

posición que permite la simultaneidad de operaciones en ambos lados. Y en cuanto a la figura 5.ª, representa la sección de la zona de servicio de los muelles industriales, detrás de la cual quedan los terrenos para industrias.

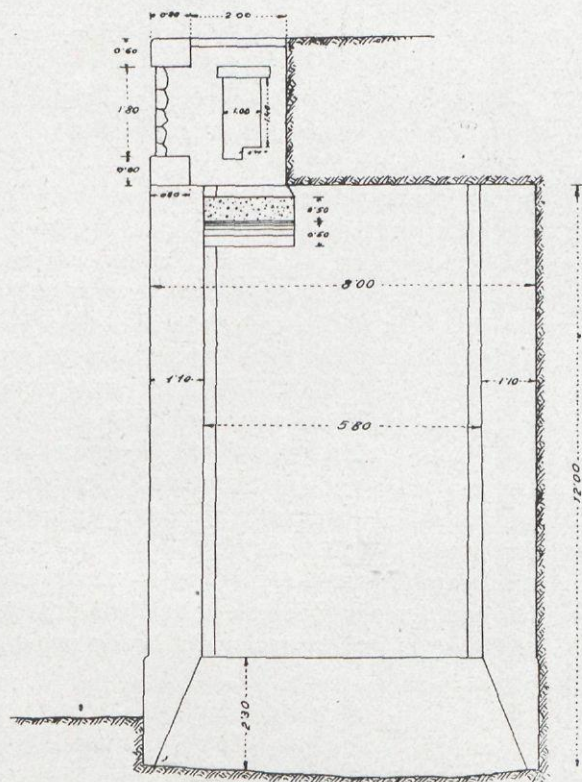


Figura 6.ª—Sección transversal del muro muelle.

Tanto estas secciones como el plano general dan perfecta idea de la situación de las vías de comunicación, habiéndose dispuesto todos los apartaderos ferroviarios con unión directa por medio de cambios con las vías generales, para lo que se presta perfectamente la inclinación dada a las dársenas, y adoptándose, para que el material de diferentes anchos—normal español, internacional y métrico—que puede llegar a la zona tenga acceso a todos los muelles, el sistema de montarlo sobre carretones o plataformas del ancho uniforme de vía que se establezca, para cuya operación se dispone una estación con instalaciones especiales.

Los muros de muelle se proyectan con cajones celulares, representados en la figura 6.ª, hincados sin aire comprimido, llevándose a cabo el dragado de las dársenas, ya con su sección estricta, después de la ejecución de aquéllos.

El cierre fiscal a lo largo de la línea fronteriza se proyecta de acuerdo con lo dispuesto en el Regla-

mento de Zonas francas, con dos vallas de tres metros de altura distanciadas cuatro metros entre sí, ejerciéndose la vigilancia en el espacio entre ellas.

Y, por último, se estudia la construcción fuera de este cierre de los depósitos de agua, central eléctrica y edificios para el Consorcio, Aduana, Correos, Telégrafos, Bomberos, Cuarteles para vigilantes, etc., para el servicio de la zona.

El proyecto de que nos ocupamos era aprobado por la Superioridad en marzo de 1931, después del informe favorable del Consejo de Obras Públicas, a reserva de lo que resultara de la información pública a que debía someterse, después de la cual, y con los informes también de todas las entidades interesadas, se aprobaba definitivamente en 24 de diciembre de 1932.

OBRAS DE REALIZACIÓN INMEDIATA

Comprendiendo que no había de ser prudente acometer en su totalidad una obra de las proporciones de la que ligeramente dejamos descrita, y de cuya magnitud puede dar idea el presupuesto total de la misma, cifrado en 350 millones de pesetas, y el desarrollo de la línea de atraque, de 18.500 metros,

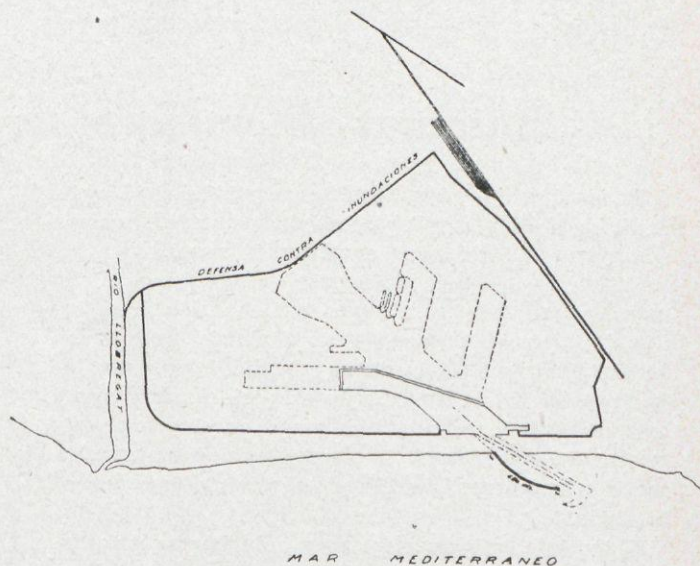


Figura 7.ª—Plan mínimo de obras.

ya desde primera hora quedó dividido el proyecto, para su ejecución, en dos grandes etapas, habiéndose dividido además la primera de ellas en varias fases, por lo que respecta a las obras de muelles, almacenes, tinglados, aparatos de transbordo, etcétera; pues la magnitud de la primera de aquellas etapas, de capacidad suficiente para el comercio y