

# LAS OBRAS PORTUARIAS EN BARCELONA ENTRE 1860 Y 1906<sup>1</sup>

Javier Moreno Rico

Grup Ictineu

de la Societat Catalana

d'Història de la Ciència i de la Tècnica, IEC

Barcelona

En apenas noventa años, entre 1772 y 1859, se redactaron veintiseis proyectos portuarios para dotar a la ciudad de unas instalaciones adecuadas a su nivel de desarrollo comercial.<sup>2</sup>

Sin embargo, a mediados del siglo pasado, los barceloneses se referían al puerto denominándolo simplemente como el "moll", ya que toda la infraestructura portuaria de la Ciudad Condal consistía en un largo muelle que transcurría paralelo al barrio de la Barceloneta. Dicho muelle estaba dividido por una pequeña escollera casi perpendicular al mismo. La parte más interior se denominaba Muelle Viejo y la otra, Muelle Nuevo.<sup>3</sup>

## EL PROYECTO RAFO DE 1860

En la década de los cincuenta, era evidente la necesidad de transformar aquella obsoleta instalación en un verdadero puerto capaz de cobijar a los numerosos buques que recalaban en Barcelona y de hacerlo, a la par, con la cualidad que requería la nueva tecnología del hierro y el vapor.

Las primeras obras de mejora fueron realizadas, al parecer, por Elies Rogent. Según la biografía realizada por su nieto, el famoso arquitecto había sido nombrado

<sup>1</sup> Esta comunicación es un breve resumen del trabajo de investigación histórica sobre el puerto de Barcelona que he venido realizando, durante los dos últimos años, por encargo del Museu d'Història de la Ciutat de Barcelona.

<sup>2</sup> RAFO, J. (1861) *Proyecto para la mejora y ensanche del Puerto de Barcelona*. Imp. de D. José C. de la Peña, Madrid, pp. 96 y ss.

<sup>3</sup> Una detallada descripción del puerto barcelonés de aquellos años puede leerse en: DIRECCION HIDROGRAFICA (1860) *Derrotero General del Mediterráneo*. Madrid, pp. 232-233.

Inspector de las Obras del Puerto de Barcelona el 19 de febrero de 1859 y el 7 de julio del mismo año fue designado Director. Las obras realizadas durante los tres primeros trimestres de 1860, e inauguradas por la Reina el 4 de octubre, consistieron en "espigones, embarcadero y carretera hasta Can Tunis".<sup>4</sup>

Mientras tanto, el ingeniero José Rafo, Inspector de Distrito del Cuerpo de Ingenieros de Caminos, Canales y Puertos, había finalizado su importante *Proyecto para la mejora y ensanche del Puerto de Barcelona*, aprobado por Real Orden del 29 de mayo de 1860. El gran mérito de dicho proyecto consistió en ser el primero que se planteaba una visión general tanto de la obra portuaria en sí misma como de su imbricación con el tejido urbano.<sup>5</sup>

Desde la óptica de la ingeniería portuaria, Rafo consideraba que debían de cubrirse tres objetivos básicos:

"1º.-Ofrecer abrigo a las embarcaciones contra todos los vientos. 2º.- Facilitar la entrada con todos los vientos y mares. 3º.-Retardar, sino es posible imposibilitar, la acumulación de arenas que forman los bajos y barras."<sup>6</sup>

También se diseñaba una configuración de dársenas, muelles, tinglados e infraestructuras, que, si bien no llegó a materializarse tal cual, sí sirvió de punto de referencia a todas las obras portuarias que se realizaron hasta finales de siglo.

Los planes de Rafo no llegaron a ejecutarse debido a que fueron desbordados por la evolución técnica de la arquitectura naval y el notable incremento del tráfico marítimo, como ya señaló José Ricart y Giralt, director de la Escuela de Náutica, al afirmar en 1897 que: "El ingeniero Sr. Rafo proyectó un puerto para la marina de su

<sup>4</sup> ROGENT, J. (1988) "Biografía de l'arquitecte Elies Rogent i Amat, Barcelona 1821-1897", en *Elies Rogent i la Universitat de Barcelona*. Generalitat de Catalunya, Universitat de Barcelona, Barcelona, p. 17.

<sup>5</sup> ALEMANY, J. (1984) *El Puerto Autónomo de Barcelona: Historia y actualidad*, L'Avenç, Barcelona, pp. 120-122.

<sup>6</sup> RAFO (1861), p. 95.

época", destacando, de esta forma, que su propuesta fue pronto obsoleta.<sup>7</sup>

#### LA PRIMERA JUNTA DEL PUERTO DE BARCELONA: 1868-1881

Los vientos frescos levantados por los acontecimientos de mayo de 1868, tan sólo tardaron seis meses en hacer sentir sus efectos en las embarrancadas obras del puerto. El 11 de diciembre de 1868, un decreto del Excmo. Sr. Ministro de Fomento creaba la Junta del Puerto de Barcelona.

Siete meses después, el 26 de julio de 1869, fue aprobado el correspondiente Reglamento que estaba de acuerdo con el carácter de la recién aprobada Constitución del 6 de junio.

En el Artículo 1º, se decía que "La Junta del Puerto de Barcelona tendrá por objeto procurar la pronta terminación de las obras del mismo, administrando á este fin los fondos destinados á ellas y realizando en la forma que se determine, los empréstitos necesarios, si aquellos fondos no bastasen". Según esto, la Junta debería haber tenido un carácter meramente transitorio. Sin embargo, una R.O. de 5 de agosto de 1872, añadiría el objetivo de la "conservación del mismo Puerto".

Según el Artículo 2º, la Junta se compondría de Vocales natos y Vocales electivos. Los vocales natos eran dos miembros de la Diputación, dos más del Ayuntamiento y otros dos de la Cámara de Comercio, amén del Comandante de Marina y el Ingeniero Jefe de la Provincia. Los vocales electivos serían cuatro "de la clase de comerciantes y navieros".

Las atribuciones y deberes de la Junta se exponían en los 17 apartados del Artículo 17, configurándose un organismo que casi gozaba de plena autonomía en todos los ámbitos de su competencia.

A lo largo de los años posteriores y al socaire de los acontecimientos políticos, la Junta fue tropezando con escollos cada vez más considerables en forma

<sup>7</sup> RICART Y GIRALT, J. (1897) *Pasado, presente y futuro del Puerto de Barcelona*. Depósito Hidrográfico, Madrid, pp. 11-12.

de Ordenes y Reales Ordenes,<sup>8</sup> que la abocaron a un callejón sin salida en 1881.

Obligados a cesar, tanto la Junta como el Director de las obras del Puerto D. Mauricio Garrán, por un Real Decreto de 18 de marzo de 1881, no se resignaron a hacerlo en silencio y redactaron una Memoria que era un sólido alegato de su actuación y una denuncia de las ingerencias a que se habían visto sometidos:

"por causas que esta junta no debe apreciar, vino a marcarse en las esferas gubernamentales cierta tendencia á interpretar y aplicar los artículos del Reglamento de una manera ménos expansiva, y más tarde se fueron introduciendo modificaciones que acentuaron un carácter de centralización, que la Junta no ha podido jamás creer conveniente..."<sup>9</sup>

A pesar de las dificultades, las obras ejecutadas durante aquellos años, en base a los proyectos de construcción diseñados por Mauricio Garrán en 1873 y 1877, fueron importantes y se realizaron a un ritmo que no se mantendría durante las dos décadas posteriores. Se construyeron los diques de cerramiento, el muelle de la muralla y buena parte de los muelles de Barcelona, Capitanía y Poniente. También se colaboró con el Ayuntamiento para desviar las cloacas que abocaban en el Puerto.<sup>10</sup> En virtud de una Real Orden de 27 de septiembre de 1877, se adquirió, por 500.000 francos, un tren de limpia, compuesto por una draga, un vapor remolcador y cinco gánguiles, capaz de realizar un trabajo medio diario de 1.000 metros cúbicos.<sup>11</sup>

<sup>8</sup> Véase al efecto: *Reglamento de la Junta del Puerto de Barcelona seguido de un apéndice final que contiene varias disposiciones que lo modifican o aclaran* (1888). Imprenta de Luis Tasso Serra, Barcelona.

<sup>9</sup> *Memoria sobre los actos más importantes de la Junta del Puerto de Barcelona desde su instalación con una reseña muy general de las obras ejecutadas, escrita para ser elevada al Ilmo. Sr. Director General de Obras Públicas, en el momento de procederse á la reorganización de la misma, según el R.D. de 18 de marzo de 1881 y publicada en virtud de acuerdo de 28 de abril del mismo año* (1881). Est. Tipográfico de Luis Tasso, Barcelona, pp. 7-8.

<sup>10</sup> *Memoria...* (1881), pp. 23-24.

<sup>11</sup> GARRAN, M. (1880) "Obras del Puerto de Barcelona durante el año económico 1879-1880", *Anales de la Construcción y de la Industria*, núm. 20, 25 octubre, p. 311.

Los proyectos que quedaban en vías de realización también eran importantes. Entre ellos, destacaba una intervención trascendental tanto para el puerto como para la ciudad: el derribo de la muralla de mar.<sup>12</sup>

El 1 de marzo de 1881, pocos días antes de su cese, Garrán presentó su "Proyecto de Depósito Comercial" que debía ubicarse en el Muelle del Depósito.<sup>13</sup>

Al final del gobierno de la primera Junta del Puerto, quedaban contratadas o anunciadas las subastas y concursos de las siguientes obras: las de las máquinas y grúas hidráulicas, las de adoquinado del muelle de la Muralla, las de los norays para el Muelle de san Beltrán y las de las vías de hierro para los distintos muelles.<sup>14</sup>

Indudablemente, se avanzó mucho en aquellos años. Pero, al margen de las consideraciones político-económicas, no eran escasas las opiniones que, desde la óptica técnica, discrepaban respecto de la bondad del proyecto que se había puesto en marcha. El ingeniero José E. de Olano, futuro Conde de Figols, fue la voz más destacada del coro crítico, elaborando un proyecto alternativo que fue premiado con Medalla de Plata en la Exposición Internacional Geográfica de Venecia de 1881.<sup>15</sup>

#### LOS AÑOS TEMPESTUOSOS (1881-1895)

Las obras del puerto de Barcelona entraron en una nueva fase a partir de 1881. Dicha situación vino generada por distintos factores. En primer lugar, por un nuevo marco legal a partir de la ley de Puertos de 7 de mayo de 1880 y los decretos consiguientes sobre reordenación de la Junta. En segundo lugar, por un alud de innovaciones técnicas en la construcción, la energía y la arquitectura naval. Y, en

<sup>12</sup> GARRAN (1880), pp. 310-311.

<sup>13</sup> Sobre dicho edificio, único testimonio vivo de aquellos años, puede consultarse: MORENO RICO, J. (en prensa) "Los Almacenes Generales de Comercio (1881)", en *Jornades d'Arqueologia Industrial de Catalunya*, L'Hospitalet de Llobregat, Noviembre de 1988.

<sup>14</sup> *Memoria...* (1881), p. 25.

<sup>15</sup> OLANO, J.E. de (1881) *Proyecto de distribución interior del Puerto de Barcelona: Memorias Descriptiva, Facultativa y Económica*. Est. Tipográfico de los sucesores de Narciso Ramfrez y Cia., Barcelona.

tercer lugar, por un encrespamiento de la opinión pública respecto a la actuación que se realizaba.

Dada su complejidad, las dos décadas finiseculares, deberían ser estudiadas en profundidad. A primera vista, sin embargo, se puede detectar un descenso en el ritmo de trabajo y también parece clara una trayectoria continuista en los planes de actuación.

En 1881, se hizo cargo de la dirección de las obras Francisco Lagasca y se incorporó como sub-director Julio Valdés.

La primera actuación de importancia fue la instalación de un sistema de grúas hidráulicas con el objetivo evidente de mejorar el sistema de carga-descarga que hasta el momento no disponía, prácticamente, más que de la fuerza bruta. Las obras se realizaron entre los años 1882 y 1885 y corrieron a cargo de la compañía inglesa The Hydraulic Engineering Company, levantándose una ola de protestas por no haberse adjudicado a cualquiera de las industrias del país capaces de llevarlas a término. En particular, la Maquinista Terrestre y Marítima se interesó especialmente por el proyecto:

"Nada sería tan agradable a esta sociedad como ver aceptada su proposición, pues antes que la idea de un lucro en ella ve un medio más para sostener a sus operarios especiales, tan difíciles de crear como tan dignos de protección en medio de la crisis por que atraviesa la industria nacional."<sup>16</sup>

La intención inicial era la de instalar 126 grúas de este tipo, pero catorce años después, en 1898, tan sólo se contaba con treinta y una, que convivían con cuarenta y seis de mano y cuatro de vapor.<sup>17</sup>

Por otra parte, se continuó la construcción de los muelles de Barcelona,

<sup>16</sup> "La Maquinista Terrestre y Marítima: Proposiciones presentadas al concurso de proyectos para la adquisición de grúas hidráulicas, maquinaria de vapor, acumulador y tubería, para los muelles del Puerto de Barcelona. Proyecto 1880" (1881), *Revista Tecnológico-Industrial*, año 4º, p. 138.

<sup>17</sup> "Grúas hidráulicas del Puerto de Barcelona" (1898), *Revista de Obras Públicas*, núm. 1.171, 3 de marzo, pp. 145-146.

Poniente, Capitanía y Cataluña. Se adoquinó alguno, como fue el caso del de la Muralla. Se instalaron algunos tinglados metálicos que darían un resultado nefasto. También se instalaron vías férreas en tres muelles: Muralla, Atarazanas y Barcelona; pero la instalación de este medio de transporte, en el que se habían depositado grandes esperanzas, no dio los resultados esperados, ya que las operaciones de cambio de dirección se debían de realizar mediante plataformas giratorias, con lo que resultaba una baja operatividad.

En 1885, los ingenieros del puerto adoptaron la decisión de instalar en el puerto un Dique Flotante y Deponente del sistema Clark, descartando el plan de Garrán de construir unos diques secos en el arranque de la escollera de Poniente. La decisión, importante, sin duda, dada su trascendencia para el mejoramiento de los servicios portuarios, fue duramente criticada y dio origen a una árdua polémica que no cesó hasta que el dique comenzó a funcionar en 1903.

Lagasca y Valdés optaron de forma abierta por la tecnología británica en todo cuanto se refirió a infraestructuras portuarias. Tan buenas relaciones con las casas extranjeras, por parte de un organismo del Estado como era la Junta, fueron muy mal vistas por las instancias económicas locales y constituían la razón de fondo de los ataques promovidos por la Cámara de Comercio y el Fomento. Tal reacción es comprensible si se recuerda el lamentable estado de abandono en que se encontraba la industria metalúrgica catalana en aquellos años.

A finales de 1887, Lagasca fue sustituido como Director de las Obras del Puerto por Carlos Mondejar, continuando Julio Valdés como Sub-director.

Tras conceder una tregua al nuevo Director, en parte forzada por la celebración de la Exposición, la Cámara de Comercio arreció en sus críticas al desarrollo de las obras la víspera de Navidad de 1889:

"En virtud de acuerdo de la Junta Directiva, á propuesta de la Sección de Navegación de la Cámara de Comercio, se abre una información pública, por escrito, desde el día 1 al 31 inclusives de Enero próximo, referente a las obras que conviene ejecutar para la terminación del puerto de esta ciudad, mejora y ensanche del mismo, á tenor del siguiente cuestionario, á cual fin se invita á las personas facultativas y Corporaciones, así como á la gente práctica, á concurrir á dicha información, cuya importancia y trascendencia no es necesario encarecer.

El resultado que arroje la información, como expresión que será de los deseos y de la voluntad de cuantos se interesan por las buenas condiciones de nuestro puerto, lo elevará la Cámara al Ministerio de Fomento, suplicando que sean atendidas las aspiraciones de esta ciudad en beneficio de los intereses comerciales y de la marina mercante."<sup>18</sup>

El planteamiento de las preguntas del cuestionario no intentaba disimular la intencionalidad crítica de la "Información Pública":

"Dado el actual estado de las obras del puerto, ¿qué reformas convendría introducir...?"

Siendo de necesidad absoluta la construcción de diques secos, ¿en qué sitio del puerto pudieran emplazarse...?"<sup>19</sup> Etcétera.

La Cámara de Comercio logró convertirse, de aquella manera, en la abanderada de las actitudes críticas, que no eran pocas, respecto de la actuación en el puerto. Que nosotros sepamos, en aquella ocasión se manifestaron asociaciones cívicas como el Centre Català, marinos de reconocido prestigio como José Ricart, o técnicos de notoria actividad en el sector naval, como el ingeniero industrial Juan A. Molinas. Este último adquirió visos de profeta cuando manifestó en su informe que:

"La lentitud que...preside á la ejecución de las obras, si otras circunstancias no fuesen, sería bastante á hacer desesperar de que á la terminación de ellas reuna el puerto dichas condiciones, aun suponiendo que se hubiesen previsto en la redacción del proyecto y con medio siglo de anticipación; mas como al paso que lleva la construcción, este no es más que una diferencial del plazo necesario á la misma, difícil será que el puerto reuna á su conclusión los elementos de trabajo, armonizados con el progreso del tiempo... Así se ha demostrado ya en el dilatado plazo transcurrido desde que comenzaron las obras: semejante plazo ha comprobado sobradamente que el proyectista ni siquiera estuvo á la altura de la época de redacción del proyecto, menos de la actual y muchísimo menos de aquella en que terminará

<sup>18</sup> RICART Y GIRALT, J. (1890) *Dictamen sobre las obras más convenientes para terminar el Puerto de Barcelona*. Imprenta de Henrich y Cia., Barcelona, p. 1.

<sup>19</sup> RICART (1890), pp. 4-5.



la construcción del puerto, si es que ella llegue algún día que, repito, lo dudo ya."<sup>20</sup>

Para defenderse, la dirección de las obras optó por explicar el por qué de una de las actuaciones más importantes de la década cual era la de la instalación del alumbrado en el puerto según el proyecto aprobado por una R.O. de 25 de mayo de 1892, y, por ello, publicó una extensa memoria al respecto que, si bien no sirvió para calmar las críticas, constituye un extraordinario documento histórico. Por un lado, se expone de forma detallada el nivel de desarrollo técnico alcanzado tanto por el alumbrado por gas como del eléctrico y su interrelación. Y por otra parte se explica de forma detallada cual era el estado de las obras en cada muelle y las actividades que se desarrollaban en ellos. La situación era la siguiente: el Muelle de Poniente estaba en obras y fuera de servicio; el Muelle de San Beltrán funcionaba de forma provisional debido a su coexistencia con la estación del ferrocarril, en él se descargaba el carbón y el mineral; los muelles de Muralla, Atarazanas y Barcelona se destinaban a la carga de granos en general, algodones, fibras vegetales, azúcares y demás coloniales, plomos, hierros en bruto y manufacturados, y maderas de construcción; el muelle del depósito estaba ocupado, en su parte terminada, por la Casa de Máquinas del sistema hidráulico y por el taller de reparaciones del material de explotación, el resto estaba en obras debido a la construcción del Depósito Comercial; el Muelle Viejo estaba restringido al pequeño cabotaje dedicado a las frutas y legumbres; los muelles del Rebajo y de Pescadores se ocupaban del tráfico general; y el Muelle Nuevo estaba también dedicado al carbón.<sup>21</sup> Ante la ingente cantidad de buques que recalaban en nuestro puerto por aquellos años, el panorama no deja de ser lamentable y, por lo menos en parte, se comprenden las críticas.

Respecto a la cuestión del alumbrado, la solución que se exponía patentiza que se estaba viviendo en un momento de transición técnica. Aún reconociendo abiertamente en la Memoria las ventajas de la electricidad: "Si a la electricidad, como ciencia industrial, ha llegado ya al desarrollo suficiente para emplearla sin la menor

<sup>20</sup> MOLINAS, J.A. (1890) "Nuestro puerto artificial", *Revista Tecnológico-Industrial*, abril, p. 110.

<sup>21</sup> VALDES Y HUMARAN, J. (1893) "Puerto de Barcelona: Memoria y planos del proyecto redactado para el alumbrado de sus muelles". *Revista de Obras Públicas*, Anales, tomo I, pp. 139-142.

vacilación en toda clase de alumbrados...";<sup>22</sup> y teniendo en cuenta que, en 1881, Garrán ya realizó un ensayo satisfactorio del mismo, se optó por adoptar un sistema mixto. Los muelles de la parte oriental se iluminarían con gas, como de hecho ya ocurría. Los de la parte occidental, en cambio, se dotarían de luz eléctrica generada mediante dinamos movidas por motores de gas. El papel fundamental del gas se explica por el hecho de que según el Artículo 5º del *Reglamento para el Servicio, Policía y Conservación de los Muelles y de la zona marítima*, aprobado por R.O. de 10 de febrero de 1883, "también corresponde al Ayuntamiento de Barcelona, suministrar el gas del alumbrado y el agua potable en toda la zona marítima".

### EL PROYECTO DEFINITIVO (1895-1906)

En 1896, la Cámara de Comercio, el Fomento del Trabajo Nacional y la Diputación de Barcelona pusieron toda la carne en el asador en un nuevo intento, que pretendían definitivo, por atajar la lamentable dinámica de las obras del puerto. Para aquellas instituciones, era intolerable la utilización que se hacía de los cuantiosos fondos que se veían obligados a aportar.

Los ingenieros del puerto se defendieron del nuevo abordaje con su ya tradicional táctica de responder punto por raya a los ataques que se les hacían. Mas, en esta ocasión, reconocían una cierta crisis y la necesidad, ya convertida en acción, de realizar un replanteamiento del plan de las obras:

"los infundados cargos que a diario se formulan contra la digna gestión de la Junta de Obras de este puerto y extraordinaria carestía del mismo, de cuya notoria injusticia puede darse una idea, con sólo decir que una Corporación tan sensata como la Diputación Provincial de Barcelona, acaba de estampar en su reciente y bien escrito cuestionario sobre este mismo asunto, la premisa, para ella indubitable, de que los trabajos del puerto se ejecutan hoy día con una lentitud, rayana en paralización; siendo así que las obras actualmente comprometidas en contratos pendientes, importan una suma aproximada á seis millones de pesetas, y exceden de tres millones las realizadas en el último año.

..., hemos atravesado un periodo de relativa calma, inevitable en todos los de gestación, cuando hay que proceder á un nuevo orden de ideas,

<sup>22</sup> VALDES (1893), p. 161.

á un cambio radical de criterios, á la redacción y tramitación de proyectos distintos, á la emisión de nuevos dictámenes, y al siempre penoso expedienteo de las informaciones públicas. ”<sup>23</sup>

Era evidente que el Proyecto Garrán, envejecido por el transcurso de los años y del cual Mondéjar y Valdés se consideraban hasta entonces continuadores, debía de ser modificado en profundidad si no descartado totalmente ya que, en apenas dos décadas, el tráfico portuario se había triplicado y la arquitectura naval había revolucionado las características de los buques.

Respecto a las obras denominadas exteriores, debían sustituirse los diques curvos de abrigo, que se habían evidenciado como entorpecedores de la maniobra de recalada en caso de tiempos difíciles, por una larga escollera que, a Levante del puerto, discurriera casi en el sentido del meridiano.

En el capítulo de obras interiores, era necesario unir el muelle de Capitanía con el de Barcelona y crear una sola entrada a las dársenas comerciales, amén de dotarlas del mayor número posible de metros unidireccionales de atraque. Además, también era preciso realizar un sobreesfuerzo para dotarlos de las infraestructuras necesarias: elementos de amarre adecuados para los buques de gran tonelaje -sustituyendo los caducos argollones por norays-, grúas, vías férreas sin plataformas giratorias, tinglados, iluminación, cerramiento de las instalaciones, etc.<sup>24</sup>

En 1895, la Maquinista Terrestre y Marítima inició la construcción del Dique Flotante y Deponente, que se botó en 1898, a la vez que el Arsenal Civil de Barcelona se encargaba de la dársena y los careneros correspondientes que no estuvieron listos hasta 1903.<sup>25</sup> También se realizó un esfuerzo extra para finalizar el edificio de los

<sup>23</sup> *Obras del Puerto de Barcelona -Aclaraciones sobre la marcha y circunstancias especiales de estos importantes trabajos, y estudio de las rebajas más convenientes en el arbitrio que se percibe para su ejecución -Voto particular presentado a la Junta de Obras del Puerto por los Ingenieros de la Dirección Facultativa de las mismas (1897). Tipolitografía de Luis Tasso, Barcelona, p. 4.*

<sup>24</sup> *Obras...* (1897), pp. 63-73.

<sup>25</sup> BARCA, F.X.; MORENO, J. (en prensa) "El Dique Flotante del Puerto de Barcelona. 1898", *Primeras Jornadas Ibéricas del Patrimonio Industrial y la Obra Pública*, Sevilla-Motril, 2-5 de octubre de 1990.

## Almacenes Generales de Comercio.

El 7 de agosto de 1898, el Ministerio de Fomento promulgó un Real Decreto mediante el cual se puso en vigor un nuevo Reglamento General para la organización de todas las Juntas de Obras de Puerto de España. Tal decisión produjo un profundo malestar en Barcelona, incluida la propia Junta, según consta en la Memoria correspondiente:

"estallase al fin en ruidosa y unánime protesta, consignada en los acuerdos de la reunión magna que en la noche del 20 de marzo de 1899, celebraron en los salones del Fomento del Trabajo Nacional las más importantes Sociedades y Corporaciones científicas, comerciales y económicas de la población".<sup>26</sup>

Entre los acuerdos de aquella importante reunión, que zanjó las disputas, se adoptó la de realizar una reclamación a los "Poderes públicos". El empeño resultó fructífero ya que, el 23 de mayo de aquel mismo año, un nuevo Real Decreto modificó el Reglamento para Barcelona, restituyendo a la Junta las antiguas atribuciones. Apenas un mes antes, mediante una Real Orden del 7 de abril, se aprobó el proyecto de reforma del puerto que prácticamente sería el definitivo. Por todos estos acontecimientos, podemos considerar que la primavera de 1899 fue una época clave en la historia del puerto.

Coincidiendo con el cambio de centuria Carlos Mondéjar fue sustituido en la dirección de las obras por Carlos Angulo, mientras que Valdés continuaba como subdirector. Para llevar adelante las obras del nuevo rompeolas y de los muelles interiores, entre los que destacaba el muelle de España, se abrieron las canteras de Garraf creándose en aquel enclave una singular colonia obrera, a la par que, en el mismo puerto, se instalaban varios talleres dedicados a la construcción de bloques de hormigón de distintos tamaños, algunos de los cuales superaban las mil toneladas de

<sup>26</sup> *Memoria sobre el progreso y adelanto de las obras del Puerto de Barcelona durante el periodo económico de 1893 a 1899 y segundo semestre del último (1901)* Est. Tipo-litográfico y Encuadernaciones de José Cunill y Sola, Barcelona, p. 6.

peso.<sup>27</sup> La construcción del rompeolas, o Dique de Levante, fue considerada, poco después, como la actuación más notable llevada a cabo en el puerto barcelonés.<sup>28</sup>

El 1 de julio de 1901, se inauguró el alumbrado eléctrico de los muelles de la Muralla, Atarazanas, Barcelona y San Beltrán cuya instalación corrió a cargo de la Compañía Barcelonesa de Electricidad.<sup>29</sup> Al mismo tiempo, también entró en funcionamiento el alumbrado de los muelles del Depósito, Barceloneta y Nuevo, siendo realizada tal instalación por la Empresa Central Catalana de Electricidad.<sup>30</sup> En 1901, también se proyectaron los tinglados para los muelles de la Muralla y de la Barceloneta y su construcción estuvo completamente terminada en 1905. El Muelle de España se comenzó en 1904, una vez finalizada la remodelación del Muelle Nuevo.<sup>31</sup> Las primeras ocho grúas eléctricas, del tipo *demi-portal*, se instalaron en el muelle de la Barceloneta en 1905, corriendo su construcción a cargo de la Maquinista Terestre y Marítima y de la Industrial Eléctrica.<sup>32</sup> Aquel mismo año, se iniciaron las obras para unir el Muelle de Barcelona con la Isleta.<sup>33</sup>

El ascenso de Julio Valdés al cargo de Director, debido a la inesperada y

<sup>27</sup> ANGULO, C. de; VALDES, J. (1905) "Puerto de Barcelona -Construcción del Nuevo rompeolas -Fabricación, transporte y asiento de los grandes bloques de hormigón, empleados en su estructura interna", *Revista de Obras Públicas*, 7 septiembre, pp. 277-284.

<sup>28</sup> AYXELA, J. (1915) *El Puerto de Barcelona, reseña histórica y datos relacionados a dos de sus obras más importantes*. Conferencias realizadas en el Instituto de Ingenieros Civiles de España por el Ingeniero de Caminos, Canales y Puertos D. ..., durante los días 27, 29 y 30 de Abril de 1915. Trabajo mecanografiado. Biblioteca del Puerto Autónomo de Barcelona.

<sup>29</sup> *Memoria sobre el progreso y adelanto de las obras del Puerto de Barcelona durante el año 1901* (1911). Est. Tipográfico Hijos de Domingo Casanovas, Barcelona, pp. 79-80.

<sup>30</sup> *Memoria...* (1911), p. 61.

<sup>31</sup> *Memoria sobre el progreso y adelanto de las obras del Puerto de Barcelona durante el año 1904* (1905). Est. Tipográfico Hijos de Domingo Casanovas, Barcelona, p. 53.

<sup>32</sup> *Memorias sobre el progreso y adelanto de las obras del Puerto de Barcelona durante el año 1905* (1906). Est. Tipográfico Hijos de Domingo Casanovas, Barcelona, p. 133.

<sup>33</sup> *Memorias...* (1906), p. 151.

misteriosa muerte de Angulo,<sup>34</sup> el 10 de abril de 1906, aseguró la continuidad de la obra según los planes previstos. De esa forma se configuró el paisaje portuario que permanecería prácticamente inalterado durante ochenta años.

#### NOTA FINAL

Desde hace dos años, este sector del puerto está siendo objeto de una profunda remodelación con el objeto de reconvertirlo en un área de divertimento tal como marca la moda hoy en boga. Una de sus características más destacadas la constituye su desprecio olímpico por el patrimonio histórico.

Los viejos tinglados de la Barceloneta han sido borrados del mapa. Los Almacenes Generales de Comercio se han convertido en una momia ridícula. Y el casi centenario Dique Flotante y Deponente, una obra de ingeniería única en el mundo, está siendo rejoneado de muerte por el soplete.

<sup>34</sup> "En 29 de marzo de 1906, el entonces Director facultativo de las Obras, nuestro infortunado compañero D. Carlos de Angulo (q.e.p.d.), fue villanamente asesinado en su propio domicilio por un miserable, quién se suicidó acto continuo, horrorizado tal vez de su nefando crimen." *Memoria sobre el estado y adelanto de las Obras del Puerto de Barcelona durante el año 1906* (1908). Est. Tipográfircelona, p. 5.n314



