



**JUNTA DE FOMENTO**  
DE  
**MELILLA**

  
**DIRECCIÓN FACULTATIVA**  


  
**MEMORIA DE 1920-21**





*Junta de Fomento  
de Melilla*

---

*Dirección Facultativa*

---

*MEMORIA DE 1920-21*





## INTRODUCCIÓN

El deber me impone la publicación anual de una Memoria relativa al estado y progreso de las obras de nuestro Puerto y á ello obedece el dar á la estampa estos mal hilvanados renglones.

Comprende este trabajo el periodo de tiempo de Enero de 1920 á Abril de 1921, puesto que sabido es que desde esta última fecha es preceptivo que el año económico empiece en Abril, habiéndose prorrogado el año 1920 hasta el 31 de Marzo de 1921.

## P U E R T O

En el año que ha transcurrido, desde la publicación de la última Memoria de este puerto, no han perdido actualidad las consideraciones generales que yo hacía al principio de aquella. Por esto, remito al lector á dichas consideraciones para explicarle el orden de ejecución de las obras, la lentitud con que se vá desarro-



llando el plan general de las mismas, los beneficios indudables que reportan al comercio los muelles y diques ya construidos y por último la inseguridad manifiesta de que adolece lo que llamamos puerto y que no es más que un fondeadero que queda al descubierto de los tiempos del primer cuadrante, que son precisamente los más peligrosos en estas costas.

Este año, en la época de temporales, como en los años anteriores en ocasiones análogas, se han reproducido las protestas contra la inseguridad del puerto y desamparo en que quedan las embarcaciones que no disponen de motores para alejarse de la rada al empezar el temporal. Resulta pueril el tratar de defender lo indefendible, pero tanto ó más lo es el atacar lo que no admite defensa. Es verdad que es de un efecto deplorable ver á los veleros montados sobre la escollera del muelle de Santa Bárbara ó varados en la playa de los Cárabos, y yo soy el primero en lamentar tan sensibles accidentes. No hay puerto; esto lo sé yo y todos cuantos conocen estas costas. Por tanto no es de extrañar que de vez en cuando la imprevisión de los navegantes les lleve á correr los peligros inherentes al tráfico realizado en rada abierta. Muchos de los desgraciados accidentes ocurridos, se deben á no haberse hecho á la mar cuando la iniciación del temporal lo aconsejaba, ó ya fallada esta solución, al mal estado de las amarras ó insuficiencia de ellas, á abordaje de unas embarcaciones contra otras por deficiencias de fondeo, etc. Hay muchos casos en que no basta la previsión más acertada, y entonces no hay más que rendirse ante lo invencible. El puerto, es casi seguro, positivamente seguro, que vencerá á los elementos, pero el puerto tarda en construirse y la impaciencia hace inculpaciones á tontas y á locas, pidiendo remedio de estos males á la Administración. No es la culpa solo de la Administración que con sus trámites y complicado mecanismo ofrece una enorme resistencia para la aprobación y autorización de las obras, sino que también se presenta casi insuperable la dificultad económica, pues los millones de pesetas que importan los presupuestos de las obras proyectadas para completar el abrigo, no pueden incluirse en los presupuestos generales del Estado más que en dosis pequeñas, pues son muchas las atenciones de éste y



no es nuestro puerto de los menos favorecidos con su subvención.

La fuerza económica del puerto no es suficiente para afrontar por sí obras de la importancia de las que se necesitan aquí, y el recurrir al empréstito ya proyectado, aunque de momento proporcionaría los recursos necesarios, dejaría gravado al puerto con las pesadas cargas de intereses y amortización del mismo hasta su extinción, imposibilitando desarrollos posteriores.

Por el momento, la urgencia de la emisión del empréstito se ha alejado con la aprobación de las nuevas tarifas, que permitirán la construcción de la prolongación de la 1.<sup>a</sup> alineación del dique del N. E. con la subvención del Estado y los recursos de la Junta. Esto dá un compás de espera para meditar sobre las ventajas é inconvenientes del empréstito y permitirá esperar el resultado de esta crisis nacional y de cuya resolución depende la orientación de las Obras Públicas de España. Quizás la reorganización de la Hacienda con vista á un mayor movimiento del capital y elevación del crédito del Estado mejoraría las condiciones del empréstito ó aún lo podría hacer innecesario si el mismo Estado aceptaba la carga de nuestro presupuesto.

Pero esta probabilidad es por hoy bastante remota y nos daremos por satisfechos, si pronto, contando con los recursos de la Junta, vemos avanzar las obras de la prolongación del dique N. E. Con esta obra, también lo he dicho repetidas veces, no se logrará el apetecido abrigo para el puerto. Se ganará mucho, pero no quedaremos libres del mar que entra girando alrededor del morro, el que inquietará el área de agua que quede resguardada del largo.

La probabilidad de la construcción de la primera parte del proyecto de prolongación del dique N. E. la razonaba en la Memoria del último proyecto aprobado del siguiente modo:

#### "REALIZACION DE UNA PARTE DEL PROYECTO APROBADO"

Por otro lado si bien es verdad que el estado económico de la Junta no permite, de momento, acometer en conjunto y de una sola vez el total de la obra con sus tres alineaciones, sí se puede



considerar factible el emprender inmediatamente las obras de la primera alineación de la prolongación del dique en cuestión.

El importe del presupuesto de contrata para la ejecución de la primera alineación asciende á la cantidad de 5.588.558'24 pesetas, según se deduce de la hoja del presupuesto general que va al final del proyecto. Fijando un plazo de cinco años, en vez de los cuatro que se señalaban para su ejecución, puede cubrirse satisfactoriamente esa cantidad, según se verá en los razonamientos que siguen:

**Movimiento de fondos que se presupone para el quinquenio de 1921 á 1926, suponiendo unos ingresos y gastos iguales á los del año 1920**

	<b>PESETAS</b>
Existencia que se prevee en Caja el 31 de Diciembre de 1920 . . . . .	2.270.000,00
Ingresos por arbitrios y explotación. . . . .	330.000,00
Subvención del Gobierno . . . . .	1.000.000,00
	<u>1.330.000,00</u>
En 5 años. . . . .	6.650.000,00
<b>TOTAL DE INGRESOS EN 5 AÑOS. . . . .</b>	<b><u>8.920.000,00</u></b>

#### SECRETARIA

Personal y material. . . . . 50.000,00

#### DIRECCION

Personal, material, conservación y explotación del Puerto. . . . . 280.000,00

Amortización del empréstito emitido en 1.º de Octubre de 1911. . . . . 388.000,00

718.000,00

**TOTAL GASTOS EN 5 AÑOS. . . . . 3.590.000,00**

**REMANENTE PARA OBRAS NUEVAS. . . . . 5.330.000,00**



Es decir, que siendo el presupuesto de contrata de la obra que se proyecta de 5.588.558,24 pesetas, queda un déficit para la terminación de la obra, en un plazo de 5 años de 250.558,24 pesetas. Pero este déficit es para un estado de cosas igual al de hoy día, estado que lógicamente es de presumir no ha de continuar. En efecto, interesada esta Junta por la Superioridad para la revisión de las tarifas de arbitrios y explotación, y estando pendiente de la aprobación de la Junta las nuevas tarifas que han de presentarse á la superior sanción, en plazo no lejano habrán de verse aumentados los ingresos por lo menos en un 40 por 100, lo que proporcionará un aumento anual de 132.000,00 pesetas, cantidad suficiente para que á los dos años de ser puestas en vigor dichas tarifas, se enjuguen las 258.558,24 pesetas de déficit. Hay que suponer que las tarifas puedan estar en vigor en el año 1921 y que por tanto en ningún momento falte dinero para atender á la obra, dinero que en todo caso habría de escasear en el último año de la construcción en el que indudablemente ya se contaría con ese aumento que proporcionarán los nuevos arbitrios.

Pero aún hay más. A medida que se va consolidando la obra de nuestro Protectorado en Marruecos, el comercio de importación toma tal incremento que parece inverosímil, dadas las pocas seguridades que ofrece el puerto y las escasas comodidades que encuentran los barcos para hacer sus operaciones. Cualquier mejora que se hace, cualquier facilidad otorgada, es aprovechada prontamente con general contento por parte del comercio. A duras penas se vá defendiendo en los muelles de ribera, hoy en construcción, el lugar estrictamente necesario para el desarrollo de las obras; al mismo tiempo que avanza la obra, avanzan las mercancías depositadas en los rellenos que van quedando á medio terminar, y los barcos amarran en los atraques que van resultando útiles. El comercio parece desbordarse impaciente por no encontrar la expansión y desarrollo que quiere, y al crecer él se beneficia la Junta."

Las líneas copiadas fueron redactadas el 9 de Agosto del año pasado y los pronósticos que se hacen en ellas han ido cumpliéndose.



dose hasta ahora, como puede verse en este cuadro sacado del resumen del ejercicio económico 1920-21.

### INGRESOS

Existencia en Caja el 31 de Marzo 1921 . . .	2.502.785,67
Ingresos por arbitrios y explotación . . . . .	373.363,02
Ingreso por arriendo de los ferrocarriles. . . . .	58.587,65
Subvención del Estado. . . . .	1.000.000,00
<b>SUMA . . . . .</b>	<b>1.431.950,67</b>
<b>EN CINCO AÑOS. . . . .</b>	<b>7.159.753,35</b>
<b>TOTAL DE INGRESOS EN CINCO AÑOS .</b>	<b>9.662.539,02 ptas.</b>

### GASTOS

Secretaría. . . . .	61.415,93
Dirección. . . . .	150.960,89
Gastos generales de la Junta. . . . .	4.706,40
Caja de Previsión, impuestos y empréstito. . . . .	398.898,09
Conservación (Melilla). . . . .	146.774,48
Explotación (idem) . . . . .	38.817,28
Vigilancia y conservación (Chafarinas) . . . . .	7.132,61
Gastos extraordinarios. . . . .	21.135,63
<b>SUMA. . . . .</b>	<b>829.841,31</b>
<b>TOTAL DE GASTOS EN CINCO AÑOS .</b>	<b>4.149.206,55 ptas.</b>
<b>Remanente para obras nuevas. . . . .</b>	<b>5.513.332,47 ptas.</b>

Es decir 183.332,47 pesetas más que las que se suponían en la Memoria del proyecto. Todo esto sin el aumento que producirá la aplicación de las nuevas tarifas que han entrado en vigor el día 1.º de Julio.

La Superioridad, reconociendo la capacidad económica de la



Junta para emprender las obras, contando solamente con los recursos actuales, aprobó el proyecto por R. O. de 16 de Diciembre de 1920 y el anuncio de subasta está resuelto en Consejo de Ministros.

Como dato definitivo que muestra la prosperidad de nuestro puerto comercial y la posibilidad de colocar sus ingresos á la altura que le corresponde, inserto el siguiente cuadro:

**ESTADO comparativo del tonelaje y recaudación durante el año de 1920 en los diferentes puertos españoles.**

	<b>Movimiento comercial TONELADAS</b>	<b>Recaudación PESETAS</b>
Bilbao . . . . .	3.425.000,000	2.085.447,25
Barcelona . . . . .	2.106.706,000	2.045.947,07
Huelva . . . . .	1.867.509,776	1.185.231,66
Valencia . . . . .	1.313.577,000	
Gijón . . . . .	1.078.672,795	690.254,03 (1919)
Cartagena . . . . .	1.040.116,900	392.656,10
Avilés . . . . .	917.422,651	874.156,46
Santander . . . . .	796.466,000	931.864,66
Sevilla . . . . .	538.551,502	1.991.340,07
Melilla . . . . .	524.138,397	354.085,26
Pasajes . . . . .	487.894,000	1.714.464,83
Málaga . . . . .	454.554,000	1.041.459,23
Alicante . . . . .	411.543,000	
Tarragona . . . . .	356.653,000	
Almería . . . . .	325.863,00 )	273.492,06
La Luz y Las Palmas (Canarias).	319.413,000	
Vigo . . . . .	276.115,000	
Palma . . . . .	193.126,000	
Ceuta . . . . .	72.489,701	
Ferrol . . . . .	46.475,545	
Algeciras . . . . .	33.217,460	
Pontevedra . . . . .	17.889,828	
Cádiz . . . . .	NO HA SIDO DABLE AVERIGUARLO	813.216,03



Desde el año 1915 en el que ocupaba Melilla el 17.º lugar en tonelaje entre los puertos españoles, con 202.000 toneladas de tráfico, ha pasado en 1920 á ocupar el 10.º lugar con 524.138 toneladas.

Esto unido á los estados que se insertan en otro lugar de esta Memoria, muestra palpablemente el progreso rápido del puerto y hace concebir halagüeñas esperanzas para lo porvenir.

Hago notar, que si bien es verdad que el puesto que corresponde á nuestro puerto en cuanto á su movimiento comercial es envidiable, dado sus pocos años de existencia, no sucede lo mismo en cuanto á la recaudación, pues quedando muy por bajo de los que le preceden en tonelaje, queda también en condiciones de gran inferioridad con relación á otros puertos de menor tráfico. Sevilla, con solo 14.000 toneladas de más, que nosotros, tiene una recaudación de 637.000 pesetas de exceso sobre la nuestra. Las 37.000 toneladas de ventaja que tiene Melilla sobre Pasajes, se traducen en 1.360.000 pesetas aproximadamente que tiene este último puerto sobre el nuestro. Algo análogo puede decirse del de Málaga que recaudó 687.000 pesetas más que Melilla (tiene una recaudación casi triple que la nuestra) y en cambio su movimiento ha sido inferior en unas 70.000 toneladas. Málaga tiene un puerto terminado y en plena explotación y por tanto no tiene gastos de la importancia de un puerto que empieza, como el de Melilla, ni las dificultades para el tráfico con que se tropieza aquí. Excuso dar las razones de nuestra inferioridad en fuerza económica, pues de todos es conocida la insuficiencia de las tarifas de arbitrios que venían rigiendo hasta ahora aquí, y que resultaban verdaderamente irrisorias. Las que han entrado en vigor el día 1.º de Julio se acercan algo más á la realidad de lo que deben de ser unas tarifas que tienen por único fin el proporcionar recursos para la construcción y conservación del puerto. Y lejos de ser aceptadas de buen grado por quienes van á beneficiarse más inmediatamente con tal aumento de recursos para la Junta, ha habido que vencer mil dificultades hasta lograr su aprobación é implantación.



## MUELLES DE RIBERA

Tras las mil vicisitudes por que pasaron las obras de los muelles de ribera desde la redacción del proyecto, en 8 de Septiembre de 1913, hasta la rescisión de la contrata y sanción por la Superioridad, con fecha 20 de Marzo de 1920, del acta de recepción de dichas obras, hecha el día 20 de Enero del mismo año, se continuaron los trabajos por administración en virtud de acuerdo superior de fecha 20 de Noviembre de 1919. Estas incidencias quedaron anotadas en la Memoria correspondiente al año 1919.

Desde entonces, las obras se desarrollaron con gran método, y gracias á la organización y buen aprovechamiento de los medios de que disponíamos, pudieron llevarse á efecto con éxito y economía. Lo primero que se hizo fué la preparación del taller de bloques en la parte de obra ya construída, organizándolo de modo que la fabricación de los mismos no quedara interrumpida, y con potencia suficiente para seguir la marcha que daban los buzos á la obra. Para ello se montó un Goliath de 40 toneladas, movido á brazo, que hubo que traer de Chafarinas donde había quedado desde que se hizo el dique que cerraba el freo entre las islas de Isabel II y del Rey. También se montó un carro transportador de la misma potencia y procedencia, para llevar los bloques desde el lugar de su fabricación hasta el pie de la grúa que los colocaba. Con esto se evitaron los graves inconvenientes y gastos que encontraba el contratista al recoger los bloques y transportarlos con la misma grúa que los colocaba.

Otra modificación muy importante introducida en el plan de desarrollo de la obra fué el siguiente: El contratista llevaba el nivel del avance de la obra á dos metros sobre el del mar, es decir, á la altura que habían de quedar definitivamente los muelles. Esto, á mi entender, además de reducir el alcance de la grúa, puesto



que había que contar con el talud del escollera que sale por fuera del agua, aumentaba el coste de la obra, ya que todo el volumen de escollera que quedaba emergente era innecesario y podía hacerse de terraplén cuando quedara terminado el muro del paramento del muelle. En vista de esto, al reanudar las obras, se fué bajando prudencialmente la vía del Titán hasta dejarla á unos 0'40 metros sobre la pleamar, á cuya altura ya se desarrolló el resto de la obra. Esto también facilitaba la marcha del carretón porta-bloques, que así quedó naturalmente más bajo que el taller de bloques para que el Goliath montase sobre él y le cargara los bloques, haciéndose el transporte muy económico puesto que era ayudado por la acción de la gravedad.

Por el costado interior de las vías del Titán entraba la vía para los trenes de piedra, los que quedaban próximos al avance de la obra.

Así preparadas las cosas, el plan seguido hasta conseguir un avance medio de un metro diario, fué este: Dos buzos, trabajando en fondos de seis á nueve metros de agua, recibían y arreglaban la piedra que les echaba una barcaza, piedra toda ella manejable por un hombre. Este núcleo era enrasado con ripio para preparar el asiento de la primera hilada de bloques, que quedaba á ocho metros y seis metros según el calado de la zona. Estos enrasos se preparaban por tramos de unos cinco metros para asentar dos bloques á tizón, que era lo más que podía pescar la Titán. Mientras el Goliath y carros transportadores arrimaban los bloques al Titán, éste, con auxilio de los buzos, los iba colocando en obra. Se solía empezar la operación de un avance por la mañana y hacia las once y media ó doce se habían colocado los ocho bloques que entraban en cada avance (seis en las tres hiladas de á dos, á tizón, uno á soga, y el de sobrecarga; este se iba retirando á medida que avanzaba el muro de paramento que quedaba retrasado unos 25 ó 30 metros del núcleo principal de la obra).

Cuando habían quedado colocados los bloques, inmediatamente, empezaba el vertido de escollera que los abrigaba por el lado interior, y se reforzaba y ampliaba la berma por el lado exterior. Estas operaciones iban alternándose para aprovechar el



horario de los cinco trenes diarios de piedra (que traían en total unos 60 vagones con 250 toneladas) y que el Titán pudiera atender al vertido de los trenes en el avance, arreglo de la berma, colocación de bloques (cada cuatro días si lo permitía el estado del mar) y presentación de los grandes mampuestos del muro de paramento.

Esta grúa Titán fué el auxiliar más valioso que tuvimos en la obra y se le sacó un rendimiento elevadísimo. Se atendió cuidadosamente á su conservación y cada dos semanas se dedicaba un día á reconocerlo y repararlo, haciéndole el lavado de la caldera que por la mala calidad de las aguas era operación indispensable.

El primer bloque colocado por administración lo fué el día 5 de Marzo de 1920 y el de la esquina de la segunda con la tercera alineación fué colocado el día 4 de Noviembre del mismo año. El área que limita la línea de muelles quedó cerrada en la tercera alineación el día 26 siguiente. Esta tercera alineación se hizo con bloques de 16 metros cúbicos en los 34 primeros metros á partir de la esquina, y el enlace con la parte restante, que es de bloques de dos metros cúbicos, con bloques especiales pequeños. Para la construcción de esos 34 metros con bloques grandes, con auxilio de la Titán, no hubo necesidad de girarla, pues fué suficiente desviar un poco la vía para alcanzar á colocar todos los bloques. Los bloques pequeños se colocaron con una grúa de mano de cinco toneladas de fuerza.

A medida que se hacía la estructura del muelle propiamente dicho, con su prisma de escollera de protección, se iba rellenando poco á poco la dársena que quedaba entre la obra hecha y los muelles viejos. Estos rellenos se hacían con algunos vagones de escombros de canteras, que se aprovechaban para ensanchar las vías de servicio de la obra, y principalmente con el vaciado de los gánguiles que acarreaban los productos del dragado para el cargadero de minerales de la Compañía Española de Minas del Rif. Esto nos ahorró un buen volumen de relleno y al mismo tiempo representó una positiva ventaja para la citada Compañía, pues de otro modo, y así lo hace hoy, tiene que remolcar y vaciar sus gán-



guiles lejos del puerto, frente á la ensenada de los Galápagos.

Cuando estuvo cerrada la línea de muelles, se organizó el servicio de rellenos de la balsa que había quedado. La Junta de Arbitrios velando por sus intereses y por el porvenir de la ciudad, aceptó la propuesta de esta Dirección para extraer las tierras para los citados rellenos del Cerro de San Lorenzo, enclavado en el centro de Melilla y que impide la expansión del Barrio Obrero. De este modo se le hacía un desmonte de consideración, ganándose solares para la edificación y al mismo tiempo se facilitaba nuestra labor de relleno, puesto que el transporte de tierras se reducía á un mínimo.

El primer tren de tierras fué llevado desde el Cerro de San Lorenzo y descargado frente á la Pescadería, el día 29 de Noviembre; y el último, hasta quedar completamente terminada la superficie de los muelles, el día 9 de Mayo del presente año. La marcha normal del servicio era de un tren cada 20 ó 25 minutos con 13 vagones, habiéndose hecho en el periodo de mayor intensidad, hasta 24 trenes al día con jornada extraordinaria. Se transportaron 33.890 vagones desde el 1.º de Diciembre hasta el 9 de Mayo. El volumen total de rellenos se calcula en unos 74.000 metros cúbicos, de los que se hicieron unos 12.000 con gánguiles, 48.000 del cerro de San Lorenzo y el resto con los detritus y escombros de canteras y una insignificancia que dejó hecho el contratista, (4.500 metros cúbicos).

Mientras se efectuaban los rellenos, se fueron terminando las obras accesorias, quedando colocados todos los bolardos, argollas, escalas de gato, toda la sillería del borde del muelle, rejuntado de las mamposterías, etc., y hasta se construyó una escalera de aspecto monumental en la tercera alineación, la que proporciona gran amplitud y comodidad al tráfico.

El día 17 de Mayo, cumpleaños de S. M. el Rey, se celebró en la localidad la terminación de las obras, después de haber dado conocimiento á la Superioridad, con fecha 10 del mismo mes, del feliz término de las mismas, en las que puede decirse no ocurrió percance ni accidente de importancia, gracias á la vigilancia y celo de todo el personal tanto directivo como obrero.



Las obras han sido recibidas provisionalmente por el Sr. Ingeniero Jefe de Málaga designado por la Superioridad, habiéndose redactado el acta de entrega de las obras con fecha 9 de Julio de 1921.

Actualmente se efectúan algunas reparaciones en el material, para preparar la liquidación de las obras, y puede asegurarse que no bajará de 150.000 pesetas el beneficio que ha obtenido la Administración sobre el presupuesto de la obra que importaba 1.148.401,66 pesetas, de las cuales el contratista en cinco años solo pudo gastar 399.950,76 pesetas y la Administración en catorce meses hizo obra por valor de unas 585.000 pesetas.

Bien merece la pena el consignar los grandes beneficios que ha reportado al comercio la inauguración del tráfico por estos muelles. Antes, solo disponía este puerto de tres atraques para vapores de alguna importancia lo que frecuentemente es insuficiente para hacer frente al tráfico normal del puerto que necesita, por lo menos, dos atraques fijos diarios para el correo de Málaga y el de Alhucemas, Peñón y Chafarinas y dos bisemanales para los de Almería y Ceuta. Además en época normal, la exportación de mineral exige por lo menos un atraque, al que tienen derecho las Compañías mineras según las cláusulas de la concesión que le fué otorgada al construir á sus expensas la del Norte Africano, el muelle de la segunda rama del de Villanueva. Por consiguiente, resultaba que era problemático para los barcos mercantes que no contaban con los privilegios de los correos ó mineros, el encontrar atraque directo á los muelles. Buena parte de las mercancías que venían para el abasto de esta Plaza y su zona, eran descargadas por barcazas, las que se atracaban á los muelles de menor calado y allí, ya se descargaban y clasificaban aquellas. Esto suponía un recargo sobre la tonelada desembarcada de unas tres pesetas como mínimo, de modo que en los meses que llevan de explotación, el comercio se ha beneficiado en unas 138.000 pesetas, puesto que se descargaron unas 46.000 toneladas. Esto sin tener en cuenta la seguridad y rapidez de la descarga directa al muelle, que también atrae y facilita el tráfico, y la falta de muelles espaciosos junto á los atraques que entonces había habilita-



dos. Tan imperiosa era la necesidad de los muelles de ribera, que á medida que iban quedando terminadas las líneas de atraque y que las necesidades de la obra lo consentían, iba abriéndose al tráfico provisionalmente lo que podía ser utilizado.

Inmediatamente que se pusieron en explotación los muelles ya terminados, se descargaron considerables partidas de paja para la Intendencia militar, que de no haber dispuesto de aquella espléndida explanada hubiera sido faena lenta y aún nos hubiera inutilizado temporalmente los otros muelles que se requieren para el tráfico de mercancías de más valor y menos empacho. Actualmente el gran tráfico se hace por estos muelles, habiendo quedado los antiguos para el de los correos que suelen traer poca carga. En la primera alineación se ha instalado un tinglado para las mercancías que deben quedar á cubierto, y se está adoquinando una faja de diez y seis metros de ancho junto al borde del muelle para mejorar en lo posible las condiciones de los mismos.

Para explicarse el beneficio que ha producido esta obra, solo expongo que desde el 24 de Julio á 3 de Agosto último, han atracado en nuestro puerto 49 grandes barcos entre los que hubo algunos trasatlánticos con transporte de fuerzas, además del aviso «Giralda», torpedero «Bustamante», y de los cañoneros «Laya» y «Bonifaz». Se ha hecho el desembarque de 25.000 hombres con toda rapidez y seguridad.

## PAVIMENTACIÓN DEL PUERTO

Consecuentes con nuestro deseo de mejorar el pavimento de los muelles, dentro de los límites fijados en los planes económicos aprobados, durante el año 1920 y primera mitad del 21, se ha proseguido la labor comenzada en años anteriores.

En la primera rama del dique del N. E. se hicieron durante



el año 1920, 234 metros cuadrados de adoquinado, dando por terminado con esto la pavimentación de dicho muelle. Queda un pequeño trozo con el antiguo pavimento de hormigón pero he considerado oportuno dejarlo, puesto que allí ha de tener su arranque la obra de prolongación del dique del N. E. y ha de sufrir mucho todo aquél piso con la demolición del espaldón y colocación de las vías que han de entrar en la nueva obra, próxima á ponerse en práctica.

En el Muelle Civil se hicieron en 1920, 567 metros cuadrados hasta completar toda la superficie comprendida entre el borde de los muelles y la carretera de circunvalación de los mismos.

En el Muelle de Santa Bárbara, en su primer trozo, se amplió el adoquinado existente en una faja de seis metros, con un total de 486 metros cuadrados. Esto se hizo al principio del año 1921.

Y por último, en este año hasta Abril, se adoquinaron 744 metros cuadrados de la superficie de la primera alineación de los muelles de ribera, contigua al muelle de Villanueva y al tinglado metálico instalado recientemente en los mismos. Así ha quedado perfectamente pavimentado el acceso al tinglado por la parte del rincón del muelle Villanueva y zona de muelle de ribera, entre aquél tinglado y el mar. Parte de este pavimento se hizo con material sobrante de la conservación de los demás muelles.

## ALUMBRADO

Solo unas líneas para señalar las mejoras introducidas en tan importante servicio.

Los 1.020 metros de línea de muelle que hay actualmente, de los cuales solo 660 metros tienen seis ó más metros de calado, están dotados de moderno alumbrado, con lámparas de incandescencia de 600 bujías (de 1½ watio) y de 25 bujías. Toda la línea



antigua sobre postes de madera y hormigón se ha sustituido por otra sobre postes metálicos en vista de los malos resultados obtenidos con los postes de hormigón armado, que todos han ido muriendo por las grietas longitudinales que se les iban presentando.

Los soportes actuales se han confeccionado en los talleres de la Junta, aprovechando tubos viejos de las diferentes calderas que tenemos y á los que se ha adaptado perfectamente el modelo adoptado.

La línea de distribución es trifilar, tal como la tiene la Compañía que hace el suministro, con voltaje entre los hilos extremos de 400 voltios. Hay dos circuitos: uno para el alumbrado permanente con lámparas de 25 bujías, que lucen durante toda la noche y otro que tiene lámparas de 600 bujías que solo se enciende en las primeras horas de la noche, ó hasta que cesa el tráfico de los muelles en casos excepcionales. El primer circuito tiene 34 lámparas. El segundo, de mayor intensidad lumínica, tiene 36 lámparas distribuidas de este modo: 12 en el muelle Villanueva; 4 en la segunda rama del dique del N. E.; 16 en los muelles X, Civil, Militar y vías de acceso al del Villanueva, y 9 en los muelles de ribera, instaladas muy recientemente.

### PROLONGACIÓN DEL DIQUE DEL N. E.

Es tan interesante la realización de este proyecto que á pesar de que ya he hablado algo sobre él, al hacer las consideraciones generales del puerto, me voy á permitir insistir sobre este tema para ofrecer al lector algunos pormenores que acaben de definir el estado del asunto.

En los párrafos que dedicaba á la prolongación del dique del N. E. en la última Memoria publicada, dejaba la solución del proyecto pendiente de la resolución de los Altos Poderes, para



otorgar á la Junta la autorización para la emisión de un empréstito de seis millones de pesetas. Todos cuantos estamos interesados por el porvenir de este puerto, trabajamos el asunto con verdadero interés y se llegó á conseguir la promesa de llevar á las Cortes el correspondiente proyecto de ley, el que ni siquiera fué presentado y por tanto no pudo ser ley por haber sido cerradas aquellas.

Ante este nuevo obstáculo y no escapando á la previsión de esta Dirección lo que lleva consigo la organización de un empréstito, con sus trámites obligados y formalidades indispensables, y considerando además el tiempo que ha de trascurrir hasta conseguir la autorización para su emisión que ha de tener fuerza primeramente por acuerdo de las Cortes, se decidió, tras un estudio concienzudo del estado económico de la Junta, segregar del proyecto total de prolongación del dique N. E. la parte correspondiente á su primera alineación, redactando el «Proyecto de prolongación de la primera alineación del dique del N. E.» con fecha 9 de Agosto de 1920, el que fué aprobado técnicamente el 16 de Diciembre del mismo año por Real Orden que trascribo:

«Visto el proyecto de la primera alineación de la prolongación del dique N. E. del puerto de Melilla, redactado por el Ingeniero Director de la Junta de Fomento, Don Alvaro Bielza, y que la Jefatura de Obras Públicas de Málaga remite con su favorable informe y el económico-administrativo de la Junta en igual sentido.—Resultando que, aprobado definitivamente, por Real Orden de 7 de Julio de 1919, el proyecto reformado de la prolongación del dique N. E. no ha sido posible autorizarse la subasta de las obras á causa de no tener disponibles la Junta la totalidad de los fondos necesarios al objeto, como consecuencia de no haberse llegado á votar la Ley facultándola para la emisión del indispensable empréstito, cuyo proyecto quedó pendiente de discusión en las Cortes al ser cerradas éstas.—Resultando que, en la Real Orden de 19 de Septiembre de 1918, aprobatoria con prescripciones del proyecto de prolongación del referido dique N. E. ya se consignó en uno de sus considerandos que «lo mejor sería ejecutar la primera rama del dique N. E. mientras se estudia el dique S.»



y su numerado 1 preceptúa que no se autorizará el comienzo de las ramas segunda y tercera del dique N. E. en tanto que no se halle terminado el proyecto completo del puerto.—Considerando que, aprobado definitivamente el proyecto reformado de prolongación del dique en 7 de Julio de 1919, por haberse cumplido las prescripciones impuestas por la Real Orden de 19 de Septiembre de 1918, se halla implícitamente sancionado el de la primera alineación del mismo, que ahora se presenta solo con el fin de que pueda verificarse la subasta de esta obra parcial, para cuya realización, en cinco años, cuenta con recursos suficientes la Junta, sin necesidad de valerse del proyectado empréstito cuya emisión ha de tardar todavía forzosamente en autorizarse.—Considerando que, no se ha introducido modificación alguna en los precios y en el presupuesto solo existe la diferencia de haber tenido que incluir una partida de 142.144,11 pesetas para el lanza-bloques y barcazas que ha de adquirir el contratista y cuyo importe no cabe amortizar con la obra parcial ahora propuesta.—S. M. el Rey (q. D. g.) á propuesta de esta Dirección general ha resuelto aprobar el proyecto de la primera alineación de la prolongación del dique N. E. del puerto de Melilla, por el importe de sus presupuestos de contrata de 5.588.558,24 pesetas, y que se ultime el expediente indispensable para la subasta de las obras que comprende».

Desde entonces, con más ó menos dificultad, se han ido venciendo los trámites reglamentarios y el expediente fué resuelto favorablemente por el Sr. Ministro de Fomento, Hacienda, Consejo de Estado, y á mediados de Agosto quedó resuelta en Consejo de Ministros la autorización para la subasta de las obras.

Este es el estado en que se encuentra el proyecto cuya puesta en práctica tanto perseguimos desde hace cinco años.



## PROYECTO DEL DIQUE DEL SUR

Considero de interés hablar de este importante proyecto y dar algunos pormenores de él entresacados de la memoria del mismo, cuyo proyecto fué presentado á la Superioridad con fecha 25 de Mayo pasado y que actualmente sigue los trámites reglamentarios.

Al empezar la memoria se dice lo siguiente:

«Al aprobarse por Real Orden de 19 de Septiembre de 1918, el proyecto de prolongación del dique Nordeste de este Puerto, la Superioridad, entre otras prescripciones, fijó con el número 1 la que empieza así: «En el artículo 58 del Pliego de condiciones facultativas que establece los plazos y orden de ejecución de los trabajos, se estipulará que no se autoriza el comienzo de las ramas segunda y tercera del dique Nordeste, objeto de este proyecto, mientras no esté terminado y aprobado el proyecto completo del puerto, del dique Sur, y de la terminación del dique Nordeste».

Más adelante, después de dejar indicado el estado del asunto de la prolongación del dique del N. E. se lee en la memoria:

«En tanto se resuelva la construcción de la primera rama del dique N. E. á la sazón en tramitación, considero un deber el presentar el presente Proyecto del dique del Sur en el que además de ocuparme de tal obra propiamente dicha, dejo razonada y discutida la orientación de la última parte del dique N. E. y de la futura boca, así como definido en líneas generales el porvenir del puerto.»

«No puedo dejar de dedicar atención al dique N. E. á pesar de estar este proyecto redactado exclusivamente para el estudio del dique del Sur, porque estando pendiente de resolución la orientación de aquél, y tan íntimamente ligada la suerte de am-



bos, no es posible dejar de insistir continuamente en el uno para robustecer la solución del otro. El proyecto definitivo y exclusivo de la terminación del dique del N. E. se redactará oportunamente conforme con lo que la Superioridad acuerde en la resolución de este proyecto».

Se habla después de la necesidad del proyecto, su historia, configuración general de la costa, largos, vientos y corrientes en la rada, llegando á las conclusiones siguientes:

Que las corrientes locales en general tiran del Norte.

Que con los tiempos duros del primer cuadrante se invierte el sentido de las corrientes.

Que los vientos y temporales peligrosos en esta rada son los del primer cuadrante.

Y que para estos tiempos es para los que debe estudiarse y preverse la entrada del puerto.

Después se entra en la discusión de la orientación de la boca, llegando á fijarla teniendo en cuenta la orientación del dique del N. E. y la última alineación del dique del Sur, así como la navegación y manejo de aquella al franquearla. Al terminar la discusión de este punto se dice lo siguiente:

«Se ha elegido, pues, como boca definitiva del puerto la que corresponde á los puntos A. B. para una amplitud de 250 m. por considerarse suficiente para toda clase de tráfico, quedar ya al abrigo del largo de Salerno y por tanto en lugar manejable con malos tiempos y dejar menos paso, que con 300 m. de abertura, á las marejadas y marullos que suelen entrar por las bocas de los puertos. El punto B. correspondiente al morro del contradique, dista 250 m. de la última alineación O. A. del dique del N. E. y está en la línea recta que pasando por el morro A. sigue la dirección del largo de Salerno, dejando el paso por una zona de calados comprendidos entre doce y catorce metros.»

«Tenemos ya fijada la orientación del último trozo del dique N. E. y la posición de los morros que definen la boca ó entrada del Puerto. Nos falta fijar las condiciones del contradique del Sur para definir completamente las características de las obras de defensa de lo que ha de ser el puerto de Melilla».



«El estudio del contradique abarca el de dos cuestiones importantes y que afectan á la esencia y porvenir del puerto».

«Son estas, el alejamiento de los arrastres del Rio de Oro para la conservación de fondos en el interior, y la capacidad y seguridad del mismo».

Se estudia el problema del Rio de Oro, con su caudal sólido, avenidas, cuenca, estudios anteriores y solución adoptada, que queda concretada en estos párrafos:

«El problema está planteado del siguiente modo: El Rio de Oro no debe desembocar dentro del puerto por ser mal de muerte para todo puerto de las condiciones de este, en mar con pequeñas mareas y con rio torrencial en su seno. La corrección y desviación del rio es impracticable económicamente. No hay más remedio pues que alejar del puerto los arrastres del rio haciéndole desaguar más allá del dique del Sur. Y esto se consigue relativamente con poco dinero y con muchas probabilidades de éxito, sin decir con seguridad en el éxito por lo expuesto que es afirmar algo tratándose de problemas de mar, con una modificación en el arranque del dique del Sur. En vez de salir de la playa del Hipódromo frente á los depósitos que fueron de la Compañía del Norte Africano, se le hace arrancar de la orilla izquierda de la desembocadura del Rio de Oro y se le lleva por cotas pequeñas, casi paralelo á la costa, hasta la cota de 4 metros y de allí ya sale hacia afuera para formar propiamente el contradique. Es decir, que se añade una primera alineación con el fin de aislar el puerto de los arrastres del rio.»

«Esta solución, traerá consigo el avance de la desembocadura del rio hacia el mar y la formación de un estuario análogo al que se ha formado en Málaga con los acarreos del rio Guadalmedina. Podría objetarse algo sobre los inconvenientes que esto tendrá para el desagüe del rio. Sin embargo, los males que puedan señalarse para el día que se presente tal caso, existen en la actualidad, y no son achacables á mas causa que á la falta de previsión en el desarrollo de la Ciudad.»

«Actualmente el Barrio Industrial, situado sobre la playa en la margen derecha del rio y el Barrio Obrero y su ampliación en



la izquierda, están amenazados por las posibles inundaciones del río. El primero está tan poco elevado sobre el nivel del mar, que las olas en días de Levante rompen contra algunas de las casas y han llegado á arruinar muros y defensas de las mismas. Uno de los tambores del muro del recinto del Cuartel del Hipódromo fué derribado por uno de los temporales que azotaron nuestras costas recientemente.»

«Por efecto del temporal sube el nivel de las aguas, las olas aumentan de magnitud y el río se remansa en su desembocadura extendiéndose por la playa. Y si el temporal coincide con una crecida del río, el remanso llega hasta el puente de Camellos, desbordándose por la margen izquierda para seguir su primitivo cauce é inundar el Barrio Obrero.»

«Estos son males que existen y que con la obra que se proyecta no han de agudizarse si no mas bien mejorarse, puesto que quizás desaparezca la barra con el encauzamiento de la desembocadura y desde luego gran parte de la línea de playa que ahora sufre el embate de las olas quedaría al abrigo de las mismas por el contradique del Sur».

A continuación se fija la dirección de la primera alineación del dique del Sur como consecuencia del desagüe del Río de Oro, la de la tercera alineación como resultado de la navegación y por último se fija la posición de la segunda alineación para dar suficiente amplitud al puerto.

Definido el contradique con una longitud total de 2.394 metros desde la playa al morro y 1.594 metros desde el primer ángulo del primer chaflán al morro, se pasa á hacer una distribución general del puerto, llegando á fijar á modo de tanteo, la posición de los muelles interiores, resultando de tal distribución un puerto con 87 hectáreas de superficie de agua, 3.220 metros de línea de atraque con seis metros de calado mínimo y 42,39 hectáreas de superficie de muelles.

Se fija un plazo total de ejecución de siete años. El presupuesto de contrata asciende á 18.638.250,89 pesetas. El coste de ejecución material del metro lineal de dique es de 6.639,50 pesetas.

Cuanto dejo apuntado es lo que considero de más interés, para el lector, en tan importante proyecto.



## RECAUDACIÓN Y MOVIMIENTO

### COMERCIAL DEL PUERTO

En la segunda parte de esta Memoria se insertan los cuadros estadísticos que con todo detalle y diferentemente clasificados nos dan idea del movimiento del puerto.

En los «Ingresos y Gastos» encontramos un estado comparativo de los ingresos por «Arbitrios y Explotación», en el que clasificados por diferentes conceptos, aparecen los habidos durante los cinco últimos años transcurridos. Se vé que la marcha ascendente en la recaudación observada en años anteriores no ha sufrido disminución, sino que por el contrario ha aumentado notablemente llegando casi á un aumento de 100.000 pesetas sobre el año anterior, lo que en un total de unas 354.000 pesetas representa casi una tercera parte de aumento.

Estos ingresos corresponden á unas tarifas, que como ya he dicho en otro lugar de la Memoria, eran irrisorias. Es de esperar que con las nuevas que entraron en vigor el 1.º de Julio, quedarán nuestros ingresos á la altura que corresponde al puerto por su importancia comercial, y que con ellos podrán afrontarse los múltiples trabajos que faltan ejecutar para que nuestro puerto sea digno de tal denominación.

De la Estadística Comercial, de los cuadros correspondientes al movimiento de buques mercantes y al movimiento de mercancías, se deduce que la disminución del total del tonelaje de arqueado observado en este puerto desde el año 1913, sin duda por efecto de la guerra europea, ha experimentado un cambio brusco, pasando de las 361.516 toneladas del año 1919 á 543.031 toneladas durante el año 1920. Este aumento no solamente se traduce en una



mayor frecuentación del puerto, que de 1.038 pasó á 1.149 el número de buques que visitaron nuestro puerto para efectuar operaciones comerciales, sino que también se reflejó en el total de mercancías exportadas é importadas cuyo total, por otro lado, siempre sigue la marcha general ascendente observada en años anteriores. El total del movimiento de mercancías alcanza la cifra de 523.196.732 kilogramos, muy superior á la de 359.713.551 kilogramos correspondiente al año 1919, y mucho más que los de años anteriores.

El examen del cuadro venía acusando una disminución en la importación y en cambio un aumento en la exportación, lo que indicaba no solo la reducción del efectivo de nuestro Ejército y los efectos de la guerra, sino que en estos últimos años el país iba dando su rendimiento é iba siendo capaz de satisfacer á mayor número de sus necesidades. Pero así como el crecimiento de la exportación alcanza proporciones inesperadas, la variación decreciente de la importación cambió de sentido, ya en 1919, y en 1920 llega á 16.828.623 kilogramos. Probablemente en cuanto se restablezca y estabilice el comercio internacional, volverá á ganar la importación, con todos los productos ingleses y alemanes que se introducían en nuestra zona de protectorado antes de la guerra.

De los demás cuadros basta recomendar una ligera ojeada para hacerse cargo de ellos. El embarque de minerales y tráfico por las vías del puerto es de tal importancia que merece un párrafo aparte.

## EMBARQUE DE MINERALES

### Y VIAS DEL PUERTO

Ya es sabido que la vida de este puerto está íntimamente relacionada con la de nuestra región minera en la zona oriental del protectorado.



Después de dejar apuntadas las cifras del tráfico total del puerto y de señalar su crecimiento rápido, no es de extrañar el ver en los cuadros estadísticos de embarque de minerales igual progresión creciente, ya que aquél tráfico total tiene como principal elemento integrante el minero, pues de las 523.196,732 toneladas de tráfico total corresponden á este 422.535,598 toneladas.

Esta cifra está repartida entre 305.475,385 toneladas de mineral de hierro de la Compañía Española de Minas del Rif; 59.177,400 toneladas de la Compañía Norte Africano, Alicantina y Haschao-nan; 57.211,780 de la Setolazar y por último 671,433 toneladas de mineral de plomo de la Compañía Norte Africano.

En correspondencia con esto, encontramos el tráfico por las vías del puerto que aumentó de 178.824,299 toneladas en 1919, á 262.167,283 toneladas en 1920. Como se vé, buena parte del tráfico de importación y exportación se hace por las vías del puerto, por las que entran hasta el extremo del morro los trenes de las Compañías Española de Minas del Rif y del Norte Africano.

Gracias al impulso que dieron á sus explotaciones las Compañías mineras y á sus esfuerzos por abrirse mercado, ha llegado el puerto de Melilla á ocupar el puesto tan importante que tiene entre los puertos españoles.

## OBSERVACIONES METEOROLÓGICAS

Continuando la labor iniciada en Agosto de 1904 para el estudio de la climatología local en Melilla y Chafarinas, se han hecho durante el pasado año de 1920 las observaciones baro-termo-pluviométricas, de acuerdo con las instrucciones y acertadas indicaciones del Servicio Meteorológico Español.

Nadie desconoce el incremento que está tomando en España la Meteorología como consecuencia de las corrientes de interna-



cionalización de estos servicios, por sus relaciones con la aeronáutica.

Los últimos Congresos Meteorológicos Internacionales han propuesto la organización de los informes del tiempo destinados á la navegación aérea, y como resultado de tales acuerdos, el Observatorio Central Meteorológico pasó una circular para reorganizar los servicios, clasificando esta estación entre las de la clase B. ó sea de estación nacional de aviación, para con el tiempo, cuando disponga de dotación completa, pasar á ser internacional:

Atendiendo á estas razones y al estado de deterioro en que se encontraban algunos aparatos, se formuló el oportuno proyecto-presupuesto de mejora de los observatorios de Melilla y Chafarinas, el que fué presentado á la superior aprobación el 14 de Agosto de 1920 y aprobado por R. O. de 27 de Noviembre del mismo año, trasladada á esta Dirección el 8 de Enero del corriente año.

Inmediatamente se hicieron las gestiones de compra á las Casas Richard y Tonnelot, de París; Ganzer, de Barcelona y á Fuess (Alemania). Los pedidos de Richard y Ganzer y parte de Fuess están ya en nuestro poder, montados y en servicio una buena parte de ellos. Faltan por servir un barómetro Tonnelot, un pluviógrafo Hellman-Fuess y dos evaporímetros de balanza Wild.

Diariamente se envían dos radiogramas al Observatorio Central con las observaciones de las 7<sup>h</sup> - 13<sup>h</sup> - y 16<sup>h</sup> y recientemente se han empezado á mandar también las de la 1<sup>h</sup>, por poderlas tomar ya de los nuevos aparatos registradores.

La estación cuenta actualmente con el equipo siguiente:

Un barómetro de mercurio Casella.

Un barógrafo Richard modelo pequeño.

Un pluviómetro Hellman modelo O. C. M.

Un pluviógrafo Hellman-Fuess.

Un termógrafo Richard modelo B. C. M.

Termómetros de máxima y mínima.

Un anemómetro Robinson Casella.

Una veleta corriente.

Un anemómetro-veleta registrador de ocho direcciones, Richard.



Un atmidómetro Piché.

En Chafarinas se instalará un equipo análogo, en cuanto completen sus pedidos las casas que tienen pendiente de envío algunos aparatos.

En el resumen de las observaciones quedan anotadas las presiones y temperaturas extremas, la lluvia y vientos y una breve indicación de los temporales que azotan estas costas.

---

Con lo dicho creo que cumplo con el deber á que hago mención en la introducción de esta Memoria.

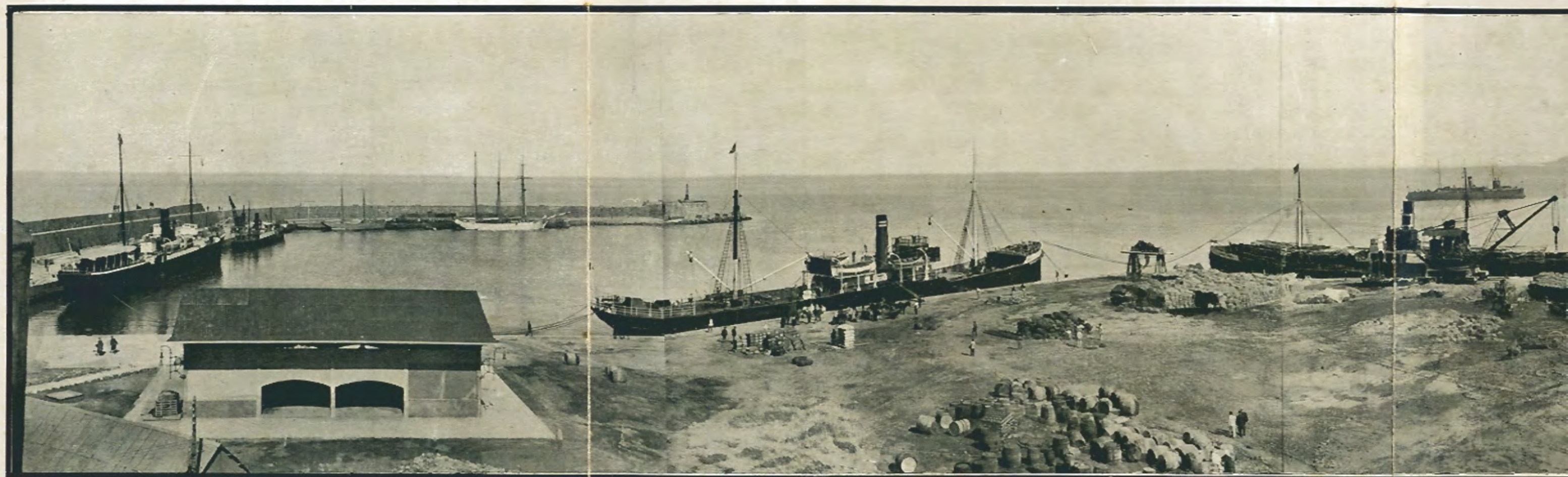
Melilla, Agosto de 1921.

**El Ingeniero Director,**

*J. Alvaro Biesza Romero*



# VISTA GENERAL DEL





# PUERTO DE MELILLA

ABRIL DE 1921.





VISTA GENERAL DEL PUERTO DE MELILLA

ABRIL DE 1921.





*INGRESOS Y GASTOS*



# Junta de Fomento de Melilla

## RESUMEN de ingresos y gastos correspondientes al ejercicio económico 1920-21

CARGO		Pesetas	Pesetas	DATA		Pesetas	Pesetas
EXISTENCIA EN 31 DE MARZO DE 1920	En valores . . . . .	243.000		Personal de Secretaría . . . . .	60.133,73.		
	En metálico. . . . .	2.367.584,77		Material de Secretaría. . . . .	1.282,20.	61.415,93	
	En la Caja de la Junta . . . . .	790,37	2.611.375,14	Personal de la Dirección . . . . .	130.899,94.		
	En cobros pendientes . . . . .		205.509,98	Vigilancia de las Obras . . . . .	9.753,91.		
	Subvención del Estado . . . . .		999.999,96	Servicio telefónico. . . . .	3.859,25.		
	Crédito extraordinario . . . . .		153.882,69	Material de la Dirección. . . . .	6.447,79.	150.960,89	
	Arbitrios y productos . . . . .		373.363,02	Gastos generales de la Junta . . . . .		4.706,40	
	Productos de los ferrocarriles. . . . .		58.587,65	Caja de Previsión, Impuestos y Empréstitos. . . . .		398.898,09	
	Ingresos varios. . . . .		1.045,35	Conservación del Puerto de Melilla . . . . .		146.774,48	
				Explotación del Puerto de Melilla . . . . .		38.817,28	
				Vigilancia y conservación del Puerto de Chafarinas . . . . .		7.132,61	
				Construcción de los muelles de Ribera . . . . .		501.272,75	
				Traslado de emplazamiento del tinglado metálico . . . . .		811,53	
				Pavimentación y saneamiento del id. id. . . . .		6.108,10	
				Mejora de los observatorios meteorológicos. . . . .		516,45	
				Reparaciones del material entregado al contratista del muelle. . . . .		51.416,45	
				Adquisición y transporte de una locomotora y 40 vagones . . . . .		153.882,69	
				Paga extraordinaria . . . . .		21.135,63	
				Depósitos devueltos. . . . .		100.250	
				Entrega de cantidades retenidas. . . . .		195,35	
				Gastos inherentes al peaje correspondiente al año 1919. . . . .		35.496,66	
				Rebaja del 10 % en la tarifa de transporte de mineral durante los años 1918 y 1919, con arreglo á la cláusula 6.ª del contrato vigente en dichos años . . . . .		5.574,31	1.685.365,60
				EXISTENCIA EN 31 DE MARZO DE 1921 . . . . .	En el Banco de España. Valores. 143.000 Id. id. id. Metálico. 2.346.883,76 En la Caja de la Junta . . . . . 12.901,91 En cobros pendientes . . . . .		2.502.785,67 215.612,52
TOTAL . . . . .			4.403.763,79	TOTAL . . . . .			4.403.763,79



# Estado comparativo de los ingresos por "Arb

MESES	Mercancías					Pasajeros					Ocupación de Muelles					Tinglados		
	1917	1918	1919	1920	1921	1917	1918	1919	1920	1921	1917	1918	1919	1920	1921	1917	1918	1919
	Pesetas	Pesetas	Pesetas	Pesetas	Pesetas	Pesetas	Pesetas	Pesetas	Pesetas	Pesetas	Pesetas	Pesetas	Pesetas	Pesetas	Pesetas	Pesetas	Pesetas	Pesetas
Enero . . . . .	10.849,34	14.272,13	14.045,37	13.333,58	33.496,89	693,90	691,20	965,20	1.301,20	1.028,90	1.080,80	797,45	771,40	1.020,14	4.098,99	846,99	667,74	587,33
Febrero . . . . .	15.489,77	16.150,62	17.069,19	23.279,30	17.463,38	532,55	930,50	810,65	1.050,70	769,20	724,00	898,95	1.066,40	707,39	1.191,29	768,02	581,73	524,27
Marzo . . . . .	18.338,90	10.241,38	19.738,05	19.467,69	19.595,76	607,65	744,75	804,25	1.025,65	963,45	1.047,80	742,70	499,75	904,74	1.589,09	831,42	737,16	581,06
Abril . . . . .	18.590,19	15.393,06	16.137,31	25.574,54		650,85	845,30	697,50	1.465,55		842,25	700,80	882,80	921,94		814,29	674,48	564,11
Mayo . . . . .	18.310,34	18.381,76	14.349,20	26.674,76		1.294,55	1.969,00	1.596,75	1.263,75		1.240,45	631,05	509,10	1.602,19		849,36	669,03	583,31
Junio . . . . .	21.019,51	15.506,08	12.446,82	32.145,55		954,00	787,05	1.441,55	1.404,85		1.824,80	640,10	1.189,89	1.463,79		818,94	692,10	565,03
Julio . . . . .	12.480,23	23.432,37	27.774,36	28.195,34		2.724,05	1.071,75	2.818,60	2.271,65		855,07	713,05	848,79	1.895,29		945,89	677,01	703,65
Agosto . . . . .	17.462,21	19.564,29	23.474,60	24.854,46		2.696,85	877,10	2.701,70	1.647,60		617,35	784,33	1.392,20	1.122,29		896,40	634,06	640,05
Septiembre . . . . .	11.326,85	17.320,49	13.286,02	24.695,63		2.075,35	897,45	1.976,20	2.065,20		880,36	1.026,50	1.166,80	1.522,34		905,92	661,39	622,83
Octubre . . . . .	19.583,73	17.945,86	14.412,91	23.551,01		1.446,15	652,25	2.690,25	1.453,35		797,91	1.028,41	1.296,56	2.039,60		860,52	665,96	655,65
Noviembre . . . . .	12.237,65	15.887,42	15.860,72	17.776,87		1.121,80	754,10	1.311,80	1.128,05		1.033,80	1.770,95	699,19	766,04		918,09	579,56	643,23
Diciembre . . . . .	15.077,30	18.963,13	18.317,43	22.606,04		927,10	782,05	1.192,10	880,50		703,50	951,60	649,27	1.447,34		708,66	586,28	689,16
TOTALES.	190.766,02	203.058,59	206.911,98	282.154,77	70.556,03	15.724,80	11.002,50	19.008,55	16.958,05	2.781,55	11.648,09	10.685,89	10.972,15	15.413,09	6.879,37	10.164,50	7.826,45	7.359,71



# JUNTA DE FOMENTO DE MELILLA

itrios y Explotación" durante el quinquenio 1917-1921

		Servicio de Grúas					Servicio vías del Puerto					Varios					T O T A L E S				
1920	1921	1917	1918	1919	1920	1921	1917	1918	1919	1920	1921	1917	1918	1919	1920	1921	1917	1918	1919	1920	1921
Pesetas	Pesetas	Pesetas	Pesetas	Pesetas	Pesetas	Pesetas	Pesetas	Pesetas	Pesetas	Pesetas	Pesetas	Pesetas	Pesetas	Pesetas	Pesetas	Pesetas	Pesetas	Pesetas	Pesetas	Pesetas	Pesetas
694,80	575,22	31,00	9,00	21,00	32,00	51,50	556,82	232,90	1.314,19	1.247,39	1.344,15	114,90	30,90	495,74	89,13	462,26	14.173,75	16.701,32	18.200,23	17.718,24	41.057,91
656,27	498,53	11,00	16,00	22,50	51,25	8,50	109,35	236,31	764,02	438,71	1.270,56	118,80	•	504,64	773,40	773,38	17.753,49	18.814,11	20.761,67	26.957,62	21.974,82
673,20	543,33	6,00	19,00	5,00	26,50	21,00	256,26	282,99	1.067,83	810,01	908,70	62,70	12.134,72	317,62	775,21	962,56	21.150,73	24.899,70	23.013,56	23.683,00	24.603,89
644,37		58,00	17,00	9,50	14,00		451,26	175,23	1.409,75	986,51		66,60	100,00	212,43	851,01		21.473,44	17.905,82	19.913,40	30.457,92	
706,30		36,00	18,00	6,50	20,00		257,50	139,78	806,29	2.260,57		133,20	•	384,20	1.007,17		22.121,40	21.808,62	17.987,33	33.534,74	
687,99		45,00	20,50	11,50	21,25		606,57	1.086,88	527,71	1.175,50		5,40	•	39,37	1.156,68		25.274,22	18.732,71	16.521,88	38.055,61	
638,04		13,00	78,00	24,00	71,00		349,72	996,70	231,25	1.763,30		18,60	•	30,97	969,33		17.386,56	26.968,88	32.431,62	35.823,95	
619,98		181,78	13,50	27,50	35,00		416,35	1.394,37	2.023,33	1.702,87		19,80	•	156,62	1.084,68		22.290,74	23.267,65	30.415,75	31.066,88	
588,88		22,00	20,50	3,00	64,00		679,35	799,14	1.018,32	1.638,16		36,00	•	95,73	1.018,73		15.925,83	20.725,47	18.163,90	31.592,94	
602,19		61,50	83,00	11,00	40,00		359,47	465,39	102,78	1.301,81		67,80	•	•	670,81		23.177,08	20.840,87	19.169,15	29.658,77	
548,92		58,50	15,50	20,00	16,50		638,09	720,35	795,53	1.235,18		263,40	161,42	65,11	1.457,37		16.271,33	19.889,30	19.395,61	22.928,93	
571,89		7,00	18,50	15,00	97,00		111,57	849,70	507,72	964,25		175,80	209,94	91,87	6.039,64		17.710,93	22.361,20	21.462,55	32.606,66	
7.632,83	1.617,06	530,78	328,50	176,50	488,50	81,00	4.792,31	7.379,74	10.568,72	15.524,26	3.523,41	1.083,00	12.636,98	2.394,30	15.913,16	2.198,18	234.700,50	252.915,65	257.391,65	354.085,26	87.636,62



# JUNTA DE FOMENTO DE MELILLA

ESTADO comparativo de los gastos de la Dirección Facultativa, durante el quinquenio de 1916-1920  
y 1.º trimestre de 1921

Designación de los servicios		GASTOS HABIDOS EN				
		1916	1917	1918	1919	1920-21
		Pesetas	Pesetas	Pesetas	Pesetas	Pesetas
<b>PUERTO DE MELILLA</b>						
CONSERVACIÓN	Muelle del Muro X . . . . .	4.255,62	7.984,74	21.780,15	24.114,30	14.382,25
	Primera Rama del Dique N. E. . . . .			11.636,37	23.963,71	18.131,89
	Primera sección . . . . .	15.694,77	17.715,61			
	Segunda sección . . . . .	2.323,13				
	Segunda Rama del Dique N. E. . . . .			13.977,72	16.969,04	4.854,01
	Primera sección . . . . .	6.385,26	4.617,09			
	Morro . . . . .			11.157,10	10.115,75	2.576,20
	Maquinaria . . . . .	12.127,01	8.557,05	10.862,11	24.394,47	27.181,74
	Canteras, Material flotante y de buzos, guar- derías de talleres y de dique . . . . .	9.048,33	5.568,65	14.447,23	20.814,88	29.877,82
	Casa Oficina . . . . .	3.574,84	3.715,53	3.812,58	3.478,28	4.536,20
	Central eléctrica . . . . .	294,24		36,50	1.036,28	1.189,08
	Almacén de cemento . . . . .	693,13	1.534,42	1.009,34	1.417,84	1.589,46
	Material eléctrico . . . . .					10.836,50
	ART. 1.º—VAPOR REINA VICTORIA.					
EXPLOTACIÓN	Haberes . . . . .	7.544,74	8.118,91	8.293,90	7.693,66	12.325,30
	Carbón etc. . . . .	1.191,27	624,65	2.068,64	3.118,38	3.054,41
	Indemnizaciones . . . . .	30,00	567,50	235,00	96,25	577,50
	Reparaciones . . . . .		15.466,00	95,43	2.294,02	2.307,31
	ART. 2.º—FERROCARRILES.					
	Nómina . . . . .	9.879,76	11.399,76			
	ART. 3.º—Alumbrado . . . . .	8.414,50	6.959,75	4.693,64	12.319,69	6.719,21
	ART. 4.º—Limpieza de los muelles . . . . .	2.860,62	3.168,13	5.830,95	2.033,09	3.816,75
	Mejoras de los Observatorios meteorológicos.					516,45
	Construcción del dique N. E. . . . .					
OBRAS EN CONSTRUCCIÓN	Extracción de la grúa «Titán» y de los gan- guiles . . . . .	4.506,99	46,55	3.015,63		
	Sondeos del puerto . . . . .	762,39	70,50	97,75	1.361,08	1.361,08
	Reparación de averías, ampliación de defensas y construcción del morro del dique N. E.	124.295,32	12.716,50	5.434,68		
	Construcción de los { Por Contrata. . . . .	44.696,29	130.797,11	212.672,62		11.784,74
	muelles de Ribera { Por Administración. . . . .					560.004,13
	Acera y muro de cerramiento de la Estación del Hipódromo . . . . .		7.944,80	6.998,22		
	Evacuatorio en el muelle del Muro X . . . . .			1.347,84		
	Traslado de emplazamiento del tinglado metá- lico del muelle Civil á los muelles de Ribera . . . . .			6.103,55	17.365,82	19.036,81
	Pavimentación y saneamiento de tinglado . . . . .					10.960,84
	Reparación del Remolcador . . . . .					10.006,80
	<b>PUERTO DE CHAFARINAS</b>					
	Vigilancia de las obras . . . . .	1.749,96	1.749,96	1.589,52	1.749,96	3.101,19
	Material de oficina . . . . .	51,20	483,90	494,65	498,66	757,10
	Conservación de muelles . . . . .	1.497,40	1.363,10	1.594,45	1.913,94	3.274,32



*ESTADISTICA COMERCIAL*



# JUNTA DE FOMENTO DE MELILLA

## *Estadística del 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	153	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
1918	466	236.619	414	13.568	157	147.578	1	1.062	1.038	393.827
1919	495	201.450	487	24.939	158	133.513	9	1.694	1.149	361.596
1920	619	269.642	530	28.798	200	243.811	5	780	1.354	543.031
1.º trimestre 1921	193	103.005	76	3.942	44	51.094	2	131	315	158.164



## JUNTA DE FOMENTO DE MELILLA

### *Estadística del movimiento de mercancías*

AÑOS	IMPORTACION — Kilogramos	EXPORTACION — Kilogramos	Cabotaje de entrada — Kilogramos	Cabotaje de salida — Kilogramos	TOTALES — Kilogramos
1911	57.203.044	521.361	47.327.664	1.003.480	106.055.539
1912	74.733.480	563.490	42.628.910	1.994.563	119.920.443
1913	90.086.039	2.497.589	38.723.642	6.102.670	137.409.940
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
1918	7.732.042	268.382.675	57.912.575	14.126.564	343.153.856
1919	9.562.403	276.792.032	60.631.945	12.727.171	359.713.551
1920	16.828.623	422.950.037	70.838.685	12.579.387	523.196.732
1.º trimestre 1921	5.185.717	93.059.541	19.206.534	4.013.866	121.465.658



# JUNTA DE FOMENTO DE MELILLA

## Estadística del movimiento de pasajeros

AÑOS	ENTRADAS							SALIDAS							TOTALES	
	Cabotaje			No clasificados	Extranjero			Cabotaje			No clasificados	Extranjero			Entradas	Salidas
	1. <sup>a</sup>	2. <sup>a</sup>	3. <sup>a</sup>		1. <sup>a</sup>	2. <sup>a</sup>	3. <sup>a</sup>	1. <sup>a</sup>	2. <sup>a</sup>	3. <sup>a</sup>		1. <sup>a</sup>	2. <sup>a</sup>	3. <sup>a</sup>		
	Número	Número	Número	Número	Núm.	Núm.	Número	Número	Número	Número	Número	Núm.	Núm.	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
1918	3.250	2.581	16.172	7.481	•	•	1.140	3.247	2.676	17.754	9.841	2	•	3.366	30.624	36.886
1919	2.836	2.527	15.380	8.396	37	35	8.269	2.777	2.319	12.642	12.714	33	44	7.408	37.480	20.199
1920	2.975	2.564	13.045	9.439	148	167	8.067	2.902	2.467	11.882	11.993	116	111	3.895	36.405	33.366
1.º trimestre 1921	760	455	2.010	3.044	39	46	1.013	644	588	1.950	5.687	42	55	482	7.467	9.448

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 de 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. 63.398,000	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. 22.459,550	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 id. 1.083,383
1918	46 id. 201.719,270	2 id. 5.507,000	18 vapores 61.606,016	1 velero 1.179,000	37 id. 2.076,022
1919	50 id. 174.017,770	12 id. 44.597,440	16 id. 55.209,440	,	14 id. 1.214,203
1920	65 id. 305.475,385	13 id. 59.177,400	14 id. 57.211,780	,	11 id. 671,433
1.º trimestre 1921	12 id. 59.570,350	10 id. 40.426,000	,	,	2 id. 93,805

## 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 »
» 1918	268.832,286 »	1.179,000 »	2.076,022 »
» 1919	273.824,650 »	,	1.214,203 »
» 1920	421.864,565 »	,	671,433 »



# AÑO 1920

GANADO	Cabotaje de entrada Cabezas	Importación Cabezas	TOTAL importado Cabezas	Cabotaje de salida Cabezas	Exportación Cabezas	TOTAL exportado Cabezas
Mular . . . . .	10	»	10	227	»	227
Caballar . . . . .	2	»	2	155	»	155
Asnal . . . . .	1	»	1	30	»	30
Cabrio . . . . .	414	»	414	18	»	18
Lanar . . . . .	3	»	3	255	»	255
De cerda . . . . .	23	28	51	1	»	1
Vacuno . . . . .	13	»	13	14	»	14
TOTAL. . . . .	470	28	498	700	»	700
AÑO 1921.—1.º trimestre						
Mular. . . . .	»	»	»	41	»	41
Caballar . . . . .	3	»	3	8	11	19
Asnal . . . . .	»	»	»	3	»	3
Cabrío . . . . .	11	»	11	»	»	»
Lanar . . . . .	»	»	»	136	»	136
De cerda . . . . .	23	»	23	1	»	1
Vacuno . . . . .	1	»	1	»	»	»
TOTAL. . . . .	38	»	38	189	11	200



*Cabotaje de entrada é importación*  
*Año 1920*



*Mercancías importadas en este puerto durante el año 1920*

MERCANCIAS	España Kilogramos	Francia Kilogramos	Inglaterra Kilogramos	Italia Kilograms.	Portugal Kilograms.	Otros países Kilogramos	Marruecos Kilogramos	TOTAL	Navegación de 1.ª clase Kilogramos	Navegación de 2.ª clase Kilogramos	TOTALES
Aceite de oliva . . . . .	1.632.322	»	»	»	»	»	»	1.632.322	1.632.322	»	1.632.322
Aceites y grasas . . . . .	138.121	6.220	30.351	»	71.873	»	»	246.565	138.121	108.444	246.565
Aceitunas . . . . .	35.434	»	»	»	»	»	»	35.434	35.434	»	35.434
Achicoria . . . . .	4.700	880	»	»	»	»	»	5.580	4.700	880	5.580
Afrecho . . . . .	96.054	151.711	»	»	»	»	»	247.765	96.054	151.711	247.765
Aguas minerales . . . . .	40.334	21.950	4.843	»	»	»	2.000	69.127	40.334	28.793	69.127
Aguardientes . . . . .	103.951	»	»	»	»	75	»	104.026	103.951	75	104.026
Alambres y cables . . . . .	49.297	2.801	29.404	»	»	10.200	»	91.702	49.297	42.405	91.702
Alcohol . . . . .	108.122	»	29.120	»	»	»	»	137.242	108.122	29.120	137.242
Algodón en rama . . . . .	7.519	1.440	634	»	»	»	»	9.593	7.519	2.074	9.593
Alhajas y joyas . . . . .	618	»	»	»	»	»	»	618	618	»	618
Alheñas . . . . .	»	916	»	»	»	»	»	916	»	916	916
Almendras . . . . .	46.378	»	»	»	»	»	»	46.378	46.378	»	46.378
Almidones . . . . .	2.171	»	»	»	»	»	»	2.171	2.171	»	2.171
Alpargatas . . . . .	128.593	1.483	»	»	»	»	»	130.076	128.593	1.483	130.076
Alquitranes . . . . .	28.061	»	»	»	»	»	»	28.061	28.061	»	28.061
Armas blancas y de fuego . . . . .	12.307	»	30	»	»	»	»	12.337	12.307	30	12.337
Arroz . . . . .	1.946.128	»	»	»	»	»	»	1.946.128	1.946.128	»	1.946.128
Aparatos de pesar . . . . .	9.566	177	»	»	»	»	»	9.743	9.566	177	9.743
Aparatos de pesca y efectos navales . . . . .	10.974	369	394	»	»	»	2.100	13.837	10.974	2.863	13.837
Aparatos fotográficos . . . . .	1.702	131	1.592	»	»	»	»	3.425	1.702	1.723	3.425
Artículos de escritorios . . . . .	7.401	»	642	»	»	»	»	8.043	7.401	642	8.043
Artículos de cuero y piel . . . . .	21.547	»	136	»	»	»	»	21.683	21.547	136	21.683
Alubias . . . . .	814.948	75.000	15.804	»	»	»	»	905.752	814.948	90.804	905.752
Aserrín de maderay corcho . . . . .	500	»	»	»	»	»	»	500	500	»	500
Automóviles y aparatos pa- ra los mismos . . . . .	80.317	»	»	»	»	13.700	»	94.017	80.317	13.700	94.017
Avellanas . . . . .	3.576	»	»	»	»	»	»	3.576	3.576	»	3.576
Azúcar . . . . .	1.797.603	1.133.582	230.245	»	»	109.359	69.265	3.340.054	1.797.603	1.542.451	3.340.054
Azufre . . . . .	6.382	»	»	»	»	»	»	6.382	6.382	»	6.382
Bacalao . . . . .	68.874	»	44.857	»	»	»	»	113.731	68.874	44.857	113.731
Baldosas de todas clases . . . . .	63.176	»	»	»	»	»	»	63.176	63.176	»	63.176
Barro obrado y sin obrar . . . . .	78.416	»	»	»	»	»	»	78.416	78.416	»	78.416
<i>Suma y sigue. . . . .</i>	7.345.092	1.396.660	388.052	»	71.873	133.334	73.365	9.408.376	7.345.092	2.063.284	9.408.376



MERCANCIAS	España Kilogramos	Francia Kilogramos	Inglaterra Kilogramos	Italia Kilogms.	Portugal Kilogms.	Otros países Kilogramos	Marruecos Kilogramos	TOTAL	Navegación de 1.ª clase Kilogramos	Navegación de 2.ª clase Kilogramos	TOTALES
<i>Suma anterior.</i>	7.345.092	1.396.660	388.052	»	71.873	133.334	73.365	9.408.376	7.345.092	2.063.284	9.408.376
Batería de cocina.	9.172	170	108	»	»	»	»	9.450	9.172	278	9.450
Betún y pasta para el calzado.	2.979	»	848	»	»	»	»	3.827	2.979	848	3.827
Bicicletas y objetos para los mismos	4.497	259	114	»	»	»	»	4.870	4.497	373	4.870
Bujías.	5.800	11.200	350.134	»	»	17.615	»	384.749	5.800	378.949	384.749
Cacao	738	»	93	»	»	»	»	831	738	93	831
Cacahuetes.	51.478	»	»	»	»	»	»	51.478	51.478	»	51.478
Café crudo ó tostado	51.409	34.453	171.107	»	»	»	7.140	264.109	51.409	212.700	264.109
Calzado de cuero y piel	7.261	649	1.222	»	»	»	288	9.420	7.261	2.159	9.420
Cáñamo.	9.826	»	508	»	»	»	»	10.334	9.826	508	10.334
Carbones de cok.	20.219	»	»	»	»	»	»	20.219	20.219	»	20.219
Carbones minerales.	1.678.290	528.140	2.669.660	1.870	»	27.525	»	4.905.485	1.678.290	3.227.195	4.905.485
Carbones vegetales.	2.080	»	»	»	»	»	968.394	970.474	2.080	968.394	970.474
Carburo de calcio.	151.399	»	»	»	»	»	»	151.399	151.399	»	151.399
Carne fresca ó salada	3.702	»	746	»	»	»	»	4.448	3.702	746	4.448
Carros y piezas para los mismos	7.850	»	»	»	»	»	»	7.850	7.850	»	7.850
Carros id. id. id.	3.200	»	»	»	»	»	»	3.200	3.200	»	3.200
Carrillos de mano.	117	»	»	»	»	»	»	117	117	»	117
Cartón y cartulina.	47.657	535	»	»	»	»	»	48.192	47.657	535	48.192
Cebada.	16.588.680	»	»	»	»	1.650.000	111.000	18.349.680	16.588.680	1.761.000	18.349.680
Cemento.	3.909.072	»	»	»	»	»	»	3.909.072	3.909.072	»	3.909.072
Cera labrada y sin labrar.	1.597	»	4.960	»	»	»	»	6.557	1.597	4.960	6.557
Cerámica.	14	»	»	»	»	»	»	14	14	»	14
Cerillas.	157	38.264	10.160	»	»	»	»	48.581	157	48.424	48.581
Cereales no expresados.	48.880	77	»	»	»	»	»	48.957	48.880	77	48.957
Cerveza y sidra.	715.052	»	14.586	»	»	5.070	»	734.708	715.052	19.656	734.708
Confecciones.	3.661	250	»	»	»	»	»	3.911	3.661	250	3.911
Conservas de todas clases.	347.802	7.652	33.917	»	7.065	1.486	»	397.922	347.802	50.120	397.922
Corcho en plancha ó la- brado.	1.979	»	»	»	»	»	»	1.979	1.979	»	1.979
Cordelería de todas clases.	40.173	426	250	»	»	»	»	40.849	40.173	676	40.849
Costillas y pastas de cerdo.	12.480	»	35.179	»	»	»	»	47.659	12.480	35.179	47.659
Corteza de pino y nogal.	98.830	»	»	»	»	»	»	98.830	98.830	»	98.830
Clavazón.	25.488	»	7.340	»	»	»	1.500	34.328	25.488	8.840	34.328
<i>Suma y sigue.</i>	31.196.631	2.018.735	3.688.984	1.870	78.938	1.835.030	1.161.687	39.981.875	31.196.631	8.785.244	39.981.875



MERCANCIAS	España Kilogramos	Francia Kilogramos	Inglaterra Kilogramos	Italia Kilogms.	Portugal Kilogms.	Otros países Kilogramos	Marruecos Kilogramos	TOTAL	Navegación de 1. <sup>a</sup> clase Kilogramos	Navegación de 2. <sup>a</sup> clase Kilogramos	TOTALES
<i>Suma anterior.</i>	31.196.631	2.018.735	3.688.984	1.870	78.938	1.835.030	1.161.687	39.981.875	31.196.631	8.785.244	39.981.875
Crin animal y vegetal	6.112	"	"	"	"	"	500	6.612	6.112	500	6.612
Cristal y vidrio plano y hueco	85.087	1.630	14.160	"	"	11.579	"	112.456	85.087	27.369	112.456
Curtidos y pieles curados	48.082	"	62	"	"	"	"	48.144	48.082	62	48.144
Chacinas y embutidos	38.496	703	"	"	"	"	"	39.199	38.496	703	39.199
Chocolates	37.920	"	2.973	"	"	"	"	40.893	37.920	2.973	40.893
Dátiles	"	162.237	"	"	"	"	"	162.237	"	162.237	162.237
Despojos de todas clases no expresados	27.295	"	"	"	"	"	"	27.295	27.295	"	27.295
Dulces y bombones	32.367	1.521	5.770	"	"	"	"	39.658	32.367	7.291	39.658
Drogas y pinturas	127.576	3.757	16.668	1.050	"	"	720	149.771	127.576	22.195	149.771
Embarcaciones	8.200	"	"	"	"	"	"	8.200	8.200	"	8.200
Envases de todas clases	143.628	480	"	"	"	"	440	144.548	143.628	920	144.548
Equipajes y muebles usados	12.376	145	1.033	"	"	"	950	14.504	12.376	2.128	14.504
Escobas de todas clases	26.687	100	"	"	"	"	"	26.787	26.687	100	26.787
Esparto manufacturado	35.911	"	"	"	"	"	"	35.911	35.911	"	35.911
Esparto en rama	8.622	"	"	"	"	"	154.518	163.140	8.622	154.518	163.140
Especias de todas clases	45.953	561	6.627	"	"	"	"	53.141	45.953	7.188	53.141
Estano	212	"	519	"	"	"	"	731	212	519	731
Estearina	2.005	"	"	"	"	"	"	2.005	2.005	"	2.005
Explosivos	125.304	"	"	"	"	"	"	125.304	125.304	"	125.304
Féculas de todas clases	562	"	"	"	"	"	"	562	562	"	562
Ferretería	143.187	7.276	4.816	"	"	"	582	155.861	143.187	12.674	155.861
Fideos y pastas para sopas	144.887	"	"	"	"	"	"	144.887	144.887	"	144.887
Forraje y pastas para el ganado	151.547	165	"	"	"	"	"	151.712	151.547	165	151.712
Frutas	1.631.992	"	"	"	"	"	1.800	1.633.792	1.631.992	1.800	1.633.792
Galleta y bizcochos	21.784	"	30.639	"	"	"	"	52.423	21.784	30.639	52.423
Galletas de pan	27.187	"	"	"	"	"	"	27.187	27.187	"	27.187
Garbanzos	888.290	"	23.000	"	"	"	20.000	931.290	888.290	43.000	931.290
Gasolina	240.885	50.400	164.934	"	78.606	"	"	534.825	240.885	293.940	534.825
Ginebra	32	"	33.807	"	"	10.555	"	44.394	32	44.362	44.394
Globos aerostáticos	33.566	"	"	"	"	"	"	33.566	33.566	"	33.566
Habas	362.618	"	49.940	"	"	"	1.302.118	1.714.676	362.618	1.352.058	1.714.676
Harina de trigo	9.434.694	163.740	635.581	"	"	"	"	10.234.015	9.434.694	799.321	10.234.015
<i>Suma y sigue.</i>	45.089.695	2.411.450	4.679.513	2.920	157.544	1.857.164	2.643.315	56.841.601	45.089.695	11.751.906	56.841.601



MERCANCIAS	España Kilogramos	Francia Kilogramos	Inglaterra Kilogramos	Italia Kilograms.	Portugal Kilograms.	Otros países Kilogramos	Marruecos Kilogramos	TOTAL	Navegación de 1.ª clase Kilogramos	Navegación de 2.ª clase Kilogramos	TOTALES
<i>Suma anterior.</i>	45.089.695	2.411.450	4.679.513	2.920	157.544	1.857.164	2.643.315	56.841.601	45.089.695	11.751.906	56.841.601
Harina de arroz, maiz, etc.	3.996	»	»	»	»	»	»	3.996	3.996	»	3.996
Herramientas . . . . .	12.078	166	7.653	»	»	»	»	19.897	12.078	7.819	19.897
Hierro y acero en vigas, columnas, etc. . . . .	876.352	3.873	53.719	»	»	6.935	»	940.879	876.352	64.527	940.879
Hierro y acero viejo . . . .	4.100	4.440	»	»	»	»	»	8.540	4.100	4.440	8.540
Higos secos. . . . .	109.930	52.556	»	»	»	»	»	162.486	109.930	52.556	162.486
Hilados de todas clases. . .	15.716	»	»	»	»	»	»	15.716	15.716	»	15.716
Hojalata en plancha y labrada . . . . .	18.516	60	26.842	»	»	»	»	45.418	18.516	26.902	45.418
Hortalizas y legumbres . . .	462.972	1.450	»	»	»	»	770	465.192	462.972	2.220	465.192
Huevos . . . . .	9.280	»	»	»	»	»	»	9.280	9.280	»	9.280
Instrumentos de música y aparatos de ciencia y arte. . .	133	10	»	»	»	»	»	143	133	10	143
Jabones comunes . . . . .	180.828	6.997	570.333	»	»	»	»	758.158	180.828	577.330	758.158
Jarabes de todas clases . . .	2.381	46	646	»	»	»	»	3.073	2.381	692	3.073
Jamones . . . . .	22.811	»	»	»	»	»	»	22.811	22.811	»	22.811
Juguetes . . . . .	7.955	365	328	»	»	»	»	8.648	7.955	693	8.648
Juncos y mimbres. . . . .	16.258	540	»	»	»	»	»	16.798	16.258	540	16.798
Ladrillos de todas clases . .	49.809	»	»	»	»	»	»	49.809	49.809	»	49.809
Lámparas y aparatos análogos . . . . .	4.124	130	4.393	»	»	»	»	8.647	4.124	4.523	8.647
Lana sucia ó lavada . . . .	2.506	4.444	179	»	»	»	450	7.579	2.506	5.073	7.579
Leche condensada . . . . .	37.975	»	194.889	»	»	»	»	232.864	37.975	194.889	232.864
Leña . . . . .	29.820	»	»	»	»	»	25.850	55.670	29.820	25.850	55.670
Libros é impresos . . . . .	10.875	946	526	»	»	»	»	12.347	10.875	1.472	12.347
Licores de todas clases. . .	6.330	7.699	5.468	»	»	752	»	20.249	6.330	13.919	20.249
Lozas y azulejos . . . . .	36.157	9.250	919	»	»	»	»	46.326	36.157	10.169	46.326
Madera sin labrar. . . . .	991.398	1.063	163.250	11.000	»	»	1.075	1.167.786	991.398	176.388	1.167.786
Madera labrada . . . . .	52.116	»	»	»	»	»	»	52.116	52.116	»	52.116
Maiz . . . . .	3.184.476	»	189.750	»	»	»	490.000	3.864.226	3.184.476	679.750	3.864.226
Manteca de cerdo . . . . .	7.363	»	2.430	»	»	»	»	9.793	7.363	2.430	9.793
Manteca de vaca . . . . .	20.072	»	9.785	»	»	»	464	30.321	20.072	10.249	30.321
Maquinaria no expresada . .	97.032	21.731	18.784	»	»	»	»	137.547	97.032	40.515	137.547
Material de guerra . . . . .	497.121	»	»	»	»	»	»	497.121	497.121	»	497.121
Material eléctrico. . . . .	17.686	1.973	»	»	»	»	»	19.659	17.686	1.973	19.659
<i>Suma y sigue.</i>	51.877.861	2.529.189	5.929.407	13.920	157.544	1.864.851	3.161.924	65.534.696	51.877.861	13.656.835	65.534.696



MERCANCIAS	España Kilogramos	Francia Kilogramos	Inglaterra Kilogramos	Italia Kilograms	Portugal Kilograms	Otros países Kilogramos	Marruecos Kilogramos	TOTAL	Navegación de 1. <sup>a</sup> clase Kilogramos	Navegación de 2. <sup>a</sup> clase Kilogramos	TOTALES
<i>Suma anterior.</i>	51.877.861	2.529.189	5.929.407	13.920	157.544	1.864.851	3.161.924	65.534.696	51.877.861	13.656.835	65.534.696
Material de ferrocarril . . .	1.990.079	»	1.143.320	»	»	82.580	»	3.215.979	1.990.079	1.225.900	3.215.979
Materias colorantes no ex- presadas . . . . .	14.747	337	»	»	»	»	»	15.084	14.747	337	15.084
Marmol labrado ó sin labrar.	39.790	250	»	»	»	»	»	40.040	39.790	250	40.040
Marmol triturado . . . . .	4.296	»	»	»	»	»	»	4.296	4.296	»	4.296
Marisco . . . . .	300	»	»	»	»	»	»	300	300	»	300
Mercería . . . . .	2.066	1.218	»	»	»	»	»	3.284	2.066	1.218	3.284
Medicamentos . . . . .	132.687	»	889	93	»	»	»	133.669	132.687	982	133.669
Metales no expresados . . .	5.844	94	3.217	»	»	»	»	9.155	5.844	3.311	9.155
Mieles y melazas . . . . .	1.450	»	117	»	»	»	»	1.567	1.450	117	1.567
Muebles de todas clases . .	130.337	10.798	3.057	»	»	»	856	145.048	130.337	14.711	145.048
Objetos de arte . . . . .	3.333	»	»	»	»	»	»	3.333	3.333	»	3.333
Paja para el ganado . . . .	6.260.443	239.945	»	»	»	»	1.800	6.502.188	6.260.443	241.745	6.502.188
Papel de todas clases . . .	268.997	1.320	3.738	»	»	30	»	274.085	268.997	5.088	274.085
Parafina . . . . .	100	»	»	»	»	»	»	100	100	»	100
Patatas . . . . .	4.087.397	»	»	1.000	»	»	4.500	4.092.897	4.087.397	5.500	4.092.897
Pasas . . . . .	9.509	60	»	»	»	»	»	9.569	9.509	60	9.569
Paquetería . . . . .	2.882	»	»	»	»	»	»	2.882	2.882	»	2.882
Pelos de todas clases . . .	5.043	»	»	»	»	»	»	5.043	5.043	»	5.043
Perfumería . . . . .	37.853	16.512	8.001	»	»	»	»	62.366	37.853	24.513	62.366
Pescado fresco ó salado . .	7.460	»	»	»	»	»	»	7.460	7.460	»	7.460
Petróleo . . . . .	116	18.850	142.776	»	226.470	492.393	»	880.605	116	880.489	880.605
Pianos . . . . .	5.194	339	»	»	»	»	»	5.533	5.194	339	5.533
Piedras naturales y artifi- ciales . . . . .	31.117	»	»	»	»	»	»	31.117	31.117	»	31.117
Pielés sin curtir . . . . .	47.382	12.664	»	»	»	»	200	60.246	47.382	12.864	60.246
Porcelana . . . . .	44.214	6.546	3.913	»	»	250	»	54.923	44.214	10.709	54.923
Plantas y flores . . . . .	10.703	300	»	»	»	»	»	11.003	10.703	300	11.003
Plomo labrado ó sin labrar.	14.825	»	»	»	»	»	»	14.825	14.825	»	14.825
Productos químicos y far- macéuticos . . . . .	165.994	1.658	12.570	»	»	587	191	181.000	165.994	15.006	181.000
Quesos . . . . .	32.175	»	13.208	»	»	2.838	»	48.221	32.175	16.046	48.221
Quincalla . . . . .	20.197	1.739	7.590	»	»	84	»	29.610	20.197	9.413	29.610
Relojes y piezas para los mismos . . . . .	996	»	»	»	»	»	»	996	996	»	996
<i>Suma y sigue.</i>	65.255.387	2.841.819	7.271.803	15.013	384.014	2.443.613	3.169.471	81.381.120	65.255.387	16.125.733	81.381.120



MERCANCIAS	España Kilogramos	Francia Kilogramos	Inglaterra Kilogramos	Italia Kilogms.	Portugal Kilogms.	Otros países Kilogramos	Marruecos Kilogramos	TOTAL	Navegación de 1. <sup>a</sup> clase Kilogramos	Navegación de 2. <sup>a</sup> clase Kilogramos	TOTALES
<i>Suma anterior.</i>	65.255.387	2.841.819	7.271.803	15.013	384.014	2.443.613	3.169.471	81.381.120	65.255.387	16.125.733	81.381.120
Ron y Coñac . . . . .	43.068	524	1.467	>	>	>	>	45.059	43.068	1.991	45.059
Ropa hecha . . . . .	60.762	713	1.472	>	>	>	>	62.947	60.762	2.185	62.947
Sal común . . . . .	1.950.700	>	>	>	>	>	>	1.950.700	1.950.700	>	1.950.700
Salchichón . . . . .	2.323	>	1.447	>	>	>	>	3.770	2.323	1.447	3.770
Seda en rama y labrada.	7	796	14.020	>	>	>	>	14.823	7	14.816	14.823
Sémola . . . . .	99.492	720	500	>	>	>	>	100.712	99.492	1.220	100.712
Servicio de mesa . . . .	866	161	322	>	>	142	>	1.491	866	625	1.491
Sombreros . . . . .	2.019	514	845	>	>	>	>	3.378	2.019	1.359	3.378
Tabacos . . . . .	21.463	>	>	65	>	>	24	21.552	21.463	89	21.552
Thé . . . . .	40	31.277	107.273	>	>	>	>	138.590	40	138.550	138.590
Tejas de barro . . . . .	128.278	64.000	>	>	>	>	>	192.278	128.278	64.000	192.278
Tejidos de todas clases.	206.916	40.419	271.624	>	>	>	240	519.199	206.916	312.283	519.199
Teteras y cafeteras . . .	>	>	5.099	>	>	>	>	5.099	>	5.099	5.099
Tocino . . . . .	75.573	5.851	88.938	>	>	>	>	170.362	75.573	94.789	170.362
Tintas de todas clases . .	9.793	47	4.327	>	>	>	>	14.167	9.793	4.374	14.167
Tierras de todas clases . .	18.891	>	>	>	>	>	>	18.891	18.891	>	18.891
Trigo . . . . .	37.737	>	16.562	>	>	>	>	54.299	37.737	16.562	54.299
Varios . . . . .	66.873	10.692	3.920	>	>	>	197	81.682	66.873	14.809	81.682
Vinagre . . . . .	27.225	>	>	>	>	>	>	27.225	27.225	>	27.225
Vino común . . . . .	2.589.788	6.719	556	>	>	>	>	2.597.063	2.589.788	7.275	2.597.063
Vinos finos . . . . .	165.113	13.991	2.788	124	>	>	>	182.016	165.113	16.903	182.016
Yesos . . . . .	63.177	>	>	>	>	>	>	63.177	63.177	>	63.177
Zinc labrado . . . . .	9.365	12	802	"	>	>	>	10.179	9.365	814	10.179
Zinc en plancha . . . . .	3.829	>	3.500	>	>	>	>	7.329	3.829	3.500	7.329
<b>TOTALES.</b>	<b>70.838.685</b>	<b>3.018.255</b>	<b>7.797.265</b>	<b>15.202</b>	<b>384.014</b>	<b>2.443.755</b>	<b>3.169.932</b>	<b>87.667.108</b>	<b>70.838.685</b>	<b>16.828.423</b>	<b>87.667.108</b>

## RESUMEN

Cabotaje de entrada . . . . . 70.838.685

Importación . . . . . 16.828.423

TOTAL. . . . . 87.667.108



*Mercancías importadas en este puerto durante el primer trimestre del año 1921*

MERCANCIAS	España Kilogramos	Francia Kilogramos	Inglaterra Kilogramos	Italia Kilogms.	Portugal Kilogms.	Otros países Kilogramos	Marruecos Kilogramos	TOTAL	Navegación de 1.ª clase Kilogramos	Navegación de 2.ª clase Kilogramos	TOTALES
Aceite de oliva . . . . .	539.750	»	»	»	»	»	»	539.750	539.750	»	539.750
Aceites y grasas . . . . .	1.371	210	5.000	»	»	12.477	»	19.058	1.371	17.687	19.058
Aceitunas . . . . .	14.875	»	»	»	»	»	»	14.875	14.875	»	14.875
Achicoria . . . . .	4.824	»	»	»	»	»	»	4.824	4.824	»	4.824
Afrecho . . . . .	6.140	»	»	»	»	»	»	6.140	6.140	»	6.140
Aguas minerales . . . . .	2.998	500	»	»	»	1.000	»	4.498	2.998	1.500	4.498
Aguardientes . . . . .	22.944	»	»	»	»	»	»	22.944	22.944	»	22.944
Alambres y cables . . . . .	91.251	25.622	7.333	»	»	8.376	»	133.582	91.251	42.331	133.582
Alcohol . . . . .	31.027	»	14.173	»	»	»	»	45.200	31.027	14.173	45.200
Algodón en rama . . . . .	2.604	»	315	»	»	»	»	2.919	2.604	315	2.919
Alhajas y joyas . . . . .	274	»	»	»	»	»	»	274	274	»	274
Almendras . . . . .	7.527	»	»	»	»	»	»	7.527	7.527	»	7.527
Almidones . . . . .	723	»	590	»	»	»	»	1.313	723	590	1.313
Alpargatas . . . . .	5.995	501	»	»	»	»	»	6.496	5.995	501	6.496
Alquitranes . . . . .	6.937	»	»	»	»	»	»	6.937	6.937	»	6.937
Armas blancas y de fuego . . . . .	254	»	52	»	»	»	»	306	254	52	306
Arroz . . . . .	1.197.307	»	»	»	»	»	»	1.197.307	1.197.307	»	1.197.307
Aparatos de pesar . . . . .	795	»	»	»	»	»	»	795	795	»	795
Aparatos de pesca y efectos navales . . . . .	2.476	»	»	»	»	»	»	2.476	2.476	»	2.476
Aparatos fotográficos . . . . .	432	390	440	»	»	137	»	1.399	432	967	1.399
Artículos de escritorios . . . . .	2.206	»	543	»	»	»	»	2.749	2.206	543	2.749
Artículos de cuero y piel . . . . .	3.807	»	»	»	»	»	»	3.807	3.807	»	3.807
Alubias . . . . .	176.203	4.100	»	»	»	»	»	180.303	176.203	4.100	180.303
Automóviles y aparatos pa ra los mismos . . . . .	9.983	1.007	2.793	»	»	»	2.770	16.553	9.983	6.570	16.553
Avellanas . . . . .	1.890	»	»	»	»	»	»	1.890	1.890	»	1.890
Azúcar . . . . .	512.925	460.911	53.281	»	»	84.000	»	1.111.117	512.925	598.192	1.111.117
Azufre . . . . .	3.500	»	»	»	»	»	»	3.500	3.500	»	3.500
Bacalao . . . . .	14.972	»	15.230	»	»	»	»	30.202	14.972	15.230	30.202
Barro obrado . . . . .	267	»	»	»	»	»	»	267	267	»	267
Batería de cocina . . . . .	535	»	»	»	»	»	»	535	535	»	535
Betún y pasta para el calzado . . . . .	400	»	»	»	»	»	»	400	400	»	400
Suma y sigue. . . . .	2.667.192	494.241	99.750	»	»	105.990	2.770	3.369.943	2.667.192	702.751	3.369.943



MERCANCIAS	España Kilogramos	Francia Kilogramos	Inglaterra Kilogramos	Italia Kilograms	Portugal Kilograms	Otros países Kilogramos	Marruecos Kilogramos	TOTAL	Navegación de 1.ª clase Kilogramos	Navegación de 2.ª clase Kilogramos	TOTALES
<i>Suma anterior.</i>	2.667.192	494.241	99.750	>	>	105.990	2.770	3.369.943	2.667.192	702.751	3.369.943
Bicicletas y objetos para los mismos	123	>	>	>	>	>	317	440	123	317	440
Bujías.	7.515	11.400	1.850	>	>	>	>	20.765	7.515	13.250	20.765
Cacao	11	>	>	>	>	>	>	11	11	>	11
Cacahuètes.	31.233	>	>	>	>	>	>	31.233	31.233	>	31.233
Café crudo ó tostado	12.743	37.220	61.083	>	>	>	>	111.046	12.743	98.303	111.046
Cales.	40	>	>	>	>	>	>	40	40	>	40
Calzado de cuero y piel	4.297	115	>	>	>	>	202	4.614	4.297	317	4.614
Cáñamo.	3.686	>	130	>	>	>	>	3.816	3.686	130	3.816
Carbones de cok.	21.716	>	>	>	>	>	>	21.716	21.716	>	21.716
Carbones minerales	112.060	10.900	8.400	>	>	>	>	131.360	112.060	19.300	131.360
Carbones vegetales	>	>	>	>	>	>	184.700	184.700	>	184.700	184.700
Carburo de calcio	53.757	>	>	>	>	>	>	53.757	53.757	>	53.757
Carne fresca ó salada	479	>	234	>	>	>	>	713	479	234	713
Carros y piezas para los mismos	8.120	>	>	>	>	>	>	8.120	8.120	>	8.120
Cartón y cartulina	18.628	>	>	>	>	>	>	18.628	18.628	>	18.628
Cebada	349.046	>	>	>	>	1.261.130	450.160	2.060.336	349.046	1.711.290	2.060.336
Cemento	1.355.850	>	134	>	>	675.000	230	2.031.214	1.355.850	675.364	2.031.214
Cera en panas y labrada	503	>	>	>	>	>	>	503	503	>	503
Cerillas	>	>	1.261	>	>	>	>	1.261	>	1.261	1.261
Cereales no expresados.	6.828	>	>	>	>	>	>	6.828	6.828	>	6.828
Cerveza y sidra	124.662	>	>	>	>	420	>	125.082	124.662	420	125.082
Confecciones	577	43	>	>	>	>	>	620	577	43	620
Conservas de todas clases.	65.260	>	12.431	>	>	593	>	78.284	65.260	13.024	78.284
Corcho en plancha ó la- brado	376	>	>	>	>	>	>	376	376	>	376
Cordelería de todas clases.	11.044	>	4.247	>	>	688	102	16.081	11.044	5.037	16.081
Costillas y pastas de cerdo.	567	>	15.650	>	>	>	>	16.217	567	15.650	16.217
Corteza de pino y nogal	4.285	>	>	>	>	>	>	4.285	4.285	>	4.285
Clavazón	156.362	>	10.133	>	>	866	>	167.361	156.362	10.999	167.361
Crin animal y vegetal	1.208	>	>	>	>	>	300	1.508	1.208	300	1.508
Cristal y vidrio plano y hueco.	15.227	743	4.888	>	>	10.299	>	31.157	15.227	15.930	31.157
Curtidos y pieles curados	4.858	>	>	>	>	>	>	4.858	4.858	>	4.858
<i>Suma y sigue.</i>	5.038.253	554.662	220.191	>	>	2.054.986	638.781	8.506.873	5.038.253	3.468.620	8.506.873



MERCANCIAS	España Kilogramos	Francia Kilogramos	Inglaterra Kilogramos	Italia Kilograms.	Portugal Kilograms.	Otros países Kilogramos	Marruecos Kilogramos	TOTAL	Navegación de 1. <sup>a</sup> clase Kilogramos	Navegación de 2. <sup>a</sup> clase Kilogramos	TOTALES
<i>Suma anterior.</i>	5.038.253	554.662	220.191	»	»	2.054.986	638.781	8.506.873	5.038.253	3.468.620	8.506.873
Chacinas y embutidos	13.104	»	»	»	»	»	»	13.104	13.104	»	13.104
Chocolates	12.990	»	3.567	»	»	»	»	16.557	12.990	3.567	16.557
Dátiles	»	5.528	»	»	»	»	»	5.528	»	5.528	5.528
Despojos de todas clases	2.620	»	»	»	»	»	»	2.620	2.620	»	2.620
Dulces y bombones	3.987	»	540	»	»	»	»	4.527	3.987	540	4.527
Drogas y pinturas	22.050	6.340	10.960	»	»	»	»	39.350	22.050	17.300	39.350
Embarcaciones	1.600	»	750	»	»	»	»	2.350	1.600	750	2.350
Envases de todas clases	53.515	»	»	»	»	»	»	53.515	53.515	»	53.515
Equipajes y muebles usados	5.631	»	»	»	»	»	»	5.631	5.631	»	5.631
Escobas de todas clases	3.015	»	»	»	»	»	»	3.015	3.015	»	3.015
Esparto manufacturado	5.349	»	»	»	»	»	»	5.349	5.349	»	5.349
Esparto en rama	3.732	»	»	»	»	»	29.800	33.532	3.732	29.800	33.532
Especias de todas clases	9.468	375	11.202	»	»	»	»	21.045	9.468	11.577	21.045
Estáño	60	»	330	»	»	»	59	449	60	389	449
Estearina	241	»	»	»	»	»	»	241	241	»	241
Explosivos	43.644	»	»	»	»	»	»	43.644	43.644	»	43.644
Ferretería	29.468	450	»	»	»	572	»	30.490	29.468	1.022	30.490
Fideos y pastas para sopas	32.439	»	»	»	»	»	»	32.439	32.439	»	32.439
Forraje y pastas para el ganado	3.700	»	»	»	»	»	»	3.700	3.700	»	3.700
Frutas de todas clases	242.514	»	»	»	»	»	»	242.514	242.514	»	242.514
Galleta y bizcochos	4.138	158	16.205	»	»	»	»	20.501	4.138	16.363	20.501
Galletas de pan	»	»	60	»	»	»	»	60	»	60	60
Garbanzos	131.345	»	»	»	»	»	117.500	248.845	131.345	117.500	248.845
Gasolina	32.050	»	»	»	»	»	»	32.050	32.050	»	32.050
Ginebra	»	»	400	»	»	»	»	400	»	400	400
Globos aerostáticos	10.420	»	»	»	»	»	»	10.420	10.420	»	10.420
Habas	6.034	»	170.494	»	»	»	370.012	546.540	6.034	540.506	546.540
Harina de trigo	2.918.752	24.893	105.750	»	»	»	36.000	3.085.395	2.918.752	166.643	3.085.395
Herramientas	3.520	129	»	»	»	»	»	3.649	3.520	129	3.649
Hierro y acero en vigas, carriles, etc.	68.568	342	26.885	»	»	2.467	»	98.262	68.568	29.694	98.262
Higos secos	94.974	»	»	»	»	»	»	94.974	94.974	»	94.974
Hilados de todas clases	2.194	»	»	»	»	»	»	2.194	2.194	»	2.194
Hojalata en plancha y labrada	570	»	10.156	»	»	»	»	10.726	570	10.156	10.726
<i>Suma y sigue.</i>	8.799.945	592.877	577.490	»	»	2.058.025	1.192.152	13.220.489	8.799.945	4.420.544	13.220.489



MERCANCIAS	España Kilogramos	Francia Kilogramos	Inglaterra Kilogramos	Italia Kilogms.	Portugal Kilogms.	Otros países Kilogramos	Marruecos Kilogramos	TOTAL	Navegación de 1.ª clase Kilogramos	Navegación de 2.ª clase Kilogramos	TOTALES
<i>Suma anterior.</i>	8.799.945	592.877	577.490	»	»	2.058.025	1.192.152	13.220.489	8.799.945	4.420.544	13.220.489
Hortalizas y legumbres . . .	83.749	»	»	»	»	»	»	83.749	83.749	»	83.749
Huevos . . . . .	30	»	»	»	»	»	»	30	30	»	30
Jabones comunes . . . . .	70.009	16.717	805	»	»	»	»	87.531	70.009	17.522	87.531
Jarabes de todas clases . . .	495	»	»	»	»	»	»	495	495	»	495
Jamones . . . . .	5.624	»	»	»	»	»	»	5.624	5.624	»	5.624
Juguets . . . . .	880	»	68	»	»	»	»	948	880	68	948
Juncos y mimbres . . . . .	8.642	»	»	»	»	»	»	8.642	8.642	»	8.642
Ladrillos de todas clases . .	21.000	»	»	»	»	»	»	21.000	21.000	»	21.000
Lámparas y aparatos aná- logos . . . . .	533	126	1.867	»	»	»	»	2.526	533	1.993	2.526
Lana sucia ó lavada . . . .	1.214	1.698	»	»	»	»	»	2.912	1.214	1.698	2.912
Leche condensada . . . . .	3.696	»	65.844	300	»	»	»	69.840	3.696	66.144	69.840
Leña . . . . .	»	»	»	»	»	»	1.200	1.200	»	1.200	1.200
Libros é impresos . . . . .	1.999	125	29	»	»	»	»	2.153	1.999	154	2.153
Licores . . . . .	1.538	2.330	1.282	»	»	280	»	5.430	1.538	3.892	5.430
Lozas y azulejos . . . . .	11.410	»	»	»	»	»	»	11.410	11.410	»	11.410
Madera sin labrar . . . . .	491.395	»	»	»	»	153.400	»	644.795	491.395	153.400	644.795
Madera labrada . . . . .	13.835	»	»	»	»	»	»	13.835	13.835	»	13.835
Maíz . . . . .	4.498.823	»	»	»	»	»	322.290	4.821.113	4.498.823	322.290	4.821.113
Manteca de cerdo . . . . .	1.637	»	300	»	»	»	»	1.937	1.637	300	1.937
Manteca de vaca . . . . .	9.760	»	1.611	»	»	361	»	11.732	9.760	1.972	11.732
Maquinaria no expresada . .	16.588	16.916	4.885	»	»	»	»	38.389	16.588	21.801	38.389
Material de guerra . . . . .	30.201	»	»	»	»	»	»	30.201	30.201	»	30.201
Materias colorantes . . . . .	580	»	»	»	»	»	»	580	580	»	580
Material eléctrico . . . . .	4.577	278	»	»	»	36	»	4.891	4.577	314	4.891
Idem de ferrocarril . . . . .	140.663	»	»	»	»	9.749	»	150.412	140.663	9.749	150.412
Marmol labrado ó sin labrar .	11.652	»	»	»	»	»	»	11.652	11.652	»	11.652
Mariscos . . . . .	235	»	»	»	»	»	»	235	235	»	235
Mercería . . . . .	72	210	»	»	»	»	»	282	72	210	282
Medicamentos . . . . .	25.249	»	»	»	»	»	»	25.249	25.249	»	25.249
Metales no expresados . . .	2.223	65	1.442	»	»	»	»	3.730	2.223	1.507	3.730
Mieles y melazas . . . . .	200	»	»	»	»	»	»	200	200	»	200
Morcillas de todas clases . .	23.259	2.160	380	»	»	»	500	26.299	23.259	3.040	26.299
Objetos de artes . . . . .	114	»	»	»	»	»	»	114	114	»	114
Paja . . . . .	1.129.571	»	»	»	»	»	»	1.129.571	1.129.571	»	1.129.571
<i>Suma y sigue.</i>	15.411.398	633.502	656.003	300	»	2.221.851	1.516.142	20.439.196	15.411.398	5.027.798	20.439.196



MERCANCIAS	España Kilogramos	Francia Kilogramos	Inglaterra Kilogramos	Italia Kilograms.	Portugal Kilograms.	Otros países Kilogramos	Marruecos Kilogramos	TOTAL	Navegación de 1. <sup>a</sup> clase Kilogramos	Navegación de 2. <sup>a</sup> clase Kilogramos	TOTALES
<i>Suma anterior.</i>	15.411.398	633.502	656.003	300	»	2.221.851	1.516.142	20.439.196	15.411.398	5.027.798	20.439.196
Papel de todas clases	43.257	8.349	9.803	»	»	1.694	665	63.768	43.257	20.511	63.768
Patatas	1.405.369	»	»	»	»	»	»	1.405.369	1.405.369	»	1.405.369
Pasas	336	»	»	»	»	»	»	336	336	»	336
Paquetería	182	»	»	»	»	»	»	182	182	»	182
Pelos de todas clases	»	»	70	»	»	»	»	70	»	70	70
Perfumería	6.190	2.093	636	»	»	»	78	8.997	6.190	2.807	8.997
Pescado fresco ó salado	1.374	»	»	»	»	»	»	1.374	1.374	»	1.374
Petróleo.	»	»	1.000	»	»	»	»	1.000	»	1.000	1.000
Pianos	1.192	»	»	»	»	»	»	1.192	1.192	»	1.192
Piedras naturales y artificiales	11.997	»	»	»	»	»	»	11.997	11.997	»	11.997
Pieles sin curtir	4.817	21.730	»	»	»	»	»	26.547	4.817	21.730	26.547
Porcelana	25.570	700	2.521	»	»	»	»	28.791	25.570	3.221	28.791
Plantas y flores	5.030	»	»	»	»	»	»	5.030	5.030	»	5.030
Plomo en plancha y labrado	4.022	»	»	»	»	»	»	4.022	4.022	»	4.022
Productos químicos y farmacéuticos	32.186	567	»	»	»	»	»	32.753	32.186	567	32.753
Queso	4.521	»	3.555	»	»	1.218	»	9.294	4.521	4.773	9.294
Quincalla	4.611	245	1.272	»	»	»	»	6.128	4.611	1.517	6.128
Relojes y piezas para los mismos	38	»	»	»	»	»	»	38	38	»	38
Ron y Coñac	31.807	789	»	»	»	»	»	32.596	31.809	789	32.596
Ropa hecha.	34.769	555	20	»	»	»	»	35.344	34.769	575	35.344
Sal común	1.068.960	»	»	»	»	»	»	1.068.960	1.068.960	»	1.068.960
Salchichón	668	122	»	»	»	»	»	790	668	122	790
Seda en rama y labrada.	»	»	2.215	»	»	»	»	2.215	»	2.215	2.215
Sémola	2.180	»	»	»	»	»	»	2.180	2.180	»	2.180
Servicio de mesa	172	183	40	»	»	»	»	395	172	223	395
Sombreros	269	497	»	»	»	»	»	766	269	497	766
Tabaco	8.523	»	»	»	»	»	»	8.523	8.523	»	8.523
Thé	956	»	7.152	»	»	»	»	8.108	956	7.152	8.108
Tejas de cartón	»	»	1.225	»	»	»	»	1.225	»	1.225	1.225
Tejidos de todas clases.	46.175	25.945	49.947	»	»	»	»	122.067	46.175	75.892	122.067
Teteras y cafeteras	»	»	132	»	»	»	»	132	»	132	132
Tocino	23.588	»	»	»	»	»	»	23.588	23.588	»	23.588
<i>Suma y sigue</i>	18.180.157	695.277	735.591	300	»	2.224.763	1.516.885	23.352.973	18.180.159	5.172.816	23.352.973



MERCANCIAS	España Kilogramos	Francia Kilogramos	Inglaterra Kilogramos	Italia Kilogms.	Portugal Kilogms.	Otros países Kilogramos	Marruecos Kilogramos	TOTAL	Navegación de 1. <sup>a</sup> clase Kilogramos	Navegación de 2. <sup>a</sup> clase Kilogramos	TOTALES
<i>Suma anterior.</i>	18.180.157	695.277	735.591	300	»	2.224.763	1.516.885	23.352.973	18.180.159	5.172.816	23.352.973
Tintas de todas clases	4.565	406	40	»	»	»	»	5.011	4.565	446	5.011
Tinas de todas clases	5.460	»	»	»	»	»	»	5.460	5.460	»	5.460
Trigo	6.300	»	»	»	»	»	»	6.300	6.300	»	6.300
Varios	17.016	1.683	3.857	»	»	»	»	22.556	17.016	5.540	22.556
Vinagre	780	»	»	»	»	»	»	780	780	»	780
Vino común	943.994	4.144	»	»	»	»	»	948.138	943.994	4.144	948.138
Vino fino	43.956	2.240	120	»	»	411	»	46.727	43.956	2.771	46.727
Yeso	2.356	»	»	»	»	»	»	2.356	2.356	»	2.356
Zinc Labrado	1.950	»	»	»	»	»	»	1.950	1.950	»	1.950
<b>TOTALES.</b>	19.206.534	703.750	739.608	300	»	2.225.174	1.516.885	24.392.251	19.206.534	5.185.717	24.392.251



*Cabotaje de salida y exportación*  
*Año 1920*



*Mercancías exportadas en este puerto durante el año 1920*

MERCANCIAS	España Kilogramos	Francia Kilogramos	Inglaterra Kilogramos	Italia Kilograms.	Portugal Kilograms.	Otros países Kilogramos	Marruecos Kilogramos	TOTAL	Navegación de 1. <sup>a</sup> clase Kilogramos	Navegación de 2. <sup>a</sup> clase Kilogramos	TOTALES
Abonos . . . . .	23.900	"	"	"	"	"	"	23.900	23.900	"	23.900
Aceite de oliva . . . . .	33.914	"	"	"	"	"	6.886	40.800	33.914	6.886	40.800
Aceites y grasas . . . . .	19.518	"	"	"	"	"	"	19.518	19.518	"	19.518
Aceitunas . . . . .	140	"	"	"	"	"	120	260	140	120	260
Afrecho . . . . .	113.243	"	"	"	"	"	1.053	114.296	113.243	1.053	114.296
Aguas minerales . . . . .	740	"	"	"	"	"	"	740	740	"	740
Aguardientes . . . . .	871	"	"	"	"	"	406	1.277	871	406	1.277
Alambres y cables . . . . .	53	"	"	"	"	"	"	53	53	"	53
Alcohol . . . . .	460	20.130	3.650	"	"	"	8.100	32.340	460	31.880	32.340
Algodón en rama . . . . .	130	"	"	"	"	"	"	130	130	"	130
Alhajas y joyas . . . . .	43	"	"	"	"	"	"	43	43	"	43
Alheña . . . . .	65	"	"	"	"	"	"	65	65	"	65
Almendras . . . . .	35.939	"	"	"	"	"	"	35.939	35.939	"	35.939
Alpargatas . . . . .	4.190	"	"	"	"	"	80	4.270	4.190	80	4.270
Alquitranes . . . . .	40	"	"	"	"	"	"	40	40	"	40
Arroz . . . . .	46.926	"	"	"	"	"	24.260	71.186	46.926	24.260	71.186
Aparatos de pesar . . . . .	7.692	"	"	"	"	"	"	7.692	7.692	"	7.692
Aparatos de pesca y efectos navales . . . . .	270	"	"	"	"	"	"	270	270	"	270
Aparatos fotográficos . . . . .	95	"	"	"	"	"	"	95	95	"	95
Artículos de cuero y piel . . . . .	1.310	"	"	"	"	"	"	1.310	1.310	"	1.310
Alubias . . . . .	73.646	"	"	"	"	"	290	73.936	73.646	290	73.936
Aserrín de maderay corcho . . . . .	90	"	"	"	"	"	"	90	90	"	90
Asta labrada ó en bruto . . . . .	4.376	"	"	"	"	"	"	4.376	4.376	"	4.376
Automóviles y aparatos pa ra los mismos . . . . .	16.676	"	"	"	"	"	"	16.676	16.676	"	16.676
Azúcar . . . . .	222.611	"	"	"	"	"	13.851	236.462	222.611	13.851	236.462
Bacalao . . . . .	6.100	"	"	"	"	"	125	6.225	6.100	125	6.225
Baldosas . . . . .	2.825	"	"	"	"	"	"	2.825	2.825	"	2.825
Batería de cocina . . . . .	250	"	"	"	"	"	"	250	250	"	250
Betún y pasta para el calzado . . . . .	65	"	"	"	"	"	"	65	65	"	65
Bicicletas y objetos para los mismos . . . . .	671	"	"	"	"	"	"	671	671	"	671
<i>Suma y sigue. . .</i>	616.849	20.130	3.650	"	"	"	55.171	695.800	616.849	78.951	695.800



MERCANCIAS	España Kilogramos	Francia Kilogramos	Inglaterra Kilogramos	Italia Kilograms.	Portugal Kilograms.	Otros países Kilogramos	Marruecos Kilogramos	TOTAL	Navegación de 1.ª clase Kilogramos	Navegación de 2.ª clase Kilogramos	TOTALES
<i>Suma anterior.</i>	616.849	20.130	3.650	»	»	»	55.171	695.800	616.849	78.951	695.800
Bujías.	23.641	1.080	4.800	»	»	»	2.252	31.773	23.641	8.132	31.773
Cacahuetes.	200	»	»	»	»	»	260	460	200	260	460
Café crudo ó tostado.	12.684	»	»	»	»	»	205	12.889	12.684	205	12.889
Cafes no expresadas.	70.245	»	»	»	»	»	400	70.645	70.245	400	70.645
Calzado de cuero y piel.	1.988	»	»	»	»	»	»	1.988	1.988	»	1.988
Cáñamo.	426	»	»	»	»	»	»	426	426	»	426
Carbones minerales.	544.567	»	50.000	»	»	»	»	594.567	544.567	50.000	594.567
Carbones vegetales.	26.540	»	»	»	»	»	»	26.540	26.540	»	26.540
Carburo de calcio.	2.785	»	»	»	»	»	120	2.905	2.785	120	2.905
Carros y piezas para los mismos.	700	»	»	»	»	»	»	700	700	»	700
Cartón y cartulina.	1.714	»	»	»	»	»	»	1.714	1.714	»	1.714
Cebada.	220	»	»	»	»	»	»	220	220	»	220
Cemento.	435.066	»	»	»	»	»	96.546	531.612	435.066	96.546	531.612
Cera en panas y labrada.	15.030	»	»	»	»	»	14.300	29.330	15.030	14.300	29.330
Cerillas.	1.862	»	»	»	»	»	»	1.862	1.862	»	1.862
Cereales no expresados.	2.918	»	»	»	»	»	»	2.918	2.918	»	2.918
Cerveza y sidra.	300	»	»	»	»	»	»	300	300	»	300
Confecciones.	9.425	»	»	»	»	»	70	9.495	9.425	70	9.495
Conservas de todas clases.	25.814	383	»	»	»	»	1.270	27.467	25.814	1.653	27.467
Corcho en plancha ó la- brado.	13.244	»	»	»	»	»	655	13.899	13.244	655	13.899
Cordelería de todas clases.	120	»	»	»	»	»	»	120	120	»	120
Costillas y pastas de cerdo.	504	»	»	»	»	»	»	504	504	»	504
Corteza de pino.	»	1.620	»	»	»	»	»	1.620	»	1.620	1.620
Clavazón.	3.405	»	»	»	»	»	»	3.405	3.405	»	3.405
Cristal y vidrio plano y hueco.	37.525	»	»	»	»	»	6.700	44.225	37.525	6.700	44.225
Curtidos y pieles curados.	1.948	»	»	»	»	»	»	1.948	1.948	»	1.948
Chacinas y embutidos.	2.040	»	»	»	»	»	»	2.040	2.040	»	2.040
Chocolates.	350	»	»	»	»	»	54	404	350	54	404
Dátiles.	20.306	»	»	»	»	»	100	20.406	20.306	100	20.406
Despojos de todas clases.	123.214	»	556	»	»	»	»	123.770	123.214	556	123.770
Dulces y bombones.	450	»	»	»	»	»	»	450	450	»	450
Drogas.	5.117	»	2.190	»	»	»	27	7.334	5.117	2.217	7.334
<i>Suma y sigue.</i>	2.001.197	23.213	61.196	»	»	»	178.130	2.263.736	2.001.197	262.539	2.263.736



MERCANCIAS	España Kilogramos	Francia Kilogramos	Inglaterra Kilogramos	Italia Kilogms.	Portugal Kilogms.	Otros países Kilogramos	Marruecos Kilogramos	TOTAL	Navegación de 1. <sup>a</sup> clase Kilogramos	Navegación de 2. <sup>a</sup> clase Kilogramos	TOTALES
<i>Suma anterior.</i>	2.001.197	23.213	61.196	»	»	»	178.130	2.263.736	2.001.197	262.539	2.263.736
Envases de todas clases	1.160.423	750	»	»	»	»	»	1.161.173	1.160.423	750	1.161.173
Equipajes y muebles usados	14.779	630	»	»	»	»	»	15.409	14.779	630	15.409
Escobas de todas clases	220	»	»	»	»	»	»	220	220	»	220
Esparto manufacturado	180	»	»	»	»	»	»	180	180	»	180
Esparto en rama	1.186.456	»	»	»	322.500	»	»	1.508.956	1.186.456	322.500	1.508.956
Especias de todas clases	3.184	»	»	»	»	»	215	3.399	3.184	215	3.399
Ferretería	10.084	»	»	»	»	»	»	10.084	10.084	»	10.084
Fideos y pastas para sopas.	827	»	»	»	»	»	250	1.077	827	250	1.077
Forraje y pastas para el ganado	45.100	»	»	»	»	»	»	45.100	45.100	»	45.100
Frutas de todas clases	1.101	»	»	»	»	»	»	1.101	1.101	»	1.101
Galleta y bizcochos	1.664	»	»	»	»	»	40	1.704	1.664	40	1.704
Galletas de pan	5.608	»	»	»	»	»	»	5.608	5.608	»	5.608
Garbanzos	36.864	»	»	»	»	»	»	36.864	36.864	»	36.864
Gasolina	582	»	»	»	»	»	»	582	582	»	582
Ginebra	860	»	»	»	»	»	30	890	860	30	890
Globos aerostáticos	1.000	»	»	»	»	»	»	1.000	1.000	»	1.000
Habas	2.330	»	»	»	»	»	300	2.630	2.330	300	2.630
Harina de trigo	198.561	»	»	»	»	»	151.180	349.741	198.561	151.180	349.741
Herramientas	1.770	»	»	»	»	»	80	1.850	1.770	80	1.850
Hielo	972	»	»	»	»	»	»	972	972	»	972
Hierro y acero en vigas, viguetas y columnas.	5.986	»	»	»	»	»	200	6.186	5.986	200	6.186
Hierro y acero viejo.	65.760	»	»	»	»	»	»	65.760	65.760	»	65.760
Higos secos.	4.741	»	»	»	»	»	90	4.831	4.741	90	4.831
Hilados de todas clases.	»	150	»	»	»	»	»	150	»	150	150
Hortalizas y legumbres.	11.527	»	»	»	»	»	110	11.637	11.527	110	11.637
Huesos	109.441	»	»	»	»	»	»	109.441	109.441	»	109.441
Jabones comunes.	88.800	»	»	»	»	»	6.666	95.466	88.800	6.666	95.466
Jarabes de todas clases.	50	»	»	»	»	»	40	90	50	40	90
Jamones	930	»	»	»	»	»	»	930	930	»	930
Juguetes	237	»	70	»	»	»	»	307	237	70	307
Juncos y mimbres.	»	»	»	»	»	»	80	80	»	80	80
Ladrillos de todas clases	24.550	»	»	»	»	»	17.000	41.550	24.550	17.000	41.550
<i>Suma y sigue.</i>	4.985.784	24.743	61.266	»	322.500	»	354.411	5.748.704	4.985.784	762.920	5.748.704



MERCANCIAS	España Kilogramos	Francia Kilogramos	Inglaterra Kilogramos	Italia Kilogms.	Portugal Kilogms.	Otros países Kilogramos	Marruecos Kilogramos	TOTAL	Navegación de 1.ª clase Kilogramos	Navegación de 2.ª clase Kilogramos	TOTALES
<i>Suma anterior.</i>	4.985.784	24.743	61.266	»	322.500	»	354.411	5.748.704	4.985.784	762.920	5.748.704
Lámparas y aparatos análogos . . . . .	924	»	»	»	»	»	»	924	924	»	924
Lana sucia ó lavada . . . . .	12.397	»	9.100	»	»	3.812	»	25.309	12.397	12.912	25.309
Leche condensada . . . . .	8.181	»	»	»	»	»	162	8.343	8.181	162	8.343
Leña . . . . .	2.358.262	850.000	»	640.000	»	»	»	3.848.262	2.358.262	1.490.000	3.848.262
Libros é impresos . . . . .	958	»	»	»	»	»	»	958	958	»	958
Licores de todas clases . . . . .	1.070	150	»	»	»	»	»	1.220	1.070	150	1.220
Lozas y azulejos . . . . .	10.385	»	»	»	»	»	»	10.385	10.385	»	10.385
Madera sin labrar . . . . .	94.669	112	»	»	»	»	40	94.821	94.669	152	94.821
Madera labrada . . . . .	2.120	»	260	»	»	»	»	2.380	2.120	260	2.380
Maiz . . . . .	93.625	»	»	»	»	»	69.860	163.485	93.625	69.860	163.485
Manteca de cerdo . . . . .	399	»	»	»	»	»	»	399	399	»	399
Manteca de vaca . . . . .	187	»	»	»	»	»	»	187	187	»	187
Maquinaria . . . . .	47.740	40	»	»	»	»	»	47.780	47.740	40	47.780
Material de guerra . . . . .	18.077	»	»	»	»	»	»	18.077	18.077	»	18.077
Material eléctrico . . . . .	1.227	»	»	»	»	»	»	1.227	1.227	»	1.227
Materias colorantes no expresadas . . . . .	»	3.800	»	»	»	»	»	3.800	»	3.800	3.800
Marmol labrado ó sin labrar . . . . .	»	»	»	»	»	»	50	50	»	50	50
Medicamentos . . . . .	3.928	»	»	»	»	»	»	3.928	3.928	»	3.928
Metales no expresados . . . . .	1.428	»	»	»	»	»	»	1.428	1.428	»	1.428
Mineral de plomo . . . . .	671.433	»	»	»	»	»	»	671.433	671.433	»	671.433
Mineral de hierro . . . . .	1.000	4.993.800	361.901.795	»	»	53.358.551	»	420.255.145	1.000	420.254.145	420.255.145
Mineral no expresado . . . . .	55	»	»	»	»	»	»	55	55	»	55
Muebles de todas clases . . . . .	97.564	12.310	1.970	»	»	»	380	112.224	97.564	14.660	112.224
Paja . . . . .	5.000	»	»	»	»	»	»	5.000	5.000	»	5.000
Papel de todas clases . . . . .	2.801	»	»	»	»	»	»	2.801	2.801	»	2.801
Patatas . . . . .	40.050	»	350	»	»	»	7.015	47.415	40.050	7.365	47.415
Pasas . . . . .	460	»	»	»	»	»	»	460	460	»	460
Paquetería . . . . .	1.854	»	»	»	»	»	»	1.854	1.854	»	1.854
Pelos de todas clases . . . . .	»	4.696	»	»	»	»	»	4.696	»	4.696	4.696
Perfumería . . . . .	522	»	»	»	»	»	»	522	522	»	522
Pescado fresco ó salado . . . . .	3.014.643	850	11.950	137.379	»	»	»	3.164.822	3.014.613	150.179	3.164.822
Petróleo . . . . .	8.620	»	»	»	»	»	»	8.620	8.620	»	8.620
Pianos . . . . .	4.205	»	»	»	»	»	»	4.205	4.205	»	4.205
<i>Suma y sigue.</i>	11.489.568	5.890.501	361.986.691	777.379	322.500	53.362.362	431.918	434.260.919	11.489.568	422.771.351	434.260.919



MERCAÑCIAS	España Kilogramos	Francia Kilogramos	Inglaterra Kilogramos	Italia Kilograms	Portugal Kilograms	Otros países Kilogramos	Marruecos Kilogramos	TOTAL	Navegación de 1. <sup>a</sup> clase Kilogramos	Navegación de 2. <sup>a</sup> clase Kilogramos	TOTALES
<i>Suma anterior.</i>	11.489.568	5 890.501	361.986.691	777.379	322.500	53 362.362	431.918	434.260.919	11.489.568	422.771.351	434.260 919
Piedras naturales y artificiales . . . . .	20	"	"	"	"	"	"	20	20	"	20
Pieles sin curtir . . . . .	266.277	"	"	"	"	"	"	266.277	266.277	"	266.277
Porcelana . . . . .	1.370	950	"	"	"	"	"	2.320	1.370	950	2.320
Plomo en plancha y labrado	2.331	"	"	"	"	"	"	2.331	2.331	"	2.331
Productos químicos y farmacéuticos . . . . .	840	4.031	"	"	"	"	"	4.871	840	4.031	4.871
Queso . . . . .	1.116	"	"	"	"	"	70	1.186	1.116	70	1.186
Quincalla . . . . .	2.586	"	"	"	"	"	52	2.638	2.586	52	2.638
Ron y Coñac . . . . .	518	"	"	"	"	"	"	518	518	"	518
Ropa hecha. . . . .	3.646	"	"	"	"	"	"	3.646	3.646	"	3.646
Sal común . . . . .	82.105	"	"	"	"	"	5.210	87.315	82.105	5.210	87.315
Seda en rama y labrada.	50	"	"	"	"	"	159	209	50	159	209
Sombreros . . . . .	563	"	360	"	"	"	"	923	563	360	923
Tabaco . . . . .	1.507	"	"	"	"	"	"	1.507	1.507	"	1.507
Thé . . . . .	3.706	"	"	"	"	"	2.079	5.785	3.706	2.079	5.785
Tejidos de todas clases.	196.092	13.441	1.950	"	"	"	22.774	234.257	196.092	38.165	234.257
Teteras y cafeteras . . . . .	583	30	"	"	"	"	"	613	583	30	613
Tocino . . . . .	4.155	"	"	"	"	"	"	4.155	4.155	"	4.155
Tintas de todas clases . . . . .	30	"	"	"	"	"	"	30	30	"	30
Tinas de todas clases . . . . .	42.000	"	"	"	"	"	"	42.000	42.000	"	42.000
Trapos viejos . . . . .	335.415	"	"	"	"	"	"	335.415	335.415	"	335.415
Trigo . . . . .	60	"	"	"	"	"	"	60	60	"	60
Varios . . . . .	34.704	170	"	"	"	"	"	34.874	34.704	170	34.874
Vinagre . . . . .	2.011	"	"	"	"	"	"	2.011	2.011	"	2.011
Vino común . . . . .	10.224	30	"	"	"	"	6.380	16.634	10.224	6.410	16.634
Vino fino . . . . .	1.487	1.000	"	"	"	"	"	2.487	1.487	1.000	2.487
Yeso . . . . .	95.860	"	"	"	"	"	120.000	215.860	95.860	120.000	215.860
Zinc labrado . . . . .	206	"	"	"	"	"	"	206	206	"	206
Zinc en plancha . . . . .	357	"	"	"	"	"	"	357	357	"	357
<b>TOTALES.</b>	<b>12.579.387</b>	<b>5.910.153</b>	<b>361.989.001</b>	<b>777.379</b>	<b>322.500</b>	<b>53.362.362</b>	<b>588.642</b>	<b>435.529.424</b>	<b>12.579.387</b>	<b>422.950.037</b>	<b>435.529.424</b>



*Mercancías exportadas por este puerto durante el primer trimestre del año 1921*

MERCANCIAS	España Kilogramos	Francia Kilogramos	Inglaterra Kilogramos	Italia Kilograms.	Portugal Kilograms.	Otros países Kilogramos	Marruecos Kilogramos	TOTAL	Navegación de 1. <sup>a</sup> clase Kilogramos	Navegación de 2. <sup>a</sup> clase Kilogramos	TOTALES
Abonos . . . . .	14.650	»	»	»	»	»	»	14.650	14.650	»	14.650
Aceite de oliva . . . . .	19.054	»	»	»	»	»	10.940	29.994	19.054	10.940	29.994
Aceites y grasas . . . . .	4.000	»	»	»	»	»	»	4.000	4.000	»	4.000
Aceitunas . . . . .	»	»	»	»	»	»	50	50	»	50	50
Afrecho . . . . .	2.385	»	»	»	»	»	»	2.385	2.385	»	2.385
Aguardientes . . . . .	140	»	»	»	»	»	140	280	140	140	280
Alambres y cables . . . . .	125	»	»	»	»	»	»	125	125	»	125
Alcohol . . . . .	»	»	»	»	»	61.282	»	61.282	»	61.282	61.282
Algodón en rama . . . . .	»	»	140	»	»	»	»	140	»	140	140
Almendras . . . . .	»	7.870	»	»	»	»	»	7.870	»	7.870	7.870
Alpargatas . . . . .	790	»	»	»	»	»	»	790	790	»	790
Alquitranes . . . . .	16	»	»	»	»	»	»	16	16	»	16
Arroz . . . . .	60.570	»	»	»	»	»	9.400	69.970	60.570	9.400	69.970
Aparatos de pesar y efectos navales . . . . .	100	»	»	»	»	»	»	100	100	»	100
Artículos de cuero y piel . . . . .	82	»	»	»	»	»	»	82	82	»	82
Alubias . . . . .	6.350	»	»	»	»	»	850	7.200	6.350	850	7.200
Aserrín de madera y corcho . . . . .	30	»	»	»	»	»	»	30	30	»	30
Astas labradas ó sin labrar . . . . .	3.232	»	»	»	»	»	»	3.232	3.232	»	3.232
Automóviles y aparatos para los mismos . . . . .	2.140	»	»	»	»	»	»	2.140	2.140	»	2.140
Avellanas . . . . .	15	»	»	»	»	»	»	15	15	»	15
Azúcar . . . . .	42.030	»	»	»	»	»	7.892	49.922	42.030	7.892	49.922
Bacalao . . . . .	753	»	»	»	»	»	160	913	753	160	913
Bujías . . . . .	2.878	»	»	»	»	»	4.197	7.075	2.878	4.197	7.075
Café . . . . .	2.845	»	»	»	»	»	120	2.965	2.845	120	2.965
Calzado de cuero y piel . . . . .	50	»	»	»	»	»	»	50	50	»	50
Cáñamo . . . . .	220	»	»	»	»	»	»	220	220	»	220
Carbones de cok . . . . .	360	»	»	»	»	»	»	360	360	»	360
Idem minerales . . . . .	52.085	»	»	»	»	»	»	52.085	52.085	»	52.085
Carburo de calcio . . . . .	284	»	»	»	»	»	350	634	284	350	634
Cartón y cartulina . . . . .	27	»	»	»	»	»	»	27	27	»	27
Cebada . . . . .	390.320	»	»	»	»	»	140.725	531.045	390.320	140.725	531.045
<i>Suma y sigue . . .</i>	605.531	7.870	140	»	»	61.282	174.824	849.647	605.531	244.116	849.647



MERCANCIAS	España Kilogramos	Francia Kilogramos	Inglaterra Kilogramos	Italia Kilogms.	Portugal Kilogms.	Otros países Kilogramos	Marruecos Kilogramos	TOTAL	Navegación de 1. <sup>a</sup> clase Kilogramos	Navegación de 2. <sup>a</sup> clase Kilogramos	TOTALES
<i>Suma anterior.</i>	605.531	7.870	140	»	»	61.282	174.824	849.647	605.531	244.116	849.647
Cementos . . . . .	1.200	»	»	»	»	»	1.200	2.400	1.200	1.200	2.400
Cerillas . . . . .	1.300	»	»	»	»	»	»	1.300	1.300	»	1.300
Cereales no expresados . .	100	»	»	»	»	»	»	100	100	»	100
Cerveza y sidra . . . . .	25	»	»	»	»	»	450	475	25	450	475
Confecciones . . . . .	11.518	»	»	»	»	»	1.318	12.836	11.518	1.318	12.836
Conservas de todas clases .	11.282	»	31.340	»	»	»	920	43.542	11.282	32.260	43.542
Corcho en plancha ó la- brado . . . . .	30	»	»	»	»	»	»	30	30	»	30
Cordelería . . . . .	24	»	»	»	»	»	»	24	24	»	24
Clavazón . . . . .	1.352	»	»	»	»	»	»	1.352	1.352	»	1.352
Cristal y vidrio plano y hueco . . . . .	515	»	»	»	»	»	»	515	515	»	515
idem id. triturado . . . . .	6.090	»	»	»	»	»	»	6.090	6.090	»	6.090
Curtidos y pieles curados .	1.106	»	»	»	»	»	25	1.131	1.106	25	1.131
Chacina y embutidos . . .	20	»	»	»	»	»	»	20	20	»	20
Dátiles . . . . .	4.130	»	»	»	»	»	»	4.130	4.130	»	4.130
Despojos de todas clases .	28.532	»	»	»	»	»	»	28.532	28.532	»	28.532
Dulces y bombones . . . .	873	»	»	»	»	»	»	873	873	»	873
Drogas y pinturas . . . . .	1.182	»	»	»	»	»	60	1.242	1.182	60	1.242
Envases de todas clases . .	216.852	»	»	»	»	»	1.400	218.252	216.852	1.400	218.252
Equipajes y mueb'les usados	597	»	»	»	»	»	340	937	597	340	937
Escobas . . . . .	10	»	»	»	»	»	»	10	10	»	10
Esparto en rama . . . . .	204.740	»	»	»	51.810	300.000	»	556.550	204.740	351.810	556.550
Especias de todas clases . .	305	»	360	»	»	»	32	697	305	392	697
Estaño . . . . .	55	»	»	»	»	»	»	55	55	»	55
Ferretería . . . . .	2.784	»	»	»	»	»	»	2.784	2.784	»	2.784
Fideos y pastas para sopa .	570	»	»	»	»	»	130	700	570	130	700
Forraje y pasta para el ga- nado . . . . .	18.850	»	»	»	»	»	»	18.850	18.850	»	18.850
Frutas . . . . .	»	»	»	»	»	»	60	60	»	60	60
Galletas y bizcochos . . . .	1.850	158	»	»	»	»	71	2.079	1.850	229	2.079
Galletas de pan . . . . .	40	»	»	»	»	»	»	40	40	»	40
Garbanzos . . . . .	9.990	»	»	»	»	»	150	10.140	9.990	150	10.140
Globos aerostáticos . . . .	2.600	»	»	»	»	»	»	2.600	2.600	»	2.600
Habas . . . . .	1.330	»	»	»	»	»	140	1.470	1.330	140	1.470
<i>Suma y sigue . . . . .</i>	1.135.383	8.028	31.840	»	51.810	361.282	181.120	1.769.463	1.135.383	634.080	1.769.463



MERCANCIAS	España Kilogramos	Francia Kilogramos	Inglaterra Kilogramos	Italia Kilogms.	Portugal Kilogms.	Otros países Kilogramos	Marruecos Kilogramos	TOTAL	Navegación de 1. <sup>a</sup> clase Kilogramos	Navegación de 2. <sup>a</sup> clase Kilogramos	TOTALES
<i>Suma anterior.</i>	1.135.383	8.028	31.840	>	51.810	361.282	181.120	1.769.463	1.135.383	634.080	1.769.463
Harina de trigo . . . . .	51.685	>	>	>	>	>	11.200	62.885	51.685	11.200	62.885
Herramientas . . . . .	6.320	>	>	>	>	>	>	6.320	6.320	>	6.320
Hierro y acero en vigas, ca- rriles. etc. . . . .	2.230	>	>	>	>	>	6.940	9.170	2.230	6.940	9.170
Hierro y acero viejo. . . . .	39.800	>	>	>	>	>	>	39.800	39.800	>	39.800
Higos secos . . . . .	1.160	>	>	>	>	>	550	1.710	1.160	550	1.710
Hortalizas y legumbres. . . . .	1.050	1.400	>	>	>	>	270	2.720	1.050	1.670	2.720
Huesos . . . . .	23.694	>	>	>	>	>	>	23.694	23.694	>	23.694
Jabones comunes . . . . .	18.637	>	>	>	>	>	785	19.422	18.637	785	19.422
Jarabes . . . . .	>	>	>	>	>	>	24	24	>	24	24
Ladrillos de todas clases . . . . .	240	>	>	>	>	>	23.800	24.040	240	23.800	24.040
Lana sucia ó lavada . . . . .	2.455	>	>	>	>	>	150	2.605	2.455	150	2.605
Leche condensada . . . . .	1.314	>	>	>	>	>	420	1.734	1.314	420	1.734
Leña . . . . .	983.120	>	>	>	>	>	>	983.120	983.120	>	983.120
Libros é impresos. . . . .	641	>	>	>	>	>	>	641	641	>	641
Licores de todas clases. . . . .	490	>	714	>	>	>	>	1.204	490	714	1.204
Lozas y azulejos. . . . .	240	>	>	>	>	>	>	240	240	>	240
Madera sin labrar. . . . .	44.477	6.170	>	>	>	>	>	50.647	44.477	6.170	50.647
Idem labrada . . . . .	152	>	>	>	>	>	>	152	152	>	152
Maiz . . . . .	233.079	>	>	>	>	>	185.110	418.189	233.079	185.110	418.189
Maquinarias no expresadas. . . . .	3.065	>	>	>	>	>	>	3.065	3.065	>	3.065
Material de guerra . . . . .	148	>	>	>	>	>	>	148	148	>	148
Idem eléctrico. . . . .	570	>	>	>	>	>	>	570	570	>	570
Medicamentos. . . . .	1.201	>	>	>	>	>	>	1.201	1.201	>	1.201
Mineral de plomo. . . . .	93.805	>	>	>	>	>	>	93.805	93.805	>	93.805
Mineral de hierro. . . . .	>	>	41.631.500	>	>	50.225.600	>	91.857.100	>	91.857.100	91.857.100
Mineral no expresado . . . . .	100	>	>	>	>	>	>	100	100	>	100
Muebles de todas clases . . . . .	17.360	1.670	>	>	>	>	2.500	21.530	17.360	4.170	21.530
Papel de todas clases . . . . .	549	>	>	>	>	>	550	1.099	549	550	1.099
Patatas . . . . .	8.680	>	>	>	>	>	8.570	17.250	8.680	8.570	17.250
Perfumería . . . . .	100	>	>	>	>	>	>	100	100	>	100
Pescado fresco ó salado . . . . .	1.153.190	780	>	297.400	>	>	>	1.451.370	1.153.190	298.180	1.451.370
Petróleo. . . . .	1.872	>	>	>	>	>	72	1.944	1.872	72	1.944
Pianos . . . . .	1.490	>	>	>	>	>	>	1.490	1.490	>	1.490
Pieles sin curtir. . . . .	37.269	>	>	>	>	3.480	>	40.749	37.269	3.480	40.749
<i>Suma y sigue.</i>	3.865.566	18.048	41.664.054	297.400	51.810	50.590.362	422.061	96.909.301	3.865.566	93.043.735	96.909.301



MERCANCIAS	España Kilogramos	Francia Kilogramos	Inglaterra Kilogramos	Italia Kilograms.	Portugal Kilograms.	Otros países Kilogramos	Marruecos Kilogramos	TOTAL	Navegación de 1. <sup>a</sup> clase Kilogramos	Navegación de 2. <sup>a</sup> clase Kilogramos	TOTALES
<i>Suma anterior.</i>	3.865.566	18.048	41.664.054	297.400	51.810	50.590.362	422.061	96.909.301	3.865.566	93.043.735	96.909.301
Porcelana . . . . .	70	70	70	70	70	70	70	70	70	70	70
Quesos . . . . .	32	32	32	32	32	32	32	32	32	32	32
Quincalla . . . . .	100	100	100	100	100	100	100	100	100	100	100
Ron y Coñac . . . . .	172	172	172	172	172	172	172	172	172	172	172
Ropa hecha . . . . .	1.223	1.223	1.223	1.223	1.223	1.223	1.223	1.223	1.223	1.223	1.223
Sal común . . . . .	13.000	13.000	13.000	13.000	13.000	13.000	13.000	13.000	13.000	13.000	13.000
Sémola . . . . .	1.700	1.700	1.700	1.700	1.700	1.700	1.700	1.700	1.700	1.700	1.700
Sombreros . . . . .	117	117	117	117	117	117	117	117	117	117	117
Tabacos . . . . .	240	240	240	240	240	240	240	240	240	240	240
Thé . . . . .	819	819	819	819	819	819	819	819	819	819	819
Tejidos de todas clases.	30.763	300	827	30.763	30.763	30.763	30.763	30.763	30.763	30.763	30.763
Teteras y cafeteras . . .	552	552	552	552	552	552	552	552	552	552	552
Tocino . . . . .	1.778	1.778	1.778	1.778	1.778	1.778	1.778	1.778	1.778	1.778	1.778
Tintas de todas clases . .	20	20	20	20	20	20	20	20	20	20	20
Trapos viejos . . . . .	69.074	69.074	69.074	69.074	69.074	69.074	69.074	69.074	69.074	69.074	69.074
Varios . . . . .	6.802	6.802	6.802	6.802	6.802	6.802	6.802	6.802	6.802	6.802	6.802
Vinagre . . . . .	1.163	1.163	1.163	1.163	1.163	1.163	1.163	1.163	1.163	1.163	1.163
Vino común . . . . .	8.010	8.010	8.010	8.010	8.010	8.010	8.010	8.010	8.010	8.010	8.010
Vinos finos . . . . .	1.417	1.417	1.417	1.417	1.417	1.417	1.417	1.417	1.417	1.417	1.417
Yesos . . . . .	10.350	10.350	10.350	10.350	10.350	10.350	10.350	10.350	10.350	10.350	10.350
Zinc labrado . . . . .	670	670	670	670	670	670	670	670	670	670	670
Zinc en plancha . . . . .	850	850	850	850	850	850	850	850	850	850	850
<b>TOTALES.</b>	<b>4.013.866</b>	<b>18.348</b>	<b>41.666.303</b>	<b>297.400</b>	<b>51.810</b>	<b>50.590.362</b>	<b>435.318</b>	<b>97.073.407</b>	<b>4.013.866</b>	<b>93.059.541</b>	<b>97.073.407</b>



# AÑO 1920

## RESUMEN GENERAL

Mercancías importadas Toneladas	Mercancías exportadas Toneladas	Ganado importado Cabezas	Ganado exportado Cabezas
87.667.251	435.529.424	498	700
AÑO 1921			
1.er trimestre 24.392.251	97.073.407	38	200

## RESUMEN COMPARATIVO

AÑOS	Mercancías importadas Toneladas	Mercancías exportadas Toneladas	Ganado importado Cabezas	Ganado exportado Cabezas
1911	104.530.708	1.524.831	10.200	2.178
1912	117.362.390	2.558.053	8.967	777
1913	128.809.681	3.600.259	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
1918	65.644.617	282.509.239	2.751	125
1919	70.194.348	289.519.203	2.248	248
1920	87.667.308	435.529.424	498	700
1.er trimestre 1921	24.392.251	97.073.407	38	200



*Resumen del tráfico de los ferrocarriles  
de la Junta de Fomento durante  
el año 1920*



# *JUNTA DE FOMENTO DE MELILLA*

Ferrocarril de vía de 0'60 metros  
explotado por la Compañía Norte Africano

Tráfico y recaudación por peaje durante el año 1920 y primer trimestre de 1921

AÑO 1920.—MESES	MERCANCIAS		VIAJEROS	Producto total por peaje
	Kilogramos	Pesetas	Pesetas	Pesetas
Enero . . . . .	4.300,341	258,01	150,00	408,01
Febrero . . . . .	7.986,710	479,20	150,00	629,20
Marzo . . . . .	4.618,890	277,13	150,00	427,13
Abril . . . . .	24.893,080	1.493,58	150,00	1.643,58
Mayo . . . . .	10.240,388	603,90	150,00	753,90
Junio . . . . .	15.450,000	924,36	150,00	1.074,36
Julio . . . . .	9.601,255	575,19	150,00	725,19
Agosto . . . . .	16.186,267	961,89	150,00	1.111,89
Septiembre . . . . .	16.306,219	978,77	150,00	1.128,77
Octubre . . . . .	327,701	16,51	150,00	166,51
Noviembre . . . . .	46,987	2,16	150,00	152,16
Diciembre . . . . .	10.383,630	622,74	150,00	772,74
TOTALES . . . . .	120.341,468	7.193,44	1.800,00	8.993,44
AÑO 1921				
Enero . . . . .	14.050,090	841,20	150,00	991,20
Febrero . . . . .	10.731,068	641,99	150,00	791,99
Marzo . . . . .	10.826,951	649,36	150,00	799,36
TOTALES . . . . .	35.608,109	2.132,55	450,00	2.582,55



Tráfico del ferrocarril de la Junta de Fomento, explotado por la Compañía Norte Africano

AÑOS	Mercancías — Toneladas	Mineral — Toneladas	Viajeros	Ganado — Cabezas	Producto por peaje — Pesetas	
1911	3.228.343	„	50.184	109	1.957,34	
1912	10.261.625	„	95.933	298	4.524,26	(1) Por revisión de tarifas en el año 1914, se rectificaron las liquidaciones anteriores reduciéndose los ingresos en 2.130,03 ptas.
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	23.737.000	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	(2) Solo se incluyen los datos correspondientes al primer trimestre.
1918	286.896	71.428.284	„	„	4.295,19	
1919	270.081	100.930.290	4.480	„	7.277,66	
1920	3.123.047	117.218.421	„	„	8.993,44	
1921 (2)	239.554	35.368.555	„	„	2.582,55	



*Tráfico de las Vías del Puerto*



## *Vías del Puerto*

*Tráfico por la vía de un metro de ancho entre la Plaza de España y el dique N. E. durante el año 1920 y el primer trimestre del 1921.*

MESES.—Año 1920	Mineral de hierro Toneladas	Mercancías Toneladas	TOTALES Toneladas	PESETAS
Enero . . . . .	2.327,000	1.063,233	3.390,233	196,63
Febrero. . . . .	4.599,000	1.379,902	5.978,902	346,78
Marzo . . . . .	12.356,550	238,023	12.594,573	730,49
Abril . . . . .	6.746,000	207,100	6.953,100	403,28
Mayo . . . . .	9.868,000	990,341	10.858,341	629,78
Junio . . . . .	14.893,000	335,828	15.228,828	883,27
Julio. . . . .	19.730,000	456,510	20.186,510	1.170,82
Agosto . . . . .	12.821,450	2.512,793	15.334,243	889,39
Septiembre . . . .	2.522,000	1.024,010	3.546,010	205,67
Octubre . . . . .	20.973,700	206,907	21.180,607	1.228,47
Noviembre . . . .	16.500,800	124,210	16.625,010	964,25
Diciembre. . . . .	12.143,000	156,080	12.299,080	713,35
TOTALES. .	135.480,500	8.694.937	144.175,437	8.362,18
Año 1921				
Enero . . . . .	9.888,000	1.392,754	11.280,754	654,28
Febrero. . . . .	2.706,000	211,118	2.917,118	169,19
Marzo . . . . .	4.788,000	741,001	5.529,001	320,68
TOTALES. .	17.382,000	2.344,873	19.726,873	1.144,15



## Vías del Puerto

*Tráfico por la vía de 0'60 m. de ancho entre la Plaza de España y el dique N.E. durante el año 1920 y el primer trimestre de 1921.*

MESES.—Año 1920	Mineral de hierro — Toneladas	Mineral de plomo — Toneladas	Mercancías — Toneladas	TOTALES — Toneladas	PESETAS
Enero . . . . .	3.962,400	84,711	126,615	4.173,726	242,08
Febrero. . . . .	7.884,160	>	102,550	7.986,710	463,23
Marzo . . . . .	4.165,600	181,291	130,185	4.414,076	256,02
Abril . . . . .	24.861,520	>	>	24.861,520	1.441,97
Mayo . . . . .	9.347,200	61,753	>	9.408,953	545,72
Junio . . . . .	15.118,080	54,902	>	15.172,982	880,03
Julio. . . . .	9.113,520	59,829	>	9.173,349	532,05
Agosto . . . . .	12.811,760	98,151	>	12.909,911	748,77
Septiembre . . . . .	18.811,120	60,834	27,000	18.898,954	1.096,14
Octubre . . . . .	>	101,445	14,310	115,755	6,71
Noviembre . . . . .	>	>	504,180	504,180	29,24
Diciembre. . . . .	10.312,400	51,720	7,610	10.371,730	601,56
TOTALES. . . . .	116.387,760	691,636	912,450	117.991,846	6.843,52
Año 1921					
Enero . . . . .	12.750,200	>	>	12.750,200	739,51
Febrero. . . . .	10.515,600	103,750	6,200	10.625,550	616,28
Marzo . . . . .	11.989,000	>	18,000	12.007,000	696,41
TOTALES. . . . .	35.254,800	103,750	24,200	35.382,750	2.052,20



*Observaciones climatológicas  
de Melilla y Chafarinas*



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

	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 . . . . .	769'3	767'2	765'5	763'3	762'4	762'9	762'9	762'3	762'8	762'6	764'4	764'7
Bm. á las 16 . . . . .	768'8	766'3	764'8	762'7	761'6	762'0	762'2	761'0	762'0	761'9	764'2	764'3
Media $\frac{1}{2}$ (B + b) . . . . .	769'0	766'7	765'1	763'0	762'0	762'4	762'5	761'6	762'4	762'2	764'3	764'5
Oscilación (B — b) . . . . .	0'5	0'0	0'7	0'6	0'8	0'9	0'7	1'3	0'8	0'7	0'2	0'4
Máxima observada . . . . .	778'7	778'3	772'2	768'0	768'8	766'8	765'8	765'9	765'5	765'5	772'9	773'2
Mínima id. . . . .	754'8	751'1	755'4	756'8	756'4	758'3	759'0	758'8	758'4	757'2	752'5	755'1
Oscilación máxima . . . . .	3'0	3'3	3'1	3'6	3'0	3'8	2'6	2'0	2'6	3'2	2'6	3'2

87

TERMÓMETRO.—Temperatura del aire, en grados centígrados.

	Enero	Febrero	Marzo	Abril	Mayo	Junio	Julio	Agosto	Septiembre	Octubre	Noviembre	Diciembre
	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
Tm. . . . .	16'1	17'1	19'0	21'7	23'9	27'7	31'0	31'3	28'1	24'7	19'7	17'1
tm. . . . .	7'1	10'1	10'4	12'3	15'0	17'9	21'3	21'0	18'3	14'9	11'8	8'2
Media $\frac{1}{2}$ (T + t) . . . . .	11'6	13'6	14'5	17'0	19'4	22'8	26'1	26'1	23'2	19'8	15'8	12'6
Oscilación (T — t) . . . . .	9'0	7'0	8'6	9'4	8'9	9'8	9'7	10'3	9'8	9'8	7'9	8'9
Máxima observada . . . . .	19'6	20'2	26'2	26'2	26'6	30'6	34'6	34'0	29'9	27'0	23'0	20'4
Mínima id. . . . .	5'2	4'2	3'6	9'6	10'2	14'2	17'8	18'4	16'8	10'2	7'8	5'2
Oscilación máxima . . . . .	12'0	12'2	17'4	14'0	11'2	13'4	14'8	12'2	13'0	12'8	10'6	12'2



# AÑO 1920

## PSICRÓMETRO.—Humedad relativa del aire

	Enero	Febrero	Marzo	Abril	Mayo	Junio	Julio	Agosto	Septiembre	Octubre	Noviembre	Diciembre
	%	%	%	%	%	%	%	%	%	%	%	%
Hm. á las 8 h. . . .	>	>	>	>	>	>	>	>	>	74	78	75
Id. á las 16 h. . . .	>	>	>	>	>	>	>	>	>	75	78	74
Promedio. . . . .	>	>	>	>	>	>	>	>	>	74.5	78	74.5
Máxima observada .	>	>	>	>	>	>	>	>	>	91	89	86
Minima id. . . . .	>	>	>	>	>	>	>	>	>	59	59	63
Diferencias . . . .	>	>	>	>	>	>	>	>	>	32	30	23

88

NOTA.—Faltan los datos de nueve meses por avería del Psicrómetro.

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

	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. . . .	>	>	>	>	>	>	>	>	>	12.5	10.1	8.0
Id. á las 16 h. . . .	>	>	>	>	>	>	>	>	>	15.2	11.6	9.2
Promedio $\frac{1}{2}(T + tm)$ .	>	>	>	>	>	>	>	>	>	13.8	10.8	8.6
Máxima observada .	>	>	>	>	>	>	>	>	>	18.0	13.8	11.6
Minima id. . . . .	>	>	>	>	>	>	>	>	>	8.6	6.9	5.6
Diferencias . . . .	>	>	>	>	>	>	>	>	>	9.4	6.9	6.0

NOTA.—Faltan los datos de nueve meses por avería del Psicrómetro.



# ANO 1920

## Evaporación y lluvias en milímetros y fenómenos varios

	Enero	Febrero	Marzo	Abril	Mayo	Junio	Julio	Agosto	Septiembre	Octubre	Noviembre	Diciembre
Evaporación mensual . . . . .	52'6	34'6	54'7	73'0	83'6	112'4	106'1	109'3	93'3	85'3	45'3	63'4
Idem máxima por día . . . . .	6'2	2'0	3'6	4'2	3'6	7'0	7'2	5'6	5'2	5'2	3'6	5'1
Idem mínima id. id. . . . .	0'8	0'7	1'0	0'9	1'8	2'4	1'8	2'1	2'0	1'6	0'7	0'9
Lluvia total mensual . . . . .	50'4	12'1	38'8	2'0	13'7		1'2			24'0	65'0	52'2
Idem máxima por día . . . . .	25'4	4'0	19'2	2'0	9'4		1'2			11'0	25'4	16'0
Días de lluvia . . . . .	4	7	8	1	2		1			5	8	7
Estado del cielo {												
Días despejados. . . . .	9	3	10	11	17	15	10	17	9	7	9	5
Idem nubosos. . . . .	19	23	15	17	6	11	20	14	17	21	19	11
Idem cubierto . . . . .	3	3	6	2	8	4			4	2	3	4
Estado del mar {												
Calmá . . . . .	13	2	14	19	12	13	12	9	10	18	7	16
Marejada . . . . .	18	18	11	11	14	13	19	22	19	13	21	13
Gruesa . . . . .		7	5		3	4			1		2	
Temporal . . . . .		2	1		2							1



Cuadro de observaciones meteorológicas efectuadas en el Puerto de Melilla

AÑOS	Régimen térmico			Régimen bárico			RÉGIMEN PLUVIAL									
	Temperaturas anuales			Presiones barométricas anuales			Primavera		Estio		Otoño		Invierno		Lluvia anual	
	Máx.	Mín.	Med.	Máx.	Mín.	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	2.6	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	4	4	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	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
1918	37.0	2.2	16.9	777	754	766	15	121	2	3	12	116	25	133	54	373
1919	38.4	3.9	17.5	778	750	765	10	50	4	42	18	185	13	85	45	362
1920	34.6	3.6	19.0	778	751	764	5	24	1	2	18	141	17	93	41	260
<i>Elementos normales obtenidos de las observaciones de los años (1905-1920)</i>																
	36.2	3.4	18.4	774	750	763	10	106	2	12	15	154	17	184	45	458



## *Resumen de las observaciones meteorológicas efectuadas en el Puerto de Melilla durante el año 1920*

Temperaturas . . . . .	{	Máxima anual . . . . .	34°6
		Mínima id. . . . .	3°6
		Media id. . . . .	19°0
Altura barométrica . . . . .	{	Máxima anual . . . . .	778'7 mm
		Mínima id. . . . .	751'1 »
		Media id. . . . .	763'8 »
Lluvias según las estaciones del año. . . . .	{	Primavera . . . . .	5 días 24'3 mm
		Verano . . . . .	1 » 1'2 »
		Otoño . . . . .	18 » 141'2 »
		Invierno . . . . .	17 » 92'7 »
		Total . . . . .	41 259'4 »

Presión barométrica media los días de lluvia . . . . . 762'6 »

Temperatura media en los días de lluvia . . . . . 14°8 »

Los días más calurosos han sido el 25 de Julio y 7 de Agosto, con calma del S. el primero y S. E. el segundo, correspondiendo al primero una presión barométrica de 762'0 mm y al segundo, de 763'0 mm.

Las mínimas de las temperaturas correspondieron al 4 de Febrero y 10 de Marzo: en la primera, la presión barométrica fué de 772'8 mm con viento fresco de O., siendo en la segunda la presión de 770'3 mm con viento de N. O.

Los días de lluvia se han repartido en las fases lunares en la siguiente forma; 11 días en luna nueva, 4 días en menguante, 14 en llena y 12 en la creciente.

Los vientos en los días de observación se han distribuido en la siguiente forma: N. 32 días; N. E. 58 días; E. 40 días; S. E. 27 días; S. 9 días; S. O. 7 días; O. 71 días; y N. O. 117 días.

Los temporales de mayor intensidad durante el presente año han sido los siguientes:

El de 28 y 29 de Febrero en el que se perdieron la Balandra «Alfa» de 53 toneladas, el Laud «Abelardo» de 15 toneladas, y el Pailebot «Abel» de 70 toneladas; este temporal se inició de madrugada con viento duro de N. E., siendo la presión barométrica de 764'0 mm y la oscilación máxima de 1'4 mm.

El de 1.º de Marzo fué con viento del E. y una presión barométrica de 765'2 mm. Y el de Diciembre, que se inició durante la tarde del 18 con viento fresco de N. E. y lluvia, y en la madrugada del 19 tomó gran incremento, siendo la presión barométrica de 755'8 mm, no habiendo tenido que lamentar la pérdida de ninguna embarcación seguramente por la forma de presentarse este temporal.

El día 1.º de Septiembre se notó un movimiento sísmico á las 10'36 horas.

En la madrugada del 10 de Marzo nevó en el monte del Gurugú.



## *Resumen de las observaciones meteorológicas efectuadas en el Puerto de Chafarinas durante el año 1920*

Temperaturas . . . . .	{	Máxima anual . . . . .	31°0
		Mínima id. . . . .	2°3
		Media id. . . . .	16°0
Altura barométrica . . . . .	{	Máxima anual . . . . .	774'6 mm
		Mínima id. . . . .	753'0 »
		Media id. . . . .	766'0 »
Lluvia según las estaciones del año . . . . .	{	Primavera . . . . .	2 días 14 mm
		Verano . . . . .	0 » 0 »
		Otoño. . . . .	7 » 30 »
		Invierno . . . . .	5 » 55 »
		Total. . . . .	14 » 99 »

Presión barométrica media los días de lluvia . . . . . 761'5 »

Temperatura media los días de lluvia . . . . . 11°0 »

Los días más calurosos han sido el 25 de Julio y 14 de Agosto, con calma de S. O. el primero y de N. el segundo, correspondiendo una presión barométrica de 763'6 al primero y de 763'2 al segundo.

La mínima de las temperaturas correspondieron al 18 de Noviembre y 21 de Diciembre, la primera con viento flojo de N. y la segunda con viento muy flojo de S. O. correspondiendo al 18 de Diciembre una presión barométrica de 763'2 y al segundo una presión de 763'0.

Los días de lluvia se han repartido en las fases lunares en la siguiente forma: 3 días en la nueva; 2 días en la menguante; 3 días en la llena y 6 días en la creciente; y la relación respectiva de altura ha sido 15 mm en la nueva, 11 mm en la menguante, 27 mm en la llena y 46 mm en la creciente.

Los vientos en los días observados se han distribuido en la siguiente forma: N. 50 días; N. E. 100 días; E. 3 días; S. E. 27 días; S. 22 días; S. O. 56 días; O. 9 días; N. O. 98 días.



# ÍNDICE

	<u>PÁGINAS</u>
Introducción. Puerto. . . . .	5
Muelles de ribera . . . . .	13
Pavimentación del Puerto . . . . .	18
Alumbrado . . . . .	19
Prolongación del dique N. E. . . . .	20
Proyecto del dique del Sur . . . . .	23
Recaudación y movimiento comercial del Puerto . . . . .	27
Embarque de minerales y vías del Puerto. . . . .	28
Observaciones meteorológicas . . . . .	29

## INGRESOS Y GASTOS

Estado del resumen general de la cuenta de ingresos y gastos correspondientes al año 1920 y primer trimestre del 1921 . . . . .	35
Idem comparativo de los ingresos por Arbitrios y Explotación durante el quinquenio 1916-1921. . . . .	37
Idem comparativo de la Dirección Facultativa durante el mismo quinquenio. . . . .	39

## ESTADÍSTICA COMERCIAL

Movimiento de buques mercantes 1911-1920 y primer trimestre del 1921.	43
Idem de mercancías id. id. id. . . . .	44
Idem de pasajeros id. id. id. . . . .	45
Embarque de minerales id. id. id. . . . .	46
Movimiento de ganado id. id. id. . . . .	47
Importación durante el año 1920. . . . .	51
Idem durante el primer trimestre de 1921. . . . .	57
Exportación durante el año 1920. . . . .	65
Idem durante el primer trimestre de 1921. . . . .	71
Resumen general . . . . .	75
Idem comparativo. . . . .	75

## Resúmen del tráfico de los ferrocarriles de la Junta de Fomento

Tráfico y recaudación por peaje durante el año 1920 y primer trimestre del 1921 por el ferrocarril de vía de 0'60 m. . . . .	79
Idem id. id. durante los años 1920-1921 . . . . .	80



### Tráfico de las Vías del Puerto

Tráfico por las vías de un metro de ancho entre la Plaza de España y el Dique N. E. durante el año 1920 y primer trimestre del 1921. . .	83
Tráfico por las vías de 0'60 m. de ancho entre la Plaza de España y el Dique N. E. durante el año 1920 y primer trimestre del 1921 . .	84

### Observaciones climatológicas de Melilla y Chafarinas

Altura barométrica . . . . .	87
Temperatura del aire. . . . .	87
Humedad relativa. . . . .	88
Tensión del vapor acuoso, en milímetros . . . . .	88
Evaporación y lluvias en milímetros y fenómenos varios . . . . .	89
Cuadro de observaciones meteorológicas efectuadas en el Puerto de Melilla . . . . .	90
Resumen de las observaciones . . . . .	91
Idem de las efectuadas en el Puerto de Chafarinas . . . . .	92

Fotografía de los muelles de Ribera . . . . .	12913
" vista general del puerto de Melilla . . . . .	22924



