

**Junta de Fomento
de Melilla.**

DIRECCIÓN FACULTATIVA



MEMORIA DE 1917

TIPOGRAFÍA

"EL TELEGRAMA DEL RIF"

Junta de Fomento de Melilla

DIRECCIÓN FACULTATIVA

MEMORIA

1917



MELILLA

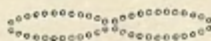
TIPOGRAFÍA "EL TELEGRAMA DEL RIF."

1918

MEMORIA

El artículo 60 del Real Decreto de 17 de Julio de 1903, en su apartado 19, me impone la obligación de redactar la Memoria anual relativa al estado y progreso de las obras del puerto, analizando y justificando los gastos realizados durante el año; la publicación de este modesto trabajo, no tiene mas pretensión que dar cumplimiento á ese precepto reglamentario.

Además de los datos relativos á las obras, desarrollo del puerto y económicos, no he vacilado en publicar otros estadísticos, comerciales y climatológicos que pueden ser de interés, puesto que en estas tierras, donde el progreso y la civilización han sentado há poco sus reales, no es muy común hallar tales datos que son, indiscutiblemente, valiosos elementos para el desarrollo y desenvolvimiento de la región.



MUELLES DE RIBERA

EN la Memoria correspondiente al año 1916, expuse ya el proceso de esta obra, la que, adjudicada en 5 de octubre de 1915, está, á principios de 1918, en sus comienzos de ejecución.

Lo ejecutado en 1916 importó 48.179'95 pesetas; en el año 1917 se han construído obras por valor de 163.302'57 pesetas; por tanto, valorada la obra construída hasta la fecha importa 211.482'52 pesetas, quedando para terminarla un crédito de 936.919'14 pesetas, el que, según mi leal sentir, es imposible invertirlo hasta el 4 de julio próximo, fecha en que deben estar concluídas las obras.

Por Real Orden de 18 de noviembre de 1916 la Superioridad dispuso se modificara el proyecto que sirvió de base á la contratación de la obra, trabajo que fué cumplimentado por esta Dirección con fecha 8 de enero de 1917 y aprobado por la Superioridad por Real Orden de 4 de mayo del mismo año, después de muchos incidentes habidos para recabar la firma del Contratista.

Tal Real Orden facultó á esta Dirección para substituir los bloques de hormigón por otros de mampostería hidráulica, y en ella se fija el plazo para realizar todos los trabajos—en treinta meses—contados á partir de 4 de enero de 1916; es decir, que la

obra debe estar concluída totalmente el día 4 de julio próximo venidero.

Aceptada por la Contrata la sustitución del hormigón por la mampostería hidráulica en la fabricación de los bloques, se estableció el precio contradictorio correspondiente, según acta fechada en 6 de julio del año último, cuyo documento, aunque fué elevado á la Superioridad, no lo sancionó ésta hasta tanto no fuese bastantado, puesto que dicha acta la autorizó por poder, persona cuya firma no había sido hasta entonces reconocida; no obstante, en 4 de julio, la Contrata empezó el vertido de escollera para construir la explanada á espaldas del muro de bloques, y comenzó ya, en dicho mes de julio, la construcción de bloques de mampostería, los que no empezaron á colocarse en obra hasta octubre último.

Nuevamente, la Superioridad, por Real Orden de 30 de julio de 1917, aprobó la proposición formulada por esta Dirección de sustituir la fábrica de los bloques, según antes se ha indicado, aprobando también el acta de los precios contradictorios, cuya soberana disposición fué confirmada en 18 de septiembre del mismo año, después de haberse bastantado por la Superioridad el poder que la Contrata otorgó á otra persona, de cuyo incidente ya se ha hecho mención anteriormente.

En octubre empezaron ya los trabajos de colocación de bloques en obra, colocando 24 de ellos, en una longitud aproximada de 12 metros.

En noviembre, la Contrata dió mayor impulso á las obras, trabajando gran parte del mes en horas extraordinarias, llegando á colocar 62 bloques; el dique avanzó en una longitud de 32 metros, y 44 metros desde el origen.

En diciembre, se disminuyó la intensidad del trabajo, situando en obra 33 bloques, ganándose en longitud 22 metros.

La valoración de la obra ejecutada en los meses del año que nos ocupa ha sido:

Enero	2.923,07	pesetas.
Febrero	1.596,58	»
Marzo	7.359,07	»
Abril	4.418,37	»
Mayo	0,00	»
Junio	21.753,89	»
Julio y Agosto	57.632,57	»
Septiembre	6.635,30	»
Octubre	7.880,58	»
Noviembre	28.319,05	»
Diciembre	24.784,09	»

TOTAL EJECUTADO EN 1917. . . 163.302,57 pesetas.

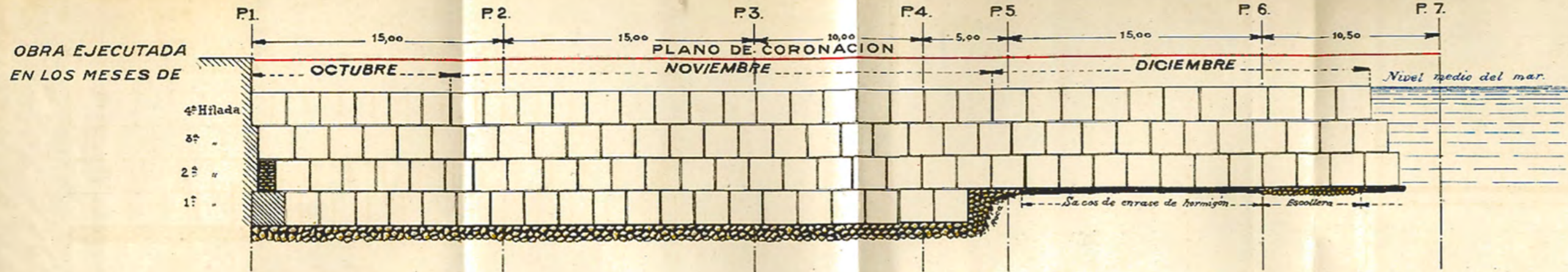
Dedúcese de estos datos que el mes que mas obra se ha ejecutado ha sido el de noviembre, por valor de 28.319,05 pesetas, pero siendo el presupuesto de la obra, 1.150.000,00 pesetas en números redondos, despréndese que para terminarla, en el plazo fijado en condiciones, debía haberse ejecutado mensualmente obra por valor de unas 61.000 pesetas, cantidad á la que nunca se ha llegado, ni con mucho, y á la que no se alcanzará, á no ser que se cambie de procedimientos de ejecución y se dé la debida actividad á los trabajos.

Es éste el asunto que más preocupa actualmente á esta muy digna Junta de Fomento, puesto que, por las condiciones especiales del contrato, no puede desenvolver los trabajos elementales, ni aún los de conservación, ni aspirar á otras nuevas obras mientras tanto éstas de los muelles de ribera no estén conclusas; por esto, todos lamentamos profundamente la lentitud en el desenvolvimiento de tales muelles; ellos han de proporcionar nuevos atraques de que tan necesitado está nuestro puerto y, además, terminadas que sean las obras, podriase emprender la anhelada de prolongación del dique N. E., cuya imperiosa necesidad es tan notoria, sobre todo en los días que nos azotan los vientos del primer cuadrante, tan fundamentadamente temidos en estas costas.

A continuación presento un gráfico: su exámen pone de manifiesto la situación y desenvolvimiento de esta obra, debiendo añadir que tal dibujo solo patentiza la colocación de los bloques por debajo del nivel medio de las aguas, faltando aún la construcción de la superestructura, el relleno á espaldas del muro y demás detalles complementarios para el amarre de los buques y salvamento de náufragos.

Las fotografías que presento á continuación, dan idea del estado de esas obras en dos etapas distintas de su desenvolvimiento, habiendo tenido cuidado de tomarlas desde un mismo punto de vista para ser comparadas fácilmente.





PUERTO DE MELILLA

DESARROLLO DE LAS OBRAS DE LOS MUELLES DE RIBERA

1ª Hilada	1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12	13	14	15	16	17	18	19	20														
	Nº 11	Nº 6	Nº 4	Nº 2	Nº 1	Nº 3	Nº 78	Nº 84	Nº 81	Nº 108	Nº 57	Nº 85	Nº 102	Nº 36	Nº 129	Nº 56	Nº 51	Nº 26	Nº 125	Nº 133														
	17-7-17	13-7-17	18-7-17	18-7-17	10-7-17	23-10-17	8-9-17	23-9-17	7-11-17	8-11-17	18-8-17	12-11-17	8-9-17	7-8-17	18-11-17	24-9-17	13-11-17	4-8-17	21-9-17	23-11-17	1-10-17													
2ª	1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12	13	14	15	16	17	18	19	20	21	22	23	24	25	26	27	28	29	30	31	32	33	
	Nº 12	Nº 10	Nº 15	Nº 13	Nº 5	Nº 82	Nº 69	Nº 59	Nº 32	Nº 97	Nº 73	Nº 36	Nº 33	Nº 131	Nº 120	Nº 53	Nº 76	Nº 60	Nº 24	Nº 115	Nº 54	Nº 98	Nº 137	Nº 88	Nº 24	Nº 27	Nº 61	Nº 23	Nº 102	Nº 71	Nº 110	Nº 102	Nº 139	
	13-10-17	17-7-17	13-7-17	20-7-17	16-10-17	20-8-17	24-8-17	3-11-17	8-11-17	6-8-17	9-11-17	22-11-17	3-8-17	13-8-17	27-9-17	19-9-17	28-8-17	21-8-17	23-11-17	20-9-17	20-9-17	18-6-17	6-10-17	3-12-17	1-9-17	18-18-17	16-12-17	21-8-17	17-12-17	11-9-17	25-8-17	23-12-17	21-12-17	26-11-17
3ª	1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12	13	14	15	16	17	18	19	20	21	22	23	24	25	26	27	28	29	30	31	32	33	
	Nº 18	Nº 17	Nº 9	Nº 14	Nº 7	Nº 80	Nº 87	Nº 72	Nº 101	Nº 705	Nº 77	Nº 74	Nº 79	Nº 130	Nº 121	Nº 227	Nº 95	Nº 70	Nº 103	Nº 91	Nº 135	Nº 112	Nº 58	Nº 86	Nº 75	Nº 28	Nº 62	Nº 104	Nº 119	Nº 111	Nº 106	Nº 141	Nº 151	
	15-10-17	21-7-17	16-10-17	15-10-17	23-10-17	29-8-17	2-11-17	25-2-17	7-9-17	10-9-17	16-8-17	27-8-17	29-8-17	15-11-17	18-9-17	22-9-17	4-9-17	24-8-17	12-9-17	31-9-17	27-11-17	15-9-17	9-12-17	31-8-17	14-12-17	27-8-17	21-8-17	18-12-17	17-9-17	13-9-17	27-11-17	27-11-17		
4ª	1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12	13	14	15	16	17	18	19	20	21	22	23	24	25	26	27	28	29	30	31	32	33	
	Nº 16	Nº 20	Nº 19	Nº 21	Nº 22	Nº 83	Nº 92	Nº 32	Nº 39	Nº 38	Nº 41	Nº 40	Nº 43	Nº 42	Nº 122	Nº 89	Nº 45	Nº 125	Nº 114	Nº 94	Nº 113	Nº 116	Nº 118	Nº 52	Nº 49	Nº 46	Nº 51	Nº 50	Nº 48	Nº 43	Nº 160	Nº 156	Nº 148	
	16-10-17	24-7-17	16-10-17	25-7-17	27-7-17	30-8-17	4-9-17	4-8-17	8-8-17	8-11-17	9-8-17	12-11-17	10-8-17	15-11-17	19-9-17	19-11-17	20-11-17	19-9-17	30-11-17	14-9-17	4-8-17	27-11-17	14-9-17	15-9-17	14-12-17	13-8-17	15-12-17	20-12-17	18-12-17	29-12-17	6-12-17	31-12-17	30-11-17	

Escala 1:200



NOTA: LAS CIFRAS ANOTADAS EN LA PLANTA DE LOS BLOQUES SIGNIFICAN RESPECTIVAMENTE, POR NEGRO Ó ROJO, LAS FECHAS DE SU CONSTRUCCIÓN Y COLOCACIÓN.



ESTADO DE LAS OBRAS DE LOS MUELLES DE RIBERA EN 30 DE MARZO DE 1918



ESTADO DE LAS OBRAS DE LOS MUELLES DE RIBERA EN 14 DE JULIO DE 1917

OBRAS EJECUTADAS POR ADMINISTRACIÓN

Chaflán de unión del Muro X y del Muelle de Santa Bárbara

EL arranque del muelle de Santa Bárbara junto á la plaza de España, lugar muy visible de esta población, encontrábase en estado de ruina, existiendo, además, un trozo de playa al pié del mismo, que era depósito de inmundicias; á fin de corregir tales hechos, se ha construido un muro en chaflán de 95,30 metros de longitud el que provisto de una amplia escalera, sirve hoy para atracar las barcazas ó lanchones de carga que transportan mercancías desde los buques de alto bordo no atracados, las que se depositan en el espacio triangular de unos 3.000 metros cuadrados de superficie que se han ganado al mar con la obra en cuestión; de este modo se ha conseguido transformar la citada playa en lugar apropiado para el desenvolvimiento de la Estación férrea del puerto y del tráfico comercial del mismo.

Se reduce esta obra, á un muro de mampostería construido

sobre escollera en sus primeros 50 metros, continuado apoyado luego sobre unos bloques de mampostería hidráulica de 2 metros cúbicos de volúmen, en una longitud de 36,60 metros, acabando en otra longitud de 8,70 metros construidos también sobre una escollera que enlaza la nueva obra, con el antiguo muelle de Santa Bárbara.

Saneamiento del muelle de Florentina

Las aguas procedentes de la parte exterior de la Pescadería de la Junta de Arbitrios, así como las pluviales en aquel lugar, no tenían fácil salida, encharcándose en perjuicio del tránsito y de la higiene y ello se ha evitado construyendo una tajea de 0,50 metros de luz con tubo de cemento y provista de un pozo de entrada con rejilla y tapa de fundición.

Además se bachearon 177,09 metros cuadrados en adoquinado y se han ejecutado 819,44 metros cuadrados de pavimento de adoquín con material aprovechado procedentes de las vías y 774,00 metros cuadrados con material nuevo, teniendo al finalizar el año, un acopio de 12.147 adoquines que por sus dimensiones permitirán pavimentar unos 675,00 metros cuadrados.

Conservación del pavimento del dique N. E.

Casi sin interrupción se ha tenido una cuadrilla dedicada exclusivamente á conservar el pavimento de hormigón del dique, cuyo pavimento está constantemente lleno de baches á pesar de la asidua conservación á que está sometido; como es lógico, tiene que conservarse con el mismo material de que está construído, con hormigón, y siendo este material muy blando para soportar los esfuerzos del pesado tráfico rodado y los anormales de la carga y descarga, siendo además muy caro por el elevado precio que hoy alcanza el portland, esta Dirección tiene en estudio la sustitución de ese pavimento, por otro de adoquín que esta loca-

lidad puede proporcionar de buena calidad, por existir no muy lejos de la misma, excelentes canteras basálticas cuyo material es, hoy por hoy, insustituible.

Al objeto de someterlo á ensayo se construyó á la entrada del dique una superficie de 156 metros cuadrados con asfalto comprimido, constituido por losetas rectangulares, procedentes de una acreditada fábrica nacional, y si bien este pavimento en un año no ha formado baches, su desgaste es muy perceptible, y presumo no daría resultado satisfactorio empleado en sitio sometido al intenso tráfico pesado que requiere la explotación de nuestro puerto, mas aun cuando en él se carga mineral de hierro, cuyo peso excesivo produce percusiones que no resisten, sin detrimento, las losetas de asfalto comprimido.

Reparación de averías y construcción del Morro

El año no fué muy pródigo en temporales, tanto que puede decirse que no hubo ninguno de importancia, y por tanto no ha habido necesidad de llevar á cabo obras de reparación en las escolleras exteriores del dique; no obstante, á fin de llenar los huecos de los bloques vertidos y evitar con ello las socavaciones y los golpes de ariete que producen las existencias de grandes huecos en el escollero, se vertieron en el morro 1.949,690 toneladas de escollera, la mayoría constituida por piedras superiores á 4 toneladas de peso.

Sondeos del puerto

Para conocer la naturaleza del subsuelo del puerto é investigar la existencia del fango, se practicaron varios taladros, sobre todo en la zona donde han de emplazarse los muros de los nuevos muelles de costa, cuyos sondeos acusaron la existencia de un subsuelo de roca caliza sobre la que descansa una capa de arena consistente y de espesor variable, acompañada en algunos sitios de una delgada capa de fango que nunca es superior á treinta centímetros.

Cerramiento de la Estación del Hipódromo y construcción de la acera

Esta Junta, celosa como la que más en la administración de sus intereses, acordó en 31 de enero de 1917, construir la obra de referencia de que tan necesitada estaba la Estación, propiedad de esta Junta, llamada del «Hipódromo» y que explota, como arrendataria de la misma, la patriótica empresa minera denominada Compañía Española de Minas del Rif.

Redactado por el que suscribe el correspondiente proyecto, en 28 de mayo del mismo año, fué elevado á la sanción de la Superioridad y ésta se dignó aprobarlo por orden de 6 de diciembre de igual año, autorizando á esta Junta para realizar las obras que tal trabajo comprende, por el sistema de Administración y por su presupuesto de 14.964,01 pesetas; previniendo el alza de los materiales, esta Dirección contrató incontinenti, la adquisición del cemento portland necesario para tal obra, y las varillas de hierro convenientes para los tableros de cemento armado que constituyen la cerca de la obra en cuestión. Efectivamente, el alza de esos materiales no se hizo esperar, y gracias á tal previsión ha podido ejecutarse la obra, con el presupuesto aprobado.

Esta ha sido desarrollada durante el año 1918 y por tanto no es pertinente aquí, tratar más de ello.

Reparación del remolcador "Reina Victoria"

Me parece conveniente transcribir aquí la manifestación formulada con motivo de la liquidación de esta obra, pues ella dá buena idea de cuanto se ha hecho en el barco en cuestión y del costo de las obras efectuadas.

La liquidación ha sido aprobada por Real Orden de 21 de

enero último. He aquí lo que en el susodicho documento ha dicho esta Dirección.

«ANTECEDENTES.—La obligación que preceptúa el R. D. de 27 de mayo de 1903, artículo 11, exigía el reconocimiento y certificado del estado del casco, máquinas, calderas y aparatos de salvamento del remolcador de esta Junta, alguna de cuyas operaciones era indispensable efectuar en varadero, por lo cual se formuló por esta Dirección Facultativa en 27 de junio del presente año el correspondiente presupuesto de reparación que fué aprobado por la Superioridad por R. O. de 19 de julio último.

«OBRAS EJECUTADAS Y SU COMPARACION CON EL PRESUPUESTO.—Ligeras variaciones se observan entre la parte proyectada y la obra realmente ejecutada, debidas en su mayoría á la imposibilidad de reconocer ciertas partes del buque, bien por hallarse sumergidas, cubiertas por el forro ó situadas bajo la caldera ó sitios de no fácil acceso, mientras no se levantasen ó desarmasen determinados elementos de la embarcación.

«Examinados cada uno de los capítulos del presupuesto, se observa que en el correspondiente á viajes y reconocimientos, se ha obtenido una economía de 704,65 pesetas, debida principalmente á haber utilizado carbón y grasas de las existencias de la Junta y que por tanto no se podrían incluir nuevamente en cuentas. Otro motivo de reducción en este capítulo, ha sido el menor coste de derechos de Aduanas y reconocimientos.

«En el capítulo referente á varadura se han invertido 590,00 pesetas menos de las presupuestadas por haber deducido el propietario del varadero, 100,00 pesetas de los derechos corrientes de varadura y botadura, y que á causa de la incesante vigilancia y actividad empleada en los trabajos, no haciendo en varadero más obras que las que en absoluto era imposible ejecutar á flote, el barco permaneció varado aproximadamente la mitad de los días presupuestados. Los remolques é izadas se hicieron con el personal de á bordo, aprovechando bonanzas y obteniendo por este concepto otra economía que agregar á las anteriores.

«En el único capítulo en que se ha producido aumento en relación con el presupuesto, ha sido en el referente á reparación del casco, debido principalmente á que al desmontar el puente

»que insistía sobre el guarda calor para proceder á la extracción
»de la caldera, fué imposible utilizar las maderas del mismo por
»el mal estado en que se encontraban, optándose por sustituirlo
»por una camareta de derrota á causa de haber observado en las
»distintas navegaciones efectuadas, que el puente abierto era in-
»cómodo para el personal de guardia y timoneles, expuestos á
»todas las inclemencias del tiempo, de cuyas vicisitudes participa-
»ba el personal facultativo de esta Junta, por no reunir las condi-
»ciones debidas la camareta de popa que sirve de alojamiento al
»Capitán y Maquinista.

»En el forrado de la obra viva del casco, se han economiza-
»do ptas. 1.514,60 por haber obtenido las chapas de cobre á me-
»nor precio del calculado en el presupuesto.

»En la reparación de máquinas y calderas, no existe diferen-
»cia apreciable entre el coste de la obra ejecutada y el importe
»del presupuesto, pudiendo observarse estas ligeras variaciones
»en el detalle comparativo que se presenta en la forma regla-
»mentaria.

»La escasa importancia de los presupuestos de pintura y jar-
»cia, motiva el que carezcan de ella las diferencias entre el presu-
»puesto y el coste de ejecución, habiéndose obtenido una reduc-
»ción de 390,80 ptas.

»En resúmen, después de ejecutadas todas las obras de repa-
»ración proyectadas y la sustitución del puente por la camareta de
»derrota, se ha obtenido una economía total de 1.601,10 pesetas,
»diferencia entre el presupuesto de 17.067,10 pesetas y el importe
»de la valoración de obra ejecutada que asciende á 15.466,00 ptas.

»DOCUMENTOS QUE SE PRESENTAN.—La liquidación de
»estas obras se presenta en la forma prevenida reglamentariamen-
»te, acompañando copia de las cuentas justificativas de los gastos
»de esta reparación y la valoración general de estas obras.

»Por acuerdo de la Junta de 12 del corriente mes, tomado á pro-
»puesta del Ingeniero que suscribe, fué designada una Comisión,
»para examinar las obras de referencia, constituida por los seño-
»res Vocales Don Luis Orús Fresno, Comandante de Marina de es-
»ta provincia y Don Juan Muñoz Orozco los cuales consideraron
»bien ejecutadas estas obras, extendiendo de ello el acta corres-
»pondiente.

»Esperamos que la Superioridad, encontrará justificada esta liquidación, excusándonos por la poca importancia del presupuesto de hacer más extensa esta Memoria.»

Además de las obras principales enumeradas, se ha atendido con todo el esmero á la conservación de las ejecutadas y á los aparatos y medios necesarios para la explotación de nuestro puerto, procurando tener siempre los muelles y tinglados, así como los edificios de la Junta en perfecto estado de conservación y limpieza, cuidando muy particularmente de la policía y explotación de todas las obras.

Una mejora que se ha introducido en la higiene y explotación de los muelles, ha sido el regado cotidiano de los mismos, empleando para ello agua del mar que eleva una bomba centrífuga, portátil, acoplada á un motor eléctrico y el que enchufado á la línea que suministra el fluido para el alumbrado, distribuye el agua á presión, para el riego de los muelles, con gasto insignificante como puede observarse en la nota comparativa de consumo de fluido eléctrico que se presenta á continuación.

En el año 1917, el motor de esa bomba de riego, ha consumido 542 watios hora, que á 0,28 pesetas representa un gasto de 0,41 pesetas diarias.

Estadística del consumo del fluido eléctrico para el alumbrado y servicios del Puerto

			CONSUMO DE FLUIDO			Conservación del alumbrado		
			Kilovatios	Pesetas	Pesetas	Pesetas	Pesetas	
1915	Segundo semestre	Julio	1.120	247,40		465,00		Por contrata
		Agosto	1.544	433,32		465,00		>
		Septiembre	1.762	494,36		450,00		>
		Octubre	1.670	488,48		450,00		>
		Noviembre	2.003	561,84		450,00		>
		Diciembre	2.380,80	667,10	2.892,50	300,00	2.580,00	
1916	Primer semestre	Enero	2.171	655,92		300,00		<
		Febrero	1.339,83	376,16		300,00		>
		Marzo	934,07	262,52		275,00		>
		Abril	820,05	230,50		250,00		>
		Mayo	825	232,03		250,00		>
		Junio	737	207,36	1.964,49	250,00	1.625,00	
1916	Segundo semestre	Julio	711	200,08		250,00		>
		Agosto	817,40	229,88		250,00		>
		Septiembre	819,56	230,48		250,00		>
		Octubre	961,30	270,16		250,00		>
		Noviembre	670,65	244,78		250,00		>
		Diciembre	961,35	270,18	1.445,56	250,00	1.500,00	
1917	Primer semestre	Enero	882,50	248,10		250,00		>
		Febrero	638,70	179,84		250,00		>
		Marzo	556,19	156,73		250,00		>
		Abril	394,05	111,33		250,00		>
		Mayo	364,23	102,98		250,00		>
		Junio	300,80	85,23	884,21	250,00	1.500,00	
1917	Segundo semestre	Julio	308,30	87,33		250,17		12 días contrata
		Agosto	335,14	94,84		215,30		19 > admón.
		Septiembre	448,68	126,63		223,71		Por admón.
		Octubre	487,79	137,58		257,25		>
		Noviembre	257,50	73,10		225,96		>
		Diciembre	79,90	23,37	542,85	343,48	1.515,87	

RESUMEN

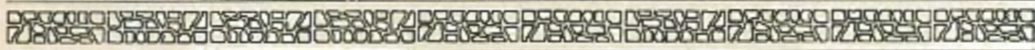
1915 .	Segundo semestre .	Fluido	2.892,50 Ptas.	
		Conservación del alumbrado . . .	2.580,00 >	5.472,50
1916 .	Primer semestre .	Fluido	1.964,49 Ptas.	
		Conservación del alumbrado . . .	1.625,00 >	3.589,49
1916 .	Segundo semestre .	Fluido	1.445,56 Ptas.	
		Conservación del alumbrado . . .	1.500,00 >	2.945,56
1917 .	Primer semestre .	Fluido	884,21 Ptas.	
		Conservación del alumbrado . . .	1.500,00 >	2.384,21
1917 .	Segundo semestre .	Fluido	542,85 Ptas.	
		Conservación del alumbrado . . .	1.515,87 >	2.058,72

NOTA.—Hasta el mes de Julio del año 1915, el gasto de fluido para el alumbrado está englobado con el de la fuerza para talleres y maquinaria.

Obsérvese que ha habido una economía notable en el gasto de fluido, obedeciendo ello á que después de la salida del vapor correo se apagaron los grandes focos, dejando solamente lámparas incandescentes de 25 bujías; además, hasta Julio de este año 1917 se ha conservado el alumbrado en cuestión por Contrata y desde esta fecha se hace por Administración teniendo un electricista y un aprendiz, cuyo personal cuida no sólo del alumbrado del dique, sino que también del de Talleres y Oficinas y además del servicio telefónico.

El estado anterior pone de manifiesto la notable economía obtenida en este servicio, pues de 5.472'50 pesetas que importó en el segundo semestre de 1915, se ha reducido en igual tiempo en 1917, á 2.058'72 pesetas.





OBRA PARA HACER ATRACABLE LA SEGUNDA RAMA DEL DIQUE N. E.

EN la Memoria última traté con alguna extensión de la construcción de esta obra tan importante para nuestro puerto, la que se ha terminado en 1917 con el mayor éxito.

Actualmente, gracias á este nuevo atraque, que con un altruismo digno del mayor elogio, ha construido á su costa la Compañía del Norte Africano, pueden los buques cargar directamente desde tierra el mineral que con relativa prodigalidad nos rinden estas africanas tierras.

Como remuneración de tal sacrificio goza la Compañía mencionada de privilegio en el atraque á este muelle, pero como ésta no siempre tiene barcos disponibles, usa también del muelle en cuestión, la Compañía Española de Minas del Rif, la que contando con abundante y excelente material para poder cargar por mar y por tierra, ha llegado á embarcar en las 24 horas hasta 2.300,000 toneladas; rendimiento notabilísimo que, dados los escasos medios de que siempre ha dispuesto este puerto, es digno de mencionar-

se para conocimiento general y como elogio á las Compañías mineras aquí establecidas.

Trataré luego de las vías que se han implantado en el puerto, las cuales facilitan el embarque de minerales uniéndose de este modo nuestro puerto por vías férreas con el interior de la Zona de Protectorado.

El muelle en cuestión, tiene una longitud atracable de 100 metros con sondas de 7,80 metros en la berma del dique, y de 10 metros á los 5 metros del paramento de éste, pudiendo así atracar buques de gran calado, pues aunque la longitud del atraque, es la predicha, pueden los barcos volar parte de los mismos fuera del muelle, sin molestias ni riesgos de ninguna clase.

Presento á continuación dos fotografías tomadas desde dos puntos distintos, que dan idea de la obra y de su importancia, y en el momento de estar atracado un buque noruego, con calado de 26 pies y 110 metros de eslora.

Gracias á este nuevo atraque han podido las Compañías mineras intensificar el embarque y exportación de minerales y debido á ello se ha conservado sensiblemente la cifra de recaudación por arbitrios que la Junta percibe, pues la importación de nuestro puerto, que fué de 92.000 toneladas en números redondos en 1916, ha descendido á 68.553,000 toneladas en 1917, según puede observarse en el cuadro estadístico correspondiente, que más adelante se inserta.

Del movimiento comercial del puerto trataré luego, pero consigno aquí como dato, que el mineral de hierro exportado en este año de 1917, ha sido de 199.324,830 toneladas, contra 201.715,125 toneladas que se exportaron en 1916, disminución debida única y exclusivamente á la dificultad con que han tropezado las Compañías mineras aquí establecidas para hallar buques con que exportarlo, daño que sufre el mundo entero debido á la cruenta guerra europea.



BUQUE CARGANDO MINERAL EN LA SEGUNDA RAMA DEL DIQUE N. E. DEL PUERTO DE MELILLA



BUQUE CARGANDO MINERAL EN LA SEGUNDA RAMA DEL DIQUE N. E.

VARIACION DE LAS VIAS AL DIQUE

PARA los transportes de materiales que motivaban la construcción de nuestro puerto, habíanse establecido, en los comienzos de estas obras, dos vías de eje común que enlazaban el taller de bloques con el puerto y éste con las canteras de Sidi-Musa; una de las vías, de ancho normal, se utilizaba para la circulación de los carros transportadores de bloques y otra, de 0,75 metros y del mismo eje que la anterior, para el material destinado al transporte de la piedra. Desarrollábanse en parte estas vías, por calles y paseos de la población, en terreno propiedad de la Junta de Arbitrios, y en angostura tal, que era peligrosísimo el tránsito de vehículos y peatones por tales vías, puesto que en algunos puntos, como sucedía en los muelles Florentina, Militar y Civil, contábase solamente con una anchura de 7 metros para todo el tráfico del puerto y de la antigua población de Melilla.

Ampliado el Muro X ó paseo del General Macías, y rellenado en 1916 el espacio entre los muelles Civil y Militar, fué ya posible

mejorar el trazado de nuestras vías y separar en condiciones de seguridad el tráfico ferroviario, del de vehículos y del de peatones.

Las Compañías mineras—Minas del Rif y Norte Africano—solicitaron de la Superioridad, el establecer vías al dique aprovechando para ello, el material fijo propiedad de la Junta de Fomento; esta variación ha permitido llevar á efecto lo que antes he expuesto, mejorando notablemente además, el trazado de las vías, tanto en planta como en alzado, puesto que se ha conseguido ampliar los radios de las curvas hasta 70 metros como mínimo y reducir las pendientes en forma tal, que la mayor inclinación de éstas es de 0,008, cuando en el trazado anterior existían 3 curvas de 50 metros de radio y pendiente de 0,015.

Otra mejora notable se ha obtenido, y ésta ha consistido en desdoblar las vías que tenían antes un solo eje, consiguiéndose de este modo hacer independiente cada una de ellas permitiéndose por lo tanto intensificar notablemente el tránsito por las mismas.

Las Compañías mineras acabadas de mencionar, obtuvieron de la Superioridad, por Reales Ordenes de 26 de Abril y 21 de Mayo del año que nos ocupa, la competente autorización para cambiar las vías en la forma de que he hecho mérito, estableciendo además en cada una de ellas un tercer carril á fin de que resultara un ancho de vía de 1 metro y de 0,60 metros que es el que tienen la red de los ferrocarriles de cada una de las Empresas mineras por el orden consignado.

Son dignas del mayor elogio y reconocimiento las Empresas dichas, pues han llevado á efecto tales obras sin interrumpir nunca el tráfico del puerto y servicios de la Junta, ni sus obras, y ello á costa de las mayores molestias y sacrificios, puesto que han tenido que hacerlas trabajando de una manera muy irregular, en horas extraordinarias y aún de noche.

La Compañía Española de Minas del Rif, es especialmente digna de ser mencionada en este trabajo, pues ha conseguido establecer nuevo trazado de 3 carriles para vías de 1,67 metros y de 1 metro, antes que la contrata de los muelles de ribera, diera comienzo al transporte de bloques.

Ambas Empresas han tropezado con grandes dificultades para llevar á efecto las obras en cuestión, pues por no encontrar en la Península quien construyera los complicados cambios y cruza-
mientos de esas vías, han tenido que construirlos, en sus talleres, con envidiable éxito.



MOVIMIENTO COMERCIAL DEL PUERTO

En lugar oportuno presento unos cuadros estadísticos de la importación y exportación de nuestro puerto, en los que van clasificadas las mercancías aforadas, los países de origen y destino, así como la clase de navegación que se ha utilizado para su transporte.

He de hacer observar que la exportación á España, sobre todo de ciertos artículos, se refiere á las mercancías exportadas para Chafarinas, Cabo de Agua, Alhucemas y Peñón de Velez de la Gomera y principalmente para abastecer á nuestro Ejército destacado en aquellos sitios.

En el resúmen general que se acompaña al final, se observa que la totalidad de mercancías importadas es de 68.553,910 toneladas, y las exportadas es de 213.079,318 toneladas y además 3.011 cabezas de ganado importado y 578 exportado.

El exámen del resúmen comparativo por años, nos dá á conocer el valor comercial de este puerto, el que por su exportación y recaudación, ha llegado á ocupar un envidiable lugar entre los

de la península, á pesar de contar con tan escasa línea para el atraque, pocas comodidades y tan deficiente abrigo.

Como quiera que la principal riqueza de la región, y hasta hoy tal vez la única, es la de minerales, presento una estadística dedicada exclusivamente á ese objeto, clasificando no solo la clase de mineral embarcado, si no que también las Compañías que lo han exportado.

El mineral de plomo embarcado por la Compañía del Norte Africano, ha sido destinado casi en su totalidad á Cartagena; el mineral de hierro procedente de los potentes yacimientos del Uixan, ha salido todo él con destino á Inglaterra; á ese mismo destino ha ido el mineral procedente de la Alicantina, Setolazar y otras Compañías, á excepción de algunos vapores que han salido con rumbo á puertos de Francia.

El número de buques que han visitado nuestro puerto en el año objeto de esta Memoria, ha sido de 1.064, representativo de 497.159 toneladas, menor uno y otro que en años anteriores, cuyas causas son fáciles de explicar, pues todos sabemos, lo difícil que las circunstancias actuales hacen el tráfico marítimo.





FERROCARRILES DE LA JUNTA

Vía de 1,00 metro

Es esta Junta propietaria de los ferrocarriles que dentro del territorio español, explotan las Compañías Minas del Rif y Norte Africano.

El ferrocarril de 1,00 metro de ancho que tiene en arrendamiento la Compañía Española de Minas del Rif, enlaza en los antiguos límites ó Posada del Cabo Moreno con el de la misma Compañía que vá á los poblados de Nador, Segangan y San Juan, empalmando en el primero de estos últimos citados, con el ferrocarril propiedad del Estado (Majzen), de Nador á Tiztutin, que conduce al límite de la zona actual del Protectorado Español.

La Compañía minera últimamente mencionada, utiliza el ferrocarril, no sólo para el servicio público, si no que también para el transporte de sus minerales, desde sus ricos yacimientos del Uixan, hasta el punto de embarque en nuestro puerto.

Por el contrato de arrendamiento del ferrocarril, que esta Junta tiene con esa Compañía minera, se obliga á la primera á tener intervención directa en la recaudación, pues el precio de

arrendamiento es hasta cierto punto proporcional al transporte y por tanto á la recaudación que por tal concepto se obtenga; en el anejo correspondiente se observa, que el movimiento de nuestro ferrocarril vá en aumento progresivo, y ello es debido exclusivamente al incremento del transporte de mineral de hierro, puesto que el de las mercancías en general disminuye considerablemente; en 1914 salieron de Melilla 44.705,605 toneladas de mercancías en general, y en el año que nos ocupa, sólo ha embarcado nuestro ferrocarril 29.670,204 toneladas; en cambio en dicho año 1914 se transportaron 4.160,000 toneladas de mineral de hierro y en el año 1917 el transporte de éste, ha sido de 140.246,000 toneladas.

Para que el lector aficionado á los estudios estadísticos, y á los que como consecuencia de los mismos deduzcan la influencia que en todo tráfico ha tenido el nuevo ferrocarril del Estado de Nador á Tiztutin, presento un cuadro demostrativo del de este ferrocarril, el que no hay que olvidar, como he dicho, que enlaza en Nador con el de la Compañía Española de Minas del Rif.

Mientras que en el último ferrocarril ha disminuido el transporte de mercancías, ha aumentado en cambio este mismo transporte en el ferrocarril del Estado, tanto en el tráfico de mercancías generales, como en el de militares.

En cambio, en ambos ferrocarriles ha experimentado un aumento de relativa consideración el transporte de viajeros, siendo de advertir que la diferencia notable que existe entre lo transportado por el ferrocarril de la Compañía Española, con el del Estado, es debido á que gran número de los viajes que figuran en este último, es sólo entre Melilla y la Estación Hipódromo.

Tráfico del Ferrocarril de Nador - Tiztutin

Años	NUMERO DE VIAJEROS				TONELADAS TRANSPORTADAS		
	Civiles	Militares	Ida y vuelta	TOTAL	Mercancías generales	Mercancías militares	TOTAL
1916	58.536	79.579	4.929	143.044	7.140,275	12.045,123	19.185,398
1917	86.456	113.730	6.871	207.057	10.400,020	13.089,699	23.489,719

Relacionado el tráfico de nuestro ferrocarril en 1917 con 1916, resulta que ha habido una disminución de 8.824,547 toneladas en el transporte de mercancías en general; 14.917,500 toneladas de más en el transporte de mineral de hierro; 32.489 viajeros y 166 cabezas de ganado transportado de más, correspondiendo por estos aumentos, el de 2.903,83 pesetas en la recaudación que afecta á esta Junta.

Haciendo justicia á la Compañía arrendataria de nuestro ferrocarril, debemos hacer constar, el buen estado de conservación en que se encuentra todo el material, tanto fijo como móvil, que para su explotación posee, habiendo atendido cuantas indicaciones se le han hecho para el cumplimiento de la misión que nos impone la Ley de Ferrocarriles y el Reglamento para su ejecución.

El gran incremento que ha experimentado el transporte de minerales por esta vía, incremento que ha de acentuarse una vez termine esa despiadada guerra que nos azota, y más aún cuando se disponga de cargaderos apropiados en este puerto, ha hecho concebir á la Compañía arrendataria la idea de establecer dobles vías, con objeto de proporcionar la debida comodidad al viajero y dar cumplimiento á las exigencias del tráfico, y establecer una estación, cómoda para el público y capaz en vías, emplazada en las proximidades de la Plaza de España; la necesidad de tal estación se hace sentir mucho más, por que hoy se carece de toda comodidad para el viajero y embarque de mercancías y por que las maniobras se efectúan con gran deficiencia. Teniendo en cuenta que el contrato actual de arrendamiento no deja libertad á la Compañía para obrar con el desenvolvimiento que tales obras requieren, esta Entidad arrendataria, con el más plausible celo, ha formulado de común acuerdo con la Junta de Fomento, un proyecto de nuevo contrato el cual está pendiente actualmente de la sanción de la Superioridad; tal contrato permitirá construir las obras de referencia, proporcionando su ejecución, amplitud al tráfico, seguridad á la explotación, comodidad al viajero y ornato á la población.

Vía de 0,60 metros

Es también propietaria la Junta de Fomento del ferrocarril de 0,60 metros, que explota, como arrendataria, la Compañía del Norte Africano, desde la estación llamada del Recreo á la del Hipódromo, no comprendiendo esta última.

Se une esta vía con la de la misma Compañía que vá á las minas de plomo de Afra y á la de hierro de las Compañías mineras «Setolazar y Alicantina», enlazando su red con la del puerto, en donde ya se embarcan directamente los minerales en los buques fondeados en la segunda rama, de la que ya se habló. El ferrocarril en cuestión, se dedica hoy exclusivamente al transporte de minerales.

Los minerales transportados por el ferrocarril de que se trata, han sido, 73.844,746 toneladas entre plomo y hematites, cuyo tráfico acusa una disminución de 5.980,254 toneladas con relación á 1916.

Para mayor claridad presento al final unos cuadros estadísticos como recopilación de cuanto he expuesto, relativo á esos ferrocarriles.



INGRESOS POR ARBITRIOS Y EXPLOTACIÓN DEL PUERTO

Los ingresos por los conceptos expresados han importado 234.709,50 pesetas lo que supone una baja de 34.708,91 pesetas, con relación al año 1916 y aumento variable con relación á los demás años, desde que el puerto está en explotación.

El cuadro que al final se inserta, pone de manifiesto el estado comparativo de los ingresos por estos conceptos, desde los años 1914 á 1917, y se presenta dividido de modo, que permite apreciar el aumento y disminución de recaudación habida en tales años por los conceptos de mercancías, pasajeros, ocupación de muelles, tinglados, servicios de gruas, remolcador, vías, canteras y tableros, cuyos arbitrios son los que percibe la Junta con autorización de la Superioridad.

POBLACIÓN DE MELILLA

Es lógico que la recaudación del puerto, sea función de la población de Melilla, y que por tanto la baja habida en la importación se refleje en la disminución de la población de esta Plaza.

He aquí el detalle del censo municipal en 31 de diciembre de 1917.

BARRIOS	Varones	Hembras	Total general
Pueblo	689	861	1.550
Alcazaba	355	388	743
Mantelete	243	254	497
Reina Victoria	1.558	1.782	3.340
Carmen	2.632	2.942	5.574
Polígono	1.826	1.985	3.811
Cabrerizas.	199	233	432
Batería J.	468	450	918
Reina Regente	178	177	355
Príncipe de Asturias	314	316	630
General Jordana.	762	951	1.713
San Lorenzo	1.164	1.305	2.469
General Arizón	2.076	2.099	4.175
Industrial	1.012	1.139	2.151
Alfonso XIII	47	52	99
Zoco	84	96	180
Hipódromo	1.036	1.133	2.169
Real.	2.996	3.214	6.210
TOTAL.	17.639	19.377	37.016

De estos son extranjeros 3.391 y los restantes españoles.

La distribución de la población según su nacionalidad, se detalla en el siguiente cuadro:

NACIONALIDAD	Varones	Hembras	Total general
Americanos	4	13	17
Alemanes	2	6	8
Cubanos	39	36	75
Chilenos	2	3	5
Franceses	38	70	108
Hebreos	1.480	1.423	2.903
Ingleses.	3	4	7
Italianos		4	4
Indios	12		12
Noruegos	3		3
Portugueses	1	2	3
Suizos	3	4	7
Turcos	2	3	5
TOTAL.	1.589	1.568	3.157

En su consecuencia puede establecerse que la población de derecho es la siguiente:

Civiles.	37.016
Militares	20.000 ⁽¹⁾
TOTAL	57.016

La población de hecho, la que se alberga dentro de la ciudad es por lo tanto más reducida:

Civiles.	37.016
Militares	5.000
TOTAL.	42.016

En 1916 la población civil fué de 37.575 habitantes; la militar fué de 30.080, de los cuales 21.663 estaban en las posiciones y 8.417 en la plaza.

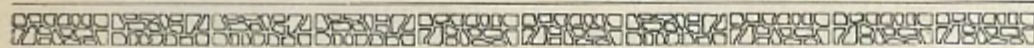
Obsérvese, pues, que ha habido una disminución notable en la población y de ella principalmente en la militar.

(1) Las fuerzas militares están distribuidas en la zona ocupada y plazas menores; en la ciudad apenas habrá 5.000 hombres entre jefes, oficiales y unidades que descansan del duro servicio de campaña.

La población civil en los años que se expresan, ha sido:

1905	.	.	.	.	8.177 habitantes	
1906	.	.	.	.	8.877	—
1907	:	.	.	.	9.759	—
1908	.	.	.	.	9.707	—
1909	.	.	.	.	20.038	—
1910	.	.	.	.	19.217	—
1911	.	.	.	.	23.255	—
1912	.	.	.	.	28.945	—
1913	.	.	.	.	29.663	—
1914	.	.	.	.	32.396	—
1915	.	.	.	.	36.674	—
1916	.	.	.	.	37.575	—
1917	.	.	.	.	37.016	—





EMBARCADERO DE MINERALES

LA Compañía Española Minas del Rif, por Real Orden de 21 de Diciembre de 1914, fué autorizada para construir un embarcadero de minerales en nuestro puerto, cuya autorización ha sido refrendada por el Ministerio de Fomento por Real Orden de 25 de Junio de 1917, después que la Compañía interesada ha presentado un proyecto definitivo y completo de la obra.

Es esta de evidente interés para este puerto, así como también para el fomento y desarrollo de los intereses de España en esta Región Africana, puesto que son tan abundantes y ricos los yacimientos mineros que posee la mencionada Compañía, que su explotación hace concebir los mayores optimismos.

Así lo ha comprendido también la Compañía mencionada, la que imponiéndose los mayores desembolsos y sacrificios, á esta fecha ya ha comenzado los trabajos para la construcción de tan vasta obra, en cuyo desenvolvimiento han de invertirse algunos millones de pesetas y un tiempo que no ha de ser inferior á un lustro.

El embarcadero en cuestión, se proyecta provisto de todos los adelantos más modernos en esta clase de construcciones, capaz para el embarque de 750 toneladas por hora y con la posibilidad de duplicar esta cifra; construído casi todo él de hormigón armado, se emplearán transportadores continuos para la carga, movidos eléctricamente. El proyecto además de garantizar la estabilidad y funcionamiento, cumple las condiciones de ornato que impone su emplazamiento dentro de la población.

Como complemento al embarcadero, se proyecta un gran depósito de mineral capaz para 40.000 toneladas, cifra deducida por la potencia de transporte del ferrocarril de la Compañía, que se ha calculado en 2.500 toneladas en el día y condiciones impuestas por la eventualidad que tienen los buques para la arribada.

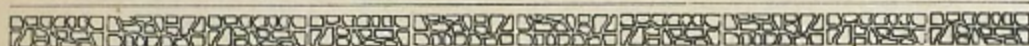


antiguos muelles Civil y Militar, que apenas se utiliza, debe ser trasladado á los muelles de costa para lo cual ya tiene redactado esta Dirección, el proyecto correspondiente y ha solicitado de la Superioridad por conducto de la Junta, la debida autorización.


Tiene en estudio esta Dirección, amplios tinglados, unos cerrados y otros abiertos, para depósito y resguardo de mercancías, con lo cual serán atendidas las sentidas necesidades acabadas de aludir.

Está en estudio el dique Sur de este puerto, el que con la prolongación del dique N. E., ha de completar el abrigo de esta bahía. Este asunto es muy complejo, puesto que hay que hacer algunos estudios comparativos y adoptar soluciones, á fin de que el Río de Oro no desagüe dentro del lugar destinado á fondeadero, evitando el aterramiento constante, que produciría al puerto, si el río desaguara dentro del mismo.





ESTADO ECONÓMICO DE LA JUNTA

UIA á esta Junta un espíritu recto, justiciero y económico, digno del mayor encomio; su administración es tan exquisita, pulcra y diáfana que puede estimarse como modelo de ello, pues á pesar de estar atravesando tan grave crisis en los transportes y por tanto en la recaudación, su estado económico no puede ser más próspero, según puede apreciarse con detalle, en los estados que al final se insertan.

OBSERVACIONES CLIMATOLÓGICAS

HABIENDO presente la importancia del conocimiento de las condiciones climatológicas de esta Región, tanto por lo que afecta á la Agricultura y la Salubridad, como lo que interesa á Obras Públicas, en puertos, pantanos, obras de saneamiento, etc.; he procurado sin dispendios para la Junta, ampliar las observaciones meteorológicas y extremar la escrupulosidad en las mismas. Este servicio, organizado sin distraer personal de otras importantes atenciones, está dotado de los siguientes elementos, dispuestos con sujeción á las instrucciones del Observatorio Central Meteorológico de España.

PRESION ATMOSFERICA.—Barómetro «FORTIN», instalado en la planta principal del edificio á 8 metros sobre el nivel del mar.

TEMPERATURAS, HUMEDAD Y EVAPORACION A LA SOMBRA.—Un abrigo meteorológico con doble envuelta de persianas con inclinaciones opuestas de 1,89 x 0,77 x 0,72 metros de capacidad, dentro del cual están instala-

dos un psicómetro «AUGUST» termómetros de máxima y mínima de «TONNELOT y NEGRETTI» y un atmidómetro «PICHE».

LLUVIAS.—Un pluviómetro «HELLMANN» colocado á 1,50 metros en el taller de bloques é inmediato á la garita meteorológica.

VIENTOS.—Un anemómetro «ROBINSON» de registro eléctrico, y una veleta, instalados sobre la azotea del Edificio de la Junta y á unos 16 metros sobre el nivel del mar.

Publico siete estados y un resúmen de las observaciones meteorológicas efectuadas en este puerto durante el año 1917, y otro de Chafarinas, y por último un cuadro de observaciones desde el año 1905 al 1917, del que se han obtenido los elementos normales del régimen térmico, bórico y pluvial de Melilla, de cuyo estudio pueden deducirse las condiciones climatológicas aproximadas de esta zona costera, que á mi juicio son las mismas que muy acertadamente exponen los distinguidos Ingenieros de Minas, Sres. Valle y F. Iruegas en un capítulo de los notables «ESTUDIOS RELATIVOS A LA GEOLOGIA DE MARRUECOS», publicados por el Instituto Geológico de España y que dice así:

«El régimen térmico se aproxima al de los climas tropicales, aunque exagerando las variaciones; en cambio el régimen pluvial es completamente distinto, porque las lluvias, en lugar de ser estivales, tienen lugar durante la estación fría, es decir, que en la estación cálida, que dura desde principios de Mayo á fines de Septiembre, esta región está sometida á las mismas influencias que la zona tropical desértica. En cambio, durante el resto del año los vientos oceánicos del Oeste, motivados, según Martonne, por el descenso de presión, producido por el retroceso hacia el Ecuador de los anticiclones tropicales, llegan cargados de vapor de agua, produciendo las lluvias y estableciendo un régimen análogo durante esta época al de la zona templada oceánica, debido exclusivamente á la influencia de estas corrientes atmosféricas. La acción de estos vientos lluviosos, ó sea la cantidad de preci-

»pitaciones, vá atenuándose á medida que se alejan del Oceano
»hacia el Este, sobre todos lós que penetran en el Continente, que
»descargan completamente al chocar con las altas cordilleras in-
»teriores, que vienen así á constituir como una frontera entre dos
»regiones de régimen pluvial muy diferente; pero los que siguen
»la costa Norte conservan, por su proximidad al mar, más tiempo
»la humedad, que al fin abandonan al salvar las cordilleras cos-
»teras, que provocan también lluvias, en detrimento de las llanu-
»ras y mesetas situadas detrás. Resultado de esto es, que, según se
»avanza hacia Oriente, el límite de la zona desértica tropical vá
»subiendo hacia el Norte y acercándose á la costa, lo que origina
»que en una distancia relativamente corta se pase de una región
»en que las precipitaciones son de 418 mjm, como sucede en Me-
»lilla, á otra en que sólo llega á 200 mjm. como en la Granja Agrí-
»cola situada en la llanura del Zebra, á orillas del Muluya, median-
»do entre ambos puntos una distancia de 60 kilómetros. Esta va-
»riación de régimen de lluvias entre el interior y la costa lleva á
»la división de la región en dos zonas completamente distintas:
»una costera, caracterizada por las observaciones meteorológicas
»de Melilla, á la que pertenece Guelaya, y otra interior mucho más
»seca, de la que sólo conocemos el dato citado del año 1915, en
»que el agua vertida no llegó á 200 mjm, mientras que en Melilla
»acusó el pluviómetro 422. Estas dos zonas se distinguen clara-
»mente, no sólo en la diferencia de aspecto, más árido y estéril el
»terreno de la segunda, sino hasta en las condiciones de vida de
»las tribus que lo habitan, sedentarias las de la primera y nóma-
»das las de la segunda.»

PUERTO DE CHAFARINAS

NADA se ha hecho en este puerto digno de atención; continúa roto el dique que cerraba el freo entre las Islas del Rey é Isabel II, cuyo dique impedía la entrada del levante en ese puerto.

Oportunamente, redacté el proyecto para la reparación de tal dique, el que se devolvió á esta Dirección para introducir en el mismo ciertas modificaciones impuestas por el Consejo de Obras Públicas; hecho esto en 13 de Junio de 1917, se devolvió el proyecto á la Superioridad, sin que hasta la fecha haya recaído resolución.

Los trabajos durante este año, se han reducido exclusivamente, á la reparación de las fábricas y al sostenimiento de los edificios que en aquella Isla posee la Junta de Fomento.

El empleado que allí tiene la Junta, es el encargado del sostenimiento y entretenimiento de la luz de situación del puerto, y lleva el registro de las observaciones meteorológicas.

Melilla - Mayo de 1918.

El Ingeniero Director,

J. Alvaro Bielza

Estado comparativo de los ingresos

JUNTA DE FOME

ESTADO COMPARATIVO DE LOS INGRESOS DURANTE LOS AÑOS

MESES	Mercancías				Pasajeros				Ocupación de Muelles				Tinglados				Servicio	
	1914	1915	1916	1917	1914	1915	1916	1917	1914	1915	1916	1917	1914	1915	1916	1917	1914	1915
	Pesetas	Pesetas	Pesetas	Pesetas	Pesetas	Pesetas	Pesetas	Pesetas	Pesetas	Pesetas	Pesetas	Pesetas	Pesetas	Pesetas	Pesetas	Pesetas	Pesetas	Pesetas
Enero	10.251.22	10.945.29	18.667.25	10.849.34	1.374.45	882.35	1.239.55	693.90	2.933.25	629.95	1.123.10	1.080.80	728.36	756.51	734.37	846.99	107.50	15.00
Febrero	12.824.76	10.245.69	13.124.97	15.489.77	1.374.15	646.15	911.65	532.55	2.433.65	375.95	4.448.75	724.00	684.76	628.30	690.68	768.02	15.00	7.50
Marzo	12.659.37	16.815.40	23.720.90	18.338.90	2.066.30	917.45	668.05	607.65	282.20	79.15	606.40	1.047.80	737.91	695.65	735.63	831.42	24.00	18.00
Abril	14.589.04	15.839.14	18.538.92	18.590.19	2.054.05	1.009.40	775.80	650.85	572.05	1.627.80	646.70	842.25	714.13	673.23	710.05	814.29	43.50	19.00
Mayo	12.023.99	17.849.04	20.065.38	18.310.34	3.294.50	3.380.60	2.493.20	1.294.55	1.201.20	64.90	832.22	1.240.45	732.51	756.52	733.11	849.36	21.00	21.00
Junio	10.135.50	17.979.08	16.834.71	21.019.51	2.344.95	1.269.65	1.675.90	954.00	272.30	165.25	1.022.20	1.824.80	714.13	732.13	731.55	818.94	36.00	22.00
Julio	10.230.73	13.608.69	17.849.35	12.480.23	6.066.40	5.599.95	5.093.80	2.724.05	461.32	383.15	1.006.50	855.07	737.91	756.51	825.93	945.89	44.00	24.00
Agosto	8.294.14	15.069.58	17.102.48	17.462.21	2.383.10	2.681.95	2.517.05	2.696.85	744.85	381.20	749.40	617.35	737.91	757.59	835.62	896.40	22.50	40.50
Septiembre	9.801.81	12.847.98	19.097.74	11.326.85	2.355.95	2.088.45	2.213.25	2.075.35	504.45	662.25	747.20	880.36	750.73	736.18	805.17	905.92	16.50	476.11
Octubre	12.847.86	21.124.18	15.898.64	19.583.73	1.503.65	1.706.95	1.380.05	1.446.15	1.297.65	702.15	818.65	797.91	756.52	762.72	863.28	860.52	18.00	31.00
Noviembre	10.476.34	15.399.80	18.715.75	12.237.65	904.55	977.75	814.15	1.121.80	623.60	844.60	851.60	1.033.80	732.13	731.86	817.29	918.09	21.00	258.19
Diciembre	11.393.24	24.903.31	14.985.94	15.077.30	1.144.40	1.047.45	885.30	927.10	175.60	1.708.68	992.80	703.50	756.51	724.89	845.10	708.66	15.00	67.75
TOTALES	135.528.00	192.627.18	214.602.03	190.766.02	26.856.45	22.208.10	20.667.75	15.724.80	11.502.12	7.625.03	13.845.52	11.648.09	8.783.51	8.712.09	9.327.78	10.164.50	384.00	1.000.05

AYUNTAMIENTO DE MELILLA

INGRESOS POR "ARBITRIOS Y EXPLOTACION"

DE LOS AÑOS 1914, 1915, 1916 Y 1917.

de Grúas		Servicio del Remolcador				Servicio de las vías del Puerto				Servicio de Canteras				Alquiler de Tableros		TOTALES			
1916	1917	1914	1915	1916	1917	1914	1915	1916	1917	1914	1915	1916	1917	1916	1917	1914	1915	1916	1917
Pesetas	Pesetas	Pesetas	Pesetas	Pesetas	Pesetas	Pesetas	Pesetas	Pesetas	Pesetas	Pesetas	Pesetas	Pesetas	Pesetas	Pesetas	Pesetas	Pesetas	Pesetas	Pesetas	Pesetas
45.00	31.00	>	>	>	>	>	>	378.73	556.82	>	>	1.091.46	>	>	114.90	15.394.78	13.229.10	23.279.46	14.173.75
155.50	11.00	>	>	>	>	>	>	438.17	109.35	>	>	1.414.76	>	>	118.80	17.332.32	11.903.59	21.184.48	17.753.49
38.50	6.00	>	>	>	>	>	>	80.28	256.26	>	>	1.073.38	>	>	62.70	15.769.78	18.525.65	26.923.14	21.150.73
31.50	58.00	75.00	>	>	>	>	>	456.27	451.26	>	>	>	>	>	66.60	18.047.77	19.168.57	21.159.24	21.473.44
209.00	36.00	>	>	650.00	>	>	>	399.02	257.50	>	>	209.63	>	>	133.20	17.273.20	22.072.06	25.591.56	22.121.40
17.50	45.00	>	>	>	>	>	>	264.43	606.57	>	>	>	>	>	5.40	13.502.88	20.168.11	20.546.27	25.274.22
19.00	13.00	>	>	>	>	>	>	183.70	349.72	>	>	>	>	>	18.60	17.540.36	20.372.30	24.978.28	17.386.56
83.00	181.78	>	362.16	>	>	>	>	542.13	416.35	>	>	157.39	>	>	19.80	12.182.50	19.292.98	21.987.07	22.290.74
43.50	22.00	>	86.16	>	>	>	176.99	338.44	679.35	>	>	374.80	>	>	36.00	13.429.44	17.074.12	23.620.10	15.925.83
74.67	61.50	>	1.202.02	>	>	>	27.19	605.35	359.47	>	>	>	>	32.40	67.80	16.423.68	25.556.21	19.673.04	23.177.08
16.00	58.50	>	1.179.96	>	>	>	13.46	458.48	638.09	>	>	>	>	106.20	263.40	12.757.62	19.405.62	21.779.47	16.271.33
503.24	7.00	>	>	>	>	>	83.95	387.32	111.57	>	8.300.12	>	>	96.60	175.80	13.484.75	36.836.15	18.696.30	17.710.93
1.236.41	530.78	75.00	2.830.30	650.00	>	>	301.59	4.532.32	4.792.31	>	8.300.12	4.321.42	>	235.20	1.083.00	183.139.08	243.604.46	269.418.41	234.709.50

Estadística comercial

JUNTA DE FOMENTO DE MELILLA

ESTADÍSTICA

Movimiento de Buques Mercantes

Años	NACIONALES				EXTRANJEROS				TOTALES	
	Vapores		Veleros		Vapores		Veleros		Números	Toneladas
	Números	Toneladas	Números	Toneladas	Números	Toneladas	Números	Toneladas		
1911	969	577,809	129	4,710	305	191,726	4	513	1.407	774,758
1912	910	534,053	124	5,574	333	220,140	1	2	1.368	759,769
1913	1.020	621,161	102	4,307	268	211,916	4	626	1.394	838,010
1914	924	621,698	84	3,840	340	187,166	4	672	1.352	813,376
1915	832	536,292	203	10,818	290	86,349	4	1.266	1.329	634,725
1916	784	445,474	304	12,886	228	119,075	·	·	1.316	577,435
1917	609	361,629	285	9,257	167	126,201	3	72	1.064	497,159

JUNTA DE FOMENTO DE MELILLA

ESTADÍSTICA

Movimiento de Mercancías

AÑOS	IMPORTACION Kilogramos	EXPORTACION Kilogramos	Cabotaje de entrada Kilogramos	Cabotaje de salida Kilogramos	TOTALES Kilogramos
1911	104.436,220	1.456,310	49.179,320	986,180	156.058,030
1912	107.815,320	2.500,783	42.538,195	1.994,334	154.848,632
1913	90.046,501	2.398,820	37.912,598	6.707,511	137.065,430
1914	56.145,989	7.491,173	54.379,018	5.378,936	123.395,116
1915	31.606,300	85.083,307	74.637,708	10.872,936	202.200,251
1916	22.384,961	202.432,702	69.597,377	10.097,169	304.512,209
1917	7.135,624	197.683,402	61.282,215	15.754,559	281.855,800

JUNTA DE FOMENTO DE MELILLA

ESTADÍSTICA

Movimiento de pasajeros

Años	ENTRADAS							SALIDAS							TOTALES	
	Cabotaje			No clasificados	Extranjero			Cabotaje			No clasificados	Extranjero			Entradas	Salidas
	1. ^a	2. ^a	3. ^a		1. ^a	2. ^a	3. ^a	1. ^a	2. ^a	3. ^a		1. ^a	2. ^a	3. ^a		
	Número	Número	Número	Número	Número	Número	Número	Número	Número	Número	Número	Número	Número	Número	Número	
1911	2.463	2.614	17.420	>	27	>	13.189	2.372	2.418	19.108	>	7	>	16.956	35.713	40.861
1912	3.126	3.161	20.030	>	55	>	8.648	3.197	3.159	18.579	>	65	2	8.895	35.020	33.897
1913	3.059	3.124	19.692	>	2	>	17.287	2.748	3.098	18.562	>	48	10	17.094	43.164	41.650
1914	2.791	2.728	18.111	>	11	15	14.520	2.661	2.705	15.816	>	8	15	10.348	38.753	35.924
1915	3.347	2.597	25.598	>	2	1	9.289	3.125	2.391	25.194	>	10	22	9.386	40.834	40.128
1916	3.654	3.289	28.605	>	2	2	8.597	3.424	3.033	24.011	>	19	35	7.268	44.149	37.790
1917	3.434	3.121	15.281	9.751	40	51	5.230	3.692	3.276	17.237	13.120	77	132	3.518	36.908	43.052

NOTA.—Las casillas en cabotaje de entrada y salida con el nombre NO CLASIFICADOS, indica el pasaje militar, que no paga arbitrios de puerto.

JUNTA DE FOMENTO DE MELILLA

Estadística del embarque de minerales

Años	HIERRO			CALAMINA	PLOMO
	Compañía Española Minas del Rif Toneladas	Compañías del Norte Africano, Alicantina, Haschaonan Toneladas	Compañía Setolazar Toneladas	Compañía del Norte Africano Toneladas	Compañía del Norte Africano Toneladas
1914	2 vapores 6.100,000	>	>	>	>
1915	17 id. 65.398,000	9 vapores 13.602,000	1 vapor 3.850,080	1 vapor 707,102	2 vapores 757,125 27 veleros 3.674,168
1916	31 id. 125.659,825	32 id. 51.721,000	7 id. 22.419,550	2 id. 1.914,750	1 vapor 320,000 28 veleros 1.919,535
1917	30 id. 120.979,880	16 id. 33.169,000	13 id. 45.021,900 1 velero 160,000	>	16 veleros 1.083,383

RESUMEN

	Hierro	Calamina	Plomo
Año 1914	6.100,000 toneladas	>	>
> 1915	82.850,080 >	707,102 toneladas	4.431,293 toneladas
> 1916	199.800,375 >	1.914,750 >	2.239,535 >
> 1917	199.330,780 >	>	1.083,383 >

*Estados demostrativos de las mercancías
importadas y exportadas
durante el año 1917*

JUNTA DE FOMENTO DE MELILLA

Importación por el puerto en el año 1917.

MERCANCIAS	España	Francia	Inglaterra	Italia	Portugal	Ale-	Otros	Marruecos	TOTAL	Navegación	Navegación	Nave-	T O T A L E S
	Kilogramos	Kilogramos	Kilogramos	Kilogms.	Kilogms.	mania	países	Kilogramos.		de	de	gación		Kilogramos
						Kilogs.	Kilogs.			1.ª clase	2.ª clase	3.ª cla-	Kilogramos
										Kilogramos	Kilogramos	se	
												Kilogs.	
Abonos de todas clases	875	>	>	>	>	>	>	>	875	875	>	>	875
Aceite de oliva	3.072.862	>	>	>	>	>	>	>	3.072.862	3.072.862	>	>	3.072.862
Aceites y grasas	191.712	>	41.577	>	56.000	>	>	>	289.289	191.712	97.577	>	289.289
Aceitunas	141.705	>	>	>	>	>	>	159	141.864	141.705	159	>	141.864
Afrecho	8.285	>	>	>	>	>	>	>	8.285	8.285	>	>	8.285
Aguas minerales	44.867	1.400	1.280	>	>	>	>	>	47.547	44.867	2.680	>	47.547
Aguardientes	67.816	>	>	>	>	>	>	>	67.816	67.816	>	>	67.816
Alambres y cables	38.166	223	5.968	>	>	>	>	900	45.257	38.166	7.091	>	45.257
Alcohol	11.140	>	>	>	>	>	>	>	11.140	11.140	>	>	11.140
Algodón en rama	20.304	287	127	>	>	>	>	>	20.718	20.304	414	>	20.718
Alhajas y joyas	103	>	77	>	>	>	>	>	180	103	77	>	180
Alheñas	>	9.156	>	>	>	>	>	>	9.156	>	9.156	>	9.156
Almendras	18.839	>	>	>	>	>	>	80	18.919	18.839	80	>	18.919
Almidones	1.094	>	>	>	>	>	>	>	1.094	1.094	>	>	1.094
Alpargatas	114.513	>	>	>	>	>	>	>	114.513	114.513	>	>	114.513
Alquitranes	27.269	>	>	>	>	>	>	>	27.269	27.269	>	>	27.269
Armas blancas y de fuego	5.316	>	>	>	>	>	>	>	5.316	5.316	>	>	5.316
Arroz	884.776	>	>	>	>	>	>	>	884.776	884.776	>	>	884.776
Aparatos de pesar	3.734	>	>	>	>	>	>	>	3.734	3.734	>	>	3.734
Idem de pesca y efectos navales	17.109	>	>	>	>	>	>	>	17.109	17.109	>	>	17.109
Id. fotográficos	3.968	>	1.296	>	>	>	>	>	5.264	3.968	1.296	>	5.264
Artículos de escritorio	3.528	44	>	>	>	>	>	>	3.572	3.528	44	>	3.572
Idem de cuero y piel	17.386	>	577	>	>	>	>	60	18.023	17.386	637	>	18.023
Alubias	1.138.179	>	42.700	>	>	>	>	>	1.180.879	1.138.179	42.700	>	1.180.879
Aserrín de madera y corcho	7.675	>	>	>	>	>	>	>	7.675	7.675	>	>	7.675
Automóviles y aparatos para los mismos	18.226	>	>	>	>	>	>	>	18.226	18.226	>	>	18.226
Avellanas	9.073	>	>	>	>	>	>	>	9.073	9.073	>	>	9.073
Azúcar	4.565.692	>	55.700	>	>	>	>	>	4.621.392	4.565.692	55.700	>	4.621.392
Azufre	6.154	>	>	>	>	>	>	>	6.154	6.154	>	>	6.154
Bacalao	126.120	>	18.304	>	>	>	>	>	144.424	126.120	18.304	>	144.424
Baldosas de todas clases	132.435	>	>	>	>	>	>	>	132.435	132.435	>	>	132.435
Barro obrado y sin obrar	45.400	>	>	>	>	>	>	>	45.400	45.400	>	>	45.400
Batería de cocina	8.515	>	1.662	>	>	>	>	>	10.177	8.515	1.662	>	10.177
Betún y pasta para el calzado	6.295	>	>	>	>	>	>	>	6.295	6.295	>	>	6.295
Bicicletas y aparatos para las mismas	804	55	149	>	>	>	>	>	1.008	804	204	>	1.008
Bujías	4.356	>	401.101	>	>	>	>	>	405.457	4.356	401.101	>	405.457
<i>Suma y sigue</i>	10.764.291	11.165	570.518	>	56.000	>	>	1.199	11.403.173	10.764.291	638.882	>	11.403.173

MERCANCIAS	España	Francia	Inglaterra	Italia	Portugal	Ale-	Otros	Marruecos	TOTAL	Navegación	Navegación	Nave-	TOTALES
	Kilogramos	Kilogramos	Kilogramos	Kilogramos	Kilogramos	manin	países	Kilogramos		de	de	gación		Kilogramos
						Kilogs.	Kilogs.			1.ª clase	2.ª clase	3.ª cla-	Kilogramos
										Kilogramos	Kilogramos	se	Kilogramos
												Kilogs.	
Suma anterior	10.764.291	11.165	570.518	>	56.000	>	>	1.199	11.403.173	10.764.291	638.882	>	11.403.173
Cacao	1.715	>	>	>	>	>	>	>	1.715	1.715	>	>	1.715
Cacahuete	317.556	>	>	>	>	>	>	>	317.556	317.556	>	>	317.556
Café crudo y tostado	227.100	6.780	37.955	>	>	>	>	>	271.835	227.100	44.735	>	271.835
Calzado de cuero y piel	23.384	3.784	191	>	>	>	>	3.631	30.990	23.384	7.606	>	30.990
Cáñamo	7.424	>	>	>	>	>	>	>	7.424	7.424	>	>	7.424
Cárbones de cok	72.682	>	>	>	>	>	>	>	72.682	72.682	>	>	72.682
Idem minerales	2.794.729	20.250	17.300	12.400	>	>	>	2.000	2.846.679	2.794.729	51.950	>	2.846.679
Idem vegetales	27.792	>	>	>	>	>	>	570.020	597.812	27.792	570.020	>	597.812
Carburo de calcio	795.052	>	>	>	>	>	>	600	795.652	795.052	600	>	795.652
Carne fresca o salada	694	>	205	>	>	>	>	>	899	694	205	>	899
Carros y piezas para los mismos	17.213	>	>	>	>	>	>	>	17.213	17.213	>	>	17.213
Carrillos de mano	1.150	>	>	>	>	>	>	>	1.150	1.150	>	>	1.150
Carruajes y piezas para los mismos	8.550	450	>	>	>	>	>	150	9.150	8.550	600	>	9.150
Cartón y cartulina	20.183	13	>	>	>	>	>	400	20.596	20.183	413	>	20.596
Cebada	5.303.406	>	>	>	>	>	>	27.490	5.330.896	5.303.406	27.490	>	5.330.896
Cemento	3.889.495	>	1.195	>	>	>	>	>	3.890.690	3.889.495	1.195	>	3.890.690
Cera en panes y labrada	3.304	>	>	>	>	>	>	>	3.304	3.304	>	>	3.304
Cerillas	9.752	46.990	7.533	1.170	>	>	>	3.217	68.662	9.752	58.910	>	68.662
Cereales no expresados	28.371	100	>	>	>	>	>	3.905	32.376	28.371	4.005	>	32.376
Cerveza y sidra	545.652	43.700	1.318	>	>	>	>	1.800	592.470	545.652	46.818	>	592.470
Confecciones	4.715	>	>	>	>	>	>	>	4.715	4.715	>	>	4.715
Conservas de todas clases	266.638	181	7.321	>	>	>	>	754	274.894	266.638	8.256	>	274.894
Corcho en plancha y lavado	4.306	>	>	>	>	>	>	>	4.306	4.306	>	>	4.306
Cordelería de todas clases	173.173	>	>	>	>	>	>	>	173.173	173.173	>	>	173.173
Costillas y patas de cerdo	4.168	>	168.068	>	>	>	>	>	172.236	4.168	168.068	>	172.236
Corteza de pino y nogal	50.668	>	>	>	>	>	>	>	50.668	50.668	>	>	50.668
Clavazón	95.596	>	>	>	>	>	>	>	95.596	95.596	>	>	95.596
Crin animal y vegetal	1.793	>	>	>	>	>	>	>	1.793	1.793	>	>	1.793
Cristal y vidrio plano y hueco	134.854	904	>	>	>	>	>	>	135.758	134.854	904	>	135.758
Curtidos y pieles curados	20.179	>	>	>	>	>	>	>	20.179	20.179	>	>	20.179
Chacina y embutidos	74.933	>	>	>	>	>	>	>	74.933	74.933	>	>	74.933
Chocolate	43.061	155	2.876	>	>	>	>	>	46.092	43.061	3.031	>	46.092
Dátiles	30	4.246	1.690	>	>	>	>	12	5.978	30	5.948	>	5.978
Despojos de todas clases	26.069	>	>	>	>	>	>	>	26.069	26.069	>	>	26.069
Dulces y bombones	32.520	>	126	>	>	>	>	800	33.446	32.520	926	>	33.446
Drogas	88.279	3.843	3.010	>	>	>	>	420	95.552	88.279	7.273	>	95.552
Embarcaciones	12.265	>	>	>	>	>	>	>	12.265	12.265	>	>	12.265
Envases de todas clases	340.093	27.349	>	>	>	>	>	1.250	368.692	340.093	28.599	>	368.692
Equipajes y muebles usados	33.775	963	271	>	>	>	>	910	35.919	33.775	2.144	>	35.919
Escobas de todas clases	43.729	90	>	>	>	>	>	>	43.819	43.729	90	>	43.819
Esparto manufacturado	22.784	>	>	>	>	>	>	300	23.084	22.784	300	>	23.084
Idem en rama	17.348	116.340	>	>	>	>	>	9.900	143.588	17.348	126.240	>	143.588
Suma y sigue	26.350.471	287.303	819.577	13.570	56.000	>	>	628.758	28.155.679	26.350.471	1.805.208	>	28.155.679

MERCANCIAS	España Kilogramos	Francia Kilogramos	Inglaterra Kilogramos	Italia Kilograms	Portugal Kilogramos	Alemania Kilogs.	Otros países Kilogs.	Marruecos Kilogramos	TOTAL	Navegación de 1.ª clase Kilogramos	Navegación de 2.ª clase Kilogramos	Navegación de 3.ª clase Kilogs.	TOTALES Kilogramos
<i>Suma anterior.</i>	26.350.471	287.303	819.577	13.570	56.000			628.758	28.155.679	26.350.471	1.805.208		28.155.679
Espicias de todas clases.	69.210	15.120	12.520					3.535	100.385	69.210	31.175		100.385
Estaño	373								373	373			373
Estearina.	1.549								1.549	1.549			1.549
Explosivos.	212.775								212.775	212.775			212.775
Féculas de todas clases.	733								733	733			733
Ferretería.	249.239	2.068	938					3.827	256.072	249.239	6.833		256.072
Fideos y pastas para sopa	41.068								41.068	41.068			41.068
Forraje y pasto para el ganado.	6.926							1.855	8.781	6.926	1.855		8.781
Frutas de todas clases.	3.354.620	199						9.000	3.363.819	3.354.620	9.199		3.363.819
Galletas de pan	200.675								200.675	200.675			200.675
Galletas y bizcochos	49.550	10	2.653					20	52.233	49.550	2.683		52.233
Garbanzos.	835.967							5.000	840.967	835.967	5.000		840.967
Gasolina	57.597				189.750				247.347	57.597	189.750		247.347
Ginebra.	371							1.825	2.196	371	1.825		2.196
Globos aerostáticos.	6.584								6.584	6.584			6.584
Habas.	1.156.795							416.840	1.573.635	1.156.795	416.840		1.573.635
Harina de trigo.	9.514.187		25.000						9.539.187	9.514.187	25.000		9.539.187
Idem de patatas, arroz y maíz.	13.701		255					100	14.056	13.701	355		14.056
Herramientas	14.959							70	15.029	14.959	70		15.029
Hielo	7.462								7.462	7.462			7.462
Hierro y acero en vigas, carriles, etc.	446.928	1.300	3.088					2.240	453.556	446.928	6.628		453.556
Idem id. viejo.	24.274	8.500						600	33.374	24.274	9.100		33.374
Higos secos.	181.918								181.918	181.918			181.918
Hilados de todas clases.	50.615								50.615	50.615			50.615
Hojalata en plancha y labrada.	7.783								7.783	7.783			7.783
Hortalizas y legumbres.	637.777								637.777	637.777			637.777
Huesos								300	300		300		300
Huevos	5.749							28.270	34.019	5.749	28.270		34.019
Instrumentos de música y arte	425								425	425			425
Jabones comunes.	130.183	81	521.195						651.459	130.183	521.276		651.459
Jarabes de todas clases.	3.605	135	320					180	4.240	3.605	635		4.240
Jamones.	46.341		50						46.391	46.341	50		46.391
Juguetes.	5.834								5.834	5.834			5.834
Juncos y mimbres	18.405								18.405	18.405			18.405
Ladrillos de todas clases.	88.156								88.156	88.156			88.156
Lámparas y aparatos análogos	3.848	472	1.639					21	5.980	3.848	2.132		5.980
Lana sucia o lavada.	41.497	920						100	42.517	41.497	1.020		42.517
Leche condensada.	59		301.399						301.458	59	301.399		301.458
Leña.	1.596.617							121.400	1.718.017	1.596.617	121.400		1.718.017
Libros e impresos.	9.697	137	220					36	10.090	9.697	393		10.090
Licores de todas clases.	8.132	2.096	185						10.413	8.132	2.281		10.413
Loza y azulejos.	68.945								68.945	68.945			68.945
<i>Suma y sigue</i>	45.521.600	318.341	1.689.039	13.570	245.750			1.223.977	49.012.277	45.521.600	3.490.677		49.012.277

MERCANCIAS	España	Francia	Inglaterra	Italia	Portugal	Alemania	Otros países	Marruecos	TOTAL	Navegación de 1.ª clase	Navegación de 2.ª clase	Navegación de 3.ª clase	TOTALES
	Kilogramos	Kilogramos	Kilogramos	Kilograms	Kilograms	Kilogs.	Kilogs.	Kilogramos		Kilogramos	Kilogramos	Kilogs.		Kilogramos
<i>Suma anterior.</i>	45.521.600	318.341	1.689.039	13.570	245.750	>	>	1.223.977	49.012.277	45.521.600	3.490.677	>	49.012.277
Madera de todas clases sin labrar	746.996	>	13.000	>	>	>	>	6.712	766.708	746.996	19.712	>	766.708
Idem id. labrada	42.734	287	>	>	>	>	>	>	43.021	42.734	287	>	43.021
Maíz	21.750	>	>	>	>	>	>	>	21.750	21.750	>	>	21.750
Manteca de cerdo	7.723	>	1.500	>	>	>	>	>	9.223	7.723	1.500	>	9.223
Idem de vaca	39.131	>	4.401	>	>	>	>	2.018	45.550	39.131	6.419	>	45.550
Maquinarias no expresadas	164.090	232	63.078	>	>	>	>	226	227.626	164.090	63.536	>	227.626
Material de guerra	141.398	>	>	>	>	>	>	>	141.398	141.398	>	>	141.398
Idem eléctrico	7.912	13.857	>	>	>	>	>	60	21.829	7.912	13.917	>	21.829
Idem de ferrocarril	347.149	>	>	>	>	>	>	>	347.149	347.149	>	>	347.149
Materias colorantes no expresadas	3.582	188	>	>	>	>	>	>	3.770	3.582	188	>	3.770
Mármol labrado o sin labrar	70.825	>	>	>	>	>	>	>	70.825	70.825	>	>	70.825
Idem triturado	7.700	>	>	>	>	>	>	>	7.700	7.700	>	>	7.700
Marisco	19.094	>	>	>	>	>	>	>	19.094	19.094	>	>	19.094
Mercería	4.467	45	>	>	>	>	>	>	4.512	4.467	45	>	4.512
Medicamentos	140.648	>	>	>	>	>	>	>	140.648	140.648	>	>	140.648
Metales	2.472	164	324	>	>	>	>	>	2.960	2.472	488	>	2.960
Miel y melazas	4.122	>	1.251	>	>	>	>	>	5.373	4.122	1.251	>	5.373
Muebles no expresados	162.642	25.432	>	>	>	>	>	5.360	193.434	162.642	30.792	>	193.434
Objetos de arte	1.226	>	>	>	>	>	>	>	1.226	1,226	>	>	1,226
Paja para el ganado	406.740	1.800.579	>	>	>	>	>	>	2.207.319	406.740	1.800.579	>	2.207.319
Papel de todas clases	329.383	250	212	>	>	>	>	125	329.970	329.383	587	>	329.970
Parafina	25.348	>	>	>	>	>	>	>	25.348	25.348	>	>	25.348
Patatas	6.194.958	>	>	>	>	>	>	13.000	6.207.958	6.194.958	13.000	>	6.207.958
Pasas	72.080	>	>	>	>	>	>	1.550	73.630	72.080	1.550	>	73.630
Perfumería	41.642	9.475	5.783	>	>	>	>	>	56.900	41.642	15.258	>	56.900
Pescado fresco, o salado	22.837	>	>	>	>	>	>	>	22.837	22.837	>	>	22.837
Petróleo	112.401	>	>	>	>	>	>	>	389.601	112.401	277.200	>	389.601
Pianos	7.899	1.200	1.229	>	>	>	>	400	10.728	7.899	2.829	>	10.728
Piedras naturales y artificiales	222.569	15	>	>	>	>	>	4.000	226.584	222.569	4.015	>	226.584
Pieles sin curtir	34.202	750	>	>	277.200	>	>	17.800	52.752	34.202	18.550	>	52.752
Porcelana	72.684	915	41	>	>	>	>	>	73.640	72.684	956	>	73.640
Plantas y flores	19.795	164	>	>	>	>	>	>	19.959	19.795	164	>	19.959
Plomo labrado y sin labrar	17.159	>	>	>	>	>	>	772	17.931	17.159	772	>	17.931
Productos químicos y farmacéuticos	163.125	5.774	1.193	>	>	>	>	1.150	171.242	163.125	8.117	>	171.242
Queso	22.968	304	>	>	>	>	>	>	23.272	22.968	304	>	23.272
Quincalla	27.539	303	14.700	>	>	>	>	298	42.840	27.539	15.301	>	42.840
Relojes y piezas para los mismos	807	>	>	>	>	>	>	>	807	807	>	>	807
Rom y coñac	15.812	>	>	>	>	>	>	>	15.812	15.812	>	>	15.812
Ropa hecha	57.431	1.226	166	>	>	>	>	2.621	61.444	57.431	4.013	>	61.444
Sal común	1.163.528	>	152	>	>	>	>	>	1.163.680	1.163.528	152	>	1.163.680
Salchichón	7.072	>	1.251	>	>	>	>	>	8.323	7.072	1.251	>	8.323
Seda en rama y labrada	75	1.009	7.885	>	>	>	>	>	8.969	75	8.894	>	8.969
<i>Suma y sigue</i>	56.495.315	2.180.510	1.805.205	13.570	522.950	>	>	1.280.069	62.297.619	56.495.315	5.802.304	>	62.297.619

MERCANCIAS	España Kilogramos	Francia Kilogramos	Inglaterra Kilogramos	Italia Kilogms.	Portugal Kilogmos.	Ale- mania Kilogs.	Otros países Kilogs.	Marruecos Kilogramos	TOTAL	Navegación de 1.ª clase Kilogramos	Navegación de 2.ª clase Kilogramos	Nave- gación de 3.ª cla- se Kilogs.	TOTALES Kilogramos
<i>Suma anterior.</i>	56.495.315	2.180.510	1.805.205	13.750	522.950	>	>	1.280.069	62.297.619	56.495.315	5.802.304	>	62.297.619
Sémola	12.000	>	>	>	>	>	>	>	12.000	12.000	>	>	12.000
Servicio de mesa.	2.662	269	>	>	>	>	>	>	2.931	2.662	269	>	2.931
Sombreros.	2.874	82	342	>	>	>	>	60	3.358	2.874	484	>	3.358
Tabacos.	16.093	5	>	>	>	>	>	>	16.098	16.093	5	>	16.098
Thé	1.010	23.435	377.715	>	>	>	>	3.015	405.175	1.010	404.165	>	405.175
Tejas de barro	113.400	>	>	>	>	>	>	>	113.400	113.400	>	>	113.400
Idem de cartón	14.927	>	>	>	>	>	>	>	14.927	14.927	>	>	14.927
Idem de zinc	2.350	>	>	>	>	>	>	>	2.350	2.350	>	>	2.350
Tejidos de todas clases.	501.864	619	621.493	>	>	>	>	6.466	1.130.442	501.864	628.578	>	1.130.442
Teteras y cafeteras	14	>	7.110	>	>	>	>	>	7.124	14	7.110	>	7.124
Tocino	42.568	>	83.557	>	>	>	>	>	126.125	42.568	83.557	>	126.125
Tintas de todas clases	13.925	>	>	>	>	>	>	>	13.925	13.925	>	>	13.925
Tierras de todas clases.	52.501	25	>	>	>	>	>	>	52.526	52.501	25	>	52.526
Trapos viejos	>	>	>	>	>	>	>	1.400	1.400	>	1.400	>	1.400
Trigo.	190	>	>	>	>	>	>	13.200	13.390	190	13.200	>	13.390
Varios	43.995	1.439	3.072	>	>	>	>	4.122	52.628	43.995	8.633	>	52.628
Vinagre.	34.069	>	180	>	>	>	>	>	34.249	34.069	180	>	34.249
Vino común	2.382.580	>	500	>	>	>	>	>	2.383.080	2.382.580	500	>	2.383.080
Vino fino	108.979	1.645	975	>	>	>	>	>	111.599	108.979	2.620	>	111.599
Yeso.	1.475.056	269.480	>	>	>	>	>	>	1.744.536	1.475.056	269.480	>	1.744.536
Zinc labrado	10.343	>	>	>	>	>	>	>	10.343	10.343	>	>	10.343
Zinc en plancha	4.425	>	>	>	>	>	>	300	4.725	4.425	300	>	4.725
TOTALES.	61.331.140	2.477.509	2.900.149	13.750	522.950	>	>	1.308.632	68.553.950	61.331.140	7.222.810	>	68.553.950

RESUMEN

Cabotaje de entrada	61.331.140
Importación	7.222.810
TOTAL.	68.553.950

JUNTA DE FOMENTO DE MELILLA

Exportación por el puerto en el año 1917.

MERCANCIAS	España	Francia	Inglaterra	Italia	Portugal	Ale-	Otros	Marruecos	TOTAL	Navegación	Navegación	Nave-	TOTALES
	Kilogramos	Kilogramos	Kilogramos	Kilogramos	Kilogramos	mania	países	Kilogramos		de	de	gación		Kilogramos
						Kilogs.	Kilogs.			1.ª clase	2.ª clase	de	Kilogramos
										Kilogramos	Kilogramos	3.ª cla-	Kilogramos
												se	
												—	
												Kilogs.	
Abonos de todas clases	36	>	>	>	>	>	>	>	36	36	>	>	36
Aceite de oliva	57.338	816.336	>	>	>	>	>	31.374	905.048	57.338	847.710	>	905.048
Aceites y grasas	3.903	>	>	>	>	>	>	>	3.903	3.903	>	>	3.903
Aceitunas	4.865	10.444	>	>	>	>	>	4.520	19.829	4.865	14.964	>	19.829
Afrecho	4.030	>	>	>	>	>	>	125	4.155	4.030	125	>	4.155
Aguas minerales	150	>	>	>	>	>	>	100	250	150	100	>	250
Aguardientes	175	>	>	>	>	>	>	265	440	175	265	>	440
Alambres y cables	1.377	2.585	>	>	>	>	>	140	4.102	1.377	2.725	>	4.102
Alcohol	350	1.600	>	>	>	>	>	>	1.950	350	1.600	>	1.950
Algodón en rama	30	3.027	>	>	>	>	>	>	3.057	30	3.027	>	3.057
Alheñas	60	>	>	>	>	>	>	25	85	60	25	>	85
Almendras	2.660	>	13	>	>	>	>	3.390	6.063	2.660	3.403	>	6.063
Almidones	50	20	>	>	>	>	>	>	70	50	20	>	70
Alpargatas	1.144	9.588	>	>	>	>	>	2.287	13.019	1.144	11.875	>	13.019
Alquitranes	80	>	>	>	>	>	>	>	80	80	>	>	80
Armas blancas y de fuego	13.950	>	>	>	>	>	>	110	14.060	13.950	110	>	14.060
Arroz	6.590	>	>	>	>	>	>	400	6.990	6.590	400	>	6.990
Aparatos de pesar	590	>	>	>	>	>	>	>	590	590	>	>	590
Idem de pesca y efectos navales	10.855	2.825	>	>	>	>	>	>	13.680	10.855	2.825	>	13.680
Id. fotográficos	63	>	>	>	>	>	>	20	83	63	20	>	83
Artículos de escritorio	115	>	>	>	>	>	>	224	339	115	224	>	339
Idem de cuero y piel	>	37	>	>	>	>	>	>	37	>	37	>	37
Alubias	8.202	26.400	>	>	>	>	>	8.400	43.002	8.202	34.800	>	43.002
Asta labrada y en bruto	8.154	>	>	>	>	>	>	>	8.154	8.154	>	>	8.154
Automóviles y aparatos para los mismos	7.075	>	>	>	>	>	>	>	7.075	7.075	>	>	7.075
Avellanas	18	>	>	>	>	>	>	2.900	2.918	18	2.900	>	2.918
Azúcar	180.880	>	>	>	>	>	>	9.315	190.195	180.880	9.315	>	190.195
Bacalao	2.609	7.940	>	>	>	>	>	75	10.624	2.609	8.015	>	10.624
Baldosas de todas clases	975	>	>	>	>	>	>	>	975	975	>	>	975
Barro obrado y sin obrar	210	>	>	>	>	>	>	109	319	210	109	>	319
Batería de cocina	656	>	>	>	>	>	>	1.295	1.951	656	1.295	>	1.951
Betún y pasta para el calzado	50	>	>	>	>	>	>	50	100	50	50	>	100
Bicicletas y aparatos para las mismas	>	>	>	>	>	>	>	135	135	>	135	>	135
Bujías	85.972	>	>	>	>	>	>	29.776	115.748	85.972	29.776	>	115.748
Cacahuets	10.000	72.500	>	>	>	>	>	450	82.950	10.000	72.950	>	82.950
Café crudo y tostado	4.528	>	>	>	>	>	>	315	4.843	4.528	315	>	4.843
<i>Suma y sigue</i>	417.740	953.302	13	>	>	>	>	95.800	1.466.855	417.740	1.049.115	>	1.466.855

MERCANCIAS	España	Francia	Inglaterra	Italia	Portugal	Ale-	Otros	Marruecos	TOTAL	Navegación	Navegación	Nave-	TOTALES
	Kilogramos	Kilogramos	Kilogramos	Kilogms.	Kilogms.	mania	países	Kilogramos.		de	de	gación		Kilogramos
						Kilogs.	Kilogs.			1.ª clase	2.ª clase	de	Kilograms
										Kilogramos	Kilogramos.	3.ª cla-	Kilograms
												se	
												—	
												—	
<i>Suma anterior.</i>	417.740	953.302	13	>	>	>	>	95.800	1.466.855	417.740	1.049.115	>	1.466.855
Cales no expresadas.	120.810	>	>	>	>	>	>	1.550	122.360	120.810	1.550	>	122.360
Calzado de cuero y piel.	1.109	5.031	680	>	>	>	>	56	6.876	1.109	5.767	>	6.876
Cáñamo.	2.274	26.384	>	>	>	>	>	>	28.658	2.274	26.384	>	28.658
Carbones minerales.	5.000	>	>	>	>	>	>	>	5.000	5.000	>	>	5.000
Idem vegetales.	57.340	>	>	>	>	>	>	>	57.340	57.340	>	>	57.340
Carburo de calcio.	>	443.535	>	>	>	>	>	63.918	507.453	>	507.453	>	507.453
Carne fresca o salada.	662	>	>	>	>	>	>	>	662	662	>	>	662
Carros y piezas para los mismos.	>	>	>	>	>	>	>	2.800	2.800	>	2.800	>	2.800
Carrillos de mano.	50	>	>	>	>	>	>	50	100	50	50	>	100
Carruajes y piezas para los mismos	1.590	>	>	>	>	>	>	350	1.940	1.590	350	>	1.940
Cartón y cartulina.	3.188	>	>	>	>	>	>	120	3.308	3.188	120	>	3.308
Cebada.	41.970	>	>	>	>	>	>	8.120	50.090	41.970	8.120	>	50.090
Cemento.	52.870	>	>	>	>	>	>	61.400	114.270	52.870	61.400	>	114.270
Cera en panes o labrada	5.377	>	>	>	>	>	>	>	5.377	5.377	>	>	5.377
Cerillas.	4.270	>	>	>	>	>	>	9.510	13.780	4.270	9.510	>	13.780
Cereales no expresados.	100	>	>	>	>	>	>	>	100	100	>	>	100
Cerveza y sidra.	7.450	>	>	>	>	>	>	40	7.490	7.450	40	>	7.490
Confecciones.	950	>	>	>	>	>	>	1.115	2.065	950	1.115	>	2.065
Conservas de todas clases.	5.449	14.670	>	>	>	>	>	35.274	55.393	5.449	49.944	>	55.393
Corcho en plancha y labrado.	75	>	>	>	>	>	>	>	75	75	>	>	75
Cordelería de todas clases.	1.018	45.706	>	>	>	>	>	132	46.856	1.018	45.838	>	46.856
Costillas y patas de cerdo.	7.436	>	>	>	>	>	>	>	7.436	7.436	>	>	7.436
Corteza de pino y nogal.	>	1.000	>	>	>	>	>	1.700	2.700	>	2.700	>	2.700
Clavazón.	2.856	51.300	>	>	>	>	>	3.864	58.020	2.856	55.164	>	58.020
Crin animal y vegetal.	32	>	>	>	>	>	>	>	32	32	>	>	32
Cristal y vidrio plano y hueco.	24.599	>	>	>	>	>	>	697	25.296	24.599	697	>	25.296
Curtidos y pieles curados.	80	328	>	>	>	>	>	219	627	80	547	>	627
Chacina y embutidos.	1.724	>	>	>	>	>	>	>	1.724	1.724	>	>	1.724
Chocolate.	138	>	>	>	>	>	>	>	138	138	>	>	138
Dátiles.	846	>	>	>	>	>	>	60	906	846	60	>	906
Despojos de todas clases.	470.360	417	>	>	>	>	>	>	470.777	470.360	417	>	470.777
Dulces y bombones.	1.372	>	>	>	>	>	>	>	1.372	1.372	>	>	1.372
Drogas.	713	>	>	>	>	>	>	1.809	2.522	713	1.809	>	2.522
Embarcaciones.	7.150	>	>	>	>	>	>	1.000	8.150	7.150	1.000	>	8.150
Envases de todas clases.	1.304.047	31.098	>	>	>	>	>	300	1.335.445	1.304.047	31.398	>	1.335.445
Equipajes y muebles usados.	3.308	200	>	>	>	>	>	231	3.739	3.308	431	>	3.739
Escobas de todas clases.	105	>	>	>	>	>	>	548	653	105	548	>	653
Esparto manufacturado.	>	>	>	>	>	>	>	90	90	>	90	>	90
Idem en rama.	33.480	>	>	>	>	>	>	185	33.665	33.480	185	>	33.665
Espicias de todas clases.	7.776	14.770	>	>	>	>	>	105	22.651	7.776	14.875	>	22.651
Explosivos.	25.527	>	>	>	>	>	>	>	25.527	25.527	>	>	25.527
Ferretería.	17.459	>	>	>	>	>	>	9.682	27.141	17.459	9.682	>	27.141
<i>Suma y sigue</i>	2.638.300	1.587.731	693	>	>	>	>	300.725	4.527.459	2.638.300	1.889.159	>	4.527.459

MERCANCIAS	España	Francia	Inglaterra	Italia	Portugal	Ale-	Otros	Marruecos	TOTAL	Navegación	Navegación	Nave-	TOTALES
	Kilogramos	Kilogramos	Kilogramos	Kilogms.	Kilogmos.	mania	países	Kilogramos		1.ª clase	2.ª clase	gación		Kilogramos
						Kilogs.	Kilogs.			Kilogramos	Kilogramos	de	Kilogramos
												3.ª cla-	
												se	
												—	
												Kilogs.	
<i>Suma anterior.</i>	2.638.300	1.587.741	693	>	>	>	>	300.725	4.527.459	2.638.300	1.889.159	>	4.527.459
Fideos y pastas para sopa	645	>	>	>	>	>	>	20.830	21.475	645	20.830	>	21.475
Forraje y pasto para el ganado.	10.100	>	>	>	>	>	>	100	10.200	10.100	100	>	10.200
Frutas de todas clases	3.552	>	>	>	>	>	>	4.160	7.712	3.552	4.160	>	7.712
Galletas de pan	34.286	>	>	>	>	>	>	>	34.286	34.286	>	>	34.286
Galletas y bizcochos	1.278	>	1.498	>	>	>	>	9.002	11.778	1.278	10.500	>	11.778
Garbanzos	16.885	>	>	>	>	>	>	280	17.165	16.885	280	>	17.165
Gasolina	66.240	>	>	>	>	>	>	>	66.240	66.240	>	>	66.240
Ginebra	440	>	>	>	>	>	>	>	440	440	>	>	440
Globos aerostáticos.	4.304	>	>	>	>	>	>	>	4.304	4.304	>	>	4.304
Harina de trigo.	130.612	>	>	>	>	>	>	22.900	153.512	130.612	22.900	>	153.512
Herramientas	1.485	5.794	>	>	>	>	>	115	7.394	1.485	5.909	>	7.394
Hielo	75	>	>	>	>	>	>	>	75	75	>	>	75
Hierro y acero en vigas, carriles, etc.	18.346	>	>	>	>	>	>	8.603	26.949	18.346	8.603	>	26.949
Idem id. viejo.	232.087	>	>	>	>	>	>	4.900	236.987	232.087	4.900	>	236.987
Higos secos.	>	>	>	>	>	>	>	2.300	2.300	>	2.300	>	2.300
Hilados de todas clases.	>	26.033	>	>	>	>	>	75	26.108	26.033	75	>	26.108
Hortalizas y legumbres.	1.415	11.496	>	>	>	>	>	1.500	14.411	1.415	12.996	>	14.411
Huesos	67.582	>	>	>	>	>	>	>	67.582	67.582	>	>	67.582
Jabones comunes.	71.075	13.385	>	>	>	>	>	2.671	87.131	71.075	16.056	>	87.131
Jarabes de todas clases.	240	>	>	>	>	>	>	>	240	240	>	>	240
Jamones.	347	>	>	>	>	>	>	>	347	347	>	>	347
Juguetes.	74	>	>	>	>	>	>	>	74	74	>	>	74
Juncos y mimbres	75	>	>	>	>	>	>	100	175	75	100	>	175
Ladrillos de todas clases.	18.810	>	>	>	>	>	>	500	19.310	18.810	500	>	19.310
Lámparas y aparatos análogos	130	>	>	>	>	>	>	>	130	130	>	>	130
Lana sucia o lavada.	29.911	24.731	>	>	>	>	>	2.160	56.802	29.911	26.891	>	56.802
Leche condensada.	24.897	>	1.250	>	>	>	>	5.538	31.685	24.897	6.788	>	31.685
Leña.	874.960	1.813.210	>	>	>	>	>	2.000	2.690.170	874.960	1.815.210	>	2.690.170
Libros e impresos.	591	>	>	>	>	>	>	192	783	591	192	>	783
Licores de todas clases.	116	>	>	>	>	>	>	>	116	116	>	>	116
Loza y azulejos.	9.193	>	>	>	>	>	>	1.290	10.483	9.193	1.290	>	10.483
Madera de todas clases sin labrar	32.790	>	>	>	>	>	>	3.120	35.910	32.790	3.120	>	35.910
Idem id. labrada	20	1.804	>	>	>	>	>	395	2.219	20	2.199	>	2.219
Manteca de vaca.	449	>	>	>	>	>	>	>	449	449	>	>	449
Maquinarias no expresadas	13.865	1.500	>	>	>	>	>	2.600	17.965	13.865	4.100	>	17.965
Material de guerra.	763.336	>	>	>	>	>	>	>	763.336	763.336	>	>	763.336
Idem eléctrico.	725	>	>	>	>	>	>	>	725	725	>	>	725
Idem de ferrocarril	45.380	>	>	>	>	>	>	>	45.380	45.380	>	>	45.380
Marisco.	1.500	>	>	>	>	>	>	>	1.500	1.500	>	>	1.500
Medicamentos.	5.164	>	>	>	>	>	>	>	5.164	5.164	>	>	5.164
Metales.	>	>	>	>	>	>	>	35	35	>	35	>	35
Mieles y melazas.	>	1.870	>	>	>	>	>	>	1.870	>	1.870	>	1.870
<i>Suma y sigue</i>	5.121.280	3.487.564	3.441	>	>	>	>	396.091	9.008.376	5.147.313	3.861.063	>	9.008.376

MERCANCIAS	España Kilogramos	Francia Kilogramos	Inglaterra Kilogramos	Italia Kilograms	Portugal Kilograms	Ale- mania Kilogs.	Otros países Kilogs.	Marruecos Kilograms	TOTAL	Navegación de 1.ª clase Kilogramos	Navegación de 2.ª clase Kilogramos	Nave- gación de 3.ª cla- se Kilogs.	TOTALES Kilogramos
<i>Suma anterior.</i>	5.121.280	3.487.564	3.441	>	>	>	>	396.091	9.008.376	5.147.313	3.861.063	>	9.008.376
Mineral de plomo	1.083.383	>	>	>	>	>	>	>	1.083.383	1.083.383	>	>	1.083.383
Idem de hierro.	6.250.050	42.588.000	150.486.780	>	>	>	>	>	199.324.830	6.250.050	193.074.780	>	199.324.830
Idem no expresado	43	>	>	>	>	>	>	>	43	43	>	>	43
Muebles de todas clases	181.939	4.420	>	>	>	>	>	20.755	207.114	181.939	25.175	>	207.114
Paja para el ganado.	31.000	>	>	>	>	>	>	>	31.000	31.000	>	>	31.000
Papel de todas clases	496	39.375	>	>	>	>	>	190	40.061	496	39.565	>	40.061
Patatas	114.080	>	>	>	>	>	>	9.020	123.100	114.080	9.020	>	123.100
Pasas.	346	>	>	>	>	>	>	19.246	19.592	346	19.246	>	19.592
Paquetería	>	>	>	>	>	>	>	280	280	>	280	>	280
Pelos de todas clases	372	2.391	>	>	>	>	>	>	2.763	372	2.391	>	2.763
Perfumería.	188	2.500	>	>	>	>	>	>	2.688	188	2.500	>	2.688
Pescado fresco ó salado	1.944.672	27.398	>	>	>	>	>	3.248	1.975.318	1.944.672	30.646	>	1.975.318
Petróleo.	91.604	>	>	>	>	>	>	200	91.804	91.604	200	>	91.804
Pianos	6.375	380	>	>	>	>	>	640	7.395	6.375	1.020	>	7.395
Piedras de todas clases.	130	>	>	>	>	>	>	200	330	130	200	>	330
Pieles sin curtir	438.798	>	>	>	>	>	>	20.126	458.924	438.798	20.126	>	458.924
Porcelana	350	>	>	>	>	>	>	1.257	1.607	350	1.257	>	1.607
Plantas y flores	20	>	>	>	>	>	>	>	20	20	>	>	20
Plomo labrado y sin labrar	885	>	>	>	>	>	>	>	885	885	>	>	885
Productos químicos y farmacéuticos.	127	>	>	>	>	>	>	700	827	127	700	>	827
Queso	60	120	>	>	>	>	>	20	200	60	140	>	200
Quincalla	1.815	7.823	>	>	>	>	>	290	9.928	1.815	8.113	>	9.928
Relojes y piezas para los mismos.	155	>	>	>	>	>	>	>	155	155	>	>	155
Rom y coñac	178	>	>	>	>	>	>	82	260	178	82	>	260
Ropa hecha	23.900	1.760	>	>	>	>	>	9.191	34.851	23.900	10.951	>	34.851
Sal común	17.755	>	>	>	>	>	>	9.600	27.355	17.755	9.600	>	27.355
Salchichón.	535	>	>	>	>	>	>	>	535	535	>	>	535
Seda en rama y labrada.	>	>	>	>	>	>	>	450	450	>	450	>	450
Sémola	350	>	>	>	>	>	>	1.100	1.450	350	1.100	>	1.450
Servicio de mesa.	>	>	>	>	>	>	>	98	98	>	98	>	98
Sombreros.	227	623	>	>	>	>	>	80	930	227	703	>	930
Tabacos.	347	>	>	>	>	>	>	>	347	347	>	>	347
Thé	8.062	>	>	>	>	>	>	1.057	9.119	8.062	1.057	>	9.119
Tejas de barro	317	>	>	>	>	>	>	500	817	317	500	>	817
Tejidos de todas clases.	177.875	33.373	>	>	>	>	>	10.624	221.872	177.875	43.997	>	221.872
Teteras y cafeteras	528	>	>	>	>	>	>	>	528	528	>	>	528
Tocino	11.956	>	>	>	>	>	>	30	11.986	11.956	30	>	11.986
Tintas y betunes de todas clases.	10	>	>	>	>	>	>	166	176	10	166	>	176
Tierras de todas clases.	56.870	>	>	>	>	>	>	288	57.158	56.870	288	>	57.158
Trapos viejos	147.366	>	>	>	>	>	>	>	147.366	147.366	>	>	147.366
Trigo.	>	>	>	>	>	>	>	460	460	>	460	>	460
Varios	65.363	3.850	>	>	>	>	>	1.370	70.583	65.363	5.220	>	70.583
<i>Suma y sigue</i>	15.779.807	46.199.577	150.490.221	>	>	>	>	507.359	212.976.964	15.805.840	197.171.124	>	212.976.964

MERCANCIAS	España Kilogramos	Francia Kilogramos	Inglaterra Kilogramos	Italia Kilogms.	Portugal Kilogms.	Ale- mania Kilogs.	Otros países Kilogs.	Marruecos Kilogmos.	TOTAL	Navegación de 1.ª clase Kilogramos	Navegación de 2.ª clase Kilogramos	Nave- gación de 3.ª cla- se Kilogs.	TOTALES Kilogramos
<i>Suma anterior.</i>	15.779.807	46.199.577	150.490.221	>	>	>	>	507.359	212.976.964	15.805.840	197.171.124	>	212.976.964
Vinagre.	1.883	>	>	>	>	>	>	>	1.883	1.883	>	>	1.883
Vino común	23.013	47.582	>	>	>	>	>	1.024	71.619	23.013	48.606	>	71.619
Vino fino	488	2.318	>	>	>	>	>	508	3.314	488	2.826	>	3.314
Yeso.	18.373	>	>	>	>	>	>	3.750	22.123	18.373	3.750	>	22.123
Zinc labrado	404	>	>	>	>	>	>	746	1.150	404	746	>	1.150
Zinc en plancha	366	>	>	>	>	>	>	>	366	366	>	>	366
TOTALES.	15.824.334	46.249.477	150.490.221	>	>	>	>	513.387	213.077.419	15.850.367	197.227.052	>	213.077.419

RESUMEN

Cabotaje de salida	15.824.334
Exportación	197.253.085
TOTAL	<u>213.077.419</u>

AÑO 1917

GANADO	Cabotaje de entrada — Cabezas	Importación — Cabezas	TOTAL Importado — Cabezas	Cabotaje de salida — Cabezas	Exportación — Cabezas	TOTAL exportado — Cabezas
Mular.	29	>	29	2	>	2
Caballar.	12	>	12	26	>	26
Asnal.	228	>	228	39	>	39
Cabrio	1.012	>	1.012	35	>	35
Lanar.	6	>	6	373	>	373
De cerda	831	>	831	1	>	1
Vacuno.	893	>	893	102	>	102
TOTAL.	3.011	>	3.011	578	>	578

RESUMEN GENERAL			
Mercancías importadas Toneladas	Mercancías exportadas Toneladas	Ganado importado Cabezas	Ganado exportado Cabezas
68.553,910	213.079,318	3.011	578

RESUMEN COMPARATIVO				
AÑOS	Mercancías importadas Toneladas	Mercancías exportadas Toneladas	Ganado importado Cabezas	Ganado exportado Cabezas
1911	104.530,820	1.524,831	10.200	2.178
1912	117.362,390	2.558,053	8.967	777
1913	128.804,681	8.502,259	9.193	2.317
1914	110.525,007	12.870,109	5.282	1.493
1915	106.244,008	95.956,253	4.344	967
1916	91.982,338	212.529,871	4.205	967
1917	68.553,910	213.079,318	3.011	578

Movimiento de fondos

JUNTA DE FOMENTO DE MELILLA

DIRECCION FACULTATIVA

ESTADO comparativo de los gastos de la Dirección Facultativa, durante los años que se indican.

Designación de los servicios	GASTOS HABIDOS EN				
	1914	1915	1916	1917	
	Pesetas	Pesetas	Pesetas	Pesetas	
Puerto de Melilla					
CONSERVACION	Muelle del Muro X	20.198.54	13.918.86	4.255.62	7.984.74
	Primera Rama del Dique N. E.	18.642.01	16.448.59		
	Primera sección	>	>	15.694.77	17.715.61
	Segunda sección	>	>	2.323.13	
	Segunda Rama del Dique N. E.	17.052.10	15.880.01		
	Primera sección	>	>	6.385.26	4.617.09
	Morro	>	>		
	Maquinaria	8.028.91	8.006.49	12.127.01	8.557.05
	Canteras, Material flotante y de buzos, guardería de talleres y de dique	20.019.19	19.638.28	9.048.33	5.568.65
	Casa oficina	2.505.00	3.414.66	3.574.84	3.715.53
Central eléctrica	673.00	320.55	294.24		
Almacén de cemento	881.00	693.25	693.13	1.534.42	
EXPLOTACION	ART. 1.º—VAPOR REINA VICTORIA:				
	Haberes	10.020.79	9.009.43	7.544.74	8.118.91
	Carbón etc.	3.898.59	3.361.31	1.191.27	624.65
	Indemnizaciones	>	283.75	30.00	567.50
	Reparaciones	>	>	>	15.466.00
	ART. 2.º—FERROCARRILES:				
	Nómina	5.866.25	8.961.88	9.879.76	11.399.76
	ART. 3.º—Alumbrado	2.343.77	7.886.52	8.414.50	6.959.75
	ART. 4.º—Limpieza de los muelles	>	>	2.860.62	3.168.13
	Obras en construcción	Construcción del dique N. E.	131.204.10	>	>
Extracción de la grúa «Titán» y de los gánguiles		>	9.843.96	4.506.99	46.55
Sondeos del puerto		>	332.04	762.39	70.50
Reparación de averías, ampliación de defensas y construcción del morro del dique N. E.		834.854.96	647.036.30	124.295.32	12.716.50
Construcción de los Muelles de Ribera		>	>	44.696.29	130.797.11
Acera y muro de cerramiento de la Estación del Hipódromo		>	>	>	7.944,80
Puerto de Chafarinas					
Vigilancia de las obras	1.642.50	1.743.63	1.749.96	1.749.96	
Material de oficina	159.90	464.30	51.20	483.90	
Conservación de muelles	1.000.80	3.111.88	1.497.40	1.363.10	

Ingresos y gastos

JUNTA DE FOMENTO DE MELILLA

RESUMEN GENERAL DE LA CUENTA DE INGRESOS Y GASTOS CORRESPONDIENTE AL AÑO 1917

CARGO	Pesetas	Pesetas	DATA	Pesetas	Pesetas	
EXISTENCIAS EN FIN DE 1916	En el Banco de España.—En depósito	221.000,00	OFICINAS FACULTATIVAS	Gastos de obras nuevas	150.417,58	
	Cuenta corriente	874.273,89		> Conservación	60.418,84	
	En poder del Depositario	37,90		> Explotación	47.662,34	
	En cobros pendientes	247.693,39		> Titán	46,55	
RELACIÓN ADJUNTA DE INGRESOS	Subvención del Estado	234.709,50	> Sondeos	70,50		
	Arbitrios y productos	55.592,92	> Vigilancia	6.785,95		
	Productos de las vías férreas	33.082,05	> Chafarinas	3.848,09		
	Depósitos	8.502,04	> Dirección facultativa	79.041,35		
	Ingresos varios	8.502,04	OFICINAS ADMINISTRATIVAS	Gastos de Secretaría		40.228,66
		999.999,96	> Generales de la Junta	3.122,25		
		331.886,51	> Impuestos y Empréstitos	399.258,99		
			Depósitos devueltos	100,00		
			Gastos de peaje por exceso de 20.000 pesetas en la liquidación del arriendo del ferrocarril de un metro durante el año 1916	20.000,00		
			Abono de las cantidades retenidas por disposición del Juzgado de Guerra de esta Plaza	423,97		
			Impuesto de pagos del Estado	1.562,47		
			En el Banco de España.—En valores	243.000,00		
			En cuenta corriente	1.415.932,83		
			En poder del Depositario	4.223,31		
			En cobros pendientes	198.747,97	1.861.904,11	
TOTAL		2.674.891,65	TOTAL		2.674.891,65	

*RESUMEN del tráfico de los ferrocarriles
de la Junta de Fomento
durante el año 1917*

Junta de Fomento

Ferrocarril via de 1 metro

Compañía Española Minas del Rif

RECAUDACIÓN POR PEAJE DURANTE LOS AÑOS 1916 Y 1917

VIAJEROS

MESES	Año 1916	Año 1917	Año 1916	Año 1917
	Número de viajeros	Número de viajeros	Importan Pesetas	Importan Pesetas
Enero	33.584	39.461	2.132,51	2.370,85
Febrero	31.860	34.832	2.059,48	2.138,35
Marzo	31.653	37.369	2.000,07	2.412,78
Abril	31.443	36.323	1.914,47	2.329,40
Mayo	31.709	34.937	2.164,22	2.268,50
Junio	30.750	32.002	2.084,77	2.212,65
Julio	32.117	38.579	2.167,29	2.560,38
Agosto	33.065	37.710	2.229,07	2.389,21
Septiembre	36.388	34.794	2.466,02	2.216,50
Octubre	32.322	35.141	2.142,29	2.264,30
Noviembre	32.926	33.411	2.065,44	2.102,40
Diciembre	35.734	31.478	2.340,94	2.093,64
TOTALES	393.551	426.037	25.766,57	27.358,96

MERCANCIAS

MESES	Año 1916	Año 1917	Año 1916	Año 1917
	Kilogramos	Kilogramos	Importan Pesetas	Importan Pesetas
Enero	12.419.918	11.640.252	1.515,43	1.441,65
Febrero	7.912.496	13.919.600	981,61	1.778,02
Marzo	24.755.057	14.267.515	3.261,44	1.775,93
Abril	10.000.310	17.872.410	1.237,38	2.259,13
Mayo	18.469.056	13.473.340	2.393,47	1.719,63
Junio	8.315.962	27.344.321	991,85	3.655,48
Julio	16.521.402	15.189.917	1.995,62	2.020,94
Agosto	16.119.498	14.253.563	2.048,60	1.940,89
Septiembre	12.196.049	13.139.601	1.515,79	1.693,33
Octubre	9.544.497	11.347.855	1.212,06	1.447,97
Noviembre	20.897.732	3.066.033	2.755,81	346,45
Diciembre	6.689.264	14.401.797	872,42	2.012,03
TOTALES	163.841.251	169.916.204	20.781,48	22.091,45

Junta de Fomento

Ferrocarril via de 1 metro

Compañía Española Minas del Rif

CLASIFICACIÓN DE LAS MERCANCIAS DURANTE EL AÑO 1916

MESES	Generales — Kilogramos	Mineral — Kilogramos	TOTAL
Enero.	4.397.918	8.022.000	12.419.918
Febrero.	3.061.496	4.851.000	7.912.496
Marzo.	2.993.067	21.762.000	24.755.067
Abril.	3.205.310	6.795.000	10.000.310
Mayo.	3.046.056	15.423.000	18.469.056
Junio.	2.995.962	5.320.000	8.315.962
Julio.	5.841.402	10.680.000	16.521.402
Agosto.	3.302.998	12.816.500	16.119.498
Septiembre.	3.132.049	9.064.000	12.196.049
Octubre.	2.430.497	7.114.000	9.544.497
Noviembre.	2.193.732	18.704.000	20.897.732
Diciembre.	1.894.264	4.795.000	6.689.264
TOTALES.	38.494.751	125.346.500	163.841.251

CLASIFICACIÓN DE LAS MERCANCIAS DURANTE EL AÑO 1917

MESES	Generales — Kilogramos	Mineral — Kilogramos	TOTAL
Enero.	2.735.252	8.905.000	11.640.252
Febrero.	2.721.600	11.198.000	13.919.600
Marzo.	3.416.515	10.851.000	14.267.515
Abril.	3.035.410	14.837.000	17.872.410
Mayo.	2.349.340	11.124.000	13.473.340
Junio.	2.133.321	25.211.000	27.344.321
Julio.	2.045.917	13.144.000	15.189.917
Agosto.	1.866.563	12.387.000	14.253.563
Septiembre.	2.509.601	10.630.000	13.139.601
Octubre.	2.326.855	9.021.000	11.347.855
Noviembre.	2.961.033	105.000	3.066.033
Diciembre.	1.568.797	12.833.000	14.401.797
TOTALES.	29.670.204	140.246.000	169.916.204

RECAUDACION POR PEAJE DURANTE LOS AÑOS 1916 Y 1917

GANADO

MESES	Año 1916	Año 1917	Año 1916	Año 1917
	Cabezas	Cabezas	Importan Pesetas	Importan Pesetas
Enero	29	78	1.47	2.58
Febrero	44	76	1.96	2.92
Marzo	24	71	0.74	1.99
Abril	42	104	1.26	3.06
Mayo	32	93	1.10	2.75
Junio	76	87	2.86	2.91
Julio	20	81	1.34	2.61
Agosto	93	50	3.19	1.58
Septiembre	105	93	3.56	2.57
Octubre	132	81	4.24	1.91
Noviembre	112	100	3.04	2.52
Diciembre	86	47	2.20	1.13
TOTALES	795	961	26.96	28.53

RESUMEN DE LA RECAUDACION POR PEAJE DURANTE LOS AÑOS DE 1916 Y 1917

MESES	Año 1916	Año 1917
	Pesetas	Pesetas
Enero	3.649'41	3.815'08
Febrero	3.043'05	3.919'29
Marzo	5.262'25	4.190'70
Abril	3.153'11	4.591'59
Mayo	4.558'79	3.990'88
Junio	3.079'48	5.871'04
Julio	4.164'25	4.583'93
Agosto	4.280'86	4.331'58
Septiembre	3.985'37	3.912'40
Octubre	3.358'59	3.714'18
Noviembre	4.824'29	2.451'37
Diciembre	3.215'56	4.106'80
TOTALES	46.575'01	49.478'84

*Tráfico del ferrocarril de la Junta de Fomento, explotado por la
COMPAÑÍA ESPAÑOLA MINAS DEL RIF*

AÑOS	Mercancías — Toneladas	Minerales — Toneladas	BILLETES			Productos por peaje — Pesetas
			Militares — Número	Ordinarios — Número	TOTAL — Número	
1911 ⁽¹⁾	20.662.684	.	60.229	50.606	110.835	9.358,91
1912	41.346.515	.	143.386	114.324	257.711	19.125,69
1913	34.429.338	.	134.715	112.698	247.413	18.829,94
1914	44.705.605	4.160.000	155.329	140.872	296.201	26.209,60
1915	39.366.254	71.522.000	194.965	170.154	365.119	37.067,79
1916	38.494.751	125.346.500	178.759	214.792	393.551	46.575,01
1917	29.670.204	140.246.000	198.175	227.865	426.040	49.788,84

(1) El año 1911 sólo comprende desde Junio á Diciembre.

Junta de Fomento

Ferrocarril, via de 1 metro

Tráfico del ferrocarril de la Junta que explota la
COMPañÍA ESPAÑOLA MINAS DEL RIF

AÑOS 1916 Y 1917

AÑOS	TRANSPORTE DE				TOTAL por peaje Ptas.
	Mercancías Toneladas	Minerales Toneladas	Viajeros	Ganado cabezas	
1916	38.494,751	125.346,500	393,551	795	46.575,01
1917	29.670,204	140.264,000	426,040	961	49.478,84
Bajas en 1917	8.824,547	.	.	.	.
Aumento en 1917 . . . . .	.	14.917,500	32,489	166	2.903,83

JUNTA DE FOMENTO

Ferrocarril, vía de 0'60 metros

QUE EXPLOTA LA COMPAÑIA NORTE AFRICANO

RECAUDADO POR PEAJE DURANTE LOS AÑOS DE 1916 Y 1917

MERCANCIAS

MESES	Año 1916	Año 1917	Año 1916	Año 1917
	Kilogramos	Kilogramos	Importan Pesetas	Importan Pesetas
Enero	7.554.607	1.885.235	453'28	113'11
Febrero	1.032.000	4.418.865	61'92	265'10
Marzo	6.707.510	7.780.305	401'61	466'82
Abril	6.869.081	4.439.580	412'14	266'37
Mayo	4.559.125	10.458.075	273'54	698'48
Junio	4.337.160	6.029.675	200'54	361'78
Julio.	9.387.060	7.178.500	563'22	430'41
Agosto.	5.835.105	11.112.955	350'13	702'87
Septiembre	10.437.050	6.197.805	626'22	371'86
Octubre	7.904.770	11.001.568	474'29	657'80
Noviembre	6.677.990	759.015	400'68	47'30
Diciembre.	9.600.260	2.324.970	576'01	139'50
TOTALES.	79.901.718	74.216.048	4.793'58	4.450'60

RECAUDACION POR PEAJE DURANTE LOS AÑOS DE 1916 Y 1917

MESES	Año 1916	Año 1917	Año 1916	Año 1917
	Total viajeros	Total viajeros	Importan Pesetas	Importan Pesetas
Enero	>	>	>	>
Febrero	>	>	>	>
Marzo	>	>	>	>
Abril	>	>	>	>
Mayo	>	>	>	>
Junio	>	>	>	>
Julio.	>	>	>	>
Agosto.	>	6.698	>	256'44
Septiembre	>	10.761	>	402'35
Octubre	>	10.043	>	383'74
Noviembre	>	8.497	>	323'04
Diciembre.	>	7.769	>	297'92
TOTALES.	>	43.768	>	1.663'49

*Tráfico del ferrocarril de la Junta de Fomento, explotado por la
COMPAÑIA DEL NORTE AFRICANO*

AÑOS	Mercancías — Toneladas	Minerales — Toneladas	Viajeros	Ganado — Cabezas	Productos por peaje — Pesetas	OBSERVACIONES
1911	3.228.343	>	50.184	109	1.957,34	(1) Por revisión de tarifas en el año 1914, se rectificaron las liquidaciones anteriores reduciéndose los ingresos en 2.130,03 pesetas.
1912	10.261.625	>	95.933	398	4.524,26	
1913 (1)	15.535.750	>	72.351	367	4.172,82	
1914	4.861.540	>	30.964	46	1.470,42	
1915	1.300.967	23.737.700	7.312	18	2.506,74	
1916	76.718	79.825.000	>	>	4.793,55	
1917	371.302	73.844.746	43.768	>	6.114,09	

Junta de Fomento

Ferrocarril, vía de 0'60 metros

**Tráfico del ferrocarril de la Junta que explota la
COMPAÑÍA NORTE AFRICANO**

(AÑOS 1916 Y 1917)

TRANSPORTADO

AÑOS	Mercancías — Kilogramos	Minerales — Kilogramos	Viajeros	TOTAL por peaje Pesetas
1916	76.718	79.825.000	»	4.793,58
1917	371.302	73 844.746	43.768	6.114,09
Bajas en 1917	»	5.980.254	»	»
Aumento en 1917	294.584	»	43.768	1.320,51

Observaciones climatológicas
MELILLA y CHAFARINAS

BARÓMETRO.—Altura del barómetro en milímetros, al nivel del mar y á 0° de temperatura.—1917

	Enero	Febrero	Marzo	Abril	Mayo	Junio	Julio	Agosto	Septiembre	Octubre	Noviembre	Diciembre
	Mm	Mm	Mm	Mm	Mm	Mm	Mm	Mm	Mm	Mm	Mm	Mm
Bm. á las 8.	763·3	763·3	765·3	765·0	764·8	767·2	766·8	765·3	767·1	767·5	768·9	763·4
Bm. á las 16	762·2	759·6	764·6	764·5	764·3	766·8	766·0	764·8	766·3	766·6	768·3	763·0
Medio $\frac{1}{2}$ (B + b)	762·7	761·4	764·9	764·7	764·5	767·0	766·4	765·0	766·7	767·0	768·6	763·2
Oscilación (B — b)	1·1	3·7	0·7	0·5	0·5	0·4	0·8	0·5	0·8	0·9	0·6	0·4
Máxima observada.	774·4	770·4	776·0	771·0	770·4	771·0	770·2	769·4	769·8	770·3	776·7	773·5
Mínima idem	749·8	747·6	751·0	758·2	758·6	763·7	761·8	761·8	761·4	763·0	761·2	755·2
Oscilación máxima	3·4	4·0	5·8	4·6	1·7	1·6	1·8	2·0	2·1	2·5	3·8	3·8

TERMÓMETRO.—Temperatura del aire, en grados centígrados.—1917

	Enero	Febrero	Marzo	Abril	Mayo	Junio	Julio	Agosto	Septiembre	Octubre	Noviembre	Diciembre
	O	O	O	O	O	O	O	O	O	O	O	O
Tm. á las 8.	16·5	17·6	17·0	18·4	22·2	25·3	29·9	30·1	28·5	23·9	20·0	14·1
Tm. á las 16	7·4	9·2	8·9	9·8	13·0	16·6	20·9	21·6	18·7	16·0	9·7	6·4
Media $\frac{1}{2}$ (T + t)	11·9	13·4	12·8	14·1	17·6	20·9	25·4	25·8	23·6	19·0	14·8	10·2
Oscilación (T — t)	9·1	8·3	7·8	8·6	9·2	8·6	9·0	8·4	9·8	7·9	10·4	7·9
Máxima observada	20·4	22·6	19·6	20·4	26·4	29·9	33·8	36·2	31·2	28·8	23·6	19·0
Mínima idem	5·0	4·8	5·8	8·0	10·6	13·0	17·8	18·8	16·2	10·0	5·8	2·2
Oscilación máxima	13·4	12·8	12·0	11·8	13·0	11·2	15·2	13·0	12·2	11·4	14·4	11·0

PSICRÓMETRO.—Enfriamiento producido por la evaporación, en grados centígrados.—1917

	Enero	Febrero	Marzo	Abril	Mayo	Junio	Julio	Agosto	Septiembre	Octubre	Noviembre	Diciembre
	O	O	O	O	O	O	O	O	O	O	O	O
Em. á las 8 h	1'1	1'5	2'5	2'2	2'2	1'6	5'3	5'6	2'6	2'9	2'5	2'2
Id. 16 h	1'8	2'4	2'6	2'6	2'1	3'4	5'3	6'8	3'4	2'8	2'5	2'5
Promedio	1'5	1'9	2'6	2'4	2'2	2'5	5'3	6'2	3'0	2'8	2'5	2'3
Máxima observada	8'0	5'2	4'4	5'2	5'2	6'4	12'6	16'4	6'2	4'2	5'2	6'8
Mínima idem	0'2	0'2	0'4	0'2	0'2	0'4	1'8	1'6	1'2	0'4	0'8	0'4
Diferencias.	7'8	5'0	4'0	5'0	5'0	6'0	10'8	14'8	5'0	3'8	4'4	6'4

PSICRÓMETRO.—Tensión del vapor acuoso, en milímetros.—1917

	Enero	Febrero	Marzo	Abril	Mayo	Junio	Julio	Agosto	Septiembre	Octubre	Noviembre	Diciembre
	Mm	Mm	Mm	Mm	Mm	Mm	Mm	Mm	Mm	Mm	Mm	Mm
Tm. á las 8 h.	8,0	8,4	7,4	9,4	13,3	16,1	14,1	15,6	17,6	13,5	9,4	7,9
Id. 16 h.	9,1	8,2	8,7	10,0	14,0	16,1	16,9	15,4	18,0	14,6	10,4	7,9
Promedio	8,5	8,3	8,0	9,7	13,6	16,1	15,5	15,5	17,8	14,0	9,9	7,9
Máxima observada	11,6	11,9	11,8	12,5	16,9	23,5	23,2	24,1	21,9	20,1	13,6	11,2
Mínima idem	4,8	7,3	4,4	5,9	10,5	12,8	6,1	9,2	13,4	7,6	6,3	3,1
Diferencias.	6,8	4,6	7,4	6,6	6,4	10,7	17,1	14,9	8,5	12,5	7,3	8,1

PSICRÓMETRO.—Humedad relativa del aire.—1917

	Enero	Febrero	Marzo	Abril	Mayo	Junio	Julio	Agosto	Septiembre	Octubre	Noviembre	Diciembre
	%	%	%	%	%	%	%	%	%	%	%	%
Hm. á las 8 h	83	82	70	75	81	85	59	61	78	75	74	73
16 h	79	76	70	72	81	76	61	54	72	74	73	74
Promedio	80·5	79	70	73·5	81	80·5	60	57·5	75	74·5	73·5	73·5
Máxima observada	97	97	95	98	100	96	85	87	93	90	91	97
Mínima idem	47	47	48	48	54	51	23	28	54	61	50	41
Diferencias.	50	50	47	50	46	45	62	58	39	29	41	56

ANEMÓMETRO.—Recorrido del viento en kilómetros.—1917

	Enero	Febrero	Marzo	Abril	Mayo	Junio	Julio	Agosto	Septiembre	Octubre	Noviembre	Diciembre
	Km.	Km.	Km.	Km.	Km.	Km.	Km.	Km.	Km.	Km.	Km.	Km.
Recorrido medio diario.	451	438	605	411	337	367	283	381	295	277	240	305
Id. máxima id.	1063	1242	1267	874	825	911	634	1240	676	806	1161	1146
Id. mínima id.	28	41	168	78	109	140	100	111	102	91	73	76

Evaporación y lluvias, en milímetros y fenómenos varios.—1917

	Enero	Febrero	Marzo	Abril	Mayo	Junio	Julio	Agosto	Septiembre	Octubre	Noviembre	Diciembre
Evaporación total mensual.	91'8	103'6	153'3	130'6	189'0	133'1	139'6	181'0	104'7	88'2	72'6	81'6
Id. máxima por día.	7	8	10	9'8	10	7'5	10	15	9'3	6'3	6	7'8
Id. mínima id. id.	1	0'5	1'7	2'0	1	3	3	2'5	1'3	0'5	1	1
Lluvia total mensual	117	125	92	10	42	7			1	5	5	72
Id. máxima por día	75	43	32	6	20	7			1	3	4	33
Días de lluvia	5	6	10	2	4	1			1	3	2	7
Días despejados.	3	8	13	10	12	16	14	16	14	15	19	8
Estado del Cielo } Id. nubosos	24	7	14	12	14	14	16	14	16	13	10	17
} Id. cubiertos	4	13	4	8	5	1	1	1	3	3	1	6
} Calma	4	3	7	4	12	8	8	11	10	12	10	5
Estado del Mar } Marejada	24	20	20	22	19	21	23	18	17	18	15	20
} Gruesa.	3	5	2	4		1		2	3	1	2	4
} Temporal			2								3	2

R E S U M E N

*de las observaciones meteorológicas efectuadas en el
Puerto de Melilla durante el año 1917.*

<i>Temperatura.</i>	}	Máxima anual	36°2
		Mínima idem	2°2
		Media idem	17°4
<i>Altura barométrica</i>	}	Máxima anual	776,00 mm
		Mínima idem	749,8 —
		Media idem.	765,1 —
<i>Lluvias según las estaciones del año.</i>	}	Primavera.	11 días . . . 72 mm
		Verano.	2 > . . . 4 mm
		Otoño.	8 > . . . 66 mm
		Invierno	<u>19 > . . . 321 mm</u>
		TOTAL.	40 días . . . 463 mm

Presión barométrica media en los días de lluvias 761,2 mm.

Temperaturas medias en los días de lluvias. 10°3 mm.

Los días más calurosos han sido el 29 de Julio y 25 de Agosto, con calma de N. O. el primero y S. O. el segundo, correspondiendo al primero una presión barométrica de 763'3 mm y al segundo de 768'6 mm.

Las mínimas de las temperaturas correspondieron al 8 de Febrero y 29 de Diciembre; en la primera, la presión barométrica fué de 754'3 mm con viento fresco de S. O., siendo en la segunda la presión de 759'4 mm, con viento de N. O. y nieve.

Los días de lluvia se han repartido en las fases lunares en la siguiente forma: 8 días en luna nueva, 9 días en menguante, 10 en llena y 13 en la creciente.

Los vientos en los días de observación se han distribuido en la siguiente forma: N., 38 días; N. E., 49 días; E., 61 días; S. E., 8 días; Sur, 16 días; S. O., 13 días; O., 79 días y N. O., 101 días.

Los temporales de mayor intensidad durante el presente año han sido los días 1.º y 7 de Marzo, 10, 27 y 29 de Noviembre y 9 y 27 de Diciembre.

RESUMEN

*de las observaciones meteorológicas efectuadas en el
Puerto de Chafarinas durante el año 1917*

<i>Temperatura.</i>	}	Máxima anual	35°
		Mínima ídem	2°
		Media ídem	18°
<i>Altura barométrica</i>	}	Máxima anual	775,0 mm.
		Mínima ídem	751,3 "
		Media ídem	765,6 "
<i>Lluvias según las estaciones del año.</i>	}	Primavera.	9 días 64 mm.
		Verano.	0 " 0 "
		Otoño	7 " 47 "
		Invierno	17 " 180 "
		TOTAL	33 días 291 mm.

Presión barométrica media los días de lluvia 762,2 mm.

Temperatura media los días de lluvia. 12°3 "

Los días más calurosos han sido el 19 de Agosto y el 17 de Septiembre, con calma de S.O. el primero y de N. el segundo, correspondiendo una presión barométrica de 768,9 mm. al primero y de 773,4 mm. al segundo.

La mínima de las temperaturas correspondieron al 4 de Febrero y 28 de Diciembre, la primera con viento fresco de N. y la segunda con viento fresco de S. E.; correspondiendo al 4 de Febrero una presión barométrica de 754,3 mm. y al segundo una presión de 761,8 mm.

Los días de lluvias se han repartido en las fases lunares en la siguiente forma: 4 días en la nueva, 8 días en la menguante; 9 días en la llena y 12 en la creciente; y la relación respectiva de altura ha sido: 17 mm. en la nueva, 101 mm. en cuarto menguante, 41 mm. en luna llena y 132 mm. en cuarto creciente.

Los vientos en los días observados se han distribuido en la siguiente forma: N., 56 días; N. E., 93 días; E., 9 días; S. E., 26 días; S., 31 días; S. O., 47 días; O., 28 días; N. O., 75 días.

Cuadro de observaciones meteorológicas efectuadas en el Puerto de Melilla

años	Régimen térmico			Régimen bórico			RÉGIMEN PLUVIAL									
	Temperaturas anuales			Presiones barométricas anuales			Primavera		Estatío		Otoño		Invierno		Lluvia anual	
	Máx.	Min.	Med.	Máx.	Min.	Med.	Días	M/m	Días	M/m	Días	M/m	Días	M/m	Días	M/m
1905.	38'0	5'9	19'6	771	752	761	15	78	3	16	15	137	11	59	44	290
1906.	37'0	2'5	17'7	775	751	763	9	58	2	5	18	162	10	71	39	296
1907.	34'5	3'6	17'7	771	742	759	8	43	6	38	28	275	14	76	56	432
1908.	32'5	5'0	18'0	775	753	763	10	80	2	16	16	181	22	238	56	515
1909.	37'0	3'0	20'4	775	753	762	12	114	2	5	24	273	17	205	53	592
1910.	37'0	3'0	18'0	772	752	763	14	294	2	29	13	132	8	171	37	627
1911.	34'8	3'0	19'2	773	750	763	10	103			13	112	26	331	49	546
1912.	37'2	4'0	21'0	774	753	764	9	148	3	11	18	306	19	166	49	631
1913.	35'0	5'8	18'5	774	757	765	9	114			4	22	18	232	31	368
1914.	38'0	2'4	18'7	771	750	763	11	109	2	8	14	149	23	449	50	715
1915.	36'8	2'5	17'6	774	748	765	14	141	5	19	10	81	18	181	47	422
1916.	36,2	3'6	18'2	778	750	766	7	156	2	8	11	136	15	145	35	445
1917.	36'2	2'2	17'4	776	749	765	11	72	2	4	8	66	19	321	40	463
Elementos normales obtenidos de las observaciones de los años (1905-1917)																
	36'1	3'3	18'6	773	750	763	11	116	2	12	15	156	17	203	45	487

