y venderla dentro del puerto constituye una instalación compleja que significaría una servidumbre y que, una vez establecida, sería muy difícil de quitar. Una instalación de esta clase llevaría, además, consigo un enorme tráfico de vehículos de transporte, cosa que precisa tener también en cuenta, por lo que recargaría la circulación por las vías del puerto y por el mayor coste de la conservación y reparación de estas últimas.

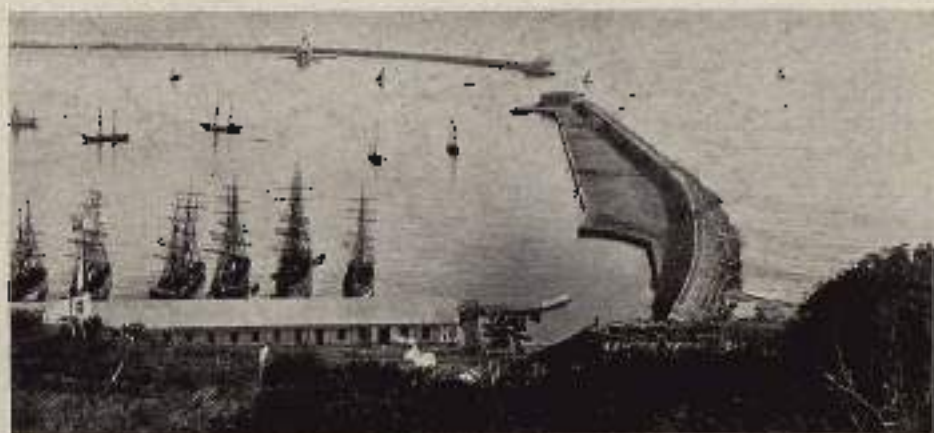
De todos modos, y por si el Ministerio de Obras Públicas hubiese considerado oportuna una concesión de esta clase dentro del puerto de Barcelona, se hizo en nuestro informe un examen de los lugares donde pudiera establecerse para reducir, ya que no evitar, los inconvenientes indicados, lugares que se señalaban en un plano. Además de los emplazamientos que se sugerían en la instancia del Consorcio, se examinaron otros en el muelle de Poniente, en el de San Beltrán y en el límite de la zona portuaria junto al Canal de la Lfarta. Desde luego, no era en modo alguno conveniente situar la instalación en la zona del muelle de Poniente, comprendida entre el testero del mismo y su paramento Sur, como señalaba el Consorcio, porque tanto en el extremo de dicho paramento como en el testero amarran barcos de carbón. En todo caso, sería preferible que la instalación se montara en la zona angular opuesta, unión del testero con el paramento Norte, pero aparte de otros inconvenientes había el de que los vehículos de transporte hubieran tenido que recorrer todo el muelle de Poniente y los contiguos a éste hasta salir del puerto. Casi seguramente no hubiera podido soportar el muelle de Poniente el tráfico acumulado de vehículos de arena y de carbón.

No podía pensarse en encontrar lugar adecuado dentro de la dársena del Marrot, porque allí escasean los lugares de atraque para el tráfico de potasa y el de los Ferrocarriles Catalanes y por la parte importante que tiene concedida en el muelle del Contradique la Aeronáutica Naval Militar, el atraque forzoso de la Cumpsa, la Sanidad Exterior, etc.

El lugar señalado por el Consorcio en el muelle de San Beltrán significaba tener la instalación en la explanada destinada a depósito de maderas, y el puerto está muy escaso de zonas de depósito. Además, entre la draga, a la que había que señalar un atraque en el muelle de Poniente u en el de San Beltrán, y la instalación terrestre de



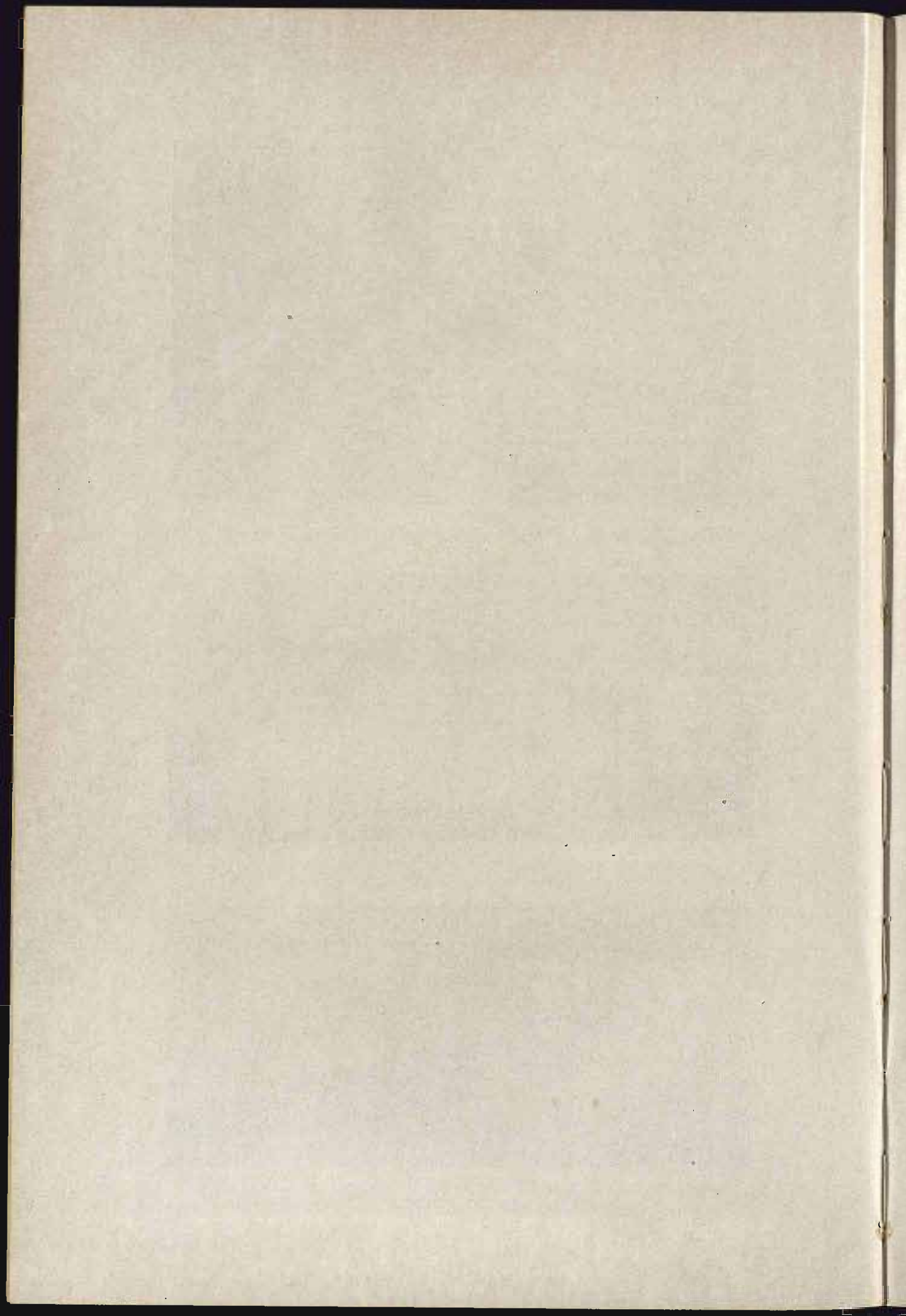
CANCHA DE ESPALMÁN EN EXPLORACIÓN PARA LOS USOS DEL PUERTO DE LIBERTINA

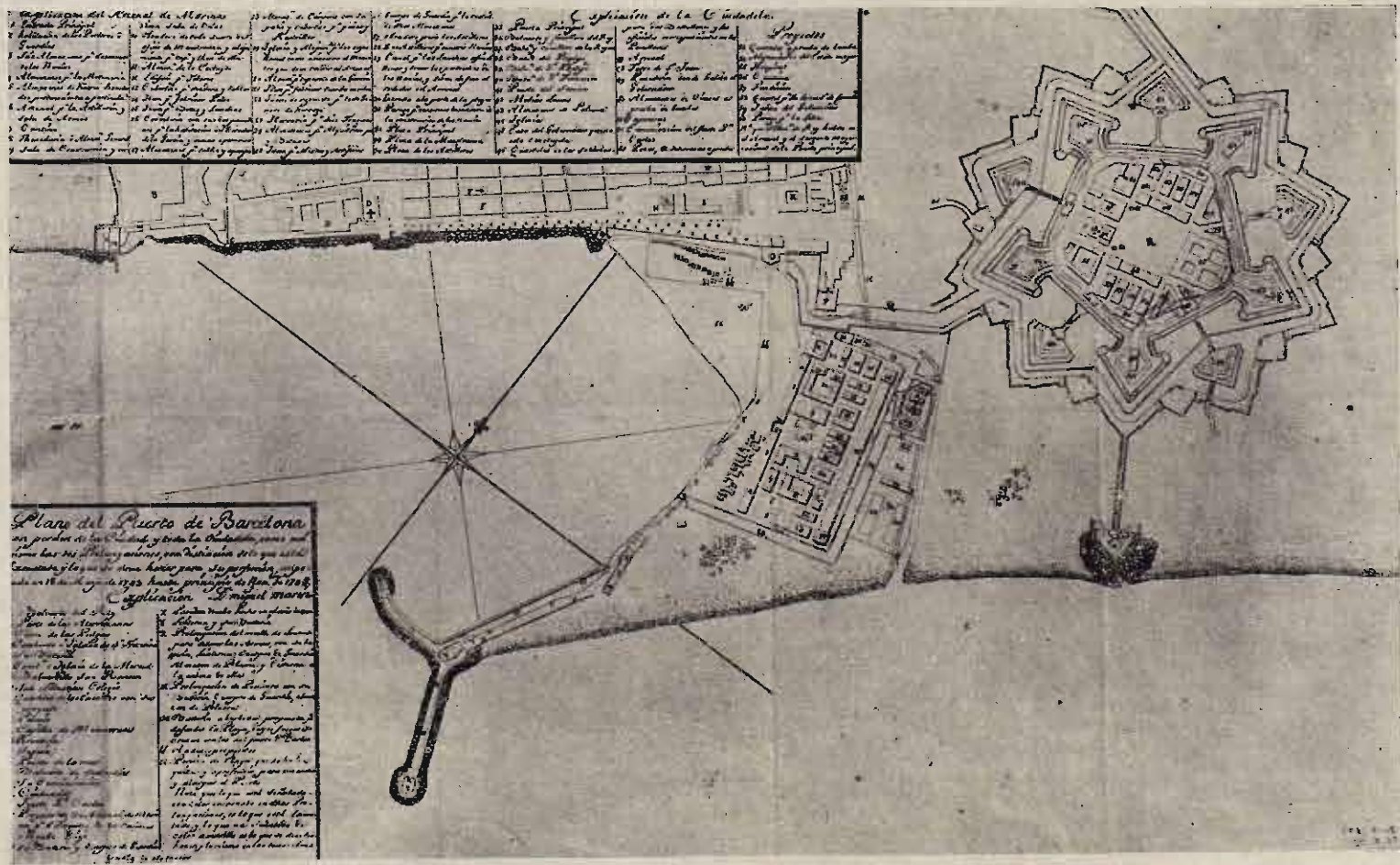


VISTA PARCIAL DEL PUERTO CON EL ANCLADO CONTRAVIENTO-MUELLE



LO QUE ERA EL MUELLE DE PARACIONAL CON LA CLAMORIA ISLETA ANTES DE SU AMPLIACIÓN ACTUAL



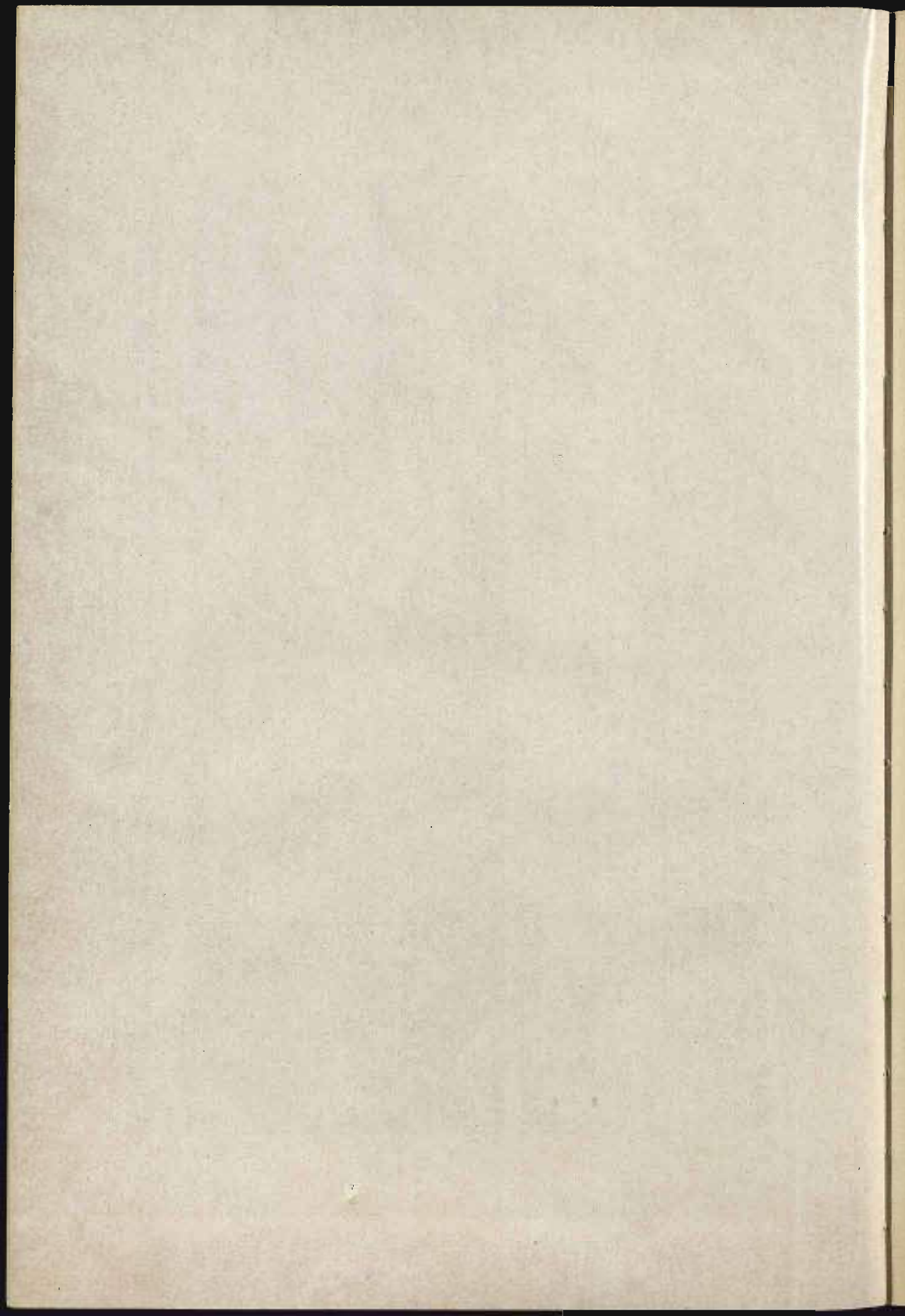


Plano del Puerto de Barcelona
 con porción de la Ciudad y toda la Ciudadela, como asimismo las dos prolongaciones, con distinción de lo que está Executado, y lo que se deve hazer para su perfección, empezado en 18 de mayo de 1743 hasta principio de noviembre de 1745.

Explicación

1. Puerta de San Juan
 2. Puerta de San Pedro
 3. Puerta de San Mateo
 4. Puerta de San Andrés
 5. Puerta de San Sebastián
 6. Puerta de San Carlos
 7. Puerta de San Felipe
 8. Puerta de San Juan de los Rios
 9. Puerta de San Juan de los Baños
 10. Puerta de San Juan de los Baños
 11. Puerta de San Juan de los Baños
 12. Puerta de San Juan de los Baños
 13. Puerta de San Juan de los Baños
 14. Puerta de San Juan de los Baños
 15. Puerta de San Juan de los Baños
 16. Puerta de San Juan de los Baños
 17. Puerta de San Juan de los Baños
 18. Puerta de San Juan de los Baños
 19. Puerta de San Juan de los Baños
 20. Puerta de San Juan de los Baños
 21. Puerta de San Juan de los Baños
 22. Puerta de San Juan de los Baños
 23. Puerta de San Juan de los Baños
 24. Puerta de San Juan de los Baños
 25. Puerta de San Juan de los Baños
 26. Puerta de San Juan de los Baños
 27. Puerta de San Juan de los Baños
 28. Puerta de San Juan de los Baños
 29. Puerta de San Juan de los Baños
 30. Puerta de San Juan de los Baños
 31. Puerta de San Juan de los Baños
 32. Puerta de San Juan de los Baños
 33. Puerta de San Juan de los Baños
 34. Puerta de San Juan de los Baños
 35. Puerta de San Juan de los Baños
 36. Puerta de San Juan de los Baños
 37. Puerta de San Juan de los Baños
 38. Puerta de San Juan de los Baños
 39. Puerta de San Juan de los Baños
 40. Puerta de San Juan de los Baños
 41. Puerta de San Juan de los Baños
 42. Puerta de San Juan de los Baños
 43. Puerta de San Juan de los Baños
 44. Puerta de San Juan de los Baños
 45. Puerta de San Juan de los Baños
 46. Puerta de San Juan de los Baños
 47. Puerta de San Juan de los Baños
 48. Puerta de San Juan de los Baños
 49. Puerta de San Juan de los Baños
 50. Puerta de San Juan de los Baños
 51. Puerta de San Juan de los Baños
 52. Puerta de San Juan de los Baños
 53. Puerta de San Juan de los Baños
 54. Puerta de San Juan de los Baños
 55. Puerta de San Juan de los Baños
 56. Puerta de San Juan de los Baños
 57. Puerta de San Juan de los Baños
 58. Puerta de San Juan de los Baños
 59. Puerta de San Juan de los Baños
 60. Puerta de San Juan de los Baños
 61. Puerta de San Juan de los Baños
 62. Puerta de San Juan de los Baños
 63. Puerta de San Juan de los Baños
 64. Puerta de San Juan de los Baños
 65. Puerta de San Juan de los Baños
 66. Puerta de San Juan de los Baños
 67. Puerta de San Juan de los Baños
 68. Puerta de San Juan de los Baños
 69. Puerta de San Juan de los Baños
 70. Puerta de San Juan de los Baños
 71. Puerta de San Juan de los Baños
 72. Puerta de San Juan de los Baños
 73. Puerta de San Juan de los Baños
 74. Puerta de San Juan de los Baños
 75. Puerta de San Juan de los Baños
 76. Puerta de San Juan de los Baños
 77. Puerta de San Juan de los Baños
 78. Puerta de San Juan de los Baños
 79. Puerta de San Juan de los Baños
 80. Puerta de San Juan de los Baños
 81. Puerta de San Juan de los Baños
 82. Puerta de San Juan de los Baños
 83. Puerta de San Juan de los Baños
 84. Puerta de San Juan de los Baños
 85. Puerta de San Juan de los Baños
 86. Puerta de San Juan de los Baños
 87. Puerta de San Juan de los Baños
 88. Puerta de San Juan de los Baños
 89. Puerta de San Juan de los Baños
 90. Puerta de San Juan de los Baños
 91. Puerta de San Juan de los Baños
 92. Puerta de San Juan de los Baños
 93. Puerta de San Juan de los Baños
 94. Puerta de San Juan de los Baños
 95. Puerta de San Juan de los Baños
 96. Puerta de San Juan de los Baños
 97. Puerta de San Juan de los Baños
 98. Puerta de San Juan de los Baños
 99. Puerta de San Juan de los Baños
 100. Puerta de San Juan de los Baños

La leyenda de este Plano dice lo siguiente: "Plano del Puerto de Barcelona, con porción de la Ciudad y toda la Ciudadela, como asimismo las dos prolongaciones, con distinción de lo que está Executado, y lo que se deve hazer para su perfección, empezado en 18 de mayo de 1743 hasta principio de noviembre de 1745."



decaantación, clasificación y venta, debería montarse, para la descarga de arenas, una tubería, probablemente elevada sobre el muelle, y preparar también lo necesario para dar salida a toda el agua de decaantación, representando todo ello una instalación muy complicada a través del muelle de San Beltrán, que acaso no fuera nada conveniente para los intereses del puerto.

Cabía otra solución, que era estudiar una instalación dentro del solar situado todavía más al fondo del muelle de San Beltrán, entre la doble vía férrea general y el límite de la zona del puerto. En este solar los vehículos de transporte saldrían en seguida fuera de la zona portuaria, pero, por lo demás, la instalación hubiera debido estudiarse procurando que las tuberías fuesen subterráneas y de modo que su trazado redujera a un mínimo los inconvenientes de tener que atravesar toda la zona de servicio del muelle de San Beltrán. Además, el punto de arranque de las tuberías en el paramento de este muelle hubiera debido escogerse de manera que quedasen reducidos a un mínimo los perjuicios que pudieran ocasionarse en los atraques comerciales.

Examinando otros lugares del puerto, se señaló uno para montar la instalación solicitada junto al Canal de la Infanta, que es el límite actual de la zona marítima. La instalación de arenas en aquella zona permitiría ampliarla en su día, porque allí existe una gran superficie disponible. Para la entrada y salida de los vehículos de transporte se cuenta con la inmediata carretera del puerto y con el paso a nivel que da acceso a la carretera del cementerio. Además, la instalación en aquella zona no hubiera constituido un estorbo y una servidumbre dentro de las dársenas ni hubiera irrogado perjuicios a nadie, pudiendo quedar como están las actuales zonas de depósito. Pero esta solución exigía la construcción de un espigón contiguo al Canal de la Infanta, espigón que forma uno de los lados de la dársena, depósito que figuraba en los planes de ampliación del puerto.

Para decidir y proponer sobre asunto tan delicado se nombró por la Junta una ponencia, que no llegó a dictaminar por haber estallado a poco la guerra de Liberación.

Después, las dificultades de toda índole surgidas con los acontecimientos inmediatos han paralizado toda nueva iniciativa respecto al particular.

COMPANÍA ARRENDATARIA DEL MONOPOLIO DE PETROLEOS, S. A. (C. A. M. P. S. A.)

Durante el período abarcado por esta "Memoria" ha tenido esta Dirección que intervenir en gran número de asuntos relacionados con la C. A. M. P. S. A., como consecuencia de las instalaciones que esta Sociedad posee en la zona portuaria y sus inmediaciones. La mayoría de ellos, que no detallamos por su escasa importancia, han sido derivados de los servicios de explotación de la Sociedad y se han procurado resolver armonizando los intereses ya creados por los distintos concesionarios y empresas que pudieran en cada caso resultar afectados.

Unicamente por su volumen e importancia, resulta interesante reseñar lo ocurrido en los tres siguientes: a) El pago del canon por expendición de gasolina; b) La construcción del muro de defensa de la factoría del Murrat, y c) Los espigones de defensa del mismo muro; tres casos que han motivado extensos informes de esta Dirección.

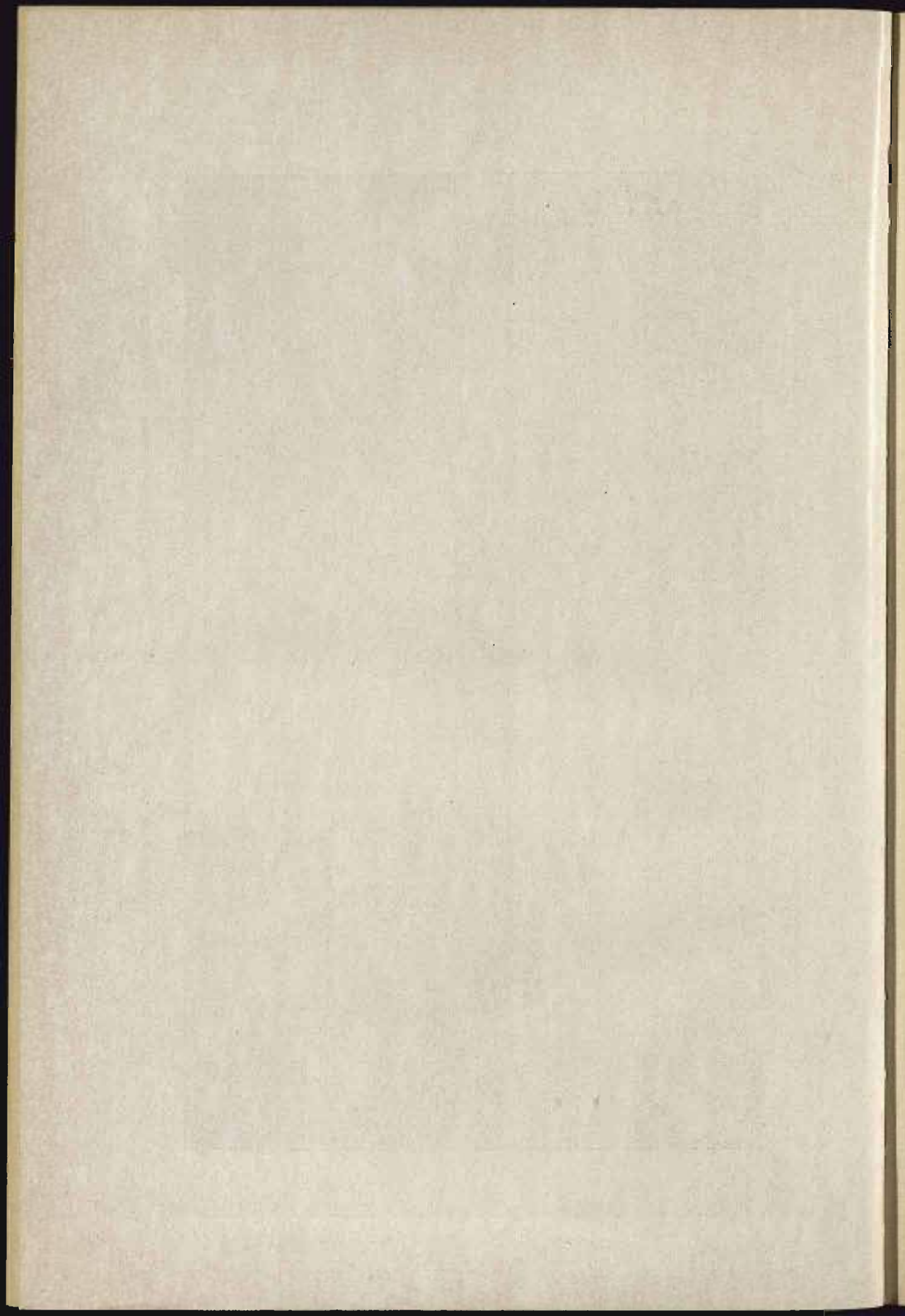
a) Impuesto sobre la expendición de gasolina.

Aunque el momento álgido entablado por este motivo, entre la Junta del Puerto y la C. A. M. P. S. A., ha tenido lugar durante la época relatada en esta "Memoria", los orígenes de este asunto se remontan a bastantes años antes, y para dar una idea de esta debatida cuestión haremos un relato sucinto del mismo desde su origen.

En el "Boletín Oficial de la Provincia" de 1.º de septiembre de 1921 insertó el Ayuntamiento de Barcelona un pliego de condiciones para el concurso de instalación en la vía pública de nuevos aparatos surtidores de gasolina. Este concurso se falló en enero de 1922 a favor de D. Cristóbal Moll, quien había de satisfacer al Ayuntamiento un canon anual de 1.000 pesetas por aparato y un céntimo y medio por litro que expendiera. En agosto del mismo año 1922 el citado Sr. Moll dirigió una instancia a la Junta de Obras del Puerto solicitando una concesión para instalar también en la zona portuaria estos mismos postes expendedoros de gasolina. Al mes siguiente, o sea en septiembre



ESCALÓN, ESQUITA Y TORRE DEL CASTILLO DE SAN SEBASTIÁN. HOY SE CONSERVA ÚNICAMENTE LA TORRE CON SU GRAN BRIDA



y previos los informes de esta Dirección, la Junta de Obras del Puerto concedió autorización al Sr. Moll para colocar dos aparatos scatlidores en sitios señalados de la zona portuaria, con arreglo a determinadas condiciones, entre ellas que debía satisfacer un canon anual de 1.200 pesetas por aparato y además un céntimo por cada litro expendido. Quedó así creado un arbitrio de un céntimo por litro de gasolina vendido en la zona portuaria, que se cobraba estrictamente al citado Sr. Moll.

Por otra parte, en octubre de 1921, D. Manuel Salas presentó en el Gobierno Civil un estudio titulado "Proyecto de alcantarilla para la conducción de tuberías de descarga de combustibles líquidos desde la dársena del Morrot hasta Casa Antúnez". En la instancia al Excmo. Sr. Ministro de Fomento que acompañaba el Proyecto y en la "Memoria" del mismo se explicaba que el peticionario trataba de establecer depósitos de carburante líquido en los terrenos llamados Herrería y Altos Hornos de Ntra. Sra. del Carmen, o sea fuera de la zona portuaria, pero que para llenarlos, puesto que el combustible venía por mar, necesitaba establecer una tubería de descarga o acopio desde el lugar más cercano donde pudieran atracar buques y tanques, que era la dársena del Morrot. Por tanto, estas tuberías de descarga habían de pasar por la zona del puerto, y por ello pedía la oportuna autorización para realizar las obras. Quedaba, por tanto, claro, que se trataba de unas tuberías para la **descarga** de combustible hasta sus tanques de almacenamiento situados fuera del puerto, sin tratar en el proyecto para nada de que se propusiera utilizar estas tuberías para la operación inversa, o sea la de entregar gasolina a los buques mediante estas tuberías, convirtiendo así las tomas en postes de venta de gasolina o aceite pesado. Después de numerosos informes, en abril de 1923 se accedió a lo solicitado por el Sr. Salas, imponiendo varias condiciones, entre las cuales figuraban que, en concepto de ocupación de terreno, había el concesionario de abonar a la Junta la exigua cantidad de dos pesetas por año y metro lineal de alcantarilla, que llevaba dentro las tuberías, que no variaba la existencia de la tubería preferencia de atraque y que serían de cargo del concesionario las contribuciones, impuestos y arbitrios **creados o por crear** y que se refirieran al uso que se diera a la tubería. Resulta evidente, por lo tanto, que, con arreglo a esta última cláusula, si el interesado hubiera pretendido usar la tubería para **vender** gasolina en lugar de descargarla

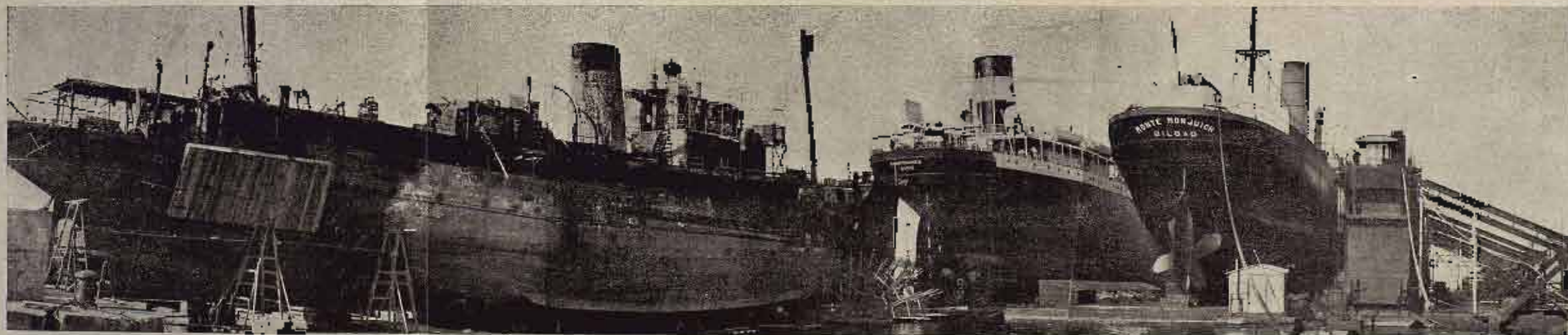
y almacenarla, se le había de aplicar el mismo canon ya establecido de un céntimo por litro que pagaba el Sr. Moll. No llegó, sin embargo, a darse el caso, puesto que el Sr. Salas no utilizó nunca la tubería para venta de combustible. Las obras quedaron terminadas en julio de 1926.

Una nueva concesión solicitó al Excmo. Sr. Ministro de Fomento la "Sociedad Petrolífera Española" en abril de 1923, por medio de una instancia acompañada de un "Proyecto para la instalación de tuberías de descarga de combustibles líquidos desde el puerto hasta los terrenos de Casa Antúnez". En la instancia y proyecto se solicitaba permiso análogo al del Sr. Salas, para instalar tuberías desde el muelle de Costa hasta los terrenos de Casa Antúnez, exteriores a la zona portuaria y destinados al establecimiento de los depósitos, si bien, a diferencia de aquel señor, la Sociedad Petrolífera Española destinaba las tuberías tanto a la descarga de líquido para los depósitos como a un posible aprovisionamiento de buques.

Se accedió a la solicitud en enero de 1926, imponiendo, entre otras, las condiciones señaladas por el Ingeniero Director del Puerto, que eran análogas a las de la concesión del Sr. Salas. Quedaba, por tanto, claramente determinado que la Sociedad Petrolífera Española podía realizar las obras, pagando desde su replanteo el canon fijo de dos pesetas por año y metro lineal. Además, era lógico que, caso de venderse combustible por la tubería, habría de pagar un céntimo por litro expandido. En febrero de 1928 se terminaron las obras, y, como en la concesión del Sr. Salas, tampoco se llegó a aplicar el impuesto sobre la venta, porque no llegaron nunca a utilizarse las tuberías para esta operación.

Creóse el 28 de junio de 1927 el Monopolio de Estado sobre las manipulaciones industriales, almacenaje, distribución y venta de los combustibles minerales líquidos y sus derivados; se hizo el concurso público de concesión, y, adjudicada a la C. A. M. P. S. A., comenzó ésta a administrar el citado Monopolio del Estado, el 1.º de enero de 1928. Como consecuencia de ello esta Sociedad se incoó de las instalaciones de los señores Moll y Salas y Sociedad Petrolífera Española, y era claro que, por lo tanto, quedaba subrogada respecto de la Junta de Obras del Puerto, del que pasaba a ser concesionario de las obligaciones de los concesionarios anteriores.

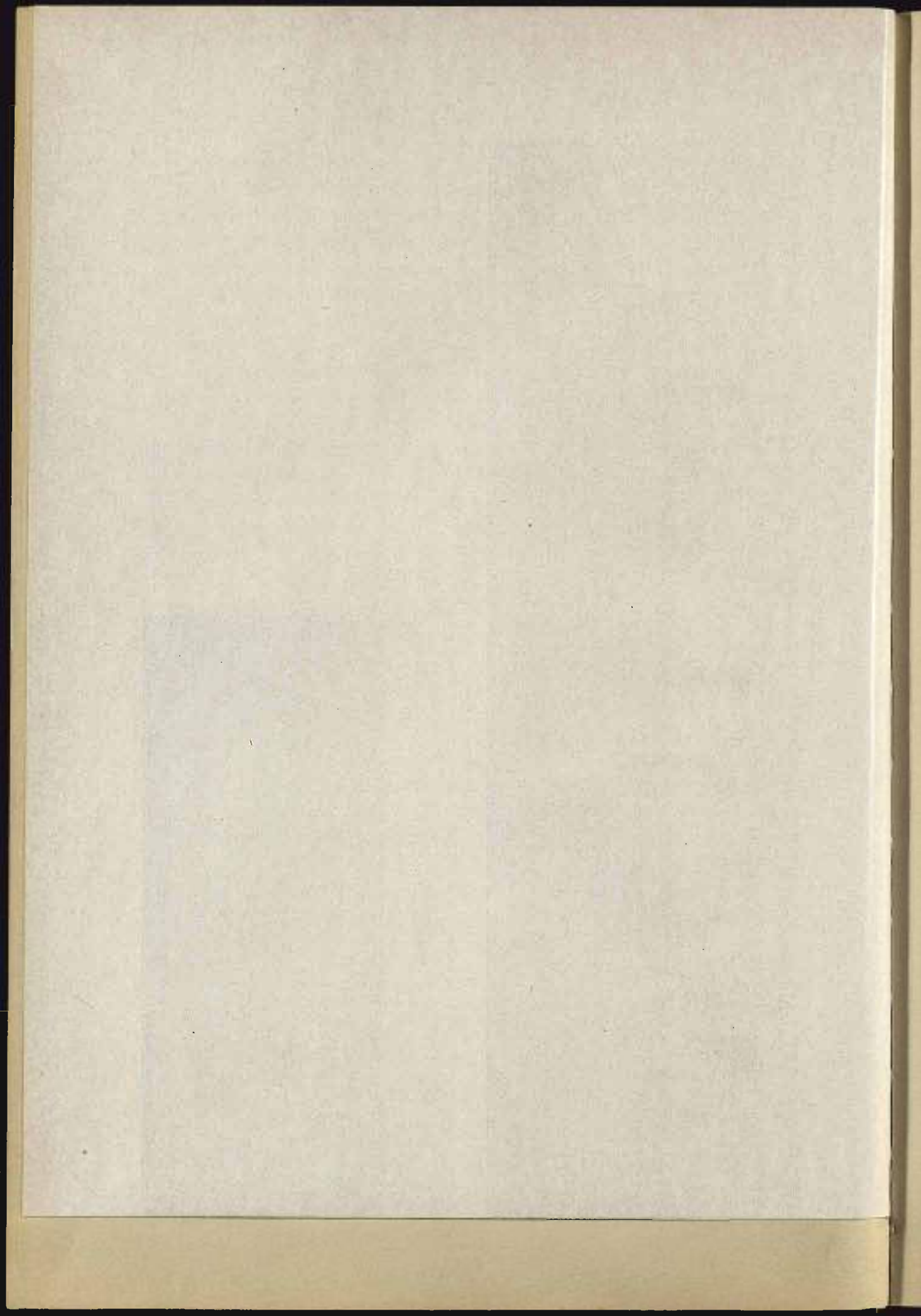
Entre las diversas manipulaciones que efectuó la C. A. M. P. S. A.,



↑ VISTA PANORÁMICA DEL DIQUE CON SEÑALES DE REPARACIÓN DESPUÉS DE SU SALVAMENTO



← VISTA DEL DIQUE



empezó, sin dar cuenta a la Junta de Obras del Puerto, a expender combustible por las tuberías del muelle de Costa, y al percatarse ésta, en el año 1933, de la existencia de tal venta, que no se ha podido averiguar cuándo dió comienzo, se hicieron reiteradas gestiones cerca de la Sociedad para que remitiera relaciones juradas de los combustibles vendidos, con el fin de aplicarles y poder percibir la cantidad de un céntimo por litro, como se venía haciendo en los postes de distribución, y a la que hemos visto tenía derecho la Junta de Obras del Puerto, al igual que se cobraba sobre el combustible entregado en las tomas del muelle de Costa, tomas convertidas en postes de venta.

Negóse la C. A. M. P. S. A. a facilitar dichas relaciones y a abonar cantidad alguna por el concepto reclamado y empezó así una enojosísima cuestión que dura ya diez años. No obstante no haber querido la C. A. M. P. S. A. presentar a la Junta de Obras del Puerto las relaciones juradas solicitadas, se ha logrado formar una detallada relación de los buques a los que ha vendido combustible desde el 1.º de enero de 1934 hasta el 16 de julio de 1936. El resumen de lo vendido en este período es de 78.848.000 litros, que representa a percibir por la Junta 788.480 pesetas. Esta cifra da idea de la importancia de la cuestión que se discute.

Sobre esta cuestión se han cruzado numerosas comunicaciones e informes y dictado disposiciones.

Como resultado de las comunicaciones de la Junta de Obras del Puerto sobre estas cantidades adeudadas a la misma por parte de la C. A. M. P. S. A., por arbitrios, la Dirección General de Puertos y Señales Marítimas dirigió en 4 de diciembre de 1942 un escrito a la Delegación del Gobierno en dicha Sociedad, motivando que ésta remitiera una extensa comunicación a la Dirección General ya fuera del plazo que abarca esta "Memoria", comunicación que ha sido remitida a la Junta de Obras del Puerto y que originó un extenso y minucioso informe de esta Dirección, de todo lo cual se tratará en la "Memoria" que seguirá en su día a ésta que ahora redactamos.

b) Muro de defensa de la Factoría del Morrot.

Ya en la "Memoria" anterior se reseñó cómo en noviembre de 1929, la C. A. M. P. S. A. solicitó autorización para ampliar su factoría del Morrot, para lo cual precisaba construir un muro de defensa de 270 metros de longitud en la zona marítimo-terrestre de Casa Anti-

nez. Aunque la ampliación de la factoría que se proyectaba era en terrenos fuera de la zona portuaria, por lo que en su concesión no había de intervenir esta Dirección, pasó a informe de la misma, sin embargo, el proyecto del muro de defensa, suscrito el 1.º de diciembre de 1928, por el Ingeniero Sr. Brull, por tratarse de obra contigua al puerto, y por lo que pudiera afectar a la futura ampliación de éste, ya que su extremo N. estaba en el límite S. de la zona portuaria, esto es, en el Canal de la Infanta. Informó en abril de 1930 el Director del Puerto en el sentido de que no veía inconveniente a las obras, aunque si alguno de sus elementos fuera obstáculo al futuro muelle longitudinal que habrá de construirse en tal lugar, deberá desaparecer sin derecho a reclamación. Autorizadas las obras por la Dirección General de Puertos y replanteadas en junio de 1934, se llevaron a efecto las mismas. En esta Acta se consignó que las obras ejecutadas, en lugar de limitarse a los 270 metros de muro autorizados, se extendían en realidad hasta una longitud total de 480 metros, y en vista de que el representante de la C. A. M. P. S. A. manifestó, en el momento del reconocimiento, que tenían iniciado el expediente de legalización de esta nueva ampliación, se aprobó en firme, en noviembre de 1935, por la Subsecretaría de Obras Públicas, el Acta en lo que se refería a los 270 primeros metros y condicionada a la aprobación de la legalización para el resto de la obra.

Esta legalización se incoó en julio de 1935, solicitándola la C. A. M. P. S. A. a la Jefatura de Obras Públicas, de acuerdo con el proyecto suscrito el 25 de julio de 1935 por el Ingeniero de Caminos Sr. Montañés y el industrial Sr. Serriñá. Previos informes de diversas autoridades competentes, en junio de 1936 pasó a informe del Ingeniero Director del Puerto, quien, teniendo en cuenta que la sección de esta ampliación era idéntica a la ya autorizada, informó igualmente en sentido favorable, si bien debiendo subsistir las condiciones de la autorización de marzo de 1934 en lo que afectan a la ampliación y desarrollo del puerto.

La resolución ministerial a esta petición se emitió después del 18 de julio de 1936 y por tanto resultó nula, por lo que la Dirección General de Puertos ordenó en octubre de 1941 que fuera incoado otra vez el expediente. Pasada, pues, de nuevo a informe de la Dirección, se informó seguidamente en idéntico sentido que en 1936, y el 29 de abril de 1942 el Ministerio de Obras Públicas aprobó definitivamente la

legalización de la totalidad de las obras del muro construido, en sus 480 metros de longitud.

Es de hacer observar aquí que este muro construido por cajones de H. A. hincados hasta aproximadamente el nivel del mar y coronados por un muro vertical de cuatro metros de altura, puede ser quizá la causa de la reflexión de algunas marejadas del segundo y tercer cuadrante, que en ocasiones penetran en el interior del puerto hasta el muelle de Poniente. Estudia actualmente esta Dirección esta posibilidad, así como los medios de anular los efectos de dicha reflexión, si fueran comprobados su existencia y perjudiciales efectos.

c) Espigones de defensa

Por efectos de los embates del mar, el muro de ribera a que se refiere el apartado anterior, sufrió bastantes desperfectos, cuya reparación resultó costosa y difícil a la C. A. M. P. S. A. Con objeto de provocar un arenamiento al pie del muro y protegerlo de este modo, ideó dicha Sociedad la construcción de espigones, si bien tratándose de una obra costosa, se limitó a solicitar de la Jefatura de Obras Públicas, en octubre de 1941, permiso para construir tres de ellos con carácter de ensayo, y poder observar si sus efectos eran realmente eficaces. Presentó un esquemático proyecto de ellos, en que se proponía su construcción con bloques de hormigón de 13 toneladas, hormigonados luego entre sí. La longitud proyectada para cada espigón era de unos 15 metros.

Pasado a informe de esta Dirección la petición de la C. A. M. P. S. A., lo emitió en un todo favorable a la ejecución de estos espigones, pues entre otras razones tal ensayo podía resultar instructivo respecto a la preparación de proyectos que estudiaba la Dirección. Se decía, sin embargo, en este informe, que si bien el sistema de bloques propuesto era recomendable por su facilidad de fabricación, colocación y remoción, debía no autorizarse el hormigonado entre ellos, en atención a que, por su carácter de obra de ensayo, debía ser fácilmente desmontable, con cuya prescripción, entre otras, la Jefatura de Obras Públicas autorizó oportunamente las obras.

Simultáneamente dirigió la C. A. M. P. S. A. una petición a esta Dirección para que se le concediese una parcela en el muelle de Costa, destinado a taler para la fabricación de los bloques necesarios. Esti-

mando la Dirección muy conveniente, como ya se ha dicho, la ejecución de esta obra, autorizó la ocupación temporal de una pequeña extensión del muelle de Poniente, en el ángulo del testero y paramento Sur, lugar que por su escasa utilización y cercanía al lugar de la obra, estaba indicado; concesión que quedó sujeta al pago del correspondiente canon, desde el 6 de diciembre de 1941, fecha de su Acta de entrega.

La C. A. M. P. S. A. fabricó en esta parcela unos treinta y cinco bloques de trece toneladas y, obtenida la autorización para su colocación, en enero de 1942, solicitó en alquiler a la Junta el material flotante y personal especialista necesario para su colocación, así como las indicaciones que la Dirección creyese conveniente hacer respecto a la ejecución de las obras, que se llevó a efecto sin incidentes en los primeros meses del año 1942. Se construyeron dos espigones de unos veinte metros cada uno, que han resistido bien los temporales ocurridos desde entonces, si bien su escaso número y corta longitud, así como el tiempo relativamente corto transcurrido desde su construcción, no permite de momento emitir juicio definitivo respecto a su eficacia.

Terminada la utilización de la parcela destinada a la fabricación de los bloques, fué ésta devuelta el 4 de septiembre pasado, de cuyo hecho, así como el anterior de la entrega, se levantaron las correspondientes actas.

ASUNTOS RELACIONADOS CON EL MINISTERIO DE TRABAJO Y CON LOS SERVICIOS SINDICALES DEL PUERTO DE BARCELONA

Impuestos sobre mercancías cargadas y descargadas

La Ley de Puertos vigente dispone como de la competencia del Ministerio de Fomento:

“... las operaciones de carga y descarga en los muelles y todo lo que se refiere al uso de las diversas obras destinadas a las operaciones de carga y descarga en los muelles, la circulación sobre los mismos y en su zona de servicio y todo lo que se refiere al uso de las diversas obras destinadas a las operaciones comerciales del puerto (artículo 20).”

Con arreglo a los artículos 21 y 22 de la Ley y a los artículos 29, 30, 31 y 32 de su Reglamento, los servicios a que se refiere el artículo 20 de la Ley y la vigilancia de los mismos son de la competencia del Ingeniero Director, ajustándose a las prescripciones de los artículos citados, y obrando en esta como Delegado del Gobernador Civil de la provincia (art. 33 del Reglamento).

En nuestro puerto no están afectos a esta Dirección los obreros portuarios que efectúan la carga, estiba y descarga de las mercancías. Al terminar en 31 de diciembre de 1934 la "Memoria" anterior, formaban estas obreros distintas agrupaciones (algunas como sindicatos): Bordo, Carga general, Carbón mineral, Algodón, Madera, Petos, etc. Cada sección de éstas tenía su régimen especial y trataba independientemente con los consignatarios y capataces diversas cuestiones, como las de los jornales, cantidades para provisiones sociales, funcionando con su Caja especial cada una. Del modo cómo se trataban estas cuestiones pondremos un ejemplo: Señalada la cuantía **J** del jornal efectivo que cobraba el obrero, por ejemplo, 15 pesetas, se señalaba uno nominal de 19 pesetas, descontándosele 2 pesetas en concepto de previsión de **paro forzoso**; aparte esto, el capataz o patrón pagaba directamente a la Caja correspondiente, por concepto de previsión de **vajez** o **invalidez**, 2 pesetas por jornal. Resultaba así lo que podríamos llamar un **total jornal nominal** de **J + 2** pesetas = 21 pesetas, con dos descuentos de 2 pesetas cada uno para efectos de previsión. Como vemos, no figuraba aquí impuesto ninguno por tonelaje de mercancía cargada o descargada y se operaba sobre un jornal nominal, de modo análogo a lo que ocurre con los sueldos o haberes de los funcionarios que tienen una asignación **nominal**, pero sujetos a descuentos por diversos conceptos, quedando reducido el sueldo a una cantidad que es la que recibe el funcionario, pues se le entrega habiendo ya deducido los correspondientes descuentos. En 19 de julio de 1936 actuaban en forma parecían once (11) secciones en nuestro puerto, cada una con su Caja especial, atendiéndose, como queda dicho, a varios servicios de previsión y socorro.

Ahora bien, después de liberada nuestra ciudad y puerto el 26 de enero de 1939, y creada la Central Nacional-Sindicalista de Barcelona, esta Central, a primeros de abril de 1939, dió la orden de que se creara el Servicio Sindical del Puerto de Barcelona, y a últimos del citado mes hicieron las gestiones para constituir un Servicio Sindical

que regulara las distintas modalidades de trabajos que se realizan en el puerto de Barcelona, dada la complejidad y diversidad de los mismos. Así es como surgieron en nuestro puerto los Servicios Sindicales del mismo.

Poco después de esto, en 8 de mayo de 1939, la "Delegación Provincial del Trabajo", órgano del Ministerio del Trabajo, dictó la siguiente Orden:

"Delegación Provincial del Trabajo — *Orden sobre el trabajo en el puerto.* — Dispuesta por la Superioridad, con motivo de la feliz liberación de Barcelona, que en el orden laboral rigen las mismas normas de trabajo vigentes en 14 de julio de 1936, es precepto, en cuanto a los obreros portuarios afuera, organizar el funcionamiento de aquellas obras de previsión que existían en la fecha indicada, restableciendo así totalmente los beneficios conseguidos al amparo de las disposiciones legalmente adoptadas por los Organismos Mixtos y que han estado en suspenso durante la dominación roja separatista. — Por otro parte, y teniendo en cuenta que la aplicación de las bases del trabajo vigentes desde 14 de julio de 1936, hay que verificarlas con estricto acatamiento a los orientamientos y disposiciones del Nuevo Estado, de acuerdo con las atribuciones que me están conferidas por la Orden de 23 de mayo de 1939, surge en disposición: 1.ª *Obra social.* Que para atender a las subidas de vejez, invalidez, vejez y para el trabajo, creadas con anterioridad el 18 de julio de 1936, desde el 1.º de mayo de 1939, todos los consignatarios de bienes deberán cubrir del cargador o receptor los mercancías que carguen o descarguen de los buques consignados a los puertos, la cantidad de 5 pesetas por cada 1000 kilogramos, cantidad cuya cobro tiene carácter transitorio, revisable cada mes. Desde este momento cesarán suprimidos todos cuantos gravámenes se cobraban por estas categorías. — Las distintas Cajas de Previsión que funcionaban para los obreros portuarios el 18 de julio de 1936 quedan, a partir de la fecha, refundidas en una sola, que se denominará Caja Sindical de Previsión del Puerto de Barcelona. La Delegación Provincial de Trabajo nombrará, a propuesta del Sindicato de Transportes Marítimos de la C. N. S., la Junta Reatora de la mencionada Caja, y en ella un representante suyo a los efectos de continuidad en las funciones antes encomendadas a las Cajas extinguidas por los extinguidos Jurados Mixtos. — El patrimonio recaudo fisco de 5 pesetas por tonelada se denominará "Fondo de Previsión". Su revisión será propuesta mensualmente a esta Delegación por la Junta Reatora de la Caja, a la que corresponderá la administración y rendición de cuentas a esta Delegación del referido Fondo sobre las siguientes bases: a) Unificación de subidas en todas las secciones del puerto, b) Estudio urgente de un proyecto para la fijación de categorías en el Fondo de Previsión, atendiendo su cuantía a la naturaleza de las mercancías, estableciendo para ella los grupos precisos, y el Revisor, depurar y señalar la lista definitiva de beneficiarios. — 2.ª *Formación o unificación de fondos.* Las cantidades que abren en poder de los consignatarios por los conceptos expuestos (vejez, invalidez, vejez y para el trabajo), calculados sobre las bases establecidas hasta el día primero del actual y correspondientes al período de tiempo comprendido desde la liberación de Barcelona hasta el 30 de abril de 1939, serán entregadas por aquéllos, junto con una declaración pormenorizada y en la parte que no hubiera sido ya liquidada, a la Caja Sindical de Previsión del Puerto de Barcelona, que se crea en virtud de esta Orden. — 3.ª *Unificación de secciones.* Las naves mercantes que funcionan para la práctica de los trabajos del puerto quedarán reducidas a tres, a saber: a) Bordo, Pesca salada, Carga general, Contrataciones, Madera y algodón. b) Cribado mineral, Minerales, Cribado vegetal y polvos. c) Carretillas eléctricas. — 4.ª *Depuración del censo.* Desde del presente mes, y por la Comisión de grado o efecto por esta Delegación, se procederá a la depura-

nión del personal inserto en el Censo portuario, como labor preliminar a la fijación definitiva del mismo. — Al efecto, el Servicio Sindical de Carga y Descarga del Puerto de Barcelona del Sindicato de Transportes Marítimos de la C. N. S. se ocupará en recoger antes del día 15 del corriente, de todos los inscritos en el Censo actual, una declaración jurada de confesación a un cuestionario confeccionado por esta Delegación. La entrega de este cuestionario con los avales que en él mismo se señalan será obligatoria e indispensable para aspirar a la inclusión del interesado en el Censo de Cuatros. — Las decisiones que adopte la Comisión de Depuración a que más arriba se hace referencia, tendrán el carácter de firmes e insuperables. — Al objeto de que su acción se desenvuelva con el acierto suficiente de elementos de juicio para dar la máxima objetividad a sus declaraciones en bien de los intereses del Maximato y de la Economía portuaria, solicitará el asesoramiento del Sindicato de Transportes Marítimos y de cuantos Organismos, Servidumbre, Entidades o particulares lo estime preciso. — 5.º *Contratación de los obreros.* Interinamente, y en tanto no quede establecido el Censo portuario definitivo, todos los consignatarios y patronos portuarios vienen obligados a contratar los obreros necesarios para la práctica de los trabajos que hayan de realizarse por cuenta de aquéllos, bajo el control del Servicio Sindical de Carga y Descarga del Puerto y en los sitios y forma fijados en la actualidad. — 6.º *Carga y Descarga.* Todas las operaciones de carga y descarga que se efectúan dentro del recinto portuario — incluidas las de verduras y hortalizas y otras frutas — serán realizadas exclusivamente por los números pertenecientes al Censo portuario. — 7.º *Sanciones.* a) El incumplimiento de las obligaciones consagradas en el artículo 2.º de esta Orden será objeto de una sanción equivalente al importe de los atrasos que aquellas obligaciones representan, sin perjuicio de la liquidación de estos últimos y de las responsabilidades de otra índole que pudieran existir por vía de apremio, en la Caja Sindical de Previsión del Puerto. b) La contratación o utilización de obreros para los trabajos portuarios sin el control del Servicio Sindical de Carga y Descarga y fuera de los límites en el Censo portuario, será sancionada con multas de 50 a 500 pesetas a los consignatarios o patronos contratistas o con inhabilitación de uno a seis meses para solicitar el ingreso en el Censo a los obreros contratados. — 8.º Por esta Delegación Provincial de Trabajo y por el Servicio Sindical de Carga y Descarga del Puerto, de acuerdo con ella, se adaptarán las medidas oportunas para el mejor y más exacto cumplimiento de las disposiciones contenidas en la presente Orden, resolviendo las dudas que suscite su aplicación. — Por Dios, España y su Revolución Nacional-Sindicalista. — Barcelona, 8 de mayo de 1939. Año de la Victoria. — El Delegado Provincial del Trabajo, Ramón Torres Cervera."

Puede apreciarse por la lectura de esta Orden cómo la "Delegación Provincial de Trabajo" adoptó, respecto a los obreros de carga y descarga, disposiciones sobre los siguientes puntos: 1.º Obra social; 2.º Unificación de fondos; 3.º Unificación de secciones; 4.º Depuración del Censo; 5.º Contratación de obreros; 6.º Carga y descarga, y 7.º Sanciones.

Se observa también que impuso un impuesto o gravamen de 5 pesetas por tonelada de mercancía cargada o descargada.

En dicha fecha desempeñaba el que suscribe la Jefatura interina de todos los Servicios a cargo de la Junta de Obras del Puerto, cargo especial de confianza para el que fue nombrado por la Superioridad el 27 de enero de 1939, al ser liberada Barcelona por el Glorioso Ejército.

sito Nacional y reintegrarme a mi cargo de Ingeniero Director de las Obras, que desempeñaba el 18 de julio de 1936.

En el mismo 8 de mayo del año 1939 fué creado el Servicio Sindical de Carga y Descarga del Puerto, empezando sus trabajos de organización en el edificio situado en la calle Almirante Aizada, número 4, principal (Barceloneta), donde se montaron después las oficinas generales de los "Servicios Sindicales del Puerto". En el citado Servicio Sindical se encajaron todos los componentes de las distintas secciones que al día 18 de julio de 1936 funcionaban en el mismo, agrupándolas en tres grupos, a saber: a) Bordo, Pesca salada, Controladores, Paquetes, Potasas, Madera y Algodón; b) Carbón mineral y vegetal y minerales; c) Agentes y Consignatarios.

Dichas secciones contaban con unos 3.000 obreros y unos 100 empresarios. Para la debida clasificación del personal, y en virtud de la Orden de la Delegación Provincial de Trabajo, copiada anteriormente, se encargó al Servicio Sindical de la depuración del Censo portuario y de la reorganización de todas las secciones de previsión, para refundirlas en la Caja Sindical de Previsión.

En 2 de junio de 1939 apareció en la prensa de Barcelona otra disposición del mismo Delegado Provincial del Trabajo, que decía así:

"Cena anual del puerto. — De conformidad con lo previsto en el artículo primero de la Orden de esta Delegación de fecha 8 del pasado mes de mayo, a propuesta de la Junta Recreativa de la Caja Sindical del Puerto de Barcelona, en atención al creciente volumen de operaciones en el mismo y de acuerdo con las facultades que me están conferidas, vengo en disponer: Articulo unico. La cena de fin de año de previsión, durante el actual mes de junio, será 2,50 pesetas por tonelada para las mercancías siguientes: trigo, carbón, sales, minerales, cementos, abonos y derivados y lizas. — Cinco pesetas por tonelada, para las restantes mercancías. — Por Dios, por España y su Revolución Nacional-Sindicalista. — El Delegado Provincial de Trabajo, Ramón Pastor Carrera."

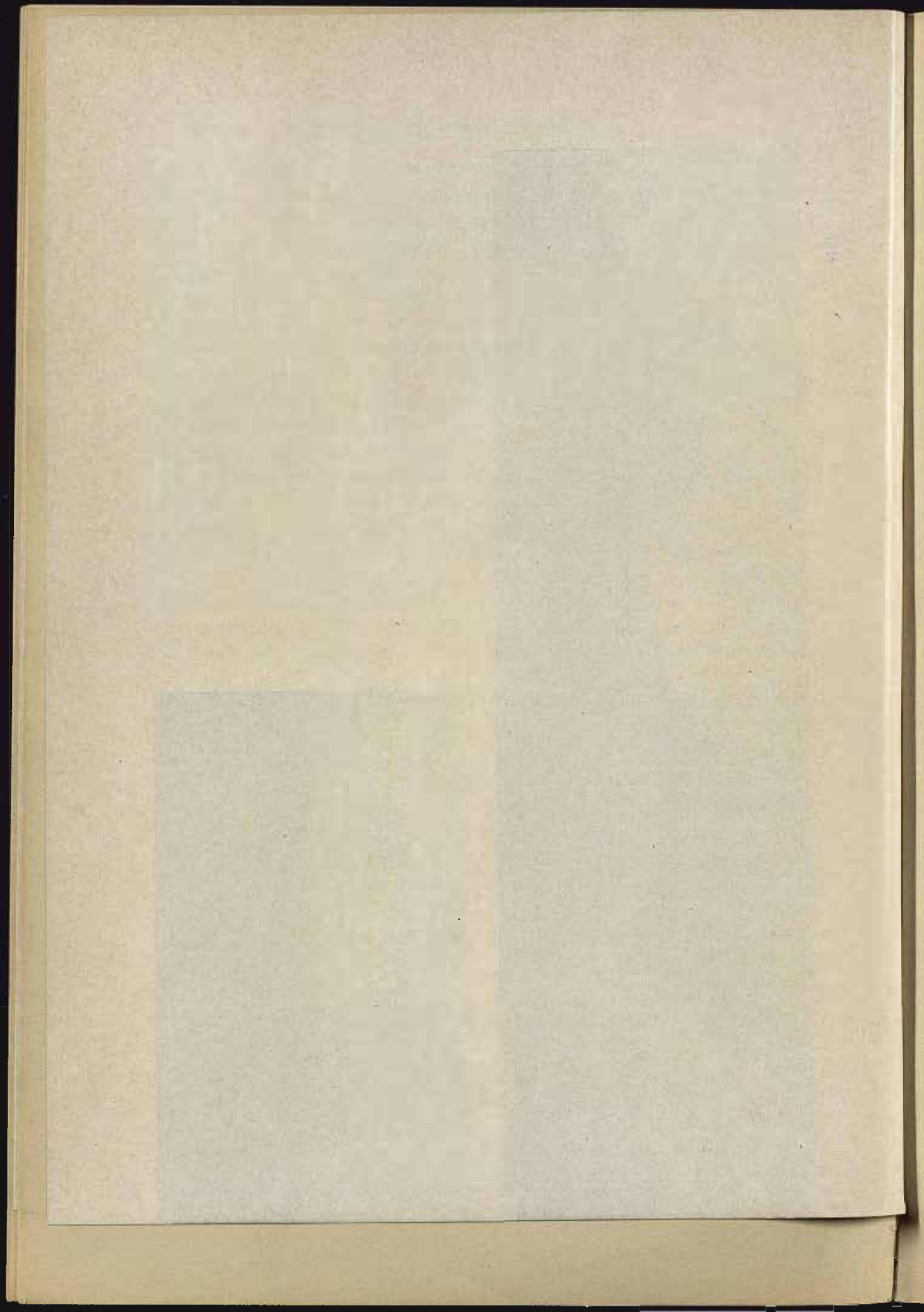
A los "Servicios Sindicales del Puerto de Barcelona" anexionáronse después las secciones "Marina mercante" y "Tracción sangre". Con estas dos y la más importante de "Carga y Descarga", citada anteriormente, quedaron al fin, en 12 de junio de 1939, organizados los referidos "Servicios Sindicales del Puerto de Barcelona", los cuales se asignaron la misión de tener a su cargo la formación del Censo Patronal y Obrero; la dirección y vigilancia de la contratación de la mano de obra; la consignación y recepción de las mercancías y demás atenciones al servicio general del puerto. La inauguración oficial y solemne de los "Servicios Sindicales del Puerto de Barcelona" tuvo lugar el 16 de julio de 1939.



← VISTA DEL BUQUE



← VISTA DEL BUQUE EN VARADA FUERES PROCEL DENYAS DE SALVAMENTO



El Excmo. Sr. Ministro de Obras Públicas dictó la Orden Ministerial siguiente, que apareció en el "Boletín Oficial del Estado" de 23 de marzo de 1940.

"Una. Sr.: El Reglamento para la ejecución de la Ley de Puertos, en su artículo 34, dispone que el Gobierno podrá establecer en cada localidad, por medio de un Decreto, impuestos especiales independientes del Presupuesto general del Estado, con exclusiva aplicación a las obras del puerto respectivo. Es, pues, obligación inexcusable de este Ministerio el evitar que por diversas ciudades, y con fines distintos, sean gravadas las operaciones que se realizan en los puertos. — Con tal designio, y para que sean cumplidos exactamente los preceptos de la Ley de Puertos y Reglamento para su ejecución, que exigen de modo taxativo que los arbitrios que se perciban en los puertos sean recaudados por las Juntas de Obras y Servicios o Comisiones administrativas a quien correspondan, y deducidos exclusivamente a las obras de las mismas, imputándose se produzcan los hechos citados, que ocasionen graves perjuicios a las obras y servicios del puerto respectivo y al interés general del tráfico que puede ser perturbado y desviado por tales exenciones. — Este Ministerio ha dispuesto que en el caso que por cualquier organismo o entidad se perciba o intente percibir algún gravamen o arbitrio sobre los servicios de puertos o sobre las mercancías cargadas o descargadas en los mismos, el Ingeniero Director del Puerto afectado por dichos impuestos lo pondrá en conocimiento del Gobernador Civil de la provincia, requiriendo el auxilio de su autoridad para impedir la efectividad de tales exenciones, dando cuenta a la Dirección General de Puertos del resultado de su gestión. — Lo que digo a V. S. para su conocimiento y efectos. — Dios guarde a V. S. muchos años. — Madrid, 14 de marzo de 1940. — *Boña Reanf.* — Ilmo. Sr. Director General de Puertos y Scales Marítimas."

Esta Orden Ministerial la dictó el Sr. Ministro de completo acuerdo con el Generalísimo.

Puede apreciarse en esta Orden Ministerial la intervención directa que en esta cuestión se ordenaba al Ingeniero Director del Puerto afectado, y como en el de Barcelona se había creado, como hemos visto, un impuesto sobre las mercancías, se deduce que tenía que intervenir inmediatamente, pues ha de tenerse presente que el Ingeniero Director del Puerto depende exclusivamente de la Dirección General de Puertos, según la legislación portuaria vigente.

En esta fecha de 23 de marzo de 1940 en que apareció esta Orden Ministerial en el "Boletín", se cobraba en el puerto, por servicios Sindicales del mismo, un gravamen, arbitrio o impuesto especial sobre las mercancías cargadas o descargadas en el puerto, que era como sigue:

"Carga general, 2,50 ptas. ton.; azúcar, 0,75 ptas. ton.; alquitrán, 0,75 ptas. ton.; arena, 0,75 ptas. ton.; adobados, 0,75 ptas. ton.; aralla, 0,75 ptas. ton.; arena, 0,75 ptas. ton.; asfalto, 0,75 ptas. ton.; cemento, 0,75 ptas. ton.; cal, 0,75 ptas. ton.; cueros, 0,75 ptas. ton.; esesón de esna, 0,75 ptas. ton.; carbón vegetal, 0,75 ptas. ton.; desperdicios de bojata, 0,75 ptas. ton.; desperdicios de hierro (baladrar), 0,75 ptas. ton.; hnosos a granel, 0,75 ptas. ton.; heces de vino, 0,75 ptas. ton.; hacha, 0,75 ptas. ton.

esparto en rama, 0,75 ptas. ton.; ladrillos ordinarios, 0,75 ptas. ton.; mineral piritas de hierro, 0,75 ptas. ton.; mineral barita, 0,75 ptas. ton.; madera para quemar, 0,75 pesetas ton.; negro humo, 0,75 ptas. ton.; naftalinas, 0,75 ptas. ton.; nitratos y abonos, 0,75 ptas. ton.; ocre, 0,75 ptas. ton.; potasa, 0,75 ptas. ton.; pezuñas, 0,75 ptas. ton.; palmas en rama, 0,75 ptas. ton.; sal, 0,75 ptas. ton.; tierras ordinarias, 0,75 ptas. ton.; trigo, 0,75 ptas. ton.; sulfatos, 0,75 ptas. ton.; sílice, 0,75 ptas. ton.; mercancías de C. A. M. P. S. A., 0,75 ptas. ton.; carbón mineral, 0,30 ptas. ton.;

Comencé mis gestiones celebrando entrevistas con el Excmo. señor Gobernador Civil, con el Director de los Servicios Sindicales y con el Excmo. Sr. Ministro de Obras Públicas en ocasión de visitar éste Barcelona, insistiendo en que había de cumplirse la Orden Ministerial citada, ordenándoseme diera cuenta oficial de todas las gestiones. En 1.º de mayo de 1939 se suspendía por los Servicios Sindicales el cobro del impuesto sobre las mercancías, y en virtud de las órdenes recibidas, el día 6 de mayo di cuenta de esto oficialmente y también de que quedaban suspendidos los Servicios de la "Caja Sindical de Previsión", que repartía unas 160.000 pesetas mensuales en pensiones, afectando esta suspensión a 1.200 personas. Siguieron las gestiones y el Gobernador Civil celebró en Madrid una entrevista con el Sr. Ministro, accediendo éste, a ruegos muy insistentes del primero, a que se siguieran cobrando para atender a dichos Servicios de previsión, pero a condición de que estas percepciones persistirían por plazo breve y que además irían mensualmente disminuyendo en su cuantía. Todo esto no se cumplió, siguiéndose cobrando las mismas tarifas reseñadas anteriormente, que se percibían antes de la Orden Ministerial de 14 de marzo de 1940. Celebré varias entrevistas, exponiendo a la Superioridad este estado de cosas e informando que los Servicios Sindicales del Puerto me manifestaban que lo que se recaudaba no era suficiente para cubrir las atenciones de previsión, resultándoles un déficit mensual de unas 50.000 pesetas, que tenían que cubrir con los fondos de reserva de su Caja de Previsión y que la situación la consideraban comprometida. Añadía que el Sr. Gobernador Civil creía que si se quitaban estos impuestos podrían producirse conflictos que con ello no tenían lugar. Manifestaba el que suscribe que, tratándose de un asunto de tal índole, convenía que antes de tomar alguna resolución ministerial, sería quizá conveniente que el Gobernador viera al Ministro.

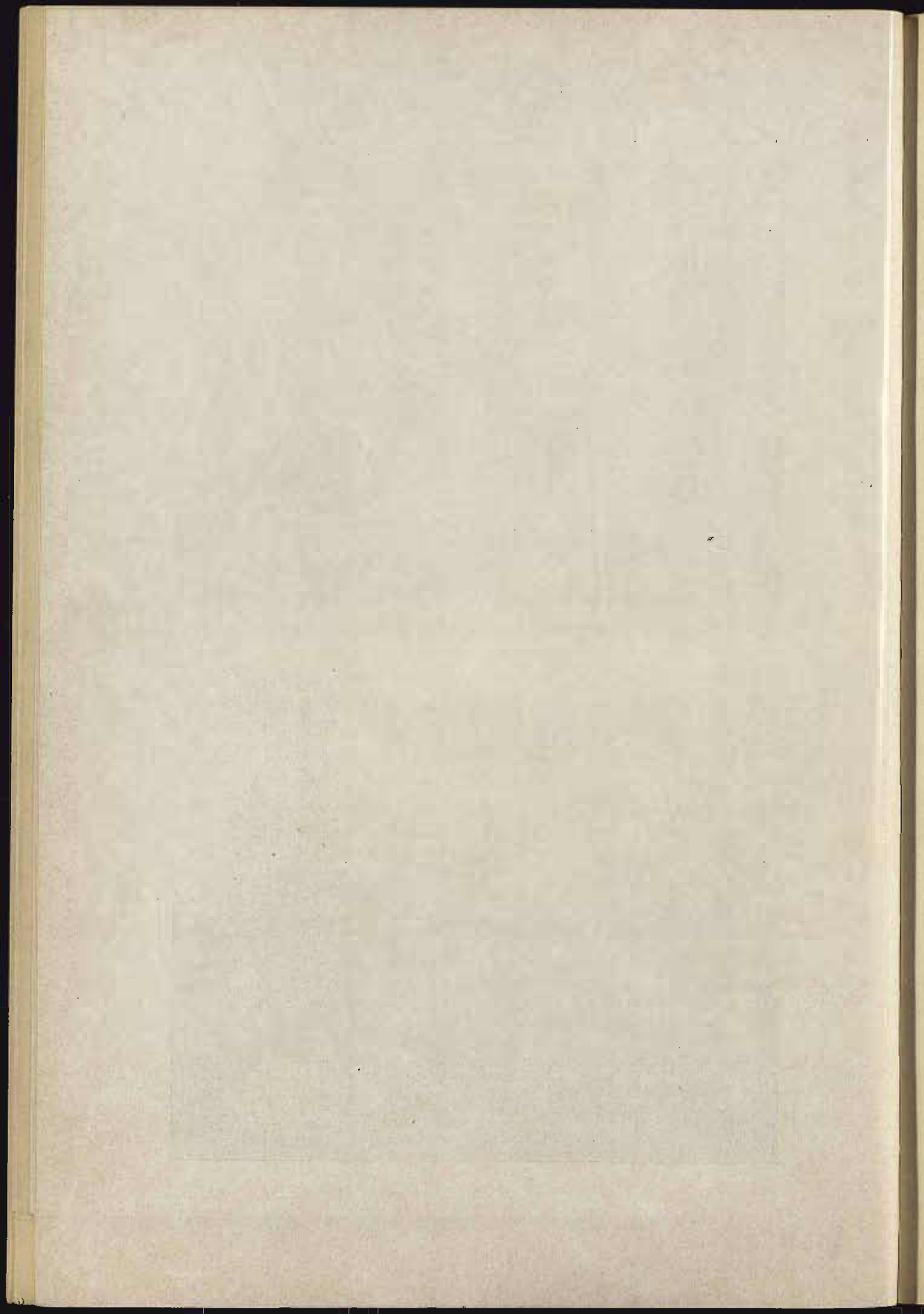
A todo esto, una Ley de 8 de noviembre de 1940, decía así en sus disposiciones finales:



EL "CASTRO DE S. PEDRO" EN DIQUE, BASTA DE 10.000 TONELADAS DE CABLE QUE LE SOSTIENEN.



EL "COMANCHE" Y EL "NORTE DON JUAN" EN DIQUE.



Primera. — Toda imposición o exención tributaria creada durante la pasada guerra, o después por Autoridad incompetente, dejará de exigirse o gozarse a partir de la promulgación de la presente Ley. Si alguna imposición creada por la Autoridad incompetente hubiere sido posteriormente ratificada por el órgano competente, se entenderá convalidada."

Segunda. — La presente Ley entrará en vigor a la fecha de su promulgación, quedando sin efecto todas las disposiciones en contrario y autorizándose al Ministerio de Hacienda para dictar las normas reglamentarias que procedan.

En vista de este estado de cosas y con el buen deseo de encontrar una posible fórmula que solventase la cuestión, redacté un informe en 2 de diciembre de 1940, del que remití ejemplares al Ministerio, Gobernador Civil y Junta de Obras del Puerto. Indicaba que conservando la "Caja Sindical de Previsión" como única, debía aplicarse por procedimientos parecidos a los antiguos, a base de descuentos en los jornales, aparte otras aportaciones que pudieran conseguirse, sin que apareciera para nada nombrada la tonelada de mercancías. Cuando redacté el informe no había autorizado la Delegación del Trabajo más que el cobro de una (1) peseta por jornal, que suponía nada más que unas 50.000 pesetas. Nada se ha dicho respecto a este informe. Esta cuestión sigue sin resolverse y siguen cobrándose los impuestos sobre mercancías en el momento que cerramos esta "Memoria".

Reglamento de Trabajo de Carga y Descarga, Estiba y Desestiba en los puertos

En el "Boletín Oficial del Estado" del 20 de septiembre de 1939 apareció la siguiente Orden Ministerial dictada por el Ministro de Trabajo:

"Dno. Sr.: En uso de las facultades atribuidas a este Ministerio y a propuesta de esa Dirección General, he acordado aprobar el Reglamento del Trabajo de Carga y Descarga, Estiba y Desestiba en los puertos. Dicho Reglamento entrará en vigor el 1.º de noviembre próximo y se publicará con la presente Orden en el Boletín Oficial del Estado. Lo que digo a V. U. para su conocimiento y efectos. — Dios guarde a V. U. muchos años. — Madrid, 6 de septiembre de 1939. Año de la Victoria. — Benigno Barón. Dno. Sr. Subsecretario de este Ministerio."

El Capítulo 7.º de esta Orden Ministerial de Trabajo lleva por título "Del Reglamento especial del puerto", y comprende un solo artículo, el 20, que dice así:

"Art. 20. Dentro de los tres meses siguientes a la publicación de las presentes Ordenanzas, el Ingeniero Director del puerto y el Delegado de Trabajo redactarán para cada puerto un Reglamento, que será elevado, para su aprobación definitiva, a las Direcciones Generales de Puertos y de Trabajo. — En dicho Reglamento, además de los extremos consignados en diversos artículos de la presente Reglamentación, se consignarán las condiciones específicas y técnicas de cada uno de los trabajos comprendidos en estas Ordenanzas, la extensión dentro de la zona del puerto en que hayan de realizarse estas operaciones y las normas a que éstas deberán someterse, el establecimiento de nuevas tarifas que tendrán a abaratar los trabajos en puerto, las sanciones para empresarios y trabajadores, las medidas necesarias para la prevención de accidentes, las particularidades de la jornada en cada puerto, etc..."

Empezáronse los trabajos para dejar redactado este Reglamento, y entretanto y con fecha 8 de noviembre de 1939, el Ministro de Obras Públicas dictó la siguiente importante Orden:

"Ilmo. Sr.: Publicado en el *Boletín Oficial del Estado* el Reglamento del Trabajo de carga y descarga, estiba y destiba en los puertos españoles (en Orden Ministerial de Trabajo de 6 de septiembre de 1939), el resultado eficaz de su implantación ha de ser facilitar y abaratar las faenas que en él se regulan, lo cual exige, como primera consecuencia, estudiar las tarifas máximas de aplicación, que han de regir en cada puerto y que, necesariamente, han de ofrecer una sensible reducción respecto a las tarifas anteriores, si la ventaja lograda con la nueva reglamentación ha de ir en beneficio de los cargadores y receptores de la mercancía, del coste del transporte marítimo y, en resumen, de la economía nacional. — Con el fin de estudiar y proponer a este Departamento las tarifas máximas correspondientes a cada puerto, este Ministerio se ha servido disponer: 1.º En cada puerto a cargo de Juntas de Obras se constituirá una Comisión, presidida por el Presidente de la Junta, y de la cual formará parte el Ingeniero Director, el Comandante de Marina o persona en quien delegue. — 2.º Esta Comisión estudiará las tarifas máximas que han de regir en el puerto para los trabajos de carga y descarga, estiba y destiba, en vista del Reglamento aprobado y de las condiciones de aplicación al puerto de que se trata, así como los plazos máximos para realizar las operaciones. — 3.º Para realizar el estudio y propuesta, la Comisión oirá el informe de la Cámara de Comercio, consignantes y armadores, así como de las entidades o personas a que afecten los trámites especiales de cada puerto, como igualmente de cuantos puedan aportar datos de interés. — 4.º Una vez acordada la propuesta redactada, se remitirá con sus antecedentes a este Ministerio de Obras Públicas para la resolución que proceda. — 5.º A la propuesta correspondiente a cada puerto se unirá un ejemplar o copia de las tarifas actualmente vigentes. — Lo que digo a V. I. para su conocimiento y demás efectos."

Por Orden Ministerial de Obras Públicas de 10 de enero de 1940 ampliase esta Comisión con el Jefe Provincial de la Central Nacional-Sindicalista o persona en quien delegue.

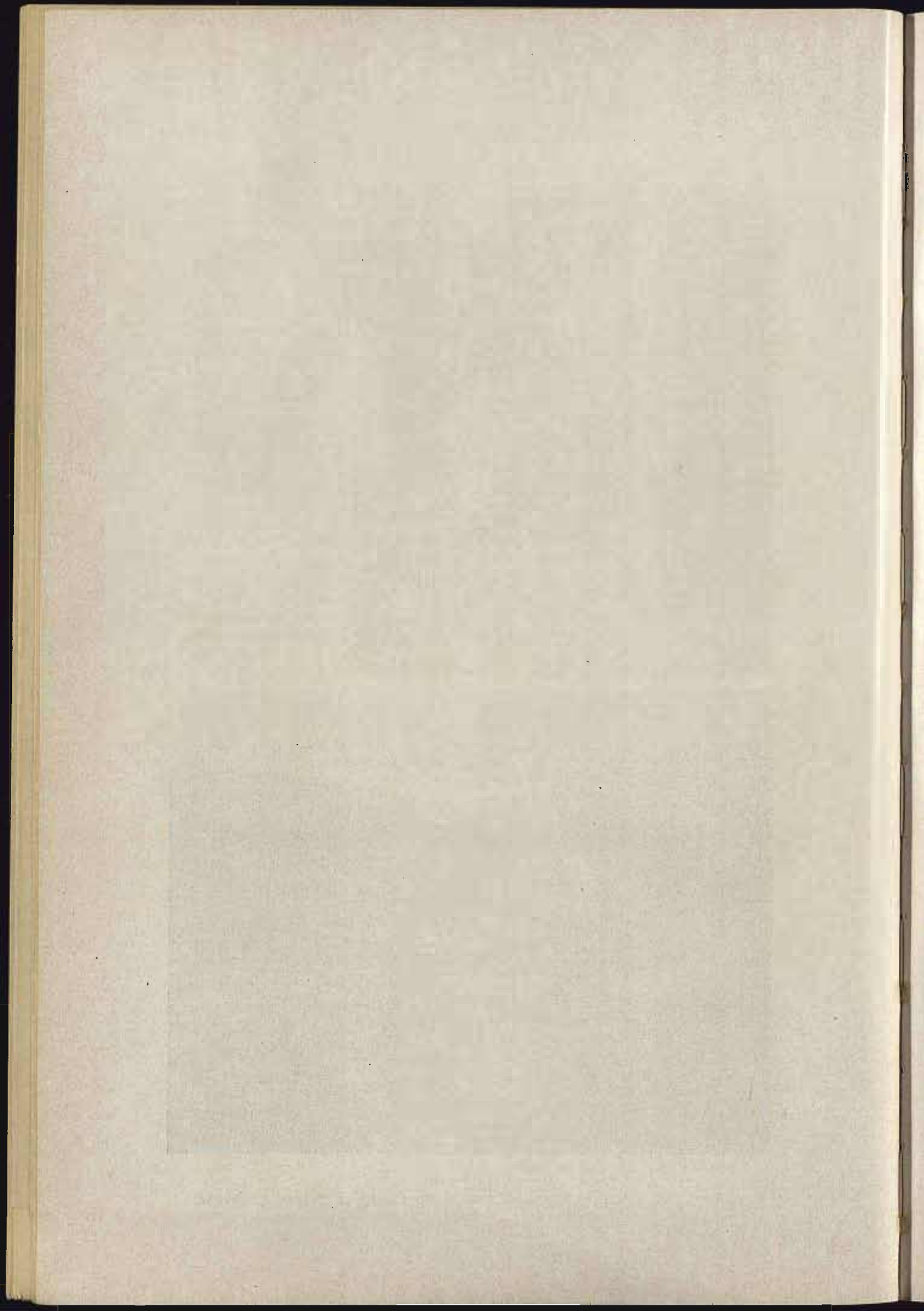
Constituida esta Comisión, celebró varias sesiones, consultó numerosos antecedentes y estudió varios informes de diferentes entes y entidades, y en reunión de 11 de mayo de 1940 y después de amplia deliberación se acordó, dada la urgencia con que se deseaba la propuesta, elevar al Ilmo. Sr. Director General de Puertos y Señales



VISTA DEL PUERTO PISCO
Y SU AGRUPACION



EL "VILLAS MALIBU" INUNDADO Y ESCORADO FRENTE AL MUELLE DE ESPAÑA





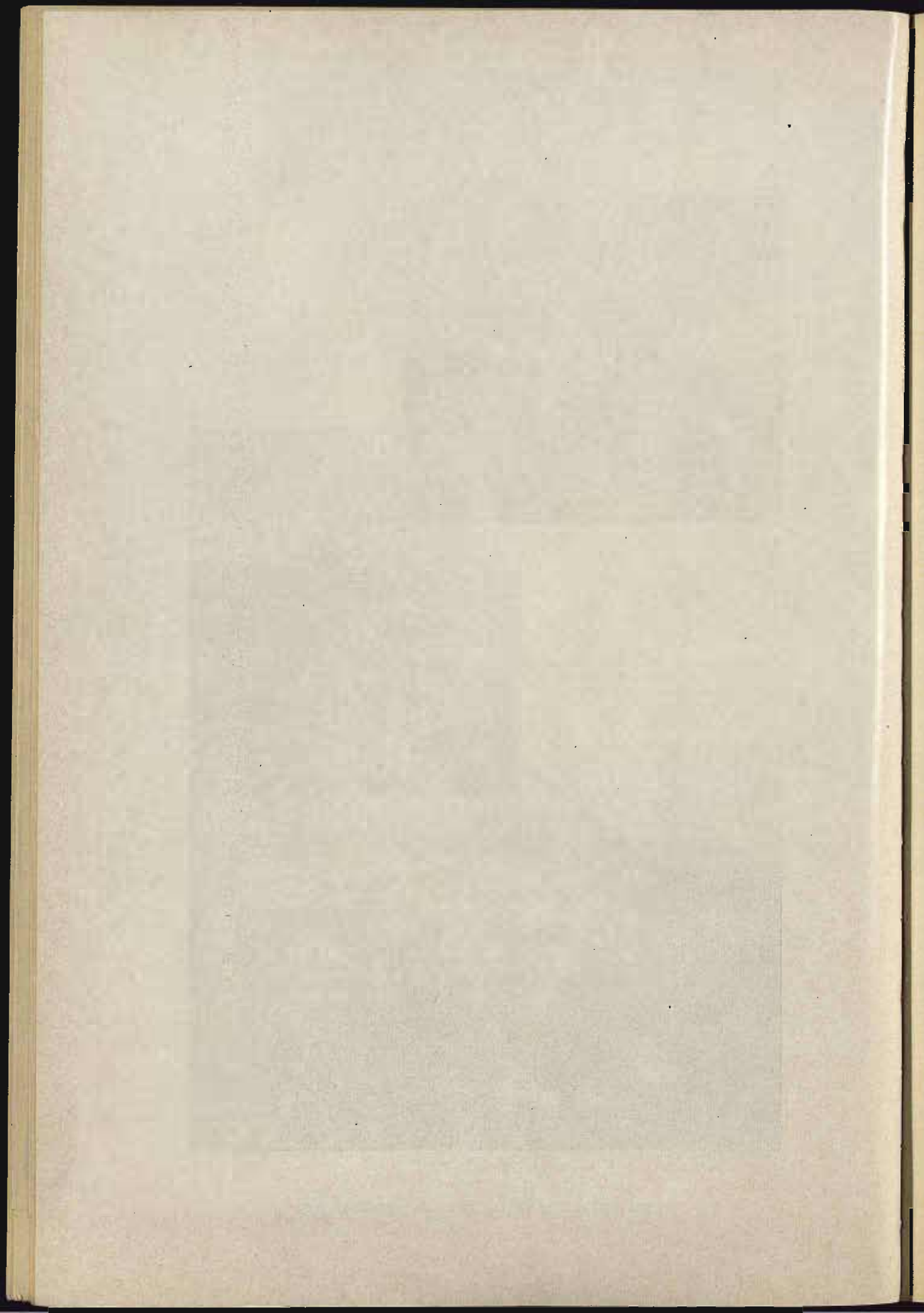
EL PUERTO DE CARGA "MIGUEL"
EXHIBIENDO PUENTE AL
MUELLE DE ARRYA



VISTA DEL PUERTO DE SAN MIGUEL
ARRIYA EN PRIMER PLANO Y EL
MUELLE DE CARGA "MIGUEL"



VISTA DEL PUERTO TORREJA DESDE EL MUELLE NUEVO



Marítimas, no como propuesta, sino a título de **Indicación a modo de sugerencia**, a fin de que pudiera hacer de la misma el mérito que juzgara oportuno, que cabría establecer con carácter meramente provisional y únicamente por mientras se formalizase el estudio de las tarifas máximas que en definitiva hubieran de implantarse, **una rebaja de las actuales**, que la mayoría de la Comisión estimaba **de un veinticinco por ciento** y que los representantes de la Delegación regional de Trabajo y del Jefe Provincial de la C. N. S. opinaban debiera ser **del cuarenta por ciento**. Se exponían numerosos antecedentes de la cuestión, ya que, en efecto, el estudio de nuevas tarifas máximas de carga y descarga ha sido objeto en varias épocas de profundos estudios y encucadrisimas discusiones por la Junta de Obras del Puerto, un importantísimo trabajo, recordándose que con anterioridad al 18 de julio de 1936 se realizó (uno de tantos), en el que figuraba un extensísimo y documentado informe de esta Dirección e informes de entidades económicas, armadores, consignatarios, agentes de Aduanas, empresarios, etc., etc., todo lo cual había puesto a disposición de la Comisión. Se exponían numerosas consideraciones de todo género y lo complejísimo y arduo del problema y que se coincidía ya de antes en que las 400 partidas habían de elevarse a unas 700 bien estudiadas, etc., etc.

Volviendo al Reglamento interior, al estudio del cual nos dedicamos de un principio, diremos que como el plazo de tres meses para redactarlo, que se terminaba el 6 de diciembre, se consideró para nuestro puerto muy breve, se solicitó una prórroga que se concedió hasta fin del año (1939). En 29 de diciembre de 1939, remití un ejemplar al Director General de Puertos y Señales Marítimas, y en la comunicación decía así:

Por todo lo anterior, remito a la aprobación definitiva de V. S. I. un ejemplar del "Reglamento interior para el puerto de Barcelona", firmado por el Delegado de Trabajo y el que suscribe, y al mismo tiempo el Sr. Delegado remite uno a la Dirección General de Trabajo. Se ha estudiado dentro de la máxima cordialidad y armonía entre los Organismos de la Delegación de Trabajo, entre ellas, los Señeros Sindicales del Puerto y el que suscribe. — Únicamente existe una pequeña diferencia, más bien dada de interpretación, en el artículo 3.º, al que el Sr. Delegado de Trabajo propone la siguiente redacción: "Artículo 3.º Instaurará al patrono u organización de trabajo, utilizándose los medios que el Ministerio de Obras Públicas, por medio de sus organismos, Juntas de Obras del Puerto o Dirección de las Obras, le proporcione a tal efecto con arreglo al artículo 21 de la Ley de Puertos, aunque cabe al patrono el proponer medios, proyectos o iniciativas que logren la máxima rapidez, eficacia y economía en

estricta sujeción a las normas de seguridad y salubridad del trabajo. — El patrono distribuirá en todo momento el personal a bordo y tierra y los trabajos se realizarán bajo su exclusiva dirección. — Y el que suscribe la siguiente: Artículo 3.º Corresponde al Ministerio de Obras Públicas las operaciones de carga y descarga en los buques y todo lo que se refiere al uso de las diversas máquinas destinadas a las operaciones comerciales del puerto (Ley de Puertos, artículo 20), y por lo tanto de todo lo referente a toda clase de máquinas y medios que se emplean en dichas operaciones, no podrán los que se encargan de los de trabajo de carga y descarga emplear medios auxiliares terrestres o flotantes, como grúas, cabrias, embarcaciones, carretillas, etc., que no sean los de la Junta de Obras del Puerto o estén debidamente autorizados por comisiones reglamentariamente formadas. — Como la finalidad a conseguir es la máxima rapidez, eficacia y economía en las citadas operaciones, todas cuantas mejoras intervención en las faenas de carga y descarga podrán proponer cuantos proyectos o iniciativas, que tiendan a este fin primordial, al Ministerio de Obras Públicas o sus organismos, Junta de Obras del Puerto o Dirección de las Obras, para que, por vía de estudio y tramitación, puedan llegar a implantarse. — Apreciación que dejamos al superior criterio de los Directores Generales de Puertos y de Trabajo, que son los que tienen que aprobar el Reglamento en definitiva. — Dios guarde a V. S. I. muchos años. — Barcelona, 20 de diciembre de 1939. AÑO de la Victoria. — El Ingeniero Director, José M. de Jauriquí."

Posteriormente, en 8 de febrero de 1940, dirige otra comunicación a la Dirección General de Puertos y Señales Marítimas, remitiendo un ejemplar por duplicado de dicho Reglamento corregido de varias erratas sufridas en su redacción y además resuelve la citada duda suscitada por el artículo 3.º, habiendo accedido el Delegado Regional de Trabajo a que quedase redactado tal y como había propuesto el que suscribe. A su vez dicha Delegación elevaba un ejemplar idéntico al Lmo. Sr. Director General de Trabajo a los efectos consiguientes.

Fué devuelto este Reglamento a esta Dirección para introducir algunas modificaciones en horarios y retribuciones para que se ajustase a lo dispuesto en el Reglamento General de 6 de septiembre de 1939. En esta Dirección se consiguió inmediatamente, y el que suscribe entregó el ejemplar corregido al mismo Delegado Regional de Trabajo para que a su vista procediera a exautmarle, a fin de que, como en el caso anterior, pudiéramos de nuevo remitir ejemplares de completo acuerdo.

Cantinas-comedores

El día 10 de julio de 1939 el Director de los Servicios Sindicales del Puerto se dirigió al que suscribe, que en aquel momento tenía a mi cargo todos los servicios de la Junta de Obras del Puerto, manifestándome que en principio se habían resuelto instalar en el puerto cua-



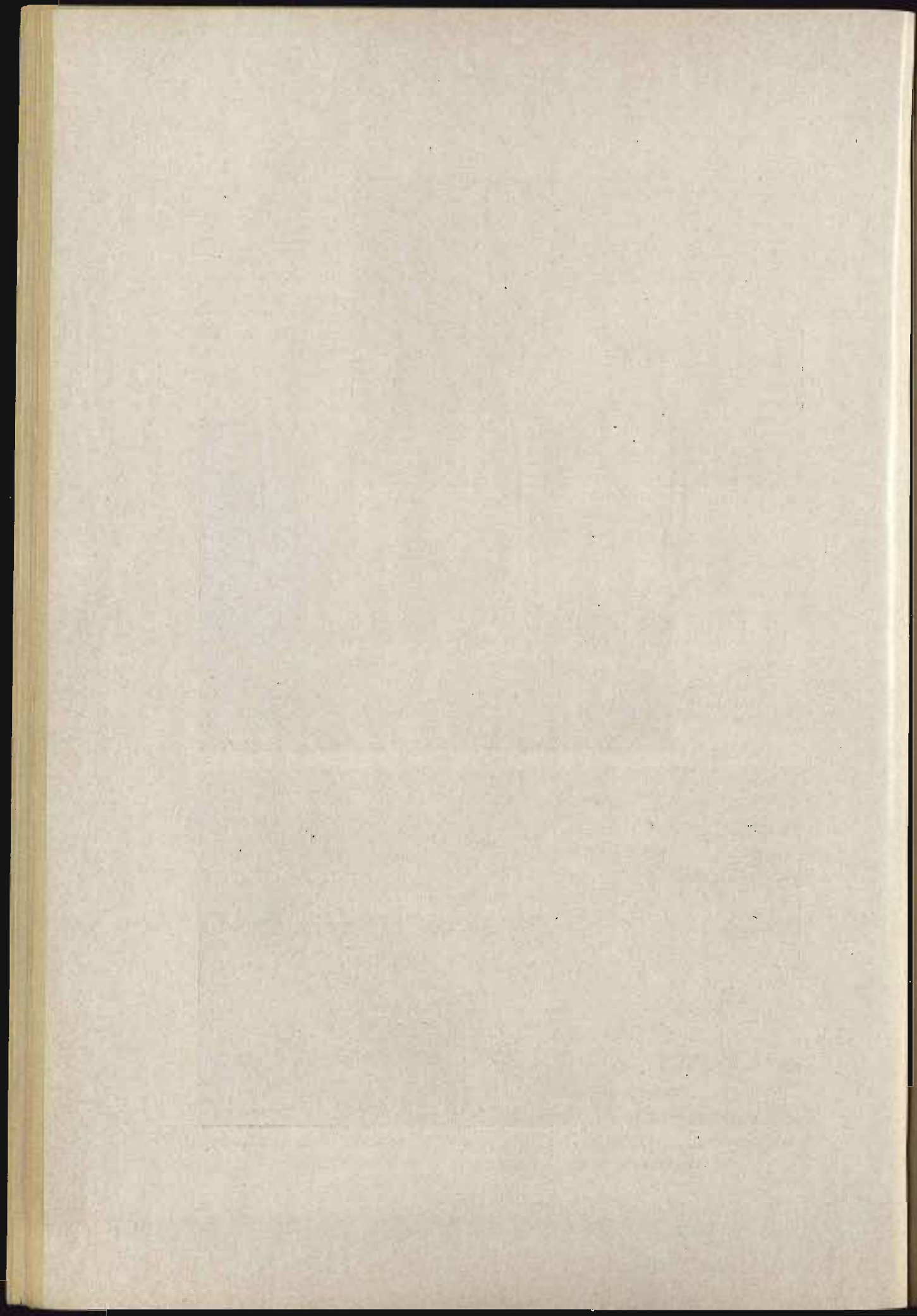
LOCINBAO, JUL. 27
DE NOVIEMBRE DE
1942



PECHINHA, DEL 25
DE NOVIEMBRE DE
1942



VISTA TOMADA EN PLENO TEMPORAL EN EL DE ENERO DE 1940



tro cantinas o comedores económicos en los cuales se facilitase a los obreros, diariamente, un plato abundante y sano al precio de coste, sin beneficio de ninguna clase, dándoles facilidades para poder calentar los demás alimentos que pudieran tenerse o bien adquirir allí éstos a precios reducidísimos, añadiendo que de momento habían pensado establecer dos cantinas según modelo que acompañaban en los lugares que puntualizaban, que eran uno en las inmediaciones del muelle del Reloj y otro en el muelle de Poniente, y como estos lugares estaban situados en el recinto portuario, solicitaban la autorización para proceder a la construcción de los dos edificios.

A esta comunicación contesté el 17 de julio, y en la misma le decía:

"... He examinado detenidamente el contenido de la instancia y las razones que los mueven en pro del bienestar de los obreros, razones en las que abunda hace ya muchos años y por consiguiente he estado y estoy siempre dispuesto a ayudar en todo momento la clase de mejoras que ustedes proponen en su escrito. — Por lo tanto, no encuentro inconveniente alguno, antes al contrario, me complazco en autorizarles a ustedes para construir las dos cantinas que desean, para lo cual les señalaré en el terreno los dos lugares más convenientes que de momento me entrecorren las obras concluidas y las probables que se construyan, así como las dimensiones en término. — Como de costumbre, las obras se construirán bajo la inspección de la Dirección técnica, viéndolo ustedes obligados a cumplir cuantos órdenes se les den. — Dadas las dificultades que se persiguen con la construcción de estas cantinas y dada la urgencia con que desean ustedes llevarlas a cabo, espero fundamentalmente que la Superioridad autorizará esta autorización que por la presente les concedo. — Dios guarde a ustedes muchos años. — Barcelona, 17 de julio de 1939. Año de la Victoria."

En 26 de julio remití una comunicación al Ilmo. Sr. Jefe del Servicio Nacional de Puertos y Señales Marítimas, dándole cuenta de mi actuación en lo referente a estas cantinas, terminándola del modo siguiente:

"Considerando de gran utilidad para la clase obrera el establecimiento en la zona portuaria de cantinas y dada la urgencia con que tienen el propósito de llevar a cabo su construcción, es por lo que esta Jefatura ha concedido la autorización en la forma transcrita y que cede a esa Dirección General confianza que ha de ser aprobada su actuación en este asunto."

En 1.º de septiembre autoricé la construcción de dos cantinas, dada la urgencia con que se habían solicitado, poniéndolo también en conocimiento de la Superioridad en la misma fecha.

La Dirección General, en comunicación de 11 de septiembre, ratificaba mi actuación. Los Servicios Sindicales, en diversas comunicaciones, se mostraron agradecidísimos.

A todo esto, el 16 de julio de 1939, se inauguraron oficialmente los Servicios Sindicales del Puerto.

El 22 de noviembre se inauguró el primer comedor-cantina y el 11 de diciembre el segundo, habiéndose entregado por el que suscribe los dos solares de los Servicios Sindicales del Puerto mediante Acta firmada el 15 de septiembre siguiente.

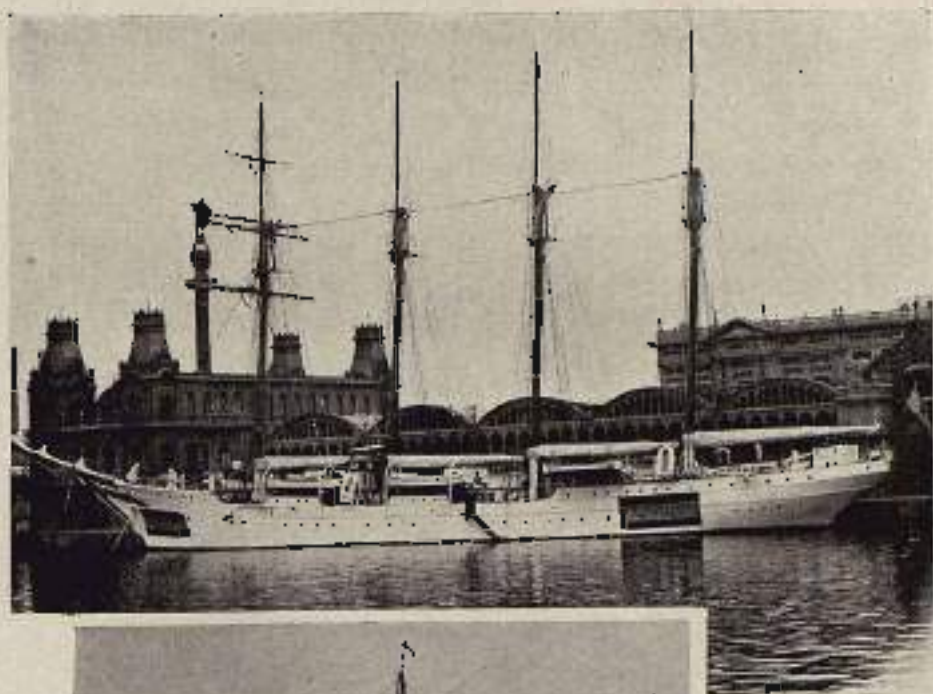
Posteriormente los Servicios Sindicales solicitaron de la Junta del Puerto poner a construir el tercer comedor-cantina, que se les concedió en las mismas condiciones de los anteriores en 5 de enero del año 1941. Este tercer comedor fué costeado por el Excmo. Sr. Gobernador Civil de la Provincia, que lo inauguró en 9 de marzo del mismo año, y que está situado a la entrada del muelle de España.

En 9 de junio de 1940 se inauguraba el cuarto comedor-cantina, donado por el Jefe de la 4.ª Región Militar en nombre del Ejército y situado a la entrada del muelle de Barcelona.

De lo anteriormente expuesto resulta que se han construido cuatro comedores-cantinas dentro del recinto portuario, ocupando entre uno de ellos unos 150 metros cuadrados de superficie.

Dispensario

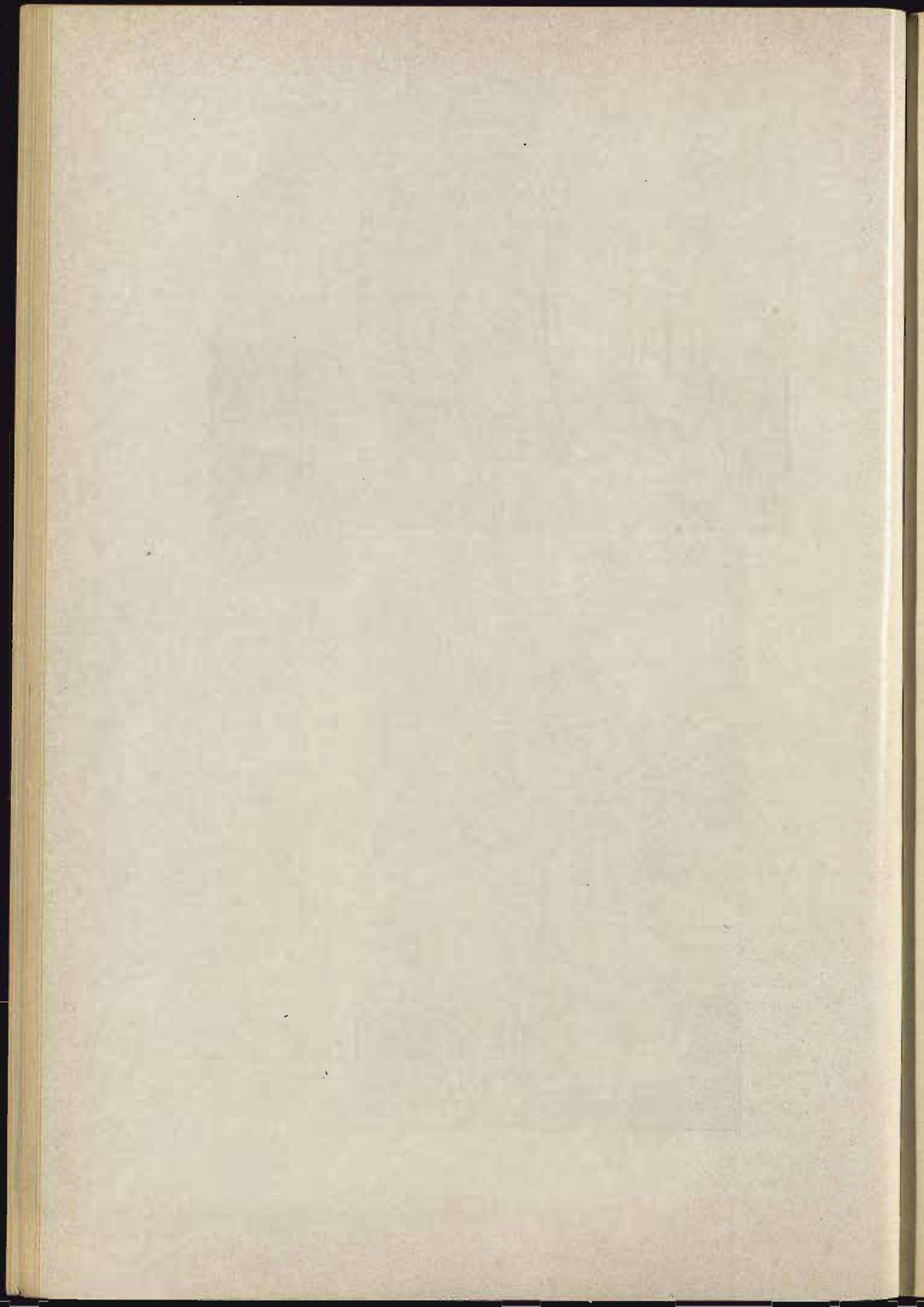
En fecha 6 de abril de 1940, el Director de los Servicios Sindicales del Puerto suscribió una instancia dirigida a la Presidencia de las Obras solicitando la construcción de un Dispensario para la asistencia urgente de los lesados en el recinto portuario, de cualquier clase de gravedad (accidentes del trabajo) y de aquellos otros que, sin entidad aseguradora, no reconozcan por origen el trabajo habitual, creando la curación de urgencia de todo traumatismo. Este Dispensario atendería, por consiguiente, a la curación, diagnósticos, tratamiento de lesiones de urgencia, asistencia y acondicionamiento de los casos graves, para enviarlos al hospital o clínica que designen las Compañías aseguradoras, Mutualidades o patronos responsables de su asistencia posterior. Pasada esta instancia a informe de esta Dirección y estudiados los planos correspondientes y el emplazamiento propuesto para el mismo, se llegó a la conclusión de que el sitio de ubicación situado en la Avenida de Icaria, dentro del recinto portuario, no podía producir perturbaciones para las Obras ni para el desarrollo de probables proyectos, ni produciría entorpecimiento a la buena marcha de los



EL BUQUE ESCALA
"JUAN SEBASTIÁN
ELIZONDO" EN SU
SALA DE MUELTA
EN EL AÑO 1911



LA SALIDA DEL
PUERTO DEL PEQUEÑO
BUQUE "JUAN SEBASTIÁN
ELIZONDO"
EN EL AÑO 1911



numerosos servicios enclavados dentro del puerto, por cuya razón, y por tratarse además de una instalación en beneficio de los obreros portuarios, era digna de ser atendida y autorizada. Este informe de la Dirección y el acuerdo de la Junta dió motivo para que la Superioridad, por Orden Ministerial de 22 de junio de 1940, autorizase la ocupación de una parcela de 329'54 metros cuadrados para la construcción del Dispensario, con arreglo a unas Bases estipuladas en esta Orden Ministerial, figurando entre ellas la sexta, por la que fija el pago a la Junta de un canon de 15'000 pesetas por año, revisable y por tanto variable, por acuerdo de la Administración. Las obras han sido llevadas a cabo y fueron costeadas por el Excmo. Sr. Gobernador Civil de la Provincia. Se inauguró dicho Dispensario el día 18 de noviembre de 1940.

ASUNTOS ENTRE EL MINISTERIO **DE OBRAS PUBLICAS (Estado) Y EL** **AYUNTAMIENTO DE BARCELONA**

Antes de reseñar algunos de estos asuntos conviene no olvidar que, teniendo el Estado a su cargo el puerto de Barcelona y el Ayuntamiento al suyo la Ciudad, y considerando que todo cuanto mejora y engrandece el puerto redundará en beneficio de la Ciudad, habiendo sido considerado aquél, en todo tiempo, como factor importantísimo, fundamental, esencialísimo, para el desarrollo, riqueza, engrandecimiento y fama de nuestra hermosa Ciudad, extendiéndose los beneficios que proporciona el puerto no solamente a la urbe, sino a todo un territorio interior importante, puede deducirse cuán conveniente es para todos coadyunar y colaborar económicamente y de todas maneras con el Estado para lograr tener un establecimiento portuario cada vez mayor, dotado de toda clase de obras, servicios e instalaciones que en general son costosísimas.

El puerto de Barcelona, clasificado entre los de primera clase y de interés general, es un útil nacional de primer orden, que ocupa una zona litoral, zona marítima portuaria, zona de servicio de los muelles, separada de la Ciudad por una línea límite oficial, zona sujeta a una legislación portuaria vigente, zona que en cuanto a obras y servicios

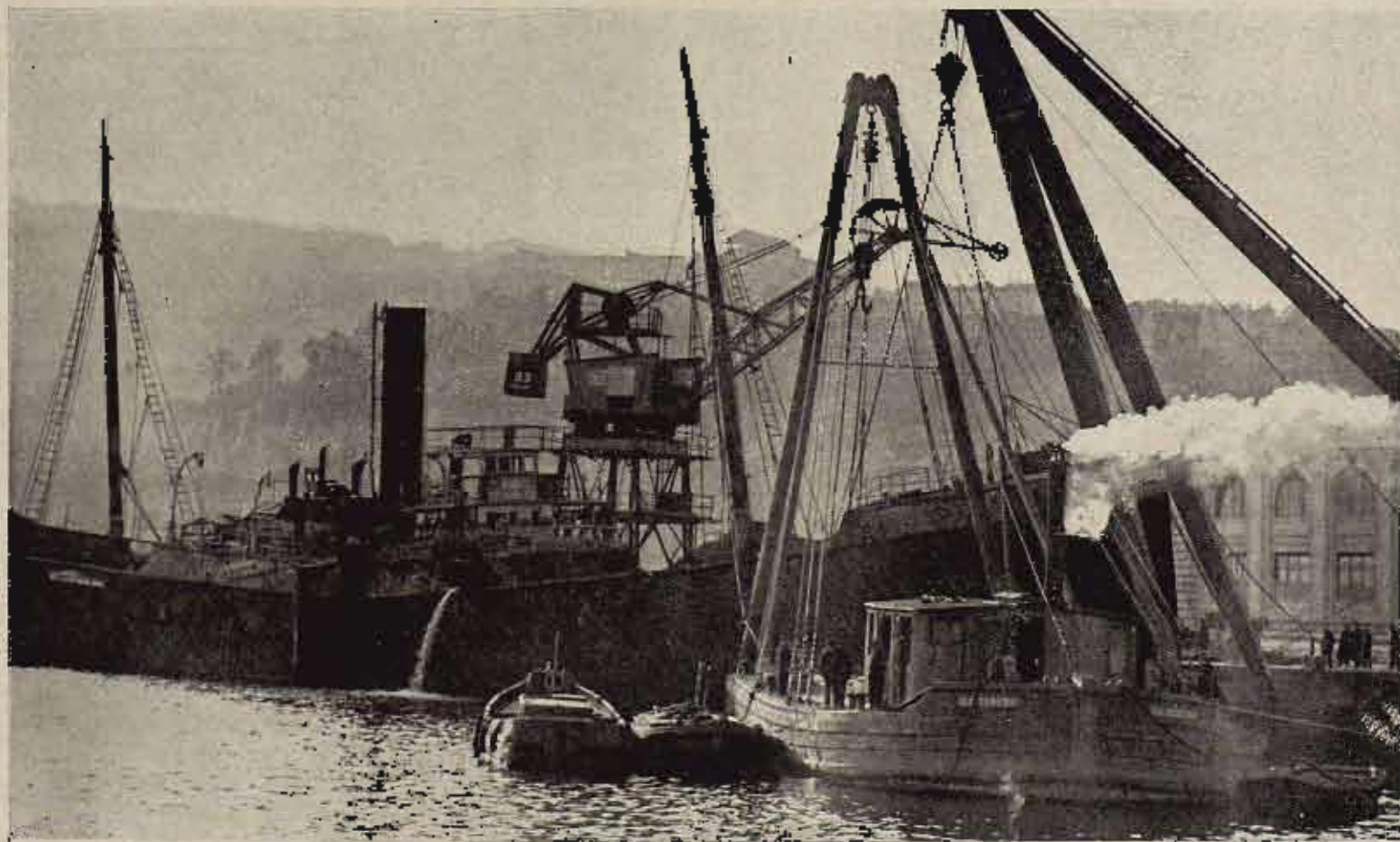
depende del Ministerio de Obras Públicas, dependiendo a su vez de éste la Junta de Obras del Puerto y Servicios, delegada de la Administración del Estado y dependiendo también directamente de aquél la Dirección de las Obras y Servicios. La zona litoral de servicio tiene en nuestro puerto una situación relativa muy especial con respecto a la del Ayuntamiento.

En el plano general que se acompaña a esta "Memoria" puede apreciarse una gruesa línea de trazo y punto que lleva el letrero de línea límite de la zona marítima, y partiendo de la playa de la mar Vieja termina en el Canal de la Infanta, en la playa de Casa Antúnez, que es la que actualmente separa el puerto de la Ciudad. Esta playa y esta línea nos enseñan la posición relativa de ambos y nos enseñan también las especialísimas características que en esta localidad tiene esta posición relativa, apreciándose que los edificios de la Ciudad rodean el puerto, agobiándolo, no habiendo permitido establecer más que una zona de servicio realmente muy satisfactoria, no disponiendo la Junta de Obras del Puerto de espacios sobrantes de terrenos en los que pudiera ella, o los particulares o entidades, desarrollar instalaciones diversas complementarias o arrendar grandes superficies. Esta es la situación desde el muelle Nuevo hasta el muelle del Contradique, salvo una excepción para el muelle de San Beltrán.

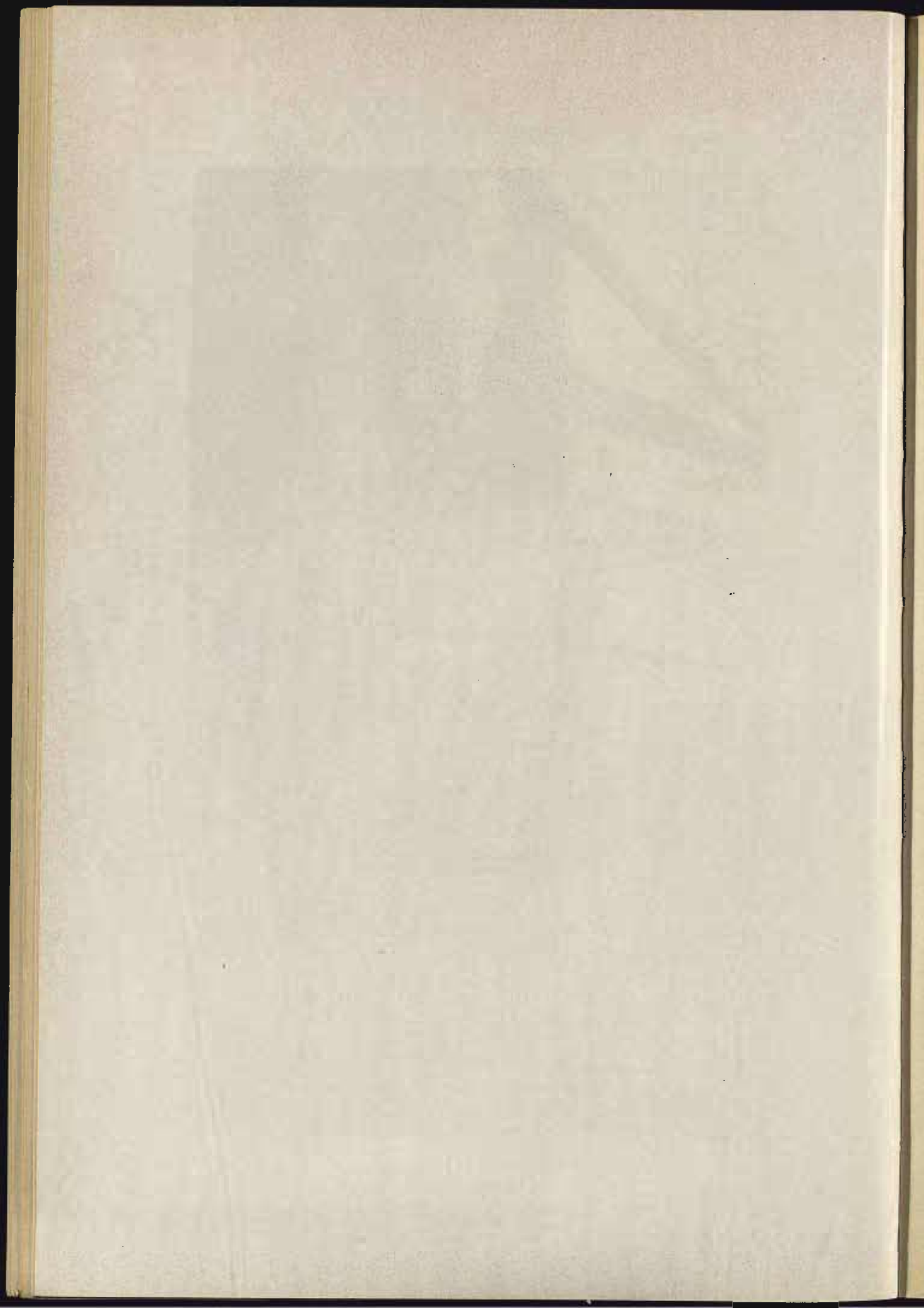
Son estas circunstancias especiales, nacidas de muy diversas causas, entre las que se cuentan el sucesivo desarrollo que ha ido tomando la Ciudad junto a la costa y la índole del tramo de costa en que está el puerto, tramo en el que han desaparecido los abrigos naturales que existieron acaso en siglos pasados y que ha sido nivelado por las arenas, contra cuya invasión se luchó durante siglos y que han obligado a construir un puerto todo artificial y por consiguiente muy costoso.

Por otra parte, en un plano que hicimos figurar en la "Memoria" anterior, se enseñaba cómo desde que en 1477 empezó a construirse el rompeolas en el sitio del actual Gobierno Civil, han ido sus sucesivas prolongaciones siguiendo la costa hasta el Sur, en dirección paralela a la costa y a la Ciudad.

Aparte otros motivos, por esta especial situación relativa de las dos zonas, rodeando la Ciudad (Ayuntamiento) al puerto (Estado) en toda la longitud costera de éste, presionando su estrecha zona de servicio, se han originado, se originan y seguirán seguramente motivándose determinadas cuestiones entre el Estado y el Municipio, que se



LAS CARRERAS DE LA JUNTA DE OBRAS DEL PUERTO CARGANDO AL GOBIERNO DEL "YUCANDA"



ha de procurar resolver en un ambiente de mutua comprensión y armonía.

Vamos a tratar de algunas.

Saneamiento del puerto, antepuerto y de la futura ampliación hacia el Sur

Ha sido siempre una cuestión de tal importancia y tan vital para el puerto y para sus ampliaciones, la de su saneamiento, y tiene hace años un carácter de tal gravedad resolver la del antepuerto para poder ejecutar nuevas obras hacia el Sur, que no titubem en exponer en esta "Memoria" la reseña de esta cuestión desde sus primeros antecedentes.

La situación relativa del puerto y de la Ciudad, de la que acabamos de tratar, ha planteado de siempre el problema del saneamiento del puerto, porque éste se extiende paralelamente a la Ciudad.

De antiguo, de siglos, vertían las alcantarillas y cloacas de la Ciudad en diferentes puntos de su playa frontera, soportando esta playa tal servidumbre con las lógicas y desagradables consecuencias, y cuando se fué terminando el puerto surgió el problema de su sucesivo saneamiento, porque el vertido afectaba ya al puerto portuario. La cuestión era inevitable.

En una fecha memorable para el puerto, el 28 de abril de 1859, la Dirección General de Obras Públicas ordenó a la Jefatura de Obras Públicas de la Provincia procediese a la formación de un proyecto completo de obras de mejora y ensanche del puerto de Barcelona. El entonces Ingeniero Jefe de Obras Públicas, D. José Rafó, suscribió dicho proyecto en 31 de octubre de 1859, proyecto muy notable, extenso y verdadero estudio de conjunto y el primero que se formuló con método científico, y digno de que tan ilustre ingeniero tuviera un recuerdo en el puerto que conmemorara su nombre. Este proyecto y el proyecto de ensanche de la Ciudad suscrito en abril de 1859 por D. Hderonso Cordá, otro ingeniero de caminos, y aprobado este proyecto por R. O. de 7 de junio de 1859, y el proyecto de derribo de las morillas, por la misma época, fueron tres fundamentales motivos del engrandecimiento que empezó a tener Barcelona y que la ha ido llevando a su estado actual. Constituyen una gloria para el Cuerpo de Ingenieros de Caminos, Canales y Puertos estos dos proyectos y su influencia en el engrandecimiento de Barcelona.

El dicho proyecto de puerto fué aprobado por R. O. de 29 de mayo del año 1860. Comprendía, además de las obras exteriores de abrigo, una obra interior, un muelle delante de la Muralla Marítima de Mar, a lo largo de toda la playa, desde el Baluarte de San Ramón hasta el dique proyectado del Oeste, para disponer de una larga línea de atraque para los buques y de zonas de depósito. La construcción de este muelle enfrente y paralelo a la Ciudad planteaba un problema de vital importancia para el puerto, la desaparición del vertido de las cloacas, en lo que iba a ser ahora puerto importante y cerrado, empezando así una cuestión entre Estado y Ayuntamiento.

Para las grandes ciudades marítimas como Barcelona, Marsella, Génova, etc., con grandes puertos y playas contiguas a ellas, es problema prioritario dejar libres estos puertos y playas del vertido de sus cloacas, debiendo formar parte de su plan de saneamiento total, saneamiento que las grandes urbes procuran resolverlo por los métodos modernos de la ingeniería sanitaria, y esto con preferencia a otros planes urbanísticos de más vistosidad, pero de menos fundamental importancia. En Marsella, por ejemplo, se han realizado costosísimas obras de saneamiento.

Constituyóse la Junta de Obras del Puerto en 5 de febrero del año 1869, delegada de la Administración General del Estado.

En el año 1872 se estaban ejecutando en nuestro puerto las obras de dicho muelle ante la muralla y su muro de muelle estaba compuesto de bloques de hormigón que iba a sustituir a la playa. Surgía, pues, el problema de desviar, por lo menos fuera del puerto, la evacuación de todas las cloacas de la Ciudad que en dicha playa vertían.

Sin más objeto que dar idea de la índole e importancia del problema sanitario que se planteaba con la ejecución del muelle de la Muralla, diremos que en la "Memoria sobre el progreso y adelanto de las obras del puerto de Barcelona", durante el año económico de 1871 a 1872, se expresaba así el entonces Ingeniero Jefe Director de las Obras del Puerto, D. Mauricio Garrán, acerca de dicha cuestión:

Otra indicación conviene hacer respecto al muelle que ha de elevarse sobre la fundación construída, por lo que puede influir en las condiciones del puerto y principalmente es importantísimo y de influencia poderosa para Barcelona, pues se refiere a la cuestión tantas veces suscitada sobre las *malas condiciones del saneamiento de la Ciudad*, nunca resuelta con el interés y puntualidad que merece. — ¿Permitirá el Ayuntamiento de Barcelona que una cuestión tan importante resuene vivamente por el vecindario, que tanto se esfuerza con la salubridad e higiene de la capital de Cataluña y cuyo abandono puede dar lugar a calamidades terribles, continúe en el estado de

abandonar que hasta aquí? ¿Dejará transcurrir el tiempo y la ocasión, hoy oportuna y conveniente para sus intereses, de combinar sus estudios y sus obras para este río con los que van a ejecutarse por la Junta muy en breve, para retornar al muelle de la Muralla? ¿Cargará el Municipio con la grave responsabilidad que adquiere, desoyendo quejas, solicitudes y excitaciones repetidas e imparciales, y dejando llegar tal vez días de conflictos para la población, cuando tales males pueden evitarse o moderarse hoy mejor que mañana? — Desprezará el ilustre Ayuntamiento de Barcelona la gloria que alcanzaría de hacer los estudios y ejecutar unas obras que tantos beneficios han de reportar a sus administrados y para cuya realización no puede admitirse que falten fondos, pues que nunca escasea cuando se trata de realizar lo que es de tan elevada e general importancia? — Se ha de contestar negativamente a estas preguntas, porque hay gran fundamento para confiar en el cuidadoso celo del actual Ayuntamiento, y es de esperar la conveniente resolución en asunto de tanta trascendencia. — Podrán hacerse mejoras en la población que contribuyan a su salubridad; pero si en sus estrechuras o bajo su suelo existen o se conservan gérmenes declarados de enfermedades, la población decaerá, porque la falta de salubridad destruye todas las demás condiciones, y sólo se logrará con tales mejoras cubrir con una superficial engañosa un terrible baldío. — La Junta ha de continuar las obras con la actividad que que está durando; no se ha de emplear próximamente sus fondos para ejecutar las obras necesarias para conducir las aguas sucias que la población vierte dentro del puerto. Las obras que han de realizarse no colocarán al puerto en peor situación que hoy; antes por el contrario, cuando tales medidas más pronto haya de hacerse un esfuerzo más para lograrlas; pues que la Junta debe no cejar nada para conseguir sus propósitos y responder a la confianza que en ella se ha depositado; pero por lo mismo es más lamentable que en ocasión tan oportuna como la presente, en la que el Ayuntamiento hallaría un coloso auxiliar, que en defecto del mismo arbitro los mismos fondos de instrucción y de religiosos aumentados. — Si todo continuare como hasta aquí, el puerto en su conservación sus condiciones actuales, que se mejorarán todavía con las obras que van a construirse, pero sufrirá los perjuicios consiguientes a los inconvenientes que conservará la ciudad. *El puerto no será el germin de las mismas dolencias que afligían a la ciudad, pero sufrirá sus perniciosas consecuencias, y acaso en apuros y conflictos de críticas circunstancias, se busquen, como alguna vez ha sucedido, en las aguas del mar, el punto de vista para separar y destruir la atención de esos depósitos de corrupción fútil que se forman en el subsuelo de muchos edificios de la ciudad, que si conservan, o se evocan con necesa y temible fuerza, por largo tiempo ocasionan enfermedades y cuya hebreo insoportable se sienta y molesta en todo cambio atmosférico o a consecuencia de cualquiera lluvia.* — Los deseos de mantener alejado del puerto todo inconveniente y de lograr para la ciudad las más favorables ventajas, espelan y disentan esta digresión, que si es verdad que le hiese podido encontrar en más estrechos límites toman para abreviarla y terminarla aquí, caminando en alas de tales deseos, la sólo menester hacerlos valer. — ¡Ojalá que en la Memoria correspondiente al año económico que hoy empieza, pueda anunciarse la realización de los deseos expresados y de las esperanzas concebidas!"

Esto que copiamos es una prueba concluyente de la importancia que ya se daba por la Dirección de las Obras en aquel entonces al problema del saneamiento de la Ciudad y de la necesidad que se sentía de armonizar el saneamiento de ésta con la del puerto.

Procuraron ponerse de acuerdo sobre esta importante cuestión la Junta de Obras del Puerto y el Ayuntamiento de Barcelona, después de laboriosas gestiones, estudiándose unas Bases que se propusieron

a la aprobación de la Superioridad, dictándose en 23 de agosto del año 1873 una Orden del Gobierno de la República aprobándolas. Considero interesante copiarla aquí y también las Bases.

“El Ilmo. Sr. Director General de Obras Públicas, Agricultura, Industria y Comercio, con fecha 23 de agosto último, me dice lo siguiente: — El Excmo. Sr. Ministro de Fomento me dice hoy lo que sigue: Ilmo. Sr. De acuerdo con la propuesta por esa Dirección General, el Gobierno de la República ha tenido a bien aprobar las Bases acordadas por la Junta de Obras del Puerto de Barcelona, con el Ayuntamiento de aquella capital, para llevar a efecto la desviación de las cloacas que desaguan en dicho puerto, en virtud de cuyo acuerdo la mencionada Junta contribuirá con la mitad de coste de la obra, siempre que éste no exceda en su totalidad de treinta mil duros, quedando únicamente a su cargo construir las pequeñas tajeas o alcantarillas para dar salida a las aguas pluviales que se recojan en la zona marítima.

“Bases para el desvío de las cloacas que desaguan en el puerto de esta ciudad.—Comprobiéndose el Ayuntamiento a hacer en el plazo de un año el desvío de todas las cloacas que vacían en el muelle de la Muralla hasta hacerlas desaguar en el foso de Santa Madrona, y en año y medio hasta fuera del dique del Oeste, comprendiéndose todas las aguas marías y pluviales de toda la parte urbana de la población, incluso las cisternas de la muralla, la Junta acepta y propone al Gobierno costear la mitad del valor de las expresadas cloacas, con tal que entre todas ellas no pasen de 30.000 duros, sin contar emprendidos ni sucesivos de los muelles. — La Junta de Obras del Puerto hará las obras necesarias dentro de la zona marítima para recoger las aguas que se viertan en dicho zona de su jurisdicción, que nunca recibirá en lo sucesivo las aguas de la ciudad.— Los proyectos que se formen por el Ayuntamiento para sus obras Labrán de merecer la sanción de la Junta, no saliendo ésta responsable de las obras que se ejecuten. — El pago de la subvención se hará en cinco plazos. — El primero, cuando se hayan descubierto completamente y viertan en la cloaca de Santa Madrona las aguas de las dos primeras tajeas de la muralla, que desaguan frente del Puente y de la calle de Oriente.— El segundo, cuando se hayan desviado cinco de las cloacas que vierten en la muralla.— El tercero cuando, terminado completamente el desvío de todas las desagües de la muralla, se haya dado principio a la construcción de la alcantarilla que ha de conducir las aguas desde Santa Madrona al dique del Oeste.— El cuarto plazo, cuando se hayan construido 300 metros de la alcantarilla citada.— Y el quinto, cuando esté todo completamente terminado y las obras debidamente recibidas.— Siendo la mayor ventaja la actividad de estas construcciones, su establecimiento, en vista de la preteritoriedad de las obras, que los tres primeros plazos han de vencer precisamente el transcurso de un año y los cinco plazos de año y medio, pasado cuyo tiempo cesa el compromiso de la Junta, salvo los casos de circunstancias fortuitas y extraordinarias.— Las obras se harán por contrata.— Si al terminarse las obras por el Ayuntamiento resultase un grande exceso en su coste sobre los treinta mil duros que sirven de base a la subvención, comprendiendo sólo las cloacas propiamente dichas, se reserve al Ayuntamiento el derecho de someter a la consideración de la Junta y del Gobierno el aumento de la subvención.”

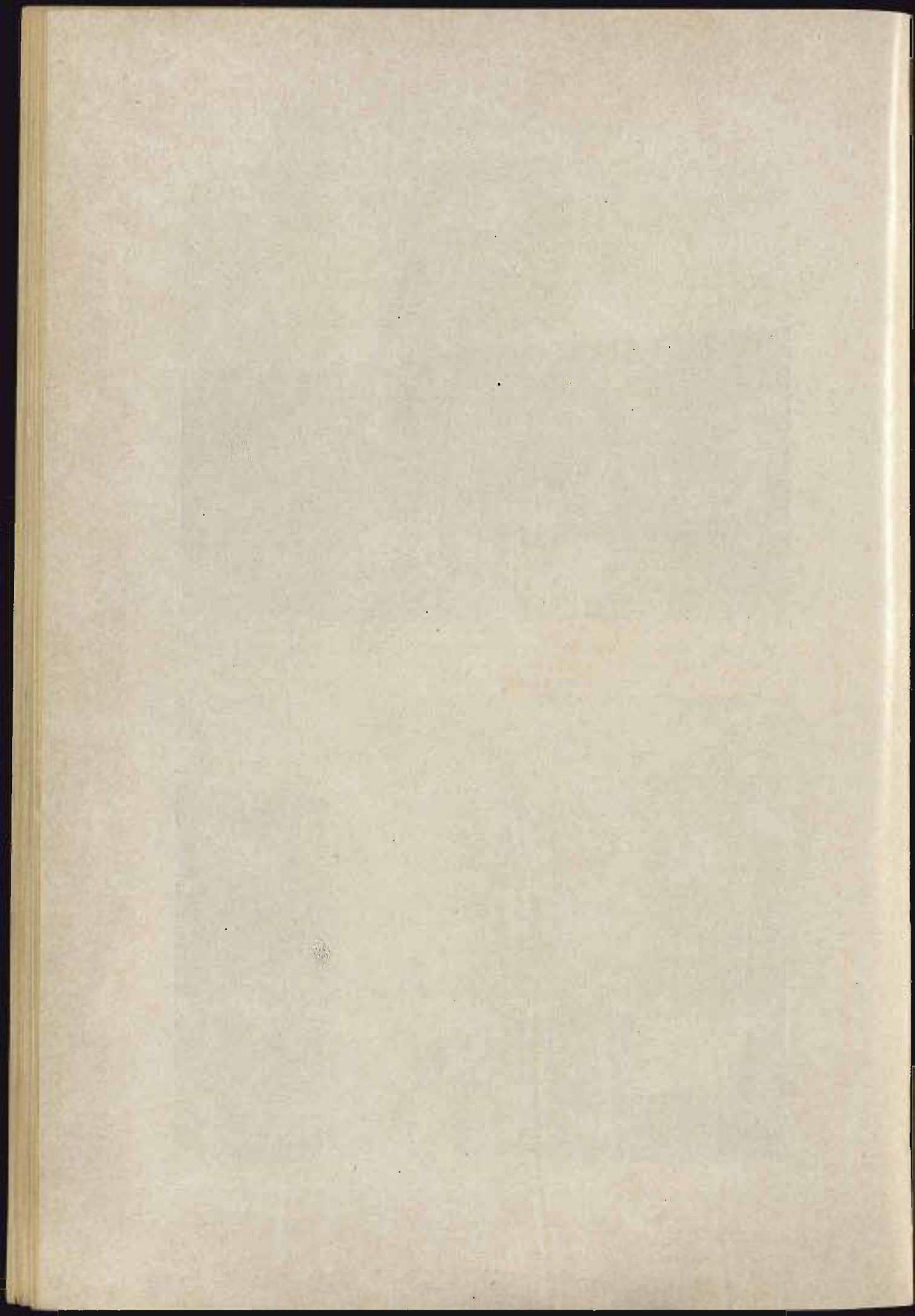
El proyecto del desvío de las cloacas que aflúan al puerto debajo de la Muralla de Mar fué redactado en enero del año 1874 por el arquitecto municipal Sr. Rovira y enviado a la Junta de Obras del Puerto para ser informado. Comprendía 872 metros lineales de cloaca desde la calle de la Plata hasta el Baluarte de las Pulgas.



LA CABLE "ESPERANZA" DE 30 TONELADAS EN TRÁFICO DE SALVAMENTO DE BUCOS



EL "ESPERANZA" CABLE 30 TONELADAS AYUDANDO DE LA CABLE EN ESCORA DE ENCLAVAR EN TORQUE



En mayo de 1874 el Ayuntamiento envió a informe de la Junta de Obras del Puerto, el proyecto de desvío de cloacas desde el Baluarte de las Pulgas hasta el desagüe en la playa, por la parte exterior del nuevo dique del Oeste, con 900 metros lineales desde el foso de las Pulgas hasta fuera del dique del Oeste. Las obras de este proyecto estaban sujetas a las mismas Bases.

El 20 de noviembre de 1878 el entonces Ingeniero Director, Don Mauricio Garrón, extendió el siguiente certificado:

CERTIFICADO: Que el Excmo. Ayuntamiento de esta capital, en virtud del convenio celebrado con la Junta del Puerto aprobado por Orden del Gobierno de la República de 23 de agosto de 1874, ha ejecutado las obras de desvío de las cloacas que existen dentro del puerto, faltándole solamente terminar las obras para el completo desvío de todas las aguas pluviales que está en la obligación de recoger antes de llegar a la zona marítima, con arreglo al citado convenio. — Certifico asimismo que ha construido obras provisionales para la completa destrucción de las cloacas que permanecerán también las aguas pluviales volutas. — Y habiendo acordado la Junta en 14 del actual, como consecuencia de la Real Orden de 5 de junio del presente año, que se haga al indicado Ayuntamiento el abono del quinto y último plazo del referido convenio, importando por los *mitos* abonos, expido la presente certificación conforme al acuerdo citado.

El objeto perseguido, que era que las cloacas de la Ciudad vertieran fuera del contradique, quedaba así casi definitivamente conseguido desde la calle de la Playa hacia el Sur, pero soportando el puerto, junto al contradique también, pero por la parte interior de éste, el desagüe de unos aliviadores de las cloacas.

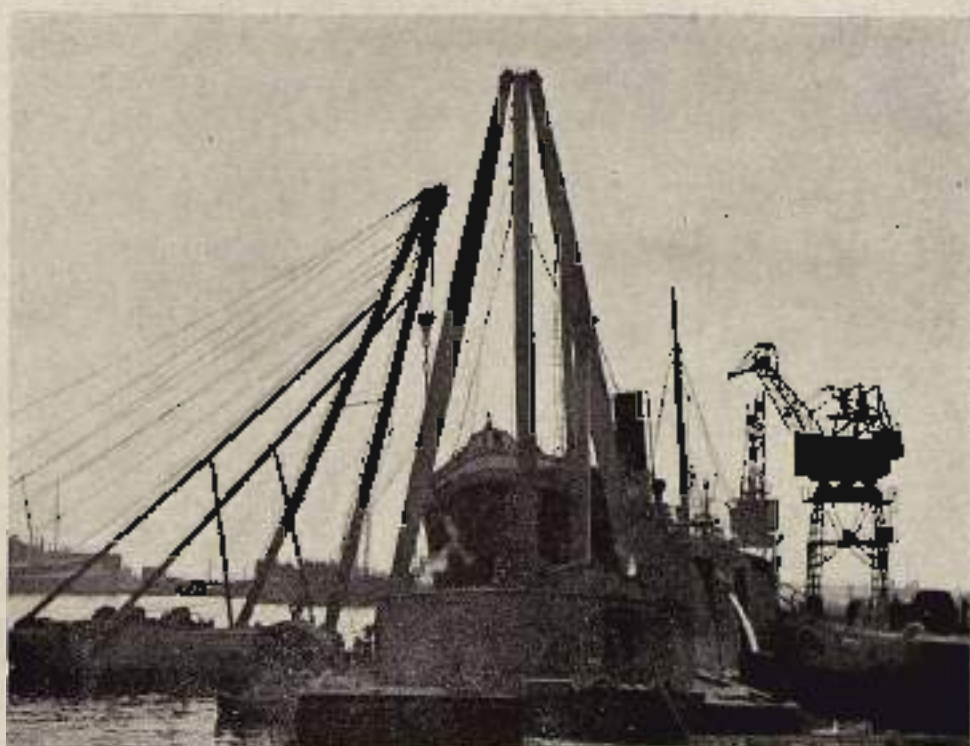
Quedaba también dentro del puerto un aliviadero de la antiquísima Acequia Condal para riegos, que por el ensanche de la Ciudad habíase convertido en cloaca, la cual desaguaba en la playa de la Barceloneta, cuya boca de desagüe quedaba obstruida a veces por las arenas de playa removidas por las marejadas.

Estos dos aliviaderos han sido objeto de muchas reclamaciones y discusiones. aun en 28 de diciembre de 1922, se dirigió la Junta de Obras del Puerto al Ayuntamiento, interesando la desaparición de estos vertederos, dentro del puerto, de las aguas conducidas por cloacas municipales. Contestó el Ayuntamiento a la Junta de Obras del Puerto en 31 de marzo de 1924, que basándose en un dictamen técnico:

"Este Ayuntamiento no considera conveniente en modo alguno la desaparición de los indicados vertederos, porque, de hacerlo, en días de grandes lluvias se producirían inundaciones en las partes bajas de la ciudad, con los consiguientes perjuicios e inconvenientes."

Planteóse a fines del siglo pasado la necesidad de ampliar el puerto, y, naturalmente, había de hacerse esto hacia el Sur, siguiendo la costa. En 12 de abril de 1895 suscribió esta Dirección un estudio titulado "Proyecto de prolongación y reforma del dique del Este". Al rediseño de esta obra se había de construir una nueva dársena comercial hacia el Sur contigua al contradique, formulándose en 12 de noviembre de 1903 un "Proyecto de las obras necesarias para ganar terrenos al mar", con objeto de obtener un nuevo emplazamiento para estación de San Beltrán, creación de la dársena del Morrot y muelle de Costa.

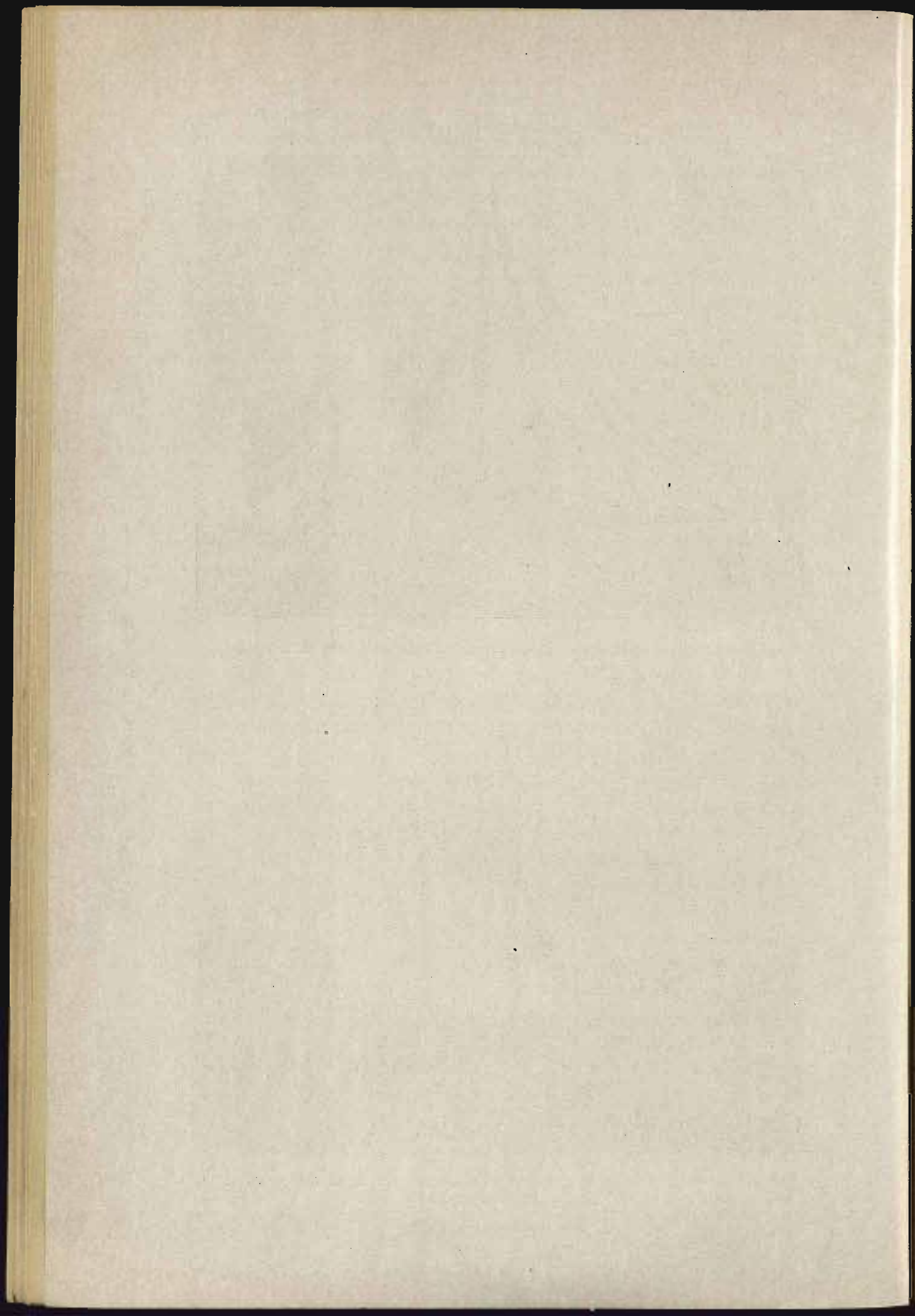
Era cuestión primordial y vital para hacer posible este necesario ensanche del puerto, resolver el problema de quitar la evacuación de las cloacas municipales de junto al contradique, pues de no hacerse esto no se podía construir la nueva dársena. En el proyecto no se pudo incluir nada sobre estas cloacas porque por aquel entonces el Ayuntamiento tenía el propósito de reformar radicalmente el plan de alcantarillado de la Ciudad, estableciendo nuevos colectores que facilitasen con desagües directos en puntos distintos el vertimiento de las aguas sucias y pluviales recogidas en toda la extensión de la urbe y se desconocía todavía cómo se iba a suprimir el desagüe del contradique y si se llevaría a cabo una obra conjunta entre la Junta de Obras del Puerto y el Ayuntamiento. El plan de estos nuevos colectores que aprobó posteriormente el Ayuntamiento y que empezó a ejecutar era, en sus líneas generales, el siguiente: Todas las aguas recogidas a la izquierda del Ensanche habían de ir a una gran cloaca establecida en la Gran Vía desde la calle de Claris hasta la calle de la Industria, y en ésta otro gran emisario las llevaría al mar por donde estuvo el Arsenal Civil. Se quitaban así una gran cantidad de aguas, dos terceras partes, de las que venían vertiendo junto al contradique, pero quedaba una tercera parte, unas 8 metros cúbicos por segundo, para seguir vertiendo a espaldas del contradique. No quedaba así resuelto de un modo rotundo el problema, y como los años pasaban y las obras de la nueva dársena y nuevo contradique estaban contratadas y en rápida ejecución y con plazo fijo, se le creaba a la Junta de Obras del Puerto un problema delicadísimo. Se acudió a la solución de prolongar la cloaca del contradique, llevándola a desaguar hasta por fuera del mismo contradique, para lo cual hubo de formularse un estudio que se tituló: "Proyecto de obras complementarias de la nueva dársena del Morrot", redactado por esta Dirección y suscrito en 26 de



LAS PUERTAS DE ESTA JENYA DE 50 TONELADAS EN TRABAJO DE SALVAMENTO



LA OYERA "ESPERANZA" DE 30 TONELADAS Y LA "FANTASMA" DE 20 TONELADAS, EN EL SALVAMENTO DEL "CORAL"



febrero del año 1910. Tenía esta prolongación 777 metros de longitud y tenían que dejarse unos aliviaderos que vertían dentro del puerto, en la dársena de San Beltrán, en el ángulo de este muelle con el de Poniente. Pudo adelantarse esta solución porque existía el suficiente desnivel para dicha longitud. La Junta de Obras del Puerto, o sea el Estado, costeó por completo esta solución, desembolsando considerable.

Acabadas todas las obras en el año 1912, se encontró el puerto con la servidumbre de los citados dos aliviaderos y con la servidumbre de un vertedero de aguas sucias de la Ciudad por la parte de afuera del contrafuerte actual.

Este estado de cosas continúa hoy, es decir, lleva más de 32 años, y durante todo este tiempo el vertido de este desagüe de las cloacas de la Ciudad ha vertido contaminando el antepuerto y el mismo puerto, constituyendo un foco de pestilencia que ha motivado continuas reclamaciones y protestas. Además, dichas aguas sucias llevan productos sólidos y fangos en suspensión que quedan sedimentados en el antepuerto, habiendo contribuido y siguen contribuyendo en no escasa parte a su pegamiento actual. Los análisis efectuados de las aguas sucias de esta obra enseñan que llegan a llevar en suspensión y en estado coloidal, material sólido en cantidad de 1.150 gramos por litro. Si se calcula un caudal medio de aguas sucias de 750 litros por segundo (el máximo de cálculo para la cloaca fué de 8.000 litros por segundo), verteríase por segundo 8,6 litros de materia sólida, es decir, 753 metros cúbicos por día, que para todo el año serían 275.000 metros cúbicos, y para los 32 años que llevamos en estas perniciosas condiciones resultarían 8.800.000 metros cúbicos de materias sólidas y fangosas. Aun cuando en la realidad se obtuviese una cifra menor, véase qué enorme perjuicio sufre el puerto por esta decantación que cubre de una capa de fango de variable espesor y de considerable extensión el fondo de arena del puerto. Hoy día, en algunos puntos el fango fétido alcanza espesores de dos metros y medio a tres metros, coadyuvando al posible peligro de llegar a obstruir el canal de entrada del puerto para buques grandes, peligro ya señalado por esta Dirección en varias ocasiones.

Ahora bien, volviéndose a plantear una nueva ampliación del puerto situanero hacia el Sur. En Memorias anteriores se ha reseñado que, como consecuencia del desarrollo que iba teniendo la idea de construir en Barcelona un gran Puerto Franco, el Consorcio de éste pu-

blicó en el año 1927 las Bases para un Concurso Internacional de Anteproyectos de Puerto Franco, constituyéndose un Jurado para fallar el Concurso, Jurado que eligió una Ponencia de su seno (de la cual formaba parte el que suscribe), que había de examinar las 74 soluciones presentadas al mismo y hacer propuesta de calificación y premios sobre las mismas. Detallábamos cómo a consecuencia del resultado de este Concurso se vino en dictar una Real Orden de 22 de junio del año 1929, designando al que suscribe, "en unión del nombrado por el Consorcio" (que designó a su Director e Inspector General, D. Blas Sorribas), para hacer un "Estudio de la ampliación del puerto aduanero de Barcelona y de la situación de la entrada al Puerto Franco interior y propuesta de las soluciones que mejor pueden armonizar una con otra". Reseñábamos en la "Memoria" anterior todo lo referente a esta magna cuestión, que dió por resultado el quedar aprobadas las plantas de una prolongación del rompeolas del Este y la de un nuevo contradique como ampliación del puerto aduanero y la entrada al Puerto Franco interior.

Planteóse con motivo de todo esto la importantísima cuestión del saneamiento del puerto, y aquí recordaremos que en 1928 actuaba una "Comisión Médica pro saneamiento de la zona marítima" y clamaba contra el estado de snciedad de las aguas de las playas y del puerto por los desagües de la red de alcantarillado de la Ciudad. Se trataba, decían, de un problema sanitario de extraordinaria importancia para la salud pública de nuestra urbe y de solución inaplazable y urgente, puesto que podía traer perniciosas consecuencias en diversos sentidos y consideraba dicha Comisión que la solución de este problema no cedía en importancia a ningún otro.

Sobre esta cuestión fundamental de saneamiento conviene recordar que, en el dictamen que redactamos en 14 de agosto de 1930 en relación con las opiniones expuestas por los diversos Centros y Corporaciones, puntualizados por el Ministerio con motivo de la información pública a que fué sometido dicho estudio, tratamos de esta importantísima cuestión del saneamiento. (Las referencias de láminas, planos, fotografías y letras subrayadas son con relación a las del dictamen.)

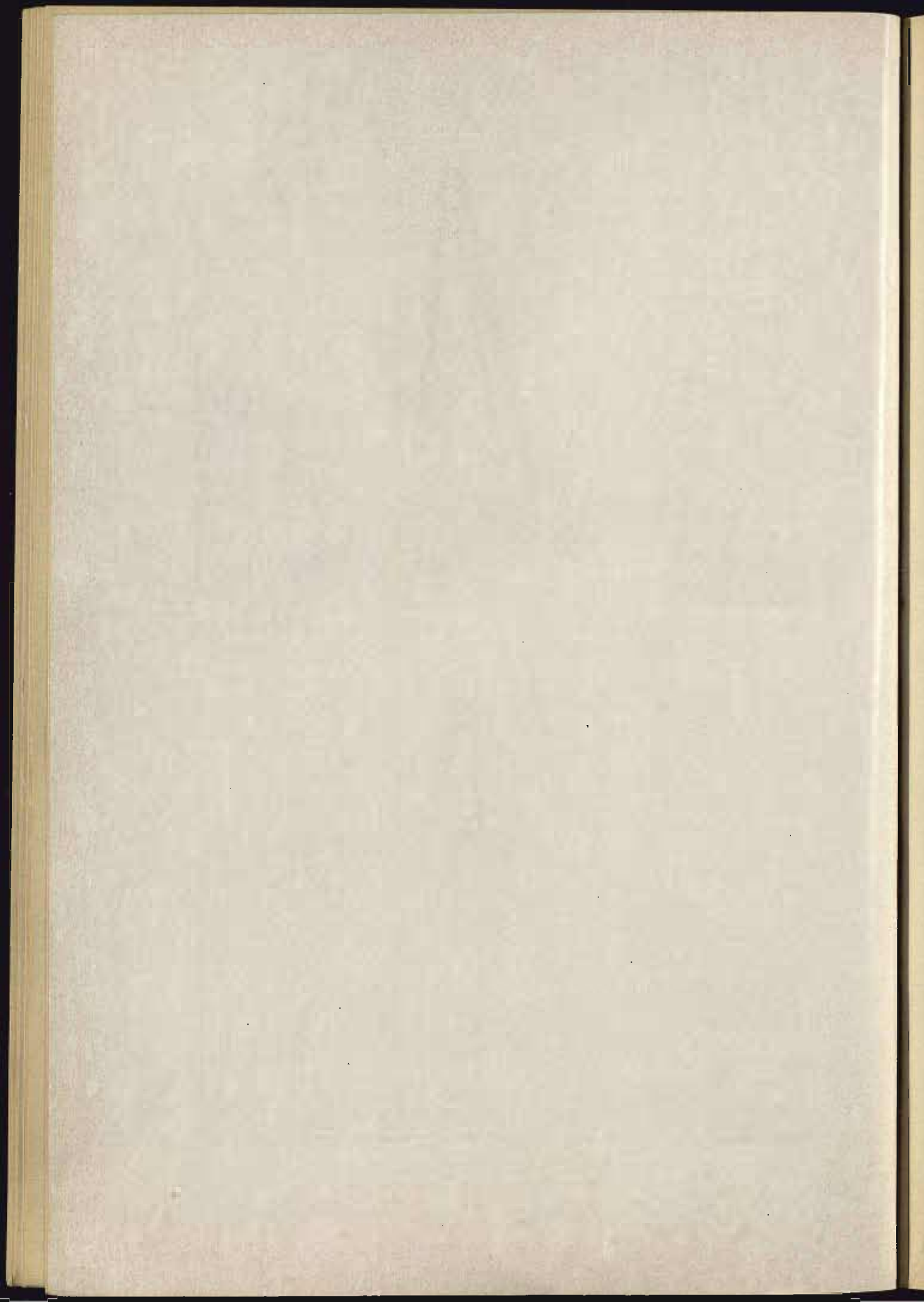
“
El Ayuntamiento ha construído el llamado emisario de Sans, que desemboca en el mar próximo a la elegida entrada interior P de la zona franca. En los antecedentes del Pliego de Bases del Concurso Internacional de Anteproyectos del Puerto Franco, se les decía a los concurrentes que "En la parte N. de los terrenos que enencuentra el



LA DRAGA TRABAJA EN ESTA JUNTA DE OBRAS SOSTENIDA POR LA CABLEA DE 50 TONELADAS, JUNTO CON LOS FLOPANTES, DESPLAZÁNDOSE HACIA LA DERECHA DEL DIQUE PLAZATE



LA CABLEA "ESPERANZA" DE 50 TONELADAS EN LOS TRABAJOS DE SACAMENTO DE LA DRAGA JOSABIG DE ESTA JUNTA DE OBRAS



emisorio de Saus, que puede llevar un caudal de 25 metros cúbicos por segundo, estas aguas son de lluvia excesivamente, pudiendo utilizarlas después de su decantación, o si no se quiere que entre en la zona del Puerto Franco, puede destruirse el colector, porque el Ayuntamiento desearía debía otra cosa, no atravesar los terrenos de Puerto.

También construido también, el emisario de la calle de Marins, que sigue hasta el mar, por el llamado Bagatell, al Norte del puerto aduanero, no nos interesa tanto como los dos anteriores que están relacionados con el puerto aduanero y el Franco.

Por lo expuesto se comprende que con el sistema de la red de cloacas del Ayuntamiento, vierten en el mar las aguas residuales de Bercelona, continuando la obra entre el río Besós y el Llobregat y, por consiguiente, la zona situada en la que está colgando el puerto aduanero y sus futuras ampliaciones hacia el Llobregat.

Vamos a decir algo del estado de esta misma obra de un Marsella y Génova, porque creemos que pueden ser de alguna utilidad los datos que aportamos.

Las cloacas de Marsella, salvo algunas antiguas y pequeñas sin importancia que vierten en el Puerto Viejo y dársena de la Jollette, forman todas parte de un plan de saneamiento que se empezó a realizar en el año 1901.

La base de la red de saneamiento de Marsella consiste en un emisario compuesto de cuatro tramos con secciones transversales que unen desde el origen hasta el mar. El origen se halla en la Vilette, cerca de la estación y dársena de Arna, a los 12 kilómetros de este origen desemboca el emisario en el mar, finca del golfo de Marsella, en la isla de Cortoni, a 9,700 metros del centro de la ciudad, en aguas vivas y profundas y en donde corren corrientes rápidas.

Los caudales máximos por segundo son: para el primer trazo, 8,000 litros, para el segundo, 14,500 litros; para el tercero, 16,800 litros, y para el cuarto, el de 24,400 litros. La velocidad media del agua en la superficie es, en el emisario, la de 1,10 metros por segundo. La pendiente descendente es 0,0004 y 0,0003 por metro en tramos 5,000 metros de recorrido. El emisario está provisto de varios vertederos para el caso de grandes lluvias.

Una red de colectores, cloacas y tuberías vierten en el emisario y se extienden por toda la zona sujeción. Algunas secciones de esta zona están situadas a nivel inferior al del emisario y se ha resuelto el problema con tres estaciones elevadoras, indicadas en la fotografía del plano, dotadas cada una de pozos a los que afluyen las aguas de la sección, y desde estos pozos, mediante tuberías forzadas, se elevan las aguas (10 metros de elevación media) y se envían al emisario. La maquinaria actual de estas estaciones elevadoras que funcionan día y noche, está compuesta de dinamós bombas y bombas centrifugas, y pueden tomar, en caso de necesidad, agua de mar para impulsarlas en el emisario.

Omitimos detalles de los colectores y de la red de cloacas y tuberías. Los residuos de los establecimientos industriales han de someterse, por prescripciones legales, a enfriamiento, decantación, desinfección y neutralización hasta perfecta inocuidad de las aguas.

Las aguas empujadas llegan al emisario y la dilución de las bacterias es tal bajo la acción de la transformación química que estas materias desaparecen y el emisario no contiene sino aguas muy cargadas.

Estos datos y la fotografía que acompañaos de un plano de la ciudad de Marsella, con su red de saneamiento en dicha ciudad, con independencia de lo que afecta a la zona del puerto. Debemos esta información a la amabilidad del Sr. Escusá Guy, Delegado de la Vóisie y adjunto al Alcalde de Marsella, y al Sr. Saintou, Ingeniero del puerto de Marsella.

Pasamos ahora a decir algo de lo que ocurre en Génova, hemos de manifestar que los datos y planos que acompañaos los debemos al Ilustre Director del puerto de Génova, Sr. Albertoni. Juzgábase interesante, insertamos a continuación, un extracto de los datos recibidos:

"Anteriormente al año 1885 las cloacas de la ciudad desembocaban en las dársenas del puerto de Génova. Para evitar que las materias transportadas atascasen el puerto (en Génova ocurren en a los colectores legua muchos materiales de los torrentes no regularizados de las montañas de la ciudad), se constató que en determinadas partes se produjeron de sedimentación. Aunque siempre se deploró este estado de cosas, las reclamaciones del público fueron en aumento a medida que el puerto se ampliaba y aumentaba la tranquilidad de las aguas en el interior.

"Para obtener este gran inconveniente se presentaron en pugna los dos principales partidos que en aquel entonces solían disputar en esta clase de cuestiones; los que defendían el traer separadamente las aguas imundas de las de lluvia y los que eran partidarios de tratar todas conjuntamente y llevarlas donde se ensacasen por turno. Preocupada e. Gubernación de la necesidad de que sobre todo había que hacer algo y hacerlo rápidamente, ordenó antes del año 1892 fuese estudiado un proyecto que tuviese por objetivo el transporte general de las materias de las cloacas al mar libre. Puesto el problema en estos términos, era evidente que tanto mejor se adelantaría la finalidad propuesta cuanto más cercano al nivel del mar se construyese el colector, y este criterio seleccionó, principalmente, la dirección de la traza adoptada. Se construyó el colector, compuesto de siete tramos, según el trazado indicado (véase croquis de la lámina 7', que acompaña a este dictamen), con desembocadura en la parte exterior del arroyo del "Molo Giarno". Se alzaron con este colector tramos las cloacas de nivel favorable para ello y únicamente siguieron vertiendo en las dársenas las que por su nivel no permitieron el sublevo, y una así se las habilitó como aliviadero del colector durante las grandes lluvias. En el año 1926-1927 se construyó e. "Molo Umberto Cagni", a 200 metros a Levante del "Molo Giarno". Se prolongó el colector hasta el nuevo dique, y como no se disponía aquí de nivel suficiente sobre el del mar, se levantó una estación elevadora en el arroyo del nuevo dique (véase croquis) y las aguas elevadas que conducen a la larga de Sire por medio de una alcantarilla que desemboca en fondos de 7 metros a través de unas aberturas o bocas sumergidas.

"A lo largo del litoral de Sampierdarena, por el cual se ha extendido el puerto de Génova, se está construyendo, previo acuerdo con el Municipio, un colector de unos 2.000 metros que empieza en la vía Balleydiere y termina en el torrente Polcevera (véase croquis). Cuatro tramos de este colector se han ido construyendo a medida que han ido avanzando las ampliaciones del puerto; el último tramo, que ha de llegar al torrente, se levantará a su vez en la última etapa de obras.

"El Consorcio del Puerto de Génova quiere a que el Municipio construya un colector más que recoja las aguas en una zona elevada y las descargue directamente en el mar."

"Con esto que acabamos de extractar y con el croquis (lámina número 7) que acompañamos a este dictamen, puede apreciarse que en Génova existe un peor situación, en cuanto a saneamiento, que en Marsella, pues vierten las cloacas en el mar en los dos extremos del puerto: hacia Levante por el exterior del "Molo Umberto Cagni", y hacia Poniente por la desembocadura del Polcevera. De todos modos, tendien a mejorar esta situación y se hallan en trato el Consorcio del puerto y el Municipio.

"En Barcelona, por su importancia, debería atenderse a recoger y depurar o utilizar las aguas de las cloacas, como se viene ya haciendo en algunas que ones adelantadas."

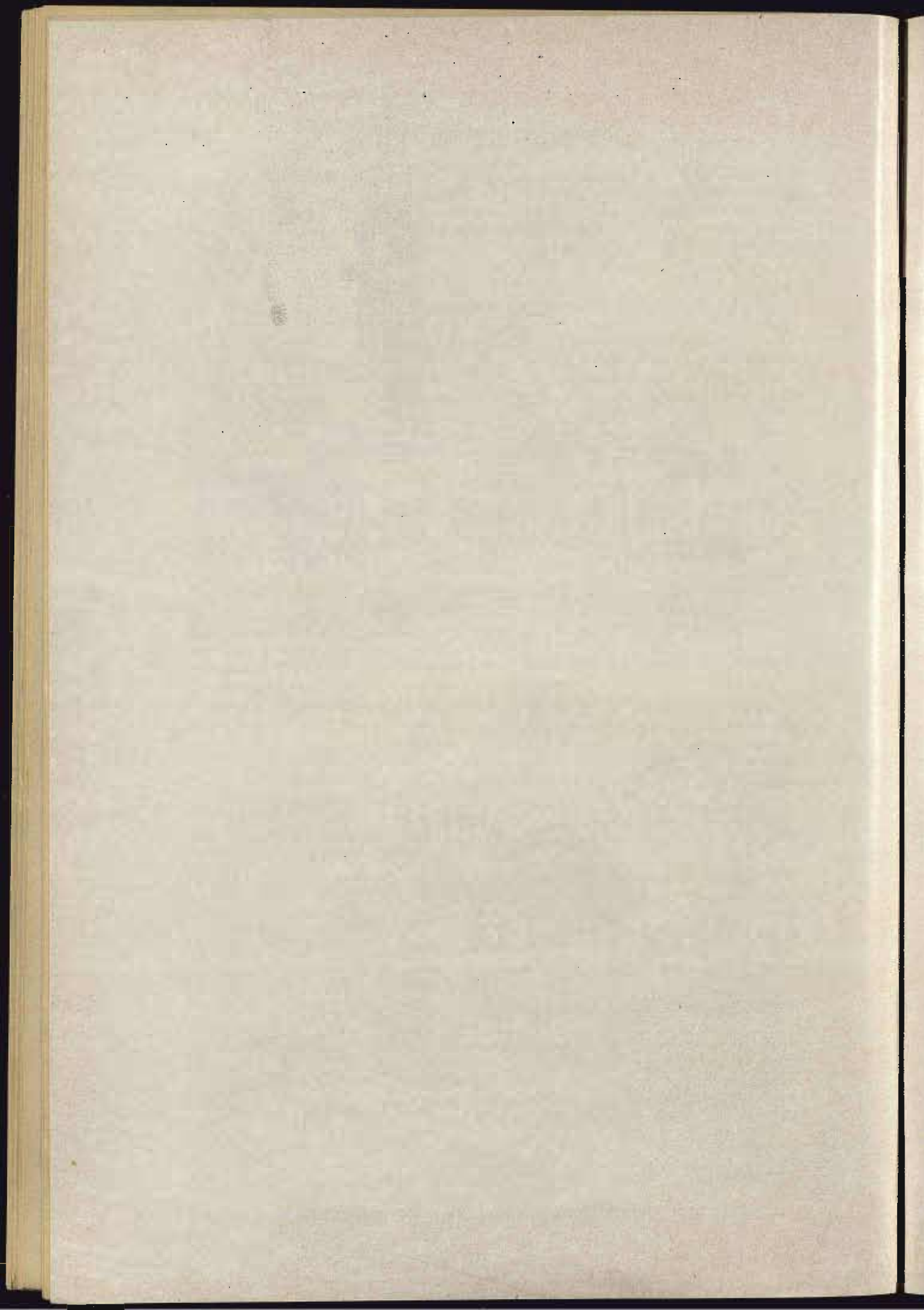
Concretándonos al problema que de momento puede plantear la ampliación del puerto actual y la entrada interior del Puerto Nuevo, nos limitamos a indicar ahora algo de lo que cubria hacer, sin que sea quizá decir que cuando se estudie mejor el problema por quienes correspondía, se encuentren otras soluciones mejores. Describiremos brevemente la solución que a título de simple indicación apuntamos (véase croquis, lámina 8').

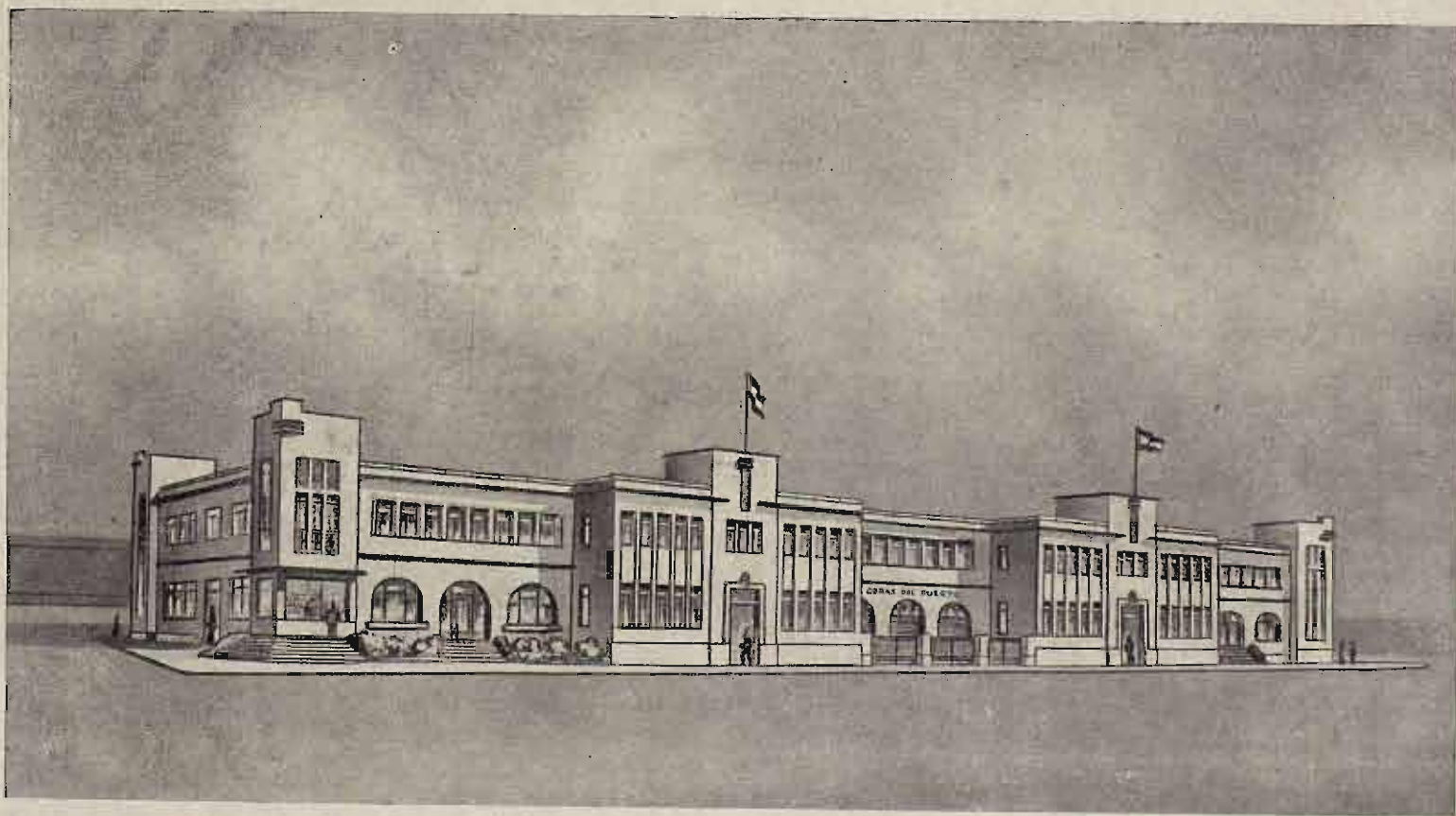


ANTEPROYECTO DE EDIFICIO PARA COMANDANCIA DE MARINA, EN SITIO DE LOS EDIFICIOS
GENERALES DE COMERCIO

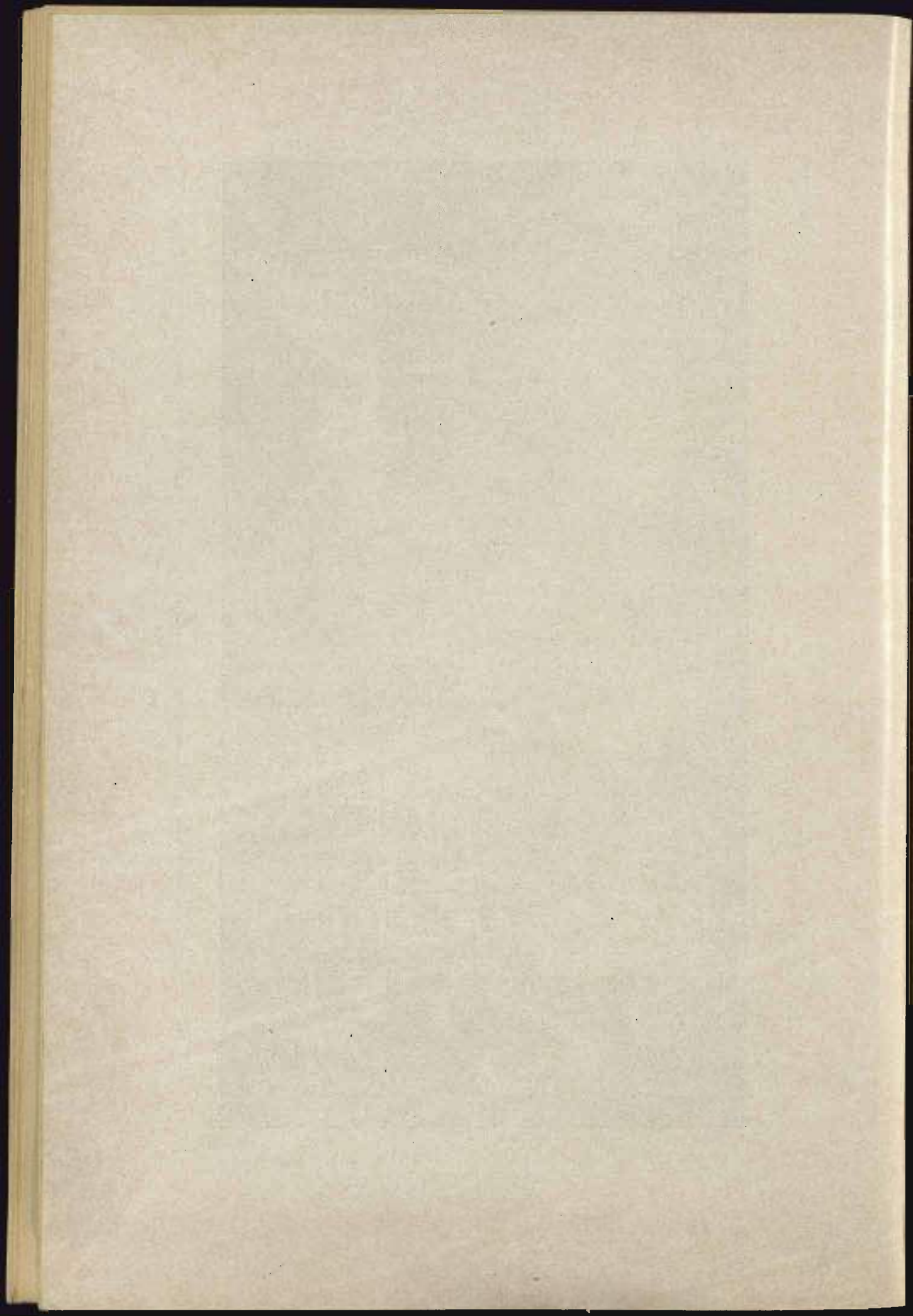


ANTEPROYECTO DE EDIFICIO PARA COMANDANCIA DE MARINA, EN EL SITIO DE LOS EDIFICIOS





ANTEPROYECTO DE EDIFICIO PARA SERVICIOS DE LAS OBRAS DEL PUERTO DE BARCELONA



"Se ha hecho una nivelación desde la salina de la cloaca que desemboca por la parte anterior del arranque del conducto del puerto hasta el punto de cruce del emisario de Sans con el Ferrocarril de Madrid a Zaragoza y a Alicante; se ha seguido el trazado más práctico para construir una cloaca, dividido en tramos, a saber: en la zona del puerto por la vía barcelonesa junto al muelle de la estación de M. Z. A.; luego por la carretera agrícola y después por el borde del Puerto Franco.

"Según los datos de la nivelación, resulta que puede adoptarse en todo este trazado una cota con la misma sección transversal y pendiente que la del puerto, instalando una institución elevadora en el arranque del conducto, con elevación de 8 metros cúbicos por milímetro ¹ a un costo aproximadamente de 4000. En el punto de encuentro del emisario de Sans con el Ferrocarril presentaría ventajas en elevación de los 25 metros cúbicos por 1' del emisario y de los 5 metros cúbicos por 1" de la cloaca anterior, a una altura tal que pudieran conducirse los 33 metros cúbicos por 1' a una tubería o cloaca que siguiera el trazado indicado de rojo en el croquis, hasta desembocar en el mar, rodeando la primera etapa de obras del Puerto Franco, a fin de ver si convenía ir a lo largo de la vía del ferrocarril hasta el río Llobregat. Se dice que si una tubería el emisario de Sans se agua exclusivamente de lluvia, si esta fuera así, que lo dudamos, podría esta agua verterse, sin inconveniente alguno, en las diquesas del Puerto Franco y no preocuparse más que del canal de la cloaca de la ciudad que desemboca actualmente en el muelle del aduana.

"No nos detendremos en más detalles, pues basta lo expuesto para dar una idea de lo que se ha hecho y se hace en otros sitios y de algo de lo que podría hacerse aquí."

Una Orden de la Dirección General de Obras Públicas de 22 de diciembre de 1930 dispone, en su condición cuarta, lo que sigue:

"*Costa.* Debe mitarse al Ayuntamiento de Barcelona para que, una vez fijados los trazados de las obras definitivas y provisionales, si las hubiera de esta última clase, para ampliación del puerto aduanero y para ingreso en el Franco, fardando el proyecto o proyectos de las obras e instalaciones necesarias a fin de evitar que los colectores de las aguas residuales de la ciudad desagüen en las playas del Sur en forma que puedan producir infección de las aguas del mar, perjudicadas para la salud pública. Al aprobarse por quien correspondiera el proyecto o proyectos indicados, deberán tenerse en cuenta los informes que sobre los mismos habrán de emitir la Junta de Obras del Puerto y el Consorcio del Puerto Franco, relativos a cuanto por dichos proyectos pueda ser aceptado de las obras e instalaciones a cargo de las Corporaciones citadas, así como a lo que se relacione con la parte común, si el Ayuntamiento considerase que a ella debía contribuir la Junta y el Consorcio, por la utilización que éstos hubiesen de hacer de las obras de saneamiento o por otras causas. Bajo este último supuesto y en el de que, en todo caso, el Ayuntamiento ha de ser encargado de llevar a cabo oportunamente la ejecución y explotación de las indicadas obras de saneamiento, las tres Corporaciones interesadas propondrán la subvención con que la Junta y el Consorcio estimen hayan de contribuir a los gastos, resolviéndose en definitiva sobre el particular por el Ministerio de Fomento, previo informe de la Jefatura de Obras Públicas."

Como dije en la "Memoria" anterior, el Ayuntamiento, celebró en este mismo año 1930 un Concurso de Anteproyectos para el estudio de la depuración de las aguas residuales de la cloaca del arrabamento y la del Bogatell. Había creído prudente asociarse y acumular los conocimientos, datos y soluciones modernas que podía aportar un

Concurso de esta clase. El Ayuntamiento de Barcelona se encontraba ante el desarrollo inesperado de la Ciudad, que sobrepasaba de un millón de habitantes, teniendo el saneamiento de la misma muy deficiente.

Copiamos algunas de las Bases de dicho Concurso para que se aprecie bien la finalidad que se perseguía por el Ayuntamiento:

1.º El objeto del presente Concurso es la redacción de los correspondientes anteproyectos para la depuración de las aguas residuales del Ayuntamiento de Barcelona, limitándose de momento el estudio de las desagües: el del Bogatell, emplazado en las inmediaciones de la estación de este nombre de la Compañía de M. Z. A., y el del antepuerto, situado junto a las instalaciones de la Aeronáutica Naval."

2.º El sistema de depuración a seguir queda a la absoluta libertad de los concursantes, quienes justificarán en la Memoria el fundamento y teoría del sistema propuesto. Sea cualquiera el sistema elegido, el programa de la depuración será el siguiente:

- a) Separación de toda clase de materias sólidas en suspensión.
- b) Clasificación perfecta del afluente; y
- c) Separación y tratamiento de los lodos obtenidos hasta convertirlos en un producto estable y de fácil manipulación."

Fue premiado en este concurso el trabajo de los señores Mirabet y Rodés.

Con los datos obtenidos en dicho Concurso, el Ayuntamiento fué elaborando un proyecto para suprimir el desagüe del antepuerto, y del mismo dimos una idea en la "Memoria" anterior, haciendo figurar la solución que estudiábamos en el Plano general, hoja núm. 6, de dicha "Memoria". Consistía en reunir en una central de tratamiento, señalada con la letra A en la hoja, las aguas residuales de las tres cloacas de la Ciudad que afluyen a la cloaca de la Junta de Obras, y una vez tratadas de modo determinado en aquélla, llevar las aguas resultantes por una cloaca o tubería, con el trazado indicado en el plano, pasando por el Paseo de Colón, hasta la cloaca del Bogatell, pasando antes por el extremo de la Acquia Condal, junto a la playa.

Dentro ya del período que abarca la actual "Memoria", en 5 de septiembre de 1935, escribí una comunicación para ser tratada en Junta y acompañábala de un plano en el que se indicaba el proyecto que tenía en estudio el Ayuntamiento. Expresábase así:

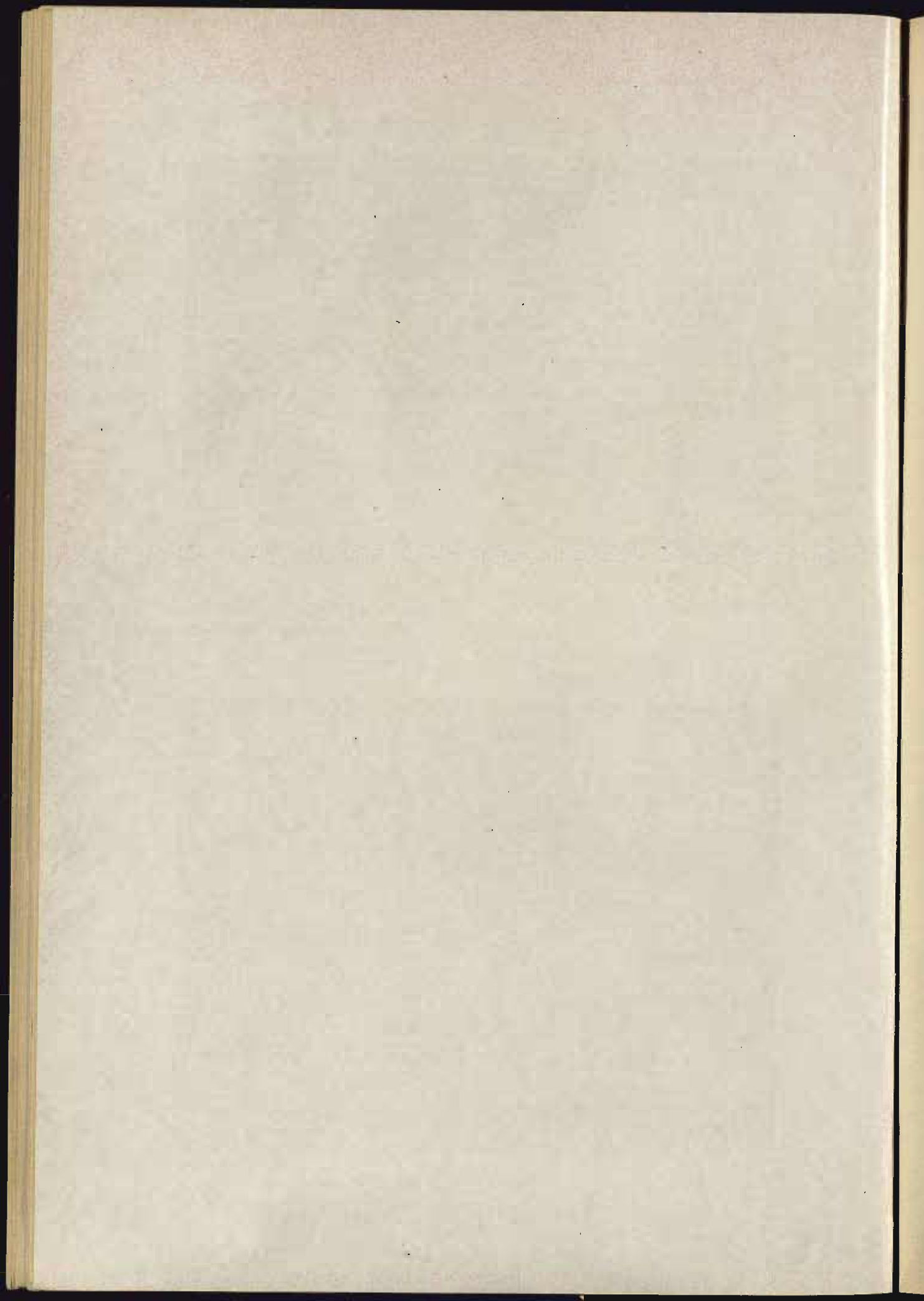
Los trazados del ducto y contraincineración que han de ampliar el puerto aduanero están ya fijados y depurados por informaciones públicas, pero la verdadera solución ha de excluir el desagüe de la ciudad dentro de la nueva ampliación y en realidad también al Sur de la misma, así pues se ha de considerar mucho mejor una solución como la



UNA BUENA FOTOGRAFÍA DE LAS CUBIERTAS DE LOS PESQUEROS NÚMEROS 1 Y 2 DEL PUERTO DE MÉRIDA, DESPUÉS DE UNA NEVADA



APRIL 18 1887 N. Y. A. S.



indica en el primer adjunto a esta comunicación. Esta Dirección ha tratado sobre el asunto de la colectora con los técnicos del Ayuntamiento, y como si no se resuelve el problema satisfactoriamente y de un modo radical no se podrá emprender ninguna obra junto a la desembocadura de la cloaca, es de necesidad imprescindible el tratar por todos los medios de que el Ayuntamiento tome el proyecto que tiene en estudio y que emprenda la solución más conveniente para todas. En cuanto a la parte económica, ya indica la Superintendencia, y parece ello justo, que las entidades interesadas contribuyan en el presupuesto de dicho proyecto. — Como ejemplo de la perjudicial que resulta esta cloaca para el puerto, diré aquí que, estando en la actualidad tratando esta Dirección de ver si puede llegar a un convenio con el contratista de las obras de muelle anclado al rompeolas a fin de que pudiera elevar el relieve del muelle con arenas del puerto y antepuerto, a cambio de ciertas obras de dragado que vendría obligado a ejecutar también en el puerto y antepuerto, mejorando sus condiciones actuales, es muy posible que no pueda llegarse a dicho convenio, que pudiera resultar beneficioso para todos, porque los ensayos que se están realizando con nuestra draga actual en muchos sitios del antepuerto espesan considerablemente de fango y arena por cantidad de arena, hasta ahora. Este fango, que también constituye un peligro porque puede invadir la canal de entrada y salida, es indudablemente, en su mayor parte, un producto del continuo vertimiento de la cloaca. Todo lo anteriormente expuesto me complace en hacerlo saber en limpio con el fin de tener adelantado este asunto, dándole solución satisfactoria, tan necesaria y urgente para este puerto.

Tratóse de este asunto en las sesiones de la Junta, del 12 de septiembre, y posteriormente en la del 23 de octubre. En esta última se deliberó con detalle sobre mi comunicación, mediante el Director de Sanidad Exterior, que repartió un folleto referente a dicho asunto, y el vocal representante del Ayuntamiento, que manifestó que por su parte estaba dispuesto a poner en marcha el asunto y que lo plantearía en el Municipio, y que en plazo breve conocería la Junta de ello para poder tomar acuerdo. Se comisionó a dicho representante y al que suscribe para hacer gestiones. No se llegó a ningún resultado.

El día 27 de enero de 1956 fué aprobado por el Ayuntamiento, en sesión del Pleno municipal, un presupuesto extraordinario para diversas obras urgentes, entre ellas obras de saneamiento. El plan de obras alcanzaba a la cifra de 19.200.000 pesetas, pero en éste no se destinaban para saneamiento de playas nada más que tres millones de pesetas, como una primera etapa. Se había elaborado un plan de saneamiento de playas de más de diez millones de pesetas. En esta primera etapa no se trataba más que de obras relacionadas con la cloaca Acoquia Cendal y con la del Bogateil. Para nada entraba en esta primera etapa la cloaca del antepuerto. Queríaba, por lo tanto, relegada para más adelante esta cuestión, y dejado de lado este importantísimo problema, no obstante lo propugnado en aquellos días en algunos periódicos para que se resolviese de una vez sobre tan vital y difícil asunto para el puerto, puesto que no podía ejecutarse ninguna obra hacia el Sur.

Importantes acontecimientos políticos y sociales y otras causas obstaculizaron el seguir tratando de esta cuestión de la cloaca del puerto y derivaron la atención en otros sentidos.

Vino en esto nuestra guerra en 18 de julio de 1936 y su terminación en abril de 1939. Cuando la liberación de Barcelona y de nuestro puerto en 26 de enero de 1939, hallábase éste en el estado desastroso que ya hemos descrito en esta "Memoria", y todos los recursos, energías y proyectos hubo que dedicarlos a reparar y revivir el puerto.

Hasta el momento de cerrar esta "Memoria" (31 de diciembre de 1942), tenemos entendido que el Ayuntamiento no ha dado estado oficial a proyecto alguno para hacer desaparecer radicalmente el desagüe del antepuerto y sigue planteado el problema fundamental de su rápida desaparición para poder emprender la ejecución de nuevas obras hacia el mar. Hay rumores de que se trata de construir unos astilleros en el puerto y como el sitio posible es junto a esta cloaca, este desagüe sería un obstáculo que precisaría hacer desaparecer, para ejecutar tal factoría, o bien para ejecutar una nueva dársena como la que ya figura en algunos planes y planos de esta Dirección. Por todo lo dicho, puede apreciarse qué excepcional importancia tiene este asunto para el puerto de Barcelona, y qué enormes perjuicios de todo género le causa este desagüe de materias sucias; seguramente en trabajos de dragado tendrán que gastarse millones de pesetas. Hemos considerado conveniente exponer en esta "Memoria" una reseña general de este vital asunto del saneamiento del puerto, al que tiene que dar el Ayuntamiento una solución radical y urgente, siendo lo mejor anular la evacuación de la cloaca del antepuerto, sin lo cual no es posible ejecutar obras portuarias de ampliación, astilleros, etc.

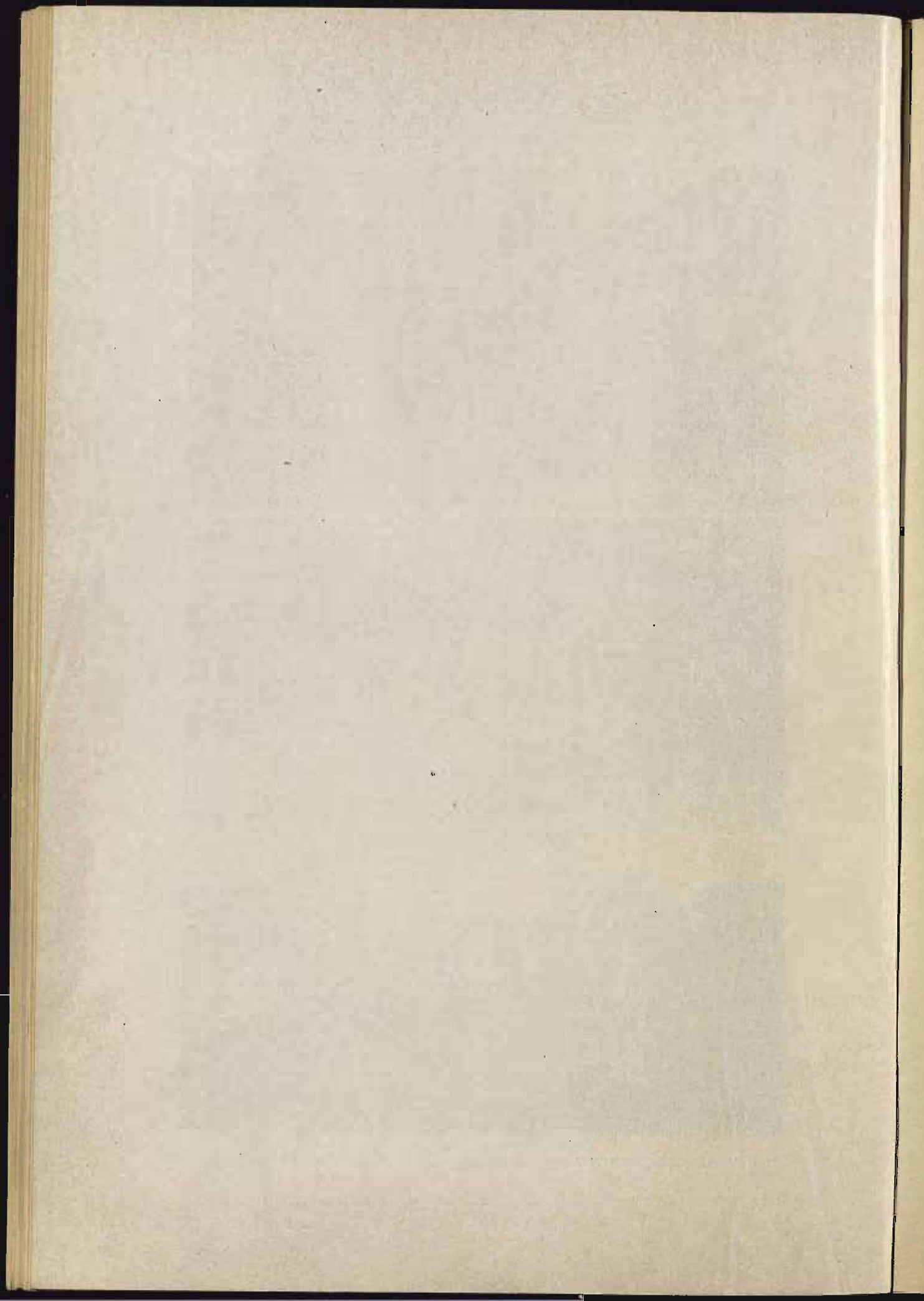
ASUNTOS VARIOS

Además del de saneamiento, existen otras cuestiones importantes entre la Junta de Obras del Puerto (Estado) y el Ayuntamiento de Barcelona, en las que ha informado esta Dirección numerosas veces.

Hemos expuesto en los preliminares de los asuntos entre la Junta de Obras del Puerto (Ministerio de Obras Públicas) y el Ayuntamiento, la especialísima situación relativa de la zona portuaria (Estado)



TRES ASPECTOS DE LA VISITA A ESTE PUERTO DEL EXCMO. SR. MINISTRO DE OBRAS PÚBLICAS



con la Ciudad (Ayuntamiento). Hence llamado la atención sobre la **exigua anchura** de la zona de servicio del puerto, frente a los edificios del Paseo de Colón.

Debido a esta proximidad agobiante para el puerto y a las condiciones singulares de situación relativa del puerto con la Ciudad, era lógico que el puerto, o sea el Estado, con sus intereses nacionales, se previniera contra posibles intentos de más avance hacia el puerto por parte de la Ciudad, que son intereses locales, y no solamente esto, sino que precisaba armonizar las primordiales necesidades de la zona de servicio, principalmente en las vías de circulación, con las correspondientes de la Ciudad (tanto al puerto).

Teniendo tan numerosos edificios, todos los del Paseo Nacional y todos los del Paseo de Colón y otros, tan cerca del puerto, resultaba económicamente imposible pensar en expropiar, por ejemplo, toda la primera hilada de manzanas de casas para ensanche del puerto, pero también era insensible que los edificios no debían avanzar más. Entre los mismos y las dársenas tenía necesariamente que quedar establecida una zona de servicio adecuada con vistas a posibles futuras ampliaciones, comprendiendo también las vías de comunicación y enlace entre las del puerto y las de la Ciudad, con la necesaria armonía. Téngase muy presente que hoy día, el importantísimo tráfico ferroviario del puerto está ligado con la estación del Morrot y con la de Francia y que uno muy importante de tránsito entre estas dos se verifica a través del puerto y precisamente pasando por el muelle de la Muralla.

Por de pronto, ya existía delante de los edificios el llamado Paseo Nacional de la Barceloneta y el denominado Paseo de Colón, que entre los dos formaban una gran arteria de circulación y circunvalación en torno del puerto.

La tendencia lógica, no pudiendo o no conviniendo expropiar edificios, ni que éstos avanzasen más hacia el puerto, era la de que el puerto, o sea el Estado, que, repetimos de nuevo, son intereses generales, de dominio nacional y uso público, superiores en todo momento a los locales de una Ciudad, se reservase una jurisdicción y unos poderes y atribuciones suyos, hasta las fachadas de los citados edificios, en el caso singular nuestro, para que desde ellos hacia el puerto no pudiese la Ciudad proyectar y ejecutar lo que bien le pareciese

con posible perjuicio de los intereses generales que representa el puerto.

Todas estas razones ya motivaron que se redactase por esta Dirección facultativa de las Obras del Puerto en 1880 y se aprobase por R. O. del Ministerio de Fomento de 10 de febrero de 1883, publicado después por el Gobierno Civil de la provincia de Barcelona en el "Boletín Oficial" de la misma de 1.ª de junio de 1883, un "Reglamento para el servicio de policía y conservación de los muelles y de la zona marítima del puerto de Barcelona". En este Reglamento figuraban los artículos 3.º, 4.º y 5.º, que conviene copiarlos:

"Artículo 3.º Al Estado corresponde el estudio, construcción y conservación de todas las obras que se construyen dentro de la zona marítima, exceptuando las vías del lado de la ciudad que, aunque enclavadas en la zona de servicio de los muelles, tienen un objeto esencialmente urbano.

"Artículo 4.º Al Ayuntamiento de Barcelona corresponde construir y conservar, con sujeción a los proyectos aprobados por el Gobierno, la vía de la zona marítima más inmediata a la ciudad, y las transversales hasta la alineación de los primeros edificios del lado de los muelles, ejecutándose estas obras bajo la autoridad del Gobernador y la vigilancia de la Dirección de las demás obras del puerto.

"Artículo 5.º También corresponde al Ayuntamiento de Barcelona suministrar el gas del alumbrado y el agua potable en toda la zona marítima, cuyas cañerías serán establecidas, costeadas y conservadas por el Estado, en la parte de la zona marítima, cuya construcción y conservación queda a su cargo, con arreglo al artículo 3.º"

Los artículos 3.º y 4.º responden a lo que hemos dicho. En cuanto al artículo 5.º, se justificaba "como obligación del Ayuntamiento que se hallaba establecida de largos años, siendo la sanción natural y justa de una costumbre".

Un curioso dato se conserva respecto a la antiquísima fuente denominada de **Neptuno**, que estuvo junto al Portal de Mar. No era del Ayuntamiento. Este vendió al Patrimonio Real 35 plumas de agua a perpetuidad. Pasó luego este derecho del Patrimonio a la Dirección general de Obras Públicas y de ésta a la Junta de Obras del Puerto. Siguió la obligación del Ayuntamiento de dar estas 35 plumas.

Hasta el año 1910 la línea límite de la zona litoral, o sea, la línea límite entre Ciudad y puerto, coincidió con las fachadas de las casas del Paseo Nacional de la Barceloneta, que distan 100 metros del borde del muelle, es decir, que preveía las dificultades que hemos dicho y el porvenir, reservándose el Estado una jurisdicción en toda la zona hasta las casas. Por RR. OO. de 13 de diciembre de 1909 y 11 de julio de 1910, y por otra R. O. de 7 de diciembre de 1912, se cedieron al Ayuntamiento 13 metros de zona, quedando ésta reducida

a 83 metros de anchura, reservándose una faja de 3 metros en el andén del Paseo Nacional. Aquí cedió el terreno el Estado.

En alguna ocasión y ahora recientemente el Ayuntamiento emprendió obras sin presentar proyectos, y esto no conviene, porque debe irse de acuerdo.

Recientemente se ha solicitado de esta Dirección el establecimiento de una vía férrea más, a lo largo del Paseo de Colón.

Todo cuanto llevamos dicho afirma como indispensable, y que debería mantenerse en nuestro concepto, el criterio que se exponía en los artículos 3.º y 4.º copiados, y que es el verdadero y único para salvaguardar los intereses nacionales que podrían ser perjudicados ahora o comprometer el porvenir por los intereses locales. El Estado debe estar siempre en disposición de poder salvaguardar los intereses del puerto desde los edificios hacia las dársenas, procurando, claro está, armonizarlos en cuanto pueda con los de la Ciudad, y por esto debe quedar y queda dentro de la **línea límite** la gran vía de circunvalación que se aprecia en el plano, y que a la Ciudad le corresponden ciertas obligaciones respecto a esta vía de circunvalación, vía urbana que tanto usa, como se puntualizaba en dichos artículos, pero incluida y reservada dentro de la **línea límite** para que queden los proyectos, construcción y conservación que han de ser llevados a cabo por el Ayuntamiento, como para otra cualquier vía urbana, sujeto todo ello a la aprobación por el Gobierno, ejecutándose bajo la autoridad del Gobernador y la vigilancia de la Dirección de las Obras del Puerto. Se aseguró y se aseguraría así el Estado que ningún proyecto y ejecución de obras por el Ayuntamiento a quien corresponde, pueda lesionar o perturbar el interés nacional y uso público del puerto.

En nuestro puerto, la llamada **zona litoral de servicio** comprende una faja de terreno para las operaciones junto a los paramentos de los muros de muelle; sigue una de depósito cubierta o descubierta; otra faja con las vías férreas, limitada en general por las verjas de cierre, y por último la citada gran vía de circulación y circunvalación que está limitada, por la parte de la Ciudad, por la **línea límite** que hemos nombrado. Esta última vía de circulación recibe todo lo que viene de la Ciudad al puerto y todo lo que sale del puerto para la Ciudad, tanto en mercancías como en personas; además, todo lo que se transporta de unas secciones a otras del puerto; además, circula por la misma también un intenso tráfico urbano de la Ciudad, in-

estas vías de tranvías, como, por ejemplo, las que sirven la Barceloneta, y también al puerto, por el Paseo Nacional.

Por esta razón las verjas y puertos de cierre se colocan junto a la zona de vías férreas (dejando éstas dentro) y no se construya el cierre siguiendo la línea límite citada, y así queda fuera del cierre la vía de circunvalación para que cuando se cierren las puertas pueda circular el tráfico de la Ciudad. Reúne, pues, el carácter de vía urbana en gran parte. El cierre por la línea límite tendría muchos y grandes inconvenientes para la Ciudad.

La tendencia de la Ciudad, muy natural desde un punto de vista exclusivamente urbano, es a no tener delante ni vías férreas ni tinglados, ni nada; a poder paseos marítimos sobre los tinglados; a mermar la zona de puerto; a verse libre del puerto en su frente, especialmente en el Paseo de Colón; pero no debemos olvidar que el puerto ha sido, es y será una de las bases más firmes del engrandecimiento de la Ciudad. Esta Dirección se ha preocupado del problema de construir en el muelle de la Muralla unos tinglados y sobre éstos un paseo marítimo. Acompañamos unas perspectivas anteproyectadas sobre datos y programa de esta Dirección por el Ingeniero de Obras, Canales y Puertos, D. José Juan Arañó y el Arquitecto D. Fernando Arzadun.

Los intereses del Estado a puerto, que son nacionales, han de procurar no quede reducida más de lo que está la anchura de la zona hasta la línea límite, singularmente en previsión del porvenir. La tendencia general en puertos es sacar el máximo rendimiento de los muelles, que son obras muy costosas, construyendo depósitos de varios pisos a borde de muelle, con vías férreas numerosas, etc. Si hoy día quisiéramos poner nada más que una sola vía férrea más en el muelle de la Barceloneta o en el de la Muralla, y ya en la actualidad acaso fuera conveniente instalarlas, no tendríamos de sitio, si no se utilizase parte del Paseo Nacional y parte del Paseo de Colón.

No se ha de entender ni por un momento que el puerto sea un enemigo o contrario a la Ciudad, ni ésta lo sea del puerto; esto nunca. Estas cuestiones han de mirarse desde afuera, y lo que se ha de procurar es encontrar soluciones económicas, predominando, en último caso, lo que debe ser.

Si todos estos conceptos e ideas que vamos aclarando y que se encuentran en los artículos 3.º, 4.º y 5.º se hubiesen mantenido y en disposiciones de Gobierno que hubieran obligado inexcusablemente al

Ayuntamiento de Barcelona, oyendo previamente a éste, no habrían surgido tantos incidentes desagradabilísimos durante 50 años, que han motivado extensísimos informes de esta Dirección. Estas vías de circulación son en buena parte vías urbanas, pero que el Estado las tiene como en depósito y cesión del límite dentro de la zona litoral en nuestro puerto y bajo su jurisdicción, por las especiales circunstancias que concurren en ellas. Al Ayuntamiento, como tales vías son urbanas, aunque sean especiales, le corresponde realizar ciertos gastos, y éstos no cabe considerarlos en ningún modo como auxilio o subvención al puerto. Estudia proyectos que han de ser aprobados por el Gobierno. El conservar estas vías lleva consigo el limpiarlas, vigilarlas y alumbrarlas, misión que le ha de corresponder al Ayuntamiento, que es el que fundamentalmente las usa, aunque estén enclavadas dentro del límite de la zona marítima, por las razones que hemos expuesto.

Por otra parte, el artículo 5.º se justificaba en aquel año 1880: "como una obligación del Ayuntamiento de Barcelona que se hallaba establecida de largos años, siendo la sanción natural y justa de una costumbre". Repetimos, y esto es esencial, que esto no debe considerarse como una subvención o ayuda del Ayuntamiento al puerto, sino como gasto propio del Ayuntamiento por el uso que hace de una vía verdaderamente urbana intermedia entre la Ciudad y el puerto y vía de unión de ambos. El tráfico realmente portuario en su parte terrestre se desarrolla, en general, desde las verjas a las dársenas.

La faja a borde de muelle, en contacto con los buques atracados, es en la que se cargan o descargan las mercancías; en la segunda faja, o de depósito, donde se colocan a cubierto o descubierta, y en la misma se reconocen y despachan; la tercera está destinada a la carga, descarga y circulación de vagones, limitada por las verjas y puertas de cierre.

Siguen en pie cuestiones enojosísimas entre la Junta de Obras del Puerto y el Ayuntamiento con motivo del abono o no de ciertas cantidades por suministro de agua potable, que dan lugar a interminables gestiones y a extensísimos informes y a controversias sin fin.

Se ha nombrado una Ponencia del seno de la Junta de Obras del Puerto y otra por parte del Ayuntamiento para que conjuntamente estudien y propongan las mejores soluciones a los problemas suscitados y que se susciten entre ambas partes. Es de esperar que se llegue con buena armonía a resolverlos y que en la próxima "Memoria" podamos dar cuenta de resultados satisfactorios.

**ASUNTOS ENTRE LA JUNTA DE OBRAS DEL
PUERTO Y LA JUNTA MIXTA DE URBANIZA-
CION Y ACUARTELAMIENTO DE BARCELONA**

Antecedentes

En Memorias anteriores se han ido sucesivamente exponiendo las relaciones y asuntos que han existido entre ambas Juntas.

Conviene recordar los antecedentes generales sobre el particular que servirán para aclarar lo que vamos a decir en ésta.

Un Real Decreto-Ley de **15 de marzo de 1927** creó la Junta Mixta de Urbanización y Acuartelamiento de Barcelona, el cual disponía en el apartado d) del artículo 5.º la aportación siguiente:

"El Comercio y la Industria contribuirán con el producto del arbitrio del 1 por 100 sobre la recaudación de la Aduana de Barcelona, antes lo que se recande por derechos de exportación, transporte, derechos convencionales y otros análogos. La forma de realizar este arbitrio se determinará por una R. O."

En su artículo 6.º puntualizaba:

"... Además estará obligada la Junta Mixta a construir grandes cañerías necesarias para la ampliación de la Aduana en los terrenos que sean más convenientes para la mayor actividad en el despacho de las mercancías, seguridad de éstas y sujeción de las pólizas gabales que hay queo saber el Comercio y la Industria, quedando destinado el edificio actual a oficinas y mercancías."

En este Real Decreto se designaba como uno de los vocales al Ingeniero Director de la Junta de Obras del Puerto.

Desde el primer momento hubo elementos que vieron la muy probable perturbación que sobrevendría con esta ingerencia de la Junta Mixta en la zona portuaria, en donde iban a actuar dos Juntas de finalidad y organización tan heterogéneas y tan difíciles de marchar al unísono. Estas múltiples actuaciones suelen dar en general un pésimo resultado.

En **20 de mayo de 1928** la Junta Mixta dirigió una extensa comunicación al Excmo. Sr. Ministro de Fomento, de una enormísima importancia, y que afectaba gravemente al puerto de Barcelona.

Al referirse a las obras que había de realizar, dice:

“Entre ellas, *dependen del Ministerio del muy digno cargo de V. E.* las obras que la Junta Mixta ha de llevar a cabo para ampliar, como dice la citada disposición, la actual Aduana con edificio provisto de grúas y vías férreas y otras mejoras que, garantizando la seguridad de las mercancías, permitan la supresión de vigilantes, lonas y demás gabelas que lo reducido de la Aduana actual impone al comercio y a la industria.”

Es interesantísimo leer cuanto se expone y se pide en este escrito, incluso la creación de otro organismo “constituído por entidades mercantiles e industriales, por la Aduana y la Junta de Obras del Puerto”, para tener a su cargo todos los tinglados del muelle de Barcelona y de San Beltrán y otras obras.

Todo esto motivó la importantísima R. O. del Ministerio de Fomento de 4 de julio de 1929, que fijó el plan de obras y mejoras en dos grupos: **Servicios dependientes de Hacienda**, 3.750.000 pesetas, y **Servicios dependientes de Fomento**, 7.250.000 pesetas, y que detallamos en la “Memoria” anterior. Se señalaba un plazo de tres años para terminar los dos grupos, “a contar de la fecha en que se publique el R. D.”. La Junta de Obras del Puerto quedaba sujeta a importantes obligaciones y restricciones. Además, durante un plazo de 20 años, a contar desde que la Junta Mixta diese comienzo a las obras, las **mercancías extranjeras** descargadas en el puerto de Barcelona estaban “exentas de abono alguno por ocupación de espacio en muelles y tinglados **durante ocho días hábiles**, a contar desde que haya empezado su descarga” y quedaba reducido el arbitrio de obras de puerto, correspondiente a dichas mercancías, a 1'50 pesetas por tonelada, en lugar de 2'00 pesetas.

En 18 de mayo de 1931 dirigióse la Junta de Obras del Puerto a la Dirección General de Obras Públicas, exponiendo que a causa de una petición de aumento general de jornales y de otros gastos, y habiéndose disminuído los ingresos de la Junta de obras del Puerto por las mermas que le había impuesto la R. O. de 4 de julio de 1929, solicitaba procediese la Superioridad, cuando lo estimase oportuno, a la derogación de dicha R. O. y a rebajar a 5 días libres los 8 días impuestos. En 28 de mayo de 1931 una Orden Ministerial decía en su apartado 3.º:

“Derogar la R. O. de 4 de julio de 1929 relativa a la Junta Mixta de Urbanización y Acuartelamiento de Barcelona, sin perjuicio de que la Junta de Obras del Puerto liquide los compromisos que como consecuencia de la misma hubiese contraído y rebajándose a cinco días hábiles....”

Otra Orden Ministerial de 12 de junio de 1931 concedió un plazo hasta finalizar el año para hacer esta liquidación, "empezando, en consecuencia, decía, a regir la derogación de las compensaciones otorgadas por la R. O. de 4 de julio de 1929, desde 1.º de año de 1932". Parecía, por lo tanto, que todo se encauzaba a verse libre la Junta de Obras del Puerto de los compromisos que le impuso dicha R. O., y que había perturbado la marcha económica de sus recursos propios.

En 7 de diciembre de 1931 hubo una reunión entre representantes de la Junta Mixta y de la Junta de Obras del Puerto para analizar el alcance de las citadas OO. MM. de 28 de mayo y 12 de junio de 1931, y con el fin de encontrar una fórmula que permitiese solicitar de la Superioridad la modificación de las mismas, dictando otra que armonizase los intereses de las dos Juntas, manteniendo la cooperación y enlace que entre ellas existía. En un acta del mismo día 7 de diciembre se exponían los razonamientos de ambas partes y las conclusiones adoptadas. Todo esto motivó una nueva O. M. de Obras Públicas de 25 de mayo de 1932, disponiendo:

"1.º Que la Junta Mixta de Urbanización y Acuartelamiento aumente la consignación de 10 millones de pesetas que por acuerdo del Pleno tiene señalada para obras en el puerto de Barcelona, a 11 millones de pesetas, dedicándose el millón de pesetas de exceso a contribuir al pago de obras que ha realizado por su cuenta la Junta del Puerto, siendo ese millón de pesetas el que solicita como contribución, por una sola vez, la Junta del Puerto.

2.º Que anualmente, y en el caso de que la cantidad percibida por la Junta Mixta en concepto de recargo del 1 por 100 sobrepase de la cantidad de 1.500.000 pesetas, como ha sucedido hasta el presente, el Pleno de dicha Junta, *sin perjuicio de sus obligaciones financieras y una vez atendidas éstas*, acordará para aquel caso la entrega de dicho exceso a la Junta del Puerto para contribuir a las obras complementarias de las que, en beneficio del comercio, ha de realizar la de Urbanización y Acuartelamiento; y

3.º Que se amplíe en tres años el plazo señalado a la Junta Mixta en la repetida disposición de 4 de julio de 1929, para terminar las obras que en la misma se relacionan."

Observaremos que en esta disposición la entrega a la Junta de Obras del Puerto del exceso de recaudación sobre el 1.500.000 de pesetas estaba subordinado a lo expuesto en la frase subrayada, y nunca, hasta hoy día, al pedir la Junta de Obras del Puerto este exceso, nunca se ha conseguido nada, porque siempre se ha alegado por la Junta Mixta que no tenía atendidas sus obligaciones financieras.

En la "Memoria" anterior, cerrada en 31 de diciembre de 1934, detallamos, hasta esta fecha, las vicisitudes ocurridas en las Obras,

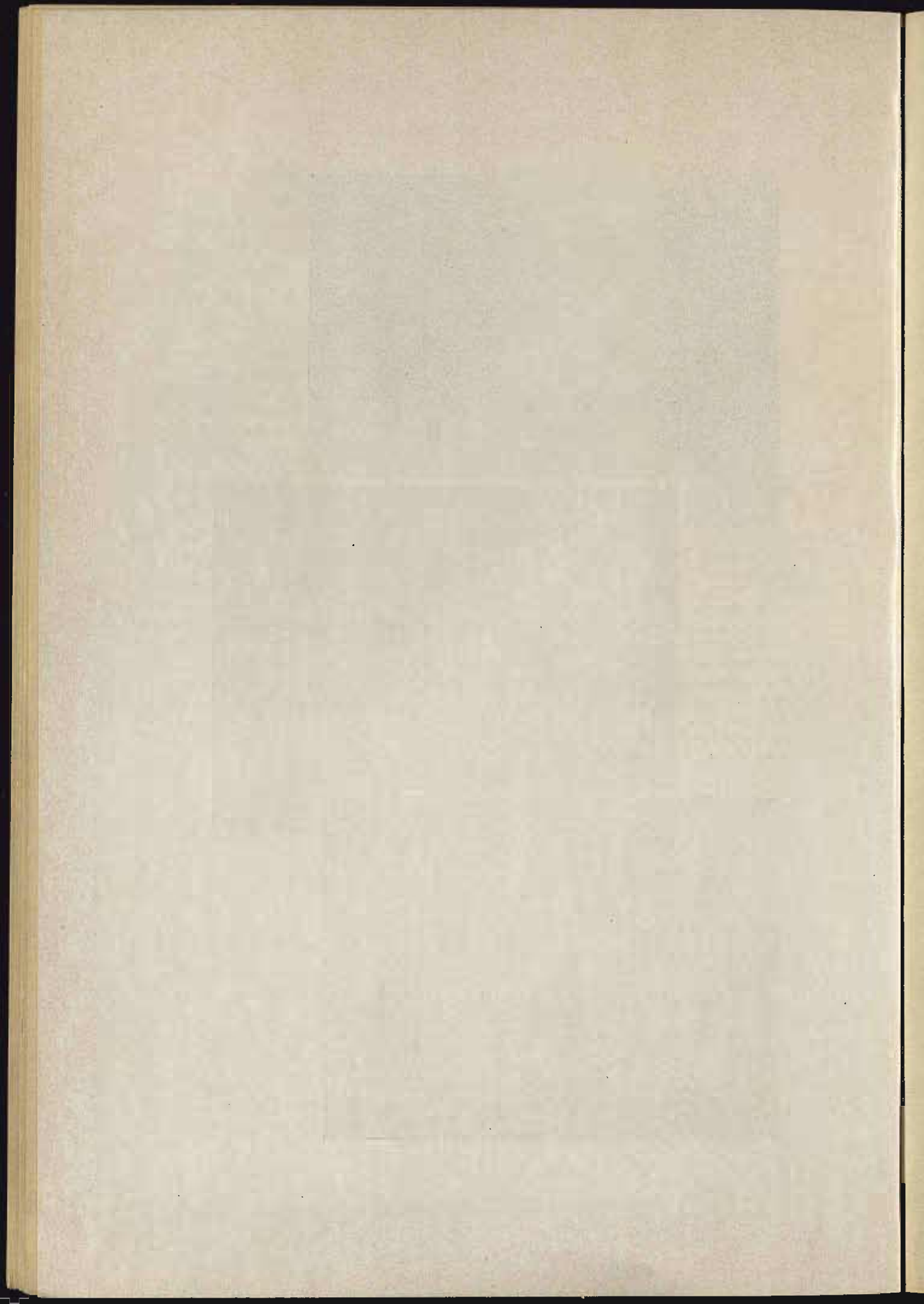


LA PLAZA DE
S. E. CERRILLÓ-
SANTO ROMÁN A
LA BUENA DE
LA BOY EN EL
AÑO 1941

FACHADA PRIN-
CIPAL DEL EDI-
FICIO DE LA
JUNTA DE GOBIER-
NO DEL MUNICI-
PIO DE HABANA,
CON HUMANI-
ZACIÓN EXTRAOR-
DINARIA, UNO
DE LOS OBJETOS DE LA
VISITA DEL RE-
CORRIDOR



VISTA DE CON-
JUNTO DEL MIS-
MO EDIFICIO



deduciéndose el poco satisfactorio resultado para la Junta de Obras del Puerto, tanto económicamente, como en obras ejecutadas, como resultado de entremezclar actuaciones dentro de la zona portuaria de tan diferentes y heterogéneas Juntas.

• • •

Expuestos estos necesarios antecedentes respecto a este importante asunto de las relaciones entre la Junta de Obras del Puerto y la Junta Mixta de Urbanización y Acuartelamiento de Barcelona, asunto que empezó en 15 de marzo de 1927, es decir, hace 17 años, vamos a reseñar brevemente lo ocurrido en el período que abarca esta "Memoria", o sea desde 1.º de enero de 1935 al 31 de diciembre de 1942.

1.º período. — Desde el 1.º de enero de 1935 al 18 de julio de 1936.

Peticiones a la Junta Mixta

En 14 de diciembre de 1934 había pedido la Junta de Obras del Puerto a la Junta Mixta el abono del exceso de recaudación sobre el 1.500.000 de pesetas correspondiente a los años 1931, 1932 y 1933, excesos que alcanzaban 1.651.638'39 pesetas, no consiguiéndose nada, por alegar la Junta Mixta que no tenía cumplidas sus obligaciones financieras.

En 16 de enero de 1935 la Junta de Obras interesó de la Junta Mixta se llevasen a cabo cuanto antes las obras que estaba obligada a realizar en el puerto, recordándole los dos plazos de tres años, o sean, seis años, dispuestos por la Superioridad para que quedasen terminadas.

En 17 de abril de 1935 hizo conocer a la Junta de Obras del Puerto, el estado de los créditos y situación de la inversión de los mismos de la Junta Mixta en lo pertinente al 5.º grupo, que comprendía las obras de utilidad que la Junta Mixta tenía que ejecutar en el puerto.

Resaltaba que la Junta Mixta había formalizado en pagos pesetas 4.353.960'44 de los 11 millones que tenía que invertir. En el edificio central de la Aduana y en el edificio para almacenes complementarios de la misma había invertido 2.787.363'12 pesetas. Por otra parte, había

entregado a la Junta de Obras del Puerto un millón de pesetas. En obras propias de Servicios del Ministerio de Obras Públicas solamente se habían hecho pagos por obras por valor de 566.597'32 pesetas, y lo que tenía que invertirse (descontado el millón de pesetas) eran 7.250.000 pesetas.

En 21 de mayo de 1935 no se había cobrado cantidad alguna por el varias veces citado exceso de recaudación obtenido por la Junta Mixta sobre el millón y medio de pesetas, procedente del referido 1 por 100. En esta fecha, y desde el 1.º de septiembre de 1929 en que empezó a regir la rebaja de 0'50 pesetas por tonelada en el arbitrio, habían dejado de entrar en la Caja de la Junta de Obras del Puerto nada menos que 5.515.782'70 pesetas por esta sola rebaja. Además, una cuantiosa merma de ingresos por la concesión gratuita de los 8 días hábiles citados anteriormente, cuando en buena ley deberían abonar las mercancías por ocupación de muelles desde el mismo momento que empiezan a ocuparlos, porque desde ese mismo momento comienzan los usuarios a usar la zona de depósito, sin distinción de días hábiles y no hábiles, ya que parece lógico que desde que se empieza a prestar un servicio y mientras se preste debe remunerarse el mismo.

Se trató en Junta de Obras del Puerto sobre este importantísimo asunto, y en principio se creyó conveniente dirigirse a la Dirección General de Puertos exponiendo los grandes perjuicios que se irrogaban a la Junta, perturbándose su marcha económica, y como pasaba el plazo reglamentario a la Junta Mixta y no solamente no había terminado las obras de su incumbencia, sino que solamente había ejecutado una pequeña parte. No se llegó a enviar comunicación alguna.

Proyecto de las obras complementarias de instalación de vías férreas, de grúas y canalizaciones eléctricas para grúas en el muelle de San Beltrán

En la "Memoria" anterior tratamos de lo referente al "Proyecto de las obras complementarias de instalación de vías férreas y canalizaciones eléctricas para grúas en el muelle de San Beltrán" y cómo estaba su tramitación al cerrar aquélla en 31 de diciembre de 1934. El día 8 de junio de 1935 se me comunicó por el Comité de obras que aprobaba el proyecto, memoria y presupuestos formulados y que se pasaba a informe del Comité de Hacienda, y que para llenar algunos

requisitos se opinaba "que se desglosase el presupuesto total en obras parciales que podrían llevarse a cabo a medida de las posibilidades económicas de la Junta Mixta". Hice saber a la Presidencia de la Junta Mixta y a la de la Junta de Obras del Puerto que se trataba de un presupuesto que no admitía desglose, como se desprendía de su simple examen por tratarse de obras que habían de realizarse todas a un tiempo y que el dilatar más la ejecución del proyecto creaba una situación delicada a la Junta de Obras del Puerto y a esta Dirección, ya que, terminada la instalación de la estación convertidora, no podrían recibirse las grúas que la Junta de Obras del Puerto había instalado en el muelle de San Beltrán, y que al fin y al cabo se trataba de un presupuesto aproximado de 175.000 pesetas, parte muy pequeña de las 5.650.000 pesetas que tenía que haber gastado ya la Junta Mixta en el muelle de San Beltrán y de las cuales no había desembolsado nada todavía. Después de algunas gestiones, la Junta Mixta, en 28 de agosto de 1935, puso a disposición de la Junta de Obras del Puerto la cantidad de 177.531'27 pesetas. Como la mayor parte de la cantidad había de gastarse en cable para conducción de energía eléctrica, se adquirió por concurso, publicado por la Junta de Obras del Puerto, con su pliego de bases, y a pagar en tres plazos de 50.000 pesetas para facilitar los pagos de la Junta Mixta. No se tuvieron los elementos necesarios hasta el 2 de mayo de 1936 en que empezaron las obras, que terminaron durante la guerra.

Tinglados en el muelle de San Beltrán

Ya dijimos en la "Memoria" anterior que la Junta Mixta había de construir tres tinglados en el muelle de San Beltrán de 45 metros de anchura y de 100, 82 y 74 metros de longitud, y que se había verificado la subasta en 1.º de noviembre de 1933, suspendiéndose la adjudicación por reclamaciones de otro concurrente. El Pleno de la Junta Mixta, en sesión de 14 de septiembre de 1935, acordó la adjudicación definitiva de las obras de construcción de los tres tinglados a la casa "Material y Obras, S. A.". Surgieron varios inconvenientes de trámite y económicos, y en 13 de marzo de 1936 se solicitaban por la Junta Mixta del que suscribe, datos de emplazamiento de los tres tinglados para empezar los trabajos. Se llegó a la guerra sin hacer nada.

Prosecución de las obras del edificio complementario de los almacenes de la Aduana

La Junta Mixta, en enero de 1936, solicitó diversos informes acerca de la conveniencia de proseguir o no las obras de este edificio para los fines que tenía asignados. La Junta de Obras del Puerto, Cámara de Industria y otros contestaron, fundándose en varias razones, en que ya no debían proseguirse las obras, puesto que las necesidades sentidas cuando se propuso su construcción habían ya desaparecido por haber sobre todo construido la Junta de Obras del Puerto diques de gran capacidad en el muelle de Barcelona para recibir mercancías que habían de ser despachadas por la Aduana; que también había disminuido el volumen de dichas operaciones. En un informe se lee:

... . Ello aparte, es de tener en cuenta que la aplicación del nuevo edificio a función complementaria de Aduanas, más que simplificar y facilitar las operaciones de despacho de las mercancías, representaría en la práctica una nueva complicación y aumento en los gastos, repetidos por el movimiento y traslado de tales mercancías. Por lo expuesto, esta Corporación estima que no procede la continuación de las obras de referencia, si pretendiéndose dárseles el destino inicial antes señalado, pero también cuenta que esa Junta Mixta de su digna presidencia, ha recibido el encargo de estudiar la construcción de cuarteles para alojamiento de la Guardia Civil y Gacetas de Asalto y siendo notoria la necesidad de que radique en dicha parte de la ciudad un núcleo importante de fuerzas públicas, debe pronunciarse en favor de la terminación de las expresadas obras a base de destinarlas a alojamiento de dichas fuerzas, lo cual no sólo vendría a dar inmediata solución a un problema que esa Junta tiene pendiente de estudio, sino que liberaría a la misma de las cargas inherentes a la construcción de otros locales, desde el momento en que se pudiesen utilizar dichos construcciones para las eficientemente expresadas finalidades. — Tal es el criterio que esta Cámara tiene el honor de exponer a V. E., agregándole la atención de haber seguido su informe... "

En 3 de junio de 1936 la Junta Mixta comunicó a la Junta de Obras del Puerto lo que sigue:

"Visto el escrito dirigido por esa entidad de su digna presidencia a esta Junta, en solicitud de que no continúen las obras que se llevan a efecto en el edificio de los Almacenes de la Aduana, por estimar que, dadas las circunstancias en que se desenvuelven actualmente las actividades del Puerto de Barcelona, no sólo es aquel innecesario, sino que su utilización ocasionaría perjuicios de orden económico al Comercio y a la Industria de la ciudad; visto asimismo el paraton sobre este particular de la Administración de la Aduana de este puerto, que es contrario a que deje de construirse dicho edificio que está taxativamente destinado a servicios del Ministerio de Hacienda, por orden del Rey de Fomento de 1. de julio de 1929, aunque no se opone a que se utilice con otros fines, al servicio de dicho Ramo, no complazco en manifestar a V. S. que el Pleno de esta

Junta en sesión de 8 del pasado, acordó que, sin perjuicio de que continúen las obras indispensables para la seguridad y conservación del edificio, se estudie un nuevo plan de obras, a realizar como consecuencia de la nueva aplicación que haya de darse a los referidos almacenes, armonizando las necesidades del servicio con los deseos manifestados por las entidades económicas."

Poco después ocurrió el Glorioso Movimiento Nacional.

Vías férreas en el muelle de San Beltrán

En la "Memoria" anterior decíamos que este proyecto de vías férreas, terminado el 30 de septiembre de 1932 con un presupuesto de contrata de 769.689'14 pesetas, fué informado por esta Dirección y aprobado por la Junta de Obras del Puerto, en sesión del 9 de noviembre del mismo año. Sobre este proyecto, remitido a la Junta Mixta, no había recaído acuerdo alguno de la Junta Mixta de Urbanización y Acuartelamiento cuando principió nuestra guerra.

2.º período. — Desde el 18 de julio de 1936 hasta la liberación de Barcelona y de su puerto el día 26 de enero de 1939.

De todo este período no tenemos datos referentes a la actuación de la Junta Mixta en el puerto de Barcelona.

3.º período. — Desde el 26 de enero de 1939 hasta el 31 de diciembre de 1942.

En 29 de abril de 1939, y con motivo de cumplir lo dispuesto en el artículo 2.º de la Ley de 11 de abril del mismo año, tuve que redactar un "Plan de obras nuevas que para mejorar el puerto de Barcelona podrían incluirse en el Plan complementario de Obras Públicas del Estado, que habrá de incorporarse, mediante una Ley complementaria, al Plan de Obras Públicas del Estado, referente a los tres sectores, carreteras y caminos, obras hidráulicas y puertos con sus señales marítimas, presentado por el Ministerio de Obras Públicas y aprobado por una Ley de 11 de abril de 1939, Año de la Victoria ("Boletín Ofi-

cial del Estado'' de 25 de abril de 1939, Año de la Victoria)'', y en la extensa Memoria del mismo tuve que dedicar algunas páginas a exponer al Ministerio de Obras Públicas la situación de entonces, en lo tocante a obras y económicamente, entre la Junta de Obras del Puerto y la Junta Mixta que no funcionaban en aquella fecha. Resultaba que desde el 1.º de septiembre de 1929 en que empezó a regir el convenio entre ambas Juntas, hasta el 30 de abril de 1939, solamente por la rebaja de 0'50 pesetas, en el arbitrio de 2'00 pesetas por tonelada de mercancía afectada por esta rebaja, había dejado de percibir la Junta de Obras del Puerto la importante cantidad de 5.680.548'93 pesetas. En el mismo intervalo de tiempo y por el concepto de los ocho días hábiles, había dejado de percibir la Junta de Obras del Puerto más de 1.500.000 pesetas. Las dos diferencias en contra daban una suma de unos 7.000.000 de pesetas. Por el concepto de recaudación, tantas veces citado sobre 1.500.000 pesetas, tampoco un céntimo.

En esta Memoria del Plan de Obras detallábamos todo cuanto debía haber ejecutado la Junta Mixta en Servicios dependientes del Ministerio de Obras Públicas y lo que realmente había ejecutado. Resultaba de este detenido estudio que, en 29 de abril de 1939, lo que en realidad había gastado en estas obras la Junta Mixta eran pesetas 672.146'63 (aparte el 1.000.000 de pesetas que había entregado a la Junta de Obras del Puerto, como hemos referido), faltando ejecutar obras por valor de unos 6.000.000 de pesetas. Estas cifras hablan por sí solas.

Decíamos en la misma Memoria de dicho Plan de obras:

“...La Junta de Obras del Puerto ha tratado más de una vez de recobrar su libre acción en el Puerto y que dejase de tener la Junta Mixta relación con el puerto, liquidándose la situación, pero no ha sido posible; el que suscribe, como Vocal de la Junta Mixta, por su cargo de Ingeniero Director, opinaba y sigue opinando lo mismo, que se debe ir a una liquidación de cuentas, y acaso las circunstancias actuales señalen una ocasión única y oportunísima para ello. — Habiendo ya tratado del caso especial referente al estado presente de las obras y relaciones entre la Junta Mixta de Urbanización y Acuartelamiento de Barcelona, que no está ahora en funciones, y la Junta de Obras del Puerto, que tampoco está todavía constituida, entraremos a exponer lo que atañe a otras obras que pudieran realizarse para mejorar el puerto de Barcelona.”

En 26 de julio de 1939 se celebró la primera reunión de nueva constitución de la Junta Mixta, y en la misma habló el que suscribe en este sentido, hablando también como Junta de Obras del Puerto y como Jefe interino de todos los servicios a cargo de éste.

En 30 de agosto de 1939 celebró sesión la Junta Mixta y en la misma se dió cuenta del Balance de situación económica de la Junta Mixta de Urbanización y Acuartelamiento de Barcelona. Como detalle, diremos que el Ayuntamiento aparecía en deuda por aportaciones atrasadas por valor de 9.950.000 pesetas hasta 30 de junio de 1939. En el segundo semestre de 1947 expiraba el plazo de 20 años que tenía de existencia la Junta Mixta.

En 1.º de septiembre de 1939 se dictó por el Jefe de Estado un Decreto ordenando la constitución de la Junta Mixta.

En sesión de Pleno de la Junta Mixta de 8 de mayo de 1940 se leyó una importantísima propuesta del Sr. Vocal de Acuartelamiento en la que, encareciendo la necesidad y conveniencia de llevar a cabo nuevas obras militares, aparte las de este carácter aprobadas oficialmente en el Plan de las militares que tenía que realizar la Junta Mixta, sobre la base de prorrogar el plazo de 20 años que se asignó a la Junta Mixta para llevar a cabo su misión, siguiendo durante esta prórroga las mismas aportaciones económicas. Se convino ampliar la propuesta abarcando toda clase de obras, a fin de conocer mejor el alcance y por si se podía encontrar una fórmula conveniente. En 10 de julio comuniqué todo esto a la Junta de Obras del Puerto. Se examinó el asunto en sesión y en el acuerdo se lee:

"... En 21 de mayo de 1935 la Junta solicitó de la Superioridad que se le relevase de las obligaciones de dicho Convenio por estimar que los sacrificios que a ella se le imponían no tenían la debida compensación por parte de la Mixta de Urbanización y Acuartelamiento. — La aportación económica de la Junta representa la cuarta parte de sus ingresos, y si esto en época de prosperidad significaba un grave quebranto en sus ingresos que acarreó consecuencias tan importantes como la de que el Empréstito no fuese amortizado en el plazo fijado, en tiempos de depresión llevará consigo el privar a la Junta de los recursos indispensables para realizar los servicios a ella encomendados. — Además de lo anterior, en el apartado 5.º de la Orden de 4 de julio de 1929, se establece que la Junta no podrá modificar las tarifas de ocupación ni aumentar el tipo de 150 pesetas por tonelada de importación, con lo que toda modificación de tarifas por lo que afecta a dicha importación se hace imposible. — Por todo lo expuesto la opinión es que la Junta debe solicitar se la releve de sus obligaciones para con la Junta Mixta, teniendo además en cuenta que ésta ha dejado incumplidos sus compromisos."

Después de numerosos estudios se confeccionó un "Plan de Gastos e Ingresos y propuesta de prórroga del período recaudatorio", que fué propuesto por la Junta Mixta a la Superioridad y que fué aprobado por el Consejo de Ministros por Decreto de 12 de marzo de 1942. La prórroga aprobada fué de dos años, hasta 30 de junio de 1949.

En este nuevo Plan figuran, como obras a realizar para los diversos Servicios de Hacienda y de Obras Públicas, los siguientes:

Terminación de los almacenes complementarios de la Aduana	1.500.000	ptas.
Instalación medios auxiliares en los mismos	400.000	"
Construcción de un tinglado en el muelle de San Beltrán	1.200.000	"
Vías férreas en toda la zona del muelle . .	2.000.000	"
Urbanización, pavimentos, etc.	850.000	"
Instalación aparatos manipulación y transporte	2.000.000	"
Imprevistos	150.000	"
Total	8.100.000	ptas.

Comparando esta relación de obras con la aprobada en 4 de julio de 1929, se observa que los tres tinglados que tenía que construir la Junta Mixta en el muelle de San Beltrán, quedan reducidos a uno, suprimiéndose los otros dos. También se suprime la adquisición de cuatro grúas eléctricas de 3-6 toneladas de potencia, como así también las dos grúas especiales eléctricas de 15-20 toneladas que en virtud de una moción del que suscribe habían de permutarse por una flotante de 30 toneladas y de características modernas.

Estas han sido importantísimas reducciones en el programa de las obras a ejecutar en servicios dependientes del Ministerio de Obras Públicas.

En 23 de marzo de 1942 comuniqué a la Junta de Obras del Puerto copia de este Decreto.

Este era el estado de los asuntos entre la Junta Mixta y la Junta de Obras del Puerto en marzo de 1942, estado muy perjudicial para los intereses de la Junta de Obras del Puerto, que constituye una Delegación de la Administración general del Estado, es decir, que es el Estado, dependiendo inmediatamente de la Dirección General de Obras Públicas, así como el Ingeniero Director del Puerto, que depende exclusivamente de la misma Dirección General.

Hasta el 31 de diciembre de 1942, fecha en que cerramos esta "Memoria", no se ha ejecutado ninguna obra en el puerto, de este plan reducido.

Desde el año 1927 en que se creó la Junta Mixta y, si concretamos más, desde la Real Orden de 4 de julio de 1929 hasta el 31 de diciembre de 1942, es decir, desde hace 13 años, no ha ejecutado la Junta Mixta en el puerto, en servicios dependientes del Ministerio de Obras Públicas, más que obras por valor de unas 600.000 pesetas y entregado en metálico 1.000.000 de pesetas a la Junta de Obras del Puerto. El Plan de obras que para estos servicios tenía que construir la Junta Mixta y que debía haberse terminado hace años, ha sido reducido considerablemente, como hemos visto. La Junta de Obras del Puerto ha visto por otra parte mermaidísimos sus ingresos por arbitrios, ocupación de muelles, por valor de unos 10 millones de pesetas y nada tampoco ha percibido por el exceso sobre el 1.500.000 de pesetas en la recaudación del 1 por 100 de que se ha tratado anteriormente, lo que supone otra merma de millones de pesetas. En conjunto, una gran perturbación económica en su funcionamiento, y por eso no es de extrañar que varias veces haya tratado de deshacer los lazos que la ligan con la Junta Mixta.

Quiero hacer constar aquí, de modo rotundo y categórico, que ni en esta actitud de la Junta de Obras del Puerto, ni en cuanto he ido exponiendo, se encierra censura alguna. Reconocemos todos que la fundamental misión de la Junta Mixta para lo que fué creada, a saber, para realizar obras de Acuartelamiento y las derivadas de Urbanización, dotando así en primer lugar a Barcelona de obras de carácter militar en pro de un mejor acondicionamiento y más modernos instalaciones y edificios para la guarnición de Barcelona, a la par que mejoraba la Urbanización de Barcelona al dejar libres en la ciudad los solares de las construcciones militares viejas y obstruyentes, eran fines altamente meritorios y dignos de encomio por todos y en este sentido la labor realizada por la Junta Mixta ha sido grande, como hoy día puede apreciarse.

Lo que no había para qué, era apartarla de sus fundamentales fines, introduciendo su actuación en la zona portuaria con programas de obras a ejecutar de muy diferente índole dentro del puerto que funciona sujeto a organizaciones y leyes especiales, exponiéndose a introducir perturbaciones innecesarias, como así ha sucedido y se había previsto, situación que al parecer seguirá algunos años todavía. Todo este estado de cosas especial viene creando una situación delicada y un tanto desairada a la Junta de Obras del Puerto y al Inge-

niero Director de las Obras del Puerto por tratarse de obras a realizar en éste.

Desde el principio de la constitución de la Junta Mixta, figura el Ingeniero Director de las Obras del Puerto como Vocal de la misma, por su cargo, y no como representante de la Junta de Obras del Puerto. Por otra parte, ejerce un cargo en el puerto, al cual necesita dedicar toda su actividad continuamente, y como Vocal de la Junta Mixta carece de tiempo para estudiar a fondo, ni para estudiar superficialmente los asuntos de importancia que se consignan en los órdenes del día de las sesiones de dicha Junta, asistiendo a algunas de las mismas y asintiendo y suscribiendo acuerdos en asuntos de verdadera importancia y aun de responsabilidad, que no conoce, concretando su efectiva intervención a los referentes al puerto, que son tratados muy secundariamente. Cuando fuí nombrado Ingeniero Director de las Obras del Puerto de Barcelona, en 18 de septiembre de 1933, y fundándome en todas estas razones, ya traté de ver si era posible suprimir este Vocal o, por lo menos, que, como Junta de Obras del Puerto, tuviera ésta un directo representante en la Junta Mixta, pero no se pudo alterar nada.

Asunto Batería del Astillero

Otro asunto muy importante se ha suscitado entre la Junta Mixta y la Junta de Obras del Puerto, que aunque no tiene nada que ver con el programa de obras y de las cuestiones de que hemos tratado, tiene su importancia para el puerto de Barcelona, y por eso vamos a reseñarlo.

En el Orden del día de la sesión de la Junta Mixta del 19 de julio de 1941, figuraba el asunto "Acta de entrega de la batería del Astillero, efectuada por el Ramo de Guerra a esta Junta Mixta". Considerando esta cuestión importantísima para los intereses del Puerto, remití, con fecha 29 de septiembre de 1941, al Sr. Presidente de la Junta Mixta, la siguiente comunicación:

"El que suscribe, como Ingeniero Director de las Obras del Puerto de Barcelona, Vocal de la Junta de esa digna Presidencia, enterado de que en el Orden del día de la sesión del 19 de julio de este año, figuraba el asunto 5.º: "Acta de entrega de la Batería del Astillero efectuada por el Ramo de Guerra a esta Junta Mixta", se complace en hacer las siguientes manifestaciones para que puedan ser tenidas en cuenta por esa

Junta, y para mayor claridad de lo que voy a exponer, acompaño un croquis de solar, ocupado por la Batería y zonas adyacentes.

En este croquis puede apreciarse que la parcela o solar ocupado por la Batería se encuentra dentro del límite de la zona portuaria afecto a la legislación portuaria vigente al Ministerio de Obras Públicas y a su delegada administrativa la Junta de Obras del Puerto de Barcelona en aquellas atribuciones que le otorgan las leyes, una de las cuales es correspondiente al Ministerio de Obras Públicas otorgar la autorización, oyendo a las Autoridades de Marítimas, para construir muelles, embarcaderos, estílleros, varaderos, diques secos, etc. (Ley de Puertos).

He de advertir que ya en el año 1915 redactó esta Dirección proyectos relativos a aquella parte del Puerto y entre ellos uno denominado "Proyecto definitivo de distribución provisional de la zona de servicio del muelle Nuevo y de los terrenos colindantes con la playa de la mar Vieja". En este proyecto se concretaría una solución con el supuesto de la desaparición de la dicha Batería e incluso se dio en aquel entonces una H. O. para que los Ministerios de la Guerra y de Obras Públicas vieran de llegar a un acuerdo.

He de advertir que los terrenos de la Batería son terrenos ganados al mar por la construcción de obras portuarias, como es el antiguo varadero, y entran de lleno en la legislación portuaria vigente.

Una de las necesidades que hoy día y hace muchos años se dejó sentir en el puerto, es la del ensanche de las instalaciones de Varadero pública, ampliándolas para una mayor capacidad y potencia, hasta 1.000 toneladas en lugar de 300, y esto se ha de hacer como hace años se viene proyectado, ensanchando el Varadero hacia la Batería, como lo demuestra suficientemente el croquis adjunto, que puntualiza la nueva distribución de servicios que se viene proyectada en toda aquella zona y que la existencia de la Batería ha imposibilitado realizar durante tantos años, de la que se tiene hecho el auto-proyecto, e incluso pensamos también en instalar un dique seco junto a este mismo Varadero y en tanta necesidad en nuestro puerto.

Ahora bien, si el solar de la Batería pasa a ser propiedad de la Junta Mixta y no se ha de realizar por ésta obra alguna afecto a la defensa nacional, finalidad primera ante todas, entiendo legítimo el momento de que dicho solar quede afecto al Ministerio de Obras Públicas y éste pueda realizar las obras indicadas en el croquis, que son obras de uso público como todas las del puerto, que es del Estado y que se realizan para el bien general. Todo ello redundaría en pro del puerto de Barcelona, bien nacional de primera importancia.

Espero merecer de la honorable bandada de V. E. que acija con interés esta comunicación en el seno de la Junta de su digna presidencia, comunicación de la que doy cuenta a la Junta de Obras del Puerto a las horas próximas, siendo de desear se logre por parte de todos a una solución satisfactoria en este asunto en beneficio de los intereses del Estado."

En este mismo día **29 de septiembre de 1941** remití copia de esta comunicación a la Junta de Obras del Puerto.

He de manifestar aquí que desde el primer momento esta comunicación encontró la mejor acogida en ambas Juntas.

En **22 de noviembre de 1941** recibí de la Junta Mixta la siguiente:

"El Pleno de la Junta Mixta de Urbanización y Acarriamiento de Barcelona, en sesión del día 15 del mes", a la vista de la instancia de la Comisión Pro Grupo Deportivos de la Barceloneta acompañando anteproyecto de modificación del muelle en los terrenos que ocupaba la Batería, del Anticipo de la propuesta de permuta de los

terrenos de la citada Batería del Astillero, por los situados detrás del Parque de Intendencia, propiedad del Ayuntamiento, y del escrito de la Junta de Obras del Puerto de Barcelona (el del que suscribe) interesando dichos terrenos para el Ministerio de Obras Públicas, acordó, dada la complejidad del asunto, pase a estudio del Comité de Obras, previo acuerdo entre el Ayuntamiento y la Junta de Obras del Puerto de Barcelona."

Trasladé ésta a la Junta de Obras del Puerto, la cual nombró una Ponencia, de la que formaba reglamentariamente parte el que suscribe para, juntamente con la que había de nombrar el Ayuntamiento, estudiar la mejor propuesta sobre esta importantísima cuestión, y vuelvo a hacer constar que por parte de todos fué bien acogida desde un principio y reconocida la necesidad de ampliar la instalación del Varadero, y que se presentaba la ocasión oportuna para ello, con la desaparición de la batería del Astillero.

Reuniéronse las dos Ponencias varias veces y se estudió detenidamente la cuestión, y en 2 de noviembre de 1942 se levantó un acta de la Ponencia de la Junta de Obras del Puerto y del Ayuntamiento, acompañada de un plano detallado, en los cuales documentos se hacía ver el posible destino del terreno que ocupa la llamada "Batería del Astillero" e inmediaciones (véase plano).

Esta acta fué aprobada por la Junta de Obras del Puerto y por el Ayuntamiento en sesiones del 4 y del 3 del mismo noviembre de 1942.

Lo aprobado por la Junta de Obras del Puerto tenía que ser remitido al Ministerio de Obras Públicas para su aprobación definitiva, y así se hizo. Al cerrar esta "Memoria" en 31 de diciembre de 1942, no se había dictado todavía dicha aprobación ministerial.

ASUNTOS VARIOS

Aparte los reseñados, son numerosísimos, cada año, los asuntos en que tiene que intervenir directamente la Dirección facultativa con sus estudios, informes, planos, etc.

Sin pretender detallar, porque alargáramos en demasía esta "Memoria", diremos algo respecto a varios de aquéllos.

CONCESIONES

En nuestro puerto, uno de los asuntos de más compleja importancia, lo constituyen más 300 concesiones de muy diversa índole y de pequeña, mediana y gran importancia que están otorgadas dentro del recinto portuario. En sí mismas, precisan de un gran trabajo de conservación; dan lugar a numerosas tramitaciones, informes, etc. Además, cada año se solicitan algunas nuevas o ampliaciones de las ya existentes, o bien caducan o se retiran algunas; son numerosísimas, repetimos, las incidencias con las mismas relacionadas. Para juzgar la importancia del conjunto de las más notables de estas trescientas que radican en el puerto, expondremos la siguiente reseña:

En tinglados y cobertizos

Muelle de Levante

Hay en este muelle 12 concesiones entre tinglados, cobertizos y zonas descubiertas, que ocupan una superficie total de 6.665'69 m². Entre ellas están dos varaderos flotantes para embarcaciones menores. Las superficies ocupadas oscilan entre 13'69 y 2.000 m². Citaremos entre las más importantes la zona de 2.000 m² arrendada a la Compañía Transmediterránea, la cual está destinada a cobertizo almacén; 1.242'67 m² arrendados a "Talleres Zuazo", dedicados a reparaciones de buques, y 1.000 m² concedidos a "Fomento de Obras y Construcciones", cuyo espacio está destinado a taller de bloques.

Muelle Nuevo

Existen en este muelle tres concesiones que ocupan una superficie de pago de 18.563'40 m². Por tratarse de concesiones importantes, haremos una breve reseña de las mismas.

Baños y Deportes Marítimos, S. A. — Esta Empresa ocupa un espacio de 6.286'00 m²; corresponden 3.520'00 m² al espacio ocupado por el gran edificio balneario y playas de la mar Vieja; 1.250 m² que

se concedieron para ampliación de sus dependencias y 1.516 m² que fueron utilizados para la instalación de una piscina en la playa. La longitud aproximada de la línea de playa de que disponen es de 295 metros lineales, ocupando una extensión superficial de playa considerable en todo este frente.

“Unión Naval de Levante”. — A continuación del edificio-balneario que acabamos de reseñar, dispone esta importante Empresa de unos talleres destinados a reparaciones de buques. La superficie total ocupada es de 7.522'50 m², de los cuales corresponden 2.738'67 m² a la planta ocupada por los antiguos talleres de la citada Empresa, denominados “Nuevo Vulcano”, según convenio de fecha 21 de octubre de 1903; 1.440 m² a la ampliación de los mismos por la playa de la mar Vieja, concesión efectuada en 19 de diciembre de 1930; 3.309'39 m² a una nueva ampliación, frente a los antiguos talleres, 11'30 m² a la instalación de una grúa de mano, y 22'95 m² a un espacio ocupado por una caseta adosada a los talleres. Además de lo expuesto, se halla instalada una vía transversal que va de los antiguos talleres hasta borde de muelle. Han habido otras pequeñas concesiones rescindidas ya, así que lo reseñado es el conjunto de todo lo concedido a la “Unión Naval de Levante”.

Club de Natación Barcelona. — Dispone este club de una concesión que ocupa una superficie de 4.755 m², de los cuales, 2.258 m² corresponden al espacio ocupado por el edificio social; 1.235 m² destinados a reforma y ampliación de dependencias, y 1.262 m² a la piscina instalada en terreno próximo a la dársena del dique flotante. También una extensión considerable de playa.

Se trata de una Entidad deportiva instalada desde hace muchos años en este puerto.

Muelle de Baleares

Existe en el mismo una concesión de 1.450 m² que corresponden al tinglado núm. 1, utilizada por la Compañía Ibarra. Además hay arrendadas 12 casetas a diferentes usuarios.

Muelle de Pescadores

Las concesiones existentes en este muelle son diez, y ocupan una superficie total de 1.795'09 m². Casi la totalidad de ellas están otorgadas al Pósito de Pescadores, y citaremos como importantes la del Mercado de Pesca: se trata de un edificio de una sola planta rectangular de 30'00 metros de longitud por 16 metros de anchura, o sea, 480'00 m², destinados al comercio de la pesca. Dispone, además, de un edificio que ocupa un espacio de 138 m² destinados a Escuela de Pesca; otro edificio destinado a depósitos de hielo, y otras concesiones de menor importancia.

Muelle del Reloj

La zona total ocupada en este muelle es de 2.534'56 m², que corresponden a 14 concesiones, de las cuales citaremos la que tiene la **Compañía Ibarra**, que se trata de un tinglado construido por la citada Compañía y que ocupa una superficie de 900 m².

La **Compañía General de Asfaltos y Portland Asland** dispone de 870 m², ocupados por un tinglado construido por dicha Compañía.

Hay también instalado por los **Servicios Sindicales del Puerto** una cantina-comedor para los obreros portuarios; ocupa una superficie de 138'84 m². Además, los Servicios Sindicales tienen instaladas tres cantinas-comedores en diferentes lugares del puerto.

Muelle de la Barceloneta

Las únicas concesiones existentes son dos kioscos destinados a la venta de fiambres y bebidas.

Muelle del Depósito

Existen en este muelle 10 concesiones que ocupan una superficie total de 7.852'17 m². La principal concesión en este muelle es la otorgada a "**Crédito y Docks**", que ocupa el edificio de los Almacenes Generales de Comercio.

Este edificio comprende sótanos, planta baja y tres pisos, y en cada piso hay dos almacenes; adyacentes al mismo hay un muelle y cuatro andenes. La superficie total ocupada es de 32.856'30 m², distribuidos de la siguiente forma: superficie del edificio, 6.571'26 m²; espacio destinado a andenes y vías férreas, 5.238'74 m²; las cinco plantas de que se compone el edificio constan de 60 almacenes de 353'30 m² cada uno, que hacen un total de 21.210 m², y corresponden 11.646'30 m² a la superficie de la parte edificada, no comprendida dentro de la destinada a depósito de mercancías, tal como galerías, patios, escaleras, etcétera. Poseen, además, los Almacenes, una línea de atraque en este muelle, que alcanza 131'86 metros lineales.

El **Colegio Oficial de Pesadores y Medidores Públicos** dispone de un edificio que tiene una superficie de 396'48 m².

Hay también en este muelle un Dispensario para los obreros portuarios, que ocupa 200 m² y que ha sido construido por los Servicios Sindicales del Puerto.

Muelle de España

En este muelle hay otorgadas 14 concesiones, que ocupan en total una superficie de 10.340'50 m² en sus nueve tinglados, y 21.991'39 m² en los tres cobertizos. Oscilan los espacios concedidos desde 50 a 2.240 m² en lo que se refiere a los tinglados; en cuanto a los cobertizos, desde 600 a 13.552 m². Entre las concesiones existentes en este muelle citaremos, como más importantes, las correspondientes a la **Compañía Transmediterránea**, que ocupa dos tinglados completos y casi la totalidad de otros dos, o sean 4.030 m²; la de "**Transportes Canarios, S. L.**", con 7.239'60 m² en el cobertizo núm. 1; la del núm. 2 a la **Sociedad Anónima Receptores de Balas de Algodón**, con 13.552 m². Otras seis a Compañías Navieras y dos a "**Salinera Española, S. A.**".

Muelle de Bosch y Alsina (antes Muralla)

De las tres concesiones que hay en este muelle, destacaremos únicamente la otorgada a "**Crédito y Docks**", que dispone de la totalidad del tinglado núm. 1, que tiene una superficie de 9.652'50 m².

Muelle de Atarazanas

La superficie total ocupada en este muelle es de 1.412 m², que corresponden a la concesión de un cobertizo y planta baja de un pabellón a la **Isleña Marítima** para los vapores correos de Baleares.

Muelle de Barcelona

Cuenta este muelle con 12 concesiones, existen en el mismo ocho tinglados, y en éstos cinco concesiones con una superficie de 7.284 m², que representan el arriendo de la totalidad de dos tinglados y parte de algunos otros. El tinglado núm. 5 de este muelle sigue en poder de la **Comisión de Salvamento para buques**.

Hay además instaladas en este muelle dos entidades deportivas: una de ellas el "**Club Marítimo**", que desde hace años ocupa una superficie de 2.921,90 m² con su edificio social; y la otra, el "**Club Náutico**", con una ocupación de 2.107,95 m²; cuenta asimismo este muelle con 30 casetas, parte de las cuales están arrendadas.

Muelle de San Beltrán

En este muelle hay otorgadas cuatro concesiones. La de mayor importancia es la concedida a "**Riegos Asfálticos, S. A.**", que dispone de un espacio de 1.659,87 m², destinados a la instalación de un depósito de betún asfáltico; hay instalados también dos kioscos para la venta de comidas y bebidas y una caseta de madera arrendada a la **Cámara de la Industria del Transporte**.

Muelle de Poniente y Muelle de Costa

Parte de las concesiones existentes en estos muelles están otorgadas a 23 almacenistas de carbón, los cuales las utilizan para depósitos de dicho combustible. El espacio concedido en el muelle de Poniente es de 29.492 m², y en el muelle de Costa, de 31.320 m². Por la situación

de estos muelles y por las ventajas que ofrecen para los almacenistas de carbones, fueron designados en el año 1913 para establecer depósitos de los mismos.

Además de las ya citadas, dispone la **Compañía Arrendataria de Petr6leos, S. A. (C. A. M. P. S. A)** de varias concesiones, que ocupan una superficie de 2.171 m², de los cuales corresponden: 389'69 m² a la Factoría instalada en Casa Ant6nez; 996 m² a la instalaci6n en el muelle de Costa de unas tuberías para la conducci6n de combustibles líquidos; 745'30 m² en el muelle de Poniente, y 40'00 m² en el muelle de Costa. Adem6s tiene instalados en diferentes muelles cuatro postes para la expendici6n de gasolina y un dep6sito subterr6neo de gasolina, en el muelle de Poniente.

Hay tambi6n en el muelle de Costa una concesi6n de 2.998 m² otorgada a "**Potasas Ib6ricas, S. A.**", que la utilizan como dep6sito de potasas.

Muelle del Contradique

La "**Uni6n Espa6ola de Explosivos**" y "**Minas de Potasa de Suria**" tienen establecidos en este muelle unos dep6sitos de potasa, que ocupan una extensi6n de 5.782 m².

Asimismo siguen ocupando la mayoría de espacio en este muelle dependencias del Ej6rcito del Aire, inutiliz6ndolo para el tr6fico comercial.

* * *

Expuesto en conjunto el estado de las concesiones que existen en el puerto de Barcelona, vamos a concretar las m6s importantes vicisitudes ocurridas en relaci6n con esta materia durante el per6odo abarcado en esta "Memoria".

Asuntos relacionados con concesiones durante el per6odo que abarca esta "Memoria"

Han sido numeros6simos los asuntos relacionados con las concesiones de toda índole, durante este per6odo y sobre todo a partir del

año 1940, época en que empezaban a estar reparados los desperfectos habidos en tinglados, cobertizos y muelles a consecuencia de nuestra pasada guerra. La labor de esta Dirección ha sido muy eficaz en todos los aspectos, tanto en lo que concierne a la rápida restauración del puerto, a fin de disponer de tinglados y muelles en buenas condiciones, como en la resolución de activar los trámites administrativos respecto a las solicitudes de las muchas entidades y particulares que por razones comerciales sienten la necesidad de disponer de alguna concesión en la zona marítima.

Haremos una reseña general de las concesiones importantes otorgadas en estos años. Debemos hacer constar que nos limitamos a citar las de mayor importancia; ahora bien, se han efectuado muchas más concesiones que, aunque menos importantes, están sujetas a informes, estudios, etc., lo que representa un trabajo copiosísimo para esta Dirección, ya que, aparte de la tramitación normal, suelen surgir en algunas de ellas incidencias a las cuales hay que dar una pronta y eficaz resolución.

Para una más ordenada exposición, dividiremos lo que hemos de aducir respecto a concesiones, en tres períodos, a saber: 1.º, desde 1.º de enero de 1935 al 18 de julio de 1936; 2.º, desde esta fecha hasta 26 de enero de 1939; y 3.º, desde esta fecha hasta 31 de diciembre de 1942.

1.º período. — Desde el 1.º de enero de 1935 al 18 de julio de 1936.

Año 1935

“Potasas Ibéricas, S. A.” — Por disposición de la Dirección General de Puertos de fecha 24 de junio de 1935 fué otorgada a “Potasas Ibéricas, S. A.” la oportuna concesión para construir un tinglado en el muelle de Costa, con destino a almacenaje y manipulación de sales potásicas, procedentes de sus minas de Sallent. Por razones económicas se vió precisada esta Sociedad a solicitar varias prórrogas ampliando el plazo para la construcción del citado tinglado. Se les autorizó para que fuesen utilizando como depósito el terreno donde debía ser construído el tinglado que les fué concedido. En el año que finaliza esta “Memoria” solicitan una nueva prórroga de un año en la construcción del tinglado. Informó esta Dirección en sentido favo-

rable, accediendo a la misma, ateniéndose a las circunstancias internacionales que impiden llevar las exportaciones de potasa al ritmo de la producción y deseando dar las máximas facilidades y cuantas instalaciones se destinen a esta clase de tráfico, por considerarse obra beneficiosa al Gobierno, entre otras razones, para adquirir divisas. La construcción de este tinglado ha estado sujeta a una multitud de trámites y actualmente la "Sociedad Minus de Potasa de Siria" tiene concedida una nueva prórroga de construcción que finalizará el 24 de octubre de 1945.

Unión Mejillonera, S. A. — Descala esta Sociedad construir un edificio en el muelle de Levante para la desinfección de las mejillones procedentes de sus viveros flotantes, que en número de 60 tiene instalados en la dársena del dique del Este, con el fin de que pueda portarse dicho género a la venta del público en perfectas condiciones sanitarias. Formuló el oportuno expediente y proyecto que lo motiva, que elevó al Ministerio de Obras Públicas en fecha 12 de marzo. Se informó por esta Dirección, indicando que quizá era más conveniente situar la estación para desinfectar mejillones en lugar que estuviera más en consonancia con las posibles necesidades de un porvenir próximo, ya que, con el tiempo, han de quedar libres las dársenas y por tanto los viveros han de trasladarse de sitio, lo que plantea un problema difícil y delicado, teniendo en cuenta que no será posible trasladarlos a ninguna otra dársena, porque constituirían un peligro y un estorbo para las maniobras de los buques, y que en el lugar donde están emplazados, una vez construido el muelle de prolongación del dique del Este (en construcción) existirá el mismo entorpecimiento. De todos modos, terminó el informe aceptando la ubicación solicitada, previas determinadas condiciones por si era necesaria su desaparición.

En fecha 22 de julio se autoriza por Orden Ministerial a la Sociedad "Unión Mejillonera" para construir en el muelle de Levante un tinglado para la instalación de maquinas potabilizadoras para la desinfección de mejillones, con arreglo a diez condiciones, con las cuales se otorga, por cinco años, prorrogables de año en año, y se tiene en cuenta lo dicho por esta Dirección respecto a un probable traslado. Se aprobó el acta de replanteo en fecha 14 de noviembre de 1935, según comunicación de la Subsecretaría de Obras Públicas de la ciudad fecha y en 17 de noviembre de 1936 se procedió al acta de reconocimiento

final de las obras construidas en el muelle de Levante, para desinfección de mejillones, por la dicha Asociación "Unión Mejillonera".

Año 1936 (hasta el 18 de julio de 1936)

A principios de este año fué solicitado por los Sres. Hijos de Rómulo Bosch, S. en C., consignatarios de la Casa Ibarra, un espacio de 957'50 m² de la parte NO. del tinglado núm. 2 del muelle de la Barceloneta, para el tráfico con América de los motores transatlánticos de la mencionada Casa Ibarra. Se acordó, en sesión de fecha 12 de enero, estudiar con detenimiento qué lugar podría concederse para no malograr la buena explotación del tinglado que solicitaban.

Según informe de esta Dirección facultativa, y estudiada detenidamente la cuestión, resultaba mucho más conveniente conceder la superficie pedida en el extremo opuesto al solicitado, dentro del mismo tinglado, o sea, en la parte inmediata al muelle del Reloj, donde tenían también concedido atraque los vapores de "Ibarra". Aceptaron esta solución los Sres. Hijos de Rómulo Bosch, S. en C., considerándola aceptable en todos sus aspectos. Disponen, por lo tanto, los consignatarios de la Casa Ibarra, de una superficie de 934'55 m² en el tinglado núm. 2 del muelle de la Barceloneta. Reseñamos estos datos por tener gran importancia el lugar de la concesión; hay que tener presente que algunos tinglados no están ocupados totalmente por un solo usuario, sino por varios, y hay que procurar de todas formas que los lugares de emplazamiento sean acordes, a fin de no causar ningún trastorno al tráfico comercial del puerto, trastorno que redundaría también en perjuicio de los propios usuarios.

En fecha 8 de abril el **Consortio de la Zona Franca de Barcelona** dirigió una instancia a la Junta de Obras del Puerto en la que solicitaba una superficie de 8.000 m² en los muelles del puerto para construir una importante instalación para la descarga, desautoclación y clasificación de arenas. El Consorcio está autorizado, por Decreto de 28 de marzo de 1934 y con carácter exclusivo, para extraer arenas del fondo del mar por el método de succión en todo el litoral de la provincia marítima de Barcelona.

La citada instancia originó un detenido estudio por parte de esta Dirección. Uno de los factores más importantes era el de la elección del lugar de emplazamiento, y en el informe que se elevó a la Super-

rioridad se señalaban los lugares donde podría construirse tan importante instalación sin causar ningún trastorno ni perjuicio al puerto. Hasta el momento no se ha otorgado la citada concesión al Consorcio de la Zona Franca.

No nos detendremos en datos sobre otros asuntos de concesiones ocurridos durante este año hasta el 18 de julio, por no alargar en demasía este capítulo.

2.º período. — Desde el 18 de julio de 1936 al 26 de enero de 1939.

De los asuntos acerca de concesiones en este periodo hemos de decir que lo sancionado o concedido en el mismo quedó anulado, y por tanto prescindimos de decir nada, por haber vuelto las cosas, como veremos, al mismo ser y estado en que estaban en 18 de julio de 1936.

3.º período. — Desde el 26 de enero de 1939 hasta el 31 de diciembre de 1942.

Año 1939

Liberado el puerto de Barcelona el día 26 de enero de 1939 y nombrado al que suscribe para encargarse, además de la Dirección de las Obras, de todos los servicios a cargo de la Junta de Obras del Puerto, cerca de las cuestiones más importantes que precisaba resolver, como era la de encauzar el problema de las concesiones del puerto de Barcelona, que forman parte tan importante de su vida normal y que constituyen una de las más sanas y fértiles fuentes de ingresos de la Junta.

Sobre este importantísimo asunto estudié conjuntamente con el Secretario accidental, D. Antonio Sitges, una propuesta que remití al Excmo. Sr. D. Eugenio Calderón, Delegado en Barcelona del Excelentísimo Sr. Ministro de Obras Públicas, que dice así:

"Al iniciar la labor de reorganización de la vida de nuestro puerto, uno de los primeros problemas que se plantea es el de las concesiones otorgadas a entidades o particulares dentro de su zona; muy numerosas por cierto y de muy diversa índole, unas 300, y dignas de ser tenidas en cuenta muchas de ellas por representar o estar en relación con servicios de carácter general, primordial y urgente.

"Tiene además el problema un aspecto económico por cuanto representa una importante y sana fuente de ingresos para esta Junta, y que en estas momentos difi-

cias precisa atender escrupulosamente, procurándolos cuanto sea posible, a fin de contar con las mayores posibilidades de numerario, con las que podrá afrontar las costosas obras de reparación y habilitación.

A fin de solucionar, con carácter provisional y sin perjuicio de la aplicación de ulteriores disposiciones, cuando haga referencia al particular, esta Jefatura hácese en someter a la superior consideración, y aprobación en su caso, de V. S. E., las siguientes normas, que estima deberían observarse al efecto:

Primera. Partiendo de lo ordenado en el Rando del Excmo. Sr. Gobernador General de Cataluña, sancionando todas las disposiciones y resoluciones dictadas o adoptadas con posterioridad al 18 de julio de 1936, deberán estimarse anuladas y sin efecto todas las concesiones reconocidas y otorgadas a partir de la citada fecha.

Segunda. Como consecuencia de ello, habrán de considerarse nuevamente vigentes, pero únicamente con carácter provisional y a reserva de la ulterior resolución que pueda adoptarse, las concesiones existentes en aquella fecha de 18 de julio de 1936, mediante voluntad manifiesta del concesionario de seguir en el disfrute de la concesión, bajo las mismas condiciones y canon vigentes en dicha fecha, expresada por escrito dirigido a esta Jefatura.

Tercera. A los efectos de llegar rápidamente a la normalización en este servicio, podría darse a todos los concesionarios que no han hecho todavía acto de presentación el plazo de un mes, veinte o quince días, contado a partir de la fecha en que aparece la publicación de estas normas y oportuno aviso adjunto en el *Boletín Oficial*, anunciando habérselos reservado el ejercicio de aquel derecho, que podría llamarse de "reintegración de concesión".

Pasado tal plazo, quedarán anuladas definitivamente las concesiones no ratificadas, procediéndose en tal caso, para estas concesiones, según las normas que dicte la Superioridad.

Cuarta. El canon deberá estimarse comenzado a devengar a partir de la fecha de presentación y se cobrará por venidas únicamente la fracción del primer trimestre del presente año, debiendo serlo los demás por anticipado conforme está establecido.

Quinta. Los concesionarios de espacios ya tinglados no podrán solicitar rebaja de canon fundada en estar los mismos destruidos, teniendo en cuenta que el canon establecido para ellos es igual al señalado para los espacios descubiertos.

Sexta. Los concesionarios de kioscos parados o totalmente destruidos que deseen continuar teniendo la concesión, abonarán el canon que estaba señalando, permitiéndoseles la expedición de los artículos para cuya venta estaban autorizados, mediante colocación de una mesa o mostrador con toldo u otros elementos apropiados.

Los concesionarios que interrumpen su deseo de reconstruir o reparar a sus expensas el kiosco, perdiendo el derecho a que, durante el plazo que a juicio de esta Jefatura se considere justo, teniendo en cuenta el importe del gusto que ello representa, no les pueda ser aumentado el canon de arrendamiento.

Séptima. Los trabajos de reparación del piso correspondiente al espacio de la concesión, su vallado, arreglo del muelle al mismo, vendrán a entera carga del concesionario, con absoluta indemnidad de esta Junta.

Octava. Los concesionarios, al hacer su presentación, podrán manifestar por escrito si están dispuestos, y en qué forma y proporción, a colaborar con sus medios y a su costo a la reparación y habilitación de los elementos averiados o destruidos propiedad del Estado, que representa la Junta de Gibras del Puerto, aportando así su auxilio patriótico a la resolución del problema de poner en marcha la vida comercial de nuestro puerto, que constituye un útil tan importante de la vida nacional.

Novena. Cualquier otro caso particular que pueda presentarse, siempre que se trate de concesiones cuyo canon anual no sea superior a 2.500 pesetas, podrá esta Jefatura quedar autorizada para resolverlo, aunque la concesión, por su índole especial, no se halle regulada por ninguna de las normas anteriormente expresadas; debiendo

ser resuelto por la Superioridad cuando aquél pase de la indicada suma, previos los correspondientes informe y propuesta de esta Jefatura.

Toda la que se somete al superior examen de V. S. I. esta Jefatura, a los fines de que tenga y haya surcionarlo, si así lo estimo procedente."

Sobre esta propuesta, el Jefe de Servicio Nacional de Puertos y Señales Marítimas dispuso lo que sigue:

El Excmo. Sr. Ministro, con esta fecha, ha dictado la siguiente Orden:

Vista la consulta formulada por el Ingeniero Director del Puerto de Barcelona acerca del problema planteado por las concesiones otorgadas dentro de la zona de servicio: algunas de ellas con posterioridad al 18 de julio de 1936; otras que tienen relación con servicios de carácter general, primordial y urgente, estando relacionadas en su mayor parte con el tráfico del puerto.

Considerando que el art. 1.º del Decreto de 1.º de noviembre de 1936 declara sin ningún valor ni efecto todas las disposiciones que, dictadas con posterioridad al 18 de julio de 1936, no hayan obtenido de las Autoridades relacionadas con el Glorioso Abandono Nacional.

Este Ministerio, a propuesta del Servicio Nacional de Puertos y Señales Marítimas, ha resuelto con carácter general lo siguiente:

Art. 1.º Se declaran sin ningún valor ni efecto todas las concesiones de la zona marítima-terrestre, así como sus transferencias concedidas con posterioridad al 18 de julio de 1936 que no hayan sido otorgadas por las Autoridades dependientes de la España Nacional.

Art. 2.º Las Jefaturas de Obras Públicas de las Provincias marítimas remitirán una relación de las concesiones que se encuentran en dicho caso, especificando sus circunstancias, para la resolución que en cada caso proceda como consecuencia de dicha remisión.

Art. 3.º Las concesiones anteriores a la fecha indicada, que corresponden a provincias liberadas por nuestro Glorioso Ejército, se considerarán vigentes con carácter provisional, si en el plazo de noventa y cinco días a contar desde la publicación del presente anuncio en los periódicos oficiales, se manifiesta por escrito en la correspondiente Jefatura de Obras Públicas por el concesionario, su conformidad con las condiciones de la concesión, acompañando a dicho escrito el recibo de haber abonado en la oficina respectiva el importe del canon que por ocupación de superficie tienen asignado y a partir de la fecha de la liberación.

Art. 4.º Se remitirá por la Jefatura de Obras Públicas una relación de las concesiones cuyos titulares hayan dado cumplimiento a lo dispuesto en el artículo anterior, manifestando si también han sido cumplidas las demás condiciones de la concesión y con la propuesta de su vigencia definitiva si así lo estimase procedente, en el caso de no estar encurtido el concesionario en responsabilidades políticas que lo imposibiliten para tal fin.

Art. 5.º Las Jefaturas de Obras Públicas procederán a inventar los expedientes de caducidad de las concesiones cuyos titulares no hayan dado cumplimiento a lo dispuesto en el artículo 3.º, remitiéndolos con urgencia para su resolución a este Ministerio.

Lo que, como resolución a la consulta formulada por esa Dirección facultativa, comunico a V. S."

Esta Dirección proporcionó toda clase de datos a la Jefatura de Obras Públicas para facilitar su cometido; se hizo una clasificación de

concesiones y se dictaron diversas disposiciones hasta dejar resuelta toda esta importantísima cuestión.

Fomento de Obras y Construcciones, S. A. — Esta Empresa tiene en contrata las obras del muelle adosado a la prolongación del dique del Este y tenía en arriendo el taller de bloques para la fabricación de los mismos a emplear en las referidas obras. Con motivo de nuestra guerra, este taller sufrió varios desperfectos y por lo tanto solicitaron un espacio de 1.000 m² en el muelle de Levante y construir allí los bloques necesarios para proseguir las obras. Se accedió a lo solicitado en sesión de 30 de diciembre de 1939, ya que se trataba de la construcción de un muelle, obra muy necesaria para este puerto, y se daba toda clase de facilidades al contratista a fin de que se llevaran a cabo estas obras con la debida urgencia.

Baños y Deportes Marítimos, S. A. — Esta Sociedad es concesionaria, en virtud de RR. OO. del Ministerio de Fomento de fechas 23 de diciembre de 1921 y 20 de septiembre de 1923, de la explotación para Baños públicos y deportes marítimos de terrenos en la zona marítima del muelle Nuevo. En el resumen de las principales concesiones existentes en el puerto exponemos las características y dimensiones de la superficie ocupada por esta concesión. Ahora bien; forma parte de la misma un gran edificio balneario que, según condiciones estipuladas, es revertible al Estado, a los 60 años de su explotación, señalándose para este arrendamiento un canon de 25.000 pesetas anuales, incluyendo las playas anejas. Citamos estos datos como antecedentes a la cuestión que vamos a tratar, la cual reseñamos por considerarlo un asunto importante y que ha originado una serie de estudios, expedientes y tramitaciones.

Este gran edificio-balneario, a consecuencia de nuestra pasada guerra, sufrió desperfectos de consideración; en vista de ello, el Director Gerente de la citada Sociedad solicitó del Ministerio de Obras Públicas una nueva prórroga de 25 años para la explotación de la citada concesión, a fin de resarcirse, con esa nueva prórroga, del gasto que le representaba el restaurar el balneario en cuestión.

Por acuerdo de la Comisión Permanente de la Junta, en fecha 25 de abril de 1940, se constituyó una Ponencia de la que formaba parte el que suscribe y el Vicepresidente de la Junta de Obras del Puerto, D. José Arbós, a fin de dictaminar sobre asunto tan delicado. La ci-

tada Ponencia dictaminó, después de examinar detenidamente todos los alegandos que exponía la Empresa peticionaria, que procedía fuera de 14 años la prórroga a conceder, después del 60.º año en que termine el contrato actualmente vigente.

Por Orden Ministerial de fecha 13 de mayo de 1942 se resuelve esta cuestión de forma que, considerando que es preciso resolver dicha demanda y concretar la prórroga que haya de otorgarse, con el fin de que la Entidad peticionaria tenga una base para llevar a cabo sus operaciones financieras, y vistos los informes emitidos, podría otorgarse una prórroga de cinco años: dos para reconstruir las obras y tres años de duración de la guerra, en los cuales la Entidad citada no pudo disponer del balneario. El Ministro de Obras Públicas resolvió otorgar una prórroga de cinco años al plazo de 60 años fijados para el arrendamiento de referencia.

En este estado ha quedado este asunto al terminar esta "Memoria".

No diremos más acerca de concesiones en este año, por no haber nada de verdadera importancia que hacer resaltar.

Año 1940

Crédito y Docks de Barcelona, S. A. — Entre las concesiones habidas en este año citaremos la otorgada a Crédito y Docks de Barcelona, S. A., de un espacio de terreno de 3.061'08 m² en el interior del tinglado núm. 2 del muelle de Barcelona. Se otorgó el arrendamiento a dicha Sociedad, por períodos mensuales prorrogables, bajo las condiciones generales establecidas para esta clase de arriendos. Los motivos que alegaban en solicitud de su concesión eran que las circunstancias que atravesaba el tráfico internacional habían motivado la arribada a este puerto de varios buques en ruta para otros destinos, que deseaban descargar sus mercancías y almacenarlas en Barcelona, esperando instrucciones de sus propietarios. Informó esta Dirección favorablemente, en vista de las circunstancias expuestas.

En este mismo tinglado disponían también de un espacio de 235'80 m² los Sres. **Baquera, Kusche y Martín, S. A.**

Año 1941

S. A. Receptores de Balas de Algodón. — Como concesión importante habida durante este año, destaca la otorgada a dicha Sociedad.

Se trata del arriendo del cobertizo núm. 2 del muelle de España, que consta de 15 naves, con una superficie total de 13.551'79 m². Se otorgó la citada concesión en virtud del acuerdo tomado por la Comisión Permanente en sesión de 29 de julio; en el citado acuerdo se señalaba que el cobertizo arrendado debería utilizarse únicamente para depósito de algodones. En 24 de marzo de 1942, y alegando la falta de continuidad de arribos de algodón, solicitaron les fuera permitido depositar en el citado cobertizo otras mercancías. Se accedió a lo solicitado, pero siempre con la condición de que las mercancías no fueran, por su calidad, de las prohibidas por esta Junta del Puerto y calificadas como peligrosas en los contratos de seguro.

Transportes Canarios, S. A. — Se otorga a esta Sociedad, en 30 de julio de 1941, el arriendo de 12 naves del cobertizo núm. 1 del muelle de España, con una superficie de 7.239'60 m². Se trata de una Sociedad que se dedica desde hace diez años a la recepción, estiba y entrega de frutos procedentes de las Islas Canarias, oscilando semanalmente los arribos entre 70.000 y 90.000 bultos para su distribución desde el puerto.

Año 1942

José Llastarri Balcells. — En 1.º de agosto de 1942, y previos los trámites reglamentarios, se otorga a D. José Llastarri Balcells la concesión en el muelle de Levante de una parcela de terreno de 40 metros de longitud por 15 metros de ancho, equivalente a una superficie de 600 m², destinada a cobertizo-taller para reparación de buques.

Silma, S. A. — En este año se concede a la casa Silma, S. A., dedicada al comercio de carbones minerales, una parcela de terreno que mide 2.160 m² de superficie, situada en el muelle de Costa, destinada a almacenar dichos carbones.

* * *

Todo lo anteriormente expuesto en este capítulo da una idea de la importancia y variedad de los asuntos en que tiene que intervenir de muy diversa manera esta Dirección. De otros muchos cabría decir

algo, como, por ejemplo, de Tarifas de Servicios públicos, Arbitrios de todas clases, Empréstito, Tarifas que los Servicios Sindicales han impuesto en el puerto, Reglamento de orden interior del puerto de Barcelona, motivado por la O. M. del Ministerio de Trabajo sobre cargas, descargas y estibas, etc., etc.

La relación detallada del trabajo de esta Dirección en todo ello sería interminable y dejamos de hacerla para finalizar aquí este capítulo.

CAPITULO VI

Informes, estudios, proyectos y obras portuarias de refugio de pescadores y de defensa en la costa de la Provincia de Barcelona, la cual está a cargo de la dirección facultativa del Puerto de Barcelona

Tratamos en este Capítulo de todas cuantas vicisitudes han ocurrido durante el período abarcado por esta "Memoria" en los puertos de refugio de pescadores y pequeñas obras marítimas en la costa de la provincia, la cual está a cargo de la Dirección facultativa del Puerto de Barcelona, en virtud del R. D. de 3 de diciembre de 1926.

En esta zona que abarca toda la costa de la provincia de Barcelona y que representamos en el croquis que se intercala, están en estudio o tramitación gran número de asuntos, relativos unos a la construcción de algunos puertos de refugio, como Arenys de Mar, Mataró, Sitges y Villanueva y Geltrú, y otros a la ejecución de obras de defensa de la costa en San Pol, donde también se trata de la reparación del varadero, San Vicente y Masnou.

Son en este litoral, por una parte, escasos los puntos en que las embarcaciones pueden refugiarse en caso de temporales y nulos los medios de atraque y manipulación de la pesca capturada, en pueblos que poseen importantes matrículas de pescadores, y abundan por otra los movimientos litorales de arena que hacen inestables los perfiles de las playas, con el consiguiente peligro para las edificaciones colindantes, dificultando la ejecución de obras de abrigo, a las que siempre acecha el temor de arenamiento.

Consciente esta Dirección de las penalidades y riesgos que estas circunstancias imponen a los pescadores ribereños y a las localidades costeras, es su deseo dar impulso a las diversas obras de defensa y abrigo que ha sido preciso realizar en la Provincia.

Ahora bien, el período abarcado por la "Memoria" anteriormente publicada correspondiente a los años 1930, 1931, 1932, 1933 y 1934, y el que corresponde a ésta que se publica que se refiere a los años 1935 al 1942, ambos inclusive, suman los trece años últimos tan repletos de acontecimientos desfavorables, nada propicios a ejecutar obras públicas que en general requieren, para poderlas llevar a cabo, tiempos de paz y prosperidad. Esta sola causa repercute, como sucede en las clases de obras comprendidas en este Capítulo, en que se retrase extraordinariamente su estudio, tramitación, aprobación y ejecución. Tales acontecimientos y lo ocurrido durante la guerra en el puerto de Barcelona, han motivado que esta Dirección no haya contado ni cuente con personal suficiente para atender a todo. No obstante, seguiremos laborando todo lo posible, como venimos haciéndolo y con esto y con el apoyo de la Superioridad se verán realizadas las justas aspiraciones de los pescadores del litoral y las obras de defensa de costa que se consideran necesarias.

A continuación reseñamos de un modo sucinto los diversos asuntos de que se ha ocupado esta Dirección en el período de esta "Memoria" y referentes a la zona marítima provincial.

Puerto de refugio de Arenys de Mar

En la última "Memoria" correspondiente a los años 1930 a 1934, ambos inclusive, se reseñaba cuanto había ocurrido respecto a las obras y estudios en este puerto.

Se consignaban allí las vicisitudes de la construcción del dique del Portinyol, aun sin terminar, a causa de la quiebra del contratista, y los nuevos estudios y proyectos que se formularon con arreglo a las disposiciones de la Superioridad, y terminaba la mencionada reseña manifestando que estaba en estudio el proyecto del Dique del Calvario, que ordenaba la Orden Ministerial de 29 de enero de 1934.

En cumplimiento de ella, en 30 de abril de 1935 dejó redactado esta Dirección un "Proyecto definitivo de la **primera etapa** de obras del Dique del Calvario". En éste se comprendía todo lo aprobado en

principio. El presupuesto de contrata para esta **primera etapa** ascendía a 1.593.456'91 pesetas. El de las que faltaban en el Dique del Portinyol y que habían de subastarse simultáneamente, era de 110.782'59 pesetas. El perfil tipo del Dique del Portinyol quedaba igual por estar ya aprobado.

No recayó disposición alguna sobre este proyecto definitivo. En 7 de septiembre de 1940, la Comisión administrativa de Puertos a cargo directo del Estado comunicó a esta Dirección que remitía el mismo para que se redactase reformado. Se revisó todo el Proyecto y claro está que los precios también, pues desde el 30 de abril de 1935 al 7 de septiembre de 1940 habían variado extraordinariamente las circunstancias económicas y otras. En 12 de noviembre de 1940 se remitió el "Proyecto definitivo de la primera etapa de obras del Dique del Calvario", debidamente revisado y adaptado, en lo que cabía, a los precios, que tan variables son hoy día.

En 26 de mayo de 1941, la Dirección General de Puertos y Señales Marítimas dictó una extensa Orden en la que resolvía:

"1.º Devolver el "Proyecto definitivo de la primera etapa de obras del Dique del Calvario" del Puerto de refugio de Arenys de Mar, redactado por el Ingeniero Director del Puerto de Barcelona, con fecha 12 de noviembre de 1940, para que sea modificado con arreglo a las indicaciones contenidas en el cuerpo del dictamen; y

2.º Incorporar al anterior Proyecto el de las "Obras que faltan por terminar de las correspondientes a la contrata del Dique del Portinyol", que fué aprobado técnicamente el 29 de enero de 1934, revisando previamente los precios, para ponerlos de acuerdo con los actuales."

Las indicaciones contenidas en el cuerpo del dictamen se referían principalmente, aparte de algunas modificaciones en el Pliego de condiciones, a la modificación del perfil tipo, cuyo estudio se ordenaba hacer por determinados métodos de cálculo.

Recibida esta Orden, se procedió a cumplimentarla escrupulosamente, y como resultado de ello, el 18 de agosto de 1941 se suscribió un nuevo "Proyecto de la primera etapa de las obras del Dique del Calvario y de las que faltan por realizar en el del Portinyol".

El 22 de junio de 1942 la Dirección General de Puertos emitió una larga Orden devolviendo el proyecto y disponiendo un nuevo estudio, previo el trazado de planos batimétricos y de oleaje en la zona de emplazamiento, no solamente de la sección, sino también de un posible cambio de las alineaciones y de la forma en planta de los diques de abrigo.

Como consecuencia de esta Orden, el 17 de septiembre y suscrito con fecha 14, se envió el presupuesto de los probables gastos que dicho nuevo estudio ocasionaría.

Aprobado este presupuesto el 7 de noviembre, ha finalizado el año 1942, esperando que el libramiento de su importe permita emprender el estudio.

El servicio de balizamiento de las obras paralizadas del Dique del Portinyol continúa prestándose por el vigilante, quien, además de cuidarse del encendido, apagado y conservación de la luz, vigila el cobro del impuesto sobre la pesca.

En el extremo de la parte construída del Dique del Portinyol existe una grúa de vapor que se utilizó durante el período de actividad de las obras. En previsión de la reanudación de éstas, el 6 de febrero de 1941 se emitió un proyecto de reparación de la misma, por un importe de 59.379'50 pesetas, sobre el que hasta la fecha no ha recaído resolución superior.

El fortísimo temporal que la noche del 24 al 25 de noviembre azotó estas costas, produjo también daños en Arenys de Mar. La grúa a que hemos hecho referencia, y que situada en el extremo del Dique del Portinyol servía de soporte a la luz de baliza, fué derribada por el oleaje sobre la banqueta inferior, sufriendo graves desperfectos.

Como el farol de baliza desapareció, fué preciso armar otro provisional en el extremo de una pértiga, quedando restablecida la luz el 1.º de diciembre.

El 9 del mismo mes se remitió un presupuesto para la urgente reposición con mayor solidez de dicha luz, puesto que la grúa ya no podía servir para soportarla y la pértiga provisional era únicamente una solución transitoria. Este presupuesto fué aprobado el 31 de diciembre.

Defensa de la playa de Arenys de Mar

La playa existente entre la estación del ferrocarril y el balneario de Monte Calvario, frente al pueblo de Arenys de Mar, ha desaparecido casi totalmente en el curso de los últimos años, poniendo en peligro el paseo marítimo.

El 6 de agosto de 1942, el Municipio acordó suplicar al Estado la ejecución de obras de defensa y se comprometió a sufragar los gastos

que su estudio ocasionara. Como consecuencia de ello, se redactó por esta Dirección el presupuesto de probables gastos, con fecha 19 del mismo mes y el Ayuntamiento ingresó su importe. Se espera, al terminar el período abarcado por esta "Memoria", que la aprobación y libramiento de los gastos del estudio del puerto de Arenys de Mar, permita realizar dichos trabajos simultáneamente.

EL MASNOU

En la "Memoria" anterior reseñábamos el proceso de tramitación del "Proyecto de defensa de la playa de El Masnou" y consignábamos cómo dicho Proyecto, que importaba 43.333'06 pesetas, había sido aprobado con fecha 27 de septiembre de 1934, comprometiéndose el Ayuntamiento al pago del 25 por 100 de esta cantidad y librando el Estado el 75 por 100 restante.

Por lo avanzado de la estación, ya no pudieron dar comienzo aquel año los trabajos, que se iniciaron en la primavera siguiente, en el mes de abril de 1935. Las obras se desarrollaron normalmente hasta el mes de septiembre, abonando el Ayuntamiento su participación, que hasta entonces había ascendido a 6.536'38 pesetas. Durante los meses de octubre, noviembre y diciembre, siguieron las obras, pero el Ayuntamiento dejó de abonar su parte, a pesar de los repetidos requerimientos por escrito del Ingeniero Director.

En diciembre de 1935 se suspendieron las obras, quedando a deber el Ayuntamiento la cantidad de 1.549'99 pesetas.

Posteriormente, en abril de 1936, se realizaron pequeños trabajos de reparación, a fin de dejar las obras ejecutadas en condiciones de seguridad ante la evidencia de que su terminación iba a quedar aplazada por tiempo relativamente largo.

En total, desde el comienzo de las obras hasta abril de 1936, se han gastado 32.792'30 pesetas.

El objetivo perseguido por los espigones ha sido plenamente logrado, pues la playa que se ha formado los cubre totalmente, dejando ver únicamente el extremo de uno de ellos en una longitud menor de un metro.

SAN POL DE MAR

Decíamos en nuestra "Memoria" anterior cómo se inició y desarrolló el problema de realizar obras de defensa en la Playa de San Pol de Mar y veíamos cómo fué devuelto el "Proyecto de un espigón de escollera y reparación del varadero de barcas de pesca" el 2 de agosto de 1934 para que el espigón propuesto se inclinara más al SW.

Agobiado el que suscribe en aquella época por múltiples trabajos, no pudo inmediatamente dedicar tiempo a este estudio, pero el 8 de marzo de 1935, después de una detenida consideración de todos los factores del caso, dirigió al Ilmo. Sr. Director General de Puertos una comunicación en que proponía una nueva solución en forma de la construcción de un pequeño martillo en el extremo del espigón, sin modificar su dirección y con vistas a futuras prolongaciones.

El 6 de junio siguiente trasladaba el Ingeniero Jefe de Obras Públicas una comunicación del Director General de Puertos del 14 de mayo, en que ratificaba la Orden de modificación del 2 de agosto de 1934.

Fué ésta cumplimentada escrupulosamente en todas sus partes, y el 28 de agosto de 1935 se remitió debidamente modificado el nuevo "Proyecto de un espigón de escollera y reparación del varadero de barcas de pesca", al que se acompañaba el nuevo compromiso del Ayuntamiento de contribuir con el 25 por 100 del importe de las obras, puesto que al ser modificado el proyecto varió su presupuesto, que ascendía, en este último proyecto, a 241.151'28 pesetas. Hasta el momento presente no ha recaído resolución superior sobre este proyecto.

SAN VICENTE DE LLAVANERAS

Decíamos respecto a esta playa en la "Memoria" anterior que el 20 de febrero de 1934 fué suscrito el proyecto de defensa, consistente en un muro longitudinal y una serie de espigones a construir por los particulares. Sobre este proyecto no recayó resolución superior alguna.

Parte de éstos fueron efectivamente construídos, así como se reforzó, también por los particulares, parte del débil muro de defensa existente.

En marzo y abril de 1941, varios fuertes temporales han producido desperfectos de importancia en la parte no reforzada del muro de defensa y producido grandes socavaciones en el paseo marítimo contiguo. La mayoría de los espigones particulares se presentan también con roturas de mayor o menor importancia.

El fuerte temporal de la noche del 24 al 25 de noviembre acentuó estas averías de modo tal, que esta Dirección emitió un informe sobre el particular, solicitando autorización para proceder a la nueva redacción del proyecto de 1934, en vista de la necesidad realmente ineludible de las obras. Este informe fué remitido el 14 de diciembre, y el 31 del mismo mes se recibió autorización de la Superioridad accediendo a lo que se solicitaba. Actualmente se procede a la redacción de dicho proyecto.

GARRAF

El puertecito de Garraf se construyó en los primeros años del presente siglo, para embarque de los materiales pétreos que habían de ser extraídos de las canteras inmediatas y se transportaban al puerto de Barcelona para la construcción de la prolongación del dique del Este.

Estuvo en explotación algunos años, y una vez rescindida la contrata de las obras de dicha prolongación, en los últimos meses del año 1916, se desmontaron todos los medios y elementos que existían para la explotación de las canteras y el transporte y embarque de la piedra; se abandonó poco después el puerto y no quedaron más que las casetas y viviendas del personal.

Conviene recordar aquí que, con fecha 3 de diciembre de 1926, se promulgó el siguiente Real Decreto:

“Real Decreto disponiendo queden afectos a las Juntas de Obras de Puertos que se indican, los puertos declarados exclusivamente de refugio para pescadores y los lugares en que se ha solicitado la ejecución de pequeñas obras marítimas. — Ministerio de Fomento. — Exposición. — Señor: Las obras de los puertos de refugio para pescadores, así como las de consolidación y defensa de costas contra la acción del mar y los pequeños muelles y rampas son de tal naturaleza, que resulta preciso en ciertos casos ejecutarlas con gran rapidez, lo que sólo puede efectuarse por las entidades que

disponer de poderosos medios auxiliares, generalmente en caso desproporcionado con la importancia de la obra. — Únicamente las Juntas de Obras de Puertos son las que pueden disponer de un modo permanente de tales elementos, y en atención a lo expuesto, el Ministro que suscribe tiene la honra de someter a la aprobación de V. M. el adjunto Proyecto de Decreto. — Madrid, 3 de diciembre de 1920. Señor: A. A. R. P. de V. M. — Rafael Benjumea y Barón. — Real Decreto. — A propuesta del Ministro de Fomento y de acuerdo con el Consejo de Ministros, Vengo en decretar lo siguiente: Artículo primero. — Los puertos declarados exclusivamente de refugio para pescadores y los lugares en que se ha solicitado la ejecución de puentes obras marítimas, habilitación insubstanciales, quedarán afectos a las siguientes Juntas de Obras de Puertos...

y el puerto de Garral quedaba en él adscrito, si bien sólo nominalmente, a esta Junta de Obras del Puerto de Barcelona. Este R. D. fué aclarado del modo siguiente, el 31 del mismo mes:

"Excmo. Señor: Como aclaración al Real Decreto de 3 de diciembre, por el que se dispuso la agregación de los puertos de refugio para pescadores a las Juntas de Obras de Puertos, esta Dirección General manifiesta a V. E. que el puerto de Garral ha sido agregado a esa Junta sólo nominalmente, puesto que su conservación y explotación corre a cargo del concesionario. — Dios guarde a V. E. muchos años."

Va en el período abarcado por esta "Memoria", el 11 de octubre de 1939, la Jefatura de Obras Públicas de la Provincia comunicó a la Junta que con fecha 6 de junio de 1936, el Ministerio de Obras Públicas había acordado aceptar la transferencia de la concesión de señora Elena Escubós, Vda. de Monche, a "Puertos y Partanos, S. A.", con todos los derechos y obligaciones derivados de la misma.

El 7 de enero de 1941 se recibió una comunicación de la Comisión Administrativa de Puertos a cargo directo del Estado, en que se acompañaba para su informe, una instancia suscrita por el Delegado Presidente por el Comité Olímpico Español — Consejo Nacional de Deportes — para la entidad "Club Marítimo de Barcelona". En esta instancia se solicitaba la habilitación del puerto para que sirviese de refugio a cuantas embarcaciones de carácter industrial o deportivo frecuentan este tramo del litoral.

El 21 de febrero siguiente se informó esta petición, y a continuación reproducimos íntegramente el informe emitido, por considerarlo interesante, ya que resume la historia del puerto.

"El día 7 de enero último se recibió en esta Dirección Facultativa una comunicación de esa Comisión, que copiada dice así:

"Adjunto remito a V. S. copia de la instancia del Delegado Presidente por el Comité Olímpico Español — Consejo Nacional de Deportes — para el Club Marítimo de Barcelona, en la que solicita la reparación del puerto de refugio de Garral, para que a la mayor brevedad posible emita el correspondiente informe. — Dios guarde a V. S.

muchos años. — Madrid, 3 de enero de 1922. — El Ingeniero Director, Antonio Garrali Rubriada. — Sr. Ingeniero Director de la Junta de Obras del Puerto de Barcelona."

En la instancia de referencia suscita por D. Arturo Sedó Goidiart, en su calidad de Delegado Presidente por el Comité Olímpico Español - Consejo Nacional de Deportes — para la entidad Club Marítimo de Barcelona, expone lo siguiente:

"Que atenta siempre la representación que suscribe en procurar la mayor difusión y desarrollo de los ejercicios náuticos en todas sus más extensas manifestaciones. Se permite respetuosamente reclamar de V. S. la especial atención acerca del ruinoso estado y deplorable situación en que actualmente se encuentra el puerto de Garraf, cuya evidente necesidad de ser utilizado para refugio de todas cuantas embarcaciones de carácter industrial y deportivo practican sus respectivas actividades por todo lo largo de la costa de Poniente, queda fácilmente demostrada, puesto que la carencia de puertos de estancia transitorios, entre la distancia que media desde el puerto de Barcelona hasta el límite del de L'Arraon, no permite de momento a los navegantes más recurso y amparo que el lugar referido dentro del perímetro mencionado. — Por tanto, y presentiendo de la exposición de razones por las cuales podría apoyarse la justificación intervención de la entidad que el exponente tiene el honor de representar por delegación del antedicho superior organismo oficial deportivo, ayudo a V. S. con la debida consideración — Suplico se digno, en atención de la capital importancia que para los intereses generales de la navegación en todos sus aspectos considerados, proponer lo que estime procedente con respecto a la conveniencia de verificar en el precitado puerto de Garraf, las necesarias reparaciones al efecto de conseguir la reclamada salubridad a todos cuantos elementos se hallan íntimamente interesados por vínculos morales y materiales en el crecimiento y propagación de sus actuaciones. — Gracia que el recurrente espera merecer del reconocido celo y probidad de V. S., cuya vida guarde Dios muchos años. — Barcelona, 25 de diciembre de 1910. — Delegado por el Comité Olímpico Español — Consejo Nacional de Deportes para el Club Marítimo de Barcelona. — Firma, ilegible."

En 7 de abril de 1902, D. Andrés Muñoz Hies, en su calidad de socio de la entidad de las obras de la "Prolongación y reforma del Dique del Este" del puerto de Barcelona, presentó un proyecto y una instancia para que le fuese encomendado construir un puerto en las costas de Garraf, iniciándose el reglamentario expediente. El objeto era traer de las canteras de Garraf toda la piedra que necesitase aquella contrata.

Se construyó el puerto de Garraf y se fue construyendo la obra de obras del puerto de Barcelona hasta que se resolvió la contrata de ésta en 1.º de diciembre de 1915.

En los archivos de esta Dirección y de la Secretaría de la Junta no se encuentra documento alguno de ningún género hasta la R. O. de 19 de mayo de 1919, de la cual, por su importancia, acompaño una copia. La dispuesta en la misma está en vigencia todavía, según tengo entendida, salvo que el actual concesionario es la entidad Puertos y Pantanos, S. A., como aparece en la siguiente comunicación:

"Obras Públicas. — Cuerpo Nacional de Ingenieros de Caminos, Canales y Puertos. — Provincia de Barcelona. — Negociada de Puertos. — Número 1737. — Me complace en participar a V. E. a los efectos pertinentes, que con fecha 11 de junio de 1936 se resolvió por el Ministerio de Obras Públicas, aceptar la transferencia a favor de "Puertos y Pantanos, S. A.", de la concesión del puerto de Garraf, que venía poseyendo D.ª Elena Escribá Breton, Vda. de Muñoz, con todos los derechos y obligaciones derivados de la misma. — Dios guarde a V. S. muchos años. — Barcelona, 11 de octubre de 1939. Año de la Victoria. — El Ingeniero Jefe, Juan A. Lagarde Rubriada. — Sr. Vicepresidente de la Junta de Obras del Puerto."

Ya en 12 de noviembre de 1924 varias Sociedades de Pescadores y de Deportes náuticos elevaron una instancia al Ilmo. Sr. Subsecretario del Ministerio de Fomento

solicitando se ejecutasen obras de dragado y otras en el puerto de Garral para que pudiesen servir de refugio o estanca a uno y otros.

Esta Dirección informó instancias que el puerto de Vallesera, de propiedad particular y muy próximo al de Garral estaba ya tan adelantado que sirviesen muchas embarcaciones en relación con la fábrica de cemento Casa Fradera y que dentro de poco se dispondría allí de una extensa zona abrigada. Puntualizó que al ser rescindida la contrata de las obras de prolongación del dique del Este del puerto de Barcelona, quitó del puerto de Garral el contratista todos los medios y elementos que existían para la explotación de las canteras y para el tráfico portuario de la piedra, abandonando poco después el puerto, que no se encontraba en muy buen estado en 1925, fecha de este informe que sitúamos, no solamente para fondear varias embarcaciones, sino para que sus diques pequeños pudiesen resistir la acción de violentos temporales.

Claro está que desde el año 1925 a hoy día han transcurrido 16 años más y por consiguiente el estado actual del puerto de Garral es muchísimo peor, ya que puede decirse que no se han efectuado obras de ningún género.

En 11 de octubre de 1939, la Jefatura de Obras Públicas de la Provincia de Barcelona, comunicó a la Junta de Obras del Puerto lo siguiente:

"Me complazco en comunicar a V. S., a los efectos pertinentes, que con fecha 6 de junio de 1936 se resolvió por el Ministerio de Obras Públicas, aceptar la transferencia a favor de "Puertos y Pautanas, S. A.", de la concesión del puerto de Garral, que venía poseyendo D.^a Elena Escobés y Girona, Vda. de Monche, con todos los derechos y obligaciones derivadas de la misma."

Resulta de esto, que esta Sociedad es la legalmente obligada a cumplir las cláusulas de la Orden Ministerial de 10 de mayo de 1934, y esto desde el 6 de junio de 1936, poco tiempo antes del Glorioso Movimiento Nacional.

Abona a la Junta de Obras del Puerto 1.000 pesetas anuales. Tiene arrendados los terrenos de las canteras a su propietario, Sr. Güell. Al concesionario le corresponde (cláusula 8.^a) atender convenientemente a la conservación de las obras, etc. La Jefatura de las Obras del Puerto de Barcelona tendrá a su cargo (cláusula 9.^a) la inspección constante, etc.

Ahora bien, en virtud de la Orden Ministerial de 5 de junio de 1935, el que suscribe asumió la función de Jefe de puertos de la provincia, con las facultades y atribuciones que la Ley de 20 de mayo de 1932 confería a los Jefes de Obras Públicas, dentro de sus respectivas demarcaciones. Convendría dilucidar si el puerto de Garral está comprendido y cuáles son sus atribuciones.

En cuanto a la instancia que informo, he de decir que es un hecho cierto que hoy día el estado del puerto de Garral es deplorable en sus obras y que está cegado por las arenas.

También hemos de decir que en el puerto contiguo de Vallera, de propiedad particular (y del cual también convendría puntualizar qué relación ha de tener con el que suscribe), hoy día en mejores condiciones que las que tenía en 1925, diré también, como expuso entonces el Ingeniero Director del Puerto de Barcelona, que el mismo puede ser utilizado como refugio o estanca, mejor aún que entonces.

Como ya queda puntualizado, la conservación del puerto de Garral corre a cargo del concesionario.

Todo lo anteriormente expuesto es cuanto de momento puedo informar sobre la instancia de referencia. — Dios guarde a V. S. muchos años. — Barcelona, 21 de febrero de 1941 — El Ingeniero Director del Puerto de Barcelona, José M. de Jáuregui. — Ha sido Sr. Presidente de la Comisión de Puertos a cargo directo del Estado, Madrid."

A este informe no se ha recibido todavía contestación superior, en 31 de diciembre de 1942, fecha en que cerramos esta "Memoria".

VILLANUEVA Y GELTRU

Relatábamos en la "Memoria" anterior cómo por R. O. de 15 de octubre de 1930 se aprobó el presupuesto de 7.515.967'61 pesetas que importaba el "Proyecto de terminación y mejora del puerto de Villanueva". Debido sin duda a vicisitudes de índole política, no se llegó a incoar el expediente de subasta, y en el período comprendido en esta "Memoria" ninguna gestión se ha realizado encaminada a que se terminaran las obras de aquel puerto.

Deseosa, sin embargo, esta Dirección de dar nuevo impulso a las obras marítimas de la Provincia y consciente de su necesidad, principalmente para lo que a abrigo para los pescadores se refiere, estudia actualmente una nueva redacción del proyecto a que aludimos adaptado a los precios y circunstancias presentes, con el fin de que llegue a ser una realidad la antigua aspiración vilanovense de contar con un puerto de refugio.

SITGES

Terminábamos la "Memoria" anterior en lo referente a este futuro puerto con un informe emitido el 20 de diciembre de 1934 por esta Dirección, en el sentido de armonizar los deseos de la villa de Sitges con la Orden de la Dirección General de Puertos en que puntualizaba que las obras a realizar en todo caso serían de las llamadas pequeñas.

El 11 de enero de 1935 la Dirección General de Puertos autorizaba al que suscribe para redactar el oportuno proyecto, siempre que las obras no fueran de gran importancia, bastasen para el abrigo de pesqueros sin formar parte del plan de un puerto de refugio y el Ayuntamiento se comprometiese a satisfacer el 25 por 100 de su importe.

El 31 del mismo mes, y con objeto de cumplimentar lo ordenado, se remitió a la Superioridad el "Presupuesto de los gastos probables para realizar el estudio del proyecto de las obras que habrán de ejecutarse para el abrigo de los barcos pesqueros en Sitges", por un importe de 1.135'32 pesetas.

La Dirección General de Puertos contestó el 12 de febrero de 1935, manifestando que antes de aprobar dicho presupuesto de gastos era preciso dar cuenta de su importe a la Corporación Municipal de Sitges y recabar de ella la certificación por la que se comprometiese a contribuir con el 25 por 100 del costo de las obras.

Así se comunicó al Alcalde-Presidente de la villa de Sitges, con fecha 22 de febrero del mismo año 1935, no obrando en esta Dirección contestación alguna a esta comunicación, ni habiéndose realizado más gestiones en el asunto que nos ocupa.

MATARÓ

El deseo del Ayuntamiento y corporaciones de Mataró de que se construyese un puerto en dicha población se ha manifestado repetidas veces desde el año 1909, llegándose a redactar varios proyectos, aprobado uno de ellos y sacadas a subasta las obras en 1918, sin que llegaran a realizarse por falta de concursantes. En 1921 se paralizaron las gestiones encaminadas a lograr esta aspiración mataronense.

El 27 de noviembre de 1942 se recibió en esta Dirección una orden de la Superioridad por la que se trasladaba una petición del Pósito de Pescadores de Mataró de que se construyese el puerto de referencia, para que fuera inatendida. Previo un detenido estudio de los antecedentes del asunto, el 15 de diciembre siguiente se emitió el informe requerido haciendo un resumen de dichos antecedentes y calculando aproximadamente el importe de las últimas obras proyectadas con arreglo a los precios actuales. Ha finalizado el año sin recabar resolución superior sobre esta cuestión.

CAPITULO VII

Asuntos especiales que han estado a cargo de la dirección del Puerto de Barcelona

En los preliminares de esta "Memoria" he manifestado que al ser liberada la ciudad de Barcelona y su puerto, el día 26 de enero de 1939 por el Glorioso Ejército Nacional, me restituí el día 27 a mi cargo de Director, en virtud del artículo 2.º de la Orden allí copada.

También expuse que fui nombrado el mismo día 27 por Orden Ministerial para ponerme al frente, "con carácter interino, de todos los servicios a cargo de la Junta de Obras del Puerto", y que pocos días después, el 3 de febrero, otra disposición ministerial me encargaba con carácter provisional de todos los puertos de las provincias de Barcelona y Gerona "actualmente liberados y que vayan liberándose".

Vamos primero a decir algo de estas dos actuaciones especiales y transitorias, y trataremos después de otro asunto especial: el del "Proyecto de obras de mejora del puerto de Sóller".

a) Actuación como "Jefe interino de todos los servicios a cargo de la Junta de Obras del Puerto de Barcelona".

En varias partes de esta "Memoria" pueden leerse las referencias que se han ido haciendo de esta especial actuación, que duró unos ocho meses, hasta el día 19 de octubre de 1939, en que celebramos la primera sesión de la Comisión Permanente de la reconstituida Junta de Obras del Puerto. Puedo afirmar que con esta conveniente unidad de mando, de acción y de gestión, acaso imprescindible en las circunstancias en que se hallaba el puerto en aquel entonces, y con la valiosa y entusiasta ayuda del escaso personal de que se disponía, tanto en la Dirección facultativa como en la Secretaría-Contaduría,

y con voluntad decidida y resuelta del que suscribe de vencer toda clase de obstáculos para responder así a la prueba de confianza que me había dado la Superioridad, pudiéronse encauzar y resolver los innumerables problemas planteados desde el primer momento y los que luego se fueron presentando. Puede asegurarse que, en general, en dichos ocho meses quedó en marcha cuanto tenía relación con las obras de reparación y de otra índole, y con los diversos Servicios inherentes a la Dirección facultativa y Secretaría-Contaduría, aparte los innumerables asuntos de todo género que se suscitaban diariamente y aquellos otros propios de la actuación de la Junta de Obras del Puerto, cuyas funciones asumía. En este interregno dictóse en 26 de abril de 1939 un Decreto disponiendo que el "Reglamento general para la organización y régimen de las Juntas de Obras y Servicios de Puertos", aprobado por R. D. de 19 de enero de 1928, se aplicara sin exclusión a todas las Juntas de España, y con arreglo a este Reglamento empezó a actuar la de nuestro puerto.

También recordaré que durante ocho meses, en 1.º de septiembre de 1939, estalló la actual guerra mundial, hecho de incalculables consecuencias que estamos sufriendo en el mundo y que desde nuestro punto de vista portuario tanto influye en el de Barcelona, no pudiéndose decir, al terminar el plazo que abarca esta "Memoria", cómo ni cuando terminará, acusando todos los indicios que puede ser de muy larga duración.

Con lo dicho y todo cuanto llevo expuesto en esta "Memoria", queda indicada mi actuación como Jefe interino de todos los Servicios, durante el período citado de ocho meses.

b) Actuación en los puertos de las provincias de Barcelona y de Gerona.

Se ha expuesto en los preliminares de esta "Memoria" que, fechada en 3 de febrero de 1939, dióseme la siguiente comunicación:

"Ministerio de Obras Públicas. — Servicio Nacional de Puertos. — Con carácter provisional y mientras tanto que por el Ministerio de Obras Públicas se dicten las resoluciones definitivas que procedan, se servirá V. S. encargarse de los puertos de las provincias de Barcelona y Gerona actualmente liberados y que vayan liberándose. — Dios guarde a V. S. muchos años. — Barcelona, 3 de febrero de 1939. III Año Triunfal. — El Jefe del Servicio Nacional de Puertos, *José Delgado*. — Sr. Ingeniero Director de la Junta de Obras del Puerto de Barcelona."

Reseñaremos en este capítulo, según indicamos, mi actuación derivada de este Orden.

Prescindiendo de la provincia de Barcelona, cuyas obras marítimas están todas a cargo de esta Dirección y que, salvo el puerto de Barcelona, son objeto del capítulo VI de esta "Memoria", me concretaré a decir algo respecto a las de la provincia de Gerona. La ciudad de Gerona quedó liberada el día 4 de febrero del mismo año 1939.

En Gerona radicaba la denominada "Comisión administrativa de los puertos de San Felix de Guixols y de Palamós". En esta Comisión, creada en 1929, actuaba un Ingeniero Director, y en su principio la presidía el Excmo. Sr. Gobernador Civil de la provincia de Gerona y, como Vicepresidente, el Jefe de Obras Públicas de la provincia, y contaba además con varios señores Vocales. Los fondos estaban a cargo del Presidente y Pagador en una cuenta corriente del Banco de España en Gerona.

Encontrábase también formado el titulado "**Grupo de Puertos a cargo de la Dirección General de Puertos**", de los cuales era también Ingeniero Director el mismo que lo era de la dicha **Comisión Administrativa**. Pertenecían a dicho Grupo de Puertos, en la provincia de Gerona, los puertos de Blanes y de Rosas. También había en esta provincia el puerto de La Selva. Este Grupo de Puertos también tenía separadamente su cuenta corriente en el mismo Banco.

Otra cuenta corriente a nombre de la Dirección ligérala, en el mismo Banco, ligada con una Caja en la misma Dirección, para disponer de pequeñas cantidades.

Fui haciéndome cargo de todos los puertos y de todos los servicios, del personal, del movimiento de fondos en la Sucursal del Banco de España en Gerona, registrando mi firma para los dos y anulando todas las firmas anteriores; visité los puertos, etc., etc.

Con fecha 24 de febrero de 1939 remití a la Oficina del Servicio Nacional de Puertos y Señales Marítimas, un extenso "**Informe** referente al estado de las obras, servicios, personal y situación económica de los siguientes puertos de la provincia de Gerona, a saber: los de Blanes y Rosas que formaban el **Grupo de Puertos**, que estaba a cargo directo de la "Dirección General de Puertos" y los de San Felix de Guixols y Palamós, que estaban a cargo de una "Comisión Administrativa", teniendo todos ellos el mismo Ingeniero Director".

Este informe reflejaba el resultado de mi actuación.

Para cada uno de los puertos nombrados se daba detallada cuenta de las obras en proyecto, en ejecución, en estudio, etc. De las obras en ejecución exponíase el estado de progreso de las mismas.

Acompañábase una minuciosa descripción de los daños de guerra en las que habían sufrido averías. También se puntualizaban los daños sufridos en las instalaciones de los puertos, propias de la Administración, y en los medios auxiliares de los contratistas, algunos desaparecidos. Enumerábanse los buques hundidos y su situación.

Informábase del coste aproximado de las averías de cada uno. Dábase cuenta detallada del personal existente de toda clase.

En este informe se estudiaba la "Situación económica de la **Comisión administrativa** en 18 de julio de 1936 y en 31 de diciembre de 1938", adjuntando un extenso Estado de Ingresos y Gastos de los **Fondos propios y subvención general** y de las **Subvenciones para obras** durante los años 1936, 1937 y 1938.

Dábase cuenta de los gastos de enero de 1939, insertando una relación de personal de plantilla y obreros fijos que al ir quedando liberada la provincia de Gerona se habían presentado en los cargos que ocupaban en 18 de julio de 1936, y de las bajas sufridas y desapariciones. De las informaciones y asesoramiento recibidos adquirí en principio la convicción de que de todo este personal, ya antiguo en el servicio, no había ninguno acreedor a la suspensión o separación (salvo lo que decidieran las depuraciones reglamentarias) y autoricé el pago de sus haberes y que continuasen en sus cargos, dejando este asunto encauzado.

La cuestión del **Ingeniero Director** de la Comisión Administrativa y del **Grupo de Puertos** quedó arreglada del modo siguiente:

En 18 de julio de 1936 era Ingeniero Director el Ingeniero Jefe de primera clase D. Jaime Andreu Alsina. Se me presentó en Barcelona el 11 de febrero de 1939 y le acompañé para que se presentase, también en Barcelona, al Ilmo. Sr. D. Eugenio Calderón, Delegado del Excmo. Sr. Ministro de Obras Públicas. El mismo día comunicué dichas presentaciones a la Jefatura Nacional de Puertos y Señales Marítimas, y ésta, con fecha 20 de febrero de 1939, dirigióme una comunicación en la que disponía que el Sr. Andreu se encargase de todo el servicio que tenía a su cargo en 18 de julio de 1936. Esta comunicación, que terminaba: "Lo que digo a V. S. para su conocimiento y el del Ingeniero Jefe D. Jaime Andreu", no llegó a esta Dirección

hasta el 16 de marzo de 1939, y comunicada inmediatamente al estado Sr. Andreu, éste se hizo cargo del Servicio, cesando el que suscribe en la misión que se me había encomendado el 3 de febrero del mismo año.

En el puerto de La Selva recuperé unas unidades del material flotante del puerto de Barcelona.

c) Proyecto de obras de mejora del puerto de Sóller.

En la "Memoria" anterior referí que siendo Ingeniero Subdirector del puerto de Barcelona se dictó una B. O. en julio de 1927 en la que se me nombraba en Comisión para redactar en el plazo de tres meses un "Proyecto de las obras de mejora en el puerto de Sóller". Tuve que compaginar este trabajo con los de mi cargo en el puerto de Barcelona y con el que me proporcionaba, en aquel entonces, el ser miembro del Jurado que había de fallar acerca de los 56 anteproyectos (74 soluciones) del Puerto Franco en Barcelona, presentados al Concurso Internacional abierto por el Consorcio del Puerto Franco de Barcelona, presidiendo la Ponencia elegida de su seno y compuesta, además del que suscribe, por mis compañeros D. Pablo Moren Maristany y D. José Brull Gas, encargada de estudiar todos los dichos 56 anteproyectos presentados con 74 soluciones de Puerto Franco, dejando redactado dicha Ponencia su dictamen en 29 de octubre de 1928, trabajo extensísimo que sirvió para el fallo del Jurado.

Terminé el referido proyecto del puerto de Sóller, sobre el que vino a recaer aprobación definitiva por R. O. de 22 de junio de 1929. Se indicaba que procedía se me otorgase una distinción honorífica, pero rogué que en lugar de esto se me autorizara hiciese un viaje oficial para visitar puertos extranjeros, dictándose la R. O. de 2 de julio de 1929, disponiendo "me trasladara a Inglaterra, con objeto de estudiar los principales puertos de dicho país, exponiendo luego en una Memoria el resultado que de tal visita obtuviese". El mucho trabajo que pesaba sobre mí en aquel entonces en esta Dirección impidió que realizase tal viaje.

Eran de muy escasa importancia, casi insignificantes, las obras portuarias que existían entonces en Sóller; una pequeña y deficiente dársena en el rincón N. de la ensenada o ancón.

Redacté primeramente el proyecto con tres grupos de obras, con los siguientes presupuestos generales por contrata:

Primer grupo, 1.105.309'82 pesetas; **Segundo grupo**, 1.962.568'89 pesetas; **Tercer grupo**, 3.051.629'69 pesetas. Presupuesto general por contrata, 6.119.508'40 pesetas. El tercer grupo lo constituía la formación de un escollero de 500 metros de longitud formando un mataoal entre Cap Sa Paret y el Torrente de la Argentera, para evitar las reflexiones del oleaje.

Ordenadas algunas pequeñas modificaciones y reducciones, quedaron los tres grupos definitivamente aprobados con los siguientes presupuestos generales por contrata: **Primer grupo**, 1.041.191'37 pesetas; **Segundo grupo**, 1.690.260'06 pesetas; **Tercer grupo**, 912.600 pesetas. Presupuesto general por contrata, 3.644.051'43 pesetas.

En el tercer grupo se reducía, para empezar, a solamente 200 metros el mataoal.

Por R. D. de 26 de julio de 1929 se autorizó al Ministro de Fomento para contratar, mediante subasta, el "Proyecto de obras de mejora del puerto de Sóller (Baleares)", aprobado por R. O. de 7 de junio de 1929, con presupuesto de contrata de 3.644.051'43 pesetas en cuatro anualidades incluidas en los ejercicios de los años 1929, 1930, 1931 y 1932 respectivamente.

Se señaló la subasta el día 30 de septiembre de 1929.

Se adjudicó a la Sociedad "Puertos y Pantanos, S. A."

Aprobado definitivamente el proyecto, cesó mi intervención en el asunto, quedando todo a cargo de la Jefatura de Obras Públicas de Palma de Mallorca.

Al terminar la anterior "Memoria" decía que estaban bastante adelantadas las obras de este proyecto.

En el período que abarca esta "Memoria" podemos decir que durante nuestra guerra tuvo el puerto de Sóller un carácter militar y que sigue teniéndole, habiéndose construido sobre sus muelles instalaciones también de carácter militar.

En el año 1941 fueron recibidas provisionalmente las obras comprendidas en el "Proyecto de obras de mejora del puerto de Sóller", subastadas, como hemos dicho, en 30 de septiembre de 1929 y ejecutadas por la citada entidad adjudicatoria desde 1929 al 1937 con una valoración por contrata de 3.880.441'30 pesetas.

La contrata ejecutó algunas obras más que las comprendidas en el proyecto. Se ha llegado a construir todo el mataoal en sus 500 metros de longitud que figuraba en mi proyecto.

Durante la guerra, y a instancias del Excmo. Sr. Almirante, se construyó también una playa artificial delante del paredón de protección de la línea del tranvía eléctrico, con proyecto aprobado en 22 de enero de 1938. Respecto a este paredón o muro, decía el que suscribe en la Memoria de su proyecto: "Es de lamentar que siguiendo el contorno de esta playa se haya construído un muro junto al agua en las obras del tranvía eléctrico, interceptando el libre amortiguamiento del oleaje; estos muros perjudican las playas y empeoran las condiciones de tranquilidad de la concha". No se incluyó esta playa en el proyecto por economía y en espera de lo que enseñasen las obras que se ejecutasen respecto a reflexiones por el dicho paredón; en principio la creíamos necesaria, como así ha sucedido.

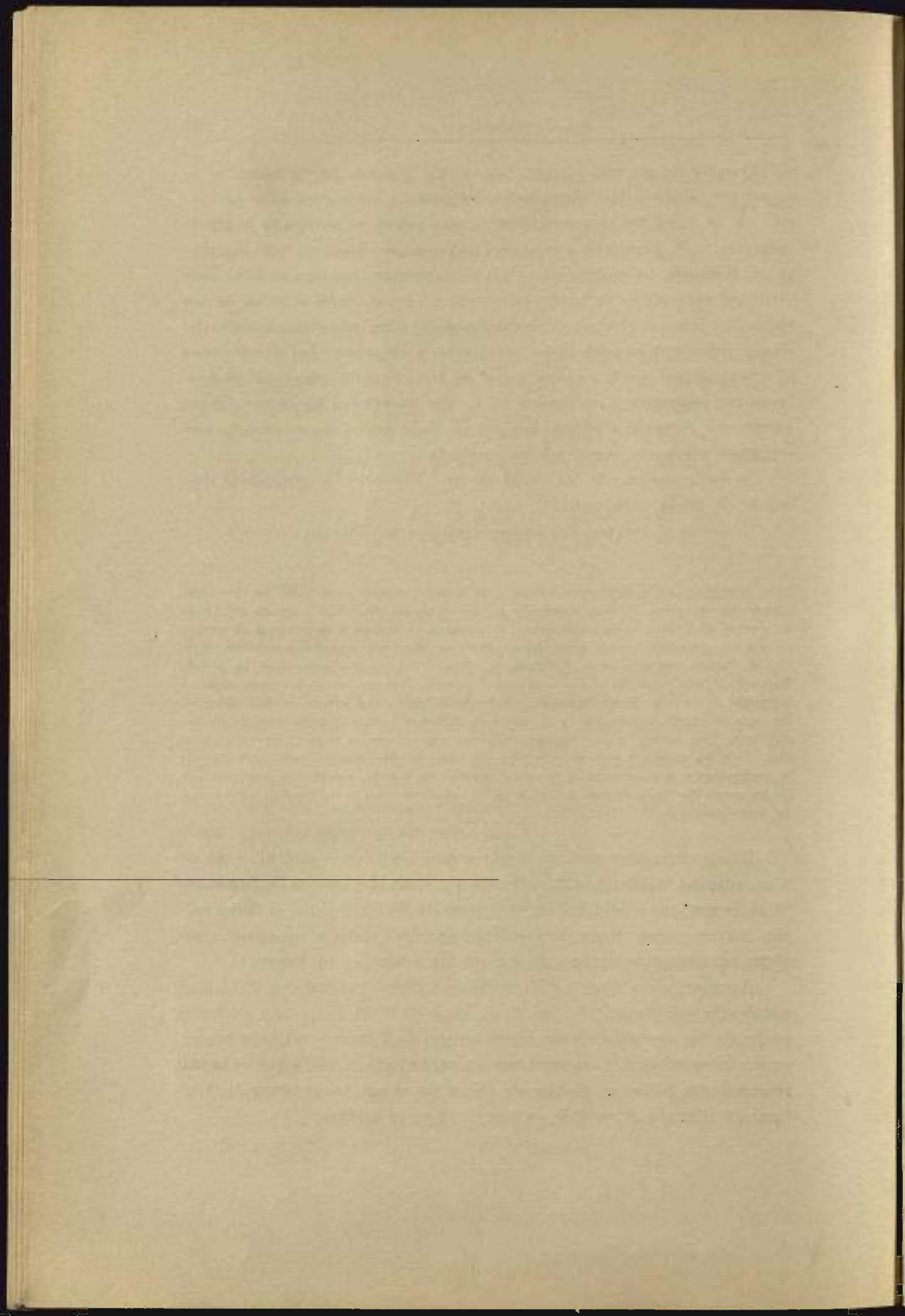
Se están realizando las obras de un "Proyecto de dragado y desmonte de rocas submarinas".

Respecto al terreno del fondo, decíamos en nuestro proyecto:

Para proyectar con acierto estas obras, y lo mismo decimos para todas las que comprende este proyecto, hubiera precisado un conocimiento profundo y exacto del fondo del puerto de Sóller; desgraciadamente, la premura de tiempo y la carencia de medios no nos han permitido reunir unos datos completos sobre tan importante cuestión. Gracias al valioso concurso de la Jefatura de Obras Públicas de Baleares, se ha podido disponer de una sonda de aguja y de otra Lippman, ésta con elementos para alcanzar solamente 11 metros de profundidad y habiéndose tenido que vencer muchas dificultades para utilizarla, puesto que en el puerto de Sóller se carece de toda clase de medios auxiliares. Con ambas se han sondado algunos puntos que se especifican en la hoja núm. 3 de los planos, y por los resultados obtenidos en estos sondeos incompletos y por la configuración y estructura de la costa interior del puerto, puede casi deducirse que en las zonas de fondo afectas a las obras se encuentra roca a profundidades desiguales, pero pequeñas"

Puede apreciarse cuántas obras se han hecho en el puerto de Sóller y la utilidad militar que han tenido y tienen. Lo que es de lamentar es la escasa superficie del ancón o seno de Sóller, ya que si fuese mucho mayor, acaso fuera aconsejable económicamente construir unas obras exteriores de abrigo, de las que traté algo en mi proyecto.

Acompañamos a esta "Memoria" el plano general con las obras aprobadas por Real Orden de 22 de junio de 1929, plano que formaba parte de los documentos de dicho proyecto. También adjuntamos algunas fotografías. Es una satisfacción para el que suscribe que se hayan realizado en Sóller no solamente todas las obras de su proyecto, sino también algunas otras más ya previstas en el mismo.



CONCLUSIÓN

La "Memoria" anterior abarcaba el quinquenio 1930, 1931, 1932, 1933 y 1934, y aun cuando fuí nombrado, previo Concurso, Ingeniero Director de las Obras y Servicios del puerto de Barcelona en 18 de septiembre de 1933, incluí en aquélla un espacio de tiempo que comenzaba en 1.º de enero de 1930, con el fin de que fuese una continuación y hubiese enlace con la anterior, redactada por mi antecesor en el cargo, y que terminaba en 31 de diciembre de 1929.

Como se indica en los preliminares de esta "Memoria", ejercí el cargo de Ingeniero Director de las Obras y Servicios de este puerto desde el 18 de septiembre de 1933 hasta los acontecimientos de julio de 1936, reintegrándome el 27 de enero de 1939 y desempeñando, por nombramiento ministerial, la Jefatura interina de todos los Servicios a cargo de la Junta de Obras del Puerto hasta el día 19 de octubre de 1939, en que, al celebrar su primera sesión la Comisión Permanente de la reconstituída Junta de Obras del Puerto, cesé en dicha Jefatura interina, continuando ya normalmente de Ingeniero Director y Vocal nato de la Junta.

Decíamos en los preliminares de la "Memoria" anterior:

"
La simple enumeración de los cinco años del quinquenio hace ver la importancia de este período por tratarse de años en los cuales, como es sabido de todos, han ocurrido en España trascendentales acontecimientos. — Entre las muchas causas de todo género, que pueden influir favorablemente o no, en la vida de un establecimiento portuario de interés general para España, como es el nuestro, han de tenerse en cuenta forzosamente las circunstancias políticas, económicas, sociales, etc., tanto mundiales, como nacionales, y regionales y también las locales. Quiérase o no se quiera, el puerto de Barcelona no puede quedar al margen de todo ello, antes al contrario, puede darse por seguro que ha de quedar influido desde varios puntos de vista. "

... Ahora bien, esta "Memoria" que voy terminando con estas líneas, hace referencia, como hemos dicho, a un lapso de tiempo que empezando en 1.º de enero de 1935 termina el 31 de diciembre de 1942, es decir, unos años en los que se ha escrito otro capítulo de la historia

de nuestra patria, pletórico a más no poder de sucesos trascendentales, destacándose el Glorioso Movimiento Nacional, en 17 de julio de 1936, terminado con su victoria en 1.º de abril de 1939, después de casi dos años y nueve meses de cruentísima y devastadora guerra civil. Otro acontecimiento de incalculables consecuencias para la Humanidad ha tenido principio también en este período, al estallar una guerra en agosto de 1939 entre algunas grandes potencias europeas y en la que, por la entrada sucesiva en la misma de todos los más potentes Estados, ha ido adquiriendo las características de una horrible guerra mundial que influye más o menos en todos los pueblos, beligerantes y no beligerantes, guerra feroz y destructora que al finalizar esta "Memoria" no deja vislumbrar la menor esperanza de que se acerque su término, antes por el contrario, todas las señales parecen indicar que todavía y por largo tiempo se combatirá y durarán sus infinitos horrores.

España, precisamente tan necesitada de tranquilidad general, tanto interior como exterior para resurgir rápidamente, en todos los órdenes, de la terrible prueba pasada, sufre las consecuencias, aunque neutral, de esta enorme conmoción internacional, que se traduce en el planteamiento de numerosísimos problemas de toda índole y género, entre los cuales se cuentan por su importancia los de orden económico en la vida de nuestra Nación. Por ejemplo, cuantos atañen a la producción y sus derivados los relativos a importaciones y exportaciones tan íntimamente ligados con los tráficos mercantiles portuarios. Todo este conjunto de circunstancias mundiales y sus particulares derivaciones para nuestra Patria, influyen necesariamente en el movimiento y la vida portuaria de un puerto como el de Barcelona, y así lo prueban algunas estadísticas de esta "Memoria".

Por otra parte, y desde el punto de vista de las Obras y Servicios, también estos estados de anormalidad hacen surgir diariamente dificultades en la adquisición de las cantidades necesarias de materiales de todas clases, imprescindibles para atender las exigencias de la conservación, explotación y servicios del puerto, así como las de la construcción de obras nuevas.

En estos años tan singulares, que han sido de verdadera prueba por todos conceptos para esta Dirección, ha sido ésta afectada por variaciones, vicisitudes y sucesos de toda clase que sería prolijo detallar, y lo mismo podemos decir respecto de la Junta de Obras del

Puerto y del Ministerio de Obras Públicas. Tratándose de una "Memoria" propia del Ingeniero Director, diré solamente que al terminarla, colaboran en los trabajos de esta Dirección, mis compañeros, señores D. José Coderch y Serra, Ingeniero Jefe de Primera Clase y Subdirector de las Obras; D. Pablo Moreu Maristany, Ingeniero Jefe de Segunda Clase; D. Antonio Magro Mas (desde el 13 de octubre de 1939), Ingeniero Primero, y D. Aurelio González Isla (desde el 2 de julio de 1941), Ingeniero Tercero.

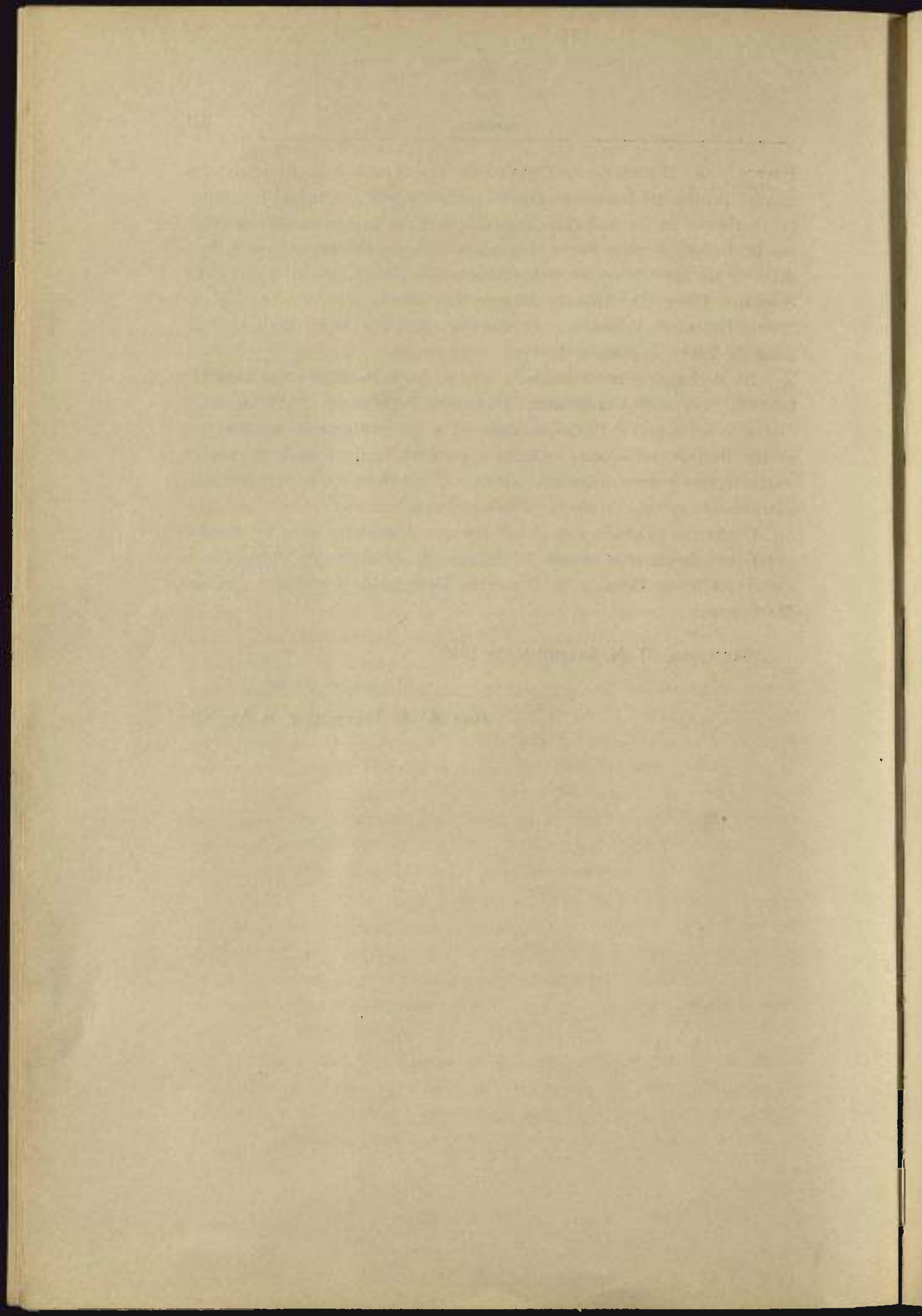
He de hacer constar también que en las relaciones entre esta Dirección, Secretaría-Contaduría, Comisión Permanente y Pleno de la Junta, reina aquel criterio de armonía y de colaboración mutua, que es tan indispensable para estudiar y resolver, con alteza de miras, los variadísimos y muy delicados asuntos y problemas que se presentan diariamente y más en estas difíciles circunstancias.

Contamos también con el interés que demuestra siempre por las cuestiones de nuestro puerto, el Excmo. Sr. Ministro de Obras Públicas, D. Alfonso Peña, y la Dirección General de Puertos y Señales Marítimas.

Barcelona, 31 de diciembre de 1942.

El Ingeniero Director,

José M.^l de Jáuregui y de Anglada



INDICE DE CAPITULOS

	<u>Páginas</u>
PRELIMINARES	5
CAPÍTULO 1.º — Proyectos, presupuestos, obras y adquisiciones de toda clase para restablecer el destruido y saqueado puerto por efectos de guerra	13
CAPÍTULO 2.º — Obras nuevas realizadas, en curso de ejecución, con proyecto aprobado, en tramitación y en estudio	90
CAPÍTULO 3.º — Estado actual del puerto. — Partes y elementos que lo componen. — Tráfico mercantil	153
CAPÍTULO 4.º — 1) Conservación ordinaria y extraordinaria de las obras, edificios, aparatos e instalaciones y servicios de carácter general.	
2) Explotación de servicios públicos retribuidos y servicios públicos de alumbrado, vigilancia, auxilios, socorro.	
3) Ingresos y gastos generales que figuran en los planes económicos anuales	171
CAPÍTULO 5.º — Asuntos importantes en el puerto de Barcelona, en el período de tiempo abarcado en esta Memoria	213
CAPÍTULO 6.º — Informes, estudios, proyectos y otras actuaciones de resguardo de pesqueros y de defensa en la costa de la provincia de Barcelona, la cual está a cargo de la Dirección Facultativa del puerto de Barcelona	309
CAPÍTULO 7.º — Asuntos especiales que han estado a cargo de la Dirección del puerto de Barcelona	321
CONCLUSIÓN	329

INDICE DE FOTOGRAFÍAS

	Página
Fotografías núms. 1 y 2 — Muelle de Bosch y Alsina. — Estado del Edificio-residencia de la Junta de Obras del Puerto	15
Fotografías núms. 3, 4, 5 y 6. — Muelle de la Barceloneta. — Vista parcial de las puertas y cierres metálicos del tinglado núm. 2	18
Fotografías núms. 7 y 8. — Dársena del Dique flotante. — Aspecto parcial de la dársena. Vista Norte y Este con los edificios y talleres y servicios al fondo; restos de destrucciones y refugios	22
Fotografía núm. 9. — Dársena del Dique flotante. — Puente de servicio en reparación	22
Fotografía núm. 10. — Dársena del Dique flotante. — Estado de uno de los flotadores del Dique	24
Fotografías núms. 11, 12 y 13. — Muelle de Bosch y Alsina. — Estado de las grúas eléctricas núms. 1, 2 y 4. Vista parcial de la fachada del tinglado núm. 1, en reparación	26
Fotografías núms. 14 y 15. — Muelle de Barcelona (paramentos Norte y Sur). — Detalle de la grúa núm. 18 y batería de grúas del paramento Sur, en reparación	28
Fotografía núm. 16. — Muelle de Barcelona. — Vista parcial del tinglado núm. 1	28
Fotografías núms. 17 y 18. — Tinglado núm. 1. Detalles del estado de la cubierta y muros	30
Fotografías núms. 19 y 20. — Muelle de Barcelona. — Tinglado núm. 2. Detalles de cubiertas y muros	32
Fotografía núm. 21. — Muelle de Barcelona. — Estado en que se encontró el tinglado núm. 3	34
Fotografías núms. 22 y 23. — Muelle de Barcelona. — Aspecto general y detalle del tinglado núm. 4	38
Fotografía núm. 24. — Muelle de Barcelona. — Desolado aspecto de ruina del tinglado núm. 5	40

	Páginas
FOTOGRAFÍA NÚM. 25. — Muelle de Barcelona. — Detalle de las ruinas del tinglado núm. 5	42
FOTOGRAFÍAS NÚMS. 26 Y 27. — Muelle de Barcelona. — Detalles del estado en que se encontró el tinglado núm. 6	44
FOTOGRAFÍA NÚM. 28. — Muelle de Barcelona. — Vista parcial del tinglado núm. 7	44
FOTOGRAFÍAS NÚMS. 29 Y 30. — Muelle de Barcelona. — Tinglado número 8. Dos aspectos de los destrozos de este tinglado	46
FOTOGRAFÍA NÚM. 31. — Muelle de Barcelona. — Tinglado núm. 9. Aspecto interior de este tinglado con el refugio al fondo	48
FOTOGRAFÍA NÚM. 32. — Muelle de Atarazanas. — Detalle del refugio instalado en la Estación Marítima de los vapores de Baleares	50
FOTOGRAFÍAS NÚMS. 33 Y 34. — Muelle de Barcelona. — Dos aspectos de los destrozos en la Estación Marítima	50
FOTOGRAFÍA NÚM. 35. — Muelle de Barcelona. — Estado de una de las terrazas del ala Sur de la Estación Marítima	54
FOTOGRAFÍA NÚM. 36. — Muelle de Barcelona. — Fase de la reconstrucción de la Estación Marítima	54
FOTOGRAFÍA NÚM. 37. — Muelle de España. — Vista parcial del cobertizo núm. 1	56
FOTOGRAFÍAS NÚMS. 38 Y 39. — Muelle de España. — Aspecto de las cubiertas del cobertizo núm. 1	58
FOTOGRAFÍAS NÚMS. 40 Y 41. — Muelle de España. — Dos aspectos del cobertizo núm. 1, que expresan el estado de la cubierta y de los muros	60
FOTOGRAFÍA NÚM. 42. — Muelle de España. — Estado de ruina completa del tinglado núm. 3	60
FOTOGRAFÍA NÚM. 43. — Muelle de España. — Vista parcial del tinglado núm. 1	62
FOTOGRAFÍA NÚM. 44. — Muelle de España. — Aspecto interior del tinglado núm. 7	62
FOTOGRAFÍA NÚM. 45. — Muelle de España. — Desolado aspecto del tinglado núm. 7	64

	Páginas
FOTOGRAFIA N.ºM. 46. — Muelle de España. — Montón de vigueras y escombrós a que quedó reducida el tinglado n.ºm. 3	66
FOTOGRAFÍAS N.ºMS. 47 y 48. — Muelle de España. — Otros dos aspectos del tinglado n.ºm. 3	70
FOTOGRAFIA N.ºM. 49. — Muelle de España. — Aspecto de los restos de lo que fué el tinglado n.ºm. 7	72
FOTOGRAFÍAS N.ºMS. 50 y 51. — Muelle de Bosch y Alsina. — Dos aspectos del interior del tinglado n.ºm. 1. "Cámaras frigoríficas"	74
FOTOGRAFÍAS N.ºMS. 52 y 53. — Muelle de Bosch y Alsina. — Dos vistas del estado de la cubierta del tinglado n.ºm. 1	76
FOTOGRAFIA N.ºM. 54. — Muelle de Bosch y Alsina. — Cámaras frigoríficas en el interior del tinglado n.ºm. 1	76
FOTOGRAFÍAS N.ºMS. 55 y 56. — Muelle de Bosch y Alsina. — Aspecto parcial de las fachadas Este y Oeste del tinglado n.ºm. 2	78
FOTOGRAFIA N.ºM. 57. — Muelle de Bosch y Alsina. — Vista del tinglado n.ºm. 2 desde el testero Sur del mismo	80
FOTOGRAFIA N.ºM. 58. — Muelle de Bosch y Alsina. — Vista del tinglado n.ºm. 2 (testero Norte)	80
FOTOGRAFIA N.ºM. 59. — Muelle de Bosch y Alsina. — Aspecto parcial de la cubierta del tinglado n.ºm. 2	82
FOTOGRAFIA N.ºM. 60. — Muelle de Bosch y Alsina. — Estado de la estación de mercancías, antes de la reparación	86
FOTOGRAFIA N.ºM. 61. — Muelle de Bosch y Alsina. — Estado de la estación de mercancías, una vez terminada la reparación	86
FOTOGRAFIA N.ºM. 62. — Dársena del Dique flotante. — Aspecto de una de las secciones del Dique flotante con la avería de uno de sus flotadores	88
FOTOGRAFÍAS N.ºMS. 63 y 64. — Muelle de Depósito. — Dos aspectos de la nave central de los Depósitos Comerciales	90
FOTOGRAFÍAS N.ºMS. 65 y 66. — Muelle del Depósito. — Dos aspectos de los destrozos ocasionados en el testero Norte de los Almacenes Generales de Comercio	92
FOTOGRAFÍAS N.ºMS. 67 y 68. — Muelle de Atarazanas. — Dos vistas del refugio situado en el interior del tinglado de la Estación Marítima de Bañares	92

	Página
FOTOGRAFÍA NÚM. 69. — Muelle de Atarazanas. — Vista del tinglado de la Estación Marítima de Baleares, tomada desde su testero Norte.	92
FOTOGRAFÍA NÚM. 70. — Muelle de la Barceloneta. — Testero del tinglado núm. 2, en reparación.	94
FOTOGRAFÍA NÚM. 71. — Muelle de la Barceloneta. — Reconstrucción del testero Sur del tinglado núm. 2.	94
FOTOGRAFÍAS NÚMS. 72, 73 Y 74. — Muelle de la Barceloneta. — Núm. 72: Aspecto del testero Oeste del tinglado núm. 1. — Núm. 73: Aspecto del testero Este del tinglado núm. 1. — Núm. 74: Fachada Sur del tinglado núm. 1, apuntalamiento parcial preparatorio de su reconstrucción.	96
FOTOGRAFÍAS NÚMS. 75 Y 76. — Muelle de Baleares. — Dos aspectos de las fachadas del tinglado núm. 1, en el estado en que se encontró al dar principio a las obras de reparación.	98
FOTOGRAFÍAS NÚMS. 77 Y 78. — Muelle de Baleares. — Fachadas de los testeros del tinglado núm. 1.	102
FOTOGRAFÍA NÚM. 79. — Muelle de Baleares. — Interior del tinglado número 1, completamente desmantelado, al momento de iniciarse las obras de desescombro.	104
FOTOGRAFÍAS NÚMS. 80 Y 81. — Muelle de Baleares. — Dos vistas del interior del tinglado núm. 2.	112
FOTOGRAFÍA NÚM. 82. — Muelle de Baleares. — Fachada del testero del tinglado núm. 2.	114
FOTOGRAFÍA NÚM. 83. — Muelle de Baleares. — Detalle del estado de las puertas metálicas de cierre del tinglado núm. 2.	114
FOTOGRAFÍA NÚM. 84. — Muelle de Baleares. — Una vista del interior del tinglado núm. 2.	118
FOTOGRAFÍA NÚM. 85. — Muelle de Baleares. — Vista parcial de uno de los pabellones laterales del tinglado núm. 2.	118
FOTOGRAFÍA NÚM. 86. — Muelle de Baleares. — Aspecto parcial de otro de los pabellones laterales del tinglado núm. 2.	120
FOTOGRAFÍA NÚM. 87. — Muelle de Barcelona. — Vista parcial de la fachada Norte del edificio de "Inspección de Muelles".	120
FOTOGRAFÍA NÚM. 88. — Muelle de Barcelona. — Fachada Oeste del edificio de "Inspección de Muelles". Estado de las obras al iniciarse la reconstrucción.	128

	Páginas
FOTOGRAFÍA NÚM. 89. — Muelle de Barcelona. — Fachada Oeste del edificio "Inspección de Muelles". Estado de las obras una vez terminada la reconstrucción	128
FOTOGRAFÍAS NÚMS. 90 Y 91. — Dársena del Dique flotante. — Cabria "Esperanza", de 80 toneladas; "Montserrat", de 20 toneladas, en careneros y reparándose	130
FOTOGRAFÍA NÚM. 92. — Dársena del Dique flotante. — Un aspecto de la 4.ª sección del Dique, al iniciarse los trabajos de salvamento	134
FOTOGRAFÍAS NÚMS. 93 Y 94. — Dársena del Dique flotante. — Dos aspectos de los flotadores de la 4.ª sección del Dique	136
FOTOGRAFÍA NÚM. 95. — Vista panorámica del Dique flotante en 15 de noviembre de 1940, con 22.000 toneladas en carena	144
FOTOGRAFÍA NÚM. 96. — Vista general del puente de servicio del Varadero	146
FOTOGRAFÍA NÚM. 97. — Estado del muro de cierre del Varadero	146
FOTOGRAFÍAS NÚMS. 98 Y 99. — Dársena del Dique. — Fachadas Norte y Sur del taller de ajuste, forja y calderería, con el refugio que ha sido demolido previamente a la reparación de las obras	150
FOTOGRAFÍA NÚM. 100. — Dársena del Dique.—Aspecto del taller de ajuste, forja y calderería, una vez terminadas las operaciones de descombro	150
FOTOGRAFÍA NÚM. 101. — Aspecto de una de las terrazas del Faro del Rompeolas	152
FOTOGRAFÍA NÚM. 102. — Un aspecto de los destrozos del Faro del Rompeolas	152
FOTOGRAFÍA NÚM. 103. — Aspecto de los destrozos del edificio del Faro.	160
FOTOGRAFÍA NÚM. 104. — Vista del Faro del Rompeolas, una vez terminadas las obras de reparación	160
FOTOGRAFÍA NÚM. 105. — Estado del almacén de carbón de estas Obras, en el muelle Oriental	162
FOTOGRAFÍA NÚM. 106. — Muelle Oriental. — Fachada Este del edificio (Almacén General de las Obras)	162
FOTOGRAFÍA NÚM. 107. — Muelle de Levante. — Fachada Este del edificio (Almacén de boyas del Estado)	162

	Páginas
FOTOGRAFÍAS NÚMS. 108 Y 109. — Muelle de Levante. — Estado de ruina de los toldados de dos concesionarios	162
FOTOGRAFÍAS NÚMS. 110 Y 111. — Muelle Occidental. — Dos vistas parciales del taller de bloques	166
FOTOGRAFÍA NÚM. 112. — Muelle Occidental. — Resto de la locomotora eléctrica y vagones del taller de bloques; a fondo, la horniguera	170
FOTOGRAFÍA NÚM. 113. — Muelle Occidental. — Instalación mecánica del hormigonado de bloques	174
FOTOGRAFÍA NÚM. 114. — Muelle Occidental. — Uno de los refugios construidos en este muelle	178
FOTOGRAFÍA NÚM. 115. — Muelle Occidental. — Destrozos en el paramento del muro de este muelle	178
FOTOGRAFÍA NÚM. 116. — Muelle de San Beltrán. — Grúa eléctrica número 28, en el estado en que se encontró	182
FOTOGRAFÍA NÚM. 117. — Muelle de Barcelona. — Grúa eléctrica número 22. Aspecto de esta grúa al momento de iniciarse las obras de reparación	182
FOTOGRAFÍAS NÚMS. 118 Y 119. — Muelles de Poniente y Costa. — Dos aspectos de estos muelles. En la segunda se aprecia el estado de la sillería de coronación provocado por el incendio de un bote petrolero	184
FOTOGRAFÍAS NÚMS. 120 Y 121. — Muelles de Levante y de España. — Dos aspectos de la coronación de estos muelles de ranella	192
FOTOGRAFÍAS NÚMS. 122 Y 123. — Muelles de Baleares y de Barceloneta. — Dos aspectos de los destrozos ocasionados en estos muelles	194
FOTOGRAFÍAS NÚMS. 124 Y 125. — Muelles Oriental y Poniente (Norte). — Estado de los pavimentos y vías de los citados muelles	198
FOTOGRAFÍA NÚM. 126. — La draga de rosario de esta Junta de Obras, antes de empezar las obras de salvamento	200
FOTOGRAFÍA NÚM. 127. — La draga de rosario de esta Junta, durante las operaciones de salvamento	200
FOTOGRAFÍA NÚM. 128. — Otro aspecto del salvamento de la draga de rosario	202

	<u>Página</u>
FOTOGRAFÍA NÚM. 129. — Draga de rosario de esta Junta de Obras, en carenetos, en plena reparación	202
FOTOGRAFÍAS NÚMS. 130 Y 131. — Muelle del Depósito. — Dos aspectos de la Casa de Máquinas, para el funcionamiento de la grúa hidráulica, cuya demolición se ha terminado de realizar	204
FOTOGRAFÍA NÚM. 132. — Muelle del Depósito. — Aspecto general de la Casa de Máquinas y grúa hidráulica, antes de su demolición	204
FOTOGRAFÍAS NÚMS. 133 Y 134. — Muelle de San Beltrán. — Aspectos interiores de la destruida Comandancia de Marina	204
FOTOGRAFÍA NÚM. 135. — Puerta pesquera. — Estado de ruina total de edificio y cobertizos del Mercado de Pesca	206
FOTOGRAFÍAS NÚMS. 136, 137 Y 138. — Vistas del puerto de Barcelona antes y después de desaparecer las murallas	208
FOTOGRAFÍAS NÚMS. 139 Y 140. — Muelle de Barcelona (parte Norte). Despiece de un tramo del muro de muelle	210
FOTOGRAFÍA NÚM. 141. — Año 1860. — Muralla de mar, antes de su derribo	214
FOTOGRAFÍA NÚM. 142. — Muralla de mar, con la entrada de Capitanía	214
FOTOGRAFÍA NÚM. 143. — Año 1860. — Inauguración por la Reina Isabel II, de las obras del puerto de Barcelona, del Ingeniero de Caminos, Don José Rafu	216
FOTOGRAFÍA NÚM. 144. — Año 1874. — Reproducción de una estampa con vista de la construcción del muelle de la Muralla	216
FOTOGRAFÍA NÚM. 145. — Año 1888. — Vista del puerto y del muelle de la Muralla	219
FOTOGRAFÍA NÚM. 146. — Muelle de la Muralla. — Anteproyecto de tiruglados de hormigón armado, con Paseo Marítimo superior	218
FOTOGRAFÍA NÚM. 147. — Muelle de la Muralla. — Perspectiva del proyectado Paseo Marítimo	220
FOTOGRAFÍA NÚM. 148. — Nuevo edificio del Real Club Náutico en el muelle de Barcelona	220
FOTOGRAFÍA NÚM. 149. — Vista general del puerto de Soller	222

FOTOGRAFIA NÚM. 150. — Obras de mejora en el puerto de Sóller. Playa artificial. Voladura de 30.000 metros cúbicos, efectuada el 15 de mayo de 1934. Frente de canteras, 75 metros; altura del corte, 35.000 métricas; fondo comprendido por los barrenos, 12.500 metros.	224
FOTOGRAFIA NÚM. 151. — Obras de mejora en el puerto de Sóller. Temporal rompiendo contra el acantilado de ruñeta.	224
FOTOGRAFIA NÚM. 152. — Obras de mejora en el puerto de Sóller. Taller de buques.	224
FOTOGRAFÍAS NÚMS. 153 Y 154. — Vista general del puerto de Sóller.	226
FOTOGRAFÍAS NÚMS. 155 Y 156. — Aspectos retrospectivos del Varadero actual.	230
FOTOGRAFIA NÚM. 157. — Vista de la ciudad desde el muelle Nuevo.	234
FOTOGRAFIA NÚM. 158. — Barcelona vista desde la punta del muelle Nuevo.	237
FOTOGRAFIA NÚM. 159. — Año 1841. — Fuente de Neptuno para abastecer de agua a los buques, situada junto al Portal de Mar.	234
FOTOGRAFIA NÚM. 160. — Año 1876. — Monumento a la Paz que se construyó en la actual Plaza de la Puerta de la Paz.	234
FOTOGRAFIA NÚM. 161. — Caltera de Reparó, en explotación para las obras del puerto de Barcelona.	236
FOTOGRAFIA NÚM. 162. — Vista parcial del puerto con el antiguo Contradique-muelle.	236
FOTOGRAFIA NÚM. 163. — Lo que era el muelle de Barcelona, con la llamada Isleta, antes de su ampliación actual.	236
FOTOGRAFIA NÚM. 164. — Plano retrospectivo. — La leyenda de este plano dice lo siguiente: "Plano del puerto de Barcelona, con porción de la Ciudad y toda la Ciudadela, como aglutino las dos prolongaciones, con distinción de lo que está ejecutado y lo que se debe hacer para su perfección, empezado en 18 de mayo de 1713 hasta principio de noviembre de 1745".	236
FOTOGRAFIA NÚM. 165. — Espaldón, bangueta y torre para la Linterna (hoy se conserva únicamente la torre con un gran reloj).	238
FOTOGRAFIA NÚM. 166. — Vista panorámica del Dapir, con buques en reparación, después de su salvamento.	240

	Páginas
FOTOGRAFÍA N.º 167. — Vista de Dique	240
FOTOGRAFÍA N.º 168. — Vista de Dique	248
FOTOGRAFÍA N.º 169. — Vista del Dique. En verano, lugares procedentes de salvamento.	248
FOTOGRAFÍA N.º 170. — El "Castillo Oropeza" en Dique. Barco de 10.000 toneladas de carga, que ha naufragado	250
FOTOGRAFÍA N.º 171. — El "Campanero" y el "Monte Morinchi" en Dique	250
FOTOGRAFÍA N.º 172. — Vista del Puerto pesquero y sus alrededores	252
FOTOGRAFÍA N.º 173. — El "Valle de Madrid", herido y escorado frente al muelle de España	252
FOTOGRAFÍA N.º 174. — El buque de carga "Miguel" ardiendo junto al muelle de Costa	252
FOTOGRAFÍA N.º 175. — Vista del puerto desde el muelle Nuevo. En primer término hundido, el vapor "Mehon"	252
FOTOGRAFÍA N.º 176. — Vista del puerto tomada desde el muelle Nuevo	254
FOTOGRAFÍA N.º 177. — Temporal del 25 de noviembre de 1942	254
FOTOGRAFÍA N.º 178. — Temporal del 25 de noviembre de 1942	254
FOTOGRAFÍA N.º 179. — Vista tomada en pleno temporal en 11 de enero de 1940	254
FOTOGRAFÍA N.º 180. — El buque-escuela "Juan Sebastián Elcano" en su visita a este puerto, el año 1941	256
FOTOGRAFÍA N.º 181. — La salida del puerto de buque-escuela "Juan Sebastián Elcano" después de su visita en el año 1941	256
FOTOGRAFÍA N.º 182. — Las cabrias de la Junta de Obras del puerto, coadyuvando al salvamento del "Yolanda"	258
FOTOGRAFÍA N.º 183. — La cabria "Esperanza", de 80 toneladas en trabajos de salvamentos de buques	262
FOTOGRAFÍA N.º 184. — El "Yolanda" recién recuperado, ayudado de la cabria, en espera de entrar en Dique	262
FOTOGRAFÍA N.º 185. — Las cabrias de esta junta de 80 y 60 toneladas, en trabajos de salvamento	264

	<u>Págs.</u>
FOTOGRAFÍA NÚM. 186. — La cabria "Esperanza" de 80 toneladas y la "Montserrat" de 20 toneladas, en el salvamento del "Unión".	264
FOTOGRAFÍA NÚM. 187. — La draga de rosario de esta Junta de Obras, sostenida por la cabria de 80 toneladas, junto con los flotadores, dirigiéndose hacia la diquesa del Dique Botante	266
FOTOGRAFÍA NÚM. 188. — La cabria "Esperanza", de 80 toneladas, en los trabajos de salvamento de la draga de rosario de esta Junta de Obras	266
FOTOGRAFÍA NÚM. 189. — Anteproyecto de edificio para Comandancia de Marina, al Norte de los Almacenes Generales de Comercio. . .	268
FOTOGRAFÍA NÚM. 190. — Anteproyecto de edificio para Comandancia de Marina, en el muelle del Depósito	268
FOTOGRAFÍA NÚM. 191. — Anteproyecto de edificio para servicios de las Obras del Puerto de Barcelona	268
FOTOGRAFÍA NÚM. 192. — Una bella fotografía de las cubiertas de los tinglados números 1 y 2 del muelle de Muralla, después de una nevada	270
FOTOGRAFÍA NÚM. 193. — Aspecto de una nevada	270
FOTOGRAFÍAS NÚMS. 194, 195 y 196. — Tres aspectos de la visita a este puerto del Excmo. Sr. Ministro de Obras Públicas	272
FOTOGRAFÍA NÚM. 197. — La llegada de Su Excelencia el Generalísimo Franco a la Puerta de la Paz, en el año 1941	280
FOTOGRAFÍA NÚM. 198. — Fachada principal del edificio de la Junta de Obras del Puerto, con iluminación extraordinaria, con motivo de la visita del Generalísimo	280
FOTOGRAFÍA NÚM. 199. — Vista de conjunto del mismo edificio	280

INDICE DE ESTADOS Y GRAFICOS

Paginas

ESTADOS

ESTADO NÚM. 1. — Estado actual del puerto. — Superficie actual de la totalidad del puerto, 3252,762 metros cuadrados, limitada al Sur por una línea que une el muro del Dique del Este con la desembocadura del Canal de la Infanta. — Dársenas y muelles; superficies de unas y otros para los diferentes servicios	156
ESTADO NÚM. 2. — Movimiento de buques y de pasajeros y tráfico mercantil	160
ESTADO NÚM. 3. — Estadística de entrada de barcos por varios conceptos, toneladas de mercancías descargadas y recaudación por el arbitrio de las Obras	160
ESTADO NÚM. 4. — Carbón mineral desembarcado	162
ESTADO NÚM. 5. — Algodón desembarcado	162
ESTADO NÚM. 6. — Madera desembarcada	163
ESTADO NÚM. 7. — Trigo y maíz desembarcado	162
ESTADO NÚM. 8. — Frasesqueros aprobados para la conservación, explotación y servicios, y limitación de los mismos	172
ESTADO NÚM. 9. — Servicio de carenado. — Dársena del Dique flotante y dependiente. — Relación del número de buques y aparatos flotantes que han utilizado el Dique, su tonelaje total y cantidades obtenidas desde que empezó la explotación del mismo	190
ESTADO NÚM. 10. — Servicio de carenado. — Varadero público. — Relación del número y tonelaje de las embarcaciones que han subido al Varadero público, con el importe de los ingresos y gastos de los servicios practicados en el mismo	192
ESTADO NÚM. 11. — Grúas hidráulicas y de vapor	194
ESTADO NÚM. 12. — Grúas eléctricas y puentes-grúas	194

	Página
ESTADO NÚM. 13. — Cabrias y remolcadores	195
ESTADO NÚM. 14. — Grúas de mano	196
ESTADO NÚM. 15. — Puentes-básculas	197
ESTADO NÚM. 16. — Aguada a embarcaciones y a particulares	198
ESTADO NÚM. 17. — Alumbrado eléctrico y vigilancia extraordinaria	199
ESTADO NÚM. 18. — Explotación de las vías férreas del Puerto por la Compañía de M. Z. A. — Relación de mercancías cargadas y des- cargadas, vagones cargados y vacíos de la Compañía de los Ferro- carriles 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, durante los años de 1930 a 1942 (excepto 1937 y 1938).	200
ESTADO NÚM. 19. — Relación de ingresos y gastos. — Ingresos por los diferentes conceptos. Gastos por los diferentes conceptos	204

GRAFICOS

GRÁFICO NÚM. 1. — Movimiento de buques. Buques españoles. Buques extranjeros. Total de buques. Total toneladas de arqueo	160
GRÁFICO NÚM. 2. — Tráfico mercantil y movimiento de pasajeros. Mer- cancías desembarcadas. Mercancías embarcadas. Total de tráfico. Pasajeros	160
GRÁFICO NÚM. 3. — Carbón mineral desembarcado. Nacional. Extran- jero. Total	162
GRÁFICO NÚM. 4. — Algodón desembarcado	162
GRÁFICO NÚM. 5. — Madera desembarcada	162
GRÁFICO NÚM. 6. — Trigo y maíz desembarcado. Trigo. Maíz. Total	162
GRÁFICO NÚM. 7. — Presupuesto de conservación, explotación y servicios. Años 1898 al 1942. Atenciones legales. Materiales. Personal. To- tal gastos. Total presupuestado	172
GRÁFICO NÚM. 8. — Dique flotante y deponente. Número de buques. To- nelaje. Ingresos. Beneficios	190
GRÁFICO NÚM. 9. — Recaudación de recursos propios. Totales de recau- dación. Arbitrios sobre mercancías descargadas. Impuestos sobre los pasajeros. Explotaciones tarifadas. Muellaje de alquileres, etc.	204

INDICE DE PLANOS

- Hoja núm. 1. — Plano general del puerto, en su estado actual.
- Hoja núm. 2. — Plano del puerto, con algunas nuevas obras para su ampliación y mejora.
- Hoja núm. 3. — Plano del puerto, con los desperfectos ocasionados en las muelles e instalaciones portuarias, lanchas hundidas y roturas.
- Hoja núm. 4. — Edificio-residencia de la Junta de Obras del Puerto, antes y después de la reforma de su fachada posterior.
- Hoja núm. 5. — Proyecto de una solución de edificio para servicios varios en la Plaza de Antonio López.
- Hoja núm. 6. — Proyecto de otra solución de edificio para servicios varios en la Plaza de Antonio López.
- Hoja núm. 7. — Muelle de Poniente en su ensanche, con su nueva organización de la zona de servicio.
- Hoja núm. 8. — Muelle de Costa, con su nueva organización de la zona de servicio.
- Hoja núm. 9. — Proyectos de ampliación del varadero y puerto pesquero.
- Hoja núm. 10. — Plano de la Costa de la provincia de Barceloua.
- Hoja núm. 11. — Proyecto de las obras de mejora del puerto de Sónier.

INDUSTRIAS C. CORNET

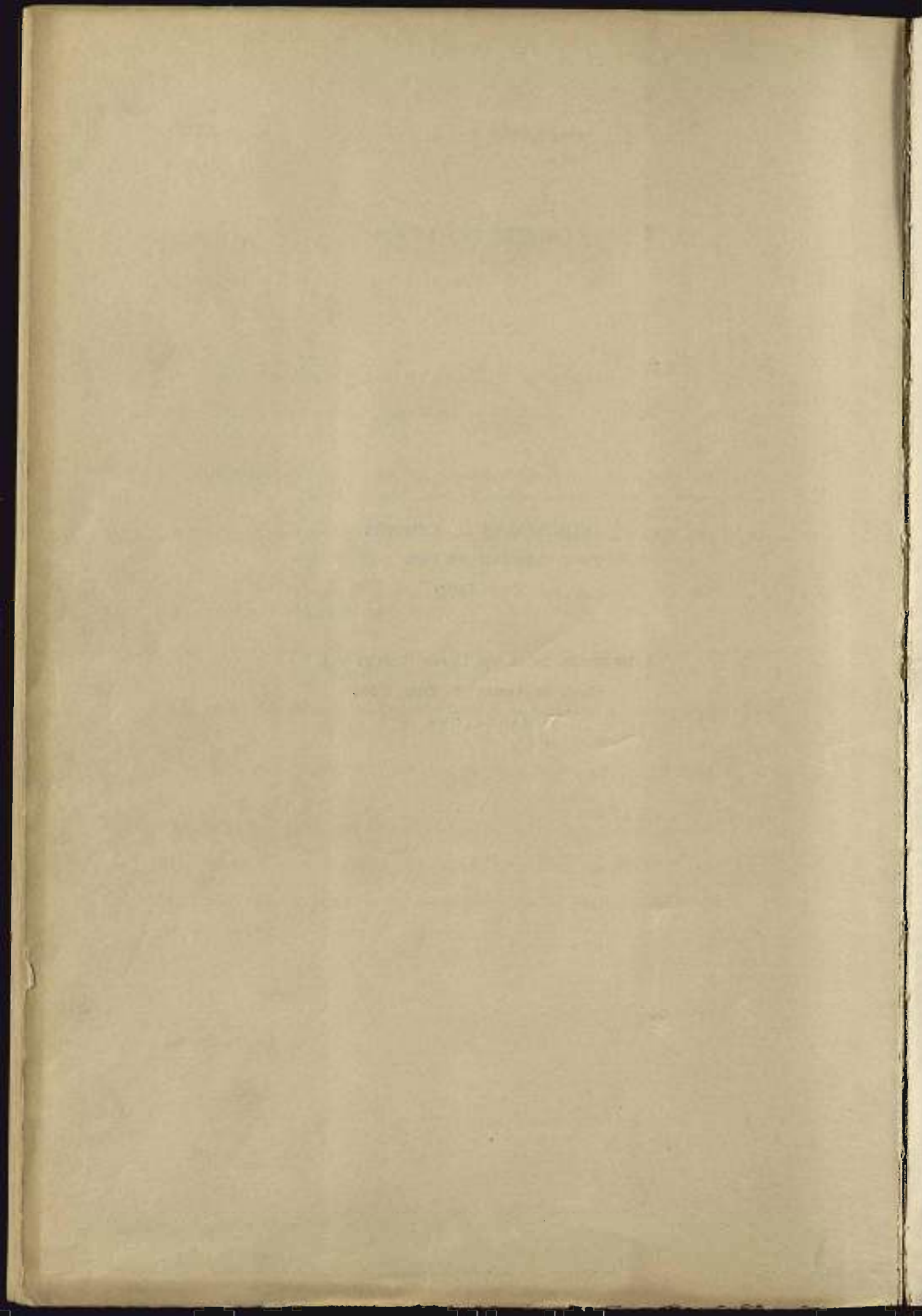
Casanova, 160 - 162

TELÉF. 74690

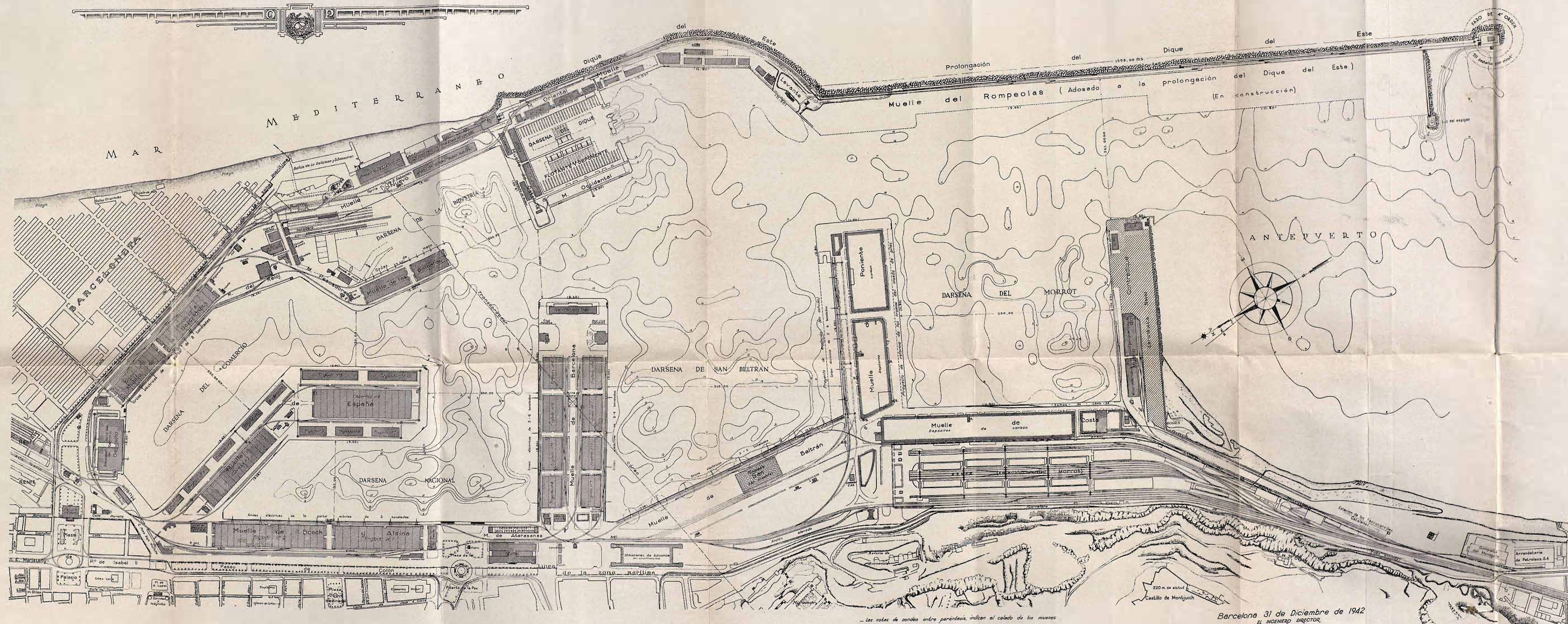
Estampación: SOBS. DE LÓPEZ ROBERT Y C.^ª

Conde del Asalto, 63 - TELÉF. 17552

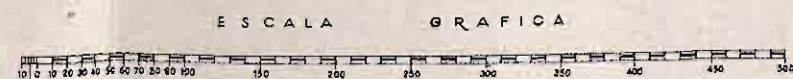
BARCELONA



PUERTO DE BARCELONA



Escala - 1:5000

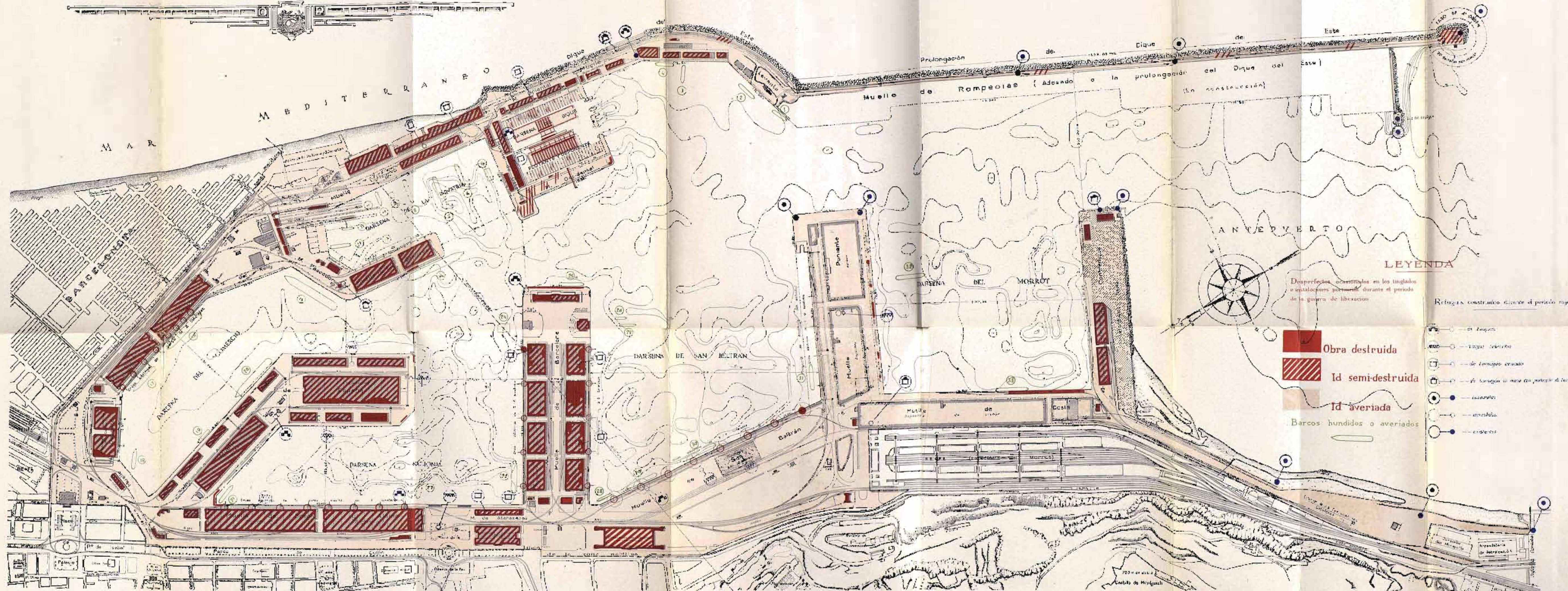


- Las cotas de sondos entre paréntesis, indican el calado de los muelles
 - Las cotas de sondos que llevan los curvas de nivel se refieren al 0 de este puerto, es decir, al nivel más bajo que han alcanzado las aguas

Barcelona 31 de Diciembre de 1942
 EL INGENIERO DIRECTOR

José M. de Sanjurjo

PUERTO DE BARCELONA



LEYENDA

Daños hechos en los edificios e instalaciones por el enemigo durante el periodo de la guerra de liberación.

Refugios construidos durante el periodo rojo.

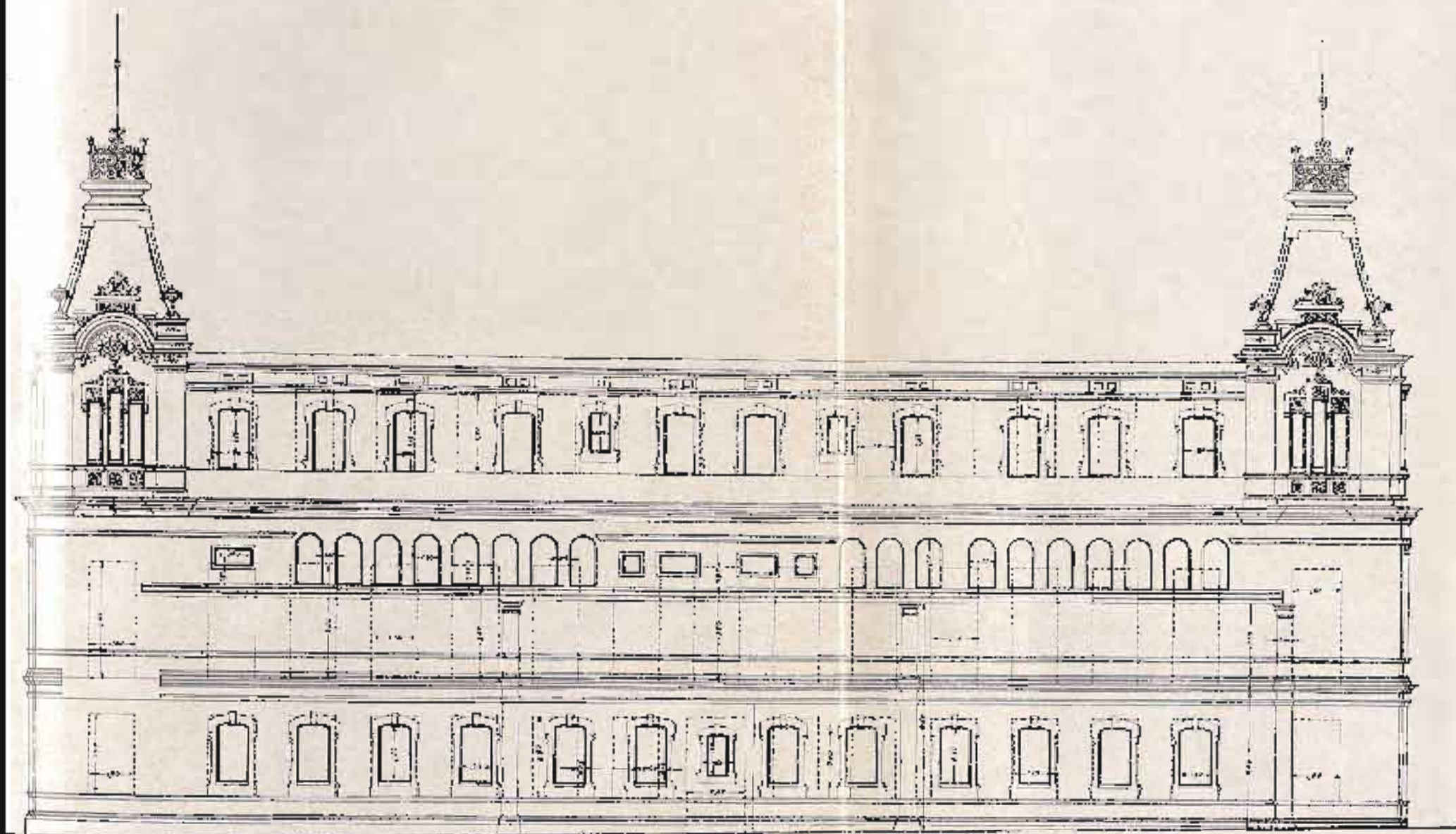
- Obra destruida
- Obra semi-destruida
- Obra averiada
- Barcos hundidos o averiados
- Caseríos
- Almacenes
- Estaciones
- Muelles
- Diques
- Puertos de abrigo
- Diques de cerramiento
- Muelles de cerramiento
- Muelles de amarre
- Muelles de carga
- Muelles de desembarco
- Muelles de embarque
- Muelles de reparación
- Muelles de mantenimiento
- Muelles de almacenamiento
- Muelles de tránsito
- Muelles de fondeo
- Muelles de atraque
- Muelles de desatraque
- Muelles de amarre de popa
- Muelles de amarre de proa
- Muelles de amarre de costado
- Muelles de amarre de fondo
- Muelles de amarre de superficie
- Muelles de amarre de fondo y superficie

Escala 1:5000

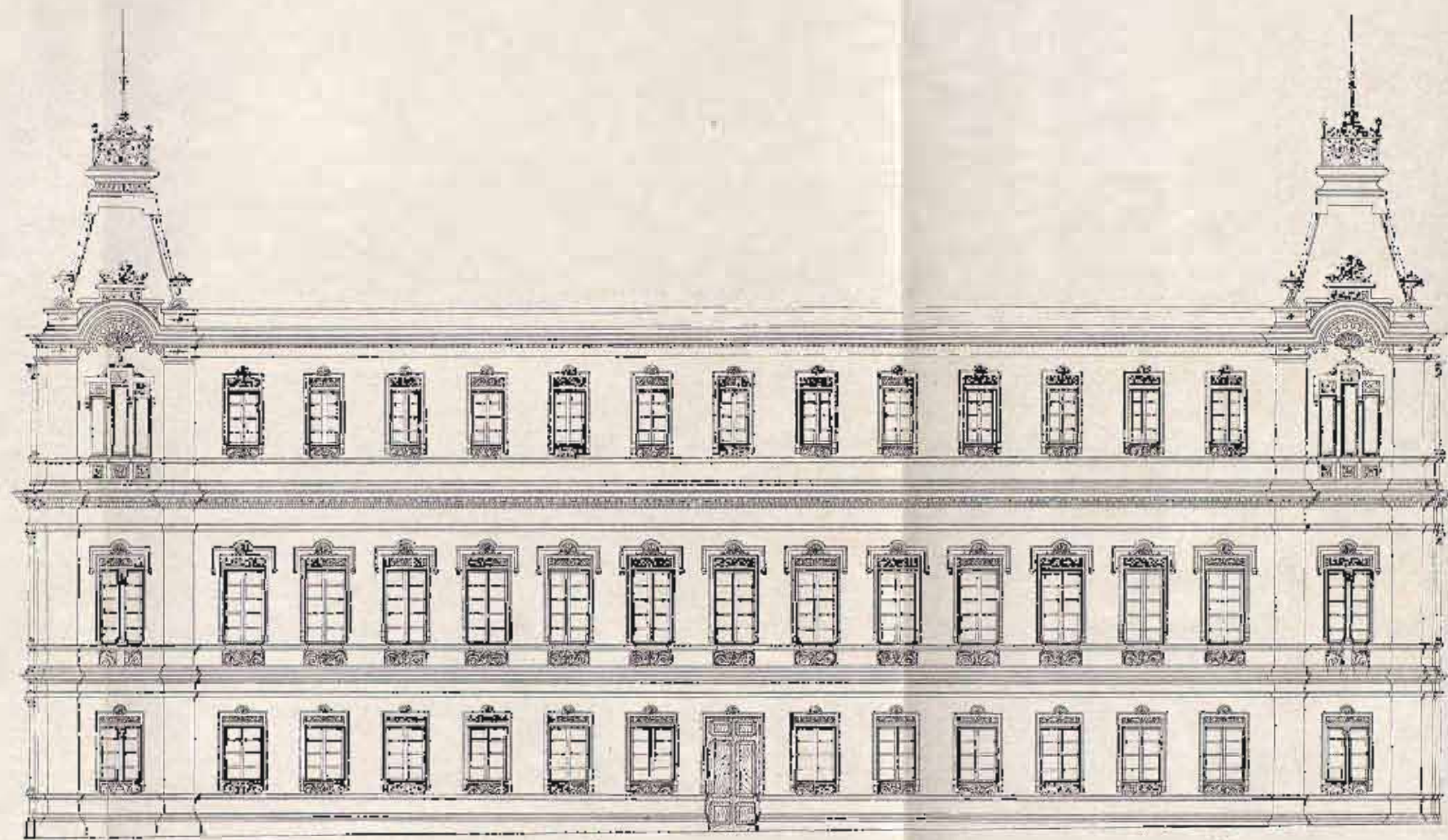
Las líneas de puntos indican las obras de reparación en el momento de este estudio, es decir, el nivel más bajo que han alcanzado las aguas.

Barcelona 31 de Diciembre de 1942
 El Ingeniero Superior
 José M. S. Sureda

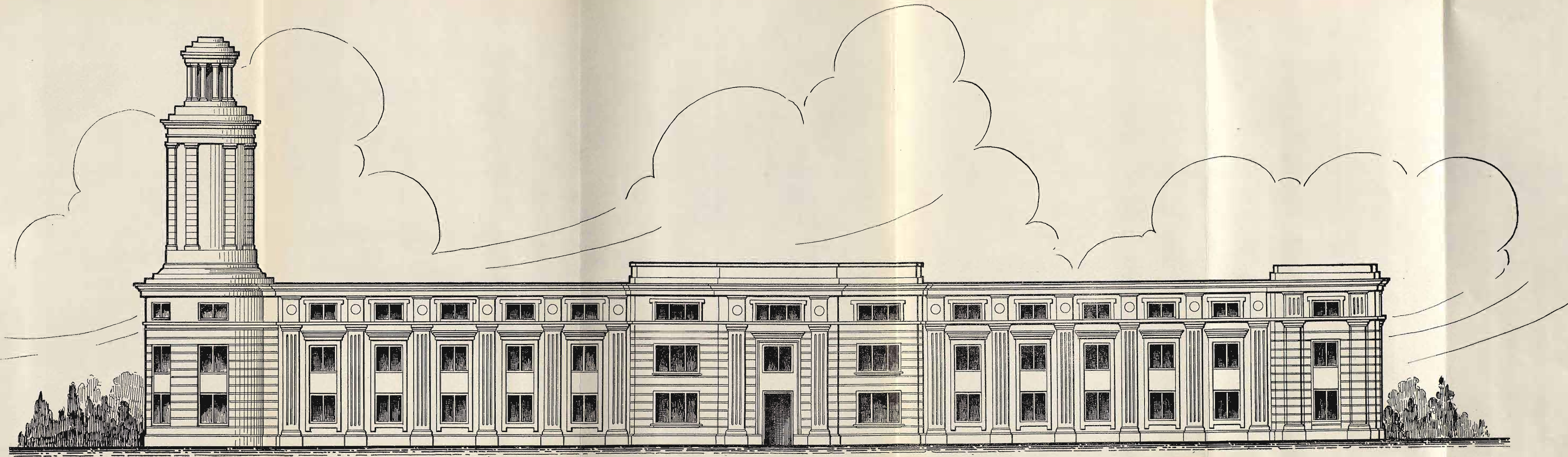
Edificio-residencia de la Junta de Obras del Puerto, antes y después de la reforma de su fachada posterior



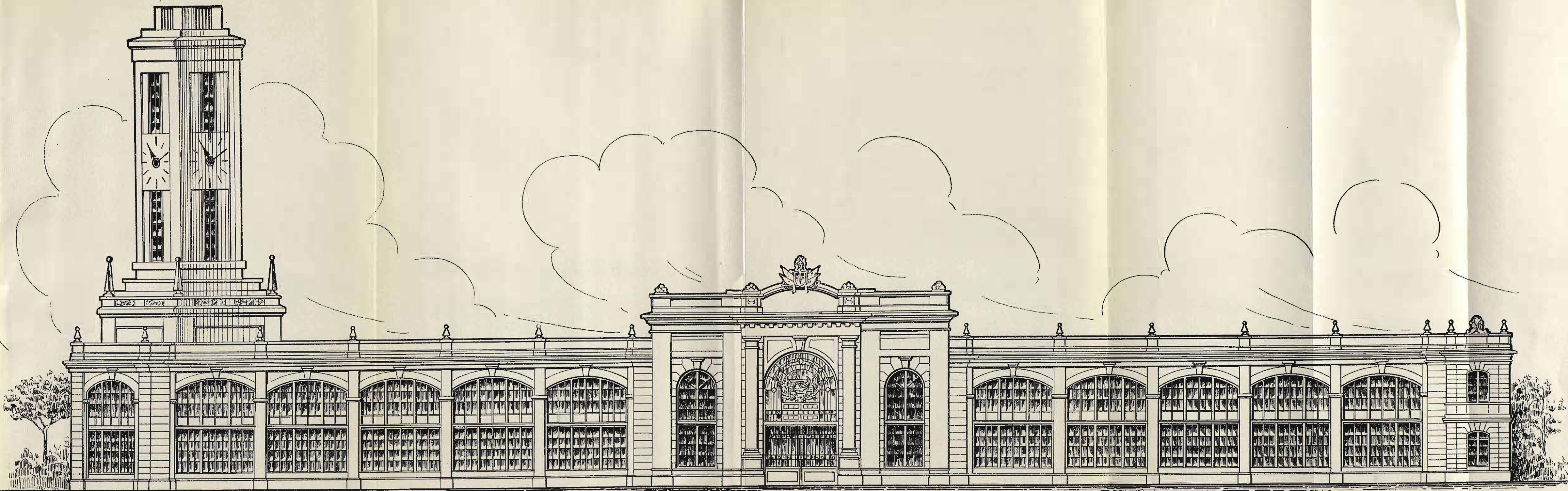
Fachada posterior antes de la reforma



Fachada posterior reformada



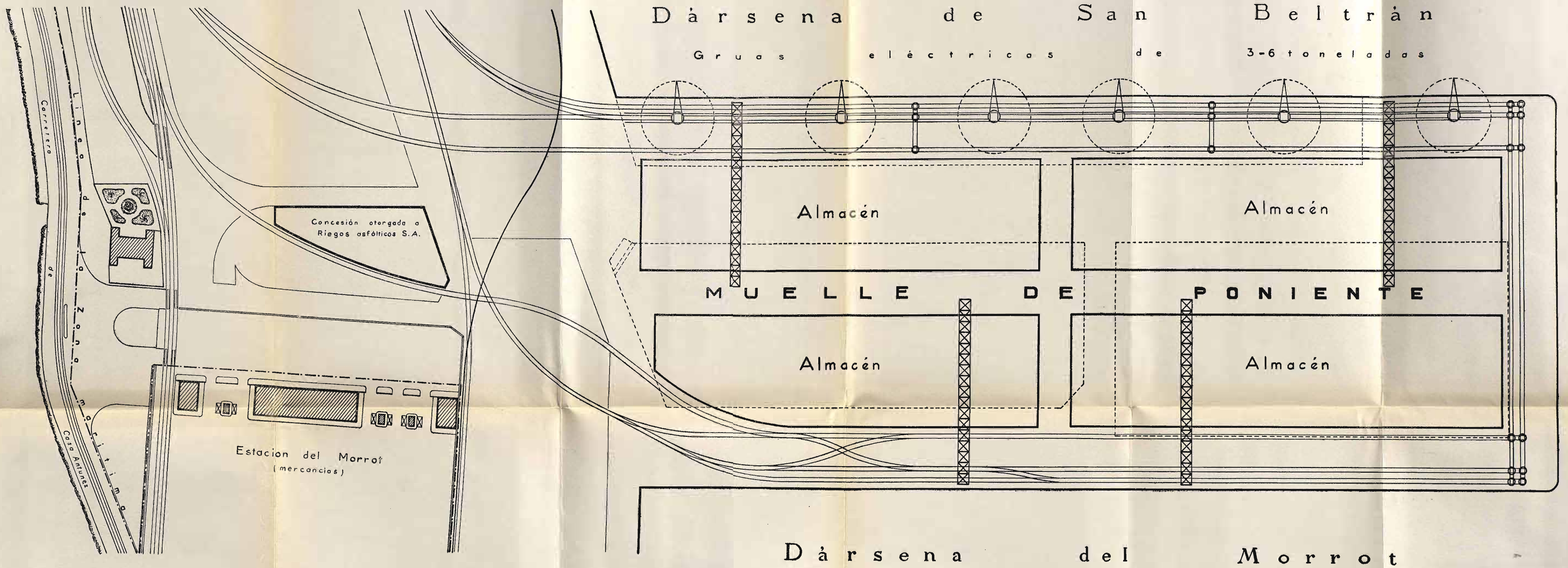
Proyecto de una solución de edificio para servicios varios en la Plaza de Antonio López



Proyecto de una solución de edificio para servicios varios en la Plaza de Antonio López

MUELLE DE PONIENTE

en su ensanche con su nueva organización de la zona de servicio

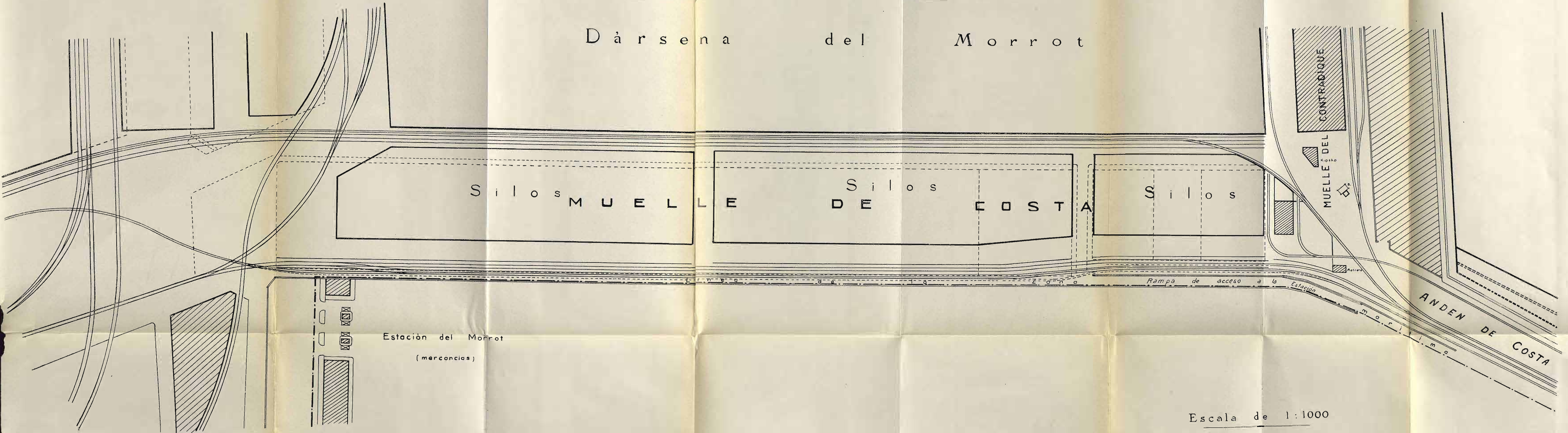


Escala de 1:1000

MUELLE DE COSTA

con su nueva organización de la zona de servicio

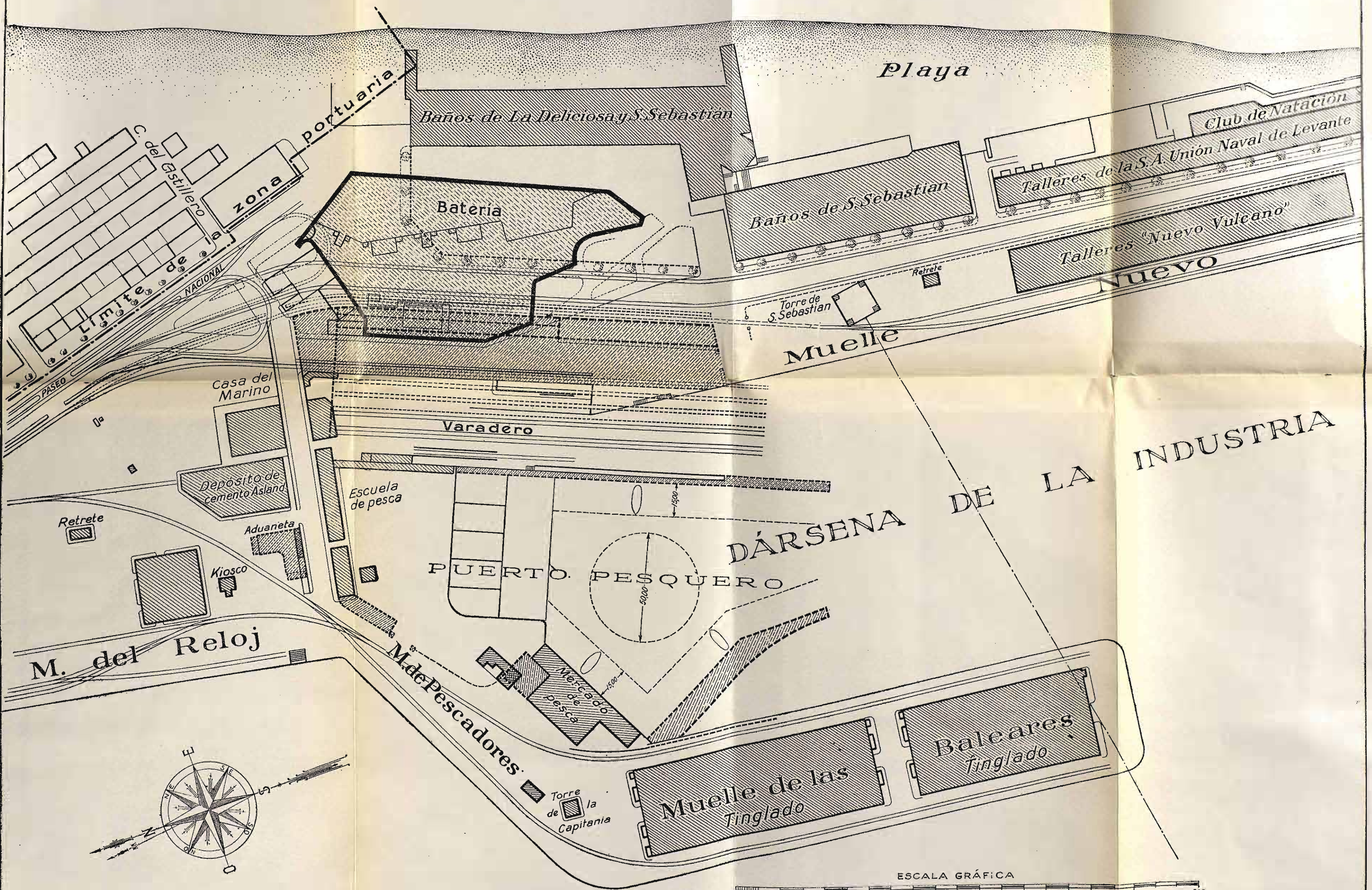
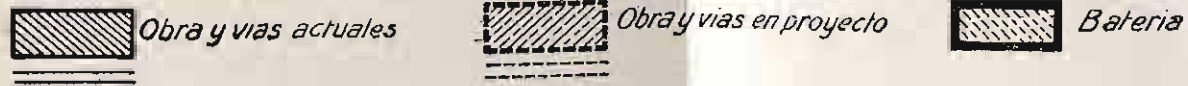
Dársena del Morrot



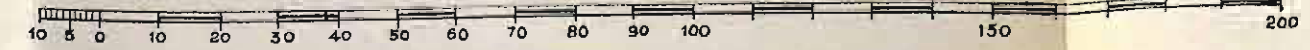
Escala de 1:1000

PROYECTOS DE AMPLIACION DEL VARADERO Y PUERTO PESQUERO

DATOS GRAFICOS



ESCALA GRÁFICA

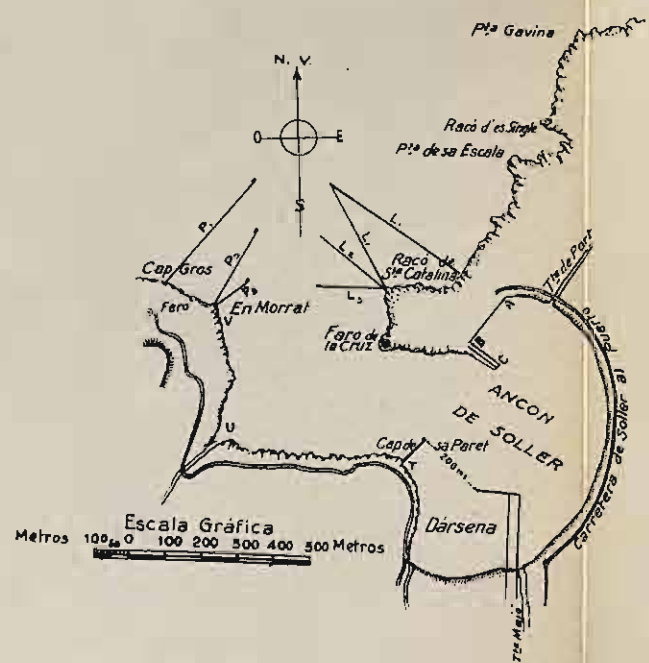
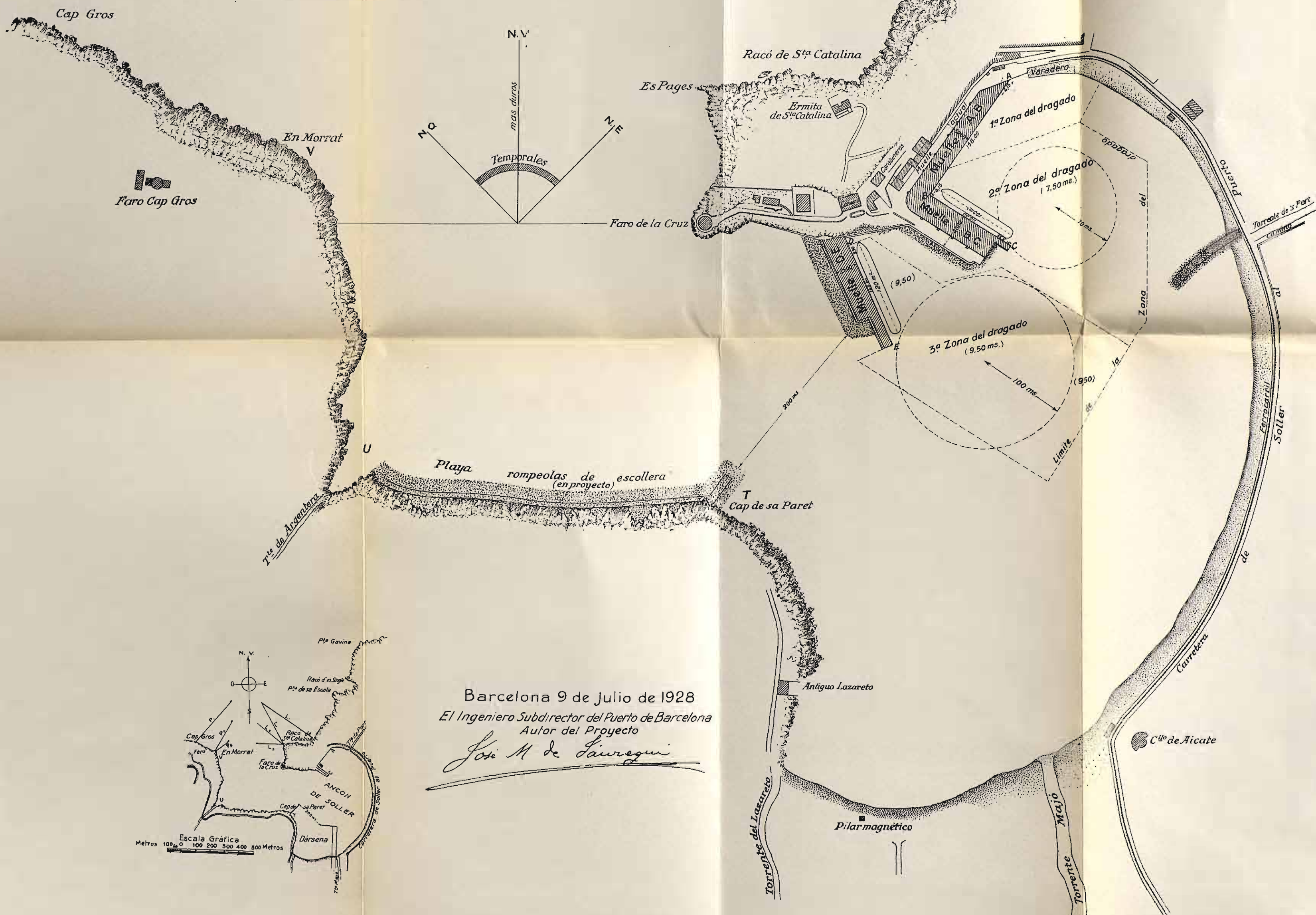
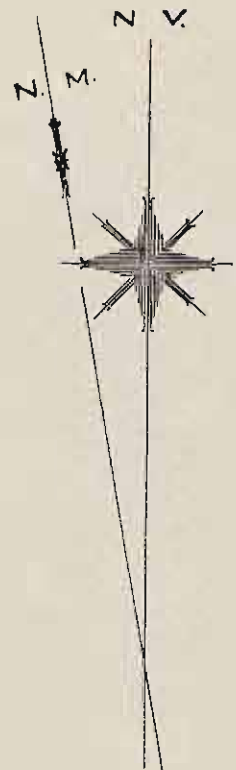
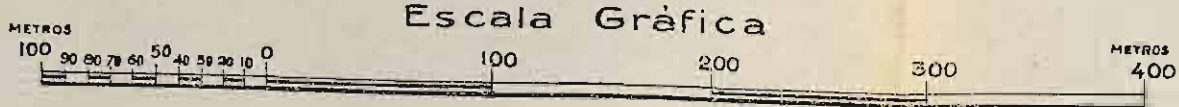


PROYECTO

DE LAS
OBRAS DE MEJORA
DEL

PUERTO DE SOLLER

- ISLA DE MALLORCA -



Barcelona 9 de Julio de 1928
El Ingeniero Subdirector del Puerto de Barcelona
Autor del Proyecto
Jose M de Sauregui

