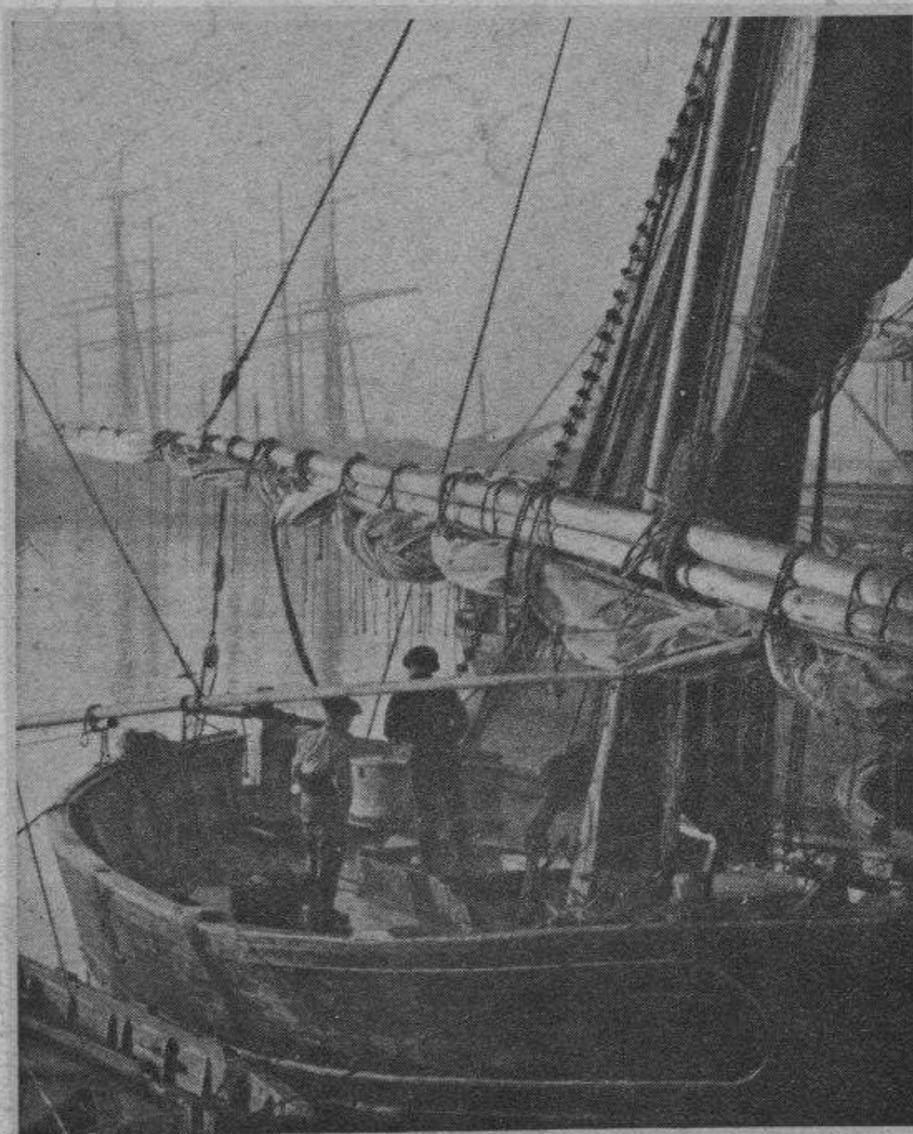


BIBLIOTECA DE TURISMO  
DE LA SOCIEDAD DE ATRACCIÓN DE FORASTEROS DE BARCELONA



# EL PUERTO DE BARCELONA

POR  
ANTONIO RUÉ DALMAU

Famoso  
en todos  
los países



por su calidad  
por su paladar  
inimitable



**ANIS DEL MONO**  
VICENTE BOSCH BADALONA ESPAÑA

EL PUERTO DE BARCELONA



BIBLIOTECA DE TURISMO  
DE LA SOCIEDAD DE ATRACCIÓN DE FORASTEROS  
VOLUMEN XXVI. - BARCELONA. - JULIO - OCTUBRE 1931



# EL PUERTO DE BARCELONA

POR

ANTONIO RUE DALMAU

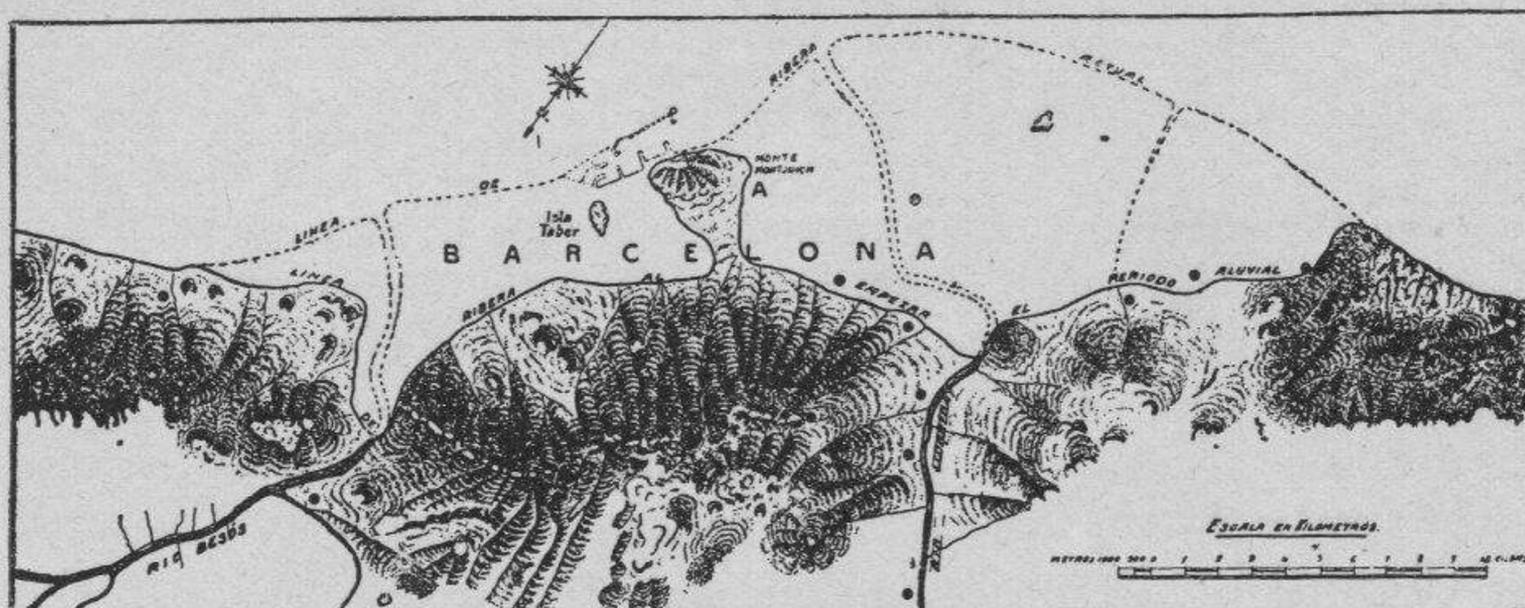
FOTOGRAFÍAS

DE J. BRANGULÍ Y J. M. SAGARRA

BARCELONA  
LIBRERÍA FRANCISCO PUIG  
PLAZA NUEVA, 5

# INDICE

	<u>Págs.</u>
PREFACIO . . . . .	5
I. LOS PRIMEROS PUERTOS DE BARCELONA . . . . .	7
II. PRIMERAS OBRAS DEL PUERTO ACTUAL . . . . .	12
III. SEGUNDO PERIODO DE LA CONSTRUCCIÓN DEL PUERTO. . . . .	22
IV. LA JUNTA DE OBRAS DEL PUERTO . . . . .	29
V. LA ACTUACIÓN DE LA JUNTA EN NUESTROS DÍAS . . . . .	35
VI. OTRAS NOTAS HISTÓRICAS. . . . .	39
EPÍLOGO .. . . .	46



*Croquis de dos líneas del mar en Barcelona.*

## PREFACIO



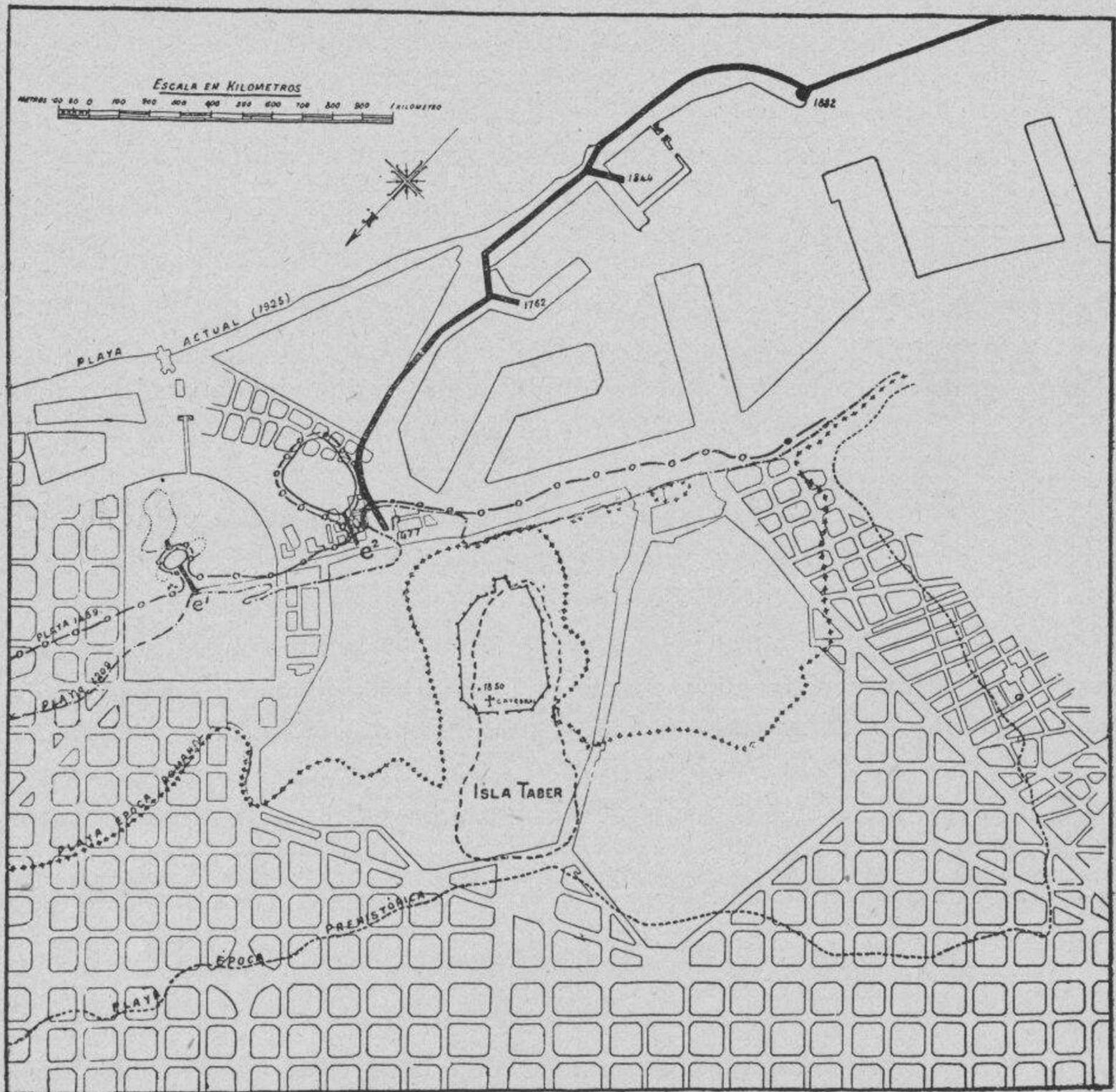
LA historia de Barcelona está íntimamente ligada a la historia de su puerto. Ciudad nacida de las aguas, ya que salvo Montjuich y el monte Taber, el mar ocupaba el terreno donde hoy se asienta, en el mar ha tenido siempre su medio natural de expansión tanto política como económica. De sus playas salieron, durante muchos siglos, las flotas que iban a conquistar lejanas tierras o a combatir poderosos enemigos y las naves mercantes que lograban para nuestros productos nuevos mercados, intensificando la riqueza de la ciudad. Fué su puerto, desde sus comienzos, rival de los más famosos del Mediterráneo y los códigos del mar que en Barcelona se dictaron sentaron los principios de un derecho marítimo internacional. En los astilleros barceloneses se construyeron buques que fueron admiración de todos y que permitieron las mayores proezas. Los modernos inventos —navegación a vapor, navegación submarina...— en nuestro puerto hicieron sus primeros ensayos. En todos los tiempos la prosperidad de Barcelona siguió trazados paralelos con el auge de su puerto, construido al conjuro de su entusiasmo y con el esfuerzo y cooperación de todos sus elementos.

Materialmente, relacionados con la historia del puerto de Barcelona, están los edificios, las construcciones y las instituciones de distinto carácter que se hallan en él o en sus inmediaciones, tales como la parte de las antiguas murallas llamada muralla de mar, las Atarazanas, el barrio de la Barceloneta, el Asilo Naval, la Escuela de Náutica, el Puerto Franco, los clubs de deporte marítimo, etc.

Asimismo se enlaza intimamente con la historia de nuestro puerto la de la marina de guerra, la de los condes de Barcelona y reyes de Aragón y la del esplendoroso comercio marítimo de los grandes tiempos del Consulado de Mar.

Pero en el presente trabajo hemos prescindido de estudiar estas ramas especiales de la historia del puerto barcelonés, en parte por no extenderlo en demasía y en parte en atención a no quedar absolutamente comprendidas dentro el sentido extricto de esta monografía.

Así limitándonos a la historia propiamente dicha del puerto de Barcelona hemos reunido en estas páginas unos cuantos datos referentes a la misma, hasta llegar al floreciente estado actual del puerto, prometedor de un futuro brillantísimo. Datos suscintos, apuntados apenas, ya que un historial completo



Croquis de las cinco líneas sucesivas del mar en Barcelona, en relación con las actuales construcciones de la ciudad. El islote e 1 es la Punta de Santa Clara y el e 2 el Puig de les Falsies. La línea gruesa comenzando en P, indica la sucesión de las obras del límite exterior del puerto actual.



y detallado requeriría mayor espacio, pero que creemos suficientes para poner de relieve la importancia del puerto barcelonés, considerado por muchos como el mejor del Mediterráneo.

Prestigiosas son las fuentes en que hemos bebido. Bofarull, Capmany, Guitert, Carreras Candi, Roig, Sanpere y Miquel, Puig Pujades, Pi y Arimón, Cornet y Mas, además de las viejas Rúbricas de Bruniquer, del «Consolat de Mar», del Dietario del Consejo de Ciento, de publicaciones históricas del Archivo de la Corona de Aragón y de la Cámara de Comercio. Cábele, pues, solamente al firmante de este trabajo, la labor material de recopilación y el entusiasmo sincero puesto en ella.

## I

LOS PRIMEROS  
PUERTOS DE  
BARCELONA

La geología nos indica que el territorio de Barcelona comenzó apareciendo casi todo invadido por las aguas del mar. El macizo rocoso de Montjuich se avanzaba sobre el Mediterráneo como atalaya que dominaba la vasta ensenada formada hacia el norte, cuyas aguas llegaban hasta más allá de Santa Coloma de Gramanet, en las cercanías de Moncada, siguiendo el cauce del Besós. Una punta, adelantada hacia el mar, en lo que es hoy San Adrián, constituía el límite opuesto de dicha ensenada, en cuyo interior se alzaba el monte Taber, o sea el montículo donde se asentó la ciudad dominada más tarde por su Catedral.

Por la otra parte, o sea de Montjuich a Garraf, se extendía un golfo, limitado por los actuales términos de Gavá, San Boy, Cornellá y Hospitalet.

Tenía, pues, Barcelona, en los tiempos anteriores a los romanos, dos puertos naturales. Uno, de gran amplitud, entre el Taber y la punta noroeste



*Fragmento de un grabado antiguo en el que aparecen las Huertas de San Bertrán, a primer término, y la primera iniciación del puerto.*

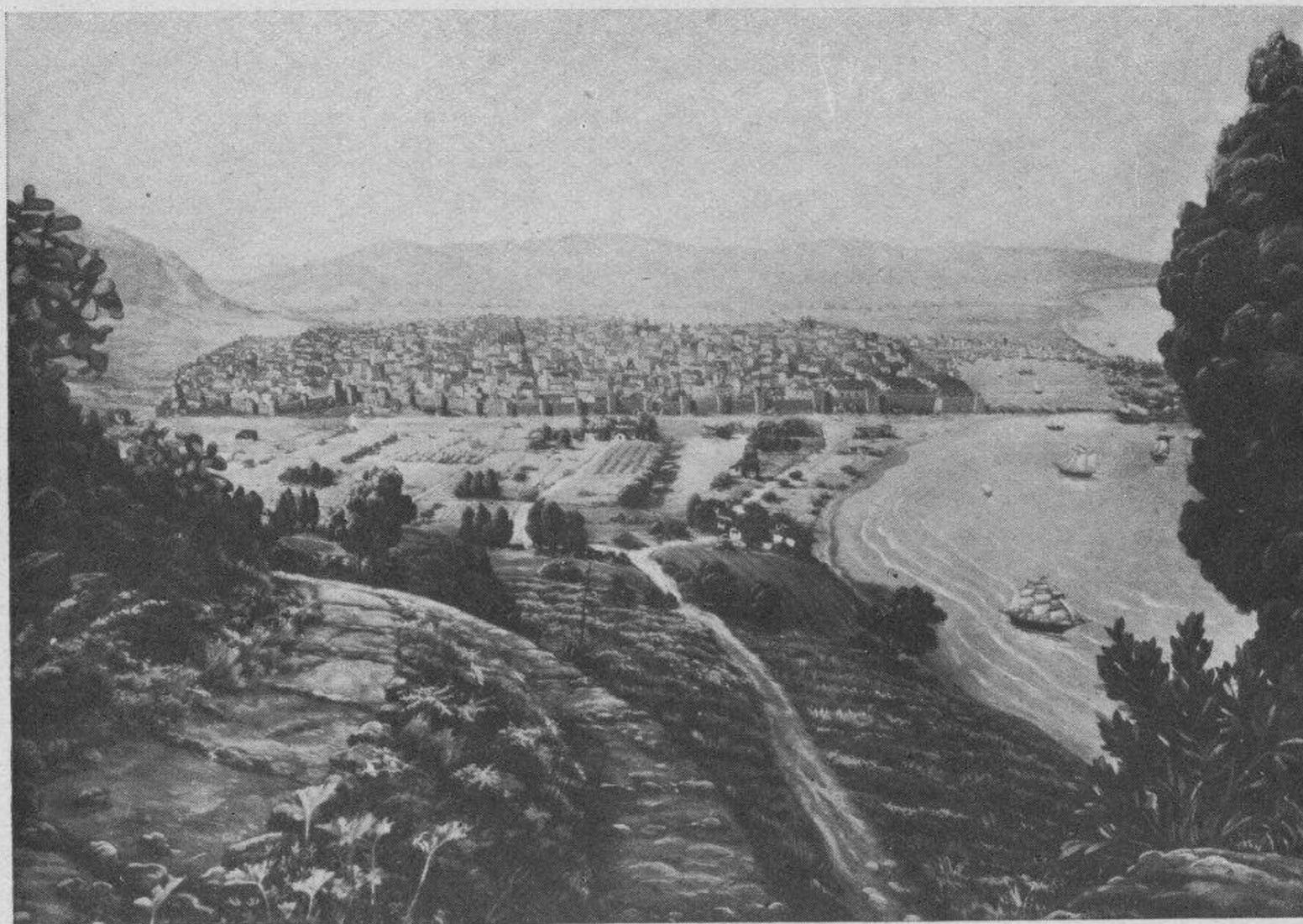


*Una vista del puerto en el siglo XVIII.*

en el actual sitio de San Adrián y otro más reducido, junto a Montjuich, entre éste y el Taber. Este último puerto, que comenzaba en las «Antinas», o sea, una línea de rocas a flor de agua que amortiguaba la fuerza de las olas, fué cegándose paulatinamente, al no poder éstas arrastrar mar adentro los sedimentos que las rieras del llano acumulaban, constituyendo un fondo fangoso que al solidificarse formó tierra firme.

El otro puerto, o sea el que pudiera llamarse del Besós, tardó mucho en quedar cegado. En 1469 el mar alcanzaba aun hasta el llano de San Martín de Provencals, donde en dicha fecha se libró un pequeño combate naval, que tuvo por lugar de acción el actual cruce de la Avenida del Catorce de Abril con las calles de Almogávares, Triunfo y Llacuna. El pequeño desnivel que en la parte noroeste de Barcelona se nota, de cincuenta centímetros por cada cien metros, en una superficie de uno y medio a dos kilómetros, demuestra claramente la ocupación de aquélla por el mar.

Mayores facilidades de calado ofrecía el puerto formado por el golfo situado al otro lado de Montjuich, cuya existencia parece comprobada, sin que haya, sobre ello, discrepancia entre los investigadores. Confirma esta general creencia la especial topografía de aquellas bajas llanuras, los estanques que se suceden en dirección al sudoeste, lo pantanoso del suelo, las acequias que lo cruzan, y, sobre todo, el muro peñascoso que forma el monte que describiendo una larga curva de sud a poniente, constituye un abrigo natural



*Diorama que figuró en el Pabellón de la Ciudad de la Exposición Internacional de 1929, y reproduce Barcelona y su puerto a principios del siglo XIX.*

contra los vientos de levante, sudeste y mediodía. El historiador Pomponio Mela, haciendo desaguar el río Llobregat entre San Boy (Sugur) y Martorell (Tolobis) favorece la general creencia de que en aquella remota época, el fondeadero del puerto estuvo en la parte opuesta de Montjuich, en una anfractuosidad de la costa.

Los arrastres continuos de arena, motivados por las avenidas del Llobregat y los retrocesos repetidos de las aguas durante muchas centurias, cegaron también este puerto, en el que, los aportes constantes de corrientes terrestres y marítimas, dejaron reducido el fondeadero, en los siglos XII y XIII, a una pequeña ensenada a lo largo de la playa extensa, mal reservada y sumamente peligrosa.

Este puerto se llama «Portus de monte iudaico» en un documento del año 994. Se hallaba emplazado a unos dos mil pasos distante de la ciudad, según se lee en una escritura del año 1020, que dice así:

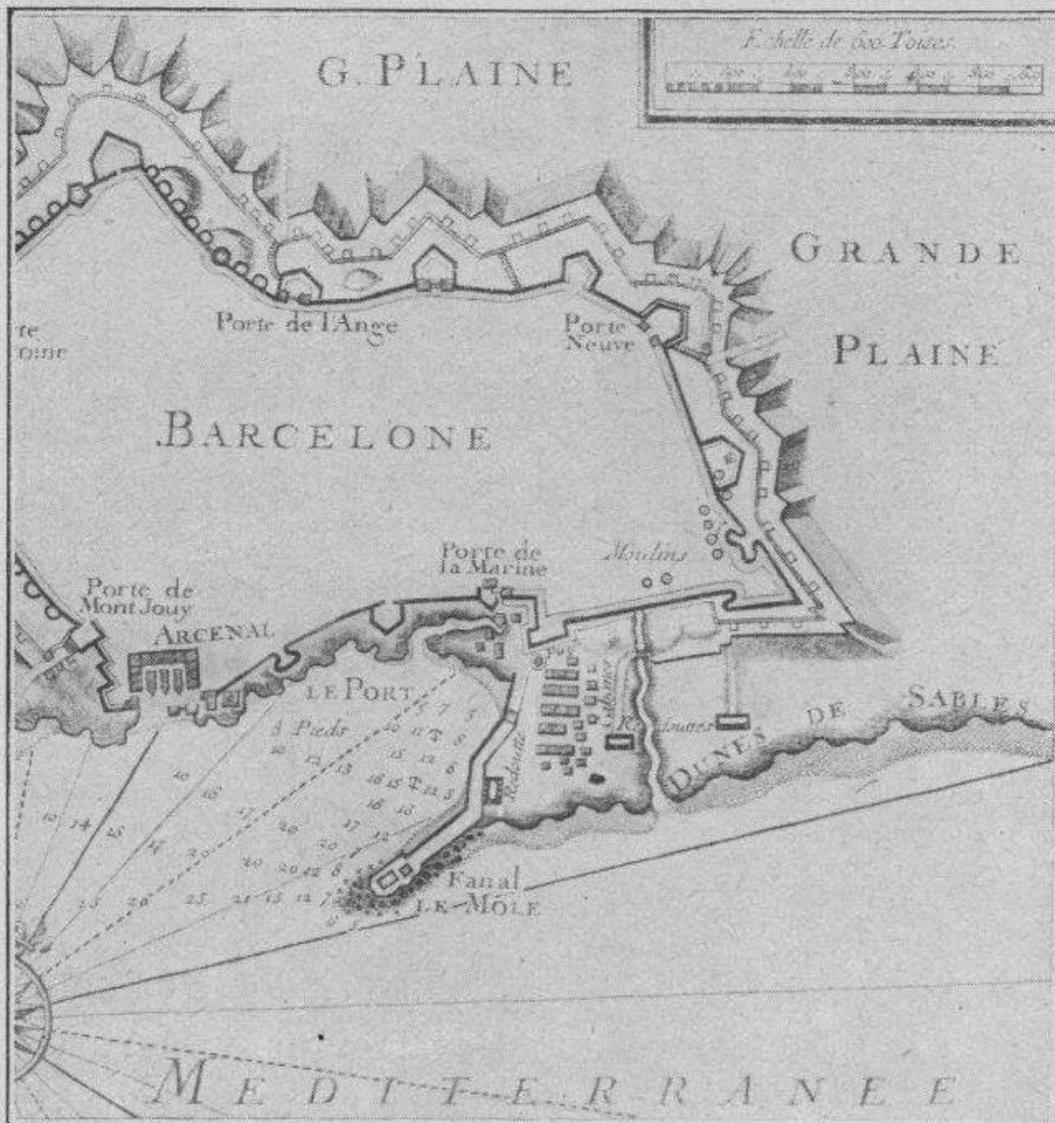
«Prope ciutate barchinona quasi miliarios duos in locum nocitatum portum ab anterioribus».

Protegía este puerto un castillo o torre llamada del Port, situada al occidente de Barcelona, al pie de Montjuich, en la orilla del mar. Así lo dice una

escritura de donación otorgada en 1058, por Mir Geribert, su mujer y sus hijos a favor de Ramón Berenguer I y Almodis en estos términos:

«..... castrum quod dicitur portus quod est in territorio barchinonensi a parte occidentali predite urvid ad calcem montis cuiudam qui nocatur iudai-cus in marinis littoribus...».

Desde muy antiguo consta la existencia de un faro en el puerto de



Plano en el que aparecen los comienzos del barrio de la Barceloneta y del brazo de la escollera.

parte del mediodía el mar y en la occidental, el faro y la cumbre de la montaña».

De este texto parece desprenderse que el faro se hallaba en la cima de Montjuich, pero pocos autores comparten esta creencia.

En cambio desde 1073 se acredita la existencia del vigía marítimo de Montjuich.

El Consejo de Ciento desde su constitución lo tomó bajo su dependencia inmediata y cuidaba de la provisión de la plaza y de regular las funciones de la misma.

Según un reglamento de 1401, la función del vigía, que se denominaba «guayta» era «de dia amb senyal de vela e de nits amb senyal de foc, tots lenys e fustes de rems que vaés». Cercana a la atalaya fué construida una caseta

Barcelona. En una escritura de donación otorgada en 995, por Tedulfo a la iglesia de San Miguel se señala la situación del mismo. Dice así dicho documento que hace referencia al término llamado de la Font Cova: «Por el sur linda con el mar y por occidente con el faro».

Y otra escritura, otorgada en 1091, dice lo siguiente:

«En Montjuich y en la parte septentrional, la fuente llamada de antiguo Cova, y en la parte oriental las antiguas sepulturas de los judíos, en la

para preservar al guayta, en días de tempestad, de los efectos de las descargas eléctricas, que ya habían causado algunas víctimas.

En la época en que eran tan frecuentes las incursiones por las costas mediterráneas de los piratas berberiscos y turcos, el vigía de Montjuich prestó a nuestro puerto importantes servicios, dando oportuna señal de alarma.

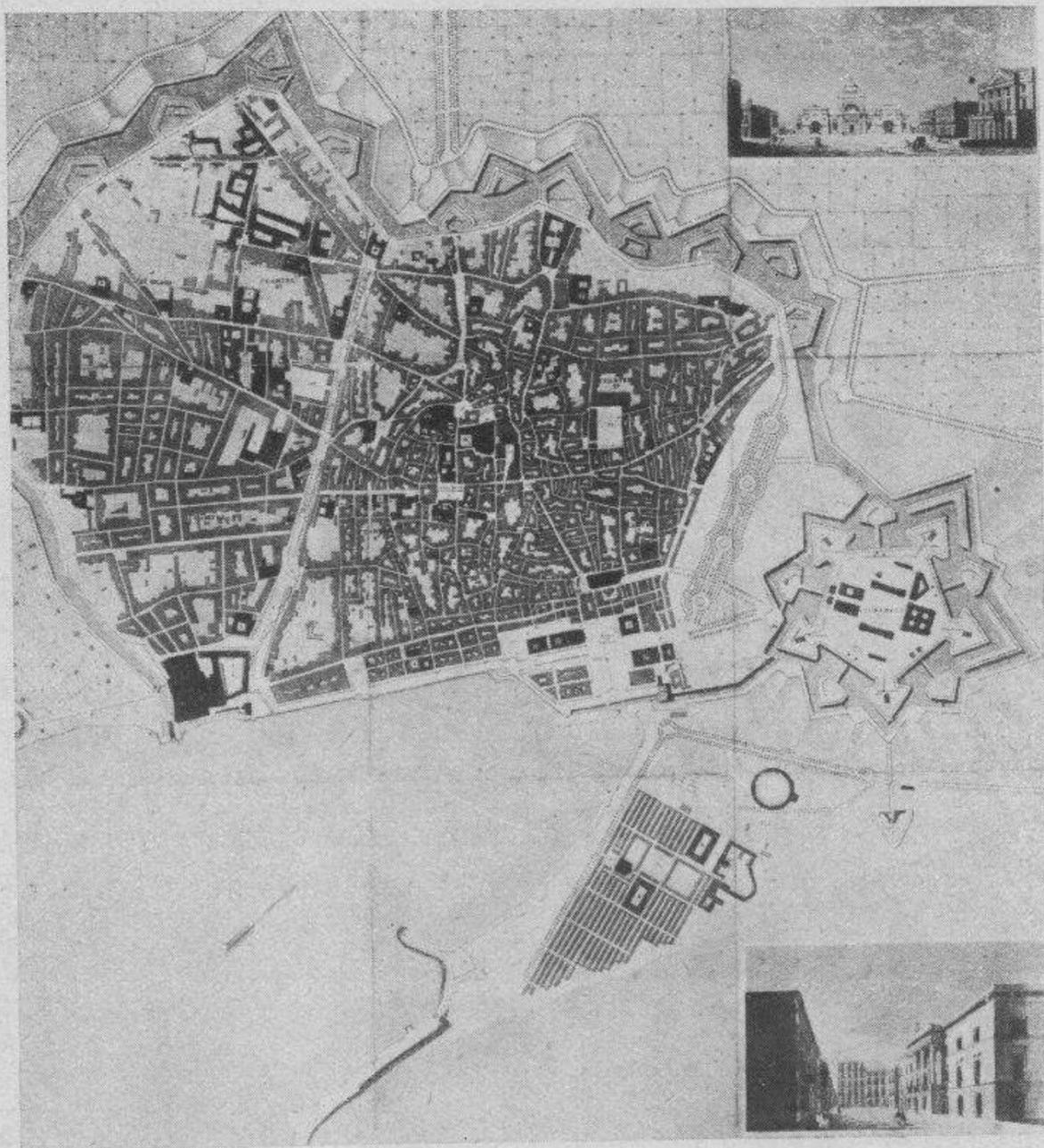
El emperador Carlos I, cuando vino a Barcelona por primera vez, quiso visitar la atalaya, mostrándose maravillado del ingenioso aparato de señales que el «guayta» manejaba. Así, con gran complacencia, se lo manifestó a los concelleres que le acompañaban.

Dicho aparato de señales es citado también, con elogio, por varios

viajeros, entre ellos Enrique de Colk, en 1585. En la pasada centuria alcanzó, entre los elementos de nuestro puerto, merecida popularidad el vigía de Montjuich, apellidado Mauri, de Palamós, que ejerció el cargo durante largos años sin sueldo ni retribución alguna. Periódicamente visitaba a armadores y navieros en demanda de cables usados y velas viejas para el arreglo de su aparato.

Al correr de los años, fué la atalaya del vigía el germen de la fortificación de la montaña.

Volviendo a dicho puerto diremos que después de la reducción sufrida por el mismo, aún fué utilizado durante mucho tiempo, hasta que las arenas y el fango acabaron totalmente con él. No obstante, el abrigo que la montaña constituía, motivó que en la época condal y aún en la de los reyes de Aragón,



*Plano en el que ya aparece construido el actual barrio de la Barceloneta y la prolongación de la escollera.*

aquellas playas fueran utilizadas para concentración de flotas y partida de expediciones. Al desaparecer este puerto primitivo desapareció la Vilanova o caserío formado en aquel paraje.

## II

### PRIMERAS OBRAS DEL PUERTO ACTUAL

Creada en el monte Taber y sus inmediaciones la población romana, el tráfico marítimo se situó en la playa formada entre éste y Montjuich, que hizo en aquellos tiempos oficios de puerto.

Pero permanecía este puerto sin muelle, circunstancia que se explica por el hecho de que cierta clase de embarcaciones eran remolcadas a tierra por la playa y para otras mayores era suficiente el fondeadero que había, pues su profundidad era, a mediados del siglo xv, de diez y siete pies. Defendía esta dársena una barra de arena llamada tasca, que formaba varios canales de hasta catorce pies de profundidad, que sólo eran conocidos por los prácticos. La citada barra, «padastro del puerto de Barcelona» según Capmany, era además utilizada para resguardarse de las armadas enemigas.

El poder marítimo de Barcelona, durante el periodo de los reyes de Aragón, sus repetidos aprestos para importantes empresas navales, la afluencia en sus aguas de escuadras reales, el estado flericiente de su comercio y su



*La desaparecida muralla de Mar que se extendía sobre el actual Paseo de Colón.*



*El antiguo Depósito Comercial al final de la Plaza de Palacio.*

situación como antigua corte de sus reyes, hicieron sentir la falta de un puerto dotado de la necesaria seguridad, defendido de los vientos, al abrigo de las tempestades y borrascas.

A principios del siglo XIII se formó una pequeña dársena para los buques de guerra frente a la «Dreçana», situada entonces cerca de la Puerta del Regomir, pero era de muy escasa eficacia. En 1438, evidente la necesidad de construir un muelle como lo reclamaba el comercio, la ciudad envió embajadores al rey Alfonso V de Aragón, que se hallaba en Nápoles, al objeto de alcanzar el permiso para la fabricación de un muelle y puerto.

Dicho permiso fué otorgado el mismo año por el monarca, quien, además, concedió al Consejo la facultad de imponer derechos de anclaje así a las embarcaciones nacionales como a las extranjeras.

En 11 de marzo de 1439, el Consejo de Ciento deliberó acerca del lugar donde tenía que construirse el muelle de la ciudad «pus tenia privilegi de ferlo», y el día 20 de dicho mes se ocupó nuevamente del asunto.

Se acordó, a 1 de junio de dicho año, la imposición de un derecho de «ancoratje» para costear la citada construcción, y en 2 de agosto siguiente, fué colocada la primera piedra del nuevo muelle por el conceller en cap Guillem de Soler y los concelleres Pere de Malla, Bernat Fivaller, Joan de Gualbes y Joan Marquet. (Rúbriques de Bruniquer v. Iv. c. LXVI).

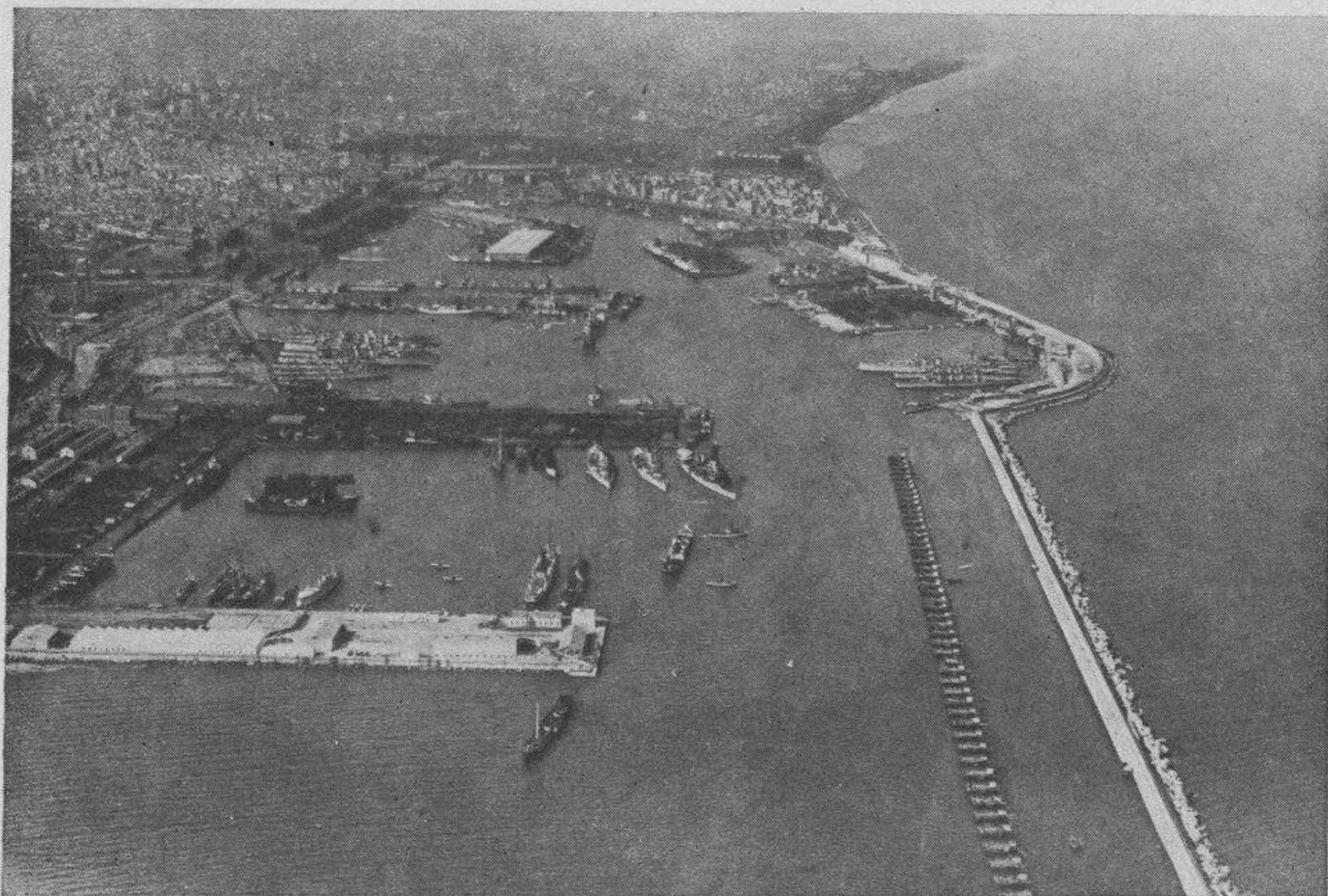
En 7 de marzo de 1441, el Consejo acordó procurar la venida de personas

de Sicilia, Rodas y otras partes, expertas en muelles, para ver si el que se construía sería durable.

En 25 de agosto de 1447, en virtud del llamamiento antes citado llegó a Barcelona, procedente de Sicilia, el ingeniero de Alejandría, Stasio, quien trazó el proyecto de muelle porque «lo que era no estave ben començat,» comprometiéndose a tenerlo terminado en el plazo de tres años. Acordó el Consejo adjudicarle la construcción habida cuenta de que por no haber muelle se habían perdido muchos leños y que una vez, once naves, por tal motivo, se estrellaron contra las rocas de Montjuich.

Se solicitó para la obra el apoyo de la Corte General, de los cónsules y de particulares, e indulgencias del Papa «per als que ajudavan». También se acordó que el derecho de ancoraje se exigiese íntegramente desde el primer momento.

El conceller en cap Luis Setanti y el conceller mossen Bernad Pongem estuvieron en la Lonja en ocasión de estar reunido en aquel edificio el «Consell dels Vint», al que manifestaron que el Consejo de la Ciudad se había percatado de la conveniencia de que ésta tuviese muelle o puerto, en la playa del mar «como deseaba el rey Alfonso, de inmortal memoria» en el real privilegio otorgando a la ciudad el poder construirlo. Manifestaron los concelleres que habiendo llegado a Barcelona el maestro Stasio, alejandrino de Sicilia, «qui ha fabricats e construits diversos molls o ports per diverses parts maríti-



*Vista parcial del puerto, tomada desde un avión.*

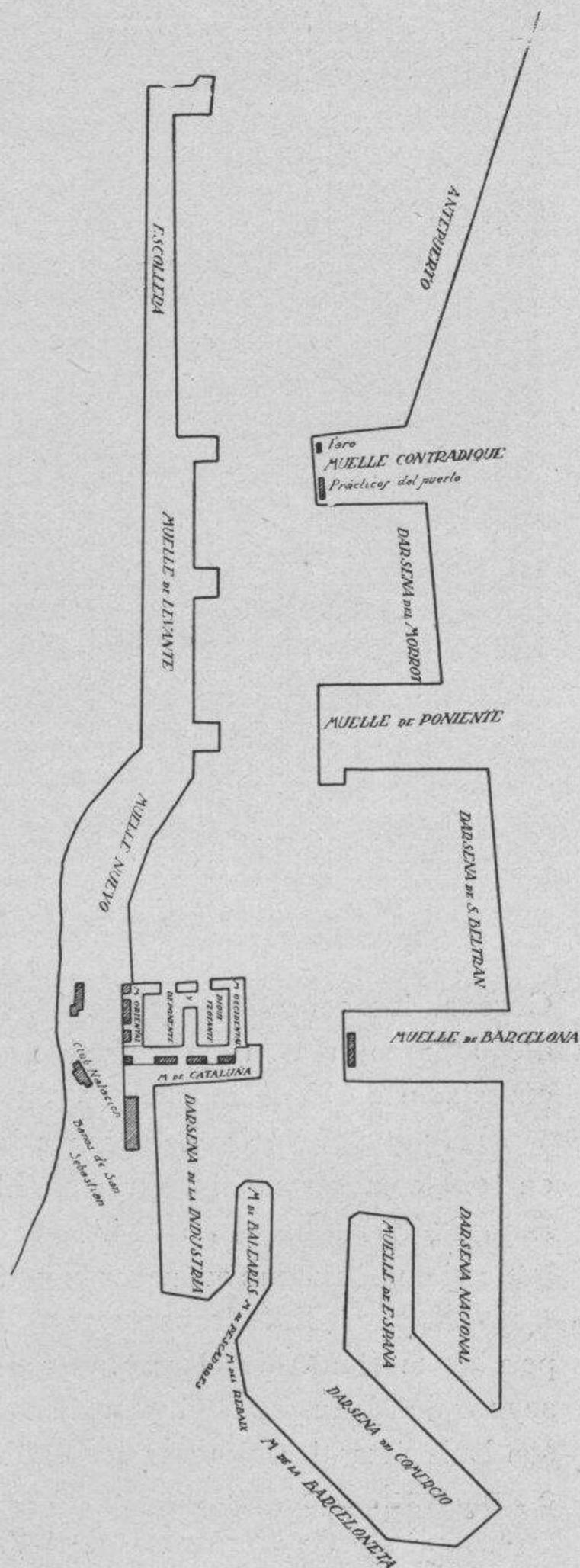
mes», éste había solicitado encargarse de la construcción del de Barcelona, para lo que la proximidad de Montjuich, con sus canteras, abundantes en piedra, daba gran facilidad. Por ello el Consejo, habiendo deliberado que fuese un hecho la construcción de un muelle, pedía una subvención a los Cónsules de la Lonja.

Deliberó el Consejo de los Veinte y acordó contribuir con lo necesario para la construcción de seis cajas para comenzar las obras, con la condición de que si el muelle no sirviese o no se continuase, pudiesen recobrar lo adelantado con cargo al derecho de ancoraje.

Después de varios sondeos se acordó que el muelle se construyese frente a la Torre Rodona.

En 11 de septiembre de 1477 se procedió a la inauguración de la segunda edificación del muelle, verificando el conceller en cap Luis Setanti, según acuerdo de 26 de agosto, la operación de «ficar lo primer pal y donar la primera massada». Después continuaron por su orden los demás concelleres y dieron también su respectivo mazazo los cónsules de la Lonja del Mar.

El día 20 del propio mes, fué bendecida y puesta la primera piedra del muelle. El rey don Juan II, en presencia del conceller I, Luis Setanti, y de los demás concelleres y numeroso pueblo, empujó la primera piedra que cayó en la fosa oportunamente abierta en la playa, después de bendecida y sellada por el obispo de Gerona con la señal de la Cruz, por cuya razón el muelle que entonces se iniciaba llamóse de la «Santa Creu». Echaron también piedras, por su orden, el obispo de



Esquema de un plano del puerto.



*Otra vista parcial del puerto tomada desde un avión.*

Gerona, los concelleres y los cónsules del mar. El citado prelado dijo en dicho punto una misa, revestido de pontifical. A la ceremonia asistió el embajador de Venecia.

Hay que advertir que algunos historiadores—Bofarull entre ellos—sitúan en 1474 esta ceremonia. En la pared de la casa llamada Gloria, de la calle de Bajo Muralla, había en 1847 una lápida cuadrilonga, grabada con letras gótico-lemosinas que así recordaba dicho acontecimiento:

«Disapte a XX de septembre de l'any MCCCCLXXIV fo principiati lo port de la Ciutat de Barcelona restant e present lo molt alt e molt excelent seynor don Joan per la Gracia de Deu, Rei d'Aragó, Stantes Concellers Mossen Luis Setanti, Belthesar de Gualbes, Bernad Pigem, Joan Fogassot, Notari e Francesch Coco, Hortolä».

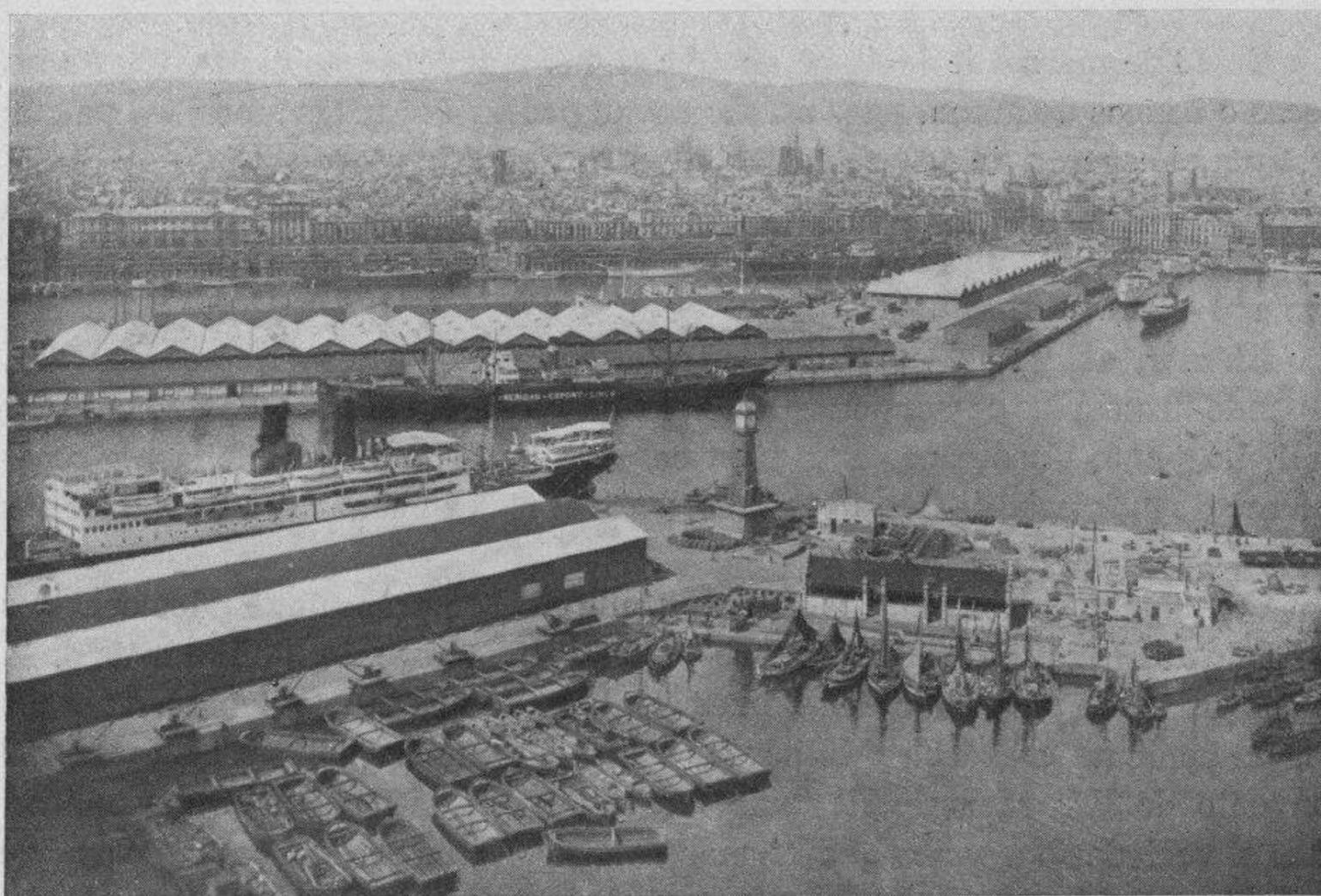
El día 17 de noviembre de 1477, se acordó «posar un epigrama en una pedra ficada en la Torre Nova» designando el día y año de la ceremonia antes citada, con el nombre del rey y de los concelleres.

En 6 de marzo de 1478, los concelleres visitaron nuevamente, en la Lonja, al Concejo de los Veinte, pidiendo una nueva subvención para las obras del muelle. Contestaron los cónsules que mientras el Consejo de la ciudad no tomase a prestado sobre el derecho de anclaje, ayudarían a las obras en lo

que pudiesen. Motivó esta respuesta, el hecho de que, el Consejo de Ciento, en 20 de mayo de 1479, tomase dinero a censo, con hipoteca del derecho de ancoraje.

No había aún acuerdo completo, en el seno del Consejo, acerca la obra comenzada. En 18 de marzo de 1479 los concellers escribieron al rey exponiéndole varios pareceres sobre la construcción del muelle. Unos alegaban que significaba un gasto que la ciudad no podía emprender. Otros se inclinaban por la continuación de la obra. Otros eran favorables a que el muelle se construyese donde se había comenzado el primitivo. A la postre, dominó el criterio de continuar las obras, a pesar de la enemiga popular, que creía el nuevo muelle perjudicial para la ciudad. Bruniquer, en sus «Rúbricas», comparte este pesimismo, pues al comentar unos desperfectos ocasionados a la muralla por el temporal, dice así: «noto que ja est temps se veu lo dany que lo moll ha causat.»

En 1.º de julio de 1479 se impuso un dinero más sobre el derecho de carne, para varios gastos, entre ellos la construcción del muelle. El día 20 de mayo de 1479, escribieron los cónsules de mar al rey, contestando a una carta suya, en la que les incitaba a contribuir a la reforma del puerto, explicando lo que llevaban hecho y lo que pensaban hacer. En dicha carta se habla al monarca de los diversos pareceres existentes con motivo de las obras, que se realizan en lugar distinto del que se realizaban antes.



*La farola, más allá el muelle de España y, al fondo, la ciudad.*



*Los baños en la playa de la Barceloneta y, detrás, el puerto.*

En 13 de marzo de 1482, se acordó que el muelle se continuase hasta las tascas o bancos de arena, pues así el mar no podría dañar las murallas, ya que destruía el esperón de poniente, delante de la Lonja.

Se acordó en 16 de noviembre de 1484, continuar el muelle hasta la «Illa d'en Mayans» o sea uno de los bajos existentes en el puerto, contribuyendo la Lonja al gasto.

El mar, al azotar las murallas, causaba grandes desperfectos en ellas, llegando hasta a las casas, por lo que el Consejo tomó el acuerdo de construir en dicho punto unos esperones, y en octubre de 1487 se decidió lanzar rocas delante de la iglesia de San Francisco, pues el mar comenzaba a descubrir sus cimientos.

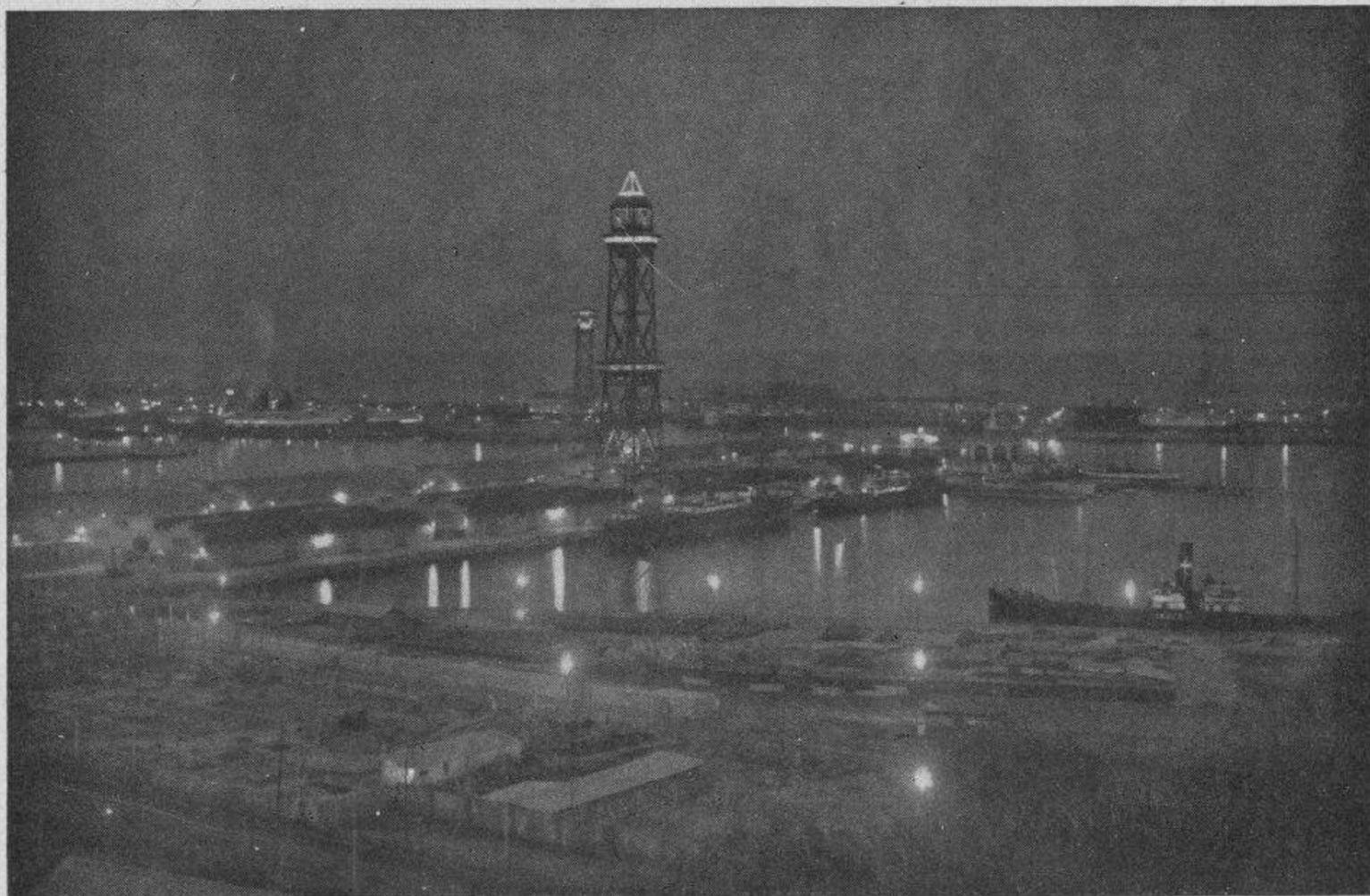
Continuaba la enemiga contra el muelle en construcción. En los consejos de 25 de abril de 1497, 22 de octubre y 23 de noviembre de 1502 se trata de la conveniencia de partir el muelle, pues la ribera de levante se llenaba de arena y la de poniente era destruida por las aguas que amenazaban a las casas y al convento de Fra Menors. El tema fué tratado en 1517 y 1518 nuevamente, pues el vecindario alegaba que el mar avanzaba con exceso por la parte de poniente y por levante se alejaba de la ciudad.

Copiamos de las «Rúbricas de Bruniquer»:

«A 19 de Juny de 1590 a la marina se digué la Missa de la tercera edificació del moll. Los Consellers seguerent a la part de l'Evangelí i los deputats a la part de l'Epístola, i fou posada la primera pedra amb molta cerimonia i festa, la qual edificació fou deliberada a 25 de Maig i a 22 de dit mes de Juny scriunt al Rey fent-li larga rel·lació de tot i de com no havia aparegut continuar lo moll vell dels temps del Rey Don Alfonso, sino aquest moll nou, que fou ja començat de temps del Rey Don Joan i donent raó i discursant que les arenas nol segarán, empero seguns vuy 1616 vehem reberent en asso gran engany, dia 10 de Juliol, scriun al Governador i li dihuen que lo moll vell del temps del Rey Don Alfonso que deixa de perseberar, que era devant lo baluart de levant, los experts d'ara i los de l'any 1477, tots judicavent no convenia.»

Los conselleres recibieron en septiembre de 1590, una carta del mayordomo del rey don Juan, en la que se contenían quejas del monarca sobre la construcción del muelle. Contestáronle los administradores de la ciudad, que el asunto había sido deliberado detenidamente y que habían hecho construir un pontón y que en él cargaban piedras de 100, 150 y 200 quintales de peso, para las obras, terminando con la indicación de que era mucho más útil construir el muelle frente a la ciudad que no en San Beltrán.

En 1541, 1546 y 1547 el Consejo de la Lonja de Mar, concedió cantidades para auxiliar la reedificación de la capilla de San Telmo, situada al pie de Montjuich.



*Vista del puerto, por la noche.*

También dicho Consejo hizo en 1565, 1566 y 1568, importantes donativos para contribuir a la construcción de la torre del Llobregat. He aquí algunos antecedentes históricos sobre esta torre:

Debajo de Montjuich, toda la costa que se extendía hasta la desembocadura del Llobregat, estaba desamparada. En el siglo XVI, constituyó constante abrigo de naves piratas, que en dicho punto se aprovisionaban de agua, saqueando los caseríos y cultivos cercanos. Carreras Candi atribuye a ello, el pintoresco nombre de Can Tunis que se da a dicho paraje, por venir de tierras tunecinas gran parte de la piratería de aquel siglo.

El 15 de julio de 1556, acordó el Consejo de la ciudad construir en dicho



*Los jardines del restaurant Miramar desde los cuales se devisa el panorama del puerto.*

punto una torre de defensa. Fué colocada la primera piedra el 19 de agosto de 1566, por el virrey Conde de Melito, para «foragitar los moros i altres corsaris que, de quiscun any venen a fer aiguada a la boca del riu». Contribuyeron a su erección, la ciudad, los dipu-

tados, los mercaderes de la Lonja y otras personas. Aun no terminada la torre, los piratas la destrozaron en parte. Ultimada en julio de 1567, comenzó enseguida a prestar servicio. Dirigió su construcción el ingeniero del rey, Lluís Escrivá, y tenía seis hombres de guarnición, número que luego fué reducido a la mitad. Había en ella «tres pessés d'artilleria, ço és, una mija colobrina i dos sacres amb sis archalenssos i sis ballestes i sis armes avensades, amb munició per a sexanta tirs d'artilleria».

Los concellers cada año visitaban esta torre y varias veces tuvieron que tomar acuerdos para evitar que un cambio en la situación de la desembocadura del río situase la torre muy lejos de éste, imposibilitando sus fines. Sufrió dicha torre varias vicisitudes, siendo volada, en 21 de agosto de 1651, por el ejército de Felipe IV, que sitiaba a Barcelona. En 29 de mayo de 1848, quedó convertida en un faro de 2.º orden, con eclipses de medio minuto. La nueva luz con que se dotó al mismo, fué emitida por primera vez en 1852. Su aparato es catadrióptico, sistema Fresnel.

En 1602, el muelle sólo medía 168 metros de largo por 12 de ancho. Los enemigos de la obra no cejaban y en 10 de noviembre de 1619 el Consejo de Ciento deliberó sobre la suspensión de los trabajos de construcción.

Una mano criminal averió dicho muelle en septiembre de 1633 y el Consejo ofreció un premio a quien descubriese al autor del hecho. Se acordó proceder a su reparación en reunión del Consejo de Ciento de 3 de junio de 1634.

Al principio del muelle, fuera de la Puerta de Mar, había una cruz de mármol, trazada y dirigida por el arquitecto Pedro Blay. Fué comenzada su construcción en 1609 y quedó terminada en 1612. Parece que no tenía gran valor artístico. La rompió una bala disparada por una batería emplazada en Montjuich durante el sitio de Barcelona, por las tropas de Felipe IV. Fué reedificada, pero desapareció al ser reconstruido el Portal de Mar.

Cerca del pozo de San Telmo, se erigió, en 1623 y fué bendecida el 1.º de noviembre de dicho año, una capilla dedicada a Ntra. Sra. de la



*Vista general de la Barceloneta tomada desde el balneario de San Sebastián.*

Piedad. Era muy frecuentada por la gente de mar, siendo derribada al formarse la naciente barriada de la Barceloneta.

En 5 de diciembre de 1634 se desencadenó una tormenta que amenazaba destruir el muelle y las murallas. Fué llevado al baluarte del mediodía, en procesión, el Santísimo Sacramento. Ello se repitió con motivo de una tempestad habida en enero de 1636 durante la cual además del Santísimo Sacramento, fué llevado al muelle el cuerpo de santa María dels Socós y otras reliquias.

En 5 de marzo de 1641, los concelleres deliberaron sobre el gasto que importaba el cubrir y clavar la linterna del muelle y otras atenciones del mismo que fué reparado en 1645.

En 20 de abril de 1645, se trató de la conveniencia de construir un contra-muelle en la parte de levante.

El Consejo acordó en 1666, (24 de marzo) que los buques que llegasen al puerto, aunque fuesen fletados por el rey pagasen el impuesto de anclaje.

Se emprendió la tercera prolongación del muelle en 1693. Así consta en la siguiente lápida:

«Essent Consellers los Excms. Senyors Francesc de Falguera, Dr. Isidre Pi i Pages, Don Ramon Codina i Farreras, Don Josep Picó, Don Josep Pascual i Alba i Don Isidro Balaguer, se feu la present obra.—1693».

La linterna de la punta del muelle, sufrió varios cambios de emplazamiento, acordados en 1669, 1673, 1675 y 1687.

En 7 de agosto de 1679, comenzaron las obras de alargamiento del muelle.

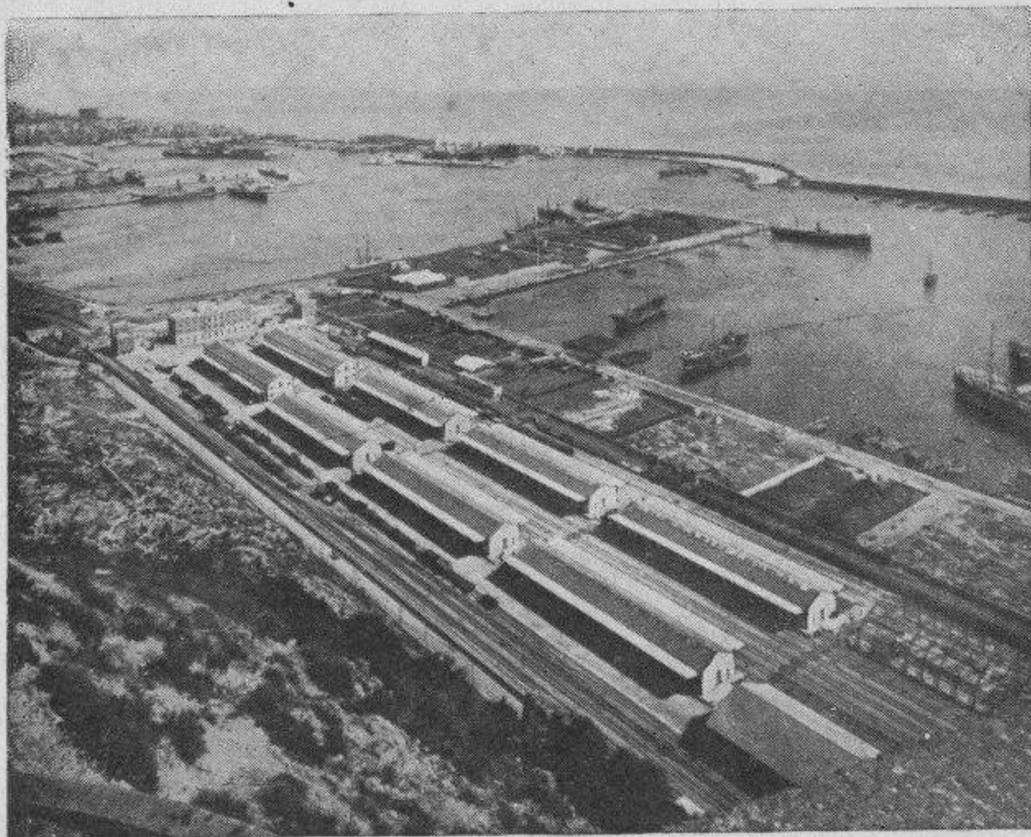
La ejecución completa del plan del ingeniero Stacio no terminó hasta 1697, dándose con el tiempo al dique resultante el nombre de muelle Viejo. La construcción, que costó a la ciudad 300,000 ducados, terminaba en el punto donde después fué instalada la Machina Real, hoy desaparecida. Establecióse en el muelle una batería, colocóse sobre una torre adecuada una linterna y se dieron por terminados los trabajos.

En 29 de noviembre de 1698, se acordó encargarse un retablo para la capilla del muelle.

### III

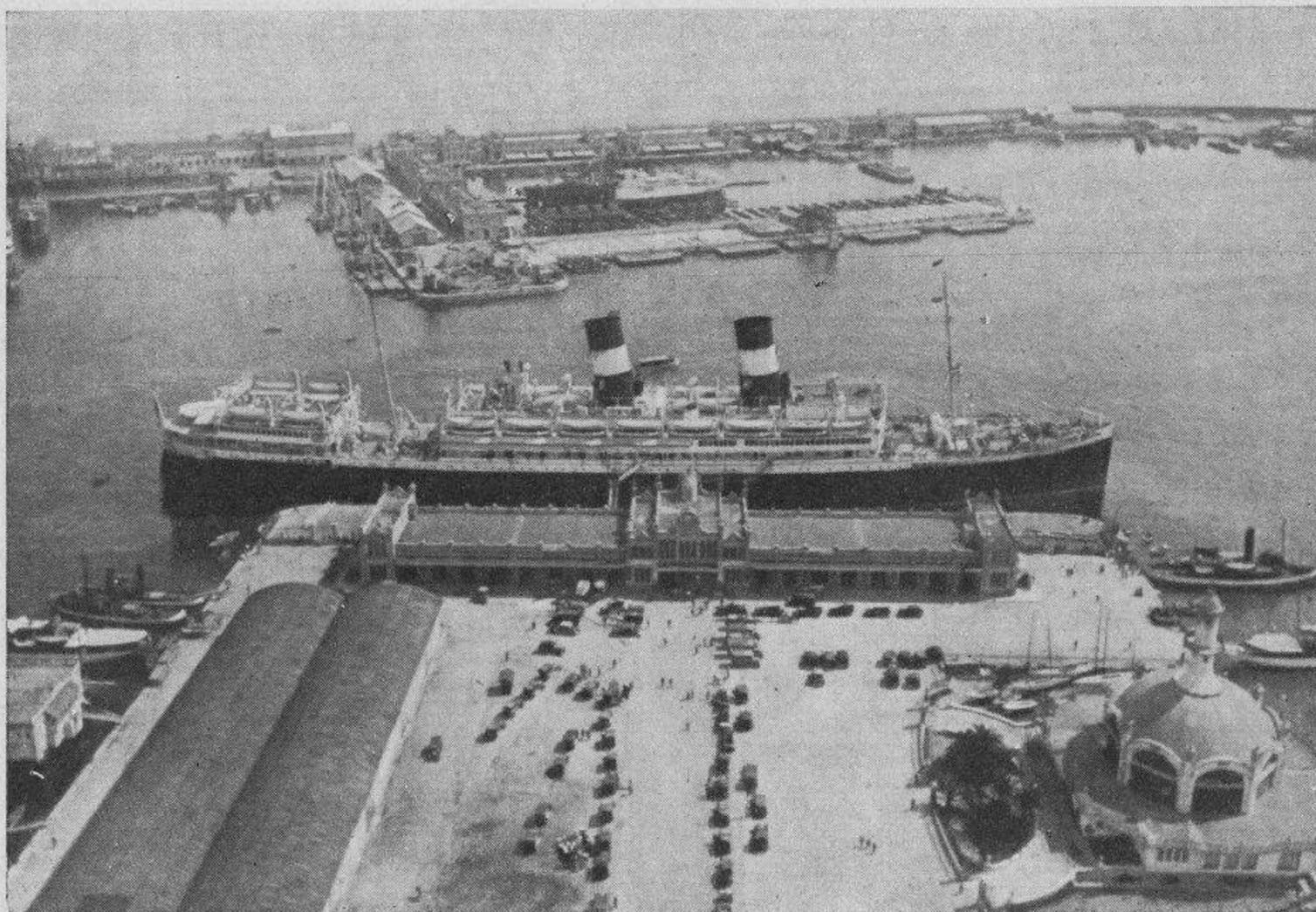
#### SEGUNDO PERIODO DE LA CONSTRUCCIÓN DEL PUERTO

Barcelona, aunque muy simple y poco eficaz, ya tenía puerto. Por ello, en 1742, se organizó una Junta de Obras y Limpieza del Puerto, en vista de que, combatido el puerto por los temporales, los bancos de arena lo cegaban paulatina e incesantemente hasta el extremo de que en 1743, se hallaba cegado casi por completo y podía pasarse a pie desde el muelle, a las rocas de la muralla



*Los amplios tinglados de la estación de mercancías situados al pie de Montjuich.*

de mar. Ello, como es natural, impedía la entrada y salida de embarcaciones, causando enorme quebranto al comercio barcelonés. Además las aguas estancadas, corrompidas, despedían intolerable hedor, constituyendo un serio peligro para la salud de la ciudad. Hubo necesidad de practicar un canal para renovar las aguas y facilitar el paso a embarcaciones de poco calado.



*La estación de pasajeros con un gran trasatlántico.*

El gobierno, a petición de la ciudad, consignó la suma de 45.000 reales para planear e impulsar las obras que el insuficiente puerto de Barcelona exigía. Efectuóse un concurso para una prolongación del muelle dirigida a contener las arenas de levante que afluían al interior, cediéndose a beneficio del rematante los cascos de los buques naufragados en el puerto o aprisionados entre el lodo y la arena, con objeto de que sumergidos y cargados de piedra, sirvieran de basamento para la proyectada prolongación del dique.

Esta prolongación debía seguir la línea del muelle que hoy se llama de Rebaix, que se terminó con un sector de dos brazos, uno dirigido al este y otro al oeste, que se prolongó, a continuación, en 800 metros, en la sección del actual muelle de Pescadores.

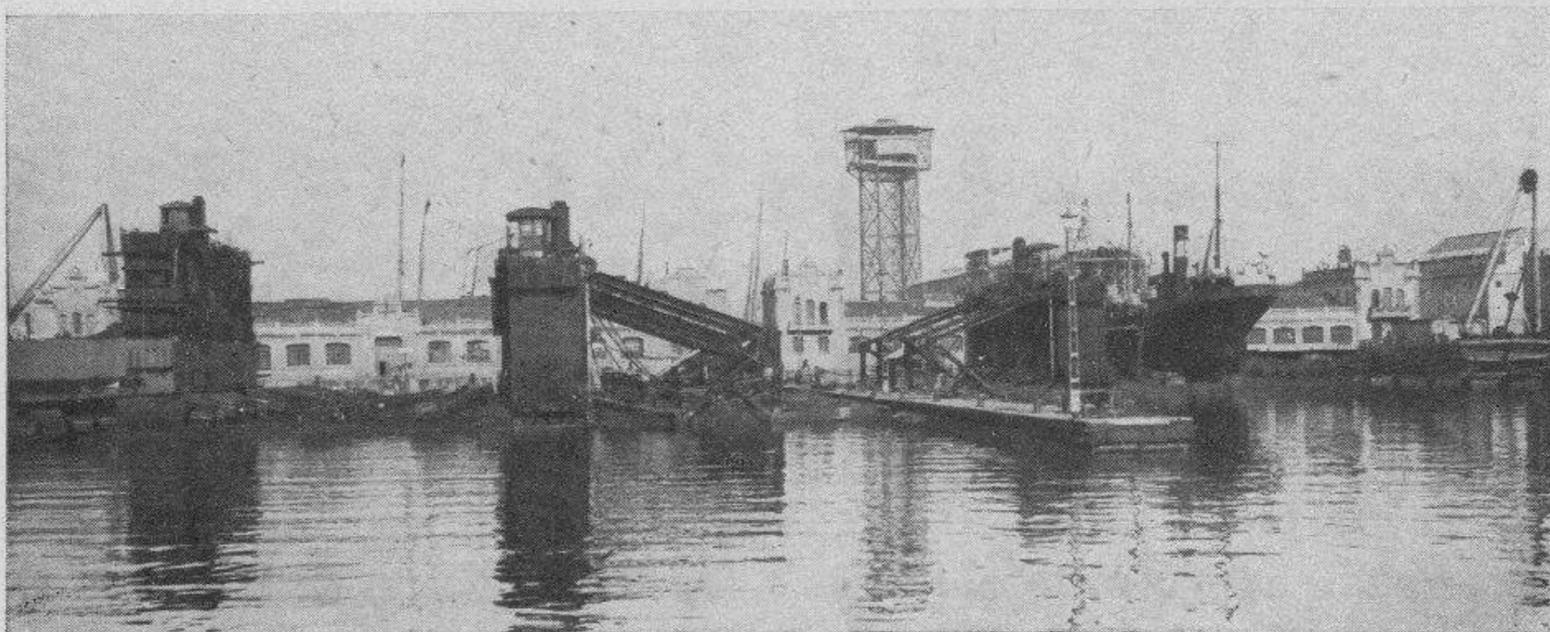
Se dió fin a esta sección en 1762 con el morro que se interna en el mar, en cuyo extremo, en el vértice de una torre piramidal de sillería, fué instalada la antigua linterna. Esta torre ha sido conservada, como recuerdo hasta nuestros días, habiendo sido sustituida la vieja linterna por un reloj de cuatro esferas, que permite conocer la hora a los pescadores y obreros del puerto.

En 18 de diciembre de 1769, los prohombres de los Gremios de Mareantes, Cargadores y Pescadores, expusieron a la Junta de Comercio el mal estado del puerto, sobre todo en la playa del mar, insistiendo en la urgencia de su arreglo, antes de «que se echara todo a perder».

En 1771, la Junta de Comercio de Barcelona, se dirigió al rey exponiéndole la conveniencia de que contase nuestra ciudad con un puerto capaz para las escuadras y buques de comercio que lo visitaban.

El creciente desarrollo de nuestro puerto hizo que muy pronto el muelle de más de 800 metros de longitud resultase insuficiente para servir de fondeadero al crecido número de buques que arribaban al mismo. Además, las arenas seguían avanzando y rebasando las obras, cegaban el puerto y amenazaban con interceptarle, siendo, por último, causa de repetidos accidentes.

Ante estas circunstancias encargóse al director de la Escuela de Náutica, don Sinibaldo Mas, el sondeo del puerto, y resultado de este trabajo fué la reparación del desastroso estado en que quedó el fondo del puerto, después



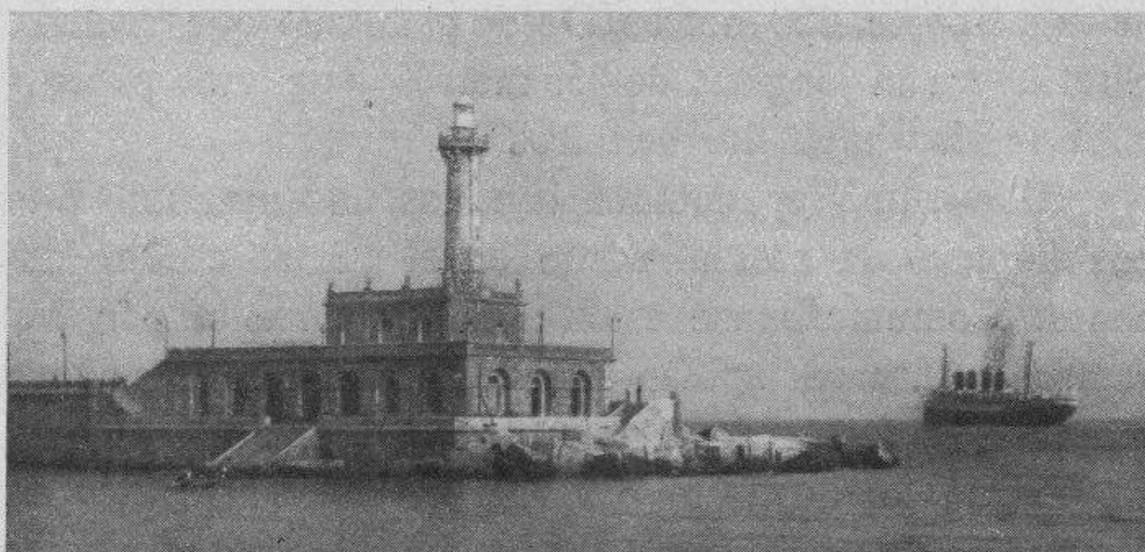
*El gran dique flotante.*

de los últimos temporales. Sólo había practicable, en la boca, una anchura de 150 varas, corriéndose el peligro de que se cerrara, de sobrevenir nuevos temporales.

En 1775, el propio Sinibaldo Mas presentó a la Junta de Comercio un proyecto de puerto, según el cual se daban a las escuadras y a las embarcaciones mercantes las mayores seguridades. El ministro de marina don Agustín Navarrete envió el plano a Cartagena, reclamando una urgente solución. Sin embargo todo quedó reducido a una visita del comandante general del Apostadero, conde de Roncali, para reconocer el estado del puerto.

Sinibaldo Mas propuso entonces al capitán general, conde del Asalto, la construcción de un contramuelle desde el Baluarte del Rey hasta la punta de la linterna, con 400 varas de prolongación en línea recta y 100 en el extremo, de posición circular, hacia el sur, obra, según su autor, de poco coste y gran eficacia para impedir la entrada de las arenas.

El ingeniero Juan Smith, elevó al gobierno un proyecto prolongando 500 varas al sur y 200 de martillo al oeste-sudoeste (o sea 405 metros mar adentro), proyecto que si bien fué aprobado por real



*Farola de la entrada del puerto.*

orden de noviembre de 1802, su realización hubo de ser aplazada por la guerra contra Inglaterra y más tarde, por la guerra de la Independencia, iniciada con la invasión de España por los ejércitos franceses. Cuando, en 1814, los invasores evacuaron la ciudad, el puerto, falto de cuidados, estaba obstruido por grandes bancos que lo cruzaban en todas direcciones.

Los reales decretos de 15 de enero y 8 de marzo de 1816, ordenaron el inmediato planteamiento del proyecto del ingeniero Juan Smith, y en 24 de septiembre del propio año, colocóse la primera piedra de las obras, en presencia de la Junta Protectora de Obras del Puerto, del capitán general don Francisco Javier Castaños, del Ayuntamiento en corporación y demás autoridades locales, siguiéndose los trabajos con tal actividad que en 1822 se había ya construido una extensión de muelle de 500 varas de longitud, 40 de ancho y 9 de elevación sobre el nivel del mar, colocándose a su extremo un faro de luz fija, que el pueblo llamó linterna Nueva, como designó con el nombre de muelle Nuevo al recién construido.

Digamos aquí, que el primitivo proyecto de Smith, había sido modificado por el ingeniero barcelonés Ferrer. Medía el muelle, de norte a sur desde el punto de

origen hasta la Capitanía del Puerto, 699 metros. La linterna antigua distaba del Baluarte del Rey, o sea, en dirección

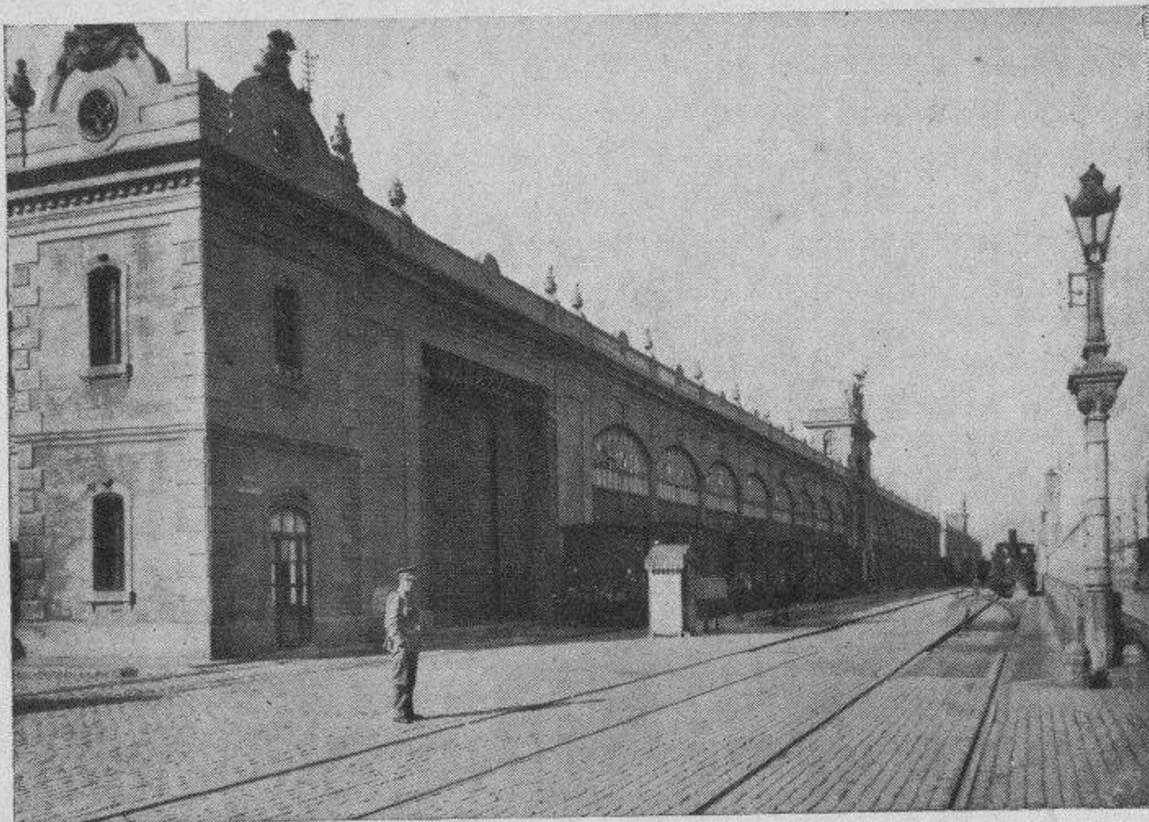


*Vista general del criadero de mejillones.*

de este a oeste, 622 metros. Desde el ángulo que formaba el muro de la linterna Nueva, era su longitud de 466 metros y de este punto al límite oriental de la base de Montjuich, 1,010 metros.

El muelle Viejo contaba con dos andenes, uno alto y otro bajo dividido por un muro de sostenimiento en el que se abrían las puertas de 48 almacenes. Comunicábanse estos andenes entre sí por tres escaleras y cuatro rampas. Algunas lápidas situadas en los ejes de unión de las escalas conmemoraban las fechas de la construcción de la obra.

Según lo dispuesto por real orden, se verificó en 1824 una reunión de ingenieros de marina para examinar los efectos producidos por la prolongación



*Los tinglados y la línea férrea que se extienden a lo largo del Paseo Nacional de la Barceloneta, tras una verja ornamental.*

del muelle, que tan apasionados juicios había motivado, y propusiese lo conveniente. Tras detenido estudio, se propuso una pequeña modificación en la sección del muelle que faltaba construir, modificación que fué aprobada en 4 de diciembre de 1825.

A partir de esta época, la Junta del Puerto se ocupó preferentemente de dar al mismo el fondo necesario,

cual convenía a las necesidades del tráfico. En 1829, se empleó, por primera vez el dragado a vapor, desapareciendo, con ello, el temor obsesionante de la invasión de las arenas.

En el andén bajo del muelle de la Riba, frente a la calle de San Fernando — hoy de la Maquinista — de la Barceloneta, fué inaugurada el 14 de abril de 1825, una fuente de piedra labrada, de planta cuadrada, rodeada de pilares y verjas de hierro, levantada al objeto de que los botes y lanchas pudiesen hacer aguada. Junto a ella desembocaba la Acequia Condal.

El Neptuno que coronaba la fuente era obra del escultor Adriano Ferrán. Las sirenas que la adornaban, las labró Celedonio Guixá. El conjunto era vulgar.

Anteriormente, para hacer aguada, los buques utilizaban el mentado pozo

de San Telmo, situado a pocos pasos de la Puerta de Mar. Al ser ensanchada la Plaza de Palacio, el pozo fué tapado.

Nuevamente tuvieron que ser suspendidas las obras en 1836 por haberse destinado a atenciones de la guerra civil los fondos a las mismas consignadas. Hasta 1842 no se reemprendieron los trabajos, dando comienzo por la reparación del extremo meridional del muelle, que había sufrido, con los temporales, serios desperfectos.

El día 20 de junio de 1844, tuvo lugar un concurso para el apronto de la escollera, y el 24 de diciembre de dicho año, otro para la limpia del puerto, ejecutando la entidad concesionaria la extracción de fangos y arenas por medio de una draga a vapor. La traslación de las arenas y fangos a la distancia de una legua hacia el sud, se hizo en diez embarcaciones especiales llamadas gánguiles, conducidas por un remolcador. Los trabajos de limpia del puerto atraieron a éste numerosos curiosos.



*Los tinglados que se levantan paralelamente al Paseo de Colón.*

En las construcciones llevadas a cabo desde el año 1844 al 1849 inclusive, se invirtieron 431,347 quintales de piedra procedente de las canteras de San Beltrán, y se extrajeron del fondo 53.446,238 pies cúbicos de arena. A la entidad concesionaria del servicio — Empresa de Limpia del Puerto de Barcelona — se le pagaba determinada cantidad por cada pie cúbico de arena o fango extraído.

El embarcadero de Atarazanas, costado por el Ayuntamiento, fué principiado en 9 de julio de 1849 y terminado en 19 noviembre de 1850. Desapareció al ser derribada la muralla de mar.

El día 22 de noviembre de 1858, se concedió autorización para practicar los estudios necesarios para el establecimiento en el puerto, de dos diques de carena.

En 1857 habían dado principio las obras de prolongación del dique del este. Los acarreos siguieron acochándose al obstáculo que para su marcha

ofrecía el muelle Nuevo, creciendo la playa de la mar vieja, hasta que llegó, en 1859, a rebasar la extremidad de dicho muelle.

En el mentado año, el ingeniero jefe de Obras Públicas de esta provincia, don José Rufo, redactó un proyecto de puerto, primero realizado de verdad después de otros veinte y ocho hasta entonces formulados. Este proyecto fué aprobado en mayo de 1860, procediéndose a su ejecución por contrata, y, rescindida cinco años después, se acordó que continuaran las obras por cuenta de la Junta.

En 1858, el proyecto para llevar a efecto la reforma del puerto, ocupaba constantemente la atención de autoridades y corporaciones. El día 3 de



*El embarcadero de la Puerta de la Paz con los populares vaporcitos llamados "Golondrinas" y "Gaviotas".*

noviembre el Boletín Oficial de Fomento anunció que la Dirección de Obras Públicas había recibido un plan relativo al mejoramiento y concesión del puerto. El 15 de agosto de 1859 fué comunicado al go-

bernador civil de la provincia que el asunto preocupaba a la Dirección General de Obras Públicas, la que propondría a las Cortes la solución, y que respecto a la limpieza del puerto, habíase determinado un contrato con M. James Hodgson, de Liverpool, quien se comprometía a entregar un vapor remolcador de 50 caballos de fuerza y seis gánguiles, a los nueve meses.

El día 27 de agosto de 1859, llegó a este puerto una draga para el tren de limpia, a la que se puso por nombre «Barcelona». Dicho aparato prestó servicio más de 60 años e ignoramos si aún hoy día tiene alguna utilización.

Las Cortes acordaron en 1865 una nueva dilatación del dique del este. Esta línea de muelles había de cruzarse con la que arrancaba de la playa de Montjuich, siguiendo la dirección del tercer embarcadero del proyecto de Smith, construido en San Beltrán en 1816, dejando al puerto una boca de 280 metros de anchura. Uno y otro dique terminaban con un morro circular, en los que se disponía la colocación de dos torres de 40 metros de diámetro, sobre las cuales iban los nuevos aparatos diópticos de 6º orden destinados a demarcar la exacta situación de la entrada del puerto. Eran sus luces, de coloración verde

y alcance de cinco a ocho millas la del farol del morro del este, y roja, visible de nueve a doce millas, la del morro opuesto.

## IV

## LA JUNTA DE OBRAS DEL PUERTO

En 1868, el Comercio de Barcelona acudió al gobierno provisional de la Nación, en demanda de una organización que cuidara de hacer y administrar el puerto. Antiguamente, el Ministerio de Marina tenía a su cargo la construcción, policía y conservación de los puertos. En diciembre de 1851, pasaron al Ministerio de Fomento estas atenciones, disponiéndose que el Estado costeara los gastos de los puertos de interés general, en cuya categoría fué comprendido el de Barcelona. En



*El edificio de la Junta de Obras del Puerto.*

abril de 1856, dictóse una ley estableciendo ciertos recargos sobre las naves entradas en nuestro puerto, con destino exclusivo, su producto, a la construcción de las obras de ensanche y mejoras del mismo, ordenándose la inmediata subasta y comienzo de los trabajos para la extensión del muelle del Este, y que se efectuaran estudios para el establecimiento de una dársena mercante en el antepuerto, cuyo anteproyecto fué presentado a las Cortes para que éstas fijasen los auxilios necesarios.

Los tiempos eran poco favorables y nada de esto llegó a realizarse. El gobierno provisional por real decreto de 14 de noviembre de 1868, desprendió de Fomento los asuntos de puertos, que fueron entregados a las iniciativas particulares. Entonces los comerciantes, armadores, navieros y marinos de Barcelona, se dirigieron, como hemos dicho, al Gobierno pidiendo que se les concediese la construcción del puerto por medio de una Junta en la que, bajo la presidencia del gobernador civil, estuviesen representadas todas las corporaciones económicas. Los firmantes — acaso con un exceso de optimismo — se comprometían a acabar las obras en cuatro años, sin sacrificio para el Estado.

Por real decreto de 11 de diciembre de 1868, fué autorizada la constitución de la Junta de Obras del Puerto de Barcelona, al objeto de activar la construcción, y con facultades para allegar recursos, emitir empréstitos y administrar sus fondos.

El reglamento de la Junta fué aprobado por reales órdenes de 26 de julio de 1869 y 22 de junio de 1870. Sucesivas y repetidas reales órdenes fueron mermando después, a la Junta, las facultades y atribuciones que constituían la

base fundamental de sus organismos.

Constituída la Junta de Obras del Puerto, encargóse de la parte facultativa el ingeniero de Caminos, Canales y Puertos don Mauricio Garrau a quien sucedió don Francisco Lagasca, reemplazado en 1887, por don Carlos Mondejar, a quien secundaba como subdirector, don Julio Valdés. De 1868 a 1873 la actividad de la Junta fué extraordinaria, emitiendo acciones para el mejor logro de sus fines.

Dichos prestigiosos técnicos, aconsejados por la experiencia, hicieron repetidos estudios de las necesidades del puerto, formulando anteproyectos de modificaciones parciales que solucionarían los problemas de ampliación,



*El transbordador aéreo y la torre de Jaime I.*

mejora, abrigo, capacidad y calado. Una mitad, aproximadamente, de las embarcaciones que a nuestro puerto arribaban, habían de fondear en andanas y verificar el tráfico de carga y descarga por medio de barcazas, lo que representaba un gravamen para la mercancía y un serio peligro de averías. La situación reclamaba imperiosamente un aumento de muelles, formulándose, en 1871, un proyecto encaminado a ganar terreno al mar por la parte de la muralla y la creación de nuevas dársenas, con una longitud total de 7,528 metros. De conformidad con esta reforma la distribución de muelles tenía que ser la siguiente:

En el antepuerto.  
— Muelles de San Beltrán, Poniente, Barcelona, Capitanía, Cataluña y Levante.

En el puerto. — Muelles de Atarazanas, Muralla, Depósito, Viejo, Nuevo, Capitanía, Barcelona, Pescadores, España, Fortuna y Esperanza.

En 14 de marzo de 1877, llegó a Barcelona la real orden autorizando al comercio para poder utilizar los muelles. Huelga decir que la disposición fué bien recibida.

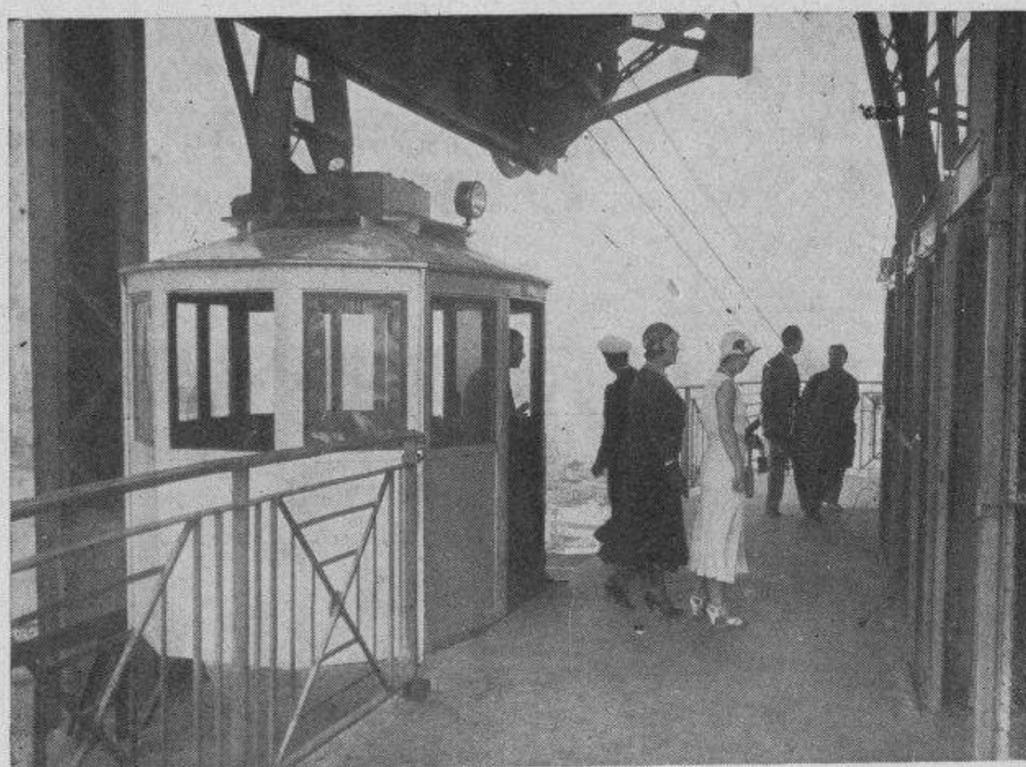
Cornet y Mas, en 1877, afirmaba que para formar los muelles de la parte de la ciudad, en una longitud de un kilómetro y medio, tuvo que ganarse al mar una superficie de 16 hectáreas. Añadía que la profundidad del puerto era de 8 metros, pero que en el dique del este, donde fondeaban los buques de guerra, era de 15 metros. Aseguraba que la superficie de agua del puerto de Barcelona — 150 hectáreas — era mayor que la de los tres puertos de Marsella reunidos.

En 23 de abril de 1878 comenzaron las obras de derribo de la muralla de mar. Ello constituyó una grandísima mejora para el puerto, que quedó unido a la ciudad.

En 1880 comenzó a funcionar, en el puerto, una draga de rosario. Despertó curiosidad su trabajo, que era, a diario, presenciado por no pocos desocupados. En julio de 1884, para la observancia de las prescripciones sanitarias y aislamiento de buques, se formó en el puerto



*El restaurant de la torre de Jaime I del transbordador aéreo.*



*Estación del transbordador aéreo.*

un espacio aislado que se denominó la «Isleta». En 12 de julio de 1886, se formuló el presupuesto para la adquisición de un dique flotante y deponente, cuya instalación provisional había sido autorizada en marzo de 1884. En 1885, la Junta de Obras del Puerto envió su ingeniero, don Julio Valdés, a Inglaterra para estudiar los diversos sistemas de diques, proponiendo la adquisición del sistema Standfield, a cuya casa, en 25 de julio de 1895, fué adjudicada la construcción del mismo, de acuerdo con los talleres de la Maquinista Terrestre y Marítima, frente a los cuales debía estar emplazado. Los trabajos fueron adjudicados por la suma de 2.716,900 pesetas.

El proyecto de construcción del dique flotante fué combatido con empeño, declarándose muchos partidarios de un dique seco. Intervinieron en la discusión, en pro o en contra, prestigiosos elementos. Detalle elocuente de lo



*La Comandancia de Marina.*

enconado del debate, es el hecho de que, en 1892 y en 1895, la Cámara de Comercio pidió encargarse de los servicios de la Junta de Obras, encargada de terminar el puerto, sin más limitación que la de que el

jefe técnico de la misma fuese un ingeniero de Caminos, Canales y Puertos. De no aceptarse su proposición, pedía dicha entidad que el Estado se incautase de las obras.

La construcción del dique flotante quedó terminada en 1902. Su longitud total es de 111'862 metros. Comenzó en 15 de octubre de 1896, y su primera sección fué botada al agua en 25 de abril de 1898, siéndolo la segunda y el flotador en septiembre de 1898 y la tercera en 24 de noviembre de dicho año.

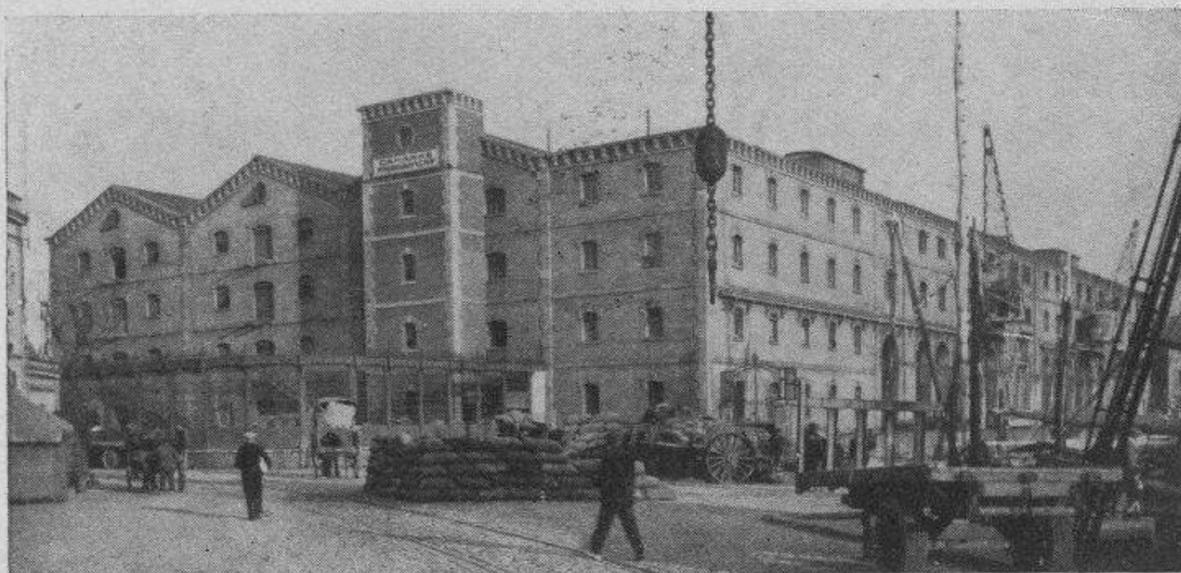
Los antiguos muelles de la Barceloneta, proyectados bajo un criterio limitado, cual eran las exigencias de otras épocas, fundados sobre escolleras a corta profundidad, que imposibilitaba en absoluto su empleo a los buques de gran calado, fueron objeto de reformas, que determinó la real orden de 23 de junio de 1891, por la que quedó aprobada la explanación de una nueva zona de servicio del muelle Viejo, con lo que desaparecían las antiguas construcciones de la Riba. Dieron principio las obras, por administración, en 1.º de agosto siguiente.

Prosiguieron los trabajos con actividad, tras un periodo de lentitud, por haberse tenido que realizar en pleno tráfico del puerto, y por las dificultades

que ofrecieron las expropiaciones de los almacenes del viejo andén, pertenecientes a los herederos de don Rafael Deas, a quien los había cedido el Real Patrimonio en remota fecha. Por real orden de 2 de agosto de 1900, el ministro de Hacienda transigió el viejo y enojoso pleito.

En 1887, emprendióse la fundación del Depósito Comercial entre el viejo muelle de la Santa Cruz y el del Depósito. Como el primer trazado del edificio interceptaba el paso de la Barceloneta a la ciudad, y ahogaba la Plaza de Palacio, la Junta de Propietarios de aquella popular barriada marítima así lo hizo notar, presentando un contraproyecto a base de ganar al mar el terreno necesario para enclavar el edificio en línea recta con las casas de Xifré. Hiciéronse nuevos estudios y el contraproyecto fué aprobado por real orden de 23 de junio de 1891, dando comienzo a las obras en 1893. Para ello tuvo que procederse a cambiar de emplazamiento los grandes bloques que habían sido ya colocados.

En agosto de 1889 fué aprobado el plan de abastecimiento de aguas del puerto, en cantidad suficiente para los servi-



*Los Depósitos Comerciales.*

cios de aguada, riego, incendios y otras atenciones de la zona marítima.

Según un trabajo de 1888, en aquella época la superficie del puerto era de 61 hectáreas, correspondiendo, de ellas, 43 a la dársena del Comercio y 57 a la de la Industria. Las sondas acusaban las siguientes profundidades: Boca, 16 metros. Zona del antepuerto destinada a buques de guerra, 10 a 16 metros. Resto del antepuerto, 8 a 10 metros. Dársenas interiores, 8 metros.

En el muelle Viejo habían los almacenes de Deas, la fuente de Neptuno, la Machina, los Depósitos del Puerto, la sucursal de la Aduana, la consigna de Sanidad, el Lazareto y la torre antigua de la linterna, en cuyos bajos había las oficinas de Capitanía, Prácticos y Sanidad. En el muelle Nuevo había dos baterías, el varadero y el faro en una torre provisional. En el del Depósito había la Casa de Máquinas, que ponía en movimiento 31 gruas, de ellas, una adosada al edificio, de 25 toneladas.

El material flotante del puerto lo componían una draga de 90 caballos, que permitía el dragado a 12 metros; un remolcador de 40 caballos; cinco gánguiles y dos cabrias de mil quintales.

En diciembre de 1890 quedó hecha, en los muelles del Rebaix, Muralla, Atarazanas y San Beltrán, la instalación de cuatro puentes muy ingeniosos, del sistema Chamberay, de ocho toneladas de potencia.

Comenzaron en 1892, los estudios de la dársena, cuyo proyecto, en 1894, aprobó la superioridad con algunas variantes. Las obras de la dársena comenzaron en noviembre de 1895, terminando en marzo de 1900. En ellas se invirtieron 1.759,489'44 pesetas.

En 21 de noviembre de 1895, se creó un arbitrio sobre las mercancías despachadas en la Aduana de Barcelona, cuyos ingresos se destinaban a las obras de construcción de una nueva Aduana, en el Paseo de Colón, frente a la



*La Aduana.*

batería de salvas de Atarazanas. La subasta de dichas obras, bajo el tipo de 1.721,678'69 pesetas, se celebró el 30 de diciembre. En 1.º de enero de 1895 fué colocada la primera piedra del edificio, por el ministro señor Navarroerverter.

En diciembre de 1895, la Junta del Puerto adquirió una grua flotante de 80 toneladas, construida en los talleres de la Maqui-

nista Terrestre y Marítima. La superioridad, en 2 de noviembre de 1897, aprobó el proyecto de prolongación del dique del este. Tras varios incidentes de orden legal, subastóse la obra en abril de 1900.

En 7 de agosto de 1898, fué modificado por el ministro de Fomento, por real orden, el Reglamento General de Puertos, para el de Barcelona.

A últimos de 1899, comenzaron las obras de enlace de las vías del puerto con las de la antigua estación de Mataró. En agosto de 1900 fué aprobado definitivamente el proyecto de ampliación del muelle Nuevo.

El proyecto de careneros fué aprobado en abril de 1899. El coste de la obra ascendió a 1.425,743 pesetas

## V

## LA ACTUACIÓN DE LA JUNTA EN NUESTROS DÍAS

La Cámara de Comercio de Barcelona, en 31 de marzo y en 17 de abril de 1899 elevó instancia al ministro de Fomento, para demostrarle con datos auténticos, como Barcelona no había recibido auxilio ni subvención del Estado para las obras del puerto, que las había pagado el comercio. lucrándose el Estado que percibía cuantiosas cantidades merced a los exorbitantes derechos que se cobraban. Pedía, en dichas instancias, que se concedieran mayores atribuciones a la Junta de Obras del Puerto.

En diferentes trabajos publicados en 1900, dicha Junta de Obras procuró evidenciar los defectos del puerto y muy singularmente del plan de distribución, del ingeniero don Mauricio Garrau, aprobados en 9 de enero de 1877. Estudiadas las poco favorables condiciones de la boca de entrada, la intranquilidad de los fondeaderos por la acción de los vientos directos o de travesía, así como por las resacas, se propuso la prolongación del rompeolas de levante, que crearía un vasto antepuerto exterior y permitiría, en el antepuerto entonces existente, la formación de dársenas comerciales y nuevos muelles de los que tan necesitado estaba el puerto. Se encareció, también, la ampliación del ancho de los muelles de la Barceloneta, que estaban reducidos a un muro corrido de 2 a 4 metros de altura, cuyos muelles, de poco fondo, no eran aseQUIbles más que a embarcaciones de uno a tres metros de calado. Con su reforma debía quedar una vasta línea de



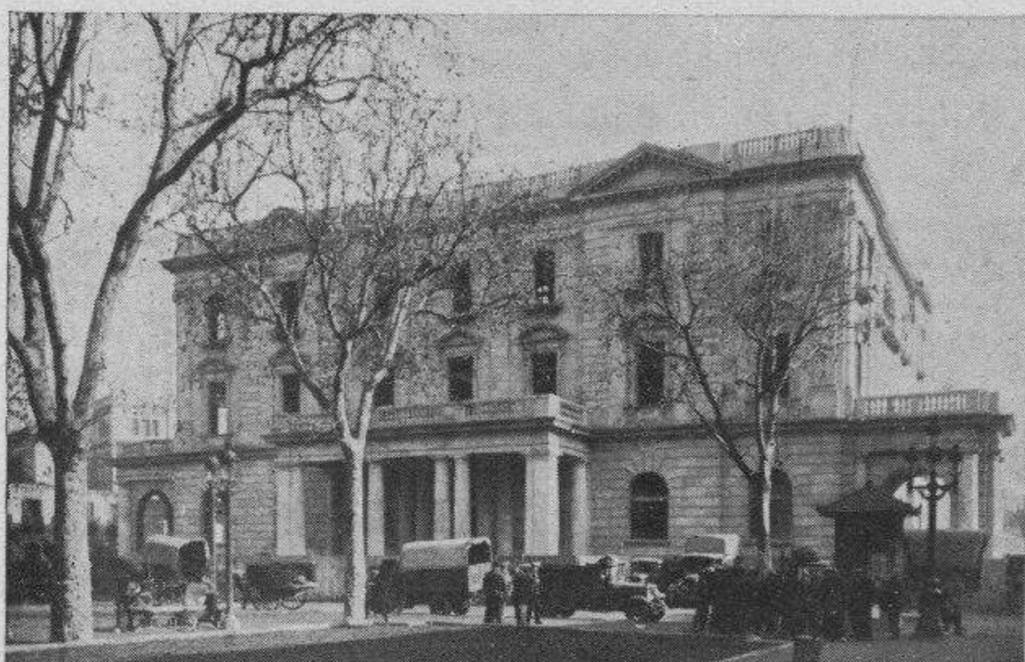
*La Casa del Marino.*

atraque, apta para los mayores buques y una zona de cien metros para la descarga y depósito de mercancías.

En vista de las consideraciones expuestas se acordó la supresión de la boca chica, existente entre la cabeza de los muelles de Barcelona y Capitanía para la comunicación entre el antepuerto y la antigua dársena del Comercio. Esta boca era de escasa anchura —60 metros— y mala orientación, pues en ella las mareas engendraban corrientes peligrosas.

Se acordó, también, la ampliación a 130 metros de la única boca que, con la supresión de la anterior, quedaba subsistente para el acceso a las dársenas interiores.

Se dispuso el ensanche, hasta 80 metros, del muelle de Barcelona y la



*La Escuela de Náutica (en construcción).*

sustitución del basamento sur (cimentado sobre escolleras y dos hileras de bloques artificiales) por otro formado con bloques en su total calado de 8 metros.

Acordóse la construcción de una espaciosa dársena adosada al muelle de San Beltrán, para el abrigo de la zona afecta al tráfico de carbones, y la modi-

ficación de la dársena de la Industria, por el cambio de orientación del muelle de España, que arrancando del de Pescadores, se hacía paralelo al Nuevo.

Se acordó, por último, la sustitución de los muelles de la Esperanza y de la Fortuna (por construir) por otro angular, que partiendo del encuentro del de la Muralla y del Depósito, dividiere la dársena del fondeadero interno en otras dos perfectamente regulares.

El día 5 de octubre de 1900, fué hecho el replanteo del nuevo muelle de Baleares, cuyas obras comenzaron el día 5 de noviembre siguiente.

En 1900, la situación del puerto era satisfactoria. El dique del rompeolas de levante se hallaba en buen estado de conservación, habiéndose construido un macizo cónico de hormigón con cemento, en el encuentro del paredón y el morro. En el arranque del dique de poniente, sin desperfectos a pesar de los temporales, habíase montado un doble embarcadero en sustitución del de esperón.

El muelle de San Beltrán había sido, en su totalidad, adoquinado, habiéndose instalado en él ocho gruas de mano.

Del muelle de Cataluña, faltaba construir el trozo final que se dejó interrumpido en espera de la demolición de la aleta opuesta al muelle de Capitanía.

En 1900 se emprendió la transformación de los muelles, la instalación de vías y alumbrado eléctrico en los mismos, la construcción de tinglados para el depósito provisional, la urbanización de la zona marítima, la construcción de andenes, la instalación de básculas y gruas, el cercado con verjas de hierro de las diversas zonas, etc., etc.

En 8 de julio de 1900, una real orden permitió a la Junta de Obras del Puerto ensanchar el campo de sus iniciativas. En ella, se le concedía autorización para rebajar determinadas tarifas y reglamentar los servicios.

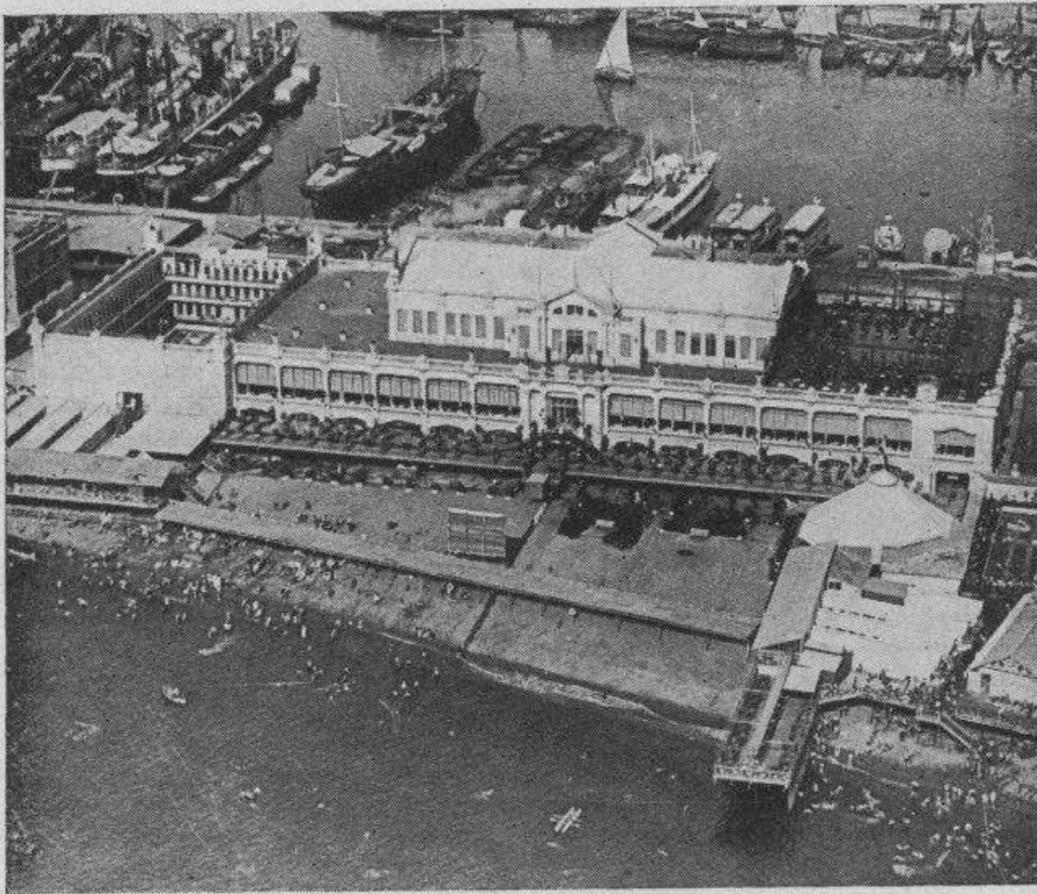
En dicho año quedó regularizada la zona marítima con vistas a las necesidades del Depósito de Comercio, cuyo proyecto en junio de dicho año, fué sometido a la aprobación del Ayuntamiento.

La Asociación de Propietarios de la Barceloneta, en 3 de septiembre de 1902, hizo observaciones al proyecto de ampliación del muelle de Barcelona, construcción de un contradique y ampliación de dos muelles hacia el Llobregat, oponiéndose a ello y abogando por la ampliación del puerto hacia el Besós, con la construcción de dársenas paralelas a la playa, y sección marítima. Como era de esperar, la protesta no fué tomada en consideración.

La Junta de Obras propuso, en 1903, el derribo del torreón del puerto, que obstruía la entrada al muelle de Baleares. Varias entidades protestaron de este proyecto, alegando ser dicha torre un recuerdo histórico, y en vista de ello, la Junta indicó la posibilidad de que fuesen numeradas las piezas del



*El Club de Regatas.*



*El Balneario de San Sebastián.*

torreón, para que éste fuese en otro lugar, reconstruido.

Por real orden de 12 de junio de 1903 se resolvió el traslado de los talleres del Nuevo Vulcano, del muelle Nuevo a la playa de la mar Vieja.

Fué construido, en 1906, un barco bomba y un remolcador de gran potencia, y en dicho año se procedió al derribo de la antigua caseta de la Sanidad Marítima, situada en el

extremo del muelle de Barcelona, habiéndose construido, para dicho servicio, un nuevo y apropiado pabellón.

En 1907, fué reformado el proyecto de prolongación del rompeolas de levante. También fueron reformadas las varanderas de las embarcaciones de pescadores y urbanizados los terrenos contiguos. A mediados del referido año, quedó terminada la magnífica estación de viajeros situada en la Puerta de la Paz. Se hizo entrega de la planta baja, a la Aduana, para instalación de servicios de la misma, y se celebró un concurso para la instalación de un restaurante en el piso principal del edificio. El local que ocupaba dicho restaurante lo ocupan hoy las oficinas de la Junta del Puerto.

En 1908, dieron comienzo las obras de prolongación del rompeolas de levante. En dicho año quedó ultimada la instalación de gruas eléctricas en el puerto.

Verificóse la subasta para la construcción del edificio destinado a Escuela de Pesca y Servicios de Pescadores el día 15 de febrero de 1909. Terminada su construcción, se hizo entrega del mismo a la Asociación de Patrones Pescadores de esta ciudad. En marzo del citado año, quedaron también ultimadas las obras del edificio destinado a Pabellón de Higiene para el servicio de los obreros empleados en la descarga del carbón. Del mismo, se hizo entrega al Montepío de San Juan y a la Mútua de Descargadores. Asimismo en 1909, quedó ultimado el proyecto de pabellón para los prácticos del puerto, y basamentos de fábrica, para la luz del contradique, obras que se realizaron con gran rapidez.

En 1910, fué formulado el proyecto de estación definitiva del puerto, de la Compañía de M. Z. y A. en el Paseo de Colón. El 19 de febrero de dicho año, fueron subastadas las obras de construcción del hermoso Mercado de Pescado, que quedó terminado en 1911.

En octubre de 1914, comenzaron las obras de construcción de la magnífica Estación Marítima, situada en el extremo del muelle de Barcelona. Las obras de la actual Estación Sanitaria terminaron en 1915, tomando, en 1916, posesión de ella, la Dirección de Sanidad del Puerto. La recepción del edificio se hizo en 15 de noviembre de 1916.

Desde esta fecha hasta nuestros días, reseñar todo cuanto en el puerto se ha hecho para ponerlo al nivel de los mejores del mundo y en consonancia con lo que la grandeza de la urbe reclama, nos obligaría a llenar muchas páginas con datos técnicos y relaciones estadísticas. No es éste nuestro intento. Cúmplenos tan sólo decir que la Junta de Obras del Puerto y su actual ingeniero director don José Ayxelá, a cuyos desvelos y entusiasmos se debe en principálsima parte la obra realizada, merecen la gratitud de la ciudad.

Gracias a esta labor constante y paciente, el porvenir de nuestro puerto se ofrece a Barcelona brillante y glorioso.

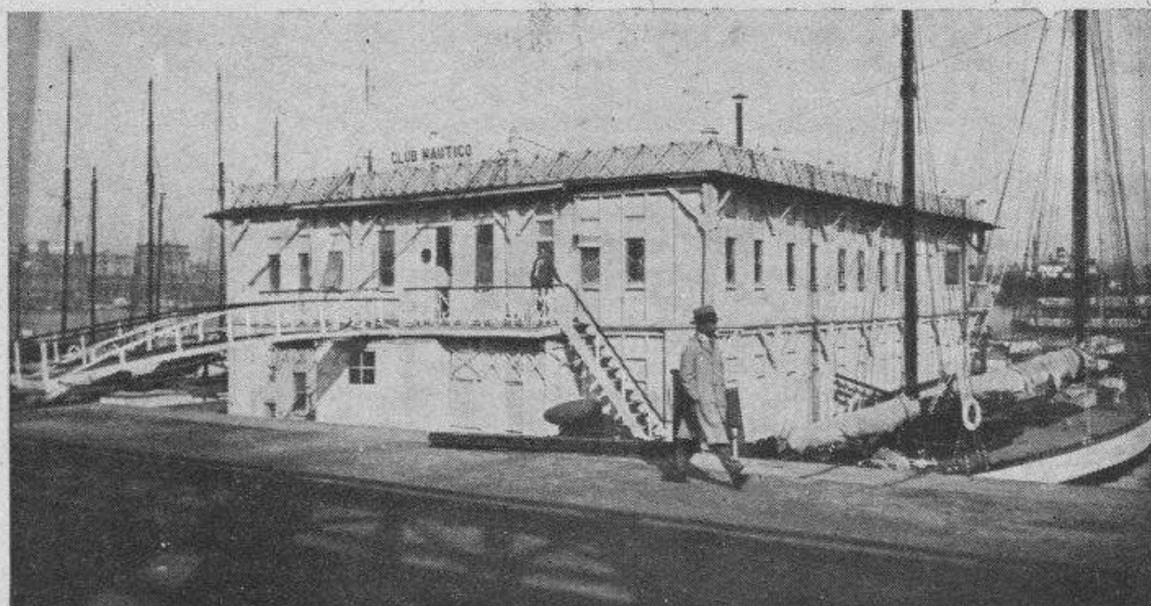
## VI

### OTRAS NOTAS HISTÓRICAS

Vamos a dar a continuación suscita noticia de los más importantes hechos acaecidos en el puerto de Barcelona durante su larga existencia.

*Barcelona bloqueada por don Pedro el Cruel.*—El puerto de Barcelona supo evitar todas las invasiones y resistir todos los asedios, gracias a lo acertado de sus planes de defensa.

Cuando la escuadra castellana de don Pedro el Cruel, en 1359, bloqueó el puerto de Barcelona, a



*El Club Náutico.*

fin de apoderarse de las invencibles naves catalanas, vió fracasados sus intentos por haber sido éstas varadas en tierra, desde donde las defendían la gente de la ciudad, sirviendo una fila de anclas de obstáculo para que los sitiadores no se pudiesen aproximar a ellas.

Para favorecer la resistencia, fué colocado un buque armado detrás de las



*El embarcadero de la Puerta de la Paz, el monumento a Colón, la Rambla y una parte del panorama de la ciudad, vistos desde la torre de Jaime I del transbordador aéreo.*

tascas o bancos de arena que defendían el puerto. «Els homens nostres — dijo el rey — destres en la mar, meteren dita nau dins les tasques, prop lo monestir dels Frares Menors».

En dicho combate, los defensores de nuestro puerto, usaron por primera vez la pólvora, disparando una bomba que hizo grandes daños en la nave real enemiga. Ante ello, don Pedro I se apresuró a levantar el bloqueo.

*El invento de Blasco de Garay.* — Según afirma Bofarull — y otros autores han puesto en duda — en 1543, Blasco de Garay, marino español, presentó al emperador Carlos V una máquina para hacer caminar toda especie de embarcaciones sin necesidad de velas ni remos. Ven-

ciendo no pocos obstáculos, consiguió que el emperador mandase hacer la experiencia en el puerto de Barcelona, lo que ocurrió el 17 de junio de dicho año. Garay no quiso manifestar el mecanismo de que se componía la máquina; sin embargo, se vió en el momento de la prueba que consistía en una gran caldera de agua hirviendo y en dos ruedas giratorias colocadas en los costados de la embarcación. La prueba se verificó en un buque de 200 toneladas, llamado «La Trinidad», que habiendo llegado de Culibre cargado de trigo, acababa de ser descargado. El capitán del mismo era Pedro de Escarza. Por orden de Carlos V y de su hijo Felipe II, asistieron a la prueba don Enrique de Toledo, el gobernador Pedro de Cardona, el tesorero Ravago,

el racional de Cataluña Pedro Graña, el conceller segundo y varias personas de distinción.

Las pruebas fueron satisfactorias y aun cuando se pronunció en contra del invento el tesorero Ravago, éste fué aprobado y a no ser por la expedición que tuvo que emprender el rey, seguramente hubiese facilitado a Garay los medios de desarrollarlo.

*El primer buque de vapor.*—Expectación general causó en diciembre de 1834 la entrada en nuestro puerto del buque «El Balear» movido a vapor, primero de tal clase que entraba en un puerto español. Durante muchos días mantuvo despierta la curiosidad ciudadana acudiendo a verle toda Barcelona. Dicho buque estableció una línea regular haciendo alternativamente viajes entre nuestro puerto y los de Palma de Mallorca y Marsella con escala en Port-Vendres.

*El «Ictineo» de Monturiol.*—El 28 de junio de 1859, fué botado al agua, en el puerto, junto a la Barceloneta, el primer «Ictineo» o barco-peze, inventado por Narciso Monturiol y construido por José Missé y Castells, de aquella barriada, en los talleres establecidos en la calle de la Concepción n.º 17 de la misma. Medía este primer buque submarino español 7 metros de proa a popa, 3'50 de la quilla a la cúpula o escotilla y 2'50 de manga. Se lanzó al agua con poca fortuna, sufriendo averías que fueron reparadas prontamente.

En 23 de septiembre del mismo año, pudo hacer Monturiol una prueba pública de su «Ictineo». Del éxito de la misma, realizada ante autoridades, técnicos, periodistas y numeroso público, dieron cuenta los diarios de la ciudad. El 29 de septiembre se hicieron nuevas pruebas ante el presidente del Consejo de Ministros y varios generales. En dicho día se hicieron también pruebas de la llamada «lámpara acuática», de Marden. En sus referidas pruebas, el «Ictineo» permaneció dos horas y veinte minutos bajo el agua.

Hasta 1862, se hicieron en el puerto de Barcelona cincuenta ensayos públicos del «Ictineo». Este, lo tripulaban Salvador, Ignacio y Manuel Ros Bondía, Jaime Basset y Vicens, Esteban Valls y Castillo, Juan Cartañá y Font, Antonio Pital y Gibert, José Aliu y Juan, Felipe Plá y Samaranch, Francisco Molinas y Viax, maestro de *aixa*, y Juan Missé y Castells, carpintero de ribera.

En 2 de octubre de 1864 fué lanzado al agua el segundo «Ictineo», ya que Monturiol, con su primero, imperfecto, sólo había querido demostrar la posibilidad de navegar bajo las aguas. El nuevo submarino—que medía 17 metros de proa a popa 3'50 metros de altura y 3 metros de manga—se sumergió dos veces el 12 de mayo de 1865, haciendo nuevas y satisfactorias pruebas los días 12, 16, 17 y 20 de mayo; 7, 8 y 16 de junio; 19, 23, 29 y 30 de noviembre y 2, 3, 21 y 28 de diciembre de aquel año.

El 17 de octubre, detrás de las escolleras de Poniente, el «Ictineo» descendió a 18 metros. El 28 de diciembre, ante la Puerta de la Paz, sumergido, hizo varios disparos, que llamaron poderosamente la atención, ya que fueron los primeros ensayos de ofensiva submarina.

En 22 de octubre de 1867 el «Ictineo» hizo su primera excursión movido a vapor, navegando por la superficie. En agosto de 1868, estuvo sumergido ocho horas, con doce tripulantes y fuego en las calderas. El éxito de las experiencias no pudo vencer la desconfianza de los capitalistas, y tras penosos incidentes, el «Ictineo» fué embargado y más tarde vendido como hierro viejo. El motor fué a parar a una fábrica de harinas de la Sagrera. El egoísmo de unos y la indiferencia de otros hicieron fracasar la admirable obra de Monturiol.

*Llegadas y despedidas célebres.* — En 1214 llegó a nuestro puerto san Francisco de Asis, procedente de Marruecos, siendo acompañado por todo el pueblo hasta el Hospital de San Nicolás.

En 1467 fué solemnemente recibido en el puerto de Barcelona el duque de Calabria, hijo del rey de Nápoles, que venía a casarse, por su padre, con la hija del rey don Juan.

Dice Bofarull que Cristóbal Colón estuvo en Barcelona varias veces «y especialmente en 3 de abril de 1493, pocos días después de lo cual volvía a embarcarse para América dicho marino, llevándose consigo doce religiosos catalanes que fueron los primeros destinados a propagar el cristianismo en la nueva tierra». El historiador Gonzalo Fernández de Oviedo Valdés, en su obra impresa en Sevilla en 1535, narra dicha llegada, el recibimiento que al gran navegante hicieron los Reyes Católicos y el asombro que causaron los indios que aquél trajo consigo, «como testigos de vista». Narran también la llegada de Colón a Barcelona, Francisco López García en su historia de las Indias (Zaragoza, 1551) y Antonio de Herrera, cronista de Castilla y de las



*Uno de los muelles en horas de trabajo.*

Indias. No obstante, en ningún archivo barcelonés consta la menor referencia de dicho acontecimiento, al que aluden, de una manera indubitable documentos importantes obrantes en el Archivo de Indias de Sevilla.

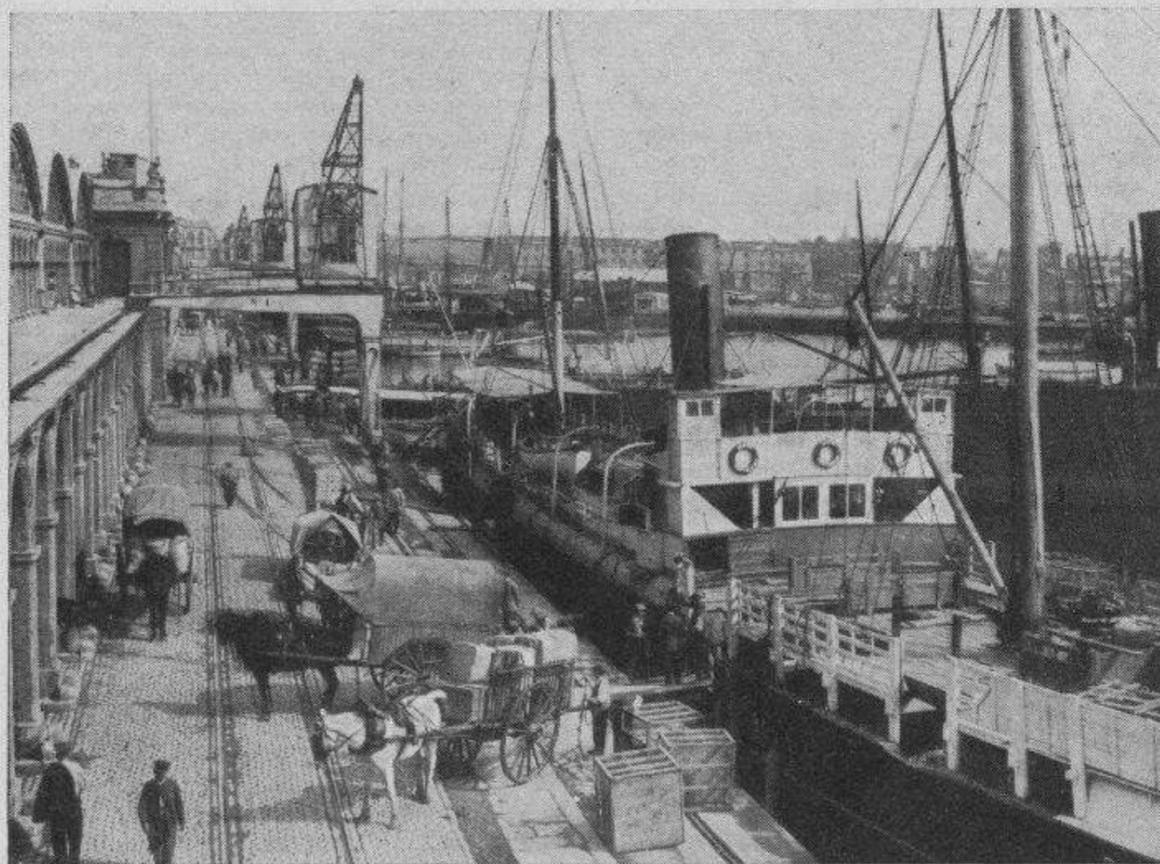
En 1525, después del triunfo de la majestad cesárea, fué recibida la comitiva que traía prisionero al rey de Francia, a la que aguardaban el virrey de Nápoles y el capitán Alarcón.

El 21 de septiembre de 1860 fué engalanado el puerto con motivo del arribo de los reyes y príncipes de España procedentes de Mahón.

El 21 de mayo de 1862 embarcaron en el vapor «Berenguer» la casi totalidad de los preladados de España que acudieron a Roma llamados por el papa para asistir a las fiestas de la canonización del beato Miguel de los Santos y veinte y tres mártires japoneses.

A las once de la noche del 8 de enero de 1875 el gobernador civil y la Diputación provincial, embarcaron a bordo del vapor

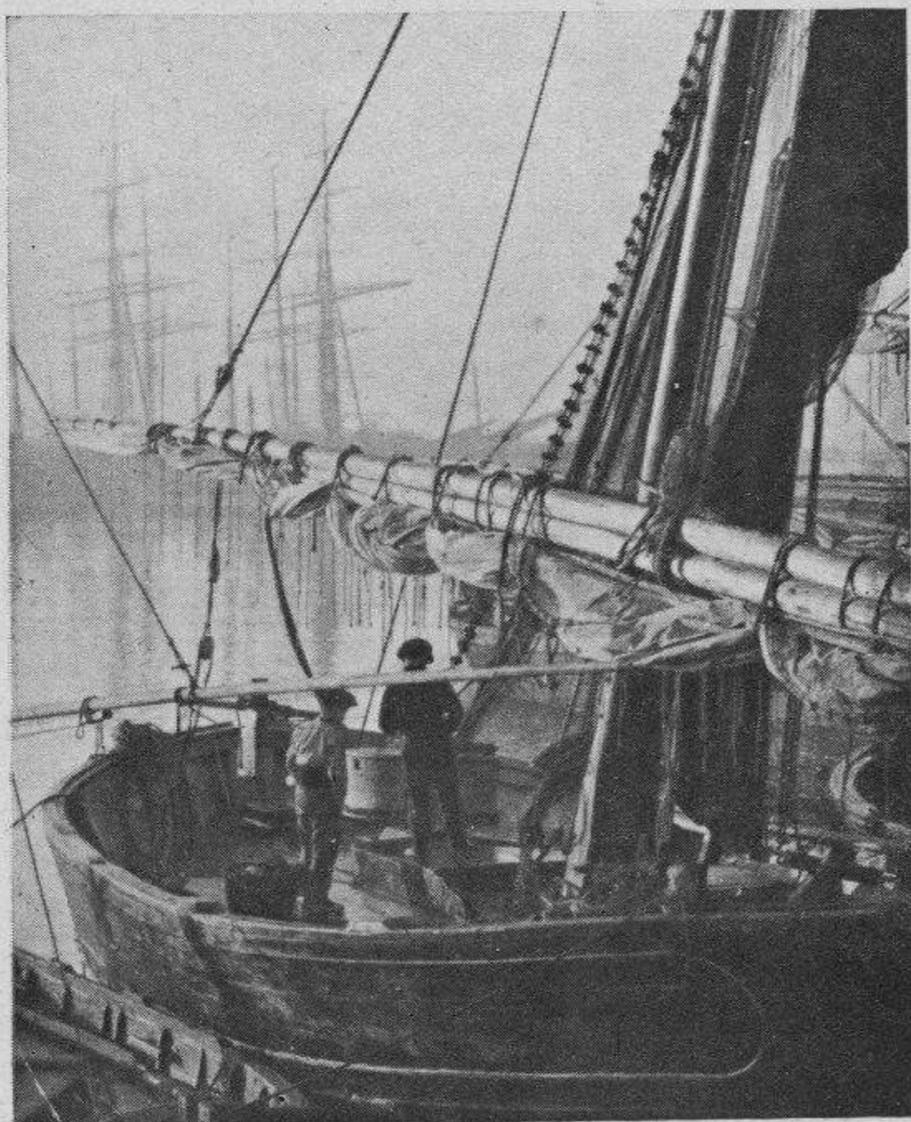
«Jaime I» para ir a recibir al rey don Alfonso XII para su entrada a España, después de haberse restaurado la Monarquía. En Calella fué hallada la fragata «Navas de Tolosa» que conducía al soberano. El desembarco fué solemnísimos. El rey reembarcó el día 10 siguiente para Valencia.



*Uno de los muelles provistos de potentes gruas para las operaciones de carga y descarga.*

*Expediciones militares.* — El auge de la marina de guerra barcelonesa en la época condal y en la de los reyes de Aragón, justifica que fuese nuestro puerto punto obligado de concentración de las naves que partían para operaciones bélicas. Los condes Ramón Berenguer III, Ramón Berenguer IV, los reyes Jaime I, Pedro III, Alfonso III, Pedro IV y los marinos catalanes Pedro Martell, Ramón Marquet, Conrado de Lança, Berenguer Mallol, Roger de Lauria, vizconde de Castellnou, Arnaldo y Bernardo Ballester, Pedro de Belloch, Guillermo de Cervelló, Galcerán Marquet, Bernardo de Pujades,

Pedro de Moncada, Bonanat Descoll, Francisco Finestres, Ferrari de Manresa, Guillermo Morell, Andrés Olivella, Andrés Boscá, Galcerán de Fonollet, Francisco de Perellós, Poncio Altarriba, Bernardo de Thom, Bernardo de Cabrera, Pedro Torrellas, Antonio de Cardona, Ramón de Perellós, Galcerán de Requesens, Juan de Cabrera, Juan de Santcliment, y Luis de Requesens, entre muchos otros, salieron de nuestro puerto al frente de poderosas armadas.



*Un aspecto del puerto.*

la armada que Alfonso V hizo aprestar en Barcelona para la conquista de Nápoles.

En 30 de abril de 1599 llegó al puerto la Escuadra de Galeras en que iba el generalísimo Juan Andrea Doria; éste, una vez en tierra quiso entrar en la ciudad escoltado por una compañía de arqueros, como una persona real. A ello se opuso de una manera rotunda, el conceller en cap Francisco Benito Soler, quien ordenó fuese cerrada la puerta de mar, obligando a retirarse al séquito y acompañamiento. Andrea Doria, irritadísimo, embarcó, levó anclas y ordenó disparar una andanada de artillería contra la ciudad.

El 23 de mayo de 1849 embarcó en el puerto en los buques de guerra «Vulcano», «Isabel II», «Blasco de Garay», «Villa de Bilbao» y «Lepanto», la división que al mando del general Córdoba pasó a Roma para defender la integridad de los estados pontificios regidos por Pío IX.

Convocadas en diciembre de 1228 Cortes generales en Barcelona, en ellas el rey don Jaime I expuso sus propósitos de emprender la conquista de Mallorca, empresa que fué acogida con general entusiasmo. En su virtud, se reunió en nuestro puerto una flota compuesta de 150 navas y otros buques menores, cuyo mando tomó el experto marino y rico ciudadano barcelonés Ramón de Plegamans. Agradecido, después, el monarca, a los marinos barceloneses, les concedió en 1230 el privilegio del comercio con Mallorca.

El 4 de junio de 1424, se bendijeron las banderas de

El 6 de mayo de 1859 se tributó un gran recibimiento al vapor «Beren-guer» que en quince días y veinte horas había hecho la travesía de la Habana a Cádiz, batiendo todos los records precedentes.

El 26 de enero de 1860 tuvo lugar, entre grandes manifestaciones de entusiasmo popular, el embarque de las cuatro compañías de voluntarios catalanes que iban a Africa a tomar parte en la campaña contra los moros. El 3 de mayo del propio año regresaron dichas fuerzas, siendo objeto de un gran recibimiento.

El 23 de noviembre de 1869 embarcaron para Cuba los voluntarios catalanes que fueron a la primera guerra de insurrección de la isla.

En diferentes días del año 1897 presenciáronse en el puerto de Barcelona, los embarques extraordinarios de tropas para dicha isla, que iban a luchar contra los Estados Unidos, a consecuencia de la segunda insurrección cubana.

En 1898 contemplóse la triste y dolorosa repatriación de estos soldados.

*Otros recuerdos.* — En 1856 se inauguraron en la playa de la mar vieja los baños del Astillero. En 1872 se inauguraron los de San Miguel y los Orientales. Las piscinas de este último abriéronse al público el año 1877.

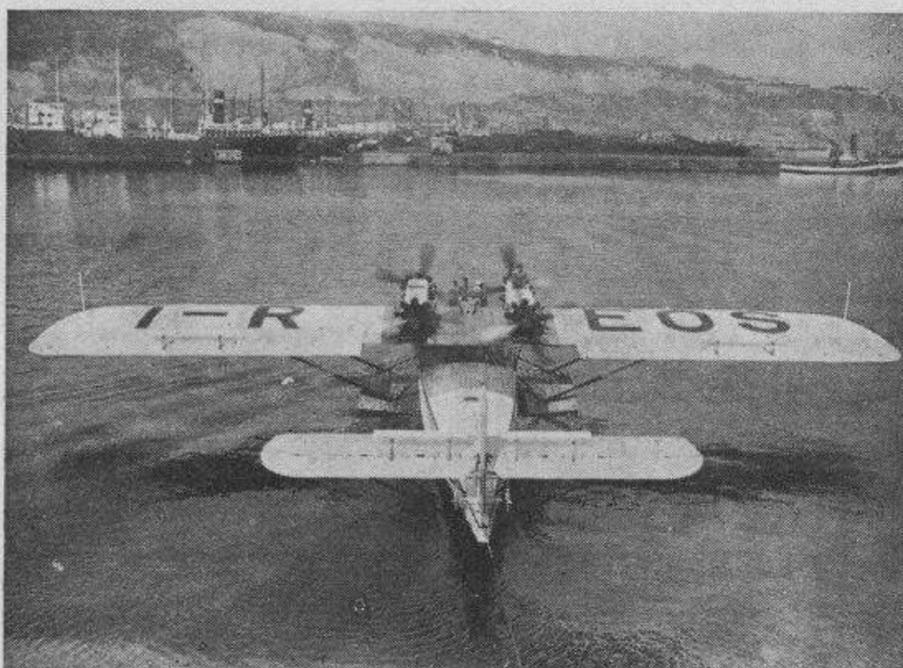
El 21 de junio de 1871 el Ayuntamiento se trasladó a bordo de la fragata «Numancia» anclada en nuestro puerto, para colocar en ella una lápida de plata, en homenaje a las gestas de Méndez Vigo.

En 1884, para facilitar la comunicación entre uno y otro lado del puerto, se estableció el primer servicio de vapores ómnibus. En 1886 establecióse el de los vaporcitos popularmente conocidos por «Golondrinas», hoy llamados también «Gaviotas».

El 26 de marzo de 1887 fué abierta al público la Exposición Flotante Española, instalada a bordo del vapor «Conde de Vilana» surto en nuestro puerto.

El día 20 de mayo de 1888 nuestro puerto ofreció el imponderable espectáculo de las escuadras de todas las naciones reunidas con motivo de la apertura de la primera Exposición Universal de Barcelona.

El 1.º de octubre de 1892 se celebró en el puerto una fantástica fiesta



*Uno de los aviones de las líneas regulares que parten del puerto de Barcelona.*

marítima con motivo de la proclamación de la Virgen de la Merced como patrona de Barcelona.

El día 13 de junio de 1928 tuvo lugar en el puerto otra gran iluminación espectacular con motivo de la visita que los reyes de Italia hicieron a nuestra ciudad.

Y, por último, el 20 de junio de 1930, con motivo de la segunda etapa de la Exposición Internacional, tuvo lugar, en toda la extensión del puerto, una brillante cabalgata nocturna.

## EPÍLOGO

Va a guisa de epílogo esta visión del puerto de mañana. Alcanzará proporciones insospechadas. El dique del este, experimentará, en dirección sur, una grandiosa prolongación que duplicará su actual longitud. Cercano a la desembocadura del Llobregat, convenientemente desviada, previa canalización del mismo, se construirá un contradique en dirección al este, cuya punta formará, con la prolongación del dique antes citado, una boca mayor que la actual.

En el nuevo y grandioso antepuerto resultante, se construirán siete amplias dársenas, ocupando cinco de ellas el Puerto Franco y las dos restantes, las factorías navales.

El Puerto Franco, instalado en la planicie triangular que cierran Montjuich, el Llobregat y el mar, contará con grandes manzanas industriales, con hermosas barriadas de casas para obreros y particulares, con amplias avenidas que lo comunicarán con la ciudad, con magníficos puentes sobre el río, con líneas de tracción de toda clase para facilitar las comunicaciones y con una red de canales, cuya anchura será de 250 metros —salvo los de entrada que tendrán 300— con un calado de 10 y 12 metros respectivamente y cuya longitud total será de 14 kilómetros.

El puerto futuro de Barcelona, rival de los de Hamburgo y Copenhague, proclamará la gloria en la ciudad y constituirá una demostración mundial de su energía y de su firme voluntad de progreso.

# BIBLIOTECA DE TURISMO DE LA SOCIEDAD DE ATRACCIÓN DE FORASTEROS

- |   |   |
|---|---|
| <p>I. MONTJUICH. Parte geológica por el Dr. don Mariano Faura. Parte histórica por don José Roca y Roca.</p> <p>II. BAÑOLAS-BESALÚ. Por don Félix Durán.</p> <p>III. VILLANUEVA Y GELTRÚ Y EL MUSEO-BIBLIOTECA BALAGUER. Por don Víctor Oliva.</p> <p>IV. EL REAL MONASTERIO DE SANTA MARÍA DE PEDRALBES. Por don A. Durán y Sanpere.</p> <p>V. VICH Y SU MUSEO EPISCOPAL. Por don José Gudiol, pbro.</p> <p>VI. EL TEMPLO Y LA HERÁLDICA DE SANTA MARÍA DEL MAR. Por don Buena-ventura Bassegoda y don José M. de Alós, pbro.</p> <p>VII. MONTBLANCH. Por don Félix Durán.</p> <p>VIII. GERONA. Por don Carlos Rahola.</p> <p>IX. LA CASA DE LA CIUDAD DE BARCELONA. Por don A. Durán y Sanpere.</p> <p>X. MONTSERRAT. Por don Manuel Marinello.</p> <p>XI. LÉRIDA. Por don Valerio Serra y Boldú.</p> <p>XII. MALLORCA. Por don Juan B. Enseñat.</p> <p>XIII. EL REAL MONASTERIO CISTERCIENSE DE SANTA MARÍA DE VALLBONA DE LAS MONJAS. Por don Francisco Bergadá, pbro.</p> <p>XIV. LA NECRÓPOLIS DE TARRAGONA. Por don Juan Ruiz y Porta.</p> | <p>XV. LA CASA DEL ARCEDIANO Y EL ARCHIVO HISTÓRICO DE LA CIUDAD. Por don A. Durán y Sanpere.</p> <p>XVI. LA COSTA BRAVA. Por don V. Solé de Sojo.</p> <p>XVII. LA IGLESIA DE SANTA ANA DE BARCELONA. Por don Aurelio Capmany.</p> <p>XVIII. EL PALACIO DE LA DIPUTACIÓN PROVINCIAL DE BARCELONA.</p> <p>XIX. IBIZA Y FORMENTERA. Por don Juan B. Enseñat, don Bartolomé de Roselló y don Alejandro Llobet y Ferrer.</p> <p>XX. TARRAGONA. Por don Juan Ruiz Porta.</p> <p>XXI. EL PALACIO DE LA CAPITANÍA GENERAL DE CATALUÑA. Por don Mariano Rubió y Bellvé.</p> <p>XXII. EL PALACIO DE JUSTICIA, DE BARCELONA. Por don Juan Bta. Martí Navarro.</p> <p>XXIII. SEO DE URGEL. Por don Valerio Serra y Boldú.</p> <p>XXIV. LA CATEDRAL DE TARRAGONA. Por don Juan Ruiz y Porta.</p> <p>XXV. LA IGLESIA DE SAN PABLO DEL CAMPO, DE BARCELONA. Por don Aurelio Capmany.</p> <p>XXVI. EL PUERTO DE BARCELONA. Por don Antonio Rué Dalmau.</p> |
|---|---|
- Próximos a publicarse:
- POBLET. EL PALACIO DE PERELADA. TÁRREGA.

**S. <sup>TE</sup> G. <sup>LE</sup> DE TRANSPORTS MARITIMES**  
**A VAPEUR**

*Salida regular mensual por los magníficos  
Vapores correos trasatlánticos*

**CAMPANA y FLORIDA**

*para*

**Dakar, Rio Janeiro, Montevideo  
y Buenos Aires.**

*18.000 toneladas - 2 hélices - Travesía, 15 días.*

*1.<sup>a</sup>, 2.<sup>a</sup>, 2.<sup>a</sup> económica y 3.<sup>a</sup> clase.*

*Pasajes e informes: JUAN SALVADOR  
Rambla Santa Mónica, 2. Barcelona.*

**Línea de Vapores YBARRA & C.<sup>a</sup> (S. en C.) de Sevilla**

SERVICIO CORRIENTE entre BARCELONA y BILBAO cada dos semanas, saliendo los martes, con escalas en Tarragona, San Carlos de la Rápita, Vinaroz, Valencia, Alicante, Cartagena, Aguilas, Almería, Melilla, Villa Sanjurjo, Motril, Málaga, Tánger, Cádiz, Huelva, Vigo, Marín, El Ferrol, Avilés, Santander, Bilbao y Pasajes.

SERVICIO RAPIDO entre BARCELONA y BILBAO, con salidas todos los jueves por la mañana, con escalas en Valencia, Alicante, Málaga, Bonanza, Sevilla, Vigo, Villagarcía, La Coruña, Musel (Gijón), Santander y Bilbao.

SERVICIO ESPECIAL entre BARCELONA y PUERTOS DEL PROTECTORADO ESPAÑOL y FRANCÉS, cada dos semanas, con salidas los lunes para Tarragona, Valencia, Alicante, Melilla, Ceuta, Tánger y Casablanca.

SERVICIO para FRANCIA, con salidas los miércoles y jueves de cada semana, alternativamente, para Sete y Marsella.

LINEA REGULAR POSTAL MEDITERRANEO - BRASIL - PLATA, por las magníficas y rápidas motonaves:

“CABO SAN ANTONIO”, “CABO SAN AGUSTIN” y “CABO SANTO TOME”, admitiendo carga y pasaje de segunda y tercera clase para Santos, Montevideo y Buenos Aires, con salidas de Barcelona cada tres semanas.

La carga se recibe al costado del buque y en el Tinglado de la Compañía en el Muelle del REBAIX (Barceloneta).

Consignatarios en Barcelona: **HIJOS DE RÓMULO BOSCH, S. en C.**,

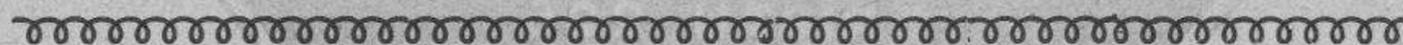
*Vía Layetana, núm. 7, principal.*

Dirección telegráfica y telefónica ROMULOBOSC.—Teléfono número 22057.

Cemento  
Portland  
artificial

# “Asland”

DE LA COMPAÑÍA GENERAL DE ASFALTOS  
Y PORTLAND ASLAND DE BARCELONA



Producción anual: 300,000 toneladas.

Uniformidad y constancia en la producción fabricada  
con hornos giratorios.

Empléase en las obras del Estado.

OFICINAS:

PASEO DE GRACIA, 45. -:- BARCELONA

*Pídanse certificados de ensayos y certificaciones.*

## PLANO-GUÍA DE BARCELONA

INTERESANTE PUBLICACIÓN DE LA  
«SOCIEDAD DE ATRACCIÓN DE FORASTEROS»

MUY DETALLADO  
MUY MANEJABLE

DE VENTA EN TODAS LAS LIBRERIAS

PRECIO: 3 PESETAS



TELÉFONOS:

71450

75307

75327

75317



*UTILICE SUS SERVICIOS:*

*Auto-Taxis.*

*Automóviles de lujo.*

*Automóviles de alquiler.*

*“Guie usted mismo”.*

*Ambulancias sanitarias.*

*Camionetas transporte.*

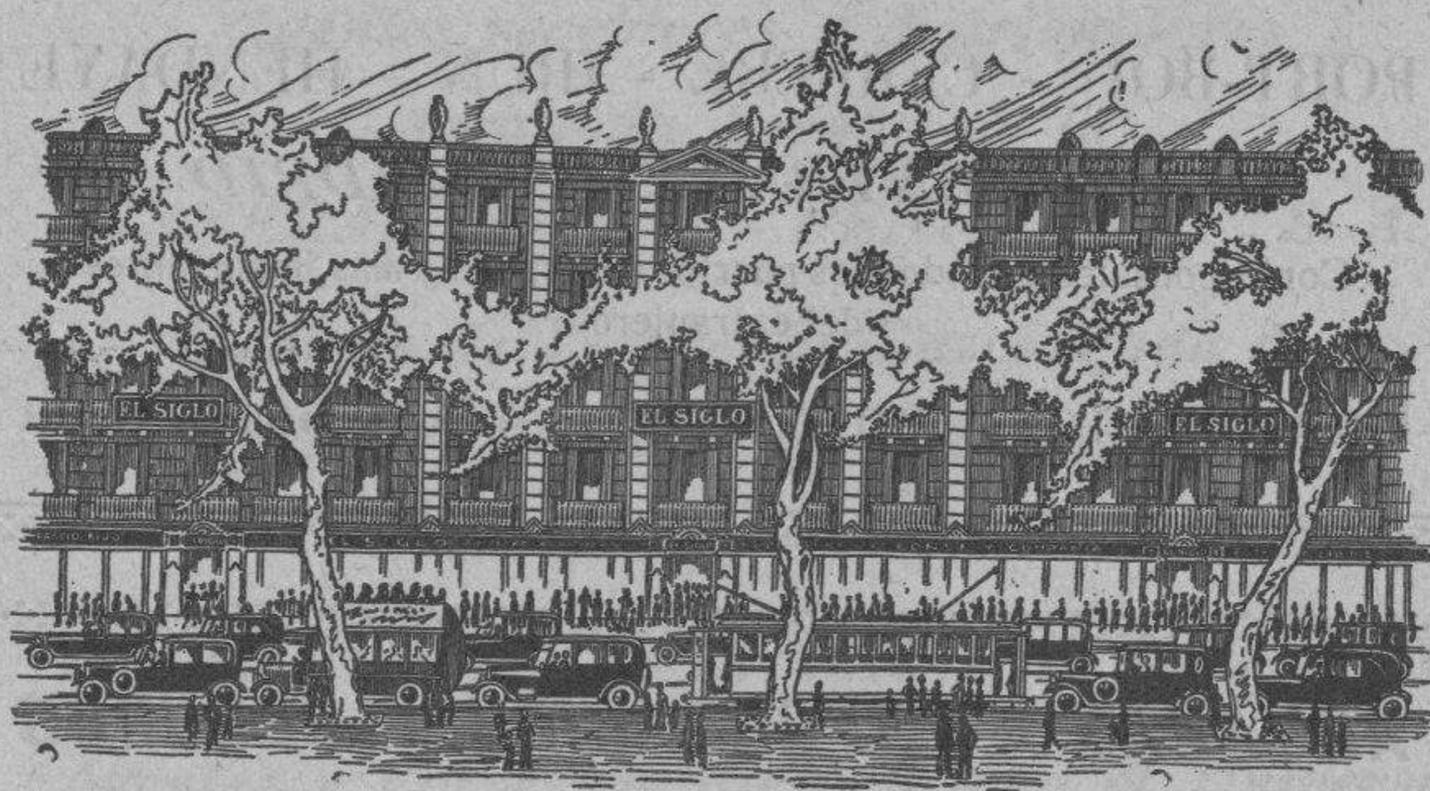
GRANDES **EL SIGLO** SOCIEDAD  
ALMACENES ANÓNIMA

BARCELONA

LOS MAYORES Y MÁS IMPORTANTES DE ESPAÑA

Rambla de los Estudios, 3, 5 y 7

Apartado de correos, 101. - Dirección telegráfica: SIGLO. - Teléfono núm. 14181



**68** secciones de venta proporcionan al cliente el más variado surtido de artículos. Confecciones para señora y niños, Sastrería para caballero, Ropablanca, Géneros de punto, Calzado, Tejidos, Objetos para casa, Muebles, Alfombras, Tapicerías, Quincalla, Artículos de sport, Juguetería, etc., etc.

COMESTIBLES : CAFÉ-BAR  
PELUQUERÍAS

EXPEDICIONES A PROVINCIAS  
Franco de portes y embalaje en  
envíos a partir de 25 pesetas.

Se remitirá nuestro **CATÁLOGO  
GENERAL** gratuitamente a quien  
lo solicite.

Llénese el adjunto cupón con  
letra clara.

Nombre .....

Domicilio: .....

Residencia .....

Provincia .....

# Antich, Montoriol y Marco

AGENTES DE ADUANAS COLEGIADOS

Teléfonos: { 20637 Cable, Radio, { AMM-BARCELONA  
{ 20638 Telegramas y {  
Telefonemas: {

*Sucursales:*

PORT-BOU - CERBÈRE - IRÚN - HENDAYE

*REPRESENTANTE EN MADRID*

Corresponsales en todos los puertos de España y más importantes del extranjero.

Rambla del Centro, 37, pral. - Barcelona

**ADUANAS - EXPORTACIÓN - SEGUROS**

TRANSPORTES INTERNACIONALES

**JUAN B. COLL & C.<sup>o</sup>**

SERVICIOS ESPECIALES Y COMBINADOS  
PARA LAS ISLAS CANARIAS, REPÚBLICAS DE CUBA,  
MEXICO, ARGENTINA, URUGUAY, CHILE, &

CASA EN PORT-BOU Y CERBERE

(FRONTERA FRANCO ESPAÑOLA)

PASAJE DE LA PAZ, 7, PRAL. - BARCELONA

Teléfono 22825

Cable y telegrafo: COLLALTA

*TRANSPORTES INTERNACIONALES*

# *Ferrer y Compañía*

*AGENTES COLEGIADOS DE ADUANA*

→ *Casa fundada en 1845* ←

*Agentes receptores y distribuidores*

*para toda España de la*

*GENERAL MOTORS PENINSULAR, S. A.*

*Agentes de Compañía Vascongada de*

*Seguros y Reaseguros, Transportes,*

*Incendios, Robo, etc.*

*Agentes de CANADIAN PACIFIC RAILWAY*

*Agentes y Corresponsales en todo el Universo*



*Casa Central: BARCELONA*

*Pasaje de la Paz, 4 -:- Teléfono 17861*

*PORTBOU: Norte, 1 - Tel. 1*

*IRÚN: Paseo Colón, 91 - Tel. 137*

Códigos:	Scotts.	Telegramas:	Direkson-Barcelona.
	A. B. C. 4. <sup>a</sup> y 5. <sup>a</sup>		Direkson-Port-Bou.
	Marconi Internacional.		Direkson-Irun.

HOTELES RECOMENDABLES DE CATALUÑA

## HOTEL «FLORA»

FELIPE TERRADAS

Premiado en el V Concurso de Hoteles por esta Sociedad  
y por el Automóvil Club de Cataluña.

MONTADO A LA MODERNA

Garage - Servicio de taxis - Teléfono 1124

BAÑOLAS

## HOTEL RESTAURANT EUROPA

CALEFACCIÓN CENTRAL

Primer premio de la Sociedad de Atracción de Forasteros de Barcelona.  
Concurso año 1920.

Propietario Director: BRA. CARALPS - R.

Socio Corresponsal en ésta del A. C. de C., del T. C. de F. y Agence Lubin, París.

Teléfono n.º 10

PUIGCERDÁ

## HOTEL MARINA

DE PRIMER ORDEN

Propietario: ERNESTO PI

Teléfono n.º 59

SAN FELIU DE GUIXOLS

Situado en el Paseo. : Frente al mar.

Completamente reformado. - Cuartos de baño y duchas. - Calefacción central.  
Agua caliente y fría en todas las habitaciones. - Garage.

## HOTEL PALLARS

DE

FELICIANO PLA POL

Plaza Emilio Riu, 2

SORT (Lérida)