

Junta de Obras de los Puertos de Melilla y Chafarinas

MEMORIA

QUE MANIFIESTA

EL ESTADO Y PROGRESO

DE LAS OBRAS DE AMBOS PUERTOS

Y

CUENTA DE INGRESOS Y GASTOS



AÑO DE 1906

MELILLA:

TIPOGRAFIA EL TELEGRAMA DEL RIF

MDCCCCVII

MEMORIA

QUE MANIFIESTA

EL ESTADO Y PROGRESO

DE LAS OBRAS

DE LOS PUERTOS DE MELILLA Y CHAFARINAS

MEMORIA

REFERENTE Á LA

SITUACIÓN DE LAS OBRAS

Y

ESTUDIOS ENCOMENDADOS

Á LA

Dirección Facultativa de la Junta de Obras de los Puertos

DE

MELILLA Y CHAFARINAS



AÑO DE 1906

MELILLA:

TIPOGRAFÍA EL TELEGRAMA DEL RIF

2, IGLESIA, 2

MDCCCXVII



MEMORIA ANUAL

Ligera historia de Melilla

En la sucinta memoria del año próximo pasado, primera de las que reglamentariamente deben redactarse con motivo de la ejecución de las obras de los puertos de Melilla y Chafarinas, cuya construcción está encomendada á la Junta constituida al efecto en Mayo de 1902, no hicimos la obligada historia de esta posesión española, cuyo creciente desarrollo, aparte de altos intereses políticos, explica el interés demostrado por el Gobierno en la rápida construcción de estos puertos.

Créese que esta ciudad fué muy populosa en la época de la dominación romana en Africa. Háblase también del importante comercio de hierro y oro de sus ricas minas y del de perlas que pescaban en la rada y en la Laguna ó Mar Chica, antiguo puerto fenicio, según afirman algunos escritores franceses en obras referentes á Marruecos. En excavaciones hechas el año último, en la falda E, del montículo de San Lorenzo, para la extracción de tierras con destino al relleno del taller de bloques, encontráronse restos arqueológicos y huesos humanos que remitimos á los museos arqueológico y antropológico, donde fueron clasificados como restos pertenecientes á la época de la dominación romana del N. de Africa.

A los romanos sucedieron los vándalos y á éstos los visigodos hasta la invasión de los árabes en España. En época de los Reyes Católicos el crecido nú-

mero de piratas que habitaban estas costas decidieron á dichos monarcas á emprender la conquista del litoral africano.

En Septiembre de 1496 salió del puerto de Sanlúcar de Barrameda una armada compuesta de 5.000 hombres de infantería, alguna caballería, artillería y pertrechos de guerra, al mando inmediato de Pedro Estopiñán. Esta expedición organizada y hecha á nombre de D. Juan de Guzmán, Duque de Medina-Sidonia, tenía por objeto la conquista de Melilla, cuya posesión verificóse sin lucha por haber llegado tarde los socorros que pidieron los moros á Muley Mohamet, Rey de Fez. Los moradores de Melilla y poblados inmediatos huyeron, quedando los españoles dueños de las alturas más importantes que circundan á Melilla.

En época de Fernando VI dominaban los españoles toda esta comarca, manteniendo con los moros amistosas relaciones, pero conteniéndolos á gran distancia de nuestras fortificaciones. Labraban los españoles los campos hasta más allá de las alturas de Frajana y sus ganados pacían á largas distancias de los fuertes exteriores. Existían entonces en Melilla, formando compañías de voluntarios, valiosos elementos constituidos por hijos del país, que por sus brillantes hechos de armas se habían conquistado el aprecio del Gobierno y el respeto de los moros.

Epoca actual

Empezó á decaer esta colonia por la falta de protección é interés de los Gobiernos, llegando á la situación que se encontraba esta plaza hasta poco antes de la guerra de 1893, volviendo desde esta época otra vez á tomar el desarrollo creciente que puede comprobarse por los datos que se consignan en los planos que acompañan á esta memoria. Como datos muy importantes que confirman lo expuesto, publicamos los planos de esta población en 1729, en 1875 y el del año actual, consignando en ellos las cifras de población civil y de comercio que atestiguan un incremento importante de la población civil que en los 15 últimos años se ha cuadruplicado, duplicándose el comercio en los cinco últimos años. Obsérvase al estudiar dicha estadística que desde 1903 el creciente comercio de Melilla no ha experimentado el aumento progresivo que corresponde al incremento observado en la población é industria, circunstancia debida al estado de guerra entablado hace cuatro años entre el Pretendiente Muley Mohamed, que domina las kábilas próximas á Melilla, y el Sultán de Marruecos.

Mar Chica ó puerto nuevo

Aunque no sea más que por lo mucho que se habla de la Mar Chica ó puerto nuevo apuntándole como el puerto natural de Melilla si dominara España

en la zona fronteriza, no queremos dejar de hacer algunas indicaciones sobre este particular, debiendo hacer presente que los datos que consignamos sobre este asunto aunque los tenemos por exactos, no podemos darlos por seguros.

Aparte de el hecho de no ser hoy España dueña de la citada laguna, cuyo extremo N. dista de los límites de Melilla solamente un par de kilómetros, las obras necesarias para habilitarla para la entrada, fondeo y atraque de las embarcaciones, supondría un costo muy superior á el de las que hemos proyectado, sumado al importe de las que supongan la futura ampliación. Aunque no se conocen la topografía del fondo ni realmente el plano de dicha laguna, puede asegurarse, por los datos que dan los pescadores, que la zona que tiene más calado es la inmediata al Atalayón al O. de dicho cerro, el que en forma de cabo entra y divide en dos brazos el extremo N.

De las dos entradas ó bocas de la Mar Chica la más inmediata á la Plaza dista de nuestros límites unos 6 kilómetros; quedaría pues el puerto de la Mar Chica á 10 kilómetros de la población.

Es evidente que la ocupación de Melilla debió tener el objetivo de poseer el inmenso puerto natural de la Laguna que hubiera podido ser el más importante puerto del Mediterráneo, pero la poca firmeza de nuestra política en Marruecos en un principio, y las dificultades internacionales después, han creado el estado actual requiriéndose con urgencia la construcción del puerto cuyas obras, así como las del puerto de Chafarinas, concursó el Gobierno. Unicamente en remoto porvenir, podría pensarse en la posibilidad de enlazar el puerto proyectado por un canal con la citada Laguna, que entonces podría ser, emulando á Bizerta, el primer puerto militar del Mediterráneo, defendido desde las inmediatas alturas del Atalayón (150 ms.) y desde las del monte Gurugú que alcanza cotas de 950 metros.

Futuro puerto

Ajustándonos á la realidad, consideramos que las modestas obras proyectadas para el necesario abrigo y posible atraque de las embarcaciones, deberán completarse con la construcción de otro dique, que llamaríamos del Sur, que defendería el puerto de los arrastres del Río de Oro, aumentándose la línea de muelles y completando el abrigo del fondeadero. El importe de estas obras, así como el del utillaje, podría ascender á unos tres millones de pesetas. El costo total del puerto de Melilla no alcanzaría á ocho millones de pesetas, con una línea de muelles de 1.500 metros y una superficie de agua de 16 hectáreas, lo que viene á ser unos 100 metros de muelle por hectárea de superficie de agua.

La relación de la superficie de agua á la de los terraplenes resultaría 2, cifra media aceptable á nuestro juicio dadas las condiciones de explotación del futuro puerto.

Comercio y navegación actual

El resultado de la estadística detallada de importación, exportación y navegación del año 1905 y primer semestre de 1906, no acusa exactamente la importancia comercial del puerto de Melilla, debido, como ya hemos dicho, al continuo estado de guerra después de 4 años entre estas kábilas adictas al Pro-tendiente y las fuerzas imperiales acampadas al otro lado del Muluya. Sin embargo, resulta un aumento de más de 3.000 toneladas en la importación en el año 1905 y proporcionalmente en el primer semestre del 1906, otro aumento también en la exportación de más de 1.000 toneladas con respecto á la de 1905.

En la importación, en cambio, se comprueba una baja de más de 1.000 toneladas en el año 1905, volviendo á reponerse algo en el primer semestre de 1906. El comercio de ganados se duplicó en 1905, manteniéndose el aumento proporcional en el primer semestre de 1906.

El movimiento de buques mercantes aumenta en unos 50 en el año 1905 anunciando la estadística del primer semestre de 1906, un aumento sobre el año anterior de más de 100. En este incremento de entrada de buques hay que observar que más de la mitad es debido á la marina de guerra nacional.

Situación de las obras

Desde el 31 de Agosto de 1905 hasta la fecha de esta memoria se han ejecutado las obras siguientes: montaje de los dos tramos metálicos del ferrocarril de las canteras al dique cuyas demás obras se terminaron también; todas las del taller de bloques, cuya liquidación se remitirá en breve á la Superioridad, y cuya enumeración es la siguiente: obras de cerramiento, idem de explanación y de saneamiento, caseta para guardas, casa-oficina, almacén de cemento, cocherón de locomotoras y tinglado de talleres; ejecución de un tinglado para cubrir uno de los dos muelles existentes. En canteras, no puede precisarse el cubo de piedra extraída, pues es tal la acumulación de aquella, por no haberse dado salida á la arrancada, que es difícil aforar la existente; suponemos, sin embargo que se tendrá depositada en las explanaciones de la cantera más de 100.000 toneladas.

En el puerto de Chafarinas cuyas obras preliminares comenzaron en Enero de 1906 se han ejecutado las de desbroce y preparación de canteras, explanación del taller de bloques y comienzo de las del dique del N. E. Más adelante nos ocuparemos especialmente de dicho puerto detallando los trabajos efectuados.

Además de los trabajos enumerados, la Dirección facultativa de las obras de los puertos de Melilla y Chafarinas ha llevado á cabo los siguientes: redac-

ción de un proyecto de un muelle metálico; el del tinglado metálico que se aprobó y como hemos dicho ya se está terminando; liquidación de todas las obras ejecutadas por Administración; proyectos de edificaciones en el taller, también aprobados, ejecutadas y liquidadas las obras, y por último redacción de esta memoria. A continuación se dá una idea de los proyectos redactados.

Proyecto del muelle metálico en el Puerto de Melilla.—Este muelle metálico, tendría su origen en la proximidad de punta Florentina y al abrigo de ella, siendo el rumbo de su eje 190° con el N. V. Enlazando el murete-espaldón de Florentina con el muelle, se proyecta un pequeño estribo del puente ó pear, que dá acceso al muelle propiamente dicho. Dicho puente se proyecta apoyado sobre palizadas de dos pilotes sistema Pozzi, separados 5 metros y distanciando los de cada palizada 4 metros. Sobre dichos pilotes arriostrados horizontal, longitudinal y transversalmente, se apoya el tablero metálico, formado de viguetas y largueros. La longitud del puente, hasta la palizada en que empieza su ensanchamiento, para alcanzar los 20 metros de anchura del muelle, es de 39 metros. El enlace del puente y del muelle, lo forma en planta un trapecio de 4 metros de base inferior, límite del puente, y 20 metros de base superior en la cabeza del muelle: la separación entre dichas bases es de 20 metros, distribuidos en tramos de á 4 metros, formados de palizadas de pilotes distanciados también 4 metros. El muelle en planta, es un rectángulo de 20 metros por 15.

La forma general es la de los construidos en Coruña, Villagarcía, Bayona y otros muchos puertos.

Como puede verse en la hoja de planos correspondiente, en el muelle hay un calado de 6 á 7 metros, lo suficiente para los barcos que frecuentan esta rada. Esta obra tiene un presupuesto de ejecución material de 111.414,26 pesetas.

Proyecto de tinglado metálico.—La circunstancia de resultar insuficiente para el creciente comercio de esta Plaza, un tinglado de madera próximo á los muelles, decidió á la Junta de Obras del Puerto, á propuesta nuestra, á solicitar permiso de la Superioridad para construir uno metálico.

No encontrándose próximo á los muelles terreno suficiente para levantar el nuevo tinglado, proyectó el que suscribe y así fué aprobado, cubrir uno de los muelles existentes.

Se han proyectado cerchas Polonceau, con una luz de 12 metros, para armadura del tinglado.

Dicha armadura ha sido dividida en tramos de 5 metros, apoyándose las cerchas sobre piés derechos, formados de dos hierros doble *T*, unidos por placas, y dejando en su interior un espacio para los bajantes, que en cada pié derecho recojen de dos canalones longitudinales las aguas pluviales. La altura de dichos piés derechos, del pavimento al tirante, es de 5,50 ms., siendo su

longitud total de 7,50 metros, pues se proyectan 2 metros de cimentación. En el fondo de ésta, que es de hormigón hidráulico, proyectamos para el asiento y empotramiento, una loseta de sillería desbastada para cada pié derecho, quedando estos empotrados también, á la altura del piso, en cajas de fundición sobre el bordillo de sillería recta. La capa que forma piso deberá ser de hormigón hidráulico, enlucido de cemento.

Longitudinalmente se enlazan los piés derechos, por medio de vigas en celosía.

Los pares y manguetas de las cerchas son doble *T*: los tirantes hierros redondos; las correas y la cumbrera hierros en *U*.

Las marquesinas están formadas por angulares cosidos á los piés derechos y terminan en un lambrequín de palastro galvanizado.

La cubierta general y la de las marquesinas se proyecta de palastro galvanizado.

Con el tinglado descrito, cuyos planos se acompañan, se cubre una superficie de 370 metros cuadrados, con lo cual resulta satisfecha la necesidad de guarecer de la lluvia á las mercancías depositadas en el muelle.

El presupuesto de ejecución material de esta obra es de 21.283,19 pesetas.

Edificaciones en el taller de bloques.—Las obras de fábrica que se han realizado en el taller de bloques, se pueden clasificar en: obras de cerramiento, obras de saneamiento y edificios propiamente dichos.

El cerramiento del taller se ha logrado con una tapia de mampostería ordinaria de 1,80 metros de altura por 0,45 de espesor. Completan el cerramiento del taller de bloques dos vallas de madera, que están situadas en la entrada y salida del ferro-carril.

Una alcantarilla que encauzando las aguas que entran en el taller las conduce á lo largo del muro de cerca, bifurcándose luego al llegar á la casa-oficina y vertiendo sus aguas en el mar, ha sido á grandes rasgos la obra de saneamiento que se ha hecho, pudiendo incluirse entre las obras de saneamiento, un retrete para obreros, que se ha levantado adosándolo á la tapia.

Los edificios que se han construido en el taller han sido: la casa-oficina, de guardas y taller; el almacén de cemento; el cocherón de locomotoras; un tinglado para talleres de carpintería y herrería; y una caseta para herramientas.

La casa-oficina tiene de frente 30 metros por doce de fondo, lo que dá una superficie de 360 metros cuadrados. Es de planta alta y baja, con una altura total, (incluyendo el banquillo) de 11 metros. La distribución interior del edificio es la necesaria y adecuada á las distintas dependencias de oficinas administrativa y técnica, almacenes y vivienda. Por concesión del Ministerio de Fomento ocupa parte de la planta baja del edificio la Cámara Oficial de Comercio, Industria y Navegación de Melilla.

El almacén de cemento es un edificio de 28 por 10 metros, siendo la característica de él, tener un zócalo de 1 metro de hormigón hidráulico y el pavimento de cemento sobre un zampeado de hormigón hidráulico de 0,30 de altura. Estas precauciones se han considerado necesarias para defender al cemento de la humedad. La cubierta de chapa de zinc ondulada está colocada sobre armaduras sistema Polonceau, formadas de hierro forjado. Para la ventilación del edificio, tiene unas ventanas altas en uno de los costados.

El cocherón de locomotoras ocupa una superficie de 150 metros cuadrados, dividida la planta en dos partes: una el cocherón de máquinas propiamente dicho, y otro para talleres de ajuste y reparación.

El cocherón es para dos locomotoras y tiene sus correspondientes fosos pica-fuegos.

La cubierta es análoga á la del almacén de cemento, teniendo una lucerna para salida de humos. La armadura es también sistema Polonceau y las chapas de zinc ondulado.

El tinglado para talleres de carpintería y herrería se ha levantado adosándolo al muro de cerca y cubriéndolo con armadura de madera, sobre las que se apoya la cubierta formada de tabique de ladrillo, con un enlucido superior de cemento. Estos talleres que están situados en el ángulo S. O. del taller, ocupan una superficie de 150 metros cuadrados.

Frente al tinglado de talleres está la pequeña caseta de herramientas que, adosada asimismo al muro de cerca, ocupa una superficie de unos 35 metros cuadrados.

Liquidación de obras

Las obras cuya liquidación se mandó á la Superioridad fueron las del ferrocarril y canteras, estando terminadas, á falta de concluir las copias, la del taller. Una y otra las enumeramos con sus importes:

<i>Canteras</i>	}	1242,55 metros lineales de camino carretero del barrio del
		Polígono á las canteras, con una anchura media de 3.50 metros.
		Edificios para talleres, almacén y casa de guarda.
		» » polvorín.
<i>1.ª Sección</i>	}	3303.27 metros lineales de explanación y balastado.
<i>del</i>		4 caños de 0.50 de luz.
		1 paso superior de la carretera de Cabrerizas.
<i>Ferro-carril</i>	}	1 » inferior del camino á las canteras.
<i>y</i>		2 tramos metálicos sobre los barraucos de Cabrerizas y Horcas.
<i>ramales</i>	}	1 casilla para guardas en el paso á nivel de Cabrerizas.
<i>de canteras</i>		8 caños en pasos á nivel.
		1 raqueta para distribución de riegos.

2. ^a Sección	}	727.34 metros lineales de explanación y balastado.
del		1 alcantarilla de dos luces.
Ferrocarril		1 espaldón en el origen del dique. Varias pequeñas obras accesorias.

Todas las mencionadas obras, han importado, según liquidación, lo siguiente;

Camino y obras en las canteras.	17.158,26 pesetas.
1. ^a Sección del ferrocarril	128.235,80 »
2. ^a id. id. id.	21.466,91 »
Total. . .	<u>166.860,97 »</u>

Edificios	}	Explanación	2.436,87 pesetas.
		Obras de cerramiento.	11.310,05 »
del	}	Id. de saneamiento y caseta para	
		guardas.	17.521,15 »
taller de bloques	}	Casa-oficina	54.848,40 »
		Almacén de cemento.	17.984,17 »
		Cocherón de locomotoras.	12.205,70 »
		Tinglado de talleres.	3.980,74 »
Total. . .		<u>120.287,08 »</u>	

Subastas y concurso de obras

Aprobados en el 13 de Febrero de 1905 y 27 de Enero de 1906 respectivamente los proyectos de las obras de los puertos de Melilla y Chafarinas, anuncióse con fecha 21 de Enero de 1906 la subasta de las obras de los dos puertos, fijando un plazo de ejecución de seis años, y ofreciendo abonar el importe anual de las obras que ejecutase el contratista en metálico con cargo á los fondos de la Junta, hasta donde alcanzase, y lo restante en obligaciones al 90 por 100 de la misma Junta amortizables en plazos de 10 á 15 años.

Celebrada dicha subasta, que quedó desierta, se propuso la modificación de algunas de las condiciones particulares y económicas, gestionando la Junta también que el Gobierno garantizara el abono de la subvención anual concedida y también el de las obligaciones que se emitieran, consiguiéndose solamente que en la R. O. de aprobación del nuevo pliego de condiciones de la 2.^a subasta, se hiciesen indicaciones de esta garantía en su preámbulo. Desierta también esta 2.^a subasta celebrada el 13 de Junio del mismo año, decidióse el Gobierno á publicar un R. D. autorizando el concurso de ambas obras, aprobando las bases para su adjudicación y por último garantizando el abono de la subvención de 500.000 pesetas y los aumentos que puedan concederse hasta el total pago de las obligaciones que emita la Junta, para el pago de las que

ejecute el adjudicatario. La Junta vió coronados sus trabajos el día del concurso al que se presentaron dos proposiciones, suscrita una por la Trasatlántica española y la otra por el Sr. Escriña en nombre del Sr. Arango.

Puerto de Chafarinas

La creciente crisis obrera que se desarrollaba en Melilla á fines del año 1905, motivó el que por la Junta de Obras del Puerto se solicitase autorización de la Superioridad para ejecutar las obras del taller de bloques, únicas que en aquel entonces podían realizarse, por estar abarrotadas de piedra las canteras de Melilla y no disponerse de material de ferrocarril para los transportes que exigía el comienzo de las obras del dique. Era tal el número de braceros sin trabajo, que hubiese sido completamente imposible el haberles dado ocupación en las referidas obras si al mismo tiempo que se solicitaba autorización para ellas no se hubiese demandado para comenzar las del puerto de Chafarinas.

El día 17 de Enero de 1906 salió para dichas islas la primera expedición, compuesta de 53 obreros, un listero y dos capataces, comenzándose los trabajos al día siguiente con el desbroce de la cantera de la Isla de Isabel II, en la que existían tres depósitos de tierra que interceptaban buena parte de la misma, representando un volúmen total de 1.497 metros cúbicos. De estos se extrajeron 742 de piedra aprovechable para ser machacada con destino á la fabricación de bloques artificiales, y cuya piedra hallábase envuelta y confundida con la tierra de los depósitos, la cual sirvió para ensanchar la explanación de la cantera, apilándose la piedra aprovechable en el lado E. de la misma.

En la primera quincena de Febrero y ya con 91 obreros, se dió comienzo á las obras del taller de bloques, sin abandonar por esto el descombrado y ejecutándose al mismo tiempo la caseta para la herramienta y vivienda del guarda, así como un pequeño camino que la pone en comunicación con la explanada del taller de bloques.

Las obras de explanación del mencionado taller comprendían una longitud de 169 metros por haberse reducido en 22 metros (décima parte de la longitud de proyecto) para evitar la ocupación de la playa, único varadero existente en estas islas, obteniéndose además la economía producida por no tener que construir el muro del lado del mar, en el trozo suprimido y cuya cimentación hubiese sido difícil por la altura de agua que hay en en la parte correspondiente á la alineación de dicho muro. El resto hasta los 191 metros que suman lo que se ha explanado y lo suprimido, corresponde á la parte de taller que en el proyecto se supone sobre el muelle y que por lo tanto no requiere explanación.

Pocas dificultades ofreció la construcción del taller de bloques, pues los muros se construyeron cimentando directamente sobre la roca al descubierto, excepción hecha de tres pequeñas ensenadas en las que la alineación del muro penetraba en el mar y en las que según su profundidad y las condiciones de impermeabilidad del terreno se adoptaron distintos procedimientos. La primera en que se cimentó, situada en el centro del taller, se sumergió el hormigón directamente á causa de su pequeña profundidad; la segunda, situada un poco antes de la anterior, se rellenó de escollera y sobre ésta se vertió hormigón para unir los distintos bloques y obtener un enrase para construir la mampostería del alzado, y por último la primera del taller y rellena con posterioridad á las anteriores, se cimentó construyendo una ligera ataguia de recinto, hecha de hormigón, agotando el interior y asentando ya en seco y directamente sobre la roca la mampostería hidráulica.

En el mes de Abril se comenzó la construcción del dique del N. E., del cual podia ejecutarse desde luego la longitud de 65 metros, á causa de existir fondo de roca con poca sonda en el origen.

A los 40 metros de la orilla del mar presentaba el fondo el aspecto de un verdadero canal de unos dos metros de profundidad por catorce de anchura que se rellenó con bloques cuyo peso excedía de 4 toneladas llegando algunos hasta 10 toneladas y colocándose todos bien asentados y concertados unos con otros.

Además de estas operaciones hubo necesidad de varter bastantes bloques para rellenar los muchos huecos que los temporales habían producido arrancando los primitivos, y por último fué preciso colocar una hilada de bloques en casi toda la superficie de la escollera para alcanzar el nivel de la superficie del agua en la bajamar.

Según el proyecto, sobre el enrase de la escollera se colocan los bloques artificiales de hormigón, pero careciéndose de maquinaria de fabricación y de grúas para su manejo, hubiese habido necesidad de paralizar la construcción produciendo el atraso consiguiente en la ejecución de las obras y la miseria en los hogares de más de 100 obreros que ya por esta fecha trabajaban en Chafarinas, por lo que se acordó construir directamente la superestructura del dique sobre esta escollera, empleando la fábrica de mampostería ordinaria hidráulica en sustitución de los bloques de hormigón, si bien conservando la forma y dimensiones del proyecto y consiguiendo al mismo tiempo obtener una economía de 13,54 pesetas por metro cúbico á que equivale la diferencia entre 22,60 y 36,34, precios respectivos de la mampostería hidráulica y el hormigón de igual clase; lo que supone una economía total de 3.200,00 pesetas en los 95 metros de dique que pueden construirse en esta forma, 65 en la Isla de Isabel II y 30 en la del Rey.

El cemento, cal, ladrillo, yeso, madera, hierro, etc. han sido enviados desde Melilla; la piedra para sillería, mampostería y escollera se ha extraído de la cantera de la Isla de Isabel II y la arena ha procedido de la Isla del Congreso de la que se extrajo primeramente toda la existente en la playa del S. O. única algo abundante pues las otras pequeñas playas existentes en dicha Isla apenas si han suministrado entre todas 50 metros cúbicos. Agotada la arena de la playa S. O. y siendo grandes las exigencias de los dueños de barcos para transportar desde Melilla la arena necesaria, hubo necesidad de verter al mar las tierras procedentes de los desprendimientos de la Isla para que al lavarlas el oleaje se transformasen en arena que después era utilizada en las obras. En las Islas del Rey y de Isabel II hay piedra caliza utilizable para la obtención de la cal, pero siendo muy exigua la cantidad de este material que había de emplearse en las obras, no resultaba económica la construcción de un horno, siendo preferible transportarla desde Melilla.

Accidentes del trabajo

Afortunadamente han carecido de importancia los accidentes ocurridos en estas obras, habiéndose reducido casi todos ellos á pequeñas contusiones producidas por las piedras en las piernas ó en los dedos de los operarios, pero sin que ninguna de ellas revistiese caracteres de gravedad.

El gasto producido por los accidentes del trabajo, durante los años de 1905 y 1906, ha ascendido á 4.520,21 pesetas; de las cuales 2.486,76 pesetas corresponden á las obras del Puerto de Melilla y el resto, ó sean, 2.033,45 pesetas á las del de Chafarinas.

Anejos á esta Memoria

Se incluyen en esta memoria los anejos siguientes:

Gastos en Melilla de la Dirección facultativa durante los años 1905 y 1906 y los correspondientes á las obras del puerto de Chafarinas en 1906; relación de los materiales adquiridos; estados del movimiento de mercancías y buques mercantes y de guerra tanto en Melilla como en Chafarinas durante el año 1905 y primer semestre de 1906; estados de accidentes del trabajo en 1905 y 1906 en Melilla; Reglamento de policía y conservación de muelles; bases del concurso y resumen de observaciones metereológicas en Melilla y Chafarinas.

Planos

Se han unido á esta memoria planos de Melilla de los años 1729, 1875 y 1907; idem del tinglado y muelle metálico para el puerto de Melilla; fotografías del ferro-carril; alzado y sección del dique del N. E. del puerto de Chafarinas y gráfico de observaciones meteorológicas en los dos puertos.

Melilla 1.º Enero de 1907

El Ingeniero Director,

Manuel Becerra Fernández

OBRAS DEL PUERTO DE MELILLA



VISTA DEL PUNTE METÁLICO DEL BARRANCO DE CABRERIZAS, EN EL FERROCARRIL DE LAS CANTERAS AL ORIGEN DE ABRIGO.

OBRAS DEL PUERTO DE MELILLA



VISTA DEL PUENTE METÁLICO SOBRE EL BARRANCO DE HORCAS COLORADAS Y DEL PASO INFERIOR DEL FERROCARRIL SOBRE LA CARRETERA DEL POLÍGONO A LAS CANTERAS.

ANEJOS A LA MEMORIA

RESÚMEN de gastos afectos á la Dirección Facultativa.

AÑO DE 1905

PUERTO DE MELILLA		IMPORTES			
CONCEPTOS		PARCIALES	TOTALES	DESCUENTOS PARA EL ESTADO	LÍQUIDO
		— PESETAS	— PESETAS	— PESETAS	— PESETAS
Inspección técnica del Gobierno.		1250.00	1250.00		1250.00
Haberes del personal facultativo.		34259.62	34259.62	1200.32	33059.30
Material de oficina.		3676.60	3676.60	44.10	3632.50
Canteras.	{ Jornales.	50370.59	88566.18	458.34	88.107.84
	{ Materiales.	36418.30			
	{ Destajos.	1777.29			
Ferrocarril.	{ Jornales.	69068.03	175.584.13	1070.92	174.513.21
	{ Materiales.	47636.88			
	{ Destajos.	58879.22			
Taller de bloques	{ Jornales.	11926.45	28.134.26	194.48	27.939.78
	{ Materiales.	11259.13			
	{ Destajos.	4948.68			
Redacción de proyectos	{ Jornales.	142.11	1002.46	10.32	992.14
	{ Materiales.	860.35			
Vigilancia de las obras	{ Jornales.	3489.94	3489.94		3489.94
	{ Destajos.				
Conservación y servicio del bote	{ Jornales.	806.50	984.10	1.53	982.57
	{ Materiales.	127.60			
Servicios especiales	{ Nómina de la Comisaría del Puerto.	3278.92	4377.98	1.19	4376.79
	{ Id. del Celador de teléfonos.	999.96			
	{ Material telefónico.	99.10			
En redacción de proyectos del Puerto de Chafarinas.		388.20	388.20	4.66	383.54
Totales.		341.663.47	341.663.47	2985.86	338.677.61

RESÚMEN de gastos afectos á la Dirección facultativa

AÑO DE 1906

PUERTO DE MELILLA		IMPORTES				
		PARCIALES	TOTALES	DESCUENTOS PARA EL ESTADO	LÍQUIDO	
CONCEPTOS		—	—	—	—	
		PESETAS	PESETAS	PESETAS	PESETAS	
SERVICIOS GENERALES	Inspección técnica del Gobierno	2.000,00	2.000,00	»	2.000,00	
	Haberes del personal facultativo	37.069,54	37.069,54	1.487,82	35.581,72	
	Indemnizaciones.	617,40	617,40	»	617,40	
	Material de oficina.	2.698,60	2.698,60	»	2.698,60	
	Id. de redacción de proyectos.	2.000,00	2.000,00	»	2.000,00	
	Vigilancia de las obras	Jornales.	4.727,50	4.908,20	»	4.908,20
		Materiales.	180,70			
	Conservación y servicio del bote	Jornales.	800,49	855,74	»	855,74
		Materiales.	55,25			
	OBRAS DE NUEVA CONSTRUCCIÓN	Obras preliminares en cañerías.	Jornales.	117.416,53	232.770,00	»
Materiales.			95.239,83			
Ferro-carril y Taller de bloques.		Destajos.	20.113,64	356,06	»	14.506,89
		Jornales.	356,06			
Tinglado metálico		Materiales.	9.932,23	14.506,89	»	14.506,89
		Destajos.	4.218,60			
Reparación de averías		Jornales.	2.280,32	3.703,12	»	3.703,12
		Materiales.	1.422,80			
Adquisición de un bote.			375,00	375,00	»	375,00
Servicios especiales		Materiales	127,85	127,85	»	127,85
Totales.		301.632,34	301.632,34	1.487,82	300.144,52	

RESÚMEN de gastos afectos à la Dirección Facultativa

AÑO DE 1906

<u>PUERTO DE CHAFARINAS</u>		IMPORTES	
		Parciales <i>Pesetas</i>	Totales <i>Pesetas</i>
CONCEPTOS			
Servicios generales	Indemnizaciones	2.164,00	2.164,00
	Material de oficina	3.643'22	3.643,22
	Vigilancia de las obras (Jornales)	3.383'75	3.383'75
	Conservación y ser- vicio del bote. . . (Jornales . Materiales 23'50)	1.047'80	1.071,30
Obras de nueva construcción	Canteras, Dique del N. E. y explana- ción del Taller de bloques (Jornales . Materiales 35.633'92)	77.237,55	112.871,47
	Totales.	123.133,74	123.133,74

Relación de los materiales adquiridos por diversos conceptos

Material de oficinas y redacción de proyectos

	<u>PESETAS.</u>						
Por varios impresos y encuadernaciones.	861.40						
Por papel, plumas, lápices, efectos de escritorio, dibujo y copias de planos.	2.494.45						
Gastos de correspondencia postal, telegráfica y efectos de limpieza	225.65						
Alquiler de la casa-oficina y alumbrado eléctrico.	1.025.30						
Efectos y pintura para el bote	127.60						
Id. fotográficos.	87.50						
1 Termómetro.	6.50						
1 máquina para encuadernar.	13.50						
1 aparato «Bosramier»	98.00						
1 probeta graduada.	9.90						
1 paleta de acero.	9.00						
1 espátula de idem	9.90						
Para ensayos de cemento.	<table border="0" style="margin-left: 20px;"> <tr> <td style="font-size: 2em;">}</td> <td>1 pilón de cobre.</td> <td style="text-align: right;">23.75</td> </tr> <tr> <td style="font-size: 2em;">}</td> <td>1 guía de idem.</td> <td style="text-align: right;">38.25</td> </tr> </table>	}	1 pilón de cobre.	23.75	}	1 guía de idem.	38.25
}	1 pilón de cobre.	23.75					
}	1 guía de idem.	38.25					
1 aparato adaptable á la balanza «Michaelis» para los ensayos de flexión.	105.00						
1 molde para confeccionar tres muestras.	35.00						
1 id. de «Candot».	35.00						
1 id. de cobre para varillas.	52.75						
1 aparato de vidrio con montura de cobre para ensayos de cemento.	55.00						
1 molde «Le Chatelier»	4.65						
3 tubos de vidrio de 35 mjm.	3.95						
1 id. hidrotimétrico con un frasco.	12.00						
1 densímetro de «Chatelier» y «Candlot».	16.50						
1 aguja de «Vicat»	60.00						
1 balanza «Roberbal» de 5 kilogramos	58.00						
1 juego de pesas de 1 á 5 idem.	52.00						

Material de canteras

Varios efectos de ferretería, puntas y herramientas.	517.69
548 astiles para picos y azadas.	144.00

	<u>PESETAS.</u>
563 espuertas.	148.35
4.700 kilogramos de pólvora para barrenos.	7.681.20
6.412 metros de mecha para idem.	331.10
Este material	
fué adquirido	
en concurso	
público.	
1 grúa giratoria	6.700.00
480 metros de vía con carriles de 12 kilogramos.	4.600.00
3 palancas giratorias.	2.020.00
3 vagones basculadores para 2.50 ms. cúbicos. . .	1.850.00
1 gato para una carga de 15.500 kgmos.	385.00
1 id. id. id. id. de 8.000 id.	225.00
1 aparato de sondaje con las piezas necesarias para 10 metros.	1.060.00
16 limas.	33.80
2 terrajas de 1 á 5 y 5 á 25 mjm.	33.50
6 barriles y una tina para agua.	32.50
17.400 kilogramos de cuerda de cáñamo.	53.45
Por reparar el explosor de minas, reponer la batería de pilas secas del bobinado y otras reparaciones.	227.73
1 máquina de taladrar movida á brazo.	198.35
1 piedra de afilar.	76.00
2 camillas de campaña.	128.90
1 tornillo de carpintero.	6.90

Material del ferro-carril

Efectos de ferretería, puntas y herramientas menores.	459.01
342 astiles para picos y azadas.	111.25
136 espuertas.	28.25
1 tornillo de fragua con el pie de hierro.	150.00
1 carraca universal con escuadra y gato.	55.00
1 torno cabrestante de hierro.	225.00
3 palancas, una con uñas.	75.00
6 bates enmangados.	48.00
1 caseta de madera de 3 metros de fachada por 2 de fondo he- cha en paños, para armar y desarmar, pintada.	300.00
12 picos F n.º 46 y 12 F n.º 47.	58.16
18 carretillas de hierro.	342.00
16 metros de cadena	40.00
1 máquina para taladrar.	85.00
1 polea diferencial «Moore» de 2.000 kilogramos.	197.00
Varias herramientas menores de herrería.	137.15
1 bigornia de 71 kilogramos.	110.75

	<u>PESETAS.</u>
2 fraguas portátiles forma francesa de 27 cms.	274.00
2 machos y 3 doles.	103.00
7 martillos para remachar y mazo de sufrir.	41.25
16 estampillas con y sin mangos.	97.00
10 machos y 8 tajaderas para cortar en frío.	113.25
1 tornillo giratorio núm. 3.	102.00
6 limas, 50 tornillos y 3 arandelas.	64.50
4 tinajas para agua.	16.30
655 tornillos cabeza cuadrada con sus tuercas y 1.250 guarda- maderas refinadas.	552.95
1 tornillo cerrajero.	109.00
2 puentes metálicos compuestos de 242 piezas con 38.341 ki- lógramos, transporte desde Ablañas á S. Juan de Nievas y embarque á bordo (adquiridos en concurso público) . . .	19.746.59
Transportes de dichos puentes desde Avilés á Málaga, . . .	929.76
Descarga y guardería en Málaga.	155.70
Por trabajos de pontonas.	360.00
Por idem de bodega.	95.00
Por gastos del receptor.	106.90
Mano de obra de pintura de los puentes.	200.00

Material del taller de bloques

6 barrenas salomónicas.	13.25
2 llaves inglesas, 2 limas redondas, 3 sierras y otras herra- mientas	37.50
Por efectos de ferretería, puntas y herramientas menores. . .	419.42

ESTADO del movimiento de mercancías en el Puerto de Melilla durante el año 1905

CLASES DE MERCANCÍAS	Importación	Exportación	Cabotage de entrada	Cabotage de salida
	Kilógramos	Kilógramos	Kilógramos	Kilógramos
Abonos de todas clases . . .	30	»	»	»
Aceite	3.905	»	368.050	»
Aceitunas	50	»	4.500	»
Afrecho	15.853	»	6.100	»
Agua de Vichy	7.030	»	600	»
Aguardiente	4.240	»	22.630	»
Achicoria	1.800	»	»	»
Ajenjo	11.005	»	»	»
Ajos	»	»	550	»
Alcohol	5.530	»	»	»
Algodón en rama	»	»	»	»
Alheña	23.150	»	»	»
Almendras	»	10.400	5.400	»
Almidón	280	»	1.000	»
Alpargatas	»	»	»	»
Alpiste	»	»	»	»
Alquitrán	»	»	»	»
Altramuces	»	»	»	»
Arenques	»	»	5.978	»
Arroz	3.800	»	42.950	»
Astas	»	»	»	1.100
Aves vivas	»	»	»	»
Avellanas	»	»	»	»
Azúcar	2.715.310	»	100	»
Azufre	»	»	»	»
Azulejos	»	»	»	»
Babuchas	1.840	»	»	»
Bacalao	14.300	»	»	»
Baldosas	46.300	»	»	»
Barro	950	»	1.100	»
Batatas	»	»	2.000	»
Bellotas	»	»	»	»
Betún	»	»	»	»
Biscochos	1.680	»	600	»
Brea	»	»	»	»
Bujías	53.470	»	»	»
Cacao	»	»	»	»
Cacahuet	990	»	10.800	»

CLASES DE MERCANCÍAS	Importación	Exportación	Cabotaje de entrada	Cabotaje de salida
	Kilógramos	Kilógramos	Kilógramos	Kilógramos
Café.	64.759	»	»	»
Calzado.	6.488	»	13.530	»
Cañamo.	»	»	1.100	»
Carbón.	119.880	»	531.820	24.000
Carburo	1.680	»	610	»
Carteras morunas.	»	»	»	»
Cartón piedra.	100	»	5.500	»
Carros.	»	»	»	»
Carruages.	»	»	»	»
Castañas	200	»	»	»
Cebada.	226.870	43.600	19.450	13.300
Cebollas.	1.050	»	18.610	»
Cemento.	255.300	»	21.700	»
Cera	»	9.660	1.420	»
Cervezas	2.130	»	31.030	»
Clavos.	24.220	»	160	»
Cloruro.	2.000	»	»	»
Conservas.	1.950	»	22.018	»
Cognac.	150	»	3.400	»
Costillas	4.230	»	»	»
Cristal.	23.550	»	7.650	»
Cuerdas.	1.430	»	2.900	»
Dátiles	51.120	»	»	»
Drogas	20.310	»	14.500	»
Dulces.	14.610	»	1.300	»
Embutidos.	»	»	2.640	»
Escobas.	»	»	»	»
Esparto.	»	»	19.160	3.000
Especias	26.325	»	250	»
Esteras de esparto.	»	»	»	»
Esteras de junco.	»	1.200	»	»
Estribos morunos	»	»	»	»
Ferretería	5.600	»	10.930	»
Fósforos	15.100	»	»	»
Frutas.	2.100	»	»	»
Galletas.	880	»	200	»
Garbanzos	43.620	»	»	»
Ginebra	58.385	»	9.300	»
Grasas.	»	»	200	»
Habas	119.410	»	»	»
Habichuelas.	16.430	»	1.800	»
Harinas.	4.342.780	»	9.000	»

CLASES DE MERCANCÍAS	Importación	Exportación	Cabotaje	Cabotaje
	Kilógramos	Kilógramos	de entrada Kilógramos	de salida Kilógramos
Hielo	»	»	»	»
Hierros y aceros	29.735	»	53.847	10.000
Higos	200	»	2.500	»
Hojalata	790	»	100	»
Huesos	»	»	100	6.800
Huevos	»	7.000	19.440	101.225
Chacina	5.930	»	16.230	»
Chocolate	100	»	1.680	»
Jabón	218.230	»	360	»
Jamones	»	»	»	»
Joyería	»	»	»	»
Juguetes	»	»	»	»
Ladrillos	»	»	8.300	»
Lampistería	60	»	»	»
Lana	10.920	9.370	4.300	»
Legumbres y hortalizas	2.860	»	13.100	»
Leche	23.050	»	»	»
Lentejas	»	»	1.400	»
Leña	»	»	300	»
Libros	100	»	80	»
Licores	3.230	»	»	»
Limonas	»	»	»	»
Losetas	104.900	»	11.000	»
Loza fina	33.560	»	»	»
Id. ordinaria	1.250	»	5.250	»
Maderas finas ó labradas	»	»	700	»
Id. de pino	22.729	»	637.622	»
Maiz	858.150	»	10.800	»
Manteca	6.390	»	1.320	»
Máquinas	6.480	»	6.400	»
Mármol	170	»	2.000	»
Melones	»	»	15.300	»
Mercería	2.170	»	200	»
Metales	150	»	»	»
Miel	»	»	»	»
Mimbres	»	»	»	»
Minerales	»	»	200	»
Mojama	»	»	110	»
Muebles	450	»	11.980	»
Naranjas	»	800	4.760	»
Nueces	»	»	4.700	»
Paja	47.100	»	3.060	»

CLASES DE MERCANCÍAS	Importación	Exportación	Cabotaje de entrada	Cabotaje de salida
	Kilógramos	Kilógramos	Kilógramos	Kilógramos
Papel	15.540	»	16.150	»
Pasas	»	»	150	»
Pastas	16.350	»	9.130	1.400
Patatas	352.780	»	181.900	»
Pelo de cabra	»	7.520	»	»
Perfumería	2.610	»	»	»
Pescado	80	12.000	»	12.630
Petróleo	71.300	»	»	»
Pianos	200	»	»	»
Piedras	»	»	30.100	»
Pieles curtidas	60	»	12.430	300
Pieles sin curtir	7.590	123.300	23.920	25.080
Pimiento	»	»	1.690	»
Pinturas	710	»	»	»
Piñones	»	»	»	»
Piperia vacía	»	»	»	»
Plantas	»	»	»	»
Plomo	100	»	»	»
Productos químicos y farmacéuticos	9.060	»	»	»
Queso	2.300	»	1.580	»
Quincalla	14.485	»	19.300	»
Rón	1.150	»	»	»
Ropas	»	»	»	»
Sacos vacíos	»	»	551.300	»
Sai	»	»	»	»
Salchichón	3.850	»	»	»
Seda	»	»	»	»
Sémola	557.090	»	»	»
Sombreros	»	»	»	»
Tabaco	»	»	»	»
Tejas	24.200	»	»	»
Tegidos	720.060	»	69.820	»
Thé	110.290	»	»	»
Tintas	1.615	»	1.000	»
Tocino	10.230	»	»	»
Trapos viejos	»	»	»	12.000
Trigo	5.200	3.600	»	19.100
Vinagre	»	»	670	»
Vino común	13.320	»	239.700	»
Vinos finos	400	»	»	»
Yeros	»	»	»	»

CLASES DE MERCANCIAS	Importación	Exportación	Cabotaje de entrada	Cabotaje de salida
	Kilógramos	Kilógramos	Kilógramos	Kilógramos
Yeso.	481.000	»	49.000	»
Zinc labrado.	1.370	»	»	»
Id. en planchas.	»	»	»	»
Cabezas de ganado caballar.	»	10	2	7
» » vacuno..	4.045	»	19	11
» » cabrio. .	»	»	92	9
» » lanar. .	»	»	»	»
» » cerda .	»	»	»	60
» » mular. .	»	5	1	4
» » asnal. .	»	»	2	8
Total de mercancías. . .	12.165.814	229.850	3.545.485	229.965

ESTADO del movimiento de mercancías en el Puerto de Melilla durante el primer semestre del año 1906

CLASES DE MERCANCÍAS	Importación	Exportación	Cabotage de entrada	Cabotage de salida
	Kilógramos	Kilógramos	Kilógramos	Kilógramos
Abonos de todas clases	»	»	»	»
Aceite	14.240	»	105.950	»
Aceitunas.	130	»	4.000	»
Afrecho.	6.570	»	»	»
Agua de Vichy.	3.480	»	»	»
Aguardiente.	3.300	»	10.850	»
Achicoria.	1.450	»	»	»
Ajenjo.	3.750	»	»	»
Ajos.	»	»	1.840	»
Alcohol.	13.580	»	»	»
Algodón en rama	200	»	»	»
Alheña.	3.672	»	»	»
Almendras.	80	190	6.100	»
Almidón	100	»	1.700	»
Alpargatas.	»	»	»	»
Alpiste.	»	»	»	»
Alquitrán.	»	»	170	»
Altramuces	»	»	»	»
Arenques.	»	»	»	»
Arroz	9.440	»	36.500	»
Astas	»	»	»	440
Áves vivas	»	»	»	»
Avellanas.	»	»	430	»
Azúcar.	1.196.420	»	»	»
Azufre.	»	»	»	»
Azulejos	»	»	»	»
Babuchas.	8.730	»	»	»
Bacalao.	13.546	»	»	»
Baldosas	4.500	»	2.840	»
Barro	»	»	5.440	»
Batatas.	»	»	»	»
Bellotas.	»	»	»	»
Betún	»	»	»	»
Bícechos.	290	»	»	»
Brea.	»	»	»	»
Bujías	57.860	»	»	»
Cacao	»	»	»	»
Cáñamo.	»	»	1.560	»

CLASES DE MERCANCIAS	Importación	Exportación	Cabotage de entrada	Cabotage de salida
	Kilógramos	Kilógramos	Kilógramos	Kilógramos
Cacahuet	180	»	9.900	»
Café	212.580	»	»	»
Calzado	960	»	3.450	»
Carbón	87.100	»	271.030	»
Carburo	2.370	»	1.500	»
Carteras morunas	»	»	»	»
Cartón piedra	»	»	7.900	»
Carros	»	»	»	»
Carruages	»	»	1.800	»
Castañas	50	»	90	»
Cebada	58.740	7.700	40.490	»
Cebollas	»	»	2.800	»
Cemento	450.420	»	10.250	»
Cera	»	8.573	2.540	»
Cervezas	4.290	»	10.250	»
Clavos	3.900	»	40	»
Cloruro	»	»	»	»
Conservas	2.660	»	13.570	»
Cognac	»	»	»	»
Costillas	»	»	»	»
Cristal	18.300	»	4.620	»
Cuerdas	1.480	»	3.500	»
Dátiles	21.850	»	»	3.400
Drogas	7.408	»	10.110	»
Dulces	7.600	»	»	»
Embutidos	500	»	5.730	»
Escobas	»	»	»	»
Esparto	»	»	22.910	18.300
Especias	7.839	»	2.500	»
Esteras de esparto	»	»	»	»
Esteras de junco	»	»	»	»
Estribos morunos	»	»	»	»
Ferretería	7.615	»	7.710	»
Fósforos	11.110	»	»	»
Frutas	160	»	51.090	»
Galletas	5.780	»	200	»
Garbanzos	16.350	»	»	»
Ginebra	31.740	»	»	»
Grasas	»	»	»	»
Habas	12.870	»	»	»
Habichuelas	10.100	»	2.550	»
Harinas	3.070.080	»	200	»

CLASES DE MERCANCÍAS	Importación	Exportación	Cabotaje de entrada	Cabotaje de salida
	Kilógramos	Kilógramos	Kilógramos	Kilógramos
Hierros y aceros.	7.945	30.000	31.584	3.760
Higos	"	"	5.500	"
Hojalata	100	"	50	"
Huesos	"	2.300	200	12.800
Huevos.	"	"	10.294	24.010
Chacina.	980	"	2.100	"
Chocolate.	30	"	750	"
Jabón	111.910	"	"	"
Jamones	"	"	1.040	"
Joyería.	280	"	"	"
Juguets.	395	"	"	"
Ladrillos	4.300	"	2.500	"
Lampistería	300	"	"	"
Lana.	1.240	150.910	60	"
Legumbres y hortalizas	4.520	750	21.390	60
Leche	18.300	"	1.000	"
Lentejas	"	"	"	"
Leña.	"	"	"	"
Libros.	100	"	"	"
Licores	1.120	"	"	"
Limonos	"	"	500	"
Losetas	67.360	"	880	"
Loza fina.	15.580	"	1.600	"
Id. ordinaria.	2.150	"	200	"
Materiales de construcción.	1.000	"	13.000	"
Maderas finas ó labradas.	"	"	60	"
Id. de pino	4.721	"	235.240	"
Maiz.	103.460	"	"	"
Mantecas.	5.380	"	"	"
Máquinas.	2.600	"	160	"
Mármol.	"	"	2.070	"
Melones.	"	"	"	"
Mercería	5.120	"	"	"
Metales.	"	"	"	"
Miel	"	"	"	"
Minerales.	"	"	350	"
Mojama.	"	"	"	"
Muebles	1.570	"	15.760	"
Naranjas	"	"	14.580	"
Nueces.	"	"	1.650	"
Paja	67.030	"	1.200	"
Papel	13.191	"	29.120	"

CLASES DE MERCANCIAS	Importación	Exportación	Cabotaje de entrada	Cabotaje de salida
	Kilógramos	Kilógramos	Kilógramos	Kilógramos
Pasas	»	»	3.100	»
Pastas	10.770	»	8.026	»
Patatas	302.790	»	74.840	»
Pelo de cabra	»	400	»	»
Perfumería	1.930	»	»	»
Pescado	»	16.100	1.600	4.750
Petróleo	72.000	»	»	»
Pianos	»	»	760	»
Piedras	»	»	450	»
Pieles curtidas	710	»	3.890	»
Pieles sin curtir	53.220	142.290	21.420	26.380
Pimiento	90	»	250	»
Pinturas	700	»	500	»
Piñones	»	»	»	»
Pipería vacía	5.000	»	»	»
Plantas	»	»	»	»
Plomo	140	»	200	»
Productos químicos y farmacéuticos	1.320	»	»	»
Queso	3.160	»	2.120	»
Quincalla	3.160	»	16.330	»
Rón	»	»	»	»
Ropas	760	»	»	»
Sacos vacíos	4.000	»	»	»
Sal	»	»	306.000	»
Salchichón	2.820	»	»	»
Seda	»	»	»	»
Sémola	334.880	»	»	»
Sombreros	140	»	»	»
Tabaco	»	»	»	»
Tejas	3.450	»	»	»
Tegidos	108.215	»	24.360	»
Thé	55.710	»	»	»
Tinteros	»	»	»	»
Tocino	11.350	»	1.000	»
Trapos viejos	»	»	»	»
Trigo	1.250	»	»	»
Vinagre	»	»	2.300	»
Vino común	5.290	»	190.410	»
Vinos finos	2.300	»	»	»
Yeros	»	»	»	»
Yeso	371.550	»	10.400	»

CLASES DE MERCANCÍAS	Importación	Exportación	Cabotaje de entrada	Cabotaje de salida
	Kilógramos	Kilógramos	Kilógramos	Kilógramos
Zinc.	1.000	»	150	»
Cabezas de ganado caballar.	1	8	»	»
» » vacuno..	952	135	»	12
» » cabrio. .	»	1	1	2
» » lanar. . .	»	164	4	145
» » cerda . .	»	»	46	5
» » mular. . .	»	»	9	1
» » asnal. . .	»	»	»	5
Total de mercancías. . .	7.189.617	366.213	1.720.104	108.520

Obras del Puerto de Chafarinas

ESTADO demostrativo de los géneros importados á esta Plaza desde los meses de Enero á Agosto de 1906

MERCANCIAS	KILÓGRAMOS
Achicoria	60
Azúcar	7.170
Arroz, garbanzos, judías y demás legumbres	3.500
Aceite vegetal	5.250
Cervezas y refrescos	886
Carbón vegetal.	1.600
Conservas alimenticias.	2.950
Cafés y thés.	1.070
Fideos y pastas.	930
Frutas secas.	90
Ginebra, aguardientes y licores.	1.100
Jabón.	1.250
Harina.	31.150
Jamón y embutidos.	1.060
Patatas	32.940
Pescado fresco.	350
Id. seco.	1.175
Petróleo.	26 cajas
Quesos.	195
Sal	800
Trigos y demás cereales.	3.500
Vino común.	9.070
Vinos finos.	20
Tocino y mantecas	440
Cabezas de ganado vacuno	78 cabezas
» » lanar.	26 »
» » de cerda	6 »

ESTADO del movimiento de buques mercantes ocurrido en el Puerto de Melilla durante el año de 1905

MESES	ENTRADOS				SALIDOS				Tonelaje de estos buques
	DE VAPOR		DE VELA		DE VAPOR		DE VELA		
	Nacionales	Extranjeros	Nacionales	Extranjeros	Nacionales	Extranjeros	Nacionales	Extranjeros	
Enero.	11	14	»	»	11	14	»	»	El tonelaje de estos vapores es de 400 á 600 toneladas los españoles, de 700 á 800 los extranjeros y de 60 á 90 los de vela.
Febrero.	10	14	2	»	10	14	2	»	
Marzo.	14	22	2	»	14	22	2	»	
Abril.	8	21	»	»	8	21	»	»	
Mayo.	8	35	»	»	8	35	»	»	
Junio.	11	28	3	»	11	28	3	»	
Julio.	17	44	1	»	17	44	1	»	
Agosto.	16	30	5	»	16	30	5	»	
Septiembre.	14	23	6	»	14	23	6	»	
Octubre.	9	19	2	»	9	19	2	»	
Noviembre.	10	17	6	»	10	17	6	»	
Diciembre.	11	18	5	»	11	18	5	»	
Totales.	139	285	32	»	139	285	32	»	

ESTADO del movimiento de buques mercantes ocurrido en el Puerto de Melilla durante el primer semestre del año 1903

MESES	ENTRADOS				SALIDOS				Tonelaje de estos buques
	DE VAPOR		DE VELA		DE VAPOR		DE VELA		
	Nacionales	Extranjeros	Nacionales	Extranjeros	Nacionales	Extranjeros	Nacionales	Extranjeros	
Enero.	20	17	11	1	20	17	10	1	El tonelaje de estos vapores es de 400 á 600 toneladas los españoles, de 700 á 800 los extranjeros y de 60 á 90 los de vela.
Febrero.	17	22	4	1	17	21	3	1	
Marzo.	19	22	9	»	19	23	7	»	
Abril.	17	26	4	2	17	26	4	2	
Mayo.	23	42	6	»	23	42	4	»	
Junio.	16	29	8	»	16	29	8	»	
Totales.	112	158	42	4	112	157	36	4	

Nota.-No hay buques de esta matrícula, á excepción de un pequeño laúd de 15 toneladas llamado «Alfonso XIII», que hace la travesía entre este Puerto y los Menores.

Otra.-Los vapores nacionales son cuatro: los llamados «Sevilla» y «Ciudad de Mahón» son correos contratados por el Estado para este servicio y transportes militares entre Málaga, Melilla, Chafarinas, Alhucemas y el Peñón de la Gomera; el vapor «Velarde», de la matrícula de Almería, hace un viaje cada mes entre Melilla, Almería y puertos de Levante hasta Barcelona y viceversa y el vapor «España» otro viaje por mes entre Málaga, Melilla, los Menores y Tánger, fletado por la Agencia de Transportes de esta Plaza de los Sros. Clemente, Cabo y Compañía.

Otra.-Los vapores extranjeros son en su mayoría de nacionalidad francesa; proceden de Marsella, Orán, Gibraltar y Tetuán, importando productos de dicha nación los que proceden de los primeros puertos, é ingleses y marroquíes los que proceden de los dos últimos.

Otra.-Los buques de vela españoles son de la matrícula de Torrevieja (Alicante) y traen cargamento de sal, madera, patatas, algunos coloniales y materiales para construcción.

ESTADO del movimiento de buques ocurrido en el Puerto de Chafarinas durante los meses de Enero á Agosto de 1906

MESES	ENTRADOS				SALIDOS			
	DE VAPOR		DE VELA		DE VAPOR		DE VELA	
	Nacio- nales	Extran- geros	Nacio- nales	Extran- geros	Nacio- nales	Extran- geros	Nacio- nales	Extran- geros
Enero	1	1	3	»	1	1	2	»
Febrero	3	»	4	»	3	»	5	»
Marzo	4	1	7	»	4	1	7	»
Abril	2	1	1	»	2	1	1	»
Mayo	4	1	2	»	4	1	2	»
Junio	3	1	6	1	3	1	6	1
Julio	4	»	2	»	4	»	2	»
Agosto	5	3	1	»	5	3	»	»
Totales. . .	26	8	26	1	26	8	25	1

ESTADO del movimiento de buques de guerra que han visitado el puerto de Melilla en el año 1905

MESES	DIAS	Clase del buque	NOMBRES	BANDERA	TONELAJE	Núm. de tripulantes	
Enero							
Febrero							
Marzo		Ninguno	en los cuatro primeros meses.				
Abril							
Mayo	16		Crucero	Infanta Isabel	Española	1.193	194
Junio	15		Id.	Id.	Id.	"	"
"	20	Id.	Id.	Id.	"	"	
"	25	Id.	Lepanto	Id.	4.820	371	
"	25	Torpedero	Osado	Id.	465	73	
Julio	2	Crucero	Infanta Isabel	Id.	1.193	194	
"	11	Id.	Id.	Id.	"	"	
"	19	Id.	Río de la Plata	Id.	1.800	206	
"	26	Torpedero	Agile	Francesa	90	27	
"	27	Crucero	Infanta Isabel	Española	1.193	194	
Agosto	5	Id.	Numancia	Id.	7.300	350	
"	15	Id.	Infanta Isabel	Id.	1.193	194	
"	31	Id.	Id.	Id.	"	"	
Septbre.	30	Cañonero	Martin A. Pinzón	Id.	608	92	
Octubre	4	Id.	Id.	Id.	"	"	
"	22	Crucero	Infanta Isabel	Id.	1.193	194	
Noviembre	2	Cañonero	Martin A. Pinzón	Id.	608	92	
Diciembre	17	Crucero	Infanta Isabel	Id.	1.193	194	
"	19	Id.	Id.	Id.	"	"	
"	29	Cañonero	Maria de Molina	Id.	823	113	

ESTADO del movimiento de buques de guerra que han visitado el Puerto de Melilla durante el primer Semestre del año 1906

MESES	DIAS	Clase del buque	NOMBRES	BANDERA	TONELAJE	Núm. de tripulantes
Enero	10	Cañonero	Martin A. Pinzón	Española	608	92
"	15	Id.	Id.	Id.	"	"
Febrero	1	Id.	Id.	Id.	"	"
"	7	Id.	Id.	Id.	"	"
"	14	Crucero	Infanta Isabel	Id.	1.193	194
"	"	Id.	Extremadura	Id.	2.134	264
"	15	Id.	Turqui	Marroqui	550	35
"	19	Cañonero	Maria de Molina	Española	823	113
"	23	Crucero	Turqui	Marroquí	550	35
Marzo	3	Id.	Lalande	Francesa	900	210
"	"	Id.	Turqui	Marroquí	550	35
"	4	Id.	Infanta Isabel	Española	1.193	194
"	12	Torpedero	Destructor	Id.	386	58
"	22	Crucero	Turqui	Marroqui	550	35
"	27	Cañonero	Martin A. Pinzón	Española	608	92
"	28	Crucero	Turqui	Marroquí	550	35
Abril	9	Id.	Id.	Id.	"	"
"	12	Id.	Id.	Id.	550	35
"	13	Torpedero	Destructor	Española	386	58
"	17	Crucero	Turqui	Marroquí	550	35
"	22	Id.	Id.	Id.	"	"
"	24	Id.	Id.	Id.	"	"
"	26	Cañonero	Maria de Molina	Española	823	113
Mayo	3	Crucero	Turqui	Marroquí	550	35
"	5	Torpedero	Osado	Española	465	73
"	"	Crucero	Lepanto	Id.	4.805	460
"	10	Id.	Turqui	Marroquí	550	35
"	14	Id.	Id.	Id.	"	"
"	"	Id.	Infanta Isabel	Española	1.193	194
"	21	Cañonero	Martin A. Pinzón	Id.	608	92
"	23	Torpedero	Destructor	Id.	386	58
Junio	2	Crucero	Turqui	Marroquí	550	35
"	5	Id.	Id.	Id.	"	"
"	10	Id.	Id.	Id.	"	"
"	11	Torpedero	Destructor	Española	386	58
"	16	Crucero	Turqui	Marroquí	550	35
"	19	Torpedero	Destructor	Española	386	58
"	20	Crucero	Turqui	Marroquí	550	35

PUERTO DE MELILLA

ACCIDENTES DEL TRABAJO

AÑO 1905

PUERTO DE MELILLA

ACCIDENTES DEL TRABAJO

AÑO 1905

MESES	Número de accidentes	PERSONAL VÍCTIMA DEL ACCIDENTE					Clase del accidente	Número de días que estuvo en curación	Indemnización en jornales — Pesetas	Indemnización por muerte — Pesetas	GASTOS DE		IMPORTE total de los gastos — Pesetas
		Marinos	Peones	Carpinteros y calafates	Albaniles	Personal del taller					MÉDICO — Pesetas	FARMACIA — Pesetas	
Enero	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	
Febrero	1	»	1	»	»	»	4	4 00	»	5 00	1 50	10 50	
Marzo y Abril	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	»	
Mayo	2	»	2	»	»	»	4	4 00	»	17 50	1 05	22 55	
							17	15 00	»	55 00	4 50	74 50	
Junio	2	»	2	»	»	»	18	16 00	»	21 50	4 70	42 20	
							8	7 00	»	»	2 10	9 10	
							30	26 00	»	50 00	2 25	78 25	
Julio	4	»	4	»	»	»	40	42 75	»	102 50	3 10	148 35	
							24	15 00	»	45 00	7 50	67 50	
							28	25 00	»	70 00	7 75	102 75	
							4	3 00	»	15 00	1 05	19 05	
Agosto	5	»	5	»	»	»	12	22 50	»	15 00	3 15	40 65	
							30	42 50	»	15 00	7 80	65 30	
							12	25 00	»	15 00	3 15	43 15	
							3	3 00	»	15 00	0 80	18 80	
							14	»	»	15 00	3 40	18 40	
							21	19 00	»	15 00	5 50	39 50	
Septbre.	5	»	4	1	»	»	3	3 00	»	15 00	0 80	18 80	
							4	5 00	»	15 00	1 05	21 05	
							4	4 00	»	15 00	1 05	20 05	
							4	4 50	»	15 00	1 05	20 55	
Octubre	4	»	4	»	»	»	11	10 00	»	15 00	2 90	29 90	
							10	9 00	»	15 00	2 60	26 60	
							3	3 00	»	15 00	0 80	18 80	
							10	9 00	»	15 00	2 60	26 60	
Noviembre	4	»	3	»	1	»	7	6 00	»	15 00	1 85	22 85	
							1	»	»	15 00	0 26	15 26	
							3	2 00	»	15 00	1 00	18 00	
							10	9 00	»	15 00	2 40	26 40	
Diciembre	1	»	1	»	»	»	10	9 00	»	15 00	2 40	26 40	
Totales.	28	»	26	1	1	»	339	334 25	»	651 50	77 66	1063 41	

PUERTO DE MELILLA

ACCIDENTES DEL TRABAJO

AÑO 1906

MESES	Número de accidentes	PERSONAL VÍCTIMA DEL ACCIDENTE					CLASE DEL ACCIDENTE	Número de días que estuvo en curación	Indemnización en jornales		Indemnización por muerte		GASTOS DE				Importe total de los gastos	
		Marinos	Peones	Carpinteros y calafates	Albañiles	Personal del taller			Pesetas	Cts.	Pesetas	Cts.	MÉDICO		FARMACIA		Pesetas	Cts.
													Pesetas	Cts.	Pesetas	Cts.		
Enero	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	
Febrero	2	"	2	"	"	"	2	2	00	"	"	17	22	"	"	19	22	
							6	6	00	"	"	17	22	"	"	23	22	
							6	18	75	"	"	17	22	"	"	30	97	
Marzo	4	"	3	"	1	"	6	6	00	"	"	17	22	"	"	23	22	
							48	48	00	"	"	17	23	4	50	69	73	
							41	41	00	"	"	17	22	4	00	62	22	
Abril	2	"	2	"	"	"	5	5	00	"	"	17	23	"	"	22	23	
							25	28	00	"	"	17	22	2	50	47	72	
							8	8	00	"	"	17	23	"	"	25	23	
							3	3	50	"	"	17	22	"	"	20	72	
Mayo	7	"	7	"	"	"	8	9	00	"	"	17	23	"	"	26	23	
							4	3	50	"	"	17	22	"	"	20	72	
							19	19	00	"	"	17	23	"	"	36	23	
							55	55	00	"	"	17	22	3	00	75	22	
							14	10	50	"	"	17	22	"	"	27	72	
							6	6	00	"	"	17	23	"	"	23	23	
Junio	3	"	3	"	"	"	6	4	50	"	"	17	22	"	"	21	72	
							12	12	00	"	"	17	23	"	"	29	23	
							10	10	00	"	"	17	22	"	"	27	22	
							13	13	00	"	"	17	22	"	"	30	22	
Julio	7	"	7	"	"	"	4	3	50	"	"	17	22	"	"	20	72	
							3	3	00	"	"	17	23	"	"	20	23	
							5	6	25	"	"	17	22	"	"	23	47	
							92	92	00	"	"	17	23	5	00	114	23	
							6	7	50	"	"	17	22	"	"	24	72	
							19	19	00	"	"	17	22	1	00	37	22	
							3	3	00	"	"	17	22	"	"	20	22	
							4	4	00	"	"	17	22	"	"	21	22	
Agosto	8	"	8	"	"	"	17	21	25	"	"	17	22	"	"	38	47	
							4	4	00	"	"	17	23	"	"	21	23	
							14	14	00	"	"	17	22	"	"	31	22	
							12	13	50	"	"	17	22	"	"	30	72	
							11	11	00	"	"	17	22	"	"	28	22	
							7	7	00	"	"	17	22	"	"	24	22	
							5	5	50	"	"	17	22	"	"	22	72	
Septbre.	5	"	5	"	"	"	2	2	00	"	"	17	22	"	"	19	22	
							11	11	00	"	"	17	22	"	"	28	22	
							16	24	00	"	"	17	22	"	50	41	72	
							5	5	50	"	"	17	22	"	"	22	72	
Octubre	4	"	4	"	"	"	9	15	75	"	"	17	22	"	"	32	97	
							1	1	00	"	"	17	22	"	"	18	22	
							9	9	00	"	"	17	22	"	"	26	22	
							13	14	60	"	"	17	22	"	"	31	82	
Noviembre	3	"	3	"	"	"	2	2	00	"	"	17	22	"	"	19	22	
							22	24	75	"	"	17	22	"	"	41	97	
Diciembre	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	
Totales.	45	"	44	"	1	"	593	627	85	"	"	775	00	20	50	1423	35	

RESÚMEN de las observaciones metereológicas efectuadas en el Puerto de Melilla desde el día 1.º de Agosto de 1905 al 31 de Julio de 1906

Temperaturas . . .	{	Máxima anual.	37°		
		Mínima anual.	2° 5		
		Media anual.	17° 7		
Altura barométrica al nivel del mar.	{	Máxima anual.	775 mjm		
		Mínima anual.	751 mjm		
		Media anual.	763 mjm		
Mareas	{	Máxima anual sobre cero.	0'33		
		Mínima anual bajo cero.	0'33		
		Corrida máxima diaria.	0'39 (el 7 de Julio 1906)		
		Corrida mínima diaria.	0'01 (el 31 de Mayo 1906)		
Lluvia	{	Primavera.	9 días	Altura en mjm. 58	
		Estío.	2 »	Id. id. 5	
		Otoño.	13 »	Id. id. 102	
		Invierno.	10 »	Id. id. 71	
		<i>Total.</i>	34 »		236
		Presión barométrica media los días de lluvia.		762.5 mjm	
Temperatura media en los días de lluvia.		14° 4			

OBSERVACIONES

Las temperaturas están observadas á la sombra y al aire libre.

Las mareas se han tomado en el muelle todos los días excepto aquellos en que lo han impedido los temporales fuertes, correspondiendo la máxima marea observada al 19 de Marzo de 1906 y la mínima al 24 de Octubre de 1905, correspondiendo al primer día una altura barométrica de 768 mjm y al segundo una de 752 mjm.

Los días más calurosos han sido el 12, 16 y 23 de Agosto de 1906 con calmas del N. E. y N. O. correspondiendo á puntos medios de las curvas de presiones. La mínima de las temperaturas correspondió al 5 de Febrero con viento fresco del N. O. y al 6 y 7 de dicho mes con brisas del N. O. correspondiendo al 5 de Febrero una presión barométrica de 765 mjm, al 6 de 768 mjm y al 7 de 771 mjm.

Los días de lluvia se han repartido en las fases lunares en la siguiente forma: 6 días á la luna nueva; 8 al cuarto menguante; 10 á la luna nueva y otros 10 al cuarto creciente y la relación respectiva de alturas ha sido: 47 mjm á la luna nueva; 20 al cuarto menguante, 79 mjm á la luna llena y 90 mjm al cuarto creciente.

Los vientos en los días de observación se han distribuido en la siguiente forma:

N. 19 días; N. N. E. 42 días; N. E. 60 días; E. N. E. 15 días; E. 17 días; E. S. E. un día; S. E. 1 día; S. 4 días; S. S. O. 2 días; S. O. 5 días; O. 16 días; O. N. O. 20 días; N. O. 133 días; N. N. O. 25 días.

RESÚMEN de las observaciones metereológicas efectuadas en el Puerto de Chafarinas desde el día 18 de Enero al 31 de Agosto de 1906.

Temperaturas	{	Máxima anual	23.50
		Mínima anual.	7.00
		Media anual.	15.36
Altura barométrica al nivel del mar	{	Máxima anual	767.40
		Mínima anual.	743.50
		Media anual.	759.64
Mareas	{	Máxima anual sobre cero.	0.71 (22 Marzo)
		Mínima anual bajo cero.	0.49 (28 Enero y 8 Abril)
		Corrida máxima diaria	0.54 (9 Abril)
		Corrida mínima diaria.	0.10 (31 Mayo)
Lluvias	{	Primavera.	5 días. 25
		Estío	» »
		Otoño.	» »
		Invierno.	8 días. 70
Presión barométrica media en los días de lluvia.		756.85	
Máxima		20 metros por segundo.	
Mínima.		2 » » »	

Las temperaturas están observadas dentro de una sala no habitada.

Las mareas se han observado en las inmediaciones de la escalerilla del muelle todos los días á excepción de aquellos en que lo han impedido los temporales fuertes.

La máxima marea observada fué el 22 de Marzo y la mínima el 28 de Enero y el 8 de Abril, correspondiendo á las presiones barométricas medias de 751.8, 761.0 y 761.55.

Los días más calurosos han sido el 10, 11, 13, 17 y 18 de Agosto con vientos de N., N. E. y E., correspondiendo á presiones barométricas de 760.3, 759.6, 757.75, 760.20 y 759.75.

El día más frio ha sido el 6 y 7 de Febrero con viento N. y S. O. y presión de 757.5 y 754. Siguen á estos el día 25 de Enero con viento del S. y 761.50 de presión.

Los días de lluvia han correspondido: 6 días á la luna nueva, 4 á la llena y 3 al cuarto creciente.

La relación en milímetros ha sido: en la luna nueva 45, en la llena 26 y en el cuarto creciente 24.

La temperatura media observada en los días de lluvia ha sido de 11.15 y han correspondido: 9 á depresiones barométricas, 2 á presiones medias y 2 á altas presiones.

Los vientos se han presentado en la siguiente forma: N. 9 días; N. N. E. 2; N. E. 56; N. E. E. 2; E. 47; E. S. E. 2; S. E. 6; S. 5; S. S. O. 1; S. O. 21; O. S. O. 4; O. 26; O. N. O. 3; N. O. 39; y N. N. O. 2.

Ha habido 20 días de calma; 107 de brisas; 171 de viento fresco; 38 de viento fuerte; 17 de viento duro y 9 temporales.

Los 9 días de temporal han correspondido: 2 del N.; 2 del N. E.; 2 del E. N. E., y 3 del N. O.

REGLAMENTO

para el servicio, policía y conservación de los muelles.

Zona litoral del puerto de Melilla.

*(Aprobado en sesión de Junta general en 11 de Junio de 1904
y por R. O. de 17 de Noviembre de 1904)*

CAPITULO I

De las autoridades y funcionarios

ARTICULO 1.º Los servicios de policía y conservación de los muelles, de los diques y de toda la zona litoral del puerto de Melilla, las operaciones de carga y descarga, circulación y depósitos de mercancías, y por último, todo cuanto se refiere al uso de las diversas obras que constituyen el puerto, se encuentran bajo la dirección de la Junta de Obras del mismo y la dependencia del Ministerio de Agricultura, Industria y Comercio, con sujeción á las prescripciones del presente Reglamento, en cuanto no se opongan á lo dispuesto sobre zonas polémicas y necesidades del servicio militar de dicho puerto, que por su situación especial podría requerir carácter preferente.

El Ingeniero Director de las Obras, con el personal á sus órdenes, en representación de la Junta del Puerto, tendrá á su cargo la vigilancia de los servicios mencionados, con estricta sujeción á los Reglamentos vigentes y á las órdenes ó instrucciones del Ministerio de Agricultura, Industria y Comercio y Obras Públicas y bajo la autoridad del General Gobernador, con quien podrá entenderse directamente en caso necesario al régimen y policía, dando conocimiento á la Junta. Los servicios de policía y buen orden, en todo aquello que se refiera al fondeo, movimiento, amarraje y seguridad de los buques, son de la competencia del Capitán del Puerto. Deberán sin embargo, ser atendidas por dicha autoridad las indicaciones que pudieran serle hechas por el Ingeniero Director de las Obras, en cuanto aquellas operaciones afecten á la conservación de las mismas y á la buena explotación del Puerto. En los servicios relacionados con el Ministerio, se cumplirá lo decretado por la Presidencia del Consejo de Ministros en Mayo de 1903.

ART. 2.º Deberá existir acuerdo con las autoridades de Marina, respecto al uso, policía y conservación de los muelles del puerto, en los casos que puedan establecerse, para la mejor aplicación de las reglas de referencia.

ART. 3.º Corresponde á la Junta de Obras del Puerto, el estudio, ejecución, conservación de todas las que se efectúen dentro de la zona de servicio del mismo, previa la superior aprobación, exceptuando la carretera de circunvalación, que por su carácter urbano, debe ser atendida y conservada por la

Junta de Arbitrios, siempre bajo la vigilancia del Ingeniero Director facultativo de las Obras del Puerto.

4.º Se entiende como carretera de circunvalación, para los efectos del artículo anterior, y en general, para los de este Reglamento, el paseo del General Macías, el adyacente al muelle nuevo y la calzada que enlaza ambos, ocupando en total la longitud comprendida entre la puerta del Muro X ó paseo del General Macías y el origen de la rampa de acceso á la puerta de Florentina.

ART. 5.º La misma Junta de Arbitrios continuará encargada de suministrar el alumbrado eléctrico, así como la de conducción de aguas potables, tanto para el servicio de los buques, como para las necesidades de los muelles y para los casos de incendio, siempre bajo la dirección é inspección del personal facultativo de la Junta, en cuanto á la conservación del Puerto.

ART. 6. La inmediata vigilancia de la zona litoral de servicios y la prevención y denuncia de las infracciones del Reglamento que se cometan, se ejercerá por el número de guarda-muelles que se consideren necesarios, los cuales funcionarán á las inmediatas órdenes de un jefe, que se titulará Comisario del Puerto, y todos ellos y sus subalternos bajo la dependencia del Ingeniero Director.

Cuando las mercancías que se vayan á desembarcar no tengan zona determinada para su colocación, dichos funcionarios designarán el lugar donde aquella operación deba tener lugar, fuera de las vías reservadas al tránsito y del espacio indispensable para las operaciones de amarraje, evitando así toda confusión y procurando á la vez contribuir con sus disposiciones á la policía y buen orden, tan convenientes á los intereses del fisco.

Alcanza también á los guarda-muelles la obligación de cooperar al buen servicio y á la defensa de los intereses de la Junta de Arbitrios, á cuyo efecto procurarán obrar siempre de acuerdo con sus empleados, para que el cometido de unos y de otros resulte bien armonizado y se cumpla del mejor modo posible.

ART. 7.º La inmediata vigilancia de los muelles y la de toda la zona del Puerto, así como la prevención y denuncia de las infracciones que contra este Reglamento pudieran ser cometidas, serán ejercidas, como se ha dicho, por el Comisario y los guarda-muelles que estén al servicio de la Junta, cuyo número y haberes se consignarán en el presupuesto de conservación, dicho personal será nombrado y separado con sujeción á lo que dispone el 2.º párrafo del apartado 8.º, del artículo 60 del Reglamento general de Juntas de Obras de Puertos.

Las denuncias podrán también ser hechas por cualquier persona que presencie la infracción ó falta cometida y principalmente por los empleados de la Junta de Obras del Puerto, los cabos de mar, agentes y dependientes de la

autoridad; estos últimos tienen además, por razón de su empleo, el deber de prestar á los guarda-muelles el auxilio que tuvieran necesidad de reclamar en el desempeño de su cometido.

ART. 8.º Los guarda-muelles tienen, para los efectos de las denuncias que formulen el carácter de Guarda-jurados, con las atribuciones y responsabilidades consiguientes y además serán considerados como agentes de la autoridad, cuando se encuentren en el ejercicio de sus funciones.

Será condición precisa, para ejercer el cargo de Guarda-muelles, la de saber leer y escribir correctamente, así como las de que los interesados se encuentren, al ser nombrados, entre los 25 y 45 años de edad, que sean de compleción sana y robusta, y de buena conducta moral y que pertenezcan á la segunda reserva.

ART. 9.º El General Gobernador ó el funcionario propuesto por la Junta, en quien hubiese delegado aquella autoridad para este efecto, impondrán las multas que en este Reglamento se determinan por vía de corrección, por las faltas, abusos ó infracciones, también previstos en el mismo, pudiendo previamente practicar todas aquellas comprobaciones que estimen necesarias. Los Guarda-muelles formularán las denuncias á que haya lugar por conducto del Presidente de la Junta, quien podrá dejarlas sin curso, cuando así lo estime, á condición de dar en este caso cuenta de lo que hubiese acordado y de sus fundamentos á la Junta y sin perjuicio de lo que esta resuelva en definitiva.

Cuando sin causa justificada no fueran admitidas las denuncias que se formulen por conducto de la Junta, ó no fueren impuestas las multas respectivas á dichas denuncias, el Presidente de aquella pondrá el hecho en conocimiento del General Gobernador ó de la Dirección General de Obras públicas, según los casos, para la resolución que sea procedente.

CAPITULO II

Del uso de los muelles y en general de la Zona litoral de servicio

ART. 10. El uso de los muelles, el de las vías, paseos, aceras y sitios destinados á depósitos provisionales, dentro de la zona de servicio del puerto, son públicos, con sujeción á las prescripciones de policía que se determinan en el Reglamento.

ART. 11. Los muelles están destinados exclusivamente á la carga, descarga, transporte, y depósito provisional de mercancías y no se permitirá hacer uso de ellos, ni ocuparlos para otro objeto alguno.

ART. 12. Los muelles están destinados á la carga y descarga de mercancías y no se permitirá hacer uso de ellos, ni ocuparlos para ningún otro objeto, sin una autorización expresa del General Gobernador ó quien haga sus veces, previo expediente, en el cual deberá ser oída precisamente la Junta del Puerto.

ART. 13. Las embarcaciones no podrán amarrarse, más que á las argollas ó norays establecidos en los muelles. Para ello podrán hacer uso de cables ó cadenas, pero en el caso que empleen este último medio, deberán forrar con trapos, esterás ú otro material blando, la parte de cadena que roce directamente sobre la arista del muelle, á fin de evitar que se destruya la sillería.

Se prohíbe terminantemente colocar anclas, barras ó cualquier otro objeto sujeto al piso de los muelles y á donde se amarron los buques.

ART. 14. La distribución y designación de las zonas del Puerto para los diferentes servicios sobre los muelles, se efectuará conforme á lo que se preceptúa en el artículo 32 de la vigente Ley de Puertos, por el General Gobernador, oyendo al Capitán del Puerto, al Ingeniero Jefe de Málaga, al Ingeniero Director de las Obras, al Director de Sanidad; y se comunicará á la Capitanía del Puerto para los efectos que respecto al atraque y amarre de los buques haya lugar, conforme á lo terminantemente prescrito sobre el particular en el artículo siguiente.

ART. 15. El Comisario del Puerto, como delegado del Ingeniero Director de las Obras, será el que, en vista de la preindicada distribución, de los medios

auxiliares disponibles para los trabajos de embarque y desembarque, del calado del buque, de la naturaleza de su cargamento, de los usos del Puerto, y aún de la conveniencia de los armadores, caso posible, fije el punto de los muelles, adonde hayan de atracar los buques; y el que marque de acuerdo con lo que el General Gobernador hubiese establecido, el tiempo que puedan permanecer atracados.

Cando las necesidades del Puerto exijan la traslación de algún buque de un punto de los muelles á otro, este mismo funcionario avisará á la Autoridad de Marina, para que ella haga que las maniobras náuticas necesarias al efecto se verifiquen en la forma y modo que considere conveniente.

ART. 16. La faena de descarga será siempre preferida á la de carga, para el atraque de los buques á los muelles en primera fila, á fin de evitar las estadías.

ART. 17. En ningún paraje de los muelles, ni de los terrenos destinados para el uso público de la zona del Puerto, que no sean expresamente los que se destinasen para efectuarlo, se permitirá aserrar maderas, calafatear embarcaciones, ni establecer talleres de clase alguna; los que faltasen á esta prescripción, serán corregidos con una multa de diez pesetas y en el caso de que no obedecieron á la primera intimación que les fuere hecha por los Guardamuelles, haciendo desaparecer la causa de la infracción, pagarán diez pesetas más por cada veinticuatro horas que lo retrasaren. Transcurridos que sean tres días completos, se procederá á efectuarlo por los dependientes de la Junta de Obras, siendo todos los gastos de cuenta y riesgo del dueño.

ART. 18. Las escaleras de los muelles están destinadas exclusivamente para el embarque y desembarque de personas y de equipajes que puedan ser transportados á hombros, estando prohibido en absoluto interrumpir el libre paso por ellas y el utilizarlas para la carga ó descarga de ninguna otra clase de bultos ni de mercancías. Tampoco se permitirá usar dichas escaleras para amarrar cabos, embarcar perros, cargar agua ni practicar otra operación alguna extraña al movimiento, circulación, embarque y desembarque de personas y equipajes, salvo los casos de fuerza mayor, á juicio del Capitán del Puerto.

Las infracciones á lo dispuesto en este artículo se corregirán, imponiendo á los infractores la multa de una á cinco pesetas.

ART. 19. En los espacios destinados á depósitos provisionales, no se permitirá que las mercancías permanezcan estacionadas más de cinco días, salvo los casos de fuerza mayor debidamente justificados y admitidos como tales por el Gobernador General, oyendo previamente á la Junta.

Toda mercancía que no sea retirada dentro de los cinco días de plazo que concede el párrafo anterior, pagará como derecho de ocupación del terreno y durante los primeros cinco días siguientes á los de aquel plazo, diez céntimos de peseta por día y por metro cuadrado, quince céntimos de peseta por día y

por metro cuadrado durante los diez días subsiguientes; veinticinco céntimos de peseta, también por día y por metro cuadrado durante todo el resto del tiempo que la mercancía tardase en ser retirada.

En circunstancias excepcionales, el primer plazo de cinco días podrá ser reducido á tres, así como suprimidos todos los demás cuando el Gobernador General, á propuesta de la Junta, lo estime conveniente, señalándose en cada caso, la zona ó zonas á que se refiera la modificación ó supresión acordada.

ART. 20. Todas las mercancías que permanezcan sobre los muelles más de treinta días, se considerarán como abandonadas, procediéndose á trasladarlas por cuenta de ellas al sitio que determine la Junta.

ART. 21. Queda terminantemente prohibido el depósito de mercancías y objetos, cualquiera que fuese su clase, sobre las vías de tránsito, aún cuando sea provisionalmente ó por poco tiempo. Tampoco se permitirá dejar sobre los muelles, las cabrias, romanas, balanzas ó básculas que puedan necesitarse durante algún tiempo, las que serán retiradas tan pronto como cese la necesidad de su empleo. Tampoco se permitirá arrastrar palancas, maderas ni objetos que puedan ocasionar deterioros en el afirmado del piso.

Una corrección de cinco á veinte pesetas será impuesta á los infractores de lo dispuesto en este artículo, exigiéndoseles además la reparación del daño causado.

ART. 22. Cuando algún buque entrase en el puerto de arribada forzosa y tuviese necesidad de desembarcar su carga para embarcarla despues, se le designará sitio en los muelles para que pueda efectuarlo, concediéndose para ello un plazo de quince días, transcurridos los cuales sin haber levantado la carga, pagará diez céntimos de peseta por día y metro cuadrado en concepto de derechos por ocupación de terreno.

Si transcurriesen treinta días sin haber levantado el cargamento, se dispondrá de este por la Junta de acuerdo con la Hacienda en los casos que proceda su intervención, salvo el de concurrir circunstancias excepcionales que habrán de ser calificadas y admitidas en aquel concepto por el Gobernador General oyendo previamente á la Junta.

ART. 23. Se prohíbe descargar sobre los muelles, piedras, metales, cualquier otro objeto que pueda causar daño en la fábrica, en el afirmado ó el adquinado de aquellos, sin colocar debajo los tableros necesarios para evitar daños. Tampoco se permitirá la carga ni la descarga de tierras, carbones, arenas y otras materias deleznables á granel, sin colocar debajo, entre el buque y el muelle una tela ó encerado que evite su caída al mar.

Las infracciones de estas reglas serán castigadas con la multa de cinco á veinticinco pesetas.

ART. 24. Los patrones, capitanes, armadores y consignatarios, son responsables de los daños y averías que sus buques produzcan en los muelles y fon-

deaderos, salvo los casos de fuerza mayor, debidamente justificadas. La reparación de estos daños será hecha á expensas de los causantes; sin perjuicio de las responsabilidades y multas en que pudieran incurrir. El importe de la valoración del daño causado, ingresará en la Caja de la Junta y el Presidente de ésta ejercerá ante la autoridad competente las acciones que procedan para que estas responsabilidades no dejen de hacerse efectivas.

ART. 25. Las planchas, tablonos y demás objetos necesarios para las operaciones de carga y descarga, estarán marcados con los nombres ó iniciales de sus dueños, numerados y registrados en un libro que para este efecto se abrirá en la Secretaría de la Junta.

Cualquiera de estos objetos que no se encuentre en condiciones útiles para el servicio á que se destinan, se retirarán por los empleados y dependientes de la Junta y por cuenta del respectivo propietario.

Terminadas que sean las operaciones del buque á cuyo efecto se apliquen estos artefactos, serán retirados y depositados en el sitio que para este objeto designe el Ingeniero Director facultativo de las obras.

Los dueños de aquellos serán responsables del cumplimiento de esta disposición, imponiéndose á los infractores la multa de una á cinco pesetas.

ART. 26. Los conductores de carros llevarán sus caballerías al paso y no podrán transitar por los muelles sino yendo apeados, llevando la caballería del diestro.

Ningún vehículo podrá permanecer en los muelles más que el tiempo indispensable para la carga ó descarga de mercancías y transporte de viajeros, cuidando siempre que se detengan de que no queden sueltas las caballerías. Los infractores incurrirán en la multa de una peseta.

Queda prohibido que los carros lleven sus cadenas arrastrando por el suelo, abuso que se castigará con la multa de cinco pesetas.

ART. 27. Queda prohibido en absoluto establecer en los muelles puestos para la venta, talleres provisionales ni ninguna clase de construcciones, bajo la multa de una á cinco pesetas.

Cuando la conveniencia general del servicio del puerto lo reclamara, podrá la Junta del mismo proponer al General Gobernador el establecimiento de una barraca provisional para un uso determinado, justificando su necesidad y adjudicando el servicio de ella por determinado tiempo y en pública licitación, cuyo producto ingresará en los fondos de las Obras del Puerto.

Los que desearan ejecutar obras de esta especie, se atenderán á lo que se previene en el artículo 39 y siguiente de la Ley de Puertos de 7 de Mayo de 1880 y á lo que se dispone en este Reglamento.

ART. 28. Si para algún servicio del Estado, fuese preciso colocar temporalmente alguna garita, barraca ó cobertizo, podrá concederse permiso para su construcción, por el General Gobernador, á instancia del Jefe del servicio, jus-

tificando su necesidad y de acuerdo con la Junta del Puerto, ó en otro caso, sometiendo la resolución á la Dirección General de Obras Públicas.

Art. 29. Se prohíbe la colocación de ningún objeto saliente, apoyado, colgado ó sostenido fuera de la alineación ó paramento de los edificios, cobertizos ó barracas, situadas en la zona litoral de servicio, bajo la multa de cinco pesetas, por cada objeto y cada día.

Art. 30. También se prohíbe limpiar sobre los muelles las embarcaciones, así como la carena, pintura y reparación de las mismas; podrán sin embargo, ser varadas en dichos muelles, en caso de temporal, cuando lo juzgue necesario la Capitanía del Puerto.

Art. 31. Los lanchones y barcazas, destinados á la carga y descarga de los buques, llevarán tres defensas por banda á popa, centro de la borda y proa, para evitar el daño que el continuado rozamiento produce en los muros de los muelles.

Las infracciones se castigarán con multa de una á cinco pesetas.

Art. 32. Las amarras de todas clases, llevarán el forro necesario para evitar el daño que pudieran producir sobre la arista del revestimiento.

Los Guarda-muelles tienen la obligación de advertir á los capitanes y patronos, la existencia de este precepto y de avisar á la Capitanía del Puerto, para hacer cumplir esta disposición.

Art. 33. Los buques podrán efectuar la carga y descarga de las mercancías que conduzcan, valiéndose para ello de los medios existentes, de los propios y de los que tengan los armadores y consignatarios, ó bien de los medios auxiliares como grúas, etc., que posea la Junta del Puerto, y que pondrá á disposición del Comercio, mediante el abono del importe de dichos servicios, con sujeción á la tarifa que oportunamente se remitirá á la aprobación de la Dirección General de Obras Públicas.

En el caso que para la carga ó descarga de las mercancías se haya hecho uso de los medios propios de los armadores y consignatarios, tendrán ellos la obligación de retirarlos del muelle inmediatamente que se termine la faena.

Art. 34. Las operaciones del lavado y limpieza del pescado fresco podrán efectuarse á bordo.

El embalaje del pescado que se destine al tránsito, se efectuará en el terreno de la playa y las operaciones de transacción y venta se realizarán fuera de los muelles.

Los Guarda-muelles quedan obligados bajo su inmediata responsabilidad á cuidar del cumplimiento de estas disposiciones.

Art. 35. Queda terminantemente prohibido encender fuego alguno de día ni de noche en toda la extensión de los muelles y el llevar luces sin farol, bajo la multa de cinco á veinticinco pesetas.

Art. 36. Toda mercancía de naturaleza explosiva, inflamable ó peligrosa

para la seguridad ó salubridad pública, se descargará únicamente en los puntos que al objeto designe el Gobernador General, previo informe de la Junta de Obras del Puerto, con las precauciones que ésta adopte, las que los interesados consideren necesarias, además de las que estimen procedentes la autoridad de Marina, respecto á las naves conductoras y á las embarcaciones menores que se empleen para la descarga, en cuanto al fondeadero ó amarraje de las primeras y el curso que por las aguas hayan de seguir las otras. Cuando en casos excepcionales los puntos que el Gobernador General designe para la descarga de dichas mercancías no estén situados dentro de la zona habilitada para operaciones de comercio, la misma autoridad lo comunicará á la Hacienda para que esta pueda adoptar las medidas que sean necesarias en garantía de sus intereses.

Estas mercancías deberán ser retiradas de los muelles tan pronto como lo consientan las operaciones y formalidades necesarias.

Cuando así se considere necesario, podrán las mercancías de esta clase quedar sujetas á una vigilancia especial por cuenta y riesgo de sus dueños.

Art. 37. Todo aparato, artefacto, máquina, mercancía, material ú objeto de cualquier clase, que permaneciese sobre las vías de servicio y cuyo dueño no pareciese en el momento en que aquellos deban ser separados del lugar que ocupan, se remitirá por los dependientes de la Junta de Obras y por cuenta y riesgo de sus propietarios, depositándose en lugar seguro, del que no puedan ser retirados sin el previo pago del importe de las multas, derechos, almacenajes y demás responsabilidades que pudieran pesar sobre los mismos.

En ningún caso se admitirán reclamaciones por indemnización de daños y perjuicios que hubiesen podido sufrir los efectos ó mercancías á que se refiere el párrafo anterior.

Transcurrido que sea un año sin que el interesado se presente á reclamar el objeto ó mercancía y á satisfacer el importe de las responsabilidades á que hubiese lugar, se considerarán aquellos como abandonados y la Junta de Obras de acuerdo con la Administración de Aduanas, podrá disponer libremente de ellos, enagenándolos en pública subasta que será adjudicada al mejor postor, ingresando el importe en la caja de aquella.

Si despues de deducidos los gastos, multas, derechos y demás responsabilidades, resultase algún sobrante, podrá el interesado reclamarlo en el término de un año. Transcurrido que sea este plazo sin que se presenten reclamaciones, quedará prescrita toda acción contra la Junta.

Art. 38. Cuando un buque permaneciese atracado á los muelles por más tiempo del indispensable para las operaciones de carga y descarga y fuese preciso el lugar que aquel ocupe para destinarlo á otro barco, el Ingeniero Director, oyendo previamente al Capitán del Puerto y á los interesados, podrá fijar el número máximo de días dentro del que deba efectuarse el desatraque.

Transcurrido que sea dicho plazo, sin que se haya otorgado prórroga, el buque desatraca inmediatamente, abonando, en caso contrario, por ocupación de muelle y dársena, un derecho de cinco céntimos de peseta por día y tonelada de arqueo.

ART. 39. La Junta de Obras se reserva el derecho de aprovisionar de lastre á los buques, con sujeción á las tarifas y condiciones que al efecto se establezcan.

En tanto que la Junta se hace cargo de este servicio, se permitirá efectuarlo á los particulares, sometiéndose estos á las reglas que aquellos determinen, en cuanto se refiere á la calidad del lastre, punto ó puntos de depósito y volumen máximo que se permita colocar en estos.

ART. 40. Para hacer el desembarque ó embarque de cualquier clase de ganado, se conducirá éste atado ó de manera que no pueda escaparse ni producir desgracias ni entorpecimientos en las faenas que estén haciéndose, debiendo ir siempre guardado el ganado por el número de personas necesario y siendo responsables sus dueños de los perjuicios que se ocasionen y de la multa que señale el Código penal para las faltas, además de la responsabilidad judicial si ocurriese alguna desgracia.

ART. 41. Los que causaren daño de cualquier especie en las escolleras, en los muelles, en el pavimento ó en las obras de la zona de servicio del Puerto, los que ensuciasen ó rayasen los paramentos, hiciesen aguas mayores ó menores fuera de los sitios destinados á este objeto, invadiesen sitios vedados al acceso del público ó ejecutasen operaciones ó trabajos no autorizados por este Reglamento, incurrirán en la multa de una á cinco pesetas, además de satisfacer el importe del daño ocasionado y sin perjuicio de las demás responsabilidades á que hubiese lugar.

ART. 42. Las mercancías ó efectos embargados por los tribunales ó cuya propiedad se discuta ó litigue, están sujetos á las prescripciones de este Reglamento.

CAPITULO III

Del procedimiento para la exacción de las multas

ART. 43. Los Guarda-muelles usarán de la mayor prudencia y cortesía al advertir y recordar las prescripciones de este Reglamento y todo aquel que de obra ó de palabra los maltratare, será sometido á la acción judicial.

ART. 44. Todas las multas que se impongan se harán efectivas, sin excepción alguna, en papel de pagos al Estado, y de su importe tendrá derecho á percibir la Junta, la cantidad que le corresponda con arreglo á lo dispuesto en la R. O. del Ministro de Hacienda de 22 de Enero de 1896.

ART. 45. Por insolvencia de los culpables, sufrirán estos la detención subsidiaria de un dia por cada cinco pesetas de multa y responsabilidades pecuniarias.

ART. 46. Los individuos que resistieren á los Guarda-muelles en el ejercicio de sus funciones ó de algún modo los injurien, amenacen ó maltraten, sufrirán la multa de diez á cincuenta pesetas y además los castigos que el Código Penal impone á los que atentan contra los agentes de la autoridad, por depender de la del Gobernador General.

ART. 47. Cuando los buques y toda clase de embarcaciones causaren con los amarres daños en los muelles ó ensuciasen el fondeadero ó se temiese que causen alguna avería en las obras, el Ingeniero encargado de estas lo advertirá al Capitán del Puerto, con el fin de que adopte las medidas que procedan para evitarle y aplicar en su caso lo prescrito en el artículo 34 de la Ley.

ART. 48. De los daños que causen las embarcaciones serán responsables los capitanes ó patronos y en su defecto los despachantes de su cargamento.

De la infracción de policía por razón de los depósitos de mercancías en los muelles, serán responsables únicamente las mismas mercancías ó los que resulten ser sus dueños.

ART. 49. Las cantidades que con arreglo á este reglamento tuvieran que satisfacerse en concepto de ocupación lineal, almacenaje ú otros análogos autorizados, se pagarán en la Caja de la Junta.

ART. 50. En la Secretaría de la Junta existirá un libro talonario para ex-

pedir el número de talones necesarios, á fin de que el ocupante ó usuario de un caso, acredite ante la autoridad competente, el ingreso en la Caja de la Junta del importe de su responsabilidad por dicho concepto. La mitad de estos talones quedarán por consecuencia en poder del interesado, y la otra mitad quedarán como justificante del cobro.

ART. 51. Los que resistieren ó demorasen el pago de las multas que les fueren impuestas, serán sometidos á la acción del Juzgado competente.

ART. 52. No podrá recurrirse contra la imposición de las multas que determina este Reglamento, sin haber depositado previamente su importe.

Si en algún caso se declarase la improcedencia de una multa, se reintegrará el importe al interesado, mediante la devolución por éste, del resguardo-talonario que se le hubiese expedido.

CAPITULO IV

De la distribución de los muelles y zonas de servicio

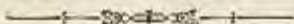
ART. 53. El Gobernador General, previo informe de la Junta de Obras del Puerto, del Ingeniero encargado de la dirección facultativa, del Capitán del Puerto y del Jefe de la estación marítima sanitaria, fijará el destino que deba darse á cada una de las zonas y muelles, á fin de que todas y cada una de las mercancías que se carguen ó descarguen, ocupen el sitio más adecuado á su naturaleza y condiciones.

EXPOSICIÓN, REAL DECRETO Y BASES

PARA LA ADJUDICACIÓN EN CONCURSO PÚBLICO DE LAS OBRAS DE LOS PUERTOS DE

MELILLA Y CHAFARINAS

MINISTERIO DE FOMENTO



EXPOSICION



SEÑOR:

Hace tiempo que el Gobierno dedica su atención al desarrollo de las obras de nuestros puertos en la costa Norte de Africa y procura su más breve ejecución, que tanto han de contribuir á la mejora del tráfico del comercio de España en Marruecos.

Creadas al efecto las Juntas de Obras de los Puertos de Melilla y Ceuta; dependiente de la primera el de Chafarinas; aprobados los proyectos de las obras del primero y del último, y próximo á la aprobación el de Ceuta, se ha subastado la ejecución de los trabajos para los de Melilla y Chafarinas, cuyos presupuestos importan en junto la cantidad de cinco millones de pesetas próximamente.

No habiéndose presentado licitadores en las dos subastas consecutivas realizadas para la construcción de los dos expresados puertos, se hace necesario mejorar las condiciones de adjudicación de las obras y acudir á un público concurso para conseguirla.

Para ello está autorizado en tales casos el Gobierno, ajustándose á las prescripciones del art. 6.º del R. D. del 27 de Febrero de 1852, relativo á la ejecución por subasta de las obras y servicios públicos del Estado, y redactándose precisamente las bases para el concurso, que ha de ser autorizado por un R. D., de conformidad con el Consejo de Ministros.

En las bases propuestas para la adjudicación de las obras de los puertos de Melilla y Chafarinas se ha procurado armonizar la más breve ejecución de las mismas con la de facilitar la presentación de proposiciones en el concurso que al efecto debe celebrarse.

Así, al propio tiempo que se fija un plazo de tres años para la terminación de los dos puertos, se ofrece un rendimiento de interés remunerador á los capitales que se ofrezcan para su construcción por un importe igual á la diferencia entre el del presupuesto de las obras y la subvención asignada para ellas en el tiempo mínimo de su ejecución, garantizándose por el Gobierno el abono de la actual subvención de 500.000 pesetas anuales consignadas para dichas obras, y durante el número de años que sea necesario para terminarlas y para el pago de las obligaciones, con sus intereses, que se hayan emitido como consecuencia de las bases establecidas en el concurso.

Teniendo en cuenta lo expuesto, el Ministro que suscribe, con la conformidad del Consejo de Ministros, tiene la honra de someter á la aprobación de V. M. el adjunto proyecto de decreto.

Madrid 7 de Octubre de 1906.

SEÑOR:
A L. R. P. de V. M.
MANUEL GARCIA PRIETO

REAL DECRETO

A propuesta del Ministro de Fomento, de conformidad con el Consejo de Ministros,

Vengo en disponer lo siguiente:

Artículo 1.º—Se autoriza al Ministro de Fomento para que pueda adjudicar en público concurso la ejecución de las obras de los puertos de Melilla y Chafarinas.

Artículo 2.º—Se aprueban las bases que son adjuntas para la adjudicación de las obras de los expresados puertos.

Artículo 3.º—Se garantiza por el Gobierno el abono de la subvención anual consignada para dichas obras, con sujeción á las citadas bases, así como la mayor que en lo sucesivo pudiera concederse para ellas, durante el tiempo de su ejecución y mientras fuere necesario para el pago del importe de las obligaciones emitidas al efecto, así como para el de su amortización é intereses.

Dado en San Ildefonso á siete de Octubre de mil novecientos seis.

ALFONSO.

El Ministro de Fomento,
MANUEL GARCIA PRIETO.

BASES

QUE HAN DE SERVIR EN EL CONCURSO PARA LA CONTRATACIÓN
DIRECTA DE LOS PUERTOS DE MELILLA Y CHAFARINAS
ADEMÁS DE LAS GENERALES APROBADAS PARA TODAS LAS OBRAS
PÚBLICAS POR REAL DECRETO DE 13 DE MARZO DE 1903

1.º El adjudicatario se compromete á ejecutar las obras en los dos puertos de Melilla y Chafarinas por el importe de los presupuestos aprobados 3.543.246,80 pesetas para las de Melilla y 1.452.049,60 pesetas para las de Chafarinas), pudiendo llevar á término los trabajos simultánea ó sucesi-

vamente, pero en el **plazo total de tres años**. De dichos presupuestos aprobados se deducirá el importe de las obras ejecutadas por la Junta de Obras de los citados puertos hasta la fecha en que deberá comenzar sus trabajos el contratista ó adjudicatario, valoradas á los precios de los presupuestos aprobados.

2.º—El adjudicatario se hará cargo bajo inventario del material, maquinarias y obras adquiridas y ejecutadas por la Junta, á excepci3n de la parte de edificio destinada á oficinas, del que solamente podrá ocupar la parte destinada á maquinaria y almacenes, siendo de su cuenta la conservaci3n y entretenimiento de todo ello hasta el final de periodo de construcci3n, en que haga entrega á la Junta, no sólo de todo lo inventariado, sino del material aportado por él, por valorarse en los precios unitarios, con sujeci3n á los cuales se harán los abonos de la obra que ejecute y de todo el material y mecanismos necesarios para la construcci3n de las obras.

3.º—Se dará **principio** á las obras dentro del plazo de **seis meses** á contar de la fecha de la adjudicaci3n, prosiguiéndose los trabajos en la forma, plazo, órden y bajo las condiciones de los proyectos respectivos y en las estipuladas en este contrato. El adjudicatario percibirá anualmente en **metálico el noventa por ciento** del importe de la **subvenci3n anual** que el estado asigne á estas obras, y la **restante cantidad** hasta el total importe de la obra que hubiere ejecutado, en **obligaciones amortizables** en el plazo que oportunamente se fije, y devengando un interés anual de un **seis por ciento** del valor nominal. Estos intereses se liquidarán al finalizar cada año, entregando su importe al contratista en obligaciones de las mismas condiciones citadas. Dichas obligaciones serán emitidas por la Junta de Obras del puerto de Melilla, con la garantía del Gobierno.

4.º Si el contratista adquiriera para la colocaci3n en obra de los bloques artificiales un titán ú otros mecanismos cuyo importe excediera de la cantidad consignada en el presupuesto para dicho destino, la Junta le abonará dicho sobreprecio, quedando de propiedad de ella dichos mecanismos al finalizar las obras. Podrá la Junta tambien, en vez de hacer dicho abono, indemnizar al contratista al finalizar las obras por el desgaste natural ó desmérito de dichos mecanismos necesarios para la colocaci3n de los bloques, mediante tasaci3n pericial, quedándose en este caso el contratista con el titán ó medios auxiliares que hubiere suministrado que no figuren en el presupuesto de las obras.

5.º Se acreditará mensualmente al contratista el importe de las obras ejecutadas con arreglo á las certificaciones expedidas por el Ingeniero Director, y su abono se hará por la Junta de Obras de los citados puertos, en la forma indicada en la condici3n 3.ª y con arreglo á los fondos generales que dicha Junta administra.

6.º Si las actuales canteras del puerto de Melilla no diesen la total canti-

dad de piedra necesaria (lo que no es de esperar, pues las tres cuartas partes del total volúmen preciso se tiene aforado), y el contratista tuviera que abrir nueva cantera y prolongar el ferrocarril, la Junta le abonaría, á los precios de presupuesto, el importe de las obras de desbroce de la nueva cantera y el de las que tuviere que ejecutar al prolongar el ferrocarril, previo siempre el informe del Ingeniero Director de las obras y la autorización de la Superioridad.

7.º—El depósito provisional para tomar parte en este concurso para la contratación directa de las obras de los citados puertos, será el 1 por 100 del total importe de los presupuestos aprobados. Dicho depósito se hará en la Caja general de Depósitos ó en su sucursal en Málaga.

8.º—El adjudicatario deberá elevar el depósito provisional al 5 por 100 del presupuesto de las obras para constituir el definitivo, quedando dicha cantidad en fianza hasta la terminación de las obras, despues que cesen los compromisos contraídos por el contratista y sean recibidas las mismas. Dicha fianza, la que, como el depósito provisional, podrá hacerse en valores de la Deuda pública al tipo de la cotización del día, se deberá constituir dentro del plazo de treinta días, á contar de la fecha de la adjudicación. En dicho plazo deberá el contratista formular la escritura de contratación, siendo de su cuenta los gastos que ocasione el otorgamiento de dicha escritura.

9.º—Por **cada día** que se retrase la terminación de las obras del plazo de ejecución convenida, sin causa justificada, el contratista deberá abonar á la Junta la cantidad de 200 pesetas durante el primer mes de retraso, y si se demorara más la terminación, abonará la de 400 pesetas diarias durante los cinco meses, transcurridos los cuales sin terminar la obra, se rescindirá el contrato, con pérdida de la fianza.

10.º—El contratista desarrollará los trabajos en el orden prescrito en los pliegos de condiciones facultativas, estando en todos los casos obligado á las modificaciones que se le prevengan, previa aprobación de las mismas por la Superioridad.

11.º—El contratista, en sus relaciones con los obreros, deberá atenerse á la Ley de accidentes del trabajo y al Real decreto de Reformas sociales de 20 de Junio de 1902, sobre contratos.

12.º—Los gastos de replanteos y liquidaciones serán de cuenta del contratista.

Madrid 7 de Octubre de 1906.—(Aprobado por S. M.)—MANUEL GARCIA PRIETO.

(De la «Gaceta» de Madrid del 9 de Octubre de 1906).

CUENTA DE INGRESOS Y GASTOS

DEL

AÑO 1905

JUNTA DE OBRAS
DEL
PUERTO DE MELILLA

AÑO DE 1905

Cuenta general justificada de la administración de esta Junta que forma la misma para elevarla á la Superioridad.

CARGO	Número del documento.	PESETAS
Existencia en fin del año anterior.		135.243,06
Arbitrios por mercaderías.	1	29.119,50
Id. por pasajeros.	2	27.794,70
Id. por id. cobrados por la Administración Militar.	3	163,32
Subvención del Estado.	4	300.000,00
Id. de la Junta de Arbitrios.	5	8.000,00
Ingresado por descuentos sobre utilidades.	6	1.713,98
Id. por id. del 1,20 por 100 sobre compras	7	1.850,42
Id. entregados por empleados para sus fianzas.	8	375,00
<i>Total.</i>		504.259,98
D A T A		
SECCIÓN	(Haberes.	
	Material.	
ADMINISTRATIVA	Delegación del Gobierno y Secretaría	1 15.414,66
	Gastos de viajes.	3 2.895,90
	Id. de la Presidencia.	4 1.500,00
	Compra de una barraca.	5 760,00
	Reintegro á la Hacienda por la subvención.	6 3.600,00
	Id. del 1,20 por 100 por compras y utilidades.	7 2.883,40
	Devolución de fianzas.	8 600,00
	<i>Suma y sigue.</i>	34.876,63

		Número del documento.	PESETAS
<i>Suma anterior.</i>			34.876,63
DIRECCIÓN	Inspección técnica del Gobierno.	9	1.250,00
	Haberes.	10	38.538,50
FACULTATIVA	Jornales.	11	135.803,62
	Destajos.	12	65.605,19
	Materiales.	13	96.401,36
	Id. de oficina.	14	3.676,60
	Gastos del Puerto de Chafarinas.	15	388,20
	Timbres móviles.	16	241,20
<i>Total.</i>			376.781,30

RESÚMEN

	PESETAS
Importa el cargo.	504.259,98
Id. la data.	376.781,30
<i>Existencia para el año 1906.</i>	127.478,68

DEMOSTRACIÓN DE LA EXISTENCIA

	PESETAS
En la Sucursal del Banco de España según documento que se acompaña.	120.500,00
En poder del Depositario Pagador de la Junta	6.978,68
<i>Total.</i>	127.478,68

lilla 31 Diciembre de 1905

CON MI INTERVENCIÓN:
El Vocal Interventor,
Joaquin Lopez Blanca

El Secretario Contador,
Manuel Sanchez

V.º B.º
El Presidente,
Ferrer

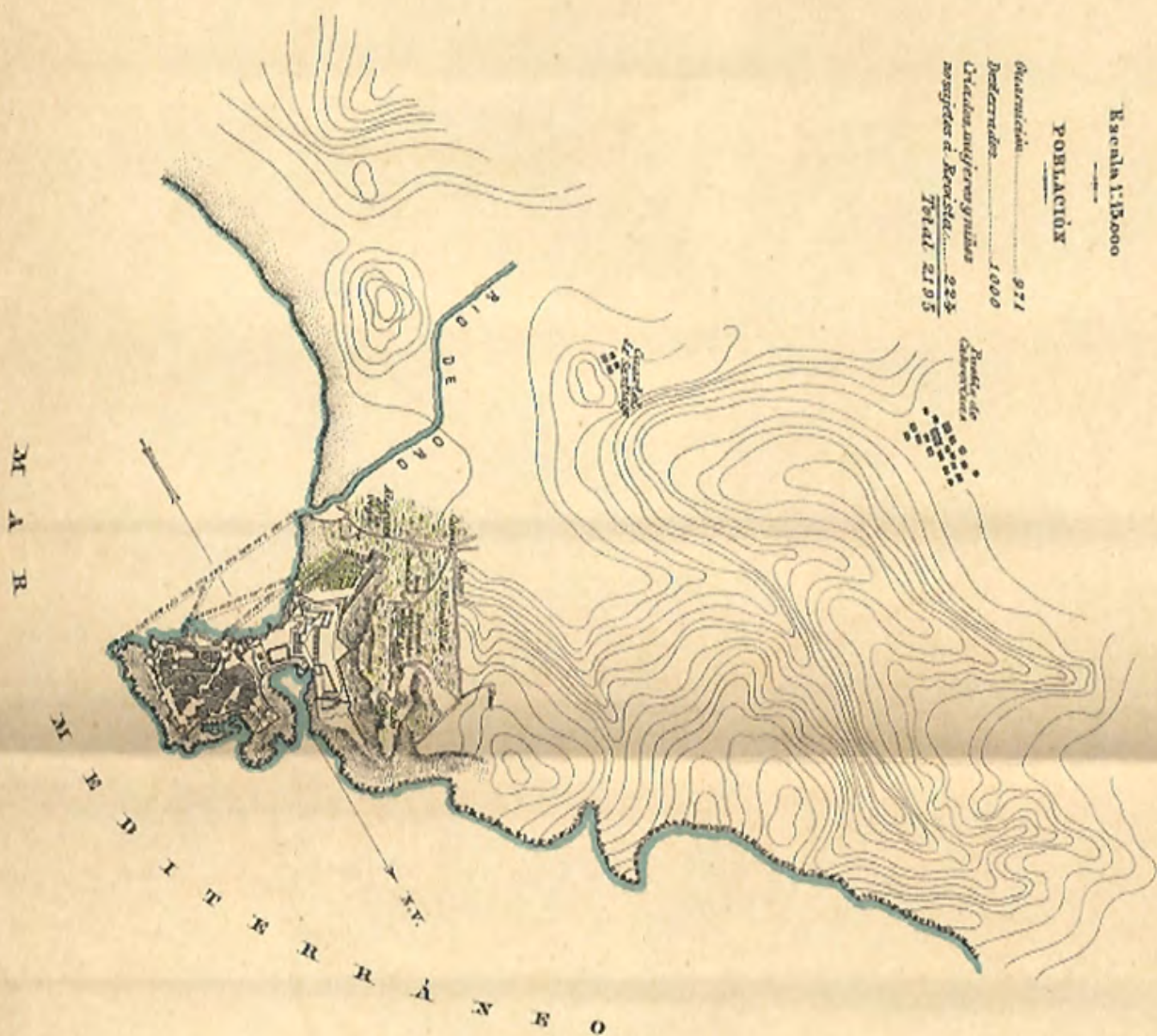
PLANO DE MELILLA Y CAMPO ENEMIGO.

AÑO 1879

Reserva 1:15000

POBLACION

Guarnición 971
 Desarmados 1000
 Ciudadanos militares y guarnición
 anejados a Reseña 223
 Total 2195



PLANO DE MELILLA

AÑO 1875

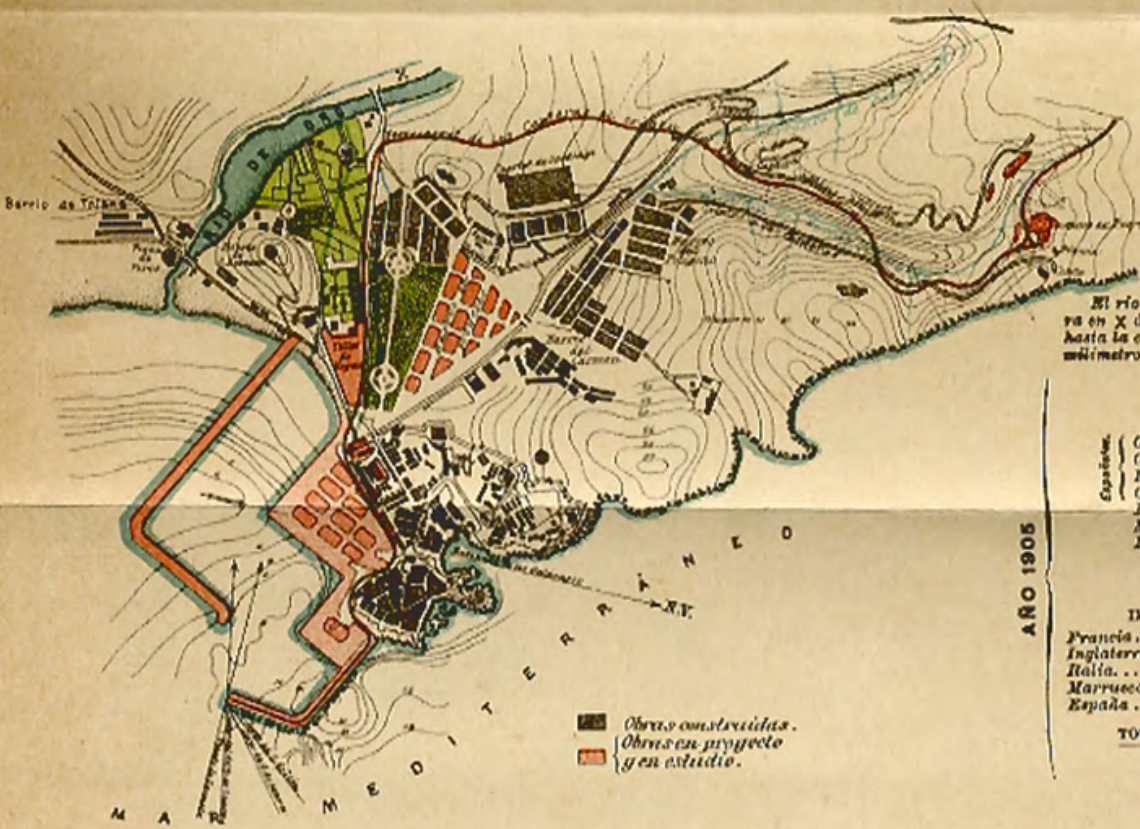
Reserva 1:15000

POBLACION

Poblanos 374
 Guarnición 1204
 Confinados 489
 Total 2267



PLANO DE MELILLA
 CON LAS OBRAS EN PROYECTO Y ESTUDIO DE SU PUERTO
 AÑO 1907 JUNTA DE OBRAS DEL PUERTO ESCALA 1:20.000



POBLACION

AÑOS	1875	1880	1900	1903
Poblanos	374	1,281	5,843	6,403
Guarnición . . .	1,204	1,400	3,751	3,590
Confinados . . .	489	500	379	299
TOTALES	2,067	3,181	9,973	10,292

COMERCIO

AÑOS	Importación.	Exportación.	TOTALES
1878	1,449,000	224,000	1,693,000
1888	3,125,000	375,000	3,500,000
1893	5,088,723	1,043,284	6,132,007
1900	5,428,078	815,227	6,243,305
1901	7,023,400	815,740	7,839,140
1902	8,517,828	1,191,933	9,709,761
1903	10,100,553	1,109,909	11,210,462
1906	11,010,714	1,505,646	12,516,360

DATOS SOBRE LA INUNDACION

El río desbordó por su antiguo cauce. El agua alcanzó una altura en X de 7 metros sobre el nivel del mar, inundando los terrenos hasta la cota de 5 metros. Altura de agua caída en una hora = 60 milímetros.—28 Septiembre 1906.

DATOS ESTADÍSTICOS

POBLACION		
Capitanes	Generales, Jefes y Oficiales	176
	Guarnición	2,753
	Elemento civil	6,160
	Confinados	375
	Haberes	1,633
	Morcos	181
	Indios	2
	TOTAL DE POBLACION	11,305

AÑO 1905

COMERCIO		
IMPORTACION	EXPORTACION	
Francia	A España	679,238
Inglaterra	Francia	747,341
Italia	Inglaterra	77,921
Marruecos	Italia	4,445
España		
TOTAL	TOTAL	1,505,646

Suma importación y exportación. 12,516,360

Melilla 1.º Octubre de 1906.

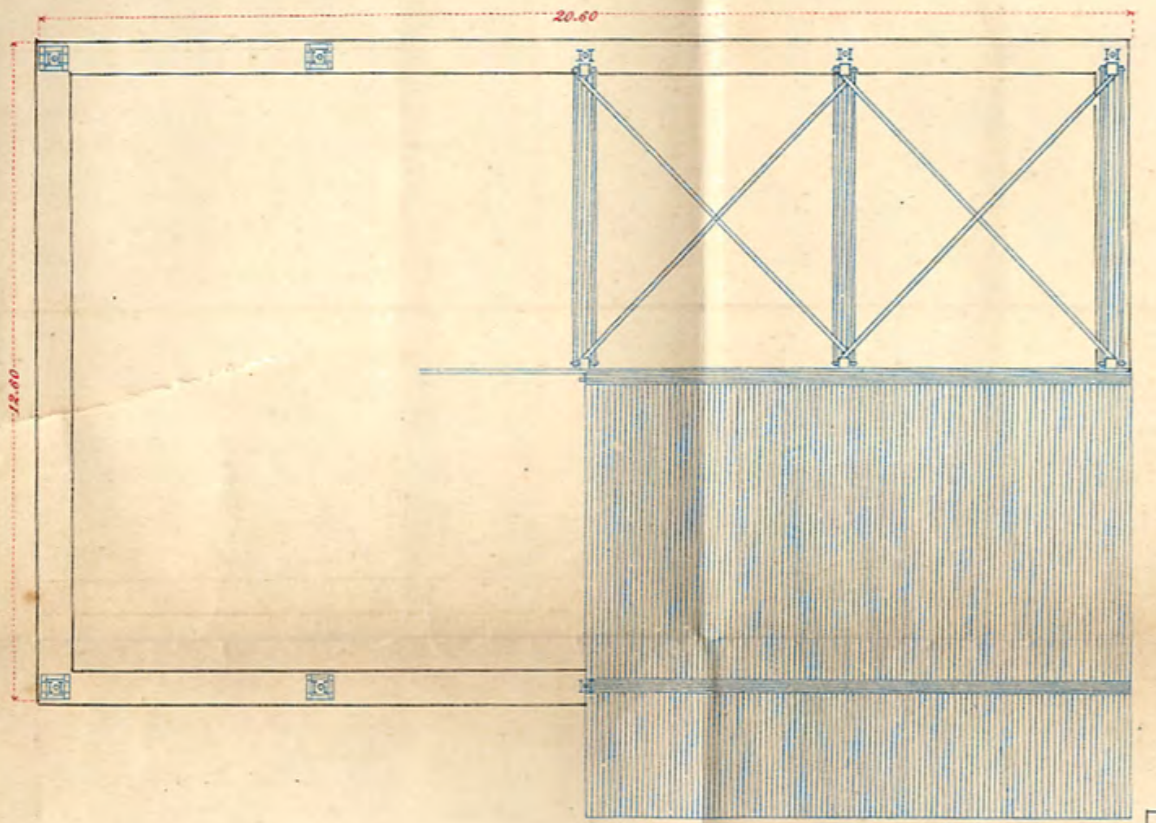
El Ingeniero Director,

Manuel Bermejo Jimeno

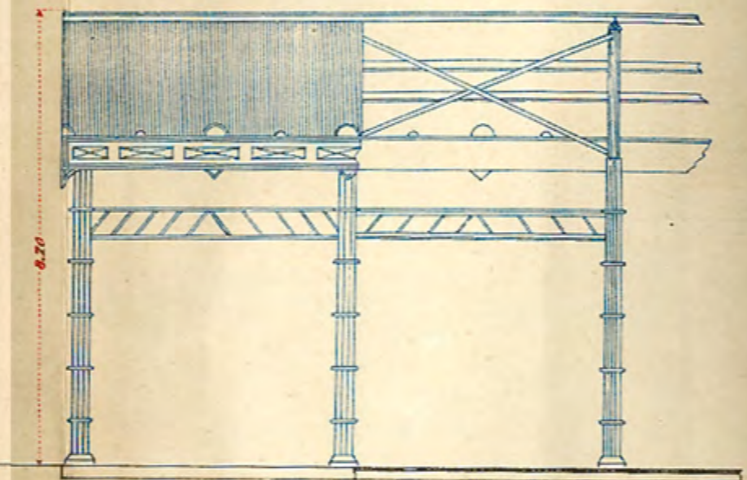
TINGLADO METÁLICO PARA LOS MUELLES

Escala 1:100.

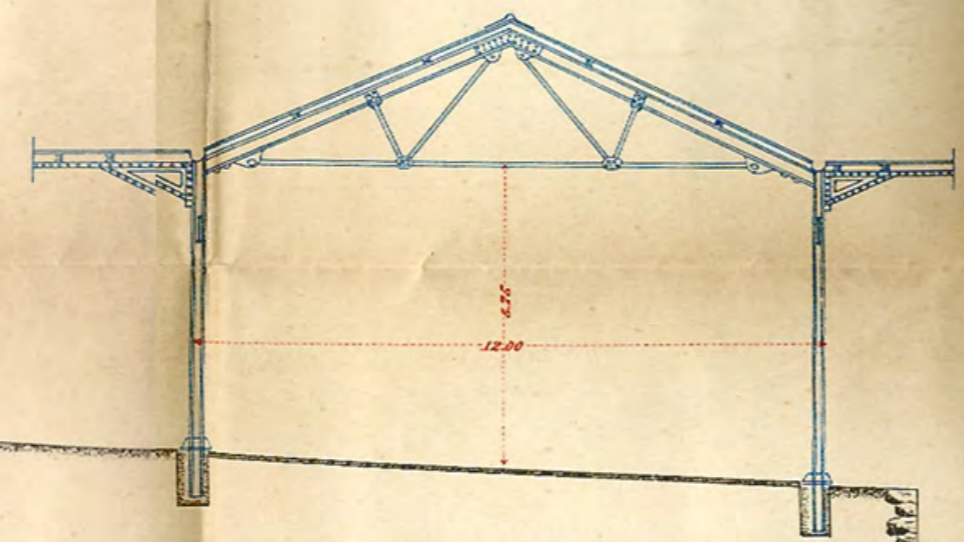
Planta y proyección horizontal.



Alzada lateral y sección longitudinal.



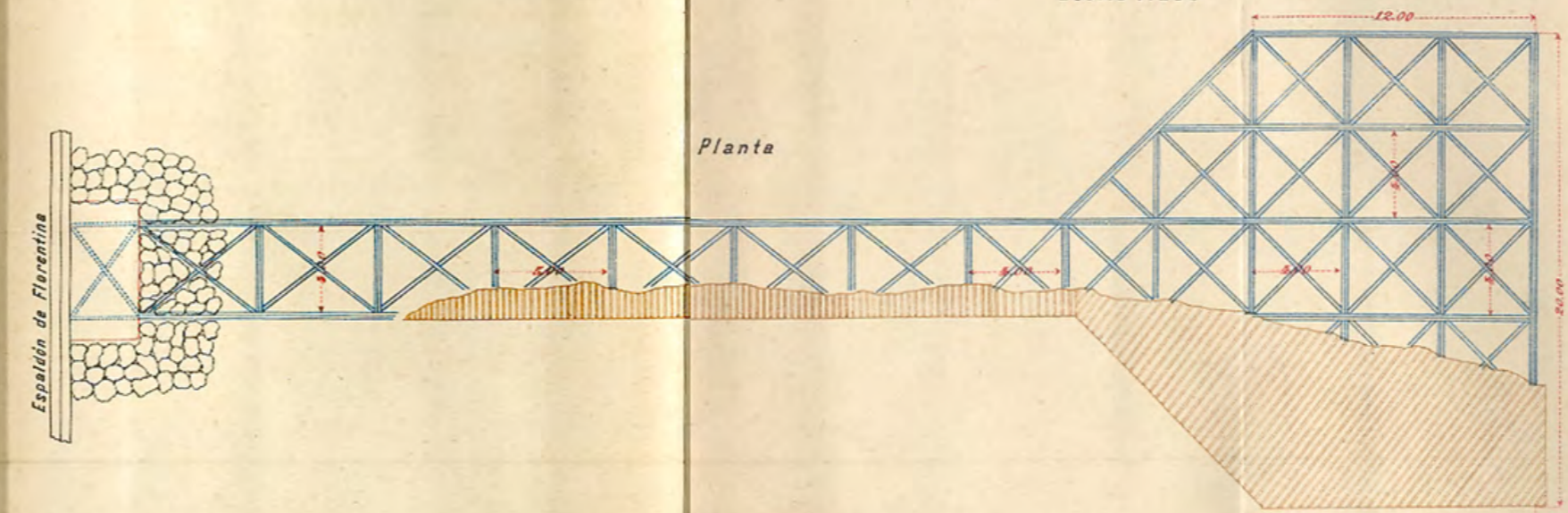
Sección transversal



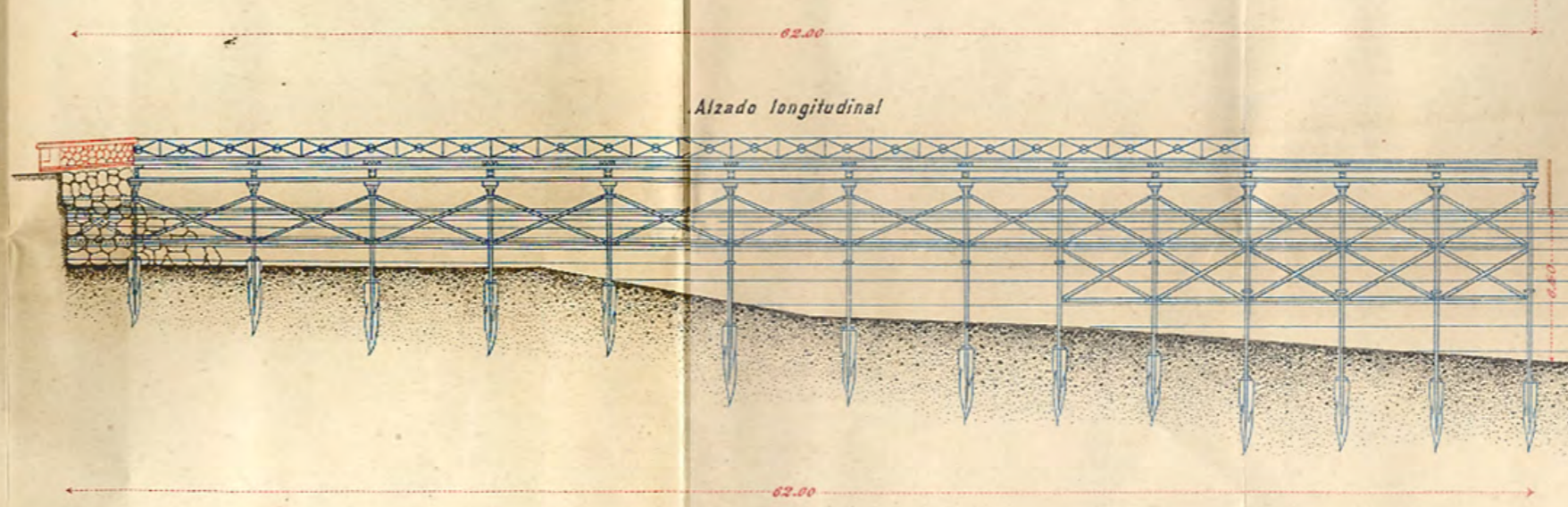
MUELLE METÁLICO EN FLORENTINA

Escala 1:200

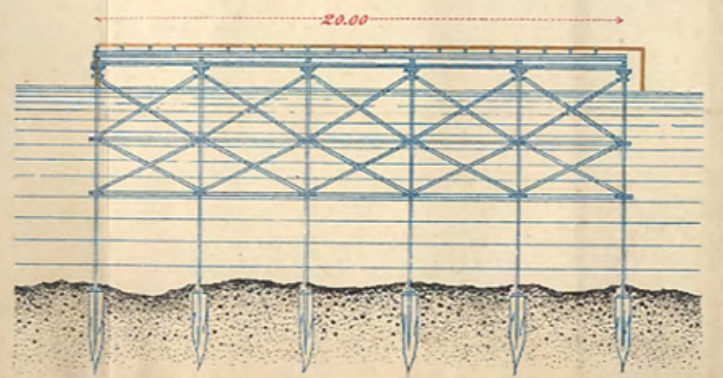
Planta



Alzado longitudinal



Alzado de frente.



Medida 1ª de Octubre de 1906.

El Ingeniero Director.

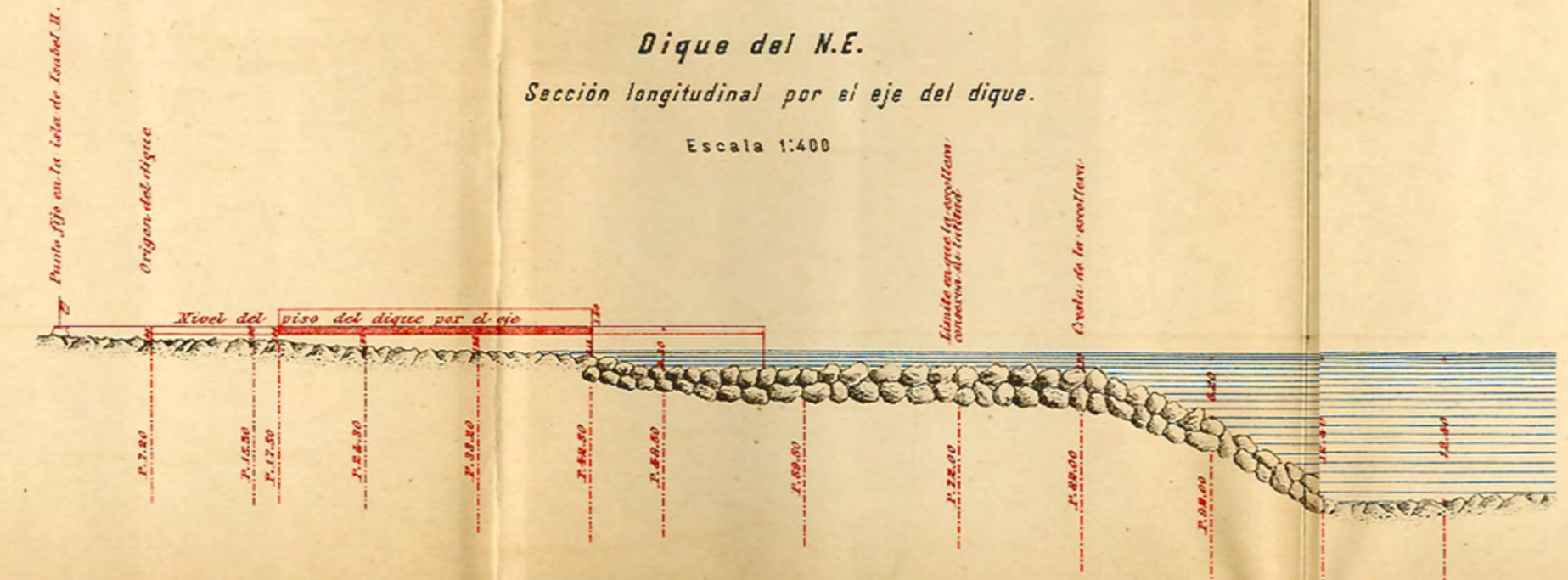
Francisco...

SITUACIÓN DE LAS OBRAS DEL DIQUE DEL N.E. DE CHAFARINAS EL 1º DE SEPTIEMBRE DE 1906.

Dique del N.E.

Sección longitudinal por el eje del dique.

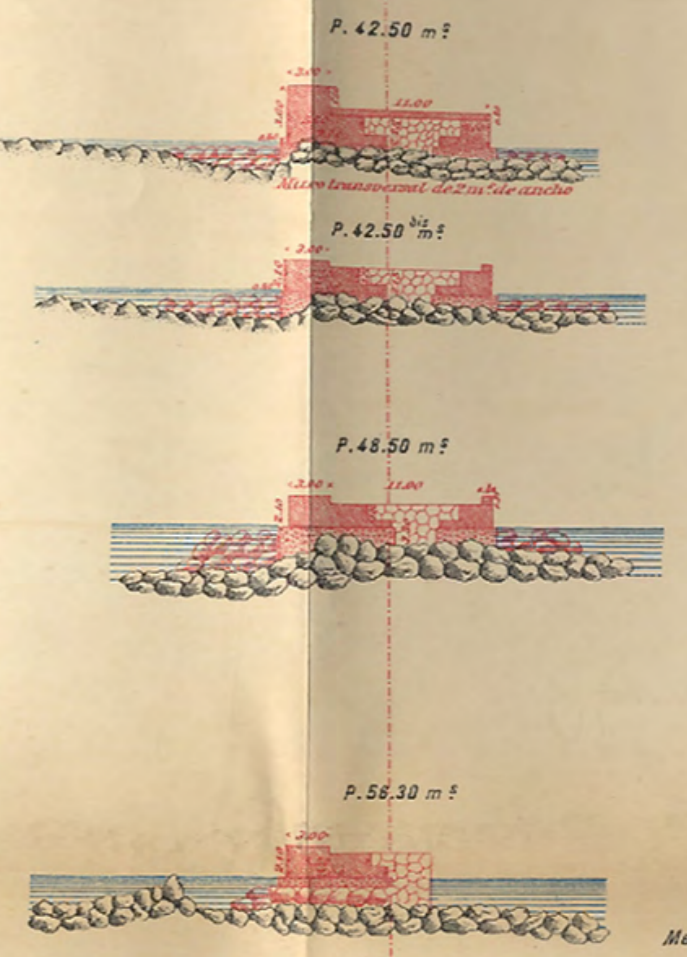
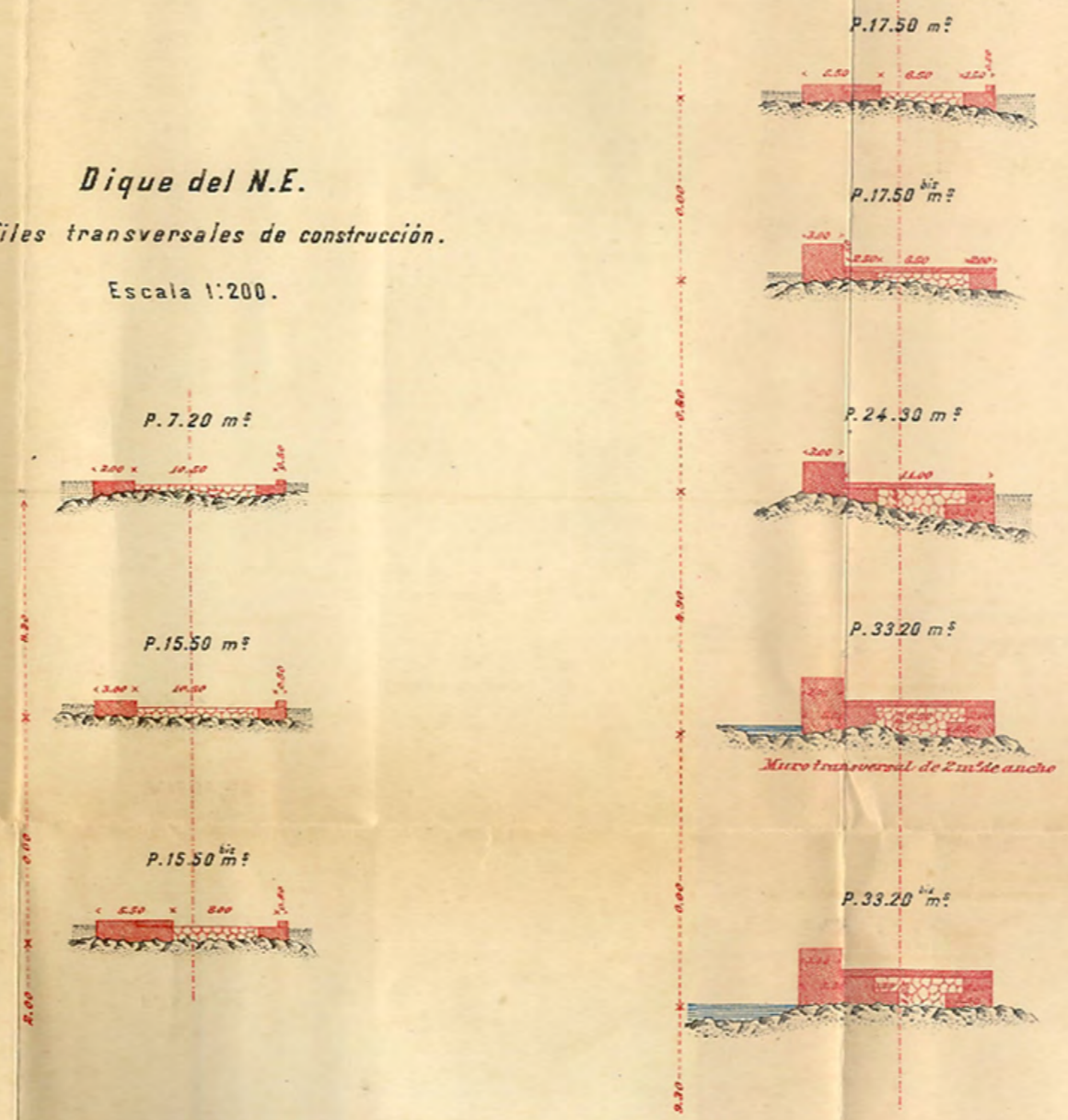
Escala 1:400



Dique del N.E.

Perfiles transversales de construcción.

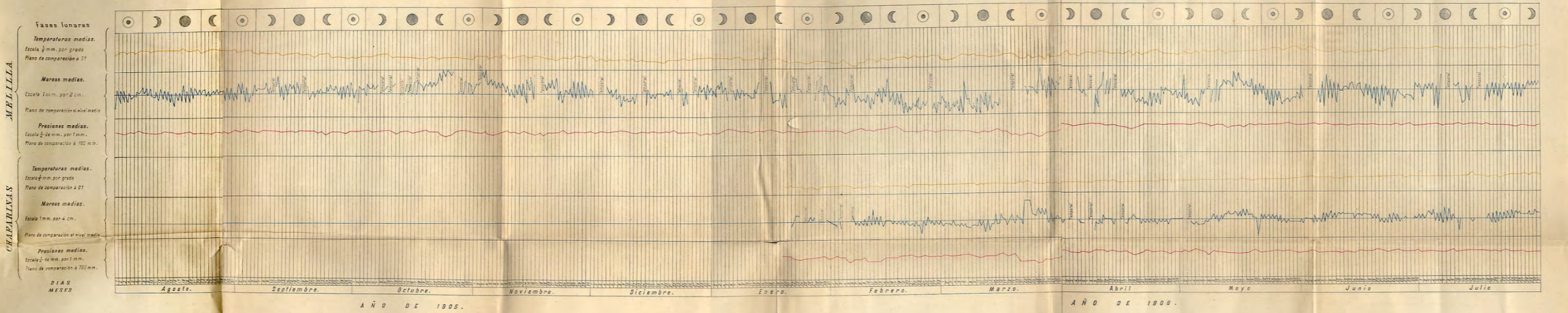
Escala 1:200



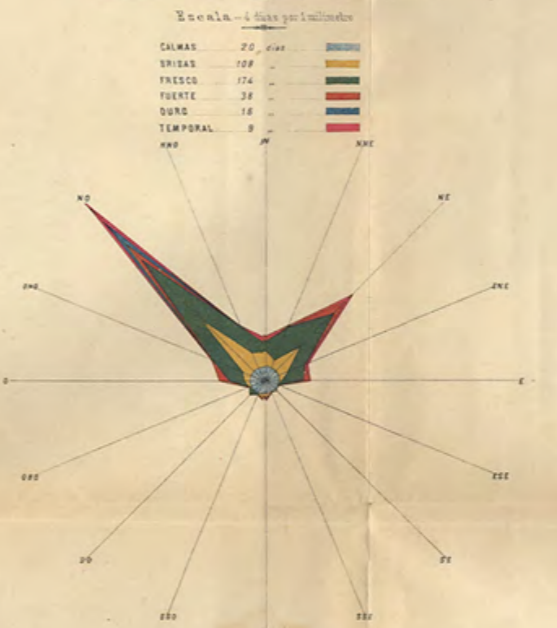
Melilla 1º de Octubre de 1906.
El Ingeniero Director.

[Handwritten Signature]

REPRESENTACION GRÁFICA
DE LAS
OBSERVACIONES METEOROLÓGICAS
EN LOS PUERTOS DE
MELILLA Y CHAFARINAS
desde
el 1º de Agosto de 1905
al
31 de Julio de 1906



Rosa de los vientos reinantes en Melilla desde el 1º de Agosto de 1905 al 31 de Julio de 1906.



Rosa de los vientos reinantes en Chafarinas desde el 19 de Enero al 31 de Julio de 1906.

