

diado las anteriores, no resultando viable tal solución por múltiples razones.

Por ello, y con el fin de que no se viera retrasado el comienzo de las obras interiores por carecerse de proyecto para las exteriores, se ha estudiado en los últimos tiempos un pequeño dique que pudiera librar la boca de entrada (la definitiva aceptada, desde luego) de las marejadas de Levante, el que, con un corto canal, había de hacer posible la entrada del material flotante para las obras, proporcionando la calma necesaria para la ejecución de las mismas. El trazado de este dique coincide con una parte, la del arranque, de la del contradique definitivo, y sus obras serán utilizables, por lo tanto, cuando este último se construya.

#### PUERTO INTERIOR

De la redacción del proyecto de puerto interior para el servicio de la zona franca se encargó el mismo ingeniero director de las obras del Consorcio, D. Blas Sorribas, a que ya antes nos hemos referido, terminando su ejecución en los primeros meses de 1930.

El proyecto fué concebido con una gran amplitud, para el aprovechamiento de todos los terrenos expropiados, y en su estudio se tuvo bien en cuenta la tendencia, sobre todo de los últimos tiempos, de dar las mayores y más rápidas facilidades al tráfico, bajo cada uno de los aspectos que en un puerto quepa considerar, permitiendo, sin salirse de un funcionamiento normal, por la disposición de sus elementos y su capacidad, lograr una rapidez extraordinaria en todas las operaciones. Se pretendía, en una palabra, que le fuera aplicable en su explotación la denominación internacional de puerto de "quick and cheap dispatch" a que aspiran hoy todos, llegando a citar en sus propagandas los casos concretos de esta rapidez de operaciones hasta con nombres y fechas en que han sido ejecutadas.

La disposición general adoptada para el puerto interior es la representada en la figura 1.ª, en la que se representan, además, el puerto comercial y las obras definitivas de entrada, formando el gran antepuerto. Un canal central, que divide, aproximadamente, los terrenos disponibles en partes iguales para su mejor aprovechamiento, da entrada a las dársenas, dispuestas a uno y otro lado del mismo con inclinación conveniente sobre su eje para que la navegación pueda hacerse con los propios medios de las naves que las frecuenten, según curvas mínimas aproximadas a los 1.500 metros de radio.

Este canal, que tiene su origen en el punto de en-

trada previamente aceptado y cuya anchura decrece de 350 metros a 150 metros, de acuerdo con el tráfico probable en cada una de sus partes, presenta dos alineaciones, habiendo proyectado en el vértice de ellas, hacia la mitad de su longitud, un ensanchamiento o giratoria de 500 metros de diámetro, para facilitar la ciaboga de las grandes embarcaciones. Para las dársenas se dan anchos de 200 metros y 150 metros, según sus longitudes y usos a que van a estar destinadas, con la sola excepción de la de carboneo y pequeños transportes, a la que sólo se da un ancho de 60 metros. El calado general único adoptado es de 11 metros, excepto en esta última dársena, en que sólo es de 6 metros, igual al de los embarcaderos para "ferry-boats", dispuestos a los lados de la boca de entrada, para permitir, con el uso de estas embarcaciones, la continuidad del tráfico terrestre a lo largo de la playa, mientras no se lleven a cabo las obras de cruzamiento de la boca al construirse el Paseo Marítimo.

De las dos partes en que queda dividida la zona por el canal general, la *N*, servida por seis dársenas, quedará dedicada a las operaciones comerciales, y la *S*, con otras seis dársenas, al establecimiento de industrias; sin que tal distribución, hecha con miras a que la parte comercial quedara lo más cerca posible de la ciudad y con una unión más directa con los ferrocarriles, al lado mismo de la estación de clasificación, pueda ser absoluta. Será preciso, sobre todo en los primeros tiempos, en que el desarrollo de las obras habrá de ser muy pequeño, llevar quizá algunas industrias a la parte *N*, en donde, desde luego, ya se sitúan en el proyecto las marítimas por la necesidad de disponer en esta parte los elementos de carena de embarcaciones, de los que se tienen tres diques secos junto a la dársena II y un varadero al lado de la boca. También será conveniente llevar a la *S*, más aislada, el comercio de materias cuyo manejo pueda ser perjudicial o molesto; causa por la cual es llevado a esta parte el muelle de combustibles sólidos, y por análoga causa se sitúa en el ángulo de la zona contiguo a la desembocadura del río todo lo referente a los combustibles líquidos, con dársena especial, al fondo de la *A*, provista de cierre flotante.

De cómo se proyecta utilizar la zona de servicio de los muelles pueden dar idea las secciones representadas en las figuras 3.ª, 4.ª y 5.ª

La primera corresponde al espigón entre las dársenas I y II, en la zona comercial. En ella, además de los tinglados de clasificación y tránsito, comunes a toda clase de puertos, que se sitúan al lado mismo del muelle, aparece un nuevo elemento, el