

Centenario
de la
Constitución
de la
Junta de Obras
del Puerto de Cádiz



1902 - 2002



Autoridad Portuaria de la Bahía de Cádiz



Las fotografías, utilizadas para la confección de este libro han sido realizadas por:

Galería Guevaz

Fotos El trebol

Fotografía José Raymundo

Fotografía Dubois

Fotografía Segundo y Rosita

Trabajos aéreos y fotográficos

Ediciones gráficas Carrabella

Foto Juman

Paisajes Españoles, S. A.

José A. Bravo Barrero

Estudios Michael Reckling

Aviotran

Técnicas Fotográficas

Tecnifoto

Airgemá

EDITA: Autoridad Portuaria

FOTOMECÁNICA E IMPRESIÓN: Fotocromía

D.L.: CA-841-01

Índice

<i>Prólogo del Excmo. Sr. D. Francisco Álvarez-Cascos Fernández -Ministro de Fomento-.....</i>	<i>9</i>
<i>Prólogo del Ilmo. Sr. D. Rafael Barra Sanz -Presidente de la Autoridad Portuaria-.....</i>	<i>11</i>
<i>Relación de Presidentes.....</i>	<i>13</i>
<i>Relación de Directores</i>	<i>15</i>
<i>Proyectos anteriores a la Constitución de la Junta de Obras del Puerto (1853 - 1895).....</i>	<i>17</i>
<i>Real Orden de 14 de diciembre de 1901</i>	<i>27</i>
<i>Acta de Constitución de la Junta de Obras del Puerto.....</i>	<i>29</i>
<i>Composición de la Primera Junta.....</i>	<i>32</i>
<i>Acta de entrega del Puerto de 28 de abril de 1902</i>	<i>35</i>
<i>Fotografías y planos.....</i>	<i>49</i>
<i>Real Decreto 928/1982 unificando la Administración Portuaria de la Bahía de Cádiz.....</i>	<i>119</i>
<i>O.M. Regulando las condiciones de administración del Puerto de la Zona Franca</i>	<i>131</i>
<i>Instalaciones Portuarias en la actualidad</i>	<i>159</i>
<i>Consejo de Administración.....</i>	<i>161</i>
<i>Serie Histórica de las Toneladas de Mercancías movidas en el Puerto.....</i>	<i>165</i>

EXCMO. SR. D. FRANCISCO ALVAREZ-CASCOS FERNÁNDEZ

Ministro de Fomento

Cádiz es una ciudad que ha nacido del mar y para el mar y que desde su fundación, 80 años después de la caída de la Troya homérica, ha tenido en el tráfico marítimo y en su puerto el motor casi exclusivo de su economía y a ambos ha vinculado su historia. Historia sin la cual no podría entenderse la de España.

Uno de los periodos más trascendentes para los puertos españoles se desarrolló a lo largo de la 2ª mitad del siglo XIX y primeros años del siglo XX.

La sustitución de la navegación a vela por la de vapor, la internacionalización del comercio marítimo, el aumento del volumen de carga de los barcos y los cambios de sus características, así como la implantación del ferrocarril como medio de transporte de mercancías en sustitución de los carros, exigieron un cambio profundo en nuestros puertos que pasaron de la competencia de la Armada a la competencia del sector civil y en los cuales se construyeron mejores y novedosas infraestructuras portuarias aplicando los profundos cambios tecnológicos que se estaban produciendo y utilizando nuevas fórmulas de financiación a la vez que se modificaba la organización y gestión de todos y cada uno de los puertos españoles.

Este brillante periodo se viene a consolidar con la constitución de las Juntas de Obras, organismos que sentaron las bases de nuestro actual Sistema Portuario de Titularidad Estatal.

Así, por Real Orden de 14 de diciembre de 1901 se dispone la creación de la Junta de Obras para la Dirección y administración de las del puerto de Cádiz, Junta que se constituye el 8 de febrero de 1902 y que afronta los problemas que presentaba el puerto, como las pocas y precarias infraestructuras, la escasez de calado y el continuo aterramiento de la rada.

Este libro que edita la Autoridad Portuaria de la Bahía de Cádiz no sólo permite rescatar la reciente historia del puerto de Cádiz, sino que significa un reconocimiento a todas las personas que como el Diputado gaditano D.Segismundo Moret o el Ingeniero Jefe de Obras Públicas Sr.Lafarga o D.Federico Molini, primer Ingeniero Director de la Junta de Obras del Puerto de Cádiz, lograron con su imaginación y trabajo dar un impulso renovador a la organización y gestión del puerto y remodelar sus infraestructuras, las cuales, en sus líneas básicas, han llegado a nuestros días.

Durante estos cien años, aquellas Juntas creadas en la segunda mitad del XIX y primeros años del siglo XX han experimentado los cambios lógicos que el tiempo ha impuesto, incluso en su denominación. En el caso concreto de la de Cádiz, la Junta de Obras pasó a denominarse Junta del Puerto; con la unificación administrativa en 1982 de los puertos de la bahía, Junta del Puerto de la Bahía de Cádiz y con la entrada en vigor de la Ley 27/1992 de 24 de noviembre de Puertos del Estado y de la Marina Mercante, Autoridad Portuaria de la Bahía de Cádiz.

Enhorabuena a toda la familia portuaria gaditana por este primer centenario y enhorabuena a todos los gaditanos, portuenses y puerto realeños, que tienen en su puerto un importante motor de impulso de su economía y futura prosperidad.

ILMO. SR. D. RAFAEL BARRA SANZ
Presidente de la Autoridad Portuaria de la Bahía de Cádiz

Se cumple ahora un siglo de un hecho trascendental para nuestra ciudad: la constitución, el 8 de febrero de 1902, de la Junta de Obras del Puerto de Cádiz. Como Presidente actual del organismo, que con la evolución lógica experimentada en este tiempo, ha pasado a denominarse Autoridad Portuaria de la Bahía de Cádiz, es para mi un honor poner en sus manos esta publicación fotográfica, donde podrá ver la evolución de las instalaciones portuarias y del propio organismo durante el siglo XX.

Con ella pretendemos, igualmente, rendir un más que merecido homenaje, a todos los hombres y mujeres que han escrito la historia de este organismo y por consiguiente de este puerto, durante estos cien años. Desde aquella primera Junta presidida por D. Joaquín Rodríguez García y aquellos primeros ocho empleados, hasta el Consejo de Administración y a los 185 empleados actuales. Sin ellos, nada de la labor llevada a cabo y que puede ver reflejada en este libro, hubiera sido posible.

No podemos tampoco olvidar la labor realizada desde 1853 hasta 1902, donde la obra de hombres como, Cortés, Cerero o Fernando Montañés (a través de su testamentaría) se nos antoja fundamental para que la semilla que sembraron, con tanto esfuerzo y tesón, germinara en los albores del siglo XX. La importancia de que Cádiz contara con un puerto dotado de calado y muelles suficientes era evidente y a ello se entregaron. Fueron tiempos difíciles en los que se discutía azarosamente sobre la mejor ubicación y distribución de los futuros muelles y se buscaban fondos para la construcción de los mismos.

Hoy día, un siglo después, nos congratulamos en poder presentarle un puerto, motor económico de la Bahía de Cádiz, convertido en un enclave logístico con instalaciones que le convierten en un complejo estructurado, con las tecnologías de vanguardia capaz de adaptarse a los nuevos tráficos marítimos y de competir con éxito dentro de los modernos esquemas portuarios.

Con esta mirada retrospectiva hacia lo que fue y esta presentación de lo que somos, queremos renovar nuestras ilusiones para afrontar el futuro con el mismo tesón y constancia del que nuestros antecesores hicieron gala y seguir trabajando en la construcción del Puerto de la Bahía de Cádiz, obra perpetuamente inacabada.

Relación de Presidentes

Ilmo. Sr. D. Joaquín Rodríguez Guerra
(Febrero 1902 – Noviembre 1902)

Ilmo. Sr. D. José de la Viesca, Marqués de Santo Domingo de Guzmán
(Noviembre 1902 – Mayo 1903)

Ilmo. Sr. D. Francisco de Aramburu e Inda
(Mayo 1903 – Marzo 1928)

Ilmo. Sr. D. Enrique Mac-Pherson Bommati
(Marzo 1928 – Octubre 1928)

Ilmo. Sr. D. José León de Carranza y Gómez
(Octubre 1928 – Septiembre 1931)

Ilmo. Sr. D. Manuel Fernández Pujol
(Septiembre 1931 – Noviembre 1932)

Ilmo. Sr. D. Gabriel Callejón Villoch
(Noviembre 1932 – Enero 1934)

Ilmo. Sr. D. Antonio Millán Núñez
(Enero 1934 – Abril 1936)

Ilmo. Sr. D. José León de Carranza y Gómez
(Abril 1936 – Febrero 1938)

Ilmo. Sr. D. Manuel Freire Costas
(Febrero 1938 – Abril 1942)

Ilmo. Sr. D. José M^a Alonso Mayobra
(Abril 1942 – Abril 1943)

Ilmo. Sr. D. Antonio L. Grosso Portillo
(Abril 1943 – Agosto 1957)

Ilmo. Sr. D. Antonio González-Tánago y Obregón
(Agosto 1957 – Marzo 1978)

Ilmo. Sr. D. Carlos Bernal Fernández
(Marzo 1978 – Julio 1982)

Ilmo. Sr. D. José Luis Torres y R. de Torres
(Julio 1982 – Octubre 1983)

Ilmo. Sr. D. Gervasio Hernández Palomeque
(Octubre 1983 – Julio 1987)

Ilmo. Sr. D. Agustín M^a Domínguez Lobatón
(Septiembre 1987 – Septiembre 1996)

Ilmo. Sr. D. José Ramón Pérez Díaz-Alersi
(Septiembre 1996 – Abril 1998)

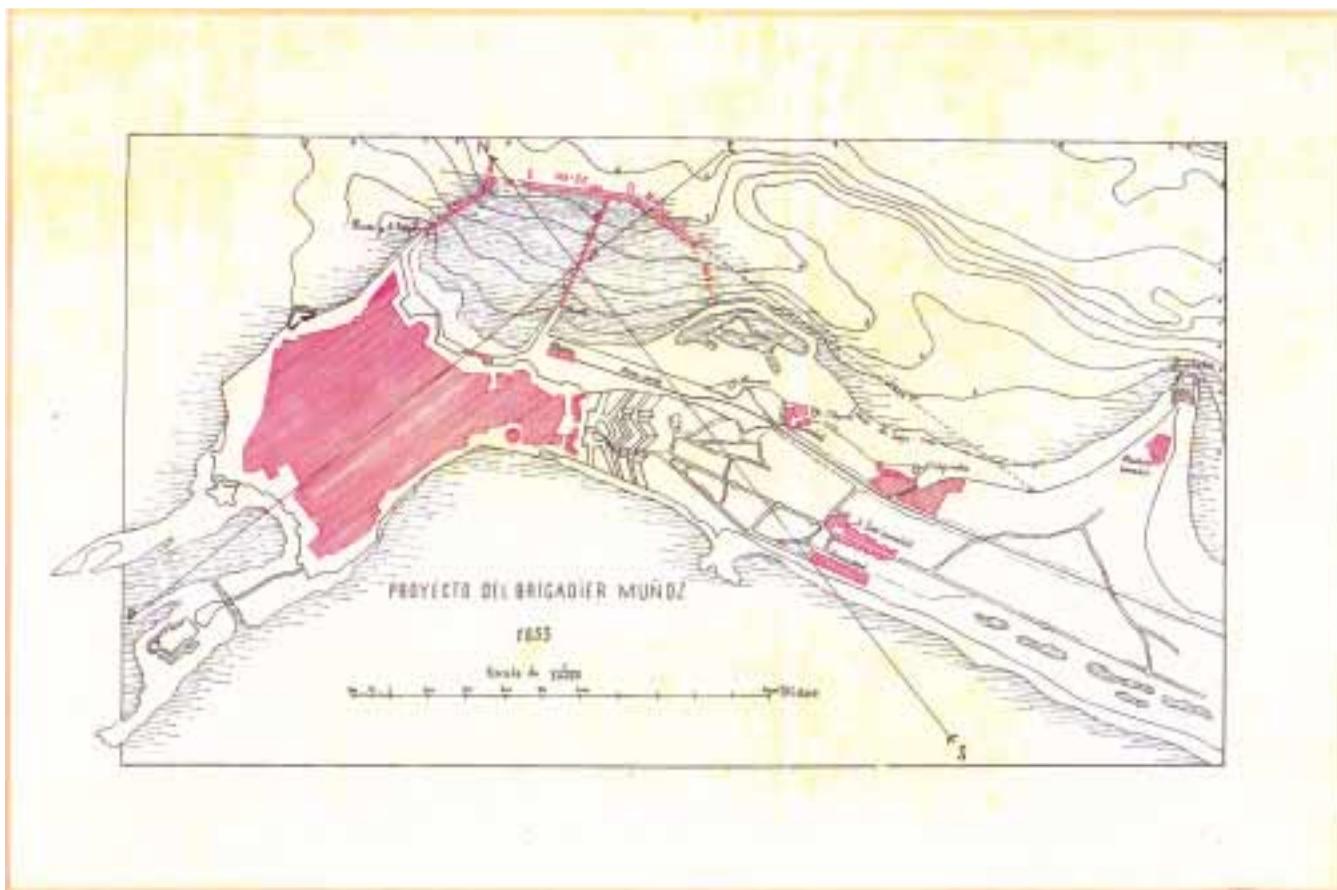
Ilmo. Sr. D. Rafael Barra Sanz
(Abril 1998-)

Relación de Directores

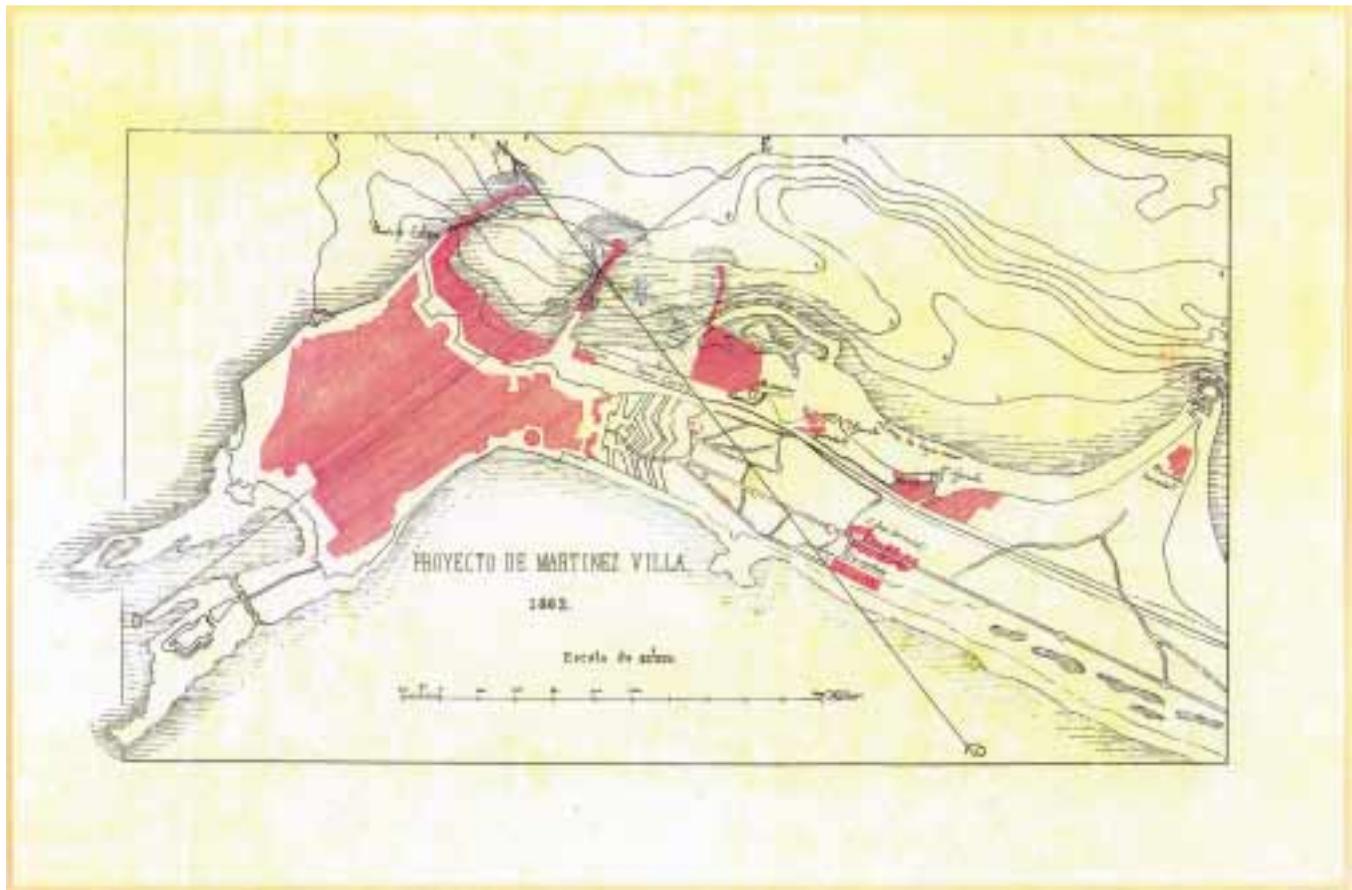
- Sr. D. Federico Moliní Ulibarri*
(Marzo 1902 – Mayo 1905)
- Sr. D. Emilio Martínez Sánchez Gijón*
(Mayo 1905 – Febrero 1917)
- Sr. D. Eugenio Suárez Galván*
(Febrero 1917 – Julio 1928)
- Sr. D. Juan Romero Carrasco*
(Julio 1928 – Septiembre 1932)
- Sr. D. Ignacio Merello Llasera*
(Septiembre 1932 – Octubre 1932)
- Sr. D. Francisco Castellón Ortega*
(Octubre 1932 – Agosto 1933)
- Sr. D. José Delgado Brackembury*
(Agosto 1933 – Septiembre 1933)
- Sr. D. Francisco Castellón Ortega*
(Septiembre 1933 – Diciembre 1933)
- Sr. D. Vicente Millán Sánchez*
(Octubre 1934 – Octubre 1938)
- Sr. D. Francisco Martínez Tourné*
(Diciembre 1938 – Junio 1941)
- Sr. D. Francisco González Lacasa*
(Junio 1941 – Octubre 1941)
- Sr. D. Enrique Goded Llopis*
(Octubre 1941 – Julio 1948)
- Sr. D. Marciano Martínez Catena*
(Octubre 1948 – Noviembre 1957)
- Sr. D. Manuel Alvarez Aguirre*
(Diciembre 1957 – Febrero 1978)
- Sr. D. Jaime Lobo Ruano*
(Septiembre 1978 – Octubre 1982)
- Sr. D. Manuel Giménez-Cuenca Nieto*
(Octubre 1982 – Agosto 1987)
- Sr. D. Jaime González Páramo*
(Julio 1988 – Diciembre 1993)
- Sr. D. Armengol Viñas Castro*
(Enero 1993 – Marzo 1999)
- Sr. D. Albino Pardo Rodríguez*
(Junio 1999-)

Proyectos Anteriores a la Constitución de la
Junta de Obras del Puerto
(1853 - 1895)

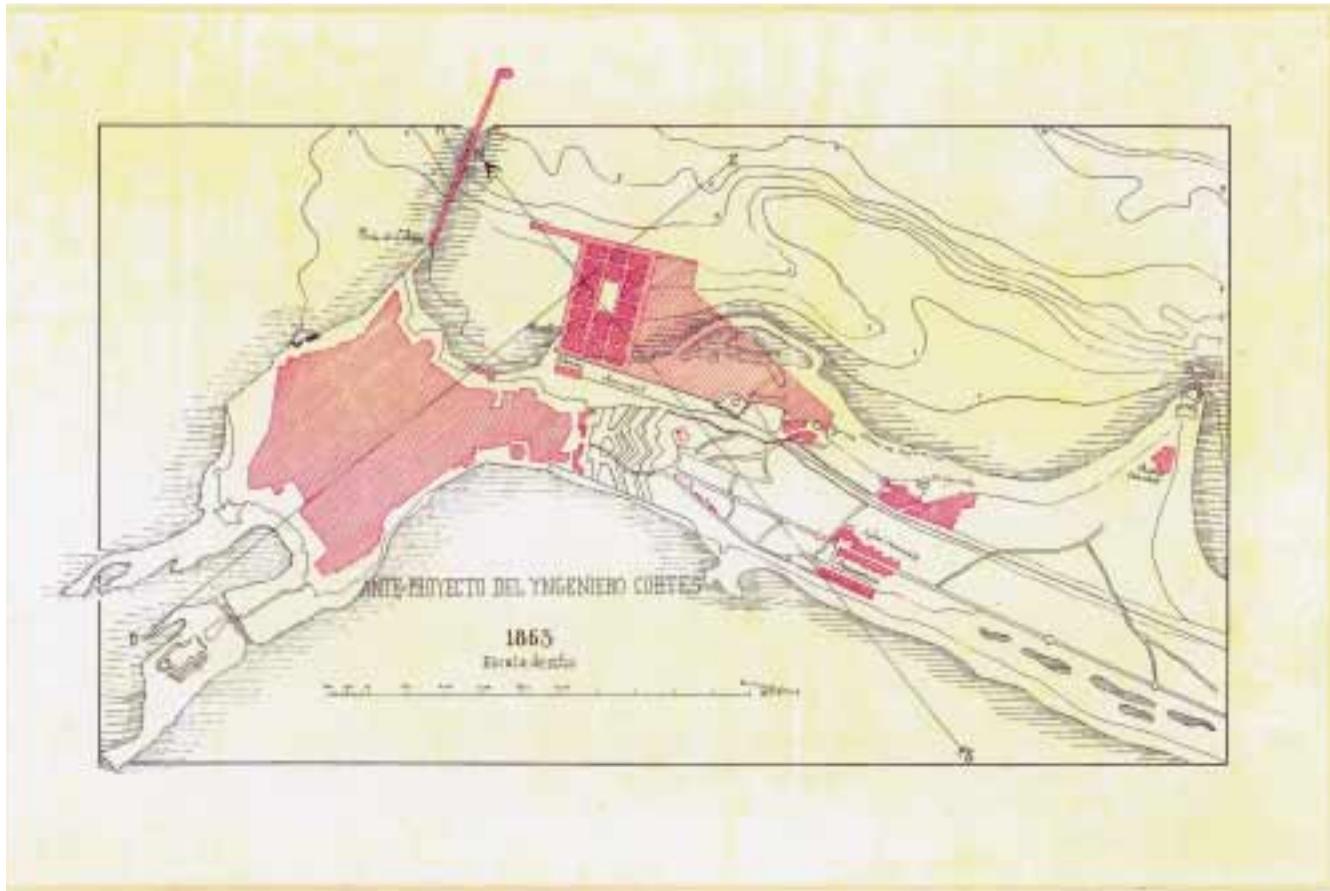




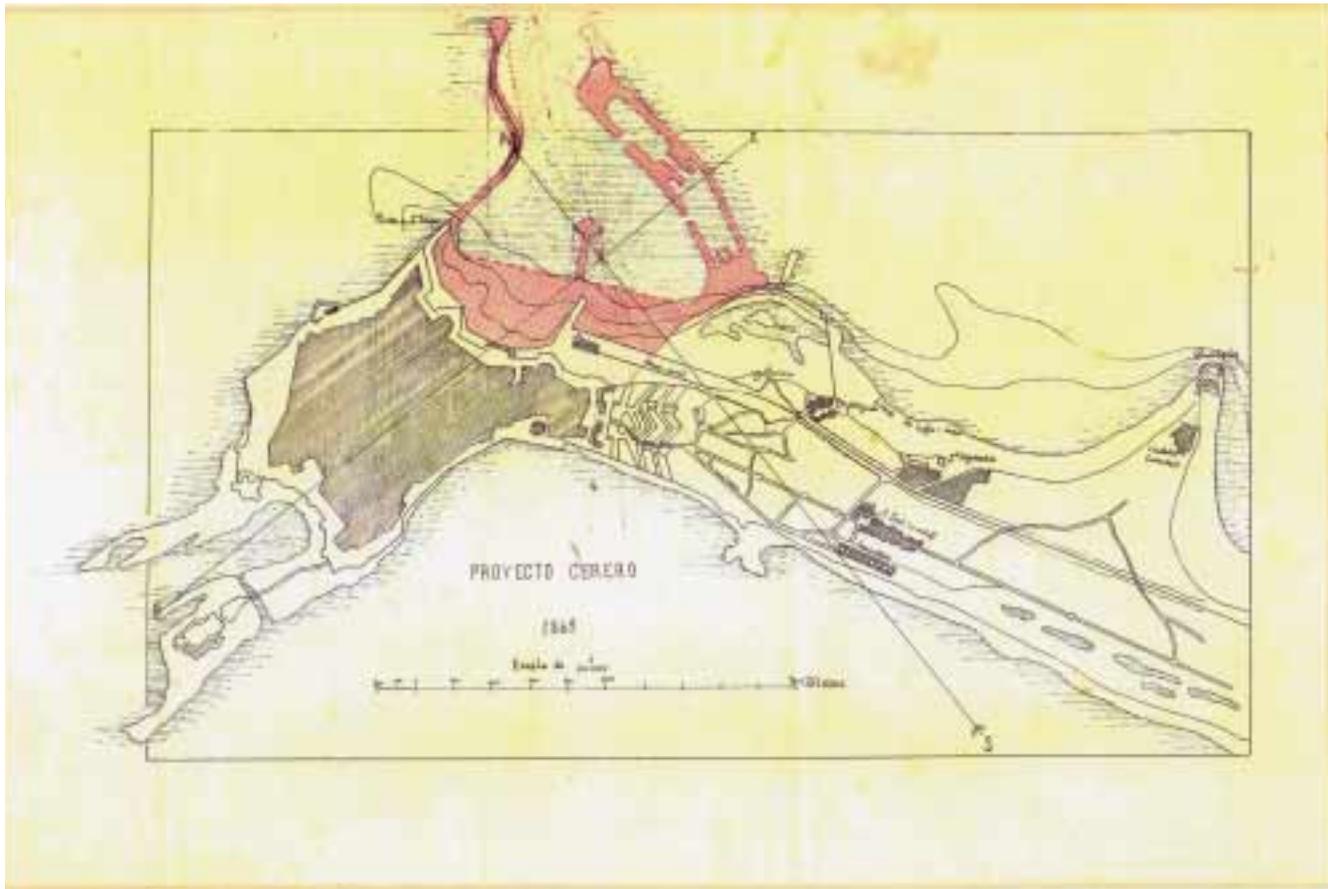
Los primeros proyectos para dotar al “ Puerto de Cadiz ” de unas mejores instalaciones datan de 1853. Este plano corresponde al proyecto del Brigadier D. Manuel Muñoz, ingeniero militar, en el que se preveía la prolongación del dique de San Felipe, la construcción de un contradique, que serviría de atraque, unido por su parte central al muelle de capitania mediante un puente de madera de 600 metros. El presupuesto total de ejecución de la obra era de 30.000.000 de reales.



Este proyecto del Ingeniero Jefe de Obras Públicas, D. Manuel Martínez Villa, fue encargado en 1858 y terminado en 1862. Aunque mantenía la prolongación del dique de San Felipe, se diferenciaba del anterior en que prolongaba ampliamente el muelle de capitanía y construía un muelle de ribera a la cota de -2 metros. Su presupuesto era de 53.000.000 de reales.



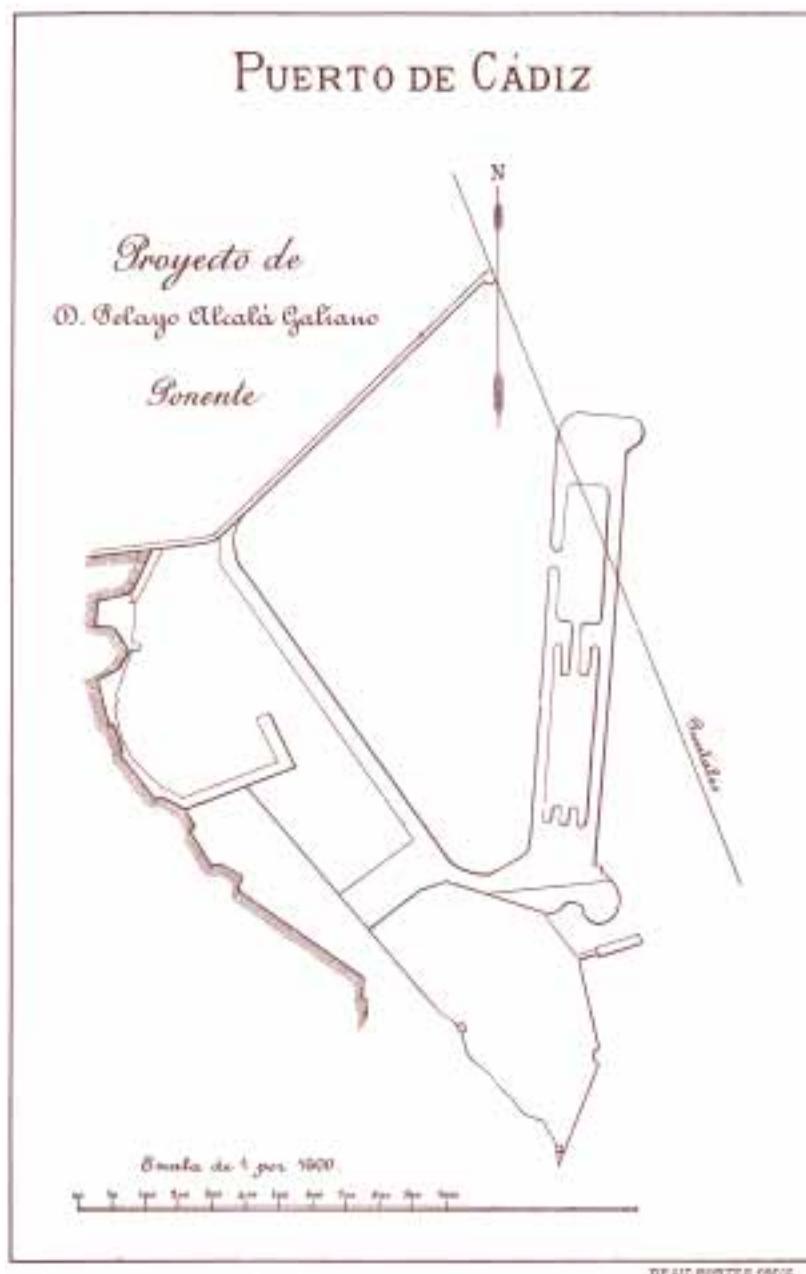
El nuevo Ingeniero Jefe de Obras Públicas, D. Carlos M^a Cortés, redactó este ante-proyecto en 1863, que abogaba por la prolongación hasta los 1.000 metros del dique de San Felipe y del muelle de capitania hasta los 450 metros, cerrando un espacio hasta la “Punta de Vaca”. Contó con un amplio respaldo pero fracasó por carencia de recursos económicos para afrontar su ejecución.



En 1868, el Ingeniero Militar D. Rafael Cerero, emprende las primeras acciones serias encaminadas a la construcción del puerto. A tal fin, solicitó del gobierno la concesión necesaria para ejecutar, a su costa, las obras y redactó este proyecto que fue aprobado en 1870, año en que le fue concedida la autorización.



La autorización otorgada al Sr. Cerero en 1870 estaba condicionada a la constitución de una comisión técnica. Esta comisión no se crearía hasta cinco años después. El 4 de diciembre de 1874 se constituyó la Sociedad del Puerto Mercantil de Cádiz, con la inestimable participación de la testamentaria del Sr.D. Diego Fernando Montañés , para impulsar las obras. Este proyecto presentado en 1876 por la comisión recogía algunas modificaciones al de 1869.



En 1879 la testamentaria del Sr.D.Diego Fernando Montañés adquirió los bienes y derechos de la Sociedad Mercantil del Puerto de Cádiz, comprometiéndose a sufragar las obras hasta donde sus medios le alcanzaran y entonces el Estado quedaba como propietario de lo construido y continuaría las obras. Este proyecto data de 1880 y estaba realizado por D. Pelayo Alcalá Galiano, ponente de la comisión nombrada para intervenir en la ejecución de los trabajos.



Según acta firmada el 20 de diciembre de 1883 la testamentaria del Sr.D.Diego Fernando Montañés hizo entrega al Estado de las obras ejecutadas, quien las recibió el 18 de enero de 1884. Fue nombrado entonces el Ingeniero Jefe D. Francisco Lafarga como director de las obras, quien en 1895 redacta este proyecto que en total ascendía a la suma de 33.048.319 pesetas, dividido en obras de inmediata realización y obras futuras de ampliación.

Real Orden de 14 de Diciembre de 1901

Creando la Junta de Obras del Puerto de Cádiz

PUERTOS Y FAROS.- (Junta de obras del de Cádiz) R.O. 14 Diciembre creándola. (AGRIC., IND., COM. y OBRAS PÚBLS.) << S. M. El Rey... se ha servido disponer:

1º Que se cree la Junta de Obras para la Dirección y administración de las del puerto de Cádiz, con sujeción al reglamento general para la organización y régimen de dichas Corporaciones, aprobado por R.D. de 11 de Enero del corriente año.(P.25)

2º Que se proceda inmediatamente a la elección de los vocales que con arreglo a dicho reglamento deben formar parte de la indicada Junta de Obras, y una vez constituida ésta se dé cuenta por V.S. del acto correspondiente.

3º Que inmediatamente después se proponga por dicha Corporación los arbitrios que deberán cobrarse para subvenir a las obras y servicios de su dependencia, con sujeción a lo prescrito en el art. 11 de la ley de Hacienda, de impuestos sobre los transportes, de 20 de Marzo de 1900 (1, publicada en la Gaceta de Madrid de 25 del mismo mes y año).

4º Que asimismo se proponga por dicha Junta cuanto estime conveniente a la más pronta realización de su cometido así como el reglamento particular por el cual debe regirse, con sujeción al general antes citado.

Acta de fecha 8 de febrero de 1902
por la que queda constituida la
Junta de Obras del Puerto de Cádiz

Composición de la Primera Junta

Nota de los Vocales que componen la Junta de Obros de Puerto de Cádiz, segun ha quedado constituida ante el Sr Gobernador Civil de la Provincia en 8 del actual.

PRESIDENTE

Don Joaquin R. Guerra.....designado por la Cdm^a de Comercio

VICE-PRESIDENTE

Don Enrique Mac Pherson.....por designación de la misma entidad, en calidad de armador y consignatario.

VOCAL INTERVENTOR

Don Luis José Gomez.....Concejal, designado por el Excmo Ayuntamiento.

VOCAL NATO

Don Luis Bayo Pinzón.....Capitan de puerto y Comandante de Marina de la Provincia.

DEMÁS VOCALES ELECTIVOS

<i>Don José Rubio Argüelles.....</i>	} <i>Diputados Provinciales, designados por la Corporación á que pertenecen.</i>
<i>" Manuel Diaz y Carreras...</i>	
<i>" José M^a Salazar.....</i>	<i>Concejal, designado por el Excmo Ayuntamiento.</i>
<i>" José Luis Diaz.....</i>	} <i>Vocales de la Sección de Comercio de la Junta de Agricultura, Industria y Comercio.</i>
<i>" José Luis R. Guerra.....</i>	
<i>" José de la Viesca, Marqués de St^o Domingo de Guzman</i>	} <i>Designados por la Camara de Comercio.</i>
<i>" Nicolas Fuster.....</i>	
<i>" Francisco Aramburu.....</i>	

Cádiz, 10 Febrero de 1902.

(firmado) = Joaq. R. Guerra =

ACTA DE FECHA 28 DE ABRIL DE 1902 DE ENTREGA POR LA JEFATURA DE OBRAS PUBLICAS DE LA PROVINCIA DE CADIZ Y DE INCAUTACION POR LA JUNTA DE OBRAS DEL PUERTO DE LA CAPITAL, DE LAS OBRAS DE ESTE, DEL MATERIAL A ELLAS AFECTOS DEL SERVICIO MARITIMO DEL PUERTO Y DE PARTE DE LA DOCUMENTACION CORRESPONDIENTE, ENTREGA E INACUTACION PRECEPTUADA EN LA REAL ORDEN DEL MINISTERIO DE AGRICULTURA, INDUSTRIA, COMERCIO Y OBRAS PUBLICAS DE VEINTICINCO DE FEBRERO DEL CORRIENTE AÑO Y EN LAS DISPOSICIONES GENERALES Y VIGENTES PARA LA ORGANIZACION DE LOS SERVICIOS DE LAS JUNTAS DE OBRAS DE PUERTOS.

Concurrentes al acto de entrega e incautación.

Reunidos en Cádiz el día veintiocho de Abril último los Señores D. Enrique Martínez y Ruiz de Azua Ingeniero primero de Caminos, Canales y Puertos afecto a la Jefatura de Obras Públicas de esta provincia delegado por el Sr. Ingeniero Jefe para este acto, según comunicación que en seis de Marzo anterior ha dirigido al Sr. Presidente de la Junta de Obras del mismo puerto, D. Enrique Macpherson y D. José Luis Rodríguez Guerra vocales de la referida Junta comisionados por ella para el presente acto y Don Federico Moliní y Ulibarri Director Facultativo de las obras y los Sr. Martínez y Moliní en los días cinco, seis y diez, del presente, se procedió a una visita general de las obras que constituyen el puerto de Cádiz y al reconocimiento del material afecto a éste haciéndose por el Sr. Martínez una descripción de aquellos.

Obras del puerto interior ó dársena.

El puerto propiamente dicho puerto interior, o dársena general lo forman: el dique abrigo de Poniente llamado Rompe-ola de la punta de San Felipe; los muelles de cabeceras o de costas denominadas de “San Carlos” y de “Puerto Piojo”; “Principal y de la Capitanía en la primera parte de éste y dos muelles de dársena uno continuación del de la Capitanía o sea su segunda parte y otro normal a éste llamado del “Martillo” o el “Muelle Nuevo”.

Dique de San Felipe.

El Dique de Poniente o de San Felipe tiene quinientos metros de longitud total, estando preparado para su continuación, y se compone de tres alineaciones ofreciendo un calado que por el lado de la dársena general es casi nulo en la baja mar viva en la primera alineación ó sea la que arranca de la costa y en las otras crecientes hasta el extremo en donde es de cuatro metros y medio. En los doscientos metros finales de esta alineación perteneciente al grupo de obra comenzadas en Mayo de mil ochocientos noventa y nueve, tiene un piso de nueve metros de ancho a cinco metros sobre el nivel de baja mar y un espaldón a parapeto de dos y medio metros de altura por tres metros de espesor estando constituido en la infraestructura por dos muros exteriores de bloques o sillares artificiales de tres metros el del lado de la bahía, habiendo entre ambos muros un relleno de escollera recubierto por una tongada de hormigón de medio metro de espesor que tiene el sobrelecho a la altura de la coronación de los dos muros de bloques cuyo plano está a baja mar. Sobre este macizo esta bien otro de mampostería hidráulica, siendo el paramento del lado de la bahía de sillares artificiales de hormigón de cemento. El dique se haya construido en el resto de un modo análogo arrancando del extremo de la Batería de San Felipe; pero, existe en este primer tramo por el lado de la dársena, adosado a lo largo de la muralla y a cinco metros sobre el nivel de baja mar viva un camino de cinco metros de ancho que pertenece al puerto y está sostenido por un muro de mampostería, en talud.

Muelle de San Carlos y de Puerto Piojo.

Los muelles de San Carlos y de Puerto Piojo tienen varias alineaciones que forman dos grupos principales; están ya sin calado, al pié de uno de estos grupos en donde se han instalados los talleres de las obras del puerto, siendo insignificante el calado al pié del otro grupo. La longitud de estos muelles es de doscientos ochenta y siete metros.

Muelle principal.

En el muelle principal hay que distinguir el muelle de la “Puerta de Sevilla” con dos alineaciones cuya longitud total es de trescientos nueve metros y el de las “Puertas del mar” con otras dos que alcanzan una longitud de doscientos setenta y cinco metros con ochenta centímetros.

Primer tramo del Muelle de la Capitanía. Límite de tierra de los Muelles de Cabeceras de costa o de Ribera.

El primer tramo del muelle de la Capitanía forma andén de costa y es un rectángulo de ciento setenta y dos metros de longitud por treinta y siete metros y veinte centímetros de ancho uniéndose por el lado opuesto al mar con los terrenos del ferrocarril de Sevilla a Cádiz. Los Muelles de “San Carlos” y “Puerto Piojo” de Puerta de Sevilla” y de “Puertas del Mar” están limitadas en los lados opuestos al mar por la Muralla de la Ciudad.

Area, pavimento, construcción y calado de los muelles de costas.

En estos últimos muelles y en el del primer tramo del de la Capitanía, hay una superficie de andén de costa de treinta y tres mil cuatrocientos treinta y cuatro metros cuadrados de las que cinco mil doscientos cuarenta y nueve metros cuadrados están sin pavimentos, en ocho mil novecientos treinta y nueve mil metros cuadrados este es un empedrado; en cinco mil quinientos setenta metros cuadrados es un adoquinado de piedra de Gerena, y en mil ochocientos cincuenta y cuatro metros cuadrados un adoquinado de piedra caliza. El resto de la superficie de dichas cucilas corresponde a la sillería de la coronación de sus muros a las aceras de hormigón y de piedra caliza y a la ocupación por las escalinatas, norays y otras construcciones.

El calado que es cero al pie de estos muelles todos de construcción antigua con muros de mampostería y sillerías va aumentando desde las de la Puerta de Sevilla hasta el del Muelle de la Capitanía, en el que hay en bajar viva cuarenta centímetros.

Muelle de dársenas, segundo tramo del de la Capitanía y Muelle nuevo. Area, calado, pavimento. Sistema de construcción.

El segundo tramo del muelle de la Capitanía tiene en planta la forma de un rectángulo de ciento setenta y cuatro metros de longitud por treinta y siete metros y veinte centímetros de ancho, y el muelle "Nuevo" o del "Martillo" doscientos doce metros de longitud por cincuenta y tres metros de latitud.

El calado en baja mar viva varía desde cuarenta a ochenta centímetros al pie del muelle en la parte interior de la dársena.

El sistema de construcción de estos dos muelles es análogo al de la prolongación del dique de San Felipe.

En ellos hay doce mil ochocientos treinta y cinco metros cuadrados de adoquinado y cuatro mil quinientos metros de empedrado, y el resto hasta la superficie total de diez y siete mil seiscientos treinta y cinco metros cuadrados es la ocupación de las coronaciones y de las mismas obras accesorias y especiales.

Rasantes de los Muelles de Riberas.

Todos los muelles de ribera descritos tienen sus rasantes a unos cinco metros sobre el nivel de baja mar viva.

Obras accesorias.

Como obras accesorias de las principales que se han descrito hay las siguientes:

Ochenta y tres Norays de amarra.
Dos argollones de amarra (uno está roto)
Trece escalinatas grandes
Seis escalinatas pequeñas
Cuatro escalas de gato
Veintisiete barandillas
Mil trescientos veintidos M2. de aceras.

Obras especiales maquinarias e instalaciones para la explotación, construcción y conservación del puerto.

Las obras especiales maquinarias e instalaciones para la explotación y para la construcción y conservación del puerto son: una rampa, dos surtidas, cuatro tinglados cerrados y vías férreas exteriores para el servicio de ellos; obras que dijo el Sr. Martínez se había de hacer nueva especial mención en el curso de la visita al puerto: dos almacenes provisionales, la oficina y la fragua que fueron de las obras y tres grúas. De estas una movida a vapor y las otras a brazos, siendo la primera de veinte toneladas de fuerza y de siete y medio metros de alcance de metro y medio la del lado este y de ciento ochenta centímetros la del Oeste. La grúa de vapor tiene los movimientos necesarios para izar arriar y girar y para traslación con carga y sin ella. Las otras dos grúas son fijas y las tres tienen movimiento de rotación en un extremo de la pluma para aumentar o disminuir el alcance horizontal dentro de ciertos límites.

Y el Sr. Martínez dió por terminada la descripción de las obras de la dársena o puerto interior.

Estado en que se encuentran las obras de la dársena general o puerto propiamente dicho.

De las obras mencionadas las construidas desde el año mil ochocientos noventa y cinco revelan esmero en su construcción y las demás se encuentran en general en buen estado de conservación excepción hecha de algunas fábricas de sillería y mampostería que por ser de naturaleza blanda la piedra o el material principal ofrecen grandes desperfectos principalmente en las aristas y todas las coronaciones de los muelles notándose sin embargo las reparaciones anuales hechas con piedra de la misma naturaleza.

En las obras del Dique de San Felipe ejecutadas antes de mil ochocientos noventa y cinco y en la primera curva hay una gran deformación del perfil del muro exterior a la dársena en el que según manifestó el Sr. Martínez haber oído como consecuencia de graves desperfectos producidos por un temporal y lo difícil de las circunstancias en que fué reparada quedó con esta deformación. No parece haber tenido la obra resentimiento alguno después de la época de aquella reparación.

La mar empieza a socavar la playa hacia el origen del camino de servicio del dique de San Felipe. En los muelles de dársena se nota irregularidades en la rasante la que es, en general continuación del plano de la de los muelles de cabeceras.

Estas irregularidades son: fuerte declive transversal hacia el interior de la dársena, único en el extremo del Muelle Nuevo, debido probablemente según opinión de los Señores Martínez y Moliní a desigualdades de asiento ocurridas al tiempo de la construcción o a poco de ellas en los dos muros de bloques; y varias depresiones causadas según manifestó el Sr. Martínez y asintió el Sr. Moliní por los movimientos que determina en el relleno la acción del mar a través de las juntas de los bloques lo que exige desde hace mucho tiempo los asiduos trabajos de conservación que se llevan a cabo.

También se nota en los paramentos de los bloques algunas oquedades de importancia, así como vestigios de recientes reparaciones de numerosas de aquellas, debidas unas y otras a desigualdad de resistencia en la masa del bloque.

Concesiones en el puerto interior, dársena general o puerto propiamente dicho.

El Ingeniero Sr. Moliní manifestó su deseo de que a ser posible constasen en el acta las circunstancias esenciales que concurren en cada una de las concesiones temporales y definitivas. A lo que el Sr. Martínez definiendo a este deseo manifestó que en lo referente a los temporales se estaba en el derecho de proponer se hiciesen cesar según así consta para la de concesión en el tiempo de la Jefatura del Sr. Merello en los expedientes incoados al efecto que quedan según lo dispuesto a disposición de la Junta y es de suponer conste también en los que se incoaron en otras épocas para concesiones análogas y en cuanto a las hechas por otras autoridades en la zona litoral de servicio del puerto interior constituida por la superficie del dique de San Felipe, de los muelles de cabeceras y de dársena antes descrito así como en los terrenos de playa contigua a algunas de aquellas obras, o sean los terrenos del Estado y anejo al puerto interior comprendido entre el mar, el Camino de servicio del Dique la muralla y el muelle de San Carlos son: edificios ocupados por las oficinas de Aduanas, Club de regatas; oficinas de los guarda costa; trozos ocupados junto al cantil de Muelle por los Ingenieros Militares; casetas entre las puertas del Mar y la Aduanilla; estanco y almacenes antiguos de Naveira cuyo grupo de edificios está comprendido entre la puerta del Mar y el ángulo de la muralla; emplazamiento de la antigua caseta de Carabineros; Sanidad; establecimiento de la "Flor Marina"; Caseta de la Trasatlántica; despacho de vapores del Sr. Millán; Capitanía del Puerto; nuevas oficinas de Carabineros; Almacenes que tiene en arrendamiento el ferrocarril; el que tiene a título precario la Compañía Trasatlántica; la caseta de la Compañía de pesca y la caseta de Sanidad en construcción, destinada a las fumigaciones.

Material flotante del puerto interior.

Se procedió a un reconocimiento del material flotante existente en el puerto interior afecto a este, y a la formación del inventario correspondiente que se une al presente escrito, formando parte del número uno entre los documentos anejos a la presenta acta.

Objetos existentes en los Almacenes, talleres y Casetas del Puerto interior y perteneciente a éste.

Iguals formalidades tuvieron lugar respecto a los objetos existentes en los almacenes, talleres y casetas del Puerto interior y perteneciente a éste, procediéndose a hacer el inventario correspondiente que a su vez forma parte también del citado anejo.

Puerto exterior o antepuerto. Muelle de Puntales.

El Sr. Moliní haciéndose eco de deseos y opiniones expresadas en síntesis por la Junta, con las que se hallaba conforme por las razones que iba a exponer, dijo, que cierta zona de la bahía de Cádiz constituye porción integrante del puerto de este nombre, además de la parte de ella que forma el puerto interior o dársena general, pudiendo aducirse varias razones de distintos órdenes que así lo demuestran.

La bahía proporcina al puerto de refugio de Cádiz los servicios altamente beneficiosos de un antepuerto relativamente abrigado; aquel puerto de refugio está constituido, por ella, casi exclusivamente, a causa de la falta de calado en la dársena para los grandes y aun los medianos barcos como se verifica igualmente en varios puertos de rada o abra abrigada que disfrutan de un antepuerto natural que tiene pocas o ningunas obras.

Esa zona de la bahía es hoy utilizada no sólo como fondeadero del puerto de refugio de Cádiz si que también como ante-puerto o fondeadero del puerto Comercial ya que en ella se hacen de un modo permanente transbordos de viajeros y de mercancías que corresponden al puerto de Cádiz y ya que en ella existe un muelle de hierro el de Puntales al que atracan barcos de mediano calado.

Ese fondeadero y ese muelle son así los únicos lugares en que se hacen las operaciones Comerciales del puerto de Cádiz, pues por la razón antes expuesta, el tráfico de la dársena general o puerto interior está subordinado al de los grandes barcos, estableciéndose la comunicación entre los muelles de este y aquellos barcos por medio de embarcaciones menores dedicadas al servicio comercial interior del puerto. Sin ese fondeadero no podrían existir pues, el puerto de refugio ni el puerto Comercial de Cádiz; y se puede agregar que tampoco existiría en la bahía uno de nuestros puertos militares de más importancia.

Viniendo a la cuestión legal afirmo que sin el ante-puerto o fondeadero, el puerto de Cádiz hoy existente, no podría ser considerado como puerto de interés general a cargo del Estado, ni clasificado como puerto de primer orden, consideración y clasificación que le dá el artº diez y seis de la vigente Ley de Puertos. Al propio tiempo el mismo fondeadero en el que se hacen operaciones de tráfico tiene el carácter de puerto según la definición que, para puerto se consigna en el artº trece de la mencionada Ley.

Agrego que por todo esto es innegable el derecho de la Junta a cobrar los arbitrios no sólo sobre viajeros y mercancías que se embarquen y desembarquen en los muelles del puerto interior, si que en los servicios realizados en el fondeadero o en el muelle de Puntales siempre que no tengan otro embarque y desembarque en el muelle del puerto interior.

La extensión dijo que esa zona de puerto exterior o ante-puerto deba corresponder al puerto de Cádiz, dependerá en parte de la disposición del futuro puerto interior según el proyecto general que definitivamente se apruebe por la Superioridad; pero, en el día debe estar definida indirectamente por los límites de jurisdicción de la Capitanía del Puerto de Cádiz por los límites naturales y usuales de la ocupación ordinaria por los barcos en el fondeadero mismo y por la configuración natural de este con arreglo a los calados que ofrezca.

Contestó el Sr. Martínez que asentía a las consideraciones que en el orden técnico y facultativo, en el orden legal y respecto a los hechos había expuesto el Sr. Molini acerca del ante puerto de Cádiz; pero que debía hacer constar que en los fondeaderos de los grandes barcos que frecuentan el puerto de Cádiz ya de arribada ya para efectuar operaciones comerciales no se ha ejecutado obra alguna por el Estado tal como dragado, boyas de amarras, etc., de suerte que la jurisdicción en ellos existente es la de Marina sin que coincida con ella hoy todavía la de Obras Públicas a no ser accidentalmente al tener que extraer algún barco sumergido que estorbe a la navegación y que en la parte de la costa exterior al puerto propiamente dicho, puerto interior o dársena general, no estando construido el puerto definitivo de Cádiz y redactado y aprobado un proyecto general para el mismo la Jefatura de Obras Públicas no ejerce jurisdicción alguna especial referente al puerto y si solo interviene en esa parte de la costa en la misma forma que para el litoral del resto de la provincia según lo preceptuado en las disposiciones vigentes.

Agregó que debía sin embargo señalar y lo haría después una importantísima excepción a lo que acababa de decir respecto a fondeaderos y zona marítima también exterior del puerto interior de Cádiz excepción que era referente al muelle de hierro de Puntales arrendado por el Estado a la Compañía de los ferrocarriles Andaluces.

Manifestó que las instrucciones dadas acerca de tales extremos por el Sr. Ingeniero Jefe eran las de consignar que aunque nada concreto ni determinado existía, al menos que el lo conociese en lo referente al espacio o zona que abarcaba la jurisdicción de la Jefatura, como encargada del puerto de Cádiz el artículo diez y nueve del arriendo del Muelle de Puntales preceptúa que el importe del arrendamiento debe ser entregado a la Junta de Obras del puerto cuando esta exista y no deja lugar a dudas de que a juicio de la Superioridad la jurisdicción de la Jefatura y por lo tanto ahora de la Junta de Obras alcanzaba cuando menos hasta el emplazamiento de aquel muelle y sus accesorios; que asimismo el hecho de estar a cargo de la Jefatura de Cádiz las boyas balizadoras de los bajos “Cabezuela” y “La Palma” y las de la “Galera” “Cochinos” “Puercas” y “Cabezos de los Asnos” dejaban claramente presumir que sus emplazamientos se consideraban dentro también de su jurisdicción y que habiéndose consignado por el mismo Sr. Ingeniero Jefe en su ante-proyecto de balizamiento general de la bahía y puerto de Cádiz entre otras señales la de un faro en la punta de Santa Catalina en la costa N. de la bahía sin que ello se hubiera considerado por la Superioridad fuera de oportunidad tratándose de aquel estudio parece deducirse de todo lo consignado que al menos en lo

que pueda relacionarse con las obras que hayan de mejorar las actuales condiciones del puerto, la Jefatura sin tener jurisdicción determinada de un modo preciso y sancionado por disposiciones legales u órdenes superiores ha venido ejerciéndola cuando para ello se ha presentado oportunidad o ha existido algún motivo determinado sin otros límites que los de las costas que limitan su bahía sin que por esto tenga esta su opinión que aquí hace consignar otro valor que el de su propio criterio y el de los hechos ya consignados que la robustecen y confirman.

Dijo que la Jefatura le había ordenado se consignase también en acta que desprendiéndose claramente de la cláusula diez y nueve del Contrato de arriendo del muelle de Puntales y sus accesorios según ya había dicho que esta obra se encontraba en la parte del puerto que debía estar bajo la jurisdicción de la Junta de Obras de puerto cuando ella existiese consideraban debían unirse a este acta como así se hace formando el número dos de sus anejos el inventario que sirvió para la entrega al actual arrendatario y el Pliego de Condiciones para que el arriendo se rige a fin que la Junta de Obras pueda tener conocimiento de en que consistían las de que había de hacerse entrega al expirar el Contrato de arriendo existente entendiéndose que dado que la Jefatura de Obras Públicas era la que por orden de la Superioridad y bajo este inventario había hecho entrega de ellas a la Compañía de ferrocarriles Andaluces su arrendatario actual no conservando sobre ellas otros derechos que los de la Inspección facultativa que debía seguir ejerciendo la Junta de Obras era la llamada a dirigirse a la Superioridad para que ordenase a la Compañía Arrendataria se entendiese en lo sucesivo con ella en todo lo que hasta ahora había venido entendiéndose con la Administración. Lo que con la unión a esta acta de los documentos antes citados bastaba a su juicio para que la Junta de Obras viniera a hacer delegada de la Administración y a la Jefatura en la Jurisdicción y derechos diferentes de la inspección que cada una de ellas había venido ejerciendo hasta hoy y debían pasar a ella según lo acerca del particular preceptuado. Consignando a más de orden de la Jefatura que esta consideraba delegados por este hecho en la Junta de Obras de puerto todos los derechos diferentes de los de la inspección que puedan derivarse de los convenios que se acompañan como anejo de este Acta.

Que lo mismo debería consignarse y acompañarse los documentos análogos que forman el anejo número tres en lo que se refiera a los contratos de arriendos de los almacenes de los muelles de la Capitanía y del Martillo, haciendo constar respecto a este arriendo que aunque figuraban comprendidos en los tres almacenes en ambos muelles existentes posteriormente y según acuerdo de la Superioridad que figura en los anejos con el número cuatro se eliminó de ellos el Almacén número uno como consecuencia de haber sido destruido en parte por un incendio y no reparado con oportunidad por la Administración siendo con posterioridad y según lo acordado en la disposición que figura en los anejos con el número cinco cedido a título precario a la Compañía Trasatlántica según el inventario y condiciones que se consignaron en el acta de entrega que figura en los anejos con el número seis.

Que asimismo y cumpliendo las órdenes de la Jefatura debía hacer constar que con anterioridad a desempeñarla el actual Sr. Ingeniero Jefe venía el Excmo. Ayuntamiento de esta Ciudad utilizando para pescadería el Cobertizo situado próximo a las Puertas del Mar y a su izquierda cuyas dimensiones son: treinta metros de longitud once metros y cincuenta centímetros de latitud y cinco metros y veinticinco centímetros de altura desde la base hasta la carrera de la cubierta y había construido como accesorio complementario otros cobertizos pero que no existiendo para ello derecho alguno consignado en expedientes al efecto, consideraba como así lo había puesto en conocimiento de la Excmo. Corporación citada en oficio fecha nueve de Abril que figura en los anejos con el número siete debía hacer entrega de el como lo hacía a la Junta de Obras si bien dejando consignado el estado actual de cosas y su porqué al efecto que de que pudieran convenir entre ambas partes y sin perjuicio para ninguna acerca de la fecha en que debería quedar a disposición de la Junta de Obras a la que la Jefatura y él en su nombre hacía entrega de momento de la primera de aquellas construcciones con la sola manifestación de lo consignado.

Más sobre el muelle de Puntales y los tinglados cubiertos.

El Sr. Moliní dijo que puesto que el contrato de arrendamiento del Muelle de Puntales (como el de los tinglados cubiertos de uso público del puerto interior que se encuentran en el mismo caso) expresa que el importe de aquel que cobra el Estado se ha de entregar a la Junta de Obras de puerto cuando ésta fuese creada y aun cuando se debe reconocer que el caso referente a este muelle sea con relación a la entrega e incautación de las obras del puerto un caso verdaderamente singular y excepcional entiendo sin embargo que se podría resolver por su analogía con el caso en que la Superioridad hace la concesión a un particular de parte de una obra de un puerto recogido por una

Junta y con el caso en que las Juntas arrienden los servicios competentemente autorizadas en vez de llevarlas por Administración.

Ni en el primer caso (para el que hay disposición legal adecuada y jurisprudencia sentada) ni en el caso en que las Juntas arriendan los servicios no pierden aquellas la inspección y vigilancia de éstos y de las obras.

Si se trata de un arrendamiento que ellas hacen aprobado por la Superioridad continúan ejerciendo la inspección completa como si el servicio se realizará por Administración y sin perjuicio de la inspección que para todo y de una manera general en cuanto a las obras del puerto se refiere tiene el Sr. Ingeniero Jefe de Obras públicas de la provincia; y si se trata de una concesión no ya para el uso o explotación si que para la construcción, la inspección de las Juntas se limitan a cuanto se relacionan con las obras del puerto y con el servicio público según se dispone en el Artículo cincuenta apartado diez y siete del vigente Reglamento orgánico de las Juntas, y se reserve el Gobierno de S.M. la inspección y vigilancia total de esa obra concedida al particular y relativa al cumplimiento de las cláusulas de la concesión ecomendando esa inspección al Sr. Ingeniero Jefe.

El caso de Puntales no es el de construcción, pero por extensión, puede aplicarse a él, el artículo mencionado pues no hay una razón para que la Junta cuide de la obra cuando se construye dentro del puerto y de la relación que ha de guardar con las otras, así como de lo que afecta al servicio público en una y otra si la primera está en construcción y no haya de tener ese mismo cuidado cuando la obra está construida y es suya, aunque arrendada su explotación como a cada paso sucede.

La inspección que corresponde a la Junta en las obras de Puntales, distinta y mucho más limitada que la del Sr. Ingeniero Jefe, no podrá ejercerla el Ingeniero Director si no se entrega el muelle a la Junta, lo que es natural, aspire a que se ejerza dicha inspección puesto que la obra vá a ser de ella según resolvió la Superioridad al extender el Contrato, siquiera como es natural y no puede menos de ser, limite sus actos de posesión a percibir el arrendamiento y a ejercer dicha vigilancia secundaria mientras no se extingue el Contrato ya por resolución superior ya a causa de rescisión o caducidad, ya a causa del fin natural del plazo de aquel o según los términos de este.

El Sr. Martínez, manifestó en contestación a lo expuesto por el Sr. Moliní que aunque el caso no era completamente análogo como así lo había hecho ya notar el Sr. Moliní, como el móvil de la Jefatura al proceder como lo hacía, no era de manera alguna contrariar los deseos de la Junta ni mermar sus derechos puesto que su aspiración era acceder en lo posible a los primeros así como su decisión la de respetar en todo su integridad los segundos, consigna una vez mas que vería hasta con satisfacción se accediera a los deseos de la Junta pues su conducta obedece tan solo a no excederse de sus derechos ni invadir atribuciones de otros.

Balizamiento del Puerto.

Manifestó el Sr. Martínez, que considerando la Jefatura eran las balizas y boyas existentes, así como el material y demás utensilios a sus servicios afectos complemento indispensable de las obras comprendidas en el puerto, le había dado orden de entregarlas como así esta dispuesto a verificarlo, contestando el Sr. Moliní que los propósitos y resolución de la Jefatura eran tan racionales, justificadas y oportunas que la Comisión de la Junta no podía menos, a juicio del dicente que incautarse también del balizamiento, por ser un servicio marítimo del Puerto y por preceptuar las disposiciones hoy vigentes sobre la materia que ese servicio debe pasar a la Junta.

Entrega además la Jefatura la luz del puerto o sea del extremo del dique de S. Felipe descrita y detallada con todos sus accesorios en el documento anejo número uno, y el Sr. Moliní manifestó sus deseos que interín no se pudiese tomar mejor acuerdo quedase hecho cargo de esta luz el Torrero que hasta ahora viene dedicado a su servicio, corriendo de cuenta del Estado los haberes del mismo y los gastos del material de dicha luz, a lo cual el Sr. Martínez manifestó que habiéndose tratado ya de este asunto oficiosamente entre el Sr. Moliní y el Sr. Ingeniero Jefe estaba autorizado por este a acceder a los solicitado por el Sr. Moliní suplicando en su nombre a la Junta que tal como él lo haría con esta misma fecha oficiase por su parte a la Superioridad para que ya aprobase lo acordado ya determinase aquello que en su mayor ilustración considerase más oportuno.

A su vez el Sr. Martínez expresó también en nombre del Sr. Ingeniero Jefe la conveniencia de que la Junta prestase a la Jefatura el material flotante y personal afecto a este que fuese necesario para el servicio de la baliza de Salmedina única de que queda encargada la Jefatura y que por esta razón, y deber pertenecer al balizamiento de la barra del Guadalquivir a la que está más próxima y por tanto alejada de Cádiz, no puede proponer a la Superioridad la adquisición de aquel material y de su personal, sino más bien que se encargue de dicha baliza la Junta de Obras del río Guadalquivir y puerto de Sevilla.

Personal subalterno fijo según los presupuestos vigentes para la conservación del puerto y balizamiento de este y operarios que trabajan en ambos servicios el día de la fecha.

Entrega e incautación del puerto.

Terminados los reconocimientos de que se ha hablado, aprovechando la marea del diez del actual para el exámen de los cascos del material flotante se dió cuenta el día trece del resultado de todos los reconocimientos técnicos y lectura de cuanto procede a los Sres. D. José de la Viesca, Marqués de Santo Domingo de Guzman, vocal también de la Comisión que representa a la Junta y el vocal antes mencionado D. José Rodríguez Guerra y tanto estos Sres. Vocales como los Sres. Ingenieros mencionados, acordaron consignar su conformidad con lo propuesto más arriba respecto al faro de S. Felipe y a la baliza de Salmedina y además que, con arreglo a las disposiciones vigentes que el personal subalterno fijo según los presupuestos aprobados para conservación durante el actual año del puerto y para la del balizamiento y operarios que trabajan en estos en el día de hoy y que dependían del Estado pasasen a depender de la Junta de obras del puerto el día trece y mientras aquella resuelve según sus atribuciones acerca de dicho personal corriendo de cuenta de la misma los haberes que correspondan a éste a partir del día siguiente inclusive, por lo que el Ingeniero Sr. Martínez, quedó en manifestar a cada uno de los individuos de dicho personal que quedaba a las órdenes del Director facultativo Sr. Moliní, tomando este la nota correspondiente; expuso el Sr. Martínez que la cantidad gastada hasta el día trece inclusive por el concepto de conservación del puerto era de trece mil setecientos cuatro pesetas con cuarenta y un céntimos, y de tres mil trescientas cincuenta y cinco pesetas y nueve céntimos la cifra gastada en el servicio del balizamiento siendo los dos presupuestos aprobados respectivamente de treinta y nueve mil novecientos cuarenta y seis pesetas, y de siete mil ochocientos sesenta y una pesetas y noventa y nueve céntimos.

Finalmente, el Ingeniero Don Enrique Martínez, Delegado del Sr. Ingeniero Jefe de Obras Públicas de ésta provincia, declaró que hacia entrega a la Comisión de la Junta de Obras del puerto de todas las obras, terrenos, material, efectos y documentos de que se ha hecho descripción y relación e inventario en este escrito y los anejos en él enumerados como pertenecientes al puerto de Cádiz y a los servicios marítimos de éste, y a su vez los Sres. Vocales de la Junta de Obras del Puerto de Cádiz, y D. Federico Moliní Director Facultativo de las Obras de dicho puerto, manifestaron que se incautaban a nombre de dicha Junta y competentemente autorizados para ello, de dichas obras, terrenos, material, efectos y documentos, dando por terminado el acto de entrega e incautación, todos los Señores concurrentes, acordando que se extendiese por triplicado la presente acta, debiendo remitirse un ejemplar de ella por conducto del Sr. Ingeniero Jefe, al Ilmo. Sr. Director General de Obras públicas, quedando otra en poder de la Jefatura de ésta en la provincia y el tercero en el de la Junta de Obras del Puerto y firmando dichos tres ejemplares a trece de Mayo de mil novecientos dos.- Firmado - Enrique Martínez - Rubricado.- Firmado - Marqués de Santo Domingo de Guzmán - Rubricado.- Firmado - José L. Rodríguez Guerra - Rubricado.- Firmado - Federico Moliní - Rubricado.- El Vocal que suscribe, al firmar la presente acta en cumplimiento de lo ordenado por la Superioridad, hace constar con autorización de la misma:- 1º Que en el día veinte y ocho de Abril, único en que pudo asistir a las operaciones de entrega del Puerto, solo practicó una visita general a los muelles desde la mitad del de San Carlos hasta el del Martillo, oyendo leer la lista de las concesiones definitivas existentes en los mismos, y aceptando la descripción que de los referidos muelles hacia el Sr. Ingeniero Delegado de la Jefatura, Don Enrique Martínez, por haberle manifestado el Sr. Director facultativo que ello era lo que procedía. Se recibió además, el material de herramientas de empedrado existente en la caseta del Guarda-muelles previo reconocimiento y comprobación con el inventario que practicó el expresado Sr. Director facultativo; así como también fueron recibidas las Grúas con las observaciones que en el acta y documentos anejos a ella constan, y
2º Que estampa su firma en once de Septiembre de mil novecientos dos y no en la del acta, pues se encontraba ausente a la sazón con conocimiento de la Junta.- Firmado - E. Macpherson - Rubricado.-



En Cádiz
El Ingeniero Director



Vista de la dársena del puerto en 1902, cuando no era más que un fondeadero para embarcaciones de hasta 1 metro de calado. El 28 de abril de ese año, la Jefatura de Obras Públicas de la provincia hizo entrega de todas las obras, instalaciones, material fijo y flotante y demás elementos a la Junta de Obras, además del Muelle Viniegra Valdés de Puntales.

PUERTO DE CADIZ

PLAN DE OBRAS DE D. FEDERICO MOLINI
- Aprobado en 3 Julio 1903 -





Paseo de Canalejas en 1903. Las murallas y la dársena Moret en los años del inicio de los trabajos en el puerto. El primer plan de obras fue aprobado el 9 de julio de 1903 y su autor fue el primer Ingeniero Director D. Federico Molini.



Por R.O. de 26 de mayo de 1905 se autorizó a la Junta la celebración de un concurso para adquirir un tren de dragado. El expediente se resolvió adjudicando el concurso a la Casa Conrad de Holanda para el suministro de una draga de rosario y a la Cía. Trasatlántica para el suministro de dos gánguiles de vapor. En la imagen vemos la draga adquirida bautizada como "MORET", en honor de D. Segismundo Moret, quien intervino decisivamente en las mejoras del concurso para la adjudicación de las obras del puerto en 1906.



Entre los años 1905 y 1908 se construyeron los bloques que habían de servir para el inicio de las obras del puerto, según el proyecto redactado por el primer Director Sr.Moliní. Se fabricaron dos tipos de bloques: uno de 2,00 x 5,4 y otro de 2,00 x 3,60 metros. En febrero de 1908 se habían terminado 175 unidades grandes y 443 unidades pequeñas con un coste de 390.858,97 pesetas.

PUERTO DE CADIZ

PLAN DE CELLS DE D. EMILIO MARTINEZ Y SANCHEZ-GRAJON

- Aprobada en 16 Febrero 1800 -





El Plan de Obras de 1903 fue modificado por el Ingeniero-Director D. Emilio Martínez y Sánchez-Gijón y aprobado el 14 de febrero de 1906. Tras dos concursos de licitación declarados desiertos, por R.O. de 18 de diciembre de 1907 se adjudicaron las obras a la “Società Véneta per costruzione ed esercizio de Ferrovie Secondaire Italiane”. Este sillar fue colocado por S.M. el Rey D.Alfonso XIII inaugurando las obras del puerto el 28 de febrero de 1908.



El primer tramo a construir fue el Muelle Reina Victoria. En la fotografía vemos las obras a finales de 1908; se prolongaron hasta 1912 y tuvieron un coste de 3.129.217 pesetas.



Muelle de la Ciudad alrededor de 1915. Las obras iniciadas en 1913 para la prolongación en 400 metros del dique de San Felipe continuaban a buen ritmo, invirtiéndose este año 240.762,12 pesetas. A la izquierda se puede apreciar el Monumento a Moret y al fondo el edificio de la actual Excma. Diputación Provincial.



El puerto en 1918 desde el Paseo de Canalejas. Un buque atracado en el Muelle Reina Victoria, único totalmente terminado en la época. El Muelle Marqués de Comillas estaba en construcción.



El Muelle Reina Victoria en 1920, año en que se habilitó el primer tramo del Muelle Marqués de Comillas. Podemos ver las columnas de los patronos San Servando y San Germán, hoy situadas en Puertas de Tierra.



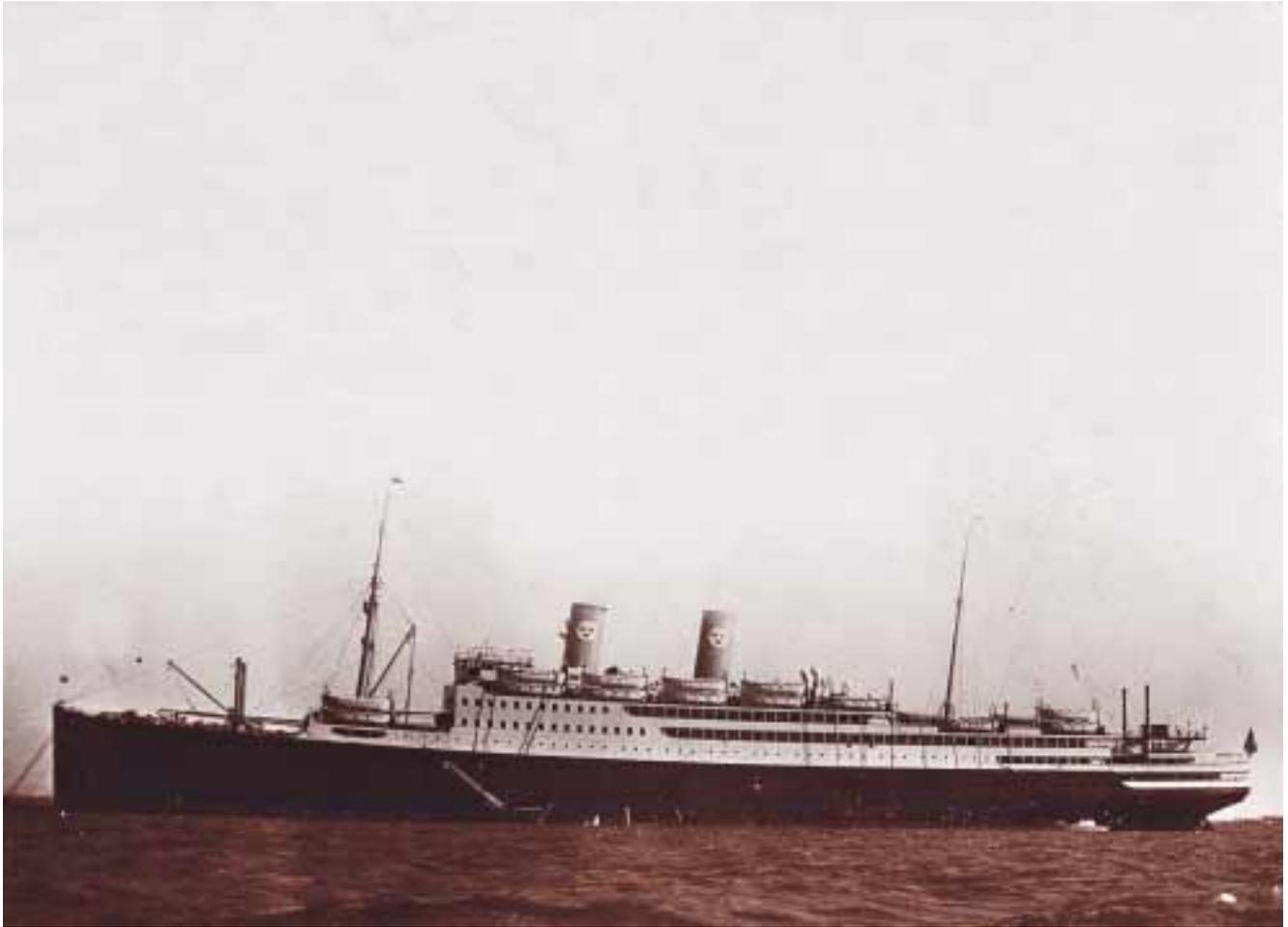
Muelles Reina Victoria – en primer término – y Marqués de Comillas – al fondo – en una panorámica de 1923, con este último ya terminado. Los almacenes núm. 2 y 3 aun no se habían construido. Destaca la vista del edificio de Capitanía situado en el Muelle Reina Victoria.



El Puerto de Cádiz desde la Cuesta de las Calesas en 1925. A la derecha los terrenos donde se ubica la actual estación de ferrocarril. Al fondo el Muelle Alfonso XIII ya terminada su línea de atraque desde 1921 y su pavimentación desde 1924.



Boya adquirida por la Junta de Obras del Puerto en 1926 para el amarre de grandes buques trasatlánticos de hasta 35.000 toneladas, construida por la Cía. Anónima de Suministros Marítimos e Industriales en la Plaza de San Juan de Dios, frente al Ayuntamiento, antes de su fondeo.



Vapor sueco “GRIPSHOLM” de 175 metros de eslora y 17.715 toneladas. Este fue el primer buque amarrado a la boya destinada a grandes trasatlánticos. Era el año 1927.



Construcción del Almacén núm.2 en el Muelle Marqués de Comillas durante el año 1928. Su puesta en servicio se produjo en septiembre de 1929, con una superficie de 5.038 metros cuadrados y un coste de 651.201,50 pesetas.



Caseta de la Inspección de Aduanas situada en el Muelle Marqués de Comillas. Esta imagen corresponde al año 1929, recién terminadas las obras iniciadas un año antes. Detrás podemos ver las obras del Almacén núm.2. Esta caseta sirvió, a partir de los años 50, como almacén de correos donde se guardaban las sacas que se embarcaban desde Cádiz para América y Guinea.



Almacén núm.4 o lonja del pescado. Situado entre los muelles Marqués de Comillas y Pesquero, fue construido entre 1925 y 1927 con un presupuesto de 214.673,44 pesetas. De 1927 a 1932 la explotación estuvo arrendada al Excmo. Ayuntamiento de Cádiz. En 1929, año aproximado de esta fotografía, se descargaron en la lonja 9.794 toneladas de pescado y el canon cobrado por la Junta fue de 48.968,80 pesetas.



(Foto cedida por el Excmo. Ayto. del El Puerto de Santa María)



Embarcación emblemática de los muelles gaditanos, el “ Adriano III “, o “Vaporcito del Puerto”, que desde 1929, con su antecesor el “Adriano I”, une Cádiz con El Puerto de Santa María por vía marítima.

Sus propietarios, la casa María A. Fernández, de ascendencia gallega, llegaron a Cádiz con ocasión de la Exposición Iberoamericana de Sevilla de 1929 y desde entonces, de manera ininterrumpida, prestan este servicio.

PUERTO DE CADIZ

PLANTE OBRAS DE D. JUAN DOMINGO CARRASCO

- Aprobada en 8 Marzo 1850 -





Vista parcial de Cádiz en 1930. En el puerto se puede comprobar el Muelle Ciudad con su antigua configuración y muy próximas a iniciarse las obras del “trozo núm.1” de este muelle que arrancando del Muelle Alfonso XIII se prolongaría 100 metros. Los trabajos se efectuaron entre 1931 y 1936 y fueron adjudicados a D. Manuel Távora por un importe de 755.602,64 pesetas.



El Muelle de Viniegra Valdés en una imagen del año 1931. Era de estructura metálica, estaba ubicado en Puntales y su construcción data de 1883. Fue demolido entre los años 1949 y 1952 para permitir la construcción del puerto de la Zona Franca.



Las primeras 4 grúas eléctricas que fueron adquiridas en el año 1916 e instaladas primeramente en el Muelle Reina Victoria y después de su construcción en el Marqués de Comillas. Su potencia era de 3 toneladas y se invirtieron en su adquisición 175.000 pesetas, además de las 8.420 pesetas que costó la instalación de la energía eléctrica necesaria para su funcionamiento.



Interior del Almacén núm.3 en 1933 aproximadamente. Su construcción data de 1924 y su costo fue de 192.588,68 pesetas.

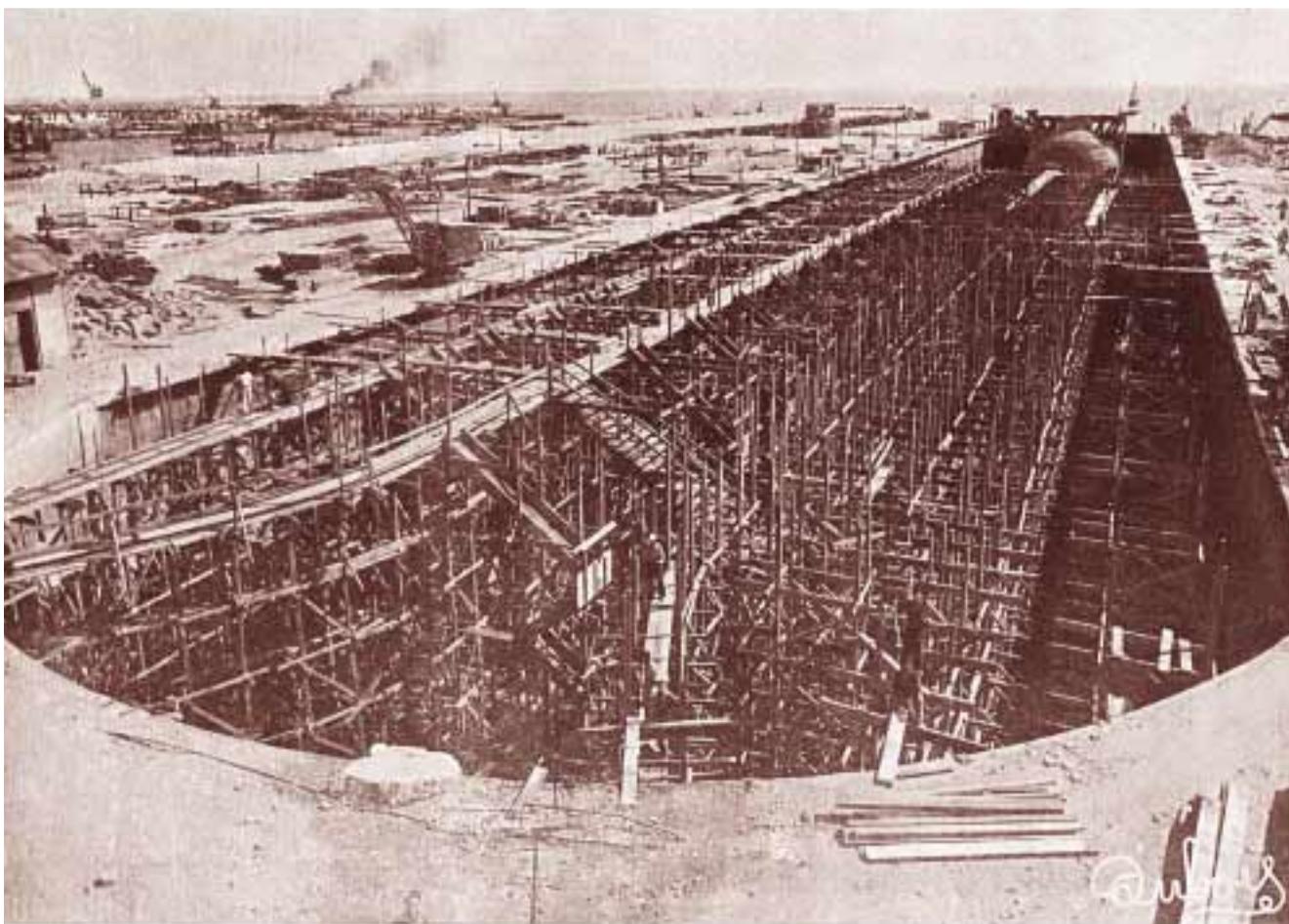


En el año 1914 se concedió a Cádiz un Depósito Franco, que a partir de diciembre de 1915 se instaló en locales alquilados en extramuros para pasar al Muelle Alfonso XIII en octubre de 1923. Corría a cargo de su explotación la Sociedad arrendataria “Crédito y Docks”, quien abonaba a la Junta el 50% de la recaudación bruta obtenida.

En 1929 se autorizaba la creación de un consorcio para la administración de una Zona Franca en Cádiz. La instantánea recoge la entrada al Depósito Franco en los primeros años 30.



Esquina de los muelles Ciudad (primer tramo de 100 metros ya construido) y Alfonso XIII (del carbón). Era el año 1940 y aun no se había construido el Almacén núm.6 en ese trozo del Muelle Ciudad. Sí vemos el Almacén núm.1, que data de 1923 y que servía al Depósito Franco.



Por R.D. de 4 de junio de 1926 las obras del Dique Seco “Nuestra Sra. del Rosario” fueron adjudicadas a las Sociedades “General de Obras y Construcciones” y “Compañía de Construcciones Hidráulicas y Civiles” por la Dirección General de Obras Públicas. Los trabajos se iniciaron en octubre de ese mismo año y se prolongaron hasta el 16 de abril de 1941. De 1926 a 1929 la Dirección de las obras fue encomendada a la Jefatura de Obras Públicas de Cádiz y a partir de febrero de 1929 y hasta su terminación a la Dirección del Puerto de Cádiz. En la imagen vemos el dique en el año 1941, ya terminado y construyéndose dentro de él los cajones de hormigón armado con los que se construiría el Puerto de Tarifa.



Desde los años 1940 a 1956 la Junta de Obras del Puerto se encargó del reforzamiento de las murallas de Cádiz. Aquí vemos la ejecución de las obras en el tramo del Campo del Sur durante 1944.



Fabrica de hielo para suministro a pesqueros instalada en el Deposito Franco, en una imagen de 1944.



Interior de la dársena desde el Muelle Ciudad, esquina con el Muelle Reina Victoria a mediados de la década de los 40. En 1944 se inició un dragado general de la dársena para dejarla con un calado de 9,5 metros en Bajamar Viva Equinocial, que finalizó en 1946. La obra tuvo un presupuesto de 9.883.582,42 pesetas.



En los años 1946, 1948 y 1950 se dictaron tres Leyes autorizando a la Junta de Obras del Puerto de Cádiz a emitir empréstitos para las financiación de las obras que habrían de acometerse. Una vez resuelto el problema de la financiación, se realizó un Plan de Obras, que quedó ultimado en el primer semestre de 1949. Esta serie F, emitida en enero de 1950, se dirigió a financiar las obras complementarias del Dique Seco.



Septiembre de 1947. Estado interior y exterior en que quedó la cubierta de los almacenes del puerto tras la gran explosión fortuita acaecida el 18 de agosto de ese mismo año en los polvorines que la Armada tenía en la capital gaditana.



Muelle Alfonso XIII y primer tramo del Muelle Ciudad en septiembre de 1947; el Almacén núm.6 construido entre 1941 y 1942 en estos primeros 100 metros. En el techo del Almacén núm.1 también se pueden observar las secuelas de la explosión.



Construcción de los trozos 2º y 3º del Muelle Ciudad. Las imágenes recogen el inicio de las obras en octubre de 1947 y su estado en mayo de 1949 y 1951. Se recibieron definitivamente el 11 de abril de 1952.



Durante 1948 se procedió a la reconstrucción de los almacenes dañados por la explosión de 1947. En la imagen vemos el estado de las obras en el Almacén núm. 1 en julio de ese año. El importe de los trabajos de reconstrucción por los daños causados en los almacenes del puerto fue de 3.179.149 pesetas distribuidas en:

*Almacén núm.1: 857.614 pesetas
Almacén núm.2: 1.364.141 pesetas
Almacén núm.3: 399.553 pesetas
Almacén núm.4: 557.841 pesetas*

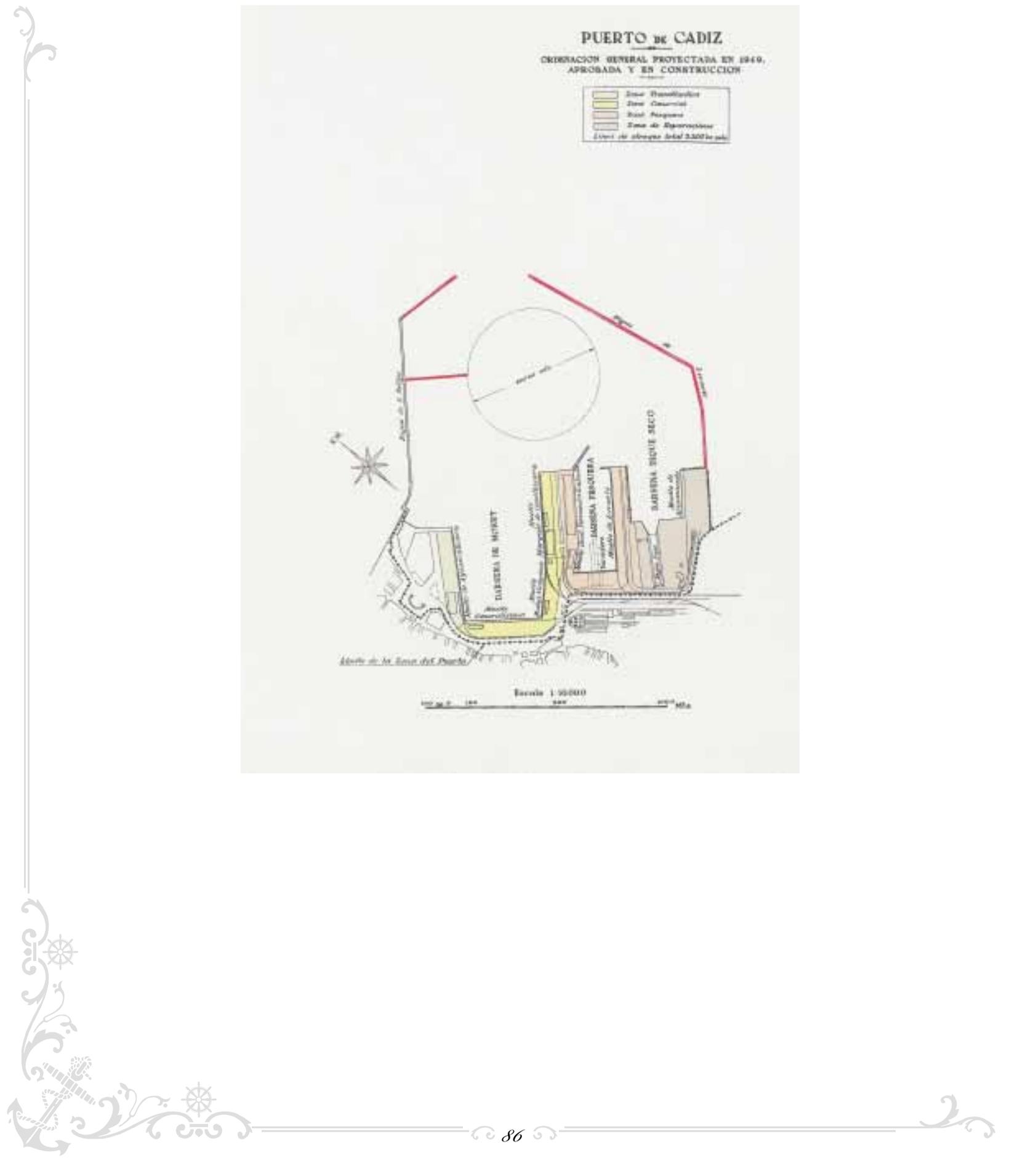
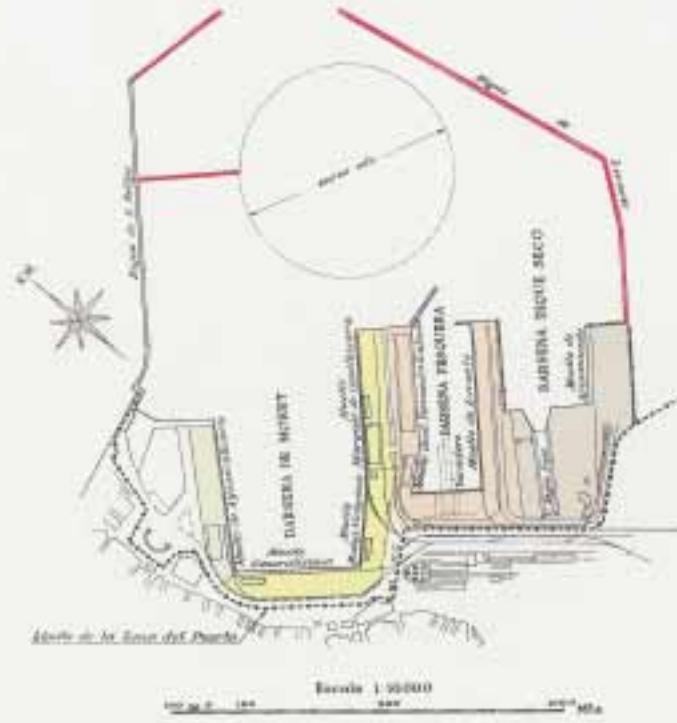


Vista del “Muelle del Carbón” (Alfonso XIII) en 1948, cuando se otorgó por O.M. de 27 de septiembre una concesión administrativa al Consorcio de la Zona Franca para la instalación provisional de sus instalaciones en tanto se construían las definitivas. La concesión ocupaba todo el muelle Alfonso XIII, con una superficie de 5.715 metros cuadrados y un canon de 111.178,33 pesetas/año. La concesión caducó el 31 de marzo de 1960.

PUERTO DE CADIZ

ORDENACION GENERAL PROTECTADA EN 1949,
APROBADA Y EN CONSTRUCCION

	Zona Franquística
	Zona Comercial
	Zona Residencial
	Zona de Aparcamiento
Límite de altura total 25,00 m. s.n.m.	





Operaciones portuarias en el Muelle Reina Victoria durante 1949. Grúa eléctrica de 5 toneladas “Babcock Wilcox” adquirida en 1932. En estos años el puerto contaba con 7 grúas (6 de 3 y 1 de 5 toneladas).



*Locales para exportadores construidos en el Muelle Pesquero entre 1948 y 1952.
La imagen corresponde a mayo de 1950.*



Puerto Pesquero en el año 1951. Arriba la explanada para rederos; abajo la lonja de subasta de pescado, cuyas obras se iniciaron ese mismo año y no se terminarían hasta 1953. El presupuesto fue de 9.647.376,39 pesetas.



Construcción del Muelle de Armamento. Situación de las obras en agosto de 1952. Obra complementaria del Dique Seco “Nuestra Sra.del Rosario”. El proyecto redactado en 1949 recogía una línea de atraque de 200 metros y 120 metros de anchura, con un calado de 9,5 metros. El presupuesto de ejecución era de 25.451.267,12 pesetas.



Muelles Reina Victoria y Marqués de Comillas. En primer término la finalización de las obras en el Muelle Ciudad con la construcción de la verja de cierre de este muelle a la que, según reza en el proyecto “hubo de dar importancia ornamental excepcional, por ser lindera con zona residencial de Cádiz”. Al fondo se puede ver el edificio frigorífico del Muelle Marqués de Comillas en construcción, en régimen de concesión, por el Instituto Nacional de Industria (INI).



Panorámica del Puerto Pesquero en 1952. Se puede apreciar la ejecución de 3 proyectos: “Muelle de Levante 2ª etapa”, que comprendía la reconstrucción y terminación de los 335 metros ya construidos y la nueva construcción de 150 metros más. Este proyecto se redactó en 1950 y empezó a ejecutarse en 1952, quedando terminado en 1953.

“Proyecto para la construcción de Varadero en el Puerto Pesquero”, comprendía la construcción de las rampas y las vías, quedando para posteriores proyectos la casa de máquina, maquinaria y carros. Esta obra se concluyó en 1954.

“Dragado de la dársena del Puerto Pesquero”, que redactado en 1950 se ejecutó en 1952, dejando el calado de esta dársena en 6 metros, excepto en la zona adyacente al varadero que quedó a -4 y -5 metros.



Panorámica del puerto comercial de Cádiz (Dársena Moret) en 1952. La línea de atraque total construida era de 1.005 metros y la superficie de la zona de servicio de 208.000 metros cuadrados en lo que respecta a esta dársena. Con referencia a todo el puerto, estas cifras eran de 3.200 metros de muelles y 439.200 metros cuadrados de superficie.



El muelle de la lonja en el Puerto Pesquero de Cádiz en el año 1953 en que se concluyó la obra de esta importante instalación que ha estado en servicio hasta 1996.



1954. Vista de la dársena comercial desde el nuevo edificio frigorífico construido en el extremo del Muelle Marqués de Comillas. Ya se habían terminado de ejecutar las obras de nuevas vías y pavimentación de los muelles que supusieron una gran mejora en la ordenación y en la explotación de los mismos, permitiendo, por ejemplo, el empleo simultáneo de todas las grúas, así como el uso de las nuevas carretillas eléctricas que fueron adquiridas entre 1951-52.



En 1955 esta era la imagen que presentaba el puerto por su entrada de la Plaza de Sevilla. El Almacén núm.5 que vemos en el Muelle Reina Victoria fue habilitado en 1949 como Estación Marítima provisional, dividiéndose la superficie en diversos departamentos en los que fueron alojados los servicios de Aduana, Policía, Turismo, Comisaría del Puerto y Sección Recaudadora.



Durante 1958 y 1959 se ejecutaron dos obras de abrigo importantísimas para el puerto: la que vemos en primer término de la imagen, ya prácticamente terminada, la II alineación del Dique de San Felipe, que con un presupuesto de 112.137.985,88 pesetas se adjudicó a la firma "Construcciones Oliden, S.A." y el primer trozo del Dique de Levante, que se adjudicó a la firma S.A.T.O. por un importe de 44.195.776,15 pesetas.



Puerto Pesquero y parte de la dársena comercial en 1960. Aun no había entrado en servicio el varadero. Lo haría en 1962. La barriada de La Paz y el Puente Carranza son figuraciones realizadas sobre el original de la fotografía según los proyectos previstos en la época.



Las instalaciones portuarias en 1961. Tras las obras de abrigo terminadas hasta entonces, la superficie de agua abrigada era de 141 hectáreas, que se repartía así: 102,75 ha., de antepuerto; 29 Ha., de la dársena comercial; 9,25 de la dársena pesquera y 7,5 Ha., del Dique Seco.



Durante 1962 se terminó un retranqueo efectuado de la verja de cierre del Muelle Ciudad con la nueva puerta de acceso a este muelle desde la Plaza de San Juan de Dios.



Imagen del puerto desde mar abierto en 1963. Están a punto de iniciarse las obras de prolongación del Dique de Levante, proyecto redactado y aprobado en 1962. También el Muelle Alfonso XIII estaba inmerso en una importante remodelación para acondicionarlo al tráfico de pasajeros.



El Plan de Obras del Puerto de Cádiz 1964-68 incluía entre sus actuaciones principales habilitar el Muelle Alfonso XIII para el tráfico de pasajeros. En esta imagen de finales de 1967 vemos ya prácticamente ultimado el proyecto.



La nueva Estación Marítima en una imagen del año 1968, con las obras ya terminadas y a punto de inaugurarse. La concesión para la explotación del bar-res-taurante se otorgó el 31 de octubre de 1967 a D. Florencio Molinero Molina, quien debía abonar en concepto de canon 321.898 pesetas anuales.



*Esquina de los muelles Ciudad y Alfonso XIII desde el edificio de la Excma.
Diputación Provincial en el año 1968.*

Foto: cedida por D.Santiago Acuña Camacho

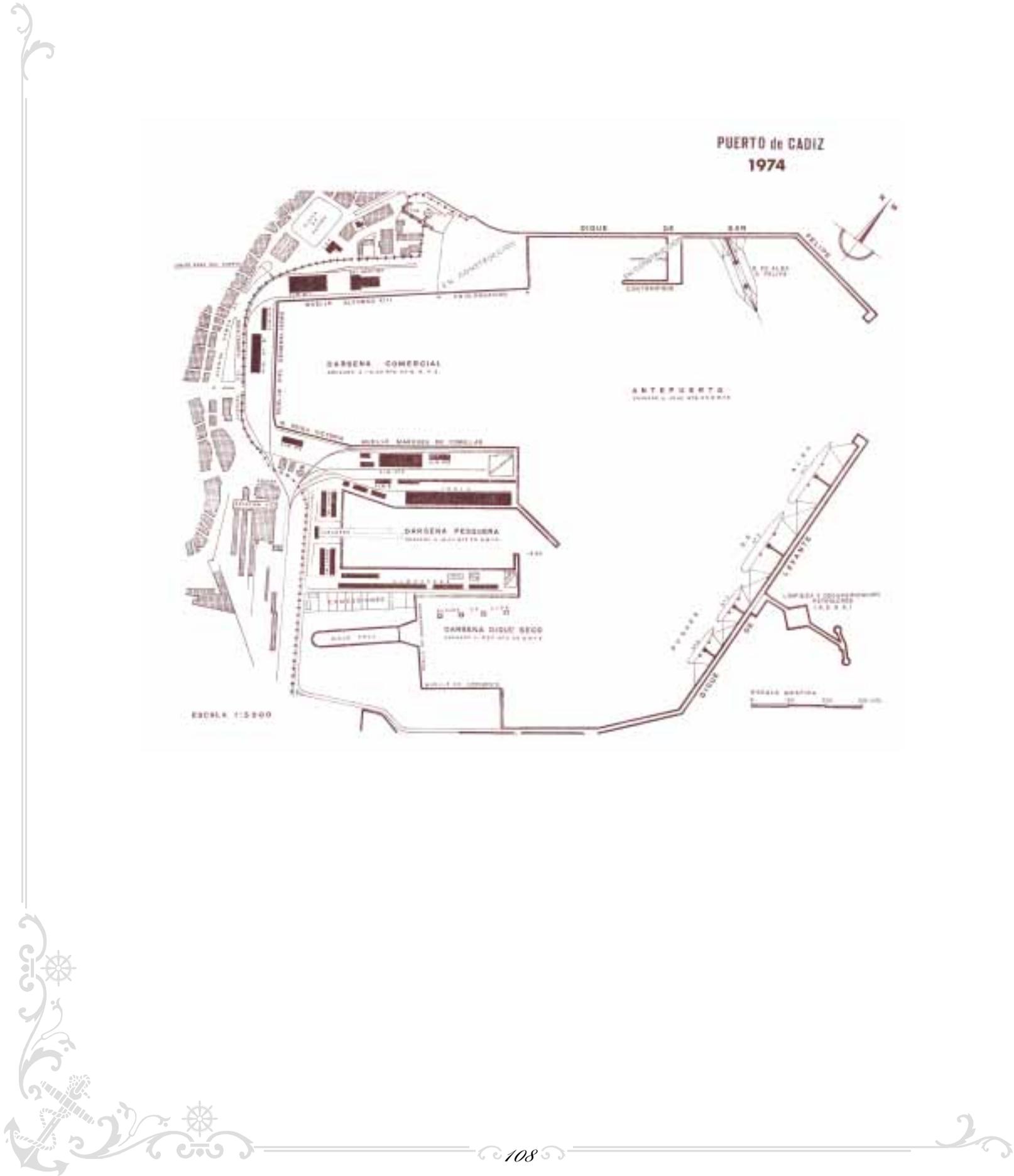
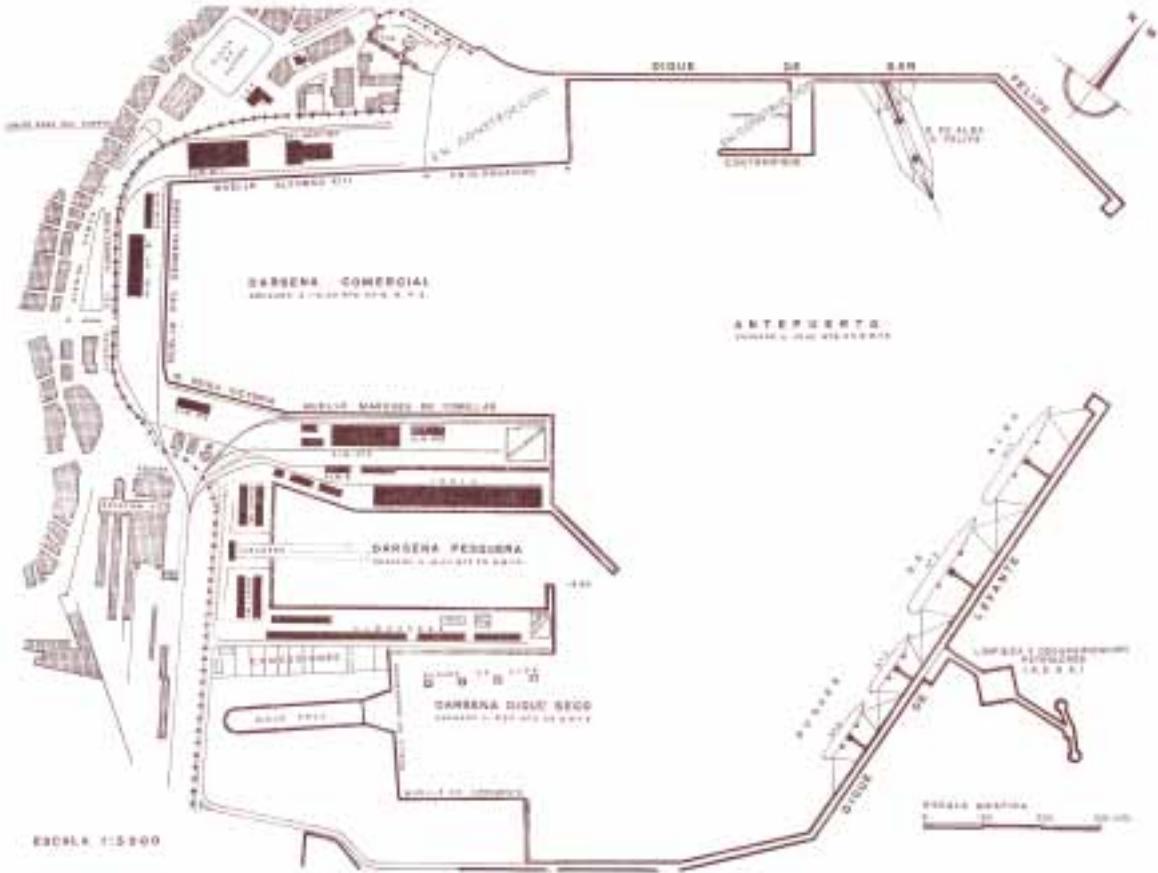


Imagen cenital de las instalaciones en 1969. Ya estaban en servicio dos obras de gran importancia inauguradas el año anterior: el Almacén núm.8, más conocido como el “almacén del vino” en el Muelle Ciudad, y la prolongación del Dique de Levante, con la que culminaría el abrigo del puerto.



En esta imagen del año 1972 vemos ya contruidos en el Dique de San Felipe los Duques de Alba para el atraque de buques de la Armada. En diciembre se otorgó a la Cía.Trasmediterránea una concesión para “Dispositivo de embarque de vehículos”. Era el inicio del tráfico roll-on / roll-off en nuestro puerto.

PUERTO de CADIZ
1974





En 1973 se iniciaron los trabajos de ampliación del Muelle Alfonso XIII para albergar el tráfico de contenedores. Esta imagen recoge el estado de las obras en 1974. Este mismo año entran en servicio los Duques de Alba núm. 1 y 2 construidos en el Dique de Levante para el atraque de buques de la Armada.



El Puerto de Cádiz en una imagen de 1976. Se concluyeron las obras de construcción de los 4 Duques de Alba en el Dique de Levante con la puesta en servicio de los numeros 3 y 4. Muy avanzadas las obras de la ampliación del Muelle Alfonso XIII. Entran en servicio dos nuevas grúas de pórtico de 6 toneladas que se instalan en el Muelle Marqués de Comillas, donde es demolida la caseta de la Aduanilla.



Se inauguró, en 1978, la primera fase del Muelle Reina Sofía (prolongación del Muelle Alfonso XIII). Desde mayo de 1976 ya operaba la primera grúa porta-contenedores que vemos en la imagen. La superficie de maniobra y almacenamiento de contenedores era de 40.000 metros cuadrados.





Vista general del puerto en 1978. Se plantea la necesidad de una urgente segunda ampliación, tanto en línea de atraque como en superficie de maniobra y almacenamiento de la terminal. Comienza la gestación de la “Terminal de Contenedores Reina Sofía”. Se suman 6 nuevas grúas de 6 toneladas a la explotación portuaria.



El Muelle Fernández Ladreda o “de la lonja” (Puerto Pesquero) en una imagen de abril de 1979. Se ejecutaron importantes trabajos en la mejora de las instalaciones pesqueras durante este año: dragado general, pavimentaciones de los muelles y arreglo de locales de exportadores.



El Muelle Marqués de Comillas, en el año 1979. En abril, se iniciaban las obras de demolición del Almacén núm.3, poniendo fin a 55 años de “servicios” al puerto.



Vista parcial del Muelle Reina Sofía en el año 1980. La grúa de 30 toneladas instalada un año antes, se trasladaría al Muelle Exterior de El Puerto de Santa María en 1983.



Durante el año 1981 se realizan las actuaciones encaminadas a dotar al puerto de una verdadera terminal ro-ro. Se otorga una concesión a Vapores Suardiaz para la instalación de una rampa en el Muelle Reina Victoria y se acomete el proyecto de “ Muelle adelantado para dos atraques por popa ”, concediéndose la explotación de uno de ellos en 30 de noviembre a la Cía.Trasmediterránea.



Demolición del Almacén núm. 6, construido en el primer trozo del Muelle Ciudad, en mayo de 1981 a fin de liberar espacio para las rampas ro-ro en construcción. El silo de vinos de la firma Pedro Domecq que vemos, también sería demolido en esta misma fecha.

Real Decreto 928/1982 de 17 de Abril Unificando La Administración Portuaria de La Bahía de Cádiz

Artículo 1. Los Organismos autónomos <<Junta del Puerto de Cádiz>> y <<Junta del Puerto de Puerto de Santa María>> se refunden en un solo Organismo autónomo denominado <<Junta del Puerto de la Bahía de Cádiz>>, que como tal se regirá por el título I de la Ley 27/1968, de 20 de junio (RCL 1968/1105 y NDL 25422), sobre Juntas de Puertos y Estatuto de Autonomía, y estará sometido a la restante legislación sobre Juntas de Puertos.

Artículo 2. Las instalaciones portuarias administradas por el nuevo Organismo autónomo, cuyo conjunto tendrá la calificación de puerto de interés general, serán las siguientes:

2.1. Instalaciones portuarias del puerto de Cádiz, actualmente a cargo de la Junta del Puerto de Cádiz.

2.2. Instalaciones portuarias del puerto de Puerto de Santa María, actualmente a cargo de la Junta del Puerto de Puerto de Santa María.

2.3. Instalaciones portuarias del puerto de la Zona Franca de Cádiz, a cargo del Consorcio de la zona Franca, en las condiciones que se determinen por Orden conjunta de los Ministerios de Hacienda y Obras Públicas y Urbanismo.

2.4. Instalaciones portuarias de los puertos de Rota y de Puerto Real, actualmente a cargo de la Comisión Administrativa de Grupos de Puertos.

2.5. Obras e instalaciones de particulares en régimen de concesión administrativa situadas en la bahía de Cádiz, entendiéndose por ésta el saco comprendido entre Punta Candor y Torregorda.

Se incluirán también las instalaciones portuarias que dentro de su ámbito geográfico estén afectadas a usos del Ministerio de Defensa (Marina de Guerra) y que sean desafectadas de tal uso.

Artículo 3. La zona de servicio del Puerto de la Bahía de Cádiz estará constituida por la integración de las zonas de servicio de las instalaciones portuarias de los apartados 2.1 a 2.4 m, más la zona de dominio público de las obras e instalaciones del apartado 2.5.

Por la Junta del Puerto de la Bahía de Cádiz se tramitará el oportuno expediente de delimitación de la zona de servicio, de conformidad con lo dispuesto en el art. 48 del Reglamento (NDL 25392) para la ejecución de la Ley de Puertos (NDL 25389).

Artículo 4. El Organismo autónomo del Puerto de la Bahía de Cádiz asumirá todas las funciones, patrimonio, personal, derechos y obligaciones de las Juntas del Puerto de Cádiz, y del Puerto de Puerto de Santa María, así como las que pudieran derivarse del punto 2.3 del artículo anterior, en las condiciones que se establezcan en las Ordenes ministeriales que desarrollen el presente Real Decreto, conforme a lo dispuesto en la disposición transitoria 2ª. del mismo y las correspondientes a las instalaciones del punto 2.4 y a los derechos y deberes derivados de las obras e instalaciones del punto 2.5.

Disposiciones transitorias

1ª. En el plazo de tres meses, a partir de la publicación del presente Real Decreto, se constituirá la Junta del Puerto de la Bahía de Cádiz, de acuerdo con la Ley 27/1968 (RCL 1968\1105) y NDL 25422 el Reglamento para la ejecución del título y de dicha Ley y la Orden ministerial de 21 de junio de 1978 (RCL 1978\1512), quedando en dicho momento disueltas las Juntas del Puerto de Cádiz y del Puerto de Santa María y causando baja en las instalaciones portuarias a cargo de la Comisión Administrativa de Grupos de Puertos las de los puertos de Rota y de Puerto Real.

2ª Por los Ministerios de Hacienda y de Obras Públicas y Urbanismo, conjuntamente, se promulgarán 1 disposiciones que regulen el régimen de tarifas recaudación y distribución de fondos entre la Junta del Puerto y el Consorcio de la Zona Franca. En tanto no se disponga lo anterior, seguirá vigente la situación actual del Consorcio con la Junta del Puerto de Cádiz.

Disposición adicional.

Se autoriza al Ministerio de Obras Públicas y Urbanismo a dictar cuantas disposiciones requiera la aplicación y desarrollo del presente Real Decreto.

Disposición final.

Queda sin efecto, por lo que al puerto de la Zona Franca de Cádiz se refiere, lo dispuesto en el Decreto de 26 de julio de 1957 (RCL 1957\1219 y NDL 30882), sobre régimen legal de los puertos de las zonas francas, conservando no obstante su régimen aduanero de acuerdo con las disposiciones en vigor.



*1982: Nace La Junta del Puerto de la Bahía de Cádiz.
En la imagen el Muelle Exterior y el Muelle Pesquero de El Puerto de Santa
María, en el momento de la unificación de las instalaciones portuarias de la
Bahía de Cádiz.*





Las pequeñas instalaciones existentes para la flota artesanal en Rota, y en Puerto Real, hasta entonces administradas por la Comisión Administrativa de Grupos de Puertos pasaron también a ser administradas por el nuevo organismo.



Ampliación de la terminal de contenedores Reina Sofía en 1982. El relleno se llevó a cabo con los materiales procedentes del dragado de la canal de entrada a -11 metros llevado a cabo durante ese año. Esta obra fue la de mayor presupuesto de todas las llevadas a cabo hasta entonces desde 1902, con un total de 663,4 millones de pesetas.



Perspectivas parcial y total de la dársena de Cádiz en el año 1984 , en que fueron inauguradas las obras de ampliación de la terminal de contenedores. La superficie operativa era ya de 195.000 metros cuadrados y la línea de atraque de 600 metros y estaba equipada con dos grúas portac contenedores de 40 toneladas. En 1986 se completaría con una tercera.



Tres de las cinco instalaciones portuarias que administraba en 1985 la Junta del Puerto de la Bahía de Cádiz: Cádiz - en el centro- Zona Franca - a la izquierda- y los terrenos del Bajo de La Cabezuela- a la derecha-. Estos terrenos (125 hectáreas), situados en el Término Municipal de Puerto Real, se incorporaron a la Zona de Servicio del Puerto en 1981, por O.M. de 13 de octubre, con objeto de construir un gran muelle alejado de núcleos urbanos donde ubicar las operaciones portuarias más molestas para la población.



Imagen del Muelle Marqués de Comillas en 1985 cuando todavía era utilizado para la carga y descarga de graneles sólidos. Sin duda, el inicio ese año de los primeros trabajos para la construcción del Muelle de la Cabezuela (T.M. de Puerto Real) supuso para los barrios cercanos al puerto un motivo de alegría.



Otro buque emblemático en nuestro puerto y nuestra ciudad, el buque escuela de la Armada Española “Juan Sebastián de Elcano”. Año tras año, arriba y parte, de su atraque en el Muelle Ciudad para concluir o terminar su travesía de instrucción alrededor del mundo. Fue construido en Cádiz en 1928 en la factoría de los Astilleros Echevarrieta. En la imagen vemos su salida en enero de 1985.



En el año 1986 se inician los trabajos de la 1ª fase de la construcción del Muelle de La Cabezuela (T.M. de Puerto Real), donde se trasladarían todas las operaciones de carga y descarga de graneles sólidos llevadas a cabo en el Muelle Marqués de Comillas de la dársena de Cádiz. El nuevo muelle contaría con 493 metros de línea de atraque y 14 metros de calado.



Dársena de El Puerto de Santa María en 1986. En primer término las instalaciones pesqueras (la lonja de subasta en la margen izquierda y la zona de avituallamiento en la margen derecha), al fondo el Muelle Exterior.

Orden Ministerial de 2 de Diciembre de 1987 Regulando las Condiciones de Administración del Puerto de la Zona Franca por La Junta del Puerto de La Bahía de Cádiz

Primero.- El Puerto e instalaciones portuarias de la zona franca que serán administradas por el Organismo autónomo Junta del Puerto de la Bahía de Cádiz de acuerdo con lo previsto en el artículo 2º. del Real Decreto 928/1982, de 17 de abril (RCL 1982\1209 y ApNDL 1975-85,8277), son las siguientes:

Area definida por una línea paralela al cantil del muelle de poniente, situada a 86 metros hacia tierra de dicho cantil, y el mar.
Area definida por una línea paralela al cantil del muelle de ribera, situada a 125 metros hacia tierra de dicho cantil, prolongada hasta el dique de levante, y el mar.

El dique de levante.

La totalidad de la superficie de agua rodeada por dicho dique y muelles.

Segundo.- La Junta del Puerto de la Bahía de Cádiz ejercerá, sobre el espacio portuario definido en el artículo anterior, las competencias que le atribuye la legislación portuaria de acuerdo con lo previsto en el artículo 1º del Real Decreto 928/1982.

En estas áreas se realizarán las operaciones necesarias para el atraque y desatraque de buques, carga y descarga, estiba y desestiba de mercancías, asistencia y mantenimiento, sin que se construyan ni se otorguen concesiones de almacenes o tinglado destinados al depósito de mercancías, pudiendo únicamente admitirse la permanencia de éstas en dichas zonas en régimen de tránsito, el tiempo necesario para efectuar las tramitaciones o autorizaciones que correspondan para la adjudicación de un destino.

Tercero.- Los espacios portuarios definidos en el artículo 1º seguirán formando parte de la zona franca, conservando por consiguiente su régimen propio, a cuyo efecto el Consorcio continuará ejerciendo en ellos las funciones de control y vigilancia fiscales sobre buques de mercancías y aplicando asimismo las medidas previstas al respecto en la normativa aduanera.

El consorcio garantizará accesos terrestres adecuados para tráfico rodado pesado a los muelles comerciales y al dique de Levante, así como el paso de las redes de suministro de agua y energía hasta las instalaciones portuarias.

Asimismo, el Consorcio dará preferencia en el uso de sus instalaciones de almacenamiento y depósito a las mercancías de procedencia o destino portuario y al establecimiento en la zona franca de industrias o actividades que den origen o estén vinculadas al tráfico marítimo.

Cuarto.- Por la Junta del Puerto de la Bahía de Cádiz y el Consorcio de la Zona Franca de Cádiz se elaborará el inventario de las obras, edificaciones, instalaciones, maquinaria y otros elementos, que se incorporarán al activo contable de la Junta del Puerto, a partir de la fecha de entrada en vigor de la presente Orden, como bienes patrimoniales de este Organismo autónomo.

A partir de la misma fecha anterior, el régimen de tarifas y cánones a aplicar a las instalaciones portuarias de la zona franca de Cádiz, será el que rija, con carácter general para el resto de las instalaciones de la Bahía de Cádiz sin carácter general para el resto de las instalaciones de la Bahía de Cádiz, sin perjuicio de la capacidad que el Ministerio de Obras Públicas y Urbanismo o la Junta del Puerto tienen para determinar un régimen especial para ciertas zonas o tráficos portuarios, siendo competencia, exclusiva de este Organismo su recaudación y la aplicación de los fondos recaudados, de acuerdo todo ello con la normativa vigente.

Quinto.- El personal funcionario y laboral que en la fecha de aprobación de la presente Orden se encontrara adscrito a la Dirección Facultativa de la Zona Franca del Puerto de Cádiz, se integrará en la plantilla de personal de la Junta del Puerto de la Bahía de Cádiz, que se subrogará en sus derechos y obligaciones laborales.

Los funcionarios y el personal laboral afectados por la citada subrogación son los que figuran en el anexo a la presente Orden.

La adaptación de las condiciones de trabajo del personal laboral integrado se determinará mediante negociación colectiva, dentro de los requisitos previstos en la Ley de Presupuestos.

Sexto.- Las modificaciones en las plantillas o relaciones de puestos de trabajo que sean necesarias como consecuencia de lo dispuesto en la presente Orden se realizarán conforme a lo dispuesto en el artículo 26 de la Ley 21/1986, de 23 de diciembre (RCL 1986\3833 y RCL 1987\479), de Presupuestos Generales del Estado para 1987.

Séptimo.- La presente Orden entrará en vigor el día siguiente al de su publicación en el Boletín Oficial de Estado.



Fotografía de las instalaciones portuarias de la Zona Franca en el periodo en que se dictó la O.M. que regulaba sus condiciones de administración por la Junta del Puerto.



En la dársena de El Puerto de Santa María se instaló durante 1988 una rampa ro-ro en el extremo Norte del Muelle Exterior que servía el tráfico con las islas Canarias. Vemos la grúa de 30 ms., que se trasladó desde el Muelle Reina Sofía en 1983 y que en 1999 se trasladaría al Muelle de La Cabezuela.



Puerto pesquero-Varadero-. Su situación en 1988. A partir de los primeros años 90 se inició una negociación para reubicar las embarcaciones allí amarradas, a fin de construir el nuevo muelle de La Lonja. La solución se encontró con la construcción del nuevo espigón en la Barriada de la Paz.



En el segundo semestre de 1988 ya se encontraba hundida en su ubicación definitiva la primera hilada de bloques en el futuro Muelle de La Cabezuela (T.M. de Puerto Real) y los dos diques de cierre estaban concluidos. Los bloques se construyeron en la Terminal de Contenedores Reina Sofía y fueron trasladados mediante barcaza.



Dársenas comercial y pesquera de Cádiz en el año 1989. Se iniciaban los trabajos de relleno de nueva explanada en la Punta de San Felipe, ya concluida la 1ª fase del Paseo Almirante Pascual Pery y Junquera a lo largo del Dique de San Felipe.



Arriba el nuevo Muelle de La Cabezuela (T.M. de Puerto Real) ya terminada la primera fase de las obras, en el mes de marzo de 1990.

En octubre de ese mismo año y ya instaladas durante el verano las cuatro grúas de 16 toneladas, atracó el primer buque “ Castillo de Atienza “ para realizar una operación de descarga de carbón.



Durante 1991 se realizó la mayor obra de la historia del Puerto “Dragado general y regeneración de playas”, con un presupuesto de 3.308 millones de pesetas. La canal de acceso pasó de -11 a -13 metros. Las arenas extraídas permitieron la regeneración de las playas de la ciudad de Cádiz (Victoria, Santa María del Mar y La Caleta)



La dársena de la Zona Franca en 1991. El polígono interior estaba inmerso en un ambicioso plan de remodelación al igual que la zona competencia de la Autoridad Portuaria. Dos grúas de 6 toneladas situadas en el Muelle Ciudad de la dársena de Cádiz se trasladaron al Muelle de Poniente en este año.



La fisonomía de los muelles Ciudad y Alfonso XIII cambió radicalmente durante el año 1991 al demolerse los antiguos almacenes núm.8 y núm.1. La demolición del Almacén núm.8 permitió ganar una importante superficie y el núm.1 fue sustituido por una moderna instalación, acorde con las nuevas necesidades que el tráfico imponía. En la imagen vemos el nuevo almacén núm.1. La cubierta es utilizada como aparcamiento de los vehículos con procedencia o destino Canarias.



El año 1992 la Bahía de Cádiz fue designada sede de los Campeonatos del Mundo de Vela. Con este motivo entraron en servicio nuevas instalaciones náutico-deportivas: En Cádiz se construyó “Puerto América” en la Punta de San Felipe, y en Rota se construyó un moderno puerto pesquero-deportivo que cubrió las expectativas de la flota artesanal fondeada en el antiguo espigón y de los organizadores de las pruebas náuticas.



Dentro de los actos de celebración del V Centenario del Descubrimiento de América, nuestro puerto fue escala durante cuatro días del mes de mayo de la “Gran Regata Colón 92”, que concentró en los muelles a más de 150 veleros y a los buques-escuela de las principales armadas de todo el mundo.



Desde el 1 de enero de 1993, con la entrada en vigor de la Ley 27/92 de 24 de noviembre de Puertos del Estado y de la Marina Mercante, la Junta del Puerto pasa a denominarse Autoridad Portuaria de la Bahía de Cádiz.

Aquí vemos la dársena de Cádiz en 1994. Se inician los trabajos para detectar las causas del fenómeno de “mar de leva” y determinar sus posibles soluciones. En el puerto pesquero se realizaban igualmente los trabajos para la construcción del nuevo Muelle de la Lonja y nueva Lonja de Subasta.



En primer término la dársena de la Zona Franca. A la derecha el Muelle de La Cabezuela (T.M. de Puerto Real) y al fondo la dársena de Cádiz en una imagen de abril de 1994. Ya se había concluido la ampliación del Muelle de Poniente en 90 metros y se iniciaba la instalación de una rampa ro-ro al final del mismo. En la zona sur de la dársena se comienzan a vislumbrar las instalaciones náutico-deportivas, cuyas obras se habían iniciado el año anterior: el futuro puerto deportivo “Juan Sebastián de Elcano”.



Ampliación del Muelle Pesquero (1ª fase) en la margen izquierda de El Puerto de Santa María en 200 metros de longitud. Imagen de abril de 1994. Con esta actuación se pretendía concentrar todas las instalaciones pesqueras de la margen derecha del río Guadalete en la margen izquierda, a fin de liberar espacio para acometer las actuaciones previstas dentro de los acuerdos con el Ayuntamiento de El Puerto de Santa María.



El Puerto Pesquero en febrero de 1996; ya concluidas las obras del nuevo Muelle de la lonja, nueva lonja de subasta de pescado y locales para exportadores en los terrenos del antiguo varadero. El nuevo muelle para descarga cuenta con 167 metros de longitud y un calado de 6 metros. La lonja tiene capacidad para 8.000 cajas de pescado y una superficie de 6.000 metros cuadrados. Arriba la primera descarga efectuada en la madrugada del día 18 de julio de 1996 por el buque “Guernikako Arbola”.



En septiembre de 1996 la Autoridad Portuaria suscribió un convenio con la Dirección General de la Marina Mercante para la construcción de la Capitanía Marítima y el Centro de Coordinación de Servicios y de Control de Tráfico Marítimo en una tercera planta a construir en la Estación Marítima. En 1998 finalizaron las obras. Las imágenes recogen dos fachadas del edificio en este mismo año, una vez puestas en servicio las instalaciones.



Las dársenas comercial y pesquera de Cádiz en una imagen de 1996. A las puertas de la terminal de Contenedores Reina Sofía fue construido e inaugurado en mayo de 1995 el Puerto de Inspección Fronterizo (PIF), hecho que supuso dar un gran salto cualitativo en los servicios prestados a los usuarios.



En primer término la dársena de la Zona Franca. A la derecha el Muelle de La Cabezuela (T.M. de Puerto Real) y al fondo la dársena de Cádiz en una imagen de noviembre de 1998. En la zona sur de la dársena vemos ya terminadas las instalaciones náutico-deportivas, “Juan Sebastián de Elcano”.



Durante 1996 y 1997 se trabajó intensamente en ejecutar el proyecto que, tras los estudios realizados, se decidió como más idóneo para solventar el problema del fenómeno de “mar de leva” que sufría la dársena de Cádiz. En el año 1998 entró en servicio el “dique de abrigo contra la mar de leva”, que, como vemos, partía del Dique de San Felipe y con una longitud de 350 metros acaba en la canal de entrada al puerto.

Al fondo el Muelle de La Cabezuela, próximos a iniciarse los trabajos de su ampliación Norte en 117 metros.



Imagen de la dársena de Cádiz el 8 de junio de 1999; cinco buques de crucero: Albatros, Mermoz, Monterey, Carrousell y Renaissance Two, arribaron a los muelles en una jornada inolvidable llena de colorido.



Durante los primeros días del mes de mayo de 2000, una nueva concentración de grandes buques veleros de todo el mundo se dio cita en nuestro puerto, la “Gran Regata 2000”. Los muelles vivieron días, al igual que ocurrió en 1992, llenos de público que visitaba y admiraba estos singulares buques.



El Muelle de La Cabezuela (T.M. de Puerto Real) ha experimentado durante el año 2000 una importante modificación: su línea de atraque ha sido ampliada en 117 metros, con lo que en la actualidad cuenta con 612 metros y se ha pavimentado la explanada posterior de 29.362 metros cuadrados. Además, desde 1999, cuenta con una nueva grúa pórtico de 30 toneladas que fue trasladada desde la dársena de El Puerto de Santa María.



En la dársena de Cádiz, siguiendo las directrices marcadas por el Plan Estratégico elaborado en 1999, se han realizado actuaciones encaminadas a la potenciación del tráfico ro-ro. Durante el año 2000 se construyeron dos nuevas rampas móviles de 100 toneladas, que fueron instaladas en el muelle Marqués de Comillas y han entrado en servicio en mayo de 2001. El Almacén núm.2 ha sido demolido a fin de ganar superficie para los camiones y remolques y la línea de atraque del muelle ha sido ampliada con la creación de tres nuevos puntos de amarre sobre cajones fondeados.



La dársena de la Zona Franca en la actualidad. Entre los objetivos para dotar de mejores comunicaciones a esta dársena está el crear un nuevo acceso directo desde el Puente Carranza.

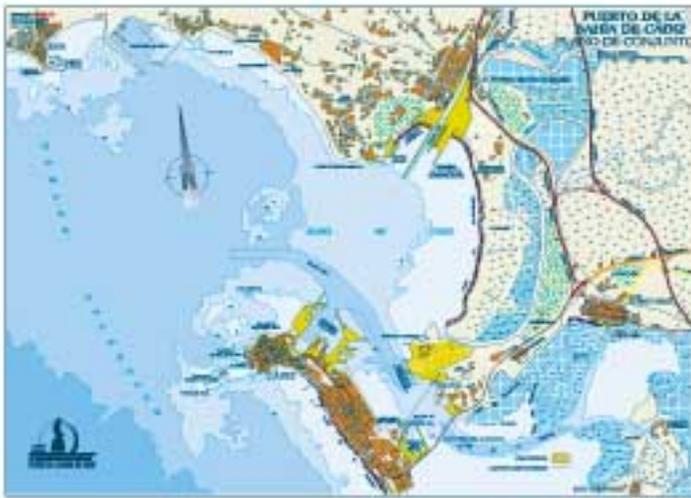


El Muelle de La Cabezuela (T.M. de Puerto Real), ya terminada su ampliación Norte e iniciado el proyecto para su prolongación en 450 metros hacia el Sur. Este muelle en la actualidad cuenta con siete grúas, después que en mayo de 2001 fueran instaladas dos más, con una potencia de 16/30 toneladas. Una vez terminado el proyecto de ampliación Sur, el muelle dispondrá de 1.060 metros de atraque y estará preparado para recibir el traslado de tráfico desde la dársena de Cádiz que contempla el Plan Estratégico.



La dársena de El Puerto de Santa María en 2001. Importantes actuaciones se están desarrollando o están previstas a corto plazo en estas instalaciones: Ampliación de la línea de atraque del muelle pesquero de la margen izquierda en 300 metros que ya podemos ver muy avanzadas; nueva lonja y edificio para ventas continuadas; creación de una zona de ocio y comercio en la zona más cercana al puente sobre el río Guadalete y el proyecto de adecuación del Muelle Exterior para nuevas instalaciones de pasajeros y rampa ro-ro destinadas al tráfico de Marruecos.

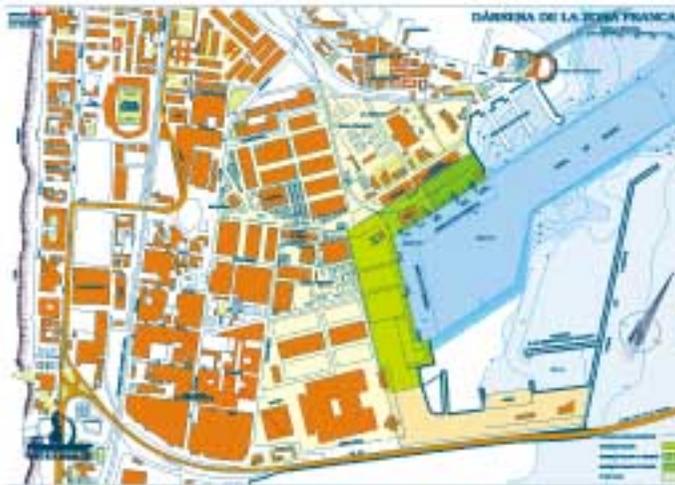
Instalaciones Portuarias en la actualidad



Bahía de Cádiz



Cádiz



Zona Franca



La Cabezuela (T.M. Puerto Real)



El Puerto de Santa María

Composición Actual del Consejo de Administración de la Autoridad Portuaria de la Bahía de Cádiz

ILMO. SR. D. RAFAEL BARRA SANZ
Presidente

Vocales natos

ILMO. SR. D. PEDRO LUIS DE FRUTOS GARCÍA
Capitán Marítimo, Vicepresidente

SR. D. ALBINO PARDO RODRÍGUEZ
Director

Vocales designados por la Consejería de Obras Públicas y Transportes de la Junta de Andalucía:

En representación de la Administración del Estado.

ILMO. SR. D. JOSÉ AURELIO RUIZ PIÑAS
Abogado del Estado

ILMO. SR. D. MIGUEL OSUNA MOLINA
Delegado Especial del Estado en el Consorcio de la Zona Franca de Cádiz.

ILMO. SR. D. HILARIO ALBENDIZ MORENO
Comandante Naval

SR. D. CARLOS BARCO ORTEGA
Director de Explotación Puertos del Estado.

En representación de las organizaciones empresariales

SR. D. JUAN BERNAL GUTIÉRREZ
Presidente de Apemar

En representación de la Confederación de Empresarios de Andalucía

SR. D. MANUEL CORONIL ÁLVAREZ

En representación de la Cámara Oficial de Comercio, Industria y Navegación de Cádiz

ILMO. SR. D. ANGEL JUAN PASCUAL
Presidente de la Cámara Oficial de Comercio, Industria, y Navegación de Cádiz

En representación de la Confederación Sindical de Unión General de Trabajadores de Andalucía

SR. D. MIGUEL ROSSO NAVARRETE

En representación de la Confederación Sindical de Comisiones Obreras de Andalucía

SR. D. JUAN PEDRO MORENO RAMÍREZ

El Director Gerente de la Empresa Pública de Puertos de Andalucía
ILMO. SR. D. JUAN CARLOS FERNÁNDEZ-RAÑADA DE LA GÁNDARA

En representación de la Consejería de Trabajo y Desarrollo Tecnológico
ILMO. SR. D. AGUSTÍN BARBERÁ SALVADOR
Delegado Provincial de Empleo y Desarrollo Tecnológico

En representación de la Consejería de Turismo y Deporte
SR. D. JULIO BRAÑA PINO

*El Delegado Provincial de la Consejería de Obras Públicas y
Transporte en Cádiz*
ILMO. SR. D. JOSÉ JOAQUÍN DE MIER GUERRA

En representación de la Consejería de Agricultura y Pesca
ILMO. SR. D. JUAN ANTONIO BLANCO RODRÍGUEZ
Delegado Provincial de Agricultura y Pesca en Cádiz

En representación de la Consejería de Medio Ambiente
SR. D. RAFAEL SILVA LÓPEZ
Director General de Planificación

En representación del municipio de Cádiz
SR. D. ENRIQUE GARCÍA-AGULLÓ Y ORDUÑA
Teniente Alcalde del Ayuntamiento de Cádiz

En representación del municipio de El Puerto de Santa María
SR. D. JUAN CARLOS RODRÍGUEZ ALVAREZ
Concejal de Economía y Pesca. Teniente de Alcalde

En representación del municipio de Puerto Real
SR. D. JOSÉ ANTONIO BARROSO TOLEDO
Alcalde Presidente del Ayuntamiento de Puerto Real

En representación de la Comunidad Autónoma de Andalucía
SR. D. JOSE ENRIQUE DIAZ AROZAMENA
SR. D. RAFAEL GONZÁLEZ LINARES
SR. D. MANUEL GALLEGO MAZO

Secretario del Consejo:
SR. D. LUIS PABLO DUQUE RUEDA

Serie Histórica de las Toneladas de Mercancías movidas en el Puerto
(Sin incluir Avituallamiento, Pesca y Tráfico Local)

Año	Tonelaje	Año	Tonelaje	Año	Tonelaje	Año	Tonelaje
1908	267.305	1932	182.118	1956	366.493	1980	1.052.014
1909	237.912	1933	219.523	1957	392.764	1981	1.182.573
1910	260.631	1934	176.424	1958	423.725	1982	3.171.049
1911	234.714	1935	179.870	1959	334.267	1983	5.288.998
1912	239.675	1936	137.230	1960	312.859	1984	4.335.822
1913	263.071	1937	143.838	1961	355.928	1985	4.077.373
1914	233.492	1938	197.916	1962	406.123	1986	4.433.310
1915	230.503	1939	285.671	1963	386.000	1987	4.683.888
1916	171.729	1940	387.119	1964	357.033	1988	2.900.063
1917	229.851	1941	366.186	1965	332.526	1989	2.436.408
1918	175.577	1942	323.310	1966	396.815	1990	2.819.601
1919	185.948	1943	327.450	1967	416.025	1991	2.773.164
1920	222.363	1944	318.018	1968	406.805	1992	2.794.661
1921	178.281	1945	291.163	1969	509.889	1993	3.486.000
1922	198.788	1946	319.623	1970	613.700	1994	3.869.078
1923	135.910	1947	321.552	1971	515.186	1995	3.464.713
1924	127.151	1948	249.669	1972	621.212	1996	3.515.260
1925	235.227	1949	298.138	1973	663.727	1997	3.166.926
1926	236.695	1950	242.015	1974	823.667	1998	3.681.309
1927	224.883	1951	257.234	1975	786.846	1999	3.711.568
1928	271.242	1952	201.222	1976	834.985	2000	4.489.668
1929	313.378	1953	212.155	1977	1.089.337	2001	4.585.351
1930	309.624	1954	205.515	1978	902.979		
1931	180.000	1955	270.323	1979	1.002.083		