

04
FOLLETÍ DE «TÀRRACO»

EL 0=7887-10

PUERTO DE TARRAGONA

POR

D. EMILIO MORERA Y LLAURADÓ

CRONISTA DE LA PROVINCIA

MONOGRAFÍA PREMIADA EN EL CERTAMEN
«GENT DE MÀR», ORGANIZADO EN ESTA CIUDAD EN 1906



TIPOGRAFÍA DE F. SUGRAÑES
1911

V
R. 461.410 C^s 7887-10



EL
PUERTO DE TARRAGONA

POR

D. EMILIO MORERA Y LLAURADÓ

CRONISTA DE LA PROVINCIA

MONOGRAFÍA PREMIADA EN EL CERTAMEN
«GENT DE MAR», ORGANIZADO EN ESTA CIUDAD EN 1906.

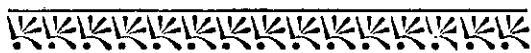


TARRAGONA

TIPOGRAFÍA DE F. SUGRAÑES

1910





EL
PUERTO DE TARRAGONA

POR

D. EMILIO MORERA Y LLAURADÓ

CRONISTA DE LA PROVINCIA

MONOGRAFÍA PREMIADA EN EL CERTAMEN «GENT
DE MAR», ORGANIZADO EN ESTA CIUDAD EN 1906

A delinear la presente monografía, no me ha inducido el interés del premio, tan galantemente ofrecido en este Certamen. Considero mi suficiencia menguada en demasía, si pretendiera aspirar á distinción tan señalada.

Otro motivo, nacido de quiméricos afanes y patrióticas ilusiones, ha podido guiar mi pluma al redactar estos modestos apuntes que, por referirse al puerto de Tarragona, principal elemento de su prosperidad pasada, presente y futura, la larga vida alcanzada y el esfuerzo de cien generacio-

nes que se preocuparon en fomentarla, justifican la necesidad de este recuerdo, á fin de que el ejemplo de antiguas virtudes contribuya en su día á las grandezas del porvenir.

Hecha está, aunque muy resumida, la reseña histórica del puerto de Tarragona, publicada en la Memoria de la Junta de las Obras, correspondiente al año de 1883, con la firma de funcionario tan entendido é incansable como D. Saturnino Bellido, director, en aquella fecha, de la referida fábrica. Sin embargo, su labor hasta 1835, en que pudo echar mano de la documentación del Cuerpo de Caminos, Canales y Puertos, adolece de la exactitud que demandan trabajos de esta índole, ya que con haber utilizado datos enteramente ajenos, á falta de propios, en varias relaciones aparece que la conjetura, más que la verdad histórica, toma en el escrito carta de naturaleza, sin dejarse apenas entrever el patriotismo de nuestros antepasados que, desde la restauración cristiana, en el siglo XII, hasta casi nuestros días, acentuó la fuerza de su voluntad y se despojó de buena parte de la fortuna pública, para que la obra aludida lograra el desarrollo y perfección necesarios.

Para conocer los minuciosos detalles que al asunto se refieren, han debido hojearse los cuatrocientos volúmenes de actas

que guarda el Archivo municipal de Tarragona, y recoger, entre millares de acuerdos, los que se relacionan con aquella fábrica. Semejante tarea, emprendida con benedictina paciencia durante largos años, dadas las dificultades en la escritura de diversas y poco pulcras manos, la consunción del papel, á causa de la tinta empleada, y la forma de su redacción, concisa y en ocasiones ininteligible, impone al autor de las presentes líneas el deber, como tarraconense, de dar á luz los apuntes adquiridos, á fin de que pueda apreciarse el valor de los acuerdos adoptados, así como la importancia que mereció aquella obra á los habitantes todos, durante las centurias transcurridas.

Como casi á cada año municipal ó consular, que comenzaba en el tercer domingo de Pascua de Resurrección, corresponde uno de los volúmenes citados, con la oportuna indicación en la cubierta, si abraza dicho volumen más de un año, bastará la cita de las fechas para hallar en el libro correspondiente el acuerdo íntegro al practicarse la confrontación justificativa, sin perjuicio de anotar el número señalado á los documentos más importantes, por si se estima procedente su consulta.

PUERTO ANTIGUO



El puerto de Tarragona es tan antiguo como las rocas sobre que descansa la augusta y memorable ciudad. Obra de la naturaleza, cuando la suprema mano del Omnipotente trató de poner infranqueable barrera á las aguas del Mediterráneo; tan pronto como las águilas romanas, acaudilladas por Cneo Scipión, penetraron en España y ocuparon la colina tarracense, 218 años antes de la venida del Mesías, es indudable que la configuración de la expresada colina y la existencia de su dársena contribuyeron al origen y desarrollo de dicha ciudad, emporio luego de la grandeza de Emperadores y Césares y testimonio de la munificencia de patricios y plebeyos enriquecidos.

Entraba mar adentro la punta inferior de la aludida colina, formando un pequeño cabo que dividía la costa en dos calas: la oriental, reducida á la playa llamada del Milagro, y la occidental, limitada por el escarpe de la ladera que, desde las actuales escaleras de Capuchinos, sigue cortando la montaña, pasa por el ex-fuerte real, el Gasómetro, fábrica de electricidad y acequia del

molino y llega á constituir la margen derecha del Francolí, cuyo lecho recorría, sin duda, el pie de la citada ladera, hasta la desembocadura, en las inmediaciones de la cala.

La configuración geográfica que aparece ahora en la sección oriental de la colina, artificiosamente formada con el corte de la misma, desde la calle de Pons Icart hasta el arranque del muelle, resultaba análoga en la parte opuesta ó de poniente, debida á los accidentes naturales del terreno. Entonces el nivel del suelo era mucho más profundo, y así las aguas lo invadían por completo, y aún probablemente las del mar se confundían allí con las del río en las avenidas extraordinarias.

Según la opinión del Sr. Bellido, coonestada con los sondeos practicados antes de construirse el muelle de Costa, en el centro de aquella zona se había formado un extenso *bajo* que, arrancando del linde del litoral, se internaba y profundizaba en el interior de la cala, á manera de un gran lebrillo, empotrado en la roca, cuyo borde inferior, casi á flor de agua, permitía la constante comunicación de las del mar desde el Mediterráneo al *bajo* de referencia. De ahí, pues, la dársena abrigada de los vientos del segundo y tercer cuadrante que aprovecharon los romanos para su puerto, habida razón de que los buques eran de escaso calado, apenas el de nuestras naves de pesca.

Por esto el geógrafo griego Eratóstenes, que tal vez visitó la colina á raíz de haberla ocupado los romanos, declara que Tarragona tenía puerto; como manifiesta Artemidoro, otro geógrafo más moderno de la misma nacionalidad, que

dicho puerto poseía poco anclaje, según la cita de ambos autores por Estrabón; pudiendo añadirse á estos datos que la famosa *Callípolis* (ciudad hermosa), mencionada por Jesto Avieno en sus «*Oræ maritimæ*», rodeada de muros que reflejaban en las transparentes aguas de un lago, lleno de peces, instalada por varios escritores entre los estanques de la «Pineda», bien pudo ser una colonia focense, conforme estima el docto arqueólogo tarraconense, D. Eduardo Saavedra, levantada sobre la ladera antes descrita, bañado su basamento por las aguas de la dársena, que luego convirtieron los hijos del Focio en puerto espacioso para atender á los intereses de la gran Metrópoli.

A fin de defender toda la cala de los vendavales del Sur, dispuso Roma que se construyera un dique de duro hormigón á lo largo de la roca más convexa, constitutiva del borde de aquel *bajo*, roca que corría desde la punta de la colina, pasaba por el centro de la plaza de Olózaga y se dirigía hacia la calle de Castaños ó la de Castellarnau, probablemente por debajo de las actuales manzanas de casas, entre las del Mar y del León; creyendo el ingeniero Sr. Echanove que el dique mencionado no era enteramente macizo, sino que su base sobre la roca venía cimentada por medio de pequeños arcos de descarga, para que el agua circulase libremente, y á la vez quedara contenido el ímpetu del oleaje. Terminaba dicha obra con cierto machón ó martillo, que conoció el país con el nombre de *Farelló*, diminutivo catalán de faro, subsistente todavía en el año 1843, en que mandó destruirlo á fuerza de barrenos el director de las obras D. Ciriaco

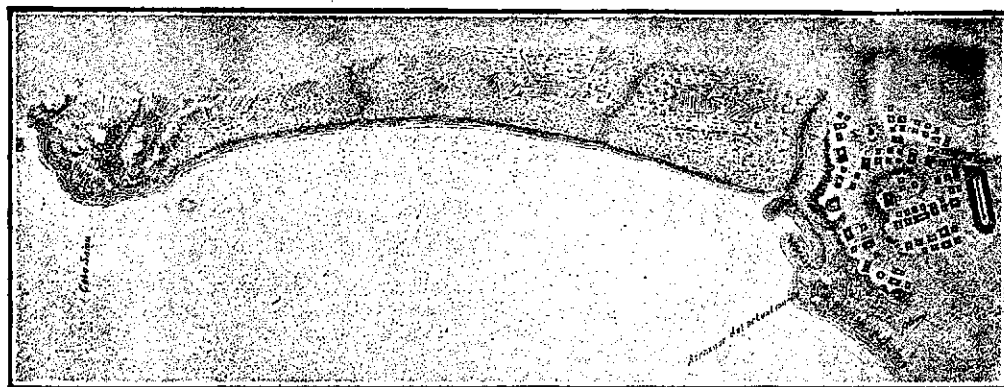
Muller, porque causaba algún estorbo á los pescadores para el varamento de sus embarcaciones.

Hasta el año 1892 se había creído que no existía otra obra romana, encaminada á regularizar el puerto antiguo de Tarragona, que la anteriormente descrita, entendiéndose que por occidente quedaba la dársena enteramente abierta y á merced de las inundaciones del río; mas en aquel año, con ocasión de construirse la cloaca de la calle de Jaime I y edificarse en dicha calle los almacenes del Sr. Nogués, pudo venirse en conocimiento, por los restos descubiertos, de que por allí pasaba otro dique ó muro de hormigón, algo arqueado, que desde el pie de la próxima ladera se dirigía á la playa, con el objeto de impedir que los arrastres del río llegaran á cegar la dársena referida.

Aún durante el pasado siglo, pudo ser apreciada aquella fábrica romana al abrirse los cimientos de la casa de D. Manuel Compte (1835), en el ángulo de las calles de San Magin y Santa Tecla, del puerto, así como en la del número 27 de la de San Miguel (1880), en que fueron encontrados muros, armellas para el amarre de los buques, fustes de columna y otros objetos, que atestiguaron la existencia del puerto en la zona mencionada; y en las diversas citas de micer Pons de Icart, que á la vez se apoya en su obra «Grandezas de Tarragona», publicada en 1572, en las manifestaciones de D. Antonio de Guevara, se cree que dicha fábrica llegó á ser varias veces reparada y ensanchada, á juzgar por las monedas y medallas que de varios emperadores, al destruirse los diques, fueron halladas entre el hormigón.

ATENÈU DE TARRAGONA

EL PUERTO DE TARRAGONA.—*Folleto de «TARRACO»*



PUERTO ROMANO

En más de una jornada anclaron en aquel puerto las naves de César, del primer Augusto y de los que le sucedieron; como durante la propia dominación romana en España recalaron en el mismo las que fomentaron el comercio marítimo entre la costa de Levante y la capital del gran Imperio.

Hecha girones la codiciada púrpura por el enjambre de bárbaros que vomitaron las selvas alemanas, en el siglo V de la era cristiana, las ciudades de la Península que, como Tarragona, habían alcanzado notorio prestigio y desenvolvimiento, viéronse pronto azotadas y aniquiladas por la tea, el hacha y el martillo de aquellas hordas incultas, especialmente por las del godo Eurico, que quiso dominar la provincia tarraconesa, una de las más adictas á la suerte de Roma.

Demolida la ciudad patricia por las huestes de Heldefredo (475) y convertido su recinto en colonia militar, el puerto quedó completamente abandonado, pasando á ser juguete de las tempestades marítimas y de las inundaciones del cercano río, sin que á la llegada de los árabes, después del desastre del Guadàpera (711) lograra reanimarse la ciudad desolada, que todavía apresuró su ruína con la acción corrosiva de los elementos y las luchas para el desarrollo de la restauración cristiana en la inmensa barrera de los Pirineos.

Al llegar el periodo histórico indicado, debe descontarse de la Memoria publicada por el Sr. Bellido la larga serie de sucesos relativos al puerto de Tarragona, copiada de un opúsculo de D. Buenaventura Hernández y continuada en

aquel escrito. Entretúvose Hernández en extraer de la obra «Historia de la dominación árabe en España», de D. José Antonio Conde, todo cuanto podía referirse á Tarragona; pero como la labor de aquel arabista ha sido rechazada por fantástica é inverosímil, en vista de los escritos de Dozy y de otros notables autores nacionales y extranjeros, de ahí que resultan apócrifas las noticias que sobre el puerto de esta ciudad, durante el dominio mahometano, vienen detalladas en la citada Memoria y en la fuente de donde proceden; careciendo, por tanto, de serio fundamento las relaciones de escuadras musulmanas ancladas en la dársena, combates navales y demás acontecimientos que con más aplomo que veracidad estampó el mencionado Conde en su desacreditada obra.

El puerto de Tarragona, como el resto de la ciudad, sufrió lenta y continua destrucción durante los siglos que abrazan los dominios sucesivos de godos y árabes hasta la restauración cristiana, y gracias á las inclemencias del tiempo, al desmoronamiento de inmensos edificios, cuyas ruinas arrastradas por las corrientes pluviales fueron á parar á la dársena, así como á la acción de las aguas del mar y del río, aquella cala con el *bajo* de que se ha hecho el oportuno mérito, llegó paulatinamente á rellenarse hasta quedar retiradas las aguas al borde meridional del mismo para formar la playa, aun existente antes de ser construido el muelle de Costa, y para convertir toda su zona en terrenos de laboreo.

Todavía, al llegar á los albores de la restauración, en el siglo XII, quedaban en pie valiosos

restos de la antigua obra romana, como que ya el citado Pons de Icart menciona en su libro varias donaciones de tierra, otorgadas á diversos vecinos, en los años 1171, 1198 y 1203, en los linderos de las que se hacía constar que confinaban con el *puerto fabricado*, tierras destinadas luego á huertos y viñedos, y últimamente al gran número de solares, en que se hallan emplazadas las manzanas de casas de la población del puerto, entre la calle de Apodaca y la de Jaime I.

Comprueba, asimismo, la existencia de la fábrica romana el texto de Edrisi, conocido por el *Nubiense*, que en el siglo XII escribía lo que sigue: «Medina-Tarkuna cae sobre el mar y es ciudad de judería... Tiene muy buen puerto y en él se halla agua...» debiendo, sin embargo, entenderse por tal puerto, la pequeña cala que quedaría formada desde el extremo de la colina á la playa, sin apenas sitio de refugio para las naves, toda vez que D. Jaime el Conquistador, en su *Crónica*, relata su arribo á Tarragona, en dos galeras, á la vuelta de la conquista de Mallorca (1230), y cuenta que tan pronto como se sacó de á bordo su equipaje, levantóse el fuerte leveche, que hizo zozobrar dichas embarcaciones, surtas en la boca del puerto, frente á la capilla de S. Miguel del Mar, salvándose tan sólo dos hombres, de seis que las tripulaban, «*é aquí, añade, nos mostrá gran miracle nostre Senyor.*»

A pesar de que se trataba de una playa más ó menos abrigada, continuó en el país dándosele el nombre de puerto procurando los tarraconenses fomentar su tráfico. puesto que, según el Índice de documentos que existe en el Archivo Municipal, formado en 1683, se guardaban ó

guardan en dicho Archivo dos privilegios del monarca D. Pedro IV el *Ceremonioso*, de 31 de abril y 4 de septiembre de 1339, en el primero de los cuales se concedía á la ciudad la franquicia de derechos de Aduana á las mercancías que llegaran por mar y, en el segundo, se permitía la extracción libre de las del reino de Valencia, mediante prestar caución de que serían desembarcadas en el puerto de Tarragona.

Trató, todavía, el soberano aludido de dar más impulso al comercio marítimo tarraconense y en 22 de julio de 1372, desde Barcelona, otorgó á los habitantes de Tarragona, ciudad que calificó de antigua, noble é insigne, la merced de cargar y descargar en su puerto todo género de productos, libres de derechos. conforme podía efectuarlo la de Barcelona, declarando, al mismo tiempo, que con aquella gracia renovaba el privilegio de que ya disfrutaba y había desaparecido con el tiempo (*). Semejante documento, en que se citan los puertos de carga y descarga del Principado, vino á poner en vigor los capítulos aprobados sobre el particular por las Cortes catalanas en el año 1366.

Desde luego los Cónsules de la ciudad ordenaron hacer pública la citada concesión en las veguerías de Lérida, Tárrega, Cervera, Montblanch, Tortosa y Vilafranca, según acta extendida en 2 de octubre del mismo año, y procuraron abrir caminos desde Vilarrodona (1398), Montblanch (1399), Urgell (1404), Valls (1408), Selva del Campo (1437) y otros pueblos, para facilitar la conducción de los frutos al puerto habilitado.

(*) Apéndice n.º 1

Aparece, también, que en el mismo puerto se dispuso la construcción de una gran balsa para el remojo de la madera destinada á elaborar ó reparar los buques, y se previno lo necesario para montar un embarcadero que hiciera posible ó facilitara la carga y descarga de mercancías. Así resulta justificado en varios acuerdos del Consejo, debiendo citar, entre ellos, el de 5 de julio de 1429 en que se lee: «*Item lo dit honorable Consell determená que la bassa que de gran antiguitat ençá es en lo port pera la fusta dels mestres d'aixa, sie mantenguda ab que l'aygua continue d'entrar é eixir, per tal que no puda ni don infecció*», es decir, que se procurase la renovación del agua de la balsa para evitar que se corrompiera.

Además, en el de 26 de octubre de 1433, se encargó á los cónsules que mediante resolución definitiva del Consejo y deliberación de personas dedicadas al comercio, fueran corregidos los abusos en los salarios de los peones de la carga y descarga; en 11 de marzo de 1435, según nota de Depositaria, se mandó reparar la fuente del puerto y limpiar el pozo que allí existía; en el acuerdo de 26 de junio de 1436, se dispuso la recomposición ó reparación del embarcadero «*que es molt gastat, com que hi entra l'aygua del rech dels molins que va a la mar*»; en el de 14 de agosto de 1438, fué autorizada la carga y descarga de maderas, noticioso el Consejo de que con aquella medida varios comerciantes de Tamarit se establecerían en Tarragona, y en el de 18 de agosto de 1439, en el acta del que se lee. «*que el port es mal provehit de gróndolas per carregar é descarregar, é que en tot cas del mon lo*

carregador é descarregador de la Ciutat sia ben favorit é mantingut.»

Consta, también, que, además de las galeras de guerra y de transporte, armadas para las conquistas de Mallorca y de Sicilia, en los reinados de Jaime el Conquistador, y su hijo Pedro III el Grande, cuatro de las que, acaudilladas por Berenguer de Montolíu y salidas del puerto de Tarragona, tomaron parte en 1285 en la batalla naval de San Pol de Maresma, otras varias fueron dotadas en el indicado puerto para concurrir á las empresas de Almería y Cerdeña, en tiempo de Jaime II y su hijo Alfonso IV, así como á la conquista de Nápoles realizada por Alfonso V.

Para las guerras iniciadas en Italia con destino á la ocupación del último reino citado, armáronse en el puerto de Tarragona algunas galeras por Bernardo de Çaportella, señor de Vilaseca de Solcina, y por el Conde de Prades, y como una de éstas, que acaudillaba D. Juan de Cardona y de Prades, hijo del Conde, se apoderase, en 1442, de ocho pipas de vino, preparadas en el embarcadero para el transporte, de que eran dueños Bartolomé Carbonell, notario, y Juan Pitra, vecino de Valls, los cónsules de la ciudad, en 23 de noviembre del mismo año, por orden del Consejo, requirieron á los padres del noble indicado, á fin de que pagaran el valor de la mercancía é indemnizaran los daños causados, toda vez que debía ser respetado el comercio marítimo que venía desarrollándose en el puerto.

Aparece, finalmente, en otro acuerdo del año 1447, que el referido Consejo mandó construir un puente de madera y recomponer la acequia del puerto para mejorar las operaciones de car-

ga y descarga, ya que, añade la resolución municipal, las obras practicadas en el embarcadero, en los años 1442 y 1444, no habían dado los resultados que eran de esperar, oyendo, al efecto, la opinión de marineros, pescadores y otras personas peritas en la materia, y aunque, durante el reinado de D. Juan II, no se menciona acuerdo alguno que á la fábrica del puerto se refiera, es sabido que tan pronto como el monarca se apoderó de Tarragona en la lucha que sostuvo con los catalanes, las aguas de su costa quedaron vigiladas por las armadas de Juan de Vilamari y otros capitanes del rey, y en el puerto se cargaron grandes cantidades de trigo, remitidas por los monjes de Poblet, para el abastecimiento de Gerona y otros pueblos, bloqueados por las huestes enemigas, como así mismo fueron embarcados varios pertrechos de guerra con destino á las oportunas operaciones militares.

Terminada aquella lucha y la que luego debió sostenerse con Francia para el recobro de los condados de Rosellón y Cerdeña, al ser definitivamente restablecida la paz y subir al trono de sus mayores el rey Fernando II, *el Católico*, hijo del anterior soberano, se trató de gestionar la manera de fomentar el comercio marítimo en el puerto de Tarragona. A este fin, el arzobispo-patriarca de Alejandría, D. Pedro de Urrea, que había acudido á las cortes generales de Tarragona, logró un valioso privilegio del citado monarca, fechado en Tarragona, á 8 de marzo de 1484, á su regreso de aquella asamblea, en que confirmaba el de su tatarabuelo D. Pedro IV, y facultaba á la ciudad para la construcción de un nuevo embarcadero y la ha-

bilización perpétua del puerto (*). Determinóse entonces, construir un verdadero dique ó muelle y se constituyó una Junta, presidida por el Prelado, y formada por representantes del Municipio y del Cabildo, para llevar á la práctica la obra, constanding que ésta estaba en ejecución á los pocos años; pues en 3 de septiembre de 1489 fué adoptado por el Consejo el siguiente acuerdo: *«A la proposició feta per los honorables consols dient com l'impost que's stat posat sobre lo pa é la carn, per causa del moll que de nou se fá en lo port de la present ciutat, no baste segóns relació dels administradors, donada la gran quantitat en pagar é satisfer la despesa que per tant s'ha de fer ó se fá, ans encara en les stepes que de necessitat s'han á fer de les propietats que per causa de fer dit moll, s'han preses é de cada dia se fan pendrer á molts particulars ciutadans, é per aquesta rahó t'honorable Capítol de la Seu é les tres persones electes en administrar les despeses que per dit moll se fan, son entrats en pensament que sería bona cosa fos manlevada alguna quantitat a censal al menos for que's porá, pera satisfer é pagar los derreratjes é satisfaccions de propietats, obligantse dit honorable Capítol ensemps ab la Ciutat, é specialment dit imposit, é que per tant han fet aplegar é congregar dit Consell, si'ls será vist fahedor tal cosa se degué fer, com se farà, é si determenat será se degué fer, que ara per lavors sie elegit sindich, per poder firmar en dita manlevata; lo dit honor. Consell, hoyda la dita proposició é en aquella entesa; considerant que la fabricació que de nou se fá en lo port de la present Ciutat, de dit moll, es cosa que, pllassent á Deu, vinga*

(*) Apéndice n.º 2.

à deguda fi, é es en total sublimació é benefici gran de la dita Ciutat é poblats d'aquella; sens perjudici é alteració dels Capitols de la concordia feta entre'ls acreedors de la Ciutat, sobre administració de la bossa comuna d'aquella, ans que aquella expressament romangue en sa forta valor, per aquesta vegada é per aquesta necessitat é no per altra, ab expres, emperó, consentiment é voluntat dels acreedors censalistes de dita Ciutat, é no en altra manera, sie elegit é creat per sindich ensemps ab lo del honor. Capítol, lo honor. Lorenç Rocafort, lo qual puxa manlevar á censal fins en quantitat de trescentes liures, é no mes avant, en protestació solemne de que l'imposit que avuy corre sobre lo pá é la carn, no será relevat fins que la quantitat manlevada sia quitada ó luyda.»

Con aquella suma y las demás recogidas de los impuestos, se acordó por el Consejo Municipal, en 9 de junio de 1491, sacar á subasta la construcción de «cent canes de Montpellier, d'obra del mol», es decir, cien varas, medida de Montpellier, de escollera, y como resultó que no bastaron dichos ingresos para pagar el importe de la obra emprendida, que ejecutaron por contrata los hermanos Pedro y Juan Burgueta, al parecer navarros, continuó dicho Consejo en el indicado año estudiando la manera de cubrir el déficit, por medio de varias imposiciones, cuya sanción recabó del soberano, según carta que para el virrey, á la sazón el infante D. Enrique, y el veguer real de Tarragona, junto con la oportuna provisión, expidió desde el campamento contra la ciudad de Granada, en donde se hallaba durante el mes de agosto del citado año 1491 (*).

(*) Apéndice n.º 3.



Continuando el Municipio las gestiones para atender con eficacia á las obras del muelle en construcción, existen en las actas del Consejo, correspondientes al siguiente año de 1492, algunos acuerdos encaminados á buscar nuevos recursos con destino á cubrir los gastos de la empresa, determinando pedir privilegio al monarca para hacer extensivos los impuestos sobre el pan, la carne, el vino y varios otros artículos á todos los pueblos y localidades de la veguería ó del territorio del Campo de Tarragona, á cual propósito encomendaron los cónsules la oportuna gestión á fray Manuel Daura, de la orden de S. Juan de Jerusalén y comendador del Vilar, personaje de gran prestigio en la Corte, con ocasión de su paso por Tarragona en dirección á la misma.

En 24 de septiembre del indicado año de 1492, el rey, desde Zaragoza, otorgó un privilegio en favor del arzobispo, de su vicario general, cabildo, canónigos y pabordes, para la imposición de la indicada gabela sobre los artículos antes citados y otros que se estimasen necesarios á tal objeto, con facultad de aumentar ó disminuir las tarifas, al compás de las exigencias que se presentaran para realizar dicha obra, único concepto á que podían ser destinadas las cantidades que se recaudaran (*).

Desde luego la comunidad de los pueblos del campo se negó á satisfacer aquella carga, y en su vista, el Municipio tarraconense promovió demanda para que por vía de justicia se obligara al pago, declarándose en sentencia dictada por el gobernador eclesiástico Dr. D. Pedro

(*) Apéndice n.º 4.

Viñas, canónigo de Barcelona, en 22 de octubre de 1498, que los campicolas ó la *comuna del Camp* «*non teneri, neque obligatos esse ad contributionem dictæ fabricæ pro constructione seu confectiõne dicti coconi, seu portus artificialis, et ab petitiõne dicti civitatis absolvendo et predictæ civitatì seu elus sindico silencium imponendo, etc.*» (*).

Con semejante fracaso, la ciudad por sí sola se encargó de atender á la contrata estipulada con los constructores, constando en uno de los acuerdos municipales del año 1507 que todavía venía pagando el importe de la suma convenida.

Don Fernando, *el Católico*, había demostrado marcadísimo interés en favor de la obra citada, puesto que, desde Tortosa, en 23 de marzo de 1496, expidió un decreto para los abades de Poblet y Stas. Creus, prior de la Cartuja de Scala Dei y vicario general del arzobispo, doctor D. Pedro Viñas, á fin de que juntos, pudiendo asesorarse de los jurados de los pueblos ó de otros prohombres, discutieran, como personas de gran providencia é inteligencia, sobre los medios más fáciles de completar la obra del puerto, dándole cuenta de sus opiniones, fueran ó no conformes entre ellos. Una vez dictada la sentencia que absolvía á los pueblos del campo de satisfacer el impuesto decretado, la ciudad prohibió á dichos pueblos el embarque y desembarque de mercancías en el puerto, á menos que sus dueños pagaran la citada gabela ó un equivalente de la misma (*).

(*) Apéndice n.º 5.

(*) Apéndice n.º 6.

Para rehuir el cumplimiento de aquella medida, dispuso la entidad comunal valerse de la playa de Salou para el tráfico mercantil, y aprovechando un camino que la villa de Reus abrió en 1450 hacia la aludida playa, desviando el que desde Vilaseca conducía á la misma, comenzaron los pueblos á verificar embarques de frutos en Salou, con peligro de deteriorarse, pues se carecía allí de embarcadero. Los jurados de Reus, que llevaron la voz en aquella especie de rebeldía, se negaron á toda transacción, aun la de someter el asunto á un arbitraje, como propusieron los cónsules de Tarragona en 1509, y ante tal tenacidad, el propio consejo tarraconense acordó acudir al rey para que prohibiera cualquiera operación de comercio en aquella playa, toda vez que no era designada como puerto de carga y descarga en los capítulos de corte de Cataluña, aprobados en 1366, ni en el privilegio de Pedro IV, expedido en 1372, ni en el de ratificación del mismo, dictado en 1484 por el soberano al que se acudía. La súplica del consejo presentada al monarca por los cónsules de la ciudad Juan Molgosa y Francisco Miró, que pasaron á Valladolid, obtuvo el más lisonjero éxito, puesto que D. Fernando, en 16 de septiembre de 1509 señaló al puerto de Tarragona como de embarque y desembarque para todos los pueblos de esta parte de Cataluña, con prohibición de efectuarlo en Salou, y como el abogado fiscal de la Audiencia promoviera una consulta, sin duda á instancia de la comunidad del campo, indicando que dicha disposición se oponía al privilegio general «*Recognoverum proceres*», el rey, en 14 y 24 de noviembre

del mismo año, dirigió dos órdenes, una al vi-
rey, D. Jaime de Luna, y otra al funcionario
consultante, manifestando al primero que no
existía constitución alguna opuesta á la ejecu-
ción de sus mandatos, y, al segundo, que no
diera motivo en adelante á entorpecer la ejecu-
ción de las providencias reales (*).

Conocía el soberano el estado de las obras
del muelle de Tarragona; puesto que en 14 de
julio de 1508 había tomado tierra en dicho
puerto, junto con su esposa D.^a Germana de
Foix, á su regreso de Nápoles, constando en el
relato de su llegada, continuada en el libro de
actas del Consejo: «*que isqueren en terra* (ambos
monarcas) *per la scala que donà la galera real al
moll.*» Sin duda ya se le hizo entonces presente
el deseo que se prohibieran las operaciones
mercantiles en Salou, toda vez que, noticiosos
los comuneros de aquellas gestiones, reuniéron-
se en 1.^o de mayo de 1509 en la casa de Juan de
Montserrat, en la Selva del Campo, el síndico
de Reus, Antonio Saelles; el de la Selva, Anto-
nio Gilet; el de Riudoms, Damián Macip; el de
Alforja, Pedro Puig; el de Montroig, Pedro Es-
pelta; el de Riudecañas, Miguel Ortoneda; el de
Vinyols, Guillermo Guasch, y el del Codony,
Bartolomé March, acordando nombrar procura-
dores á Bernardo Carnicer, menor, de Reus, á
Bernardo Vergonyós, de la Selva, y á Damián
Macip, de Riudoms, á fin de otorgar poderes y
representar á la *Comunidad* en el caso de ser
demandada por los cónsules y síndicos de Ta-
rragona para prohibir la carga y descarga en
Salou.

(*) Apéndice n.º 7.

D. Fernando, á ruegos del Brazo eclesiástico, repitió aquella orden prohibitiva en 23 de agosto de 1510, á su regreso de celebrar Cortes en Monzón, renovándola luego desde Burgos, en 13 de diciembre de 1511.

Todo lo expuesto resulta, además, comprobado en el *Índice* de que se ha hecho el mérito oportuno, con relación al cajón XXIV del Archivo Municipal, en donde, además de los documentos citados y publicados en el Apéndice, existen los relativos á las protestas, demandas, instancias, sentencias, contrata de la fábrica y demás que al asunto hacen referencia.

La muerte de Fernando, *el Católico*; el desarrollo de la peste en los primeros años del siglo XVI; las guerras internacionales promovidas por Carlos I y Felipe II, y, sobre todo, las armadas de corsarios berberiscos que recorrieron nuestras costas, capitaneadas por los famosos piratas Barbarroja y Dragut, que en más de una ocasión se estacionaron en Salou, acabando enteramente con el tráfico mercantil en aquella playa y obligando á la defensa del puerto de Tarragona, al punto de construirse una fuerte torre, en la punta de la colina de donde arrancaba el muelle construído), pusieron fin por completo á las últimas divergencias entre Tarragona y los pueblos del Campo. Para la guarda del puerto, la expresada torre fué convenientemente artillada, según aparece en el acuerdo de 17 de junio de 1608, en que dispone hacer salvas para celebrar con algunos festejos la fiesta de San Juan, considerado como patrón del puerto: «*en la torre del port ahont ja's feya anys passats*», y se autoriza, asimismo, en el de 16 de junio de

1618, al guarda de la misma, á fin de que en el indicado día de San Juan, dispase la artillería y eleve cohetes para regocijo de la gente que iba á *barquejar*, antigua costumbre de que se habla en otro acuerdo municipal del año 1508, prohibiendo aquella diversión á causa de la peste.

Cuando la ciudad y los pueblos todos alcanzaron algun respiro, después de las conflagraciones generales á que hicieron frente el citado Carlos I y su hijo Felipe II, determinó el Consejo de Tarragona emprender nuevamente algunas obras en el puerto, pues en 23 de febrero de 1592 dispuso reparar el muelle y continuar su fábrica, destinando anualmente mil ducados á dichas obras; en 17 de noviembre de 1621 volvió á encargar la reparación del dique, bajo la administración de los cónsules y algunos ciudadanos; en 31 de mayo de 1622, como pidiera aquella administración imponer derechos sobre el vino, aceite y trigo que se embarcara ó desembarcara, y un real por barca, negó el Consejo la autorización para el cobro de tal arbitrio, y en 15 de diciembre de 1626, determinó gravar con un dinero ó dos á cada mercancía, á fin de proceder á la reparación de la obra, teniendo en cuenta que entonces el tráfico mercantil era muy importante: *«puix allí s'han grandíssims carregaments de blats, ordís, sívades, faves, avellanes, oli, garrofes, vins y moltes altres mercaderies y provisióms.»*

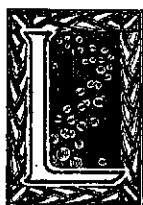
Los acontecimientos desarrollados en Cataluña durante el reinado de Felipe IV y su hijo Carlos II, impidieron á los tarraconenses fijar su especial atención sobre el estado del puerto; pero una vez firmada la paz del Risswich (20 de septiembre de 1697), volvió de nuevo el Muni-



cipio á ocuparse de las obras del muelle, toda vez que en 5 de julio del siguiente año, y en cumplimiento de otro acuerdo de 30 de junio del anterior, ordenó el reconocimiento de la fábrica, pasando allí un padre carmelita, al que en el acta se le da el título de *trasista*, sin duda arquitecto ó ingeniero, para que dictaminase acerca de su mejora, manifestando el informante que con el dinero señalado para la reparación no había siquiera para dar comienzo á los trabajos necesarios, por lo que el Consejo determinó destinar á semejante tarea todas las cantidades correspondientes á los acreedores censalistas.

Con el acuerdo mencionado, acaba la gestión relativa al puerto antiguo de Tarragona, debido á la munificencia romana, que, como derivación del mismo, trató de construirse y se llevó á ejecución desde el siglo XIV al XVII, siendo, como habrá podido observarse, en gran número las disposiciones adoptadas y los esfuerzos de la entidad Municipal para dotar á la población de mejora tan importante.

PUERTO MODERNO



Los aires de progreso que reinaron en España, especialmente en Cataluña, después de la centralización administrativa, acordada por Felipe V en el famoso decreto llamado de «Nueva Planta» (1716), alentaron otra vez á los tarraconenses para llevar al terreno de la práctica la obra colosal de su muelle, que había de dar nueva vida á la ciudad, á la que se hizo cabeza de uno de los corregimientos más importantes de la región.

Variada la antigua institución del Consejo municipal, y convertida en una entidad denominada Ayuntamiento, en armonía con las ideas dominantes, las primeras gestiones encaminadas á la construcción de la expresada obra, corresponden también á la corporación citada, que en 5 de junio de 1719 se dirigió en reverente instancia al Marqués de Campoflorido, ministro del Monarca, en súplica de que fuese habilitado el puerto de Tarragona para el embarque y desembarque de toda clase de mercancías, logrando, desde luego, el permiso para los géneros nacionales, y destinando las playas de Torredembarra y Salou para los extranjeros.

En 1771 había sido ya concedida la Aduana de Tarragona, y ordenada la devolución de muselinas inglesas, según pragmática de 20 de junio de 1770, fueron habilitadas á este fin las Aduanas de Palamós, Mataró, Barcelona, Tarragona, Salou, Alfaques y Fangar. Con tal motivo, en R. O. de 17 de marzo de 1771, se nombro administrador de la de Tarragona á D. José Vallejo, primer funcionario que desempeñó dicho servicio en la capital, y en otra de 7 de mayo del propio año se concedió privilegio á la propia Aduana para el despacho de géneros extranjeros (*).

Como consecuencia de las disposiciones antes citadas, se procedió á levantar el edificio actual, en que está instalada la Aduana y la Delegación de Hacienda, adquiriéndose el solar en 3 de mayo de 1772, mediante escritura autorizada por el notario D. Francisco Albiñana, solar que vendieron al Estado los administradores del Cabildo, dirigiendo la obra el arquitecto D. José Prat Rovira, é instalándose interinamente las dependencias del fisco en un almacén alquilado á don Tomás Escolá.

Tales sucesos constituyeron, por decirlo así, la obra preliminar de la fábrica del actual muelle, pues tomando mayor consistencia el pensamiento, siglos há alimentado, de construir un puerto capaz á las necesidades del Comercio y de la Marina, el regidor perpétuo D. Pedro Ca-

(*) Los documentos que se relacionan con el puerto moderno y vienen anotados oportunamente se hallan unidos á los correspondientes libros de Actas del Ayuntamiento, cosidos dentro de la encuadernación de cada tomo. Por esto sólo se anotará la fecha ó el número en que figuran en cada uno de dichos tomos.

lixto Pauló encargóse en el seno del Ayuntamiento de iniciar la idea, presentando en la sesión del 25 de mayo de 1776, la oportuna proposición, que se transcribirá íntegra, para la buena memoria de su autor y en demostración del entusiasmo, dados los términos de la misma, con que hizo presente la conveniencia de apoyarla. Dice: «Como los antiguos tarraconenses hayan sido exemplo, no sólo en levantar suntuosos edificios, sí que también en renovar y reedificar los antiguos monumentos de nuestra amada patria y ciudad augusta, mostrándose los nobles ciudadanos verdaderos patricios, siendo cada uno un Rómulo de prodigio; en la época del día, ilustres compañeros, hago presente á V. S. que no ha de ser menos nuestra voluntad que licenciosa ha de investir la empresa de la reedificación ó fábrica del muelle en la playa de la presente ciudad, que siendo el oasis y fundamento de los demás edificios espero de este político y concejal Regimiento, que con el amor patriótico facilitará medios, nombrando para el debido efecto comisionados de este litre. Cuerpo y también otros patricios ciudadanos, para que juntos puedan conferenciar en las casas capitulares, tratar y procurar medios, á fin de conseguir tanta y tan grande empresa.»

Aprobada la proposición, á la que puede perdonarse el estilo en gracia á la empresa de que se trataba, para formar la comisión de que en ella se hacía mérito, fueron designados D. José de Claver, decano, y el autor D. Pedro Calixto Pauló, en concepto de concejales perpétuos; D. José Tardiu y D. Pablo Aran, en el de electivos, llamados también diputados del Común;

D. Antonio Vellet, como síndico personero; don José Vidal, D. Pedro Juan Sans y D. Jaime Mallaré, en el carácter de patricios escogidos.

Celebradas varias reuniones, los comisionados recabaron el apoyo de las autoridades superiores, entre ellas el del Itmo. Sr. D. Juan Lario y Lancis, á la sazón arzobispo de Tarragona, así como el del Cabildo Metropolitano, y en 30 del inmediato agosto elevaron, por conducto del Ayuntamiento, razonada instancia á S. M. el rey D. Carlos III, en que después de cierta excursión histórica sobre la fábrica antigua, se pedía al soberano que accediese á la rehabilitación del puerto, con los medios señalados en un proyecto de arbitrios acompañado para su cobro en todo el Corregimiento.

Pasada la instancia y el proyecto de medios al Consejo de Castilla, desde luego la villa de Reus, como en 1507 trató de formular oposición á los gravámenes que querían imponerse, y en 2 de marzo de 1777 dirigió su Municipio una carta-circular á los de Valls, Montblanch, La Selva, Vilanova y Geltrú y otros, á fin de que otorgaran poderes á favor de su agente en Madrid, don José Navás, para promover una acción común contra el proyecto. Al conocer los hechos el Ayuntamiento de Tarragona, acudió en queja al corregidor interino D. Juan Antonio de Ochoa y dicha autoridad, en 3 del inmediato abril, remitió otra carta-circular impresa á las localidades todas, con orden de enviarle inmediatamente la que suscribían los de Reus, y consignando en el documento «que los citados pueblos verdídicamente queden instruidos y enterados de todos y cada uno de los citados medios propuestos por

la ciudad para el referido efecto, y se desentendían, como corresponde, de abultados ó menos verídicos influxos y preponderaciones, que tal vez se les hayan hecho entender, para inclinarles y facilitarles á los otorgamientos expresados.»

A pesar de aquella gestión, la reclamación á nombre de ochenta pueblos fué presentada al Consejo de Castilla que, desde luego, pidió informe sobre todos los extremos del expediente á la Audiencia del territorio, al Intendente de Catalunya y al Director Comandante de las Academias militares.

Tarragona, ó su Ayuntamiento, tampoco dejó de la mano el indicado asunto, y la Junta ó comisión anteriormente designada, al par que nombraba como depositario de los fondos á su vocal D. José Borrás, enviaba á Madrid, en calidad de representante de la misma, al otro vocal D. Jaime Mallafre, constando que en 6 de enero de 1781, se formuló algún cargo contra dicho depositario sobre la inversión de los fondos, del que se defendió el Sr. Borrás de una manera cumplida (doc. n.º 3); como en 2 del siguiente marzo anunció su regreso el Sr. Mallafre, en patriótica carta (doc. n.º 36). También en 26 de enero del año indicado, fueron llenadas las vacantes, ocurridas en la Junta, de los dos regidores perpétuos, que habían fallecido, recayendo el nombramiento en D. Salvador Llorach y en don Carlos Morenes.

Para ilustración del Consejo Supremo se había ordenado una visita de inspección á todas las matrículas y á todos los puertos, á fin de disponer las mejoras necesarias á cada uno. Encargado de este servicio el capitán de navío

D. Juan Ruiz de Apodaca, al examinar el puerto de Tarragona, expuso las favorables condiciones que su rada reunía y la conveniencia de practicar las obras oportunas para la seguridad del tráfico mercantil y marítimo, dictamen que sirvió de base á la entidad Central para emitir el informe á S. M., á fin de que se accediera á lo solicitado por la ciudad de Tarragona para el restablecimiento de su puerto.

Coincidieron aquellos trámites, con la convocatoria á Cortes para la jura del Príncipe de Asturias, D. Fernando, firmada por su padre el rey D. Carlos IV, en 31 de mayo de 1789. Nombrados diputados por Tarragona los regidores perpetuos D. Alejandro de Cadenas y Carlier y D. Carlos Morenes y Cazador, en 1.º de agosto hallábanse ambos en Madrid, gestionando inmediatamente la resolución favorable del expediente del puerto. Tan eficaces fueron sus recomendaciones, que en 25 del expresado mes, el ministro de Marina, D. Antonio Valdés, dirigía al Ayuntamiento la siguiente R. O.:

«Queriendo el rey hacer extensivos hacia esa ciudad los efectos del desvelo con que procura promover la felicidad de sus vasallos, se ha dignado acceder á la solicitud de V. S., para que se verifique la rehabilitación de ese puerto en la forma conveniente, y aprobar á ese fin la imposición de los arbitrios propuestos por V. S., de dos maravedises por libra de carne, tres reales en fanega de sal, nueve maravedises per cada diez reales de ardites del valor de los frutos y géneros que se extraigan por las aduanas de mar de ese pueblo, su corregimiento y villa de Sitges, de seis maravedises en la intro-

ducción de los mismos efectos, y de diez y ocho maravedises por cada diez reales de ardites del valor del pescado fresco que tomen los arrieros, tragineros y revendedores, y del que se vendiese en la plaza, puerto y playa, añadiendo á estos fondos los sobrantes de propios y arbitrios; pero antes de dar las providencias convenientes para su execución, quiere S. M. saber la cantidad que anualmente compondrán dichos productos, para hacer la correspondiente regularización» (doc. 133).

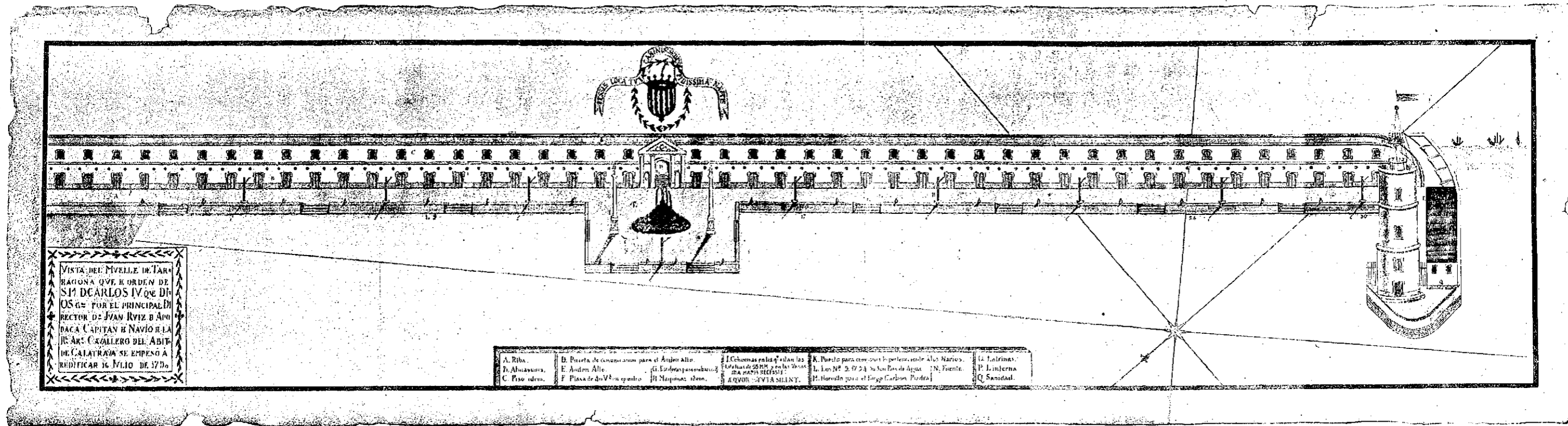
Todavía la mencionada medida contó con varios opositores, pues en sesión de 5 de octubre del mismo año 1789, hizo constar el regidor D. Juan Pablo Font, que en Reus se habían celebrado nuevamente reuniones de vecinos y comerciantes, en la propia Casa Consistorial, con el propósito de oponerse otra vez á lo determinado, tratando también de excitar á los pueblos del Corregimiento en contra de la mejora, y que, con iguales miras, la Junta de Comercio de Barcelona y varios individuos de aquella capital habían remitido á la Superioridad sendos recursos en análogo sentido, por lo que el Municipio determinó invitar á los gremios, al Cabildo, Sociedad Económica, Colegio de Escribanos y á cuantas entidades públicas y particulares podían tener interés en la realización de la obra, para constituir una junta magna encaminada á neutralizar los efectos de las gestiones de los adversarios.

D. Juan Ruiz de Apodaca, en su visita á Tarragona, en el año 1786, había formulado un proyecto de muelle reducido á prolongar el antiguo, quizás los restos de las *cien canas* de



Montpeller construídas en 1491, añadiendo otros ciento veinticinco metros de escollera, más allá del martillo, con un dique nuevo que partía en ángulo recto desde el extremo anterior y doblaba luego hacia la derecha, de unos cien metros de longitud, inclusa la cabeza. A lo largo del muelle y martillo, adosados al espaldón, colocaba el Sr. Apodaca almacenes, cobertizos, escalinatas y oficinas de Sanidad, y, en la cabeza, proyectaba, además del edificio y torre faro, una batería de barbata, cuerpos de guardia, etc., utilizando tan sólo el martillo para la carga y descarga y colocando en el centro de la plaza una fuente para la aguada. Dicho proyecto hállase actualmente depositado en el Museo arqueológico, recogido y puesto en un cuadro por su primer director, D. Buenaventura Hernández Sanahuja.

Como consecuencia de la R. O. anterior y llenado el trámite que en la misma se exigía, se dictó la de 19 de enero de 1790, comunicada por el capitán general, conde de Lacy, en 30 del propio mes, cuyo contenido decía: «En R. O. de 23 de este mes, me dice el Sr. D. Jerónimo Caballero lo que sigue: El señor D. Antonio Valdés me dice, con fecha 19 del actual, lo siguiente: Habiéndose conformado el Rey (q. D. g.) con lo acordado por la Junta Suprema de Estado, en la celebrada el 11 del que rige, para la reparación del puerto de Tarragona, según el proyecto del Capitán de Navío D. Juan Ruiz de Apodaca, imponiendo al efecto los arbitrios propuestos por la ciudad, á excepción del sobrante de propios, ó substituyéndolos por medios convencionales entre los interesados; comunico con esta fecha



VISTA DEL PUELLE DE TARRAGONA QUE E ORDEN DE S.M. CARLOS IV QUE DI OS GO: POR EL PRINCIPAL DIRECTOR D: JUAN RUIZ DE APODACA CAPITAN E NAVIO DE LA RE: AR: C: ALLERO DEL ABIT: DE CALATRAVA SE EMPENO A REDIFICAR IC. JULIO DE 1790.

- | | | | | |
|---------------|---|--|--|--------------|
| A. Riba. | B. Puerta de comunicación para el Anclote Alto. | I. Chimeneas en las que se arrojan las bombas de 55 M. y se las desahoga hacia el mar. | K. Puerto para comunicar el puerto con el Mar Negro. | L. Latrinas. |
| D. Abitracu. | E. Anclote Alto. | G. Escalera para subir a la casa de S. M. I. A. AQUOR: XVII MILIT. | L. Los N.º 2. 17. 24. y San Blas de Agua. | P. Linterna. |
| C. Piso idem. | F. Plaza de Anclote en el punto. | H. Maquinas idem. | M. Barrota para el Largo Carbon. Podra. | Q. Sanidad. |

PROYECTO DE PUERTO, POR D. JUAN RUIZ DE APODACA. 1790 (alzado)

la correspondiente R. O. del Concejo, y advierto á Apodaca que desde luego se transfiera a Tarragona, para que promueva y entable la ejecución de la obra» (doc. n.º 12).

Faltaba únicamente para comenzar la empresa, que se recogiese el dinero necesario al pago de materiales y jornales, toda vez que los arbitrios propuestos habían de ser oportunamente recaudados, y ante aquella contrariedad, desde Aranjuez, en 7 de mayo del mismo año 1790, fué expedida otra R. O., disponiendo que se tomase dinero á préstamo por la cantidad que se calcularse habrían de rendir los arbitrios de la sal, carne y pescado fresco durante un año, con obligación de reintegrarla á medida que se procediese á percibirlos. A este fin reuniéronse á últimos del mes citado los procuradores de los gremios, varios particulares, los representantes del cabildo y de la cofradía de presbíteros y los de diversas entidades industriales y mercantiles: como ofrecieran adelantar entre todos la suma de 18.400 libras, el Arzobispo, que se hallaba pasando la visita pastoral, entonces Fr. Francisco Armañá, escribió desde Montagut que daría otra cantidad igual, y con ambas determinóse desde luego proceder á la inauguración de los trabajos en 25 de junio, después de designar una junta administradora de los caudales, de que fué nombrado depositario D. José Antonio de Castellarnau.

La inauguración se efectuó con la mayor solemnidad, con asistencia de las autoridades, acabando por cantarse un *Te-Deum* en la Catedral, en la mañana del 29 del propio mes, fiesta de San Pedro, y celebrándose en aquellos días

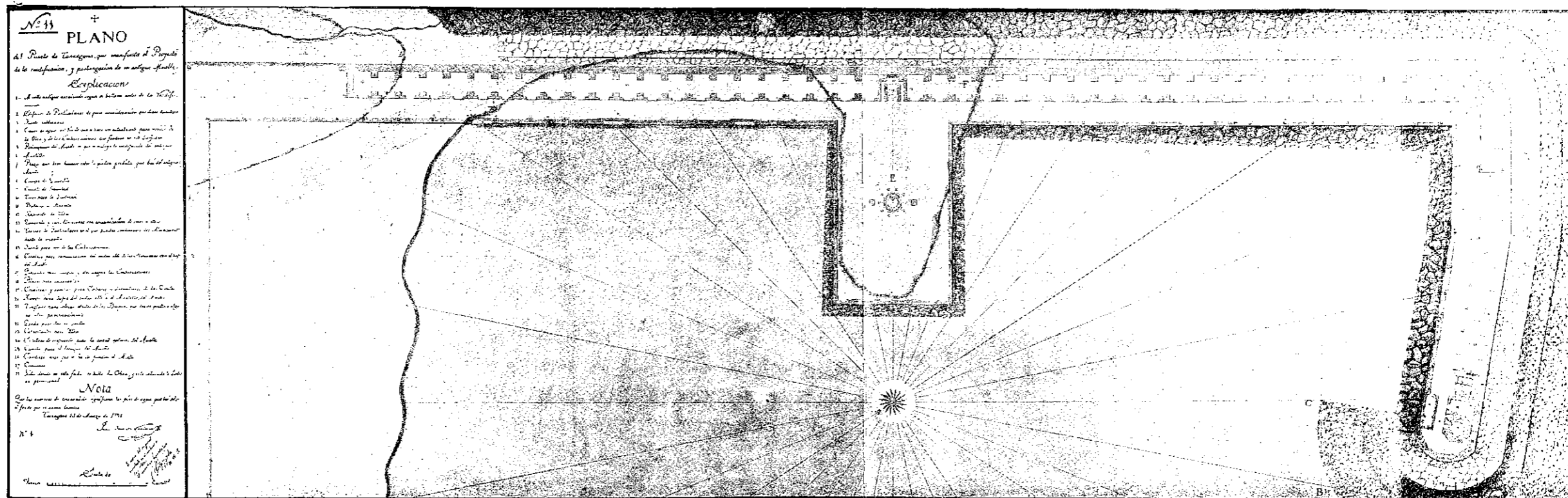
varios festejos populares, iluminaciones y otros regocijos, detallados en una poesía que vió la luz pública, impresa en el establecimiento tipográfico de la Vda. Canals, antecesora de Puigrubí, y después Arís, de la que restan muy contados ejemplares, que para memoria de tan fausto suceso se transcribe en el Apéndice (*).

Del contenido de los versos, y también de otros documentos de aquella fecha, se deduce que con el director de las obras D. Juan Ruíz de Apodaca llegó á Tarragona, en concepto de segundo director ó ayudante del primero, el arquitecto, graduado de teniente de fragata, D. Antonio Bada, encargándose éste de dichas obras durante el tiempo en que el jefe pasó en comisión del servicio á la isla de León (1792), y al regresar en 4 de marzo del año siguiente, volvió á destinársele casi inmediatamente á Alicante y luego á Cartagena (8 abril de 1793). Durante sus ausencias, Ruíz de Apodaca renunció á favor de las obras los cuatro pesos diarios que se le habían asignado.

En 20 de junio de 1794 se substituyó á Bada en el cargo de director interino, pues continuaba ausente Ruíz de Apodaca, por D. Fernando Seidel, confiriéndosele al propio tiempo, la tenencia de Rey de la plaza, pues el primero fué trasladado á Granada á algunos trabajos en lo que se llamó el Soto de Roma.

Para aumentar los ingresos y disminuir los gastos, hubo de concederse rebaja en el precio de la pólvora necesaria (R. O. de 11 de enero de 1791);

(*) Apéndice n.º 8.



PROYECTO DE PUERTO, POR D. JUAN RUIZ DE APODACA. 1790. (planta)

ordenóse aplicar á las obras los sobrantes de propios del mesón del puerto (R. O. de 10 de marzo de 1791); se hizo cesión del valor en venta de todos los solares existentes desde la nueva Rambla de S. Carlos á la muralla de S. Juan (R. O. de 16 de abril de 1792); se autorizó el uso de 60 presidiarios enviados de Cartagena (R. O. de 3 de junio de 1792), y fueron concedidos los emolumentos de cuatro títulos de nobleza, ocho de caballero y diez de ciudadano (R. O. de 10 de abril de 1793).

Terminada la guerra con Francia, una vez firmada la paz de Basilea (1795), y enemistada como consecuencia España con Inglaterra, que acercaba el peligro á las costas, se trató de continuar con actividad las obras, á fin de asegurar la defensa del puerto. Para ello, en 23 de mayo de 1796, se dispuso albergar los sesenta presidiarios en el ex-convento de P. P. Trinitarios, actual ex-penitenciaría del Milagro, pues antes estaban recogidos en el castillo del Patriarca, y era sumamente engorroso el traslado diario desde aquel sitio á la cantera, y en 29 de julio del propio año solicitó el Ayuntamiento que Ruíz de Apodaca volviera á encargarse personalmente de las obras, descontenta la corporación de don Fernando Seidel, con el que mediaron cartas y escritos de subido color, con ocasión de varias quejas y denuncias.

Del mismo año 1796 son las reclamaciones formuladas en 12 y 29 de agosto, por los P. P. Capuchinos, que tenían el convento sobre la cantera, pidiendo el traslado á otro punto, pues los barrenos causaban en el edificio notorios desperfectos, por lo cual comenzó ya á tratarse

de los medios de levantar en otro terreno el albergue necesario á la comunidad.

Todavía en aquel año, se adoptaron disposiciones para regularizar los trabajos, pues en 12 de noviembre se dispuso celebrar las juntas de las obras, con caracter de ordinarias, en el primer domingo de cada mes; dos días después se recibió una R. O. del Ministro de Marina, don Pedro Varela, reclamando los planos de reforma del muelle, proyectados por Fernando Seidel, y nota de los arbitrios destinados á sus gastos, extremo que había motivado la oposición del Municipio; en 10 de junio de 1797 volvió á nombrarse director interino á D. Antonio Bada, cesando Seidel, cuyos proyectos no habían sido aprobados, encargándose de la obra el nuevo director interino, en 9 de enero de 1798; en 28 de septiembre de este último año, se autorizó á la junta para destinar seis parejas del *bou* al aumento de sus caudales con los productos de la pesca, y en 13 del siguiente octubre se previno que corriera la Real Hacienda con la manutención de los presidiarios, mediante un *plus* que les daría dicha junta, en la forma en que lo verificaba la de Barcelona.

Dados los gastos que las obras acarreaban y la insuficiencia de los medios para satisfacerlos, dictáronse en 1799 nuevas disposiciones, á fin de atender al expresado servicio, de modo que en 13 de febrero expidióse otra R. O. mandando: 1.º, que se librasen veinte nuevos títulos de ciudadanos honrados de Barcelona mediante la cuota mínima de veinte mil reales; 2.º que se autorizasen las rifas necesarias, con conocimiento y autoridad del corregidor y dirección



Para la Rifa que en 30. del próximo Julio se sorteará en esta Ciudad á beneficio de las importantísimas obras de su Muelle, pagó diez reales vellon D. *Mariano Belasco* cuya patria, calle y empleo con el número correspondiente al de este billete queda notado en el libro del cargo del infrascripto. Tarragona 19 de *Dez* de 1799.

Castellarnau

FACSIMIL DE UN BILLETE DE LOS SORTEOS QUE VERIFICABA
LA JUNTA DE OBRAS DEL PUERTO AL OBJETO DE ALLEGAR RECURSOS

de la Junta, constando que varias se celebraron en diversas fechas, y existiendo como dato curioso algún billete personal en poder de antiguas familias de Tarragona; 3.º, que se destinase al mismo objeto el sobrante del arbitrio denominado «el octavo de aguardiente», considerando—añade la R. O.—que es el mayor embarque que allí se hace en Cataluña, y ser la producción más importante del Corregimiento», y 4.º, que como no se había puesto en práctica el arbitrio de nueve maravedises por cada diez reales de ardites de los frutos y géneros extraídos por las Aduanas de la ciudad y de la villa de Sitges, y de seis maravedises en la introducción de los propios productos, por no juzgarse necesaria su imposición, se ordenaba que en adelante no dejara de utilizarse el referido arbitrio.

Contra el último extremo de la R. O. extractada, acudió otra vez la villa de Reus ante el Supremo Tribunal de Castilla, apoyándose en que, según se expresaba en el recurso, ciento treinta pueblos de los corregimientos de Tarragona, Lérida, Tortosa, Vilafranca del Panadés y ciudad de Barbastro, sufrirían grandes quebrantos si se planteaba la gabela. Tramitado el recurso y remitido á informe del corregidor, parece que de momento quedó suspendida la exacción del arbitrio.

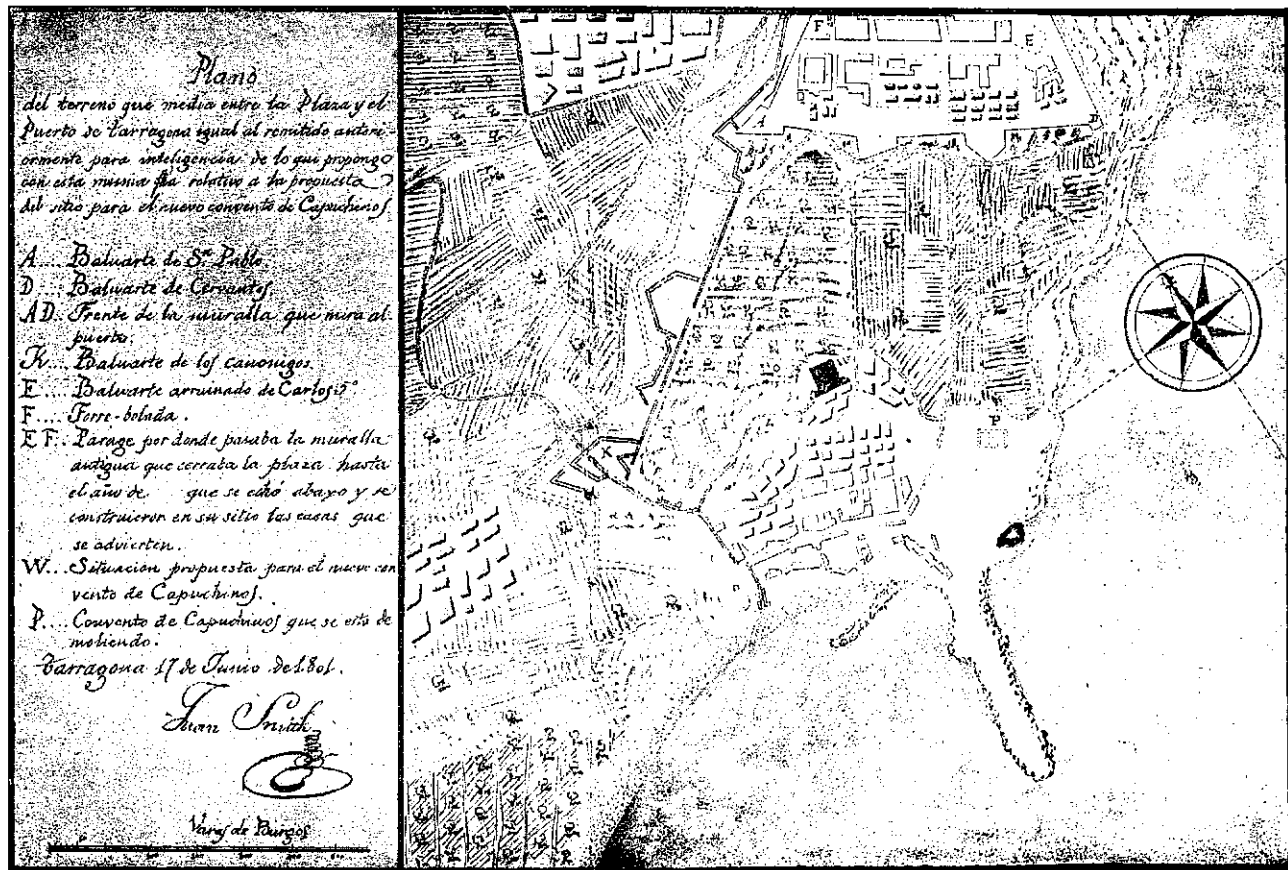
En cuanto al desarrollo de la parte ejecutiva de la fábrica, consta que en 17 abril del indicado año 1799, fueron destinados á las obras otros doscientos penados, aunque en 22 del siguiente mayo se dejó la orden en suspenso, á virtud de reclamación del Ayuntamiento, que temió no ontar la Junta con fondos bastantes á satisfacer

el *plus* convenido, prefiriendo proporcionar jornal á sesenta peones libres y mitigar con ello la carencia de trabajo de la clase pobre.

También en 12 de julio del propio año, hizo presente el director Bada que escaseaba la piedra de la cantera, toda vez que el corte llegaba casi á los muros exteriores del convento de Capuchinos, y á no resolverse pronto el traslado de la comunidad, podrían paralizarse las obras, á menos que se señalase otra cantera, y en 5 del inmediato diciembre, se logró desde luego la oportuna autorización para el derribo de la batería denominada de Capuchinos, contigua al arranque del muelle, con obligación de construir otra en la costa.

De igual fecha de 5 de diciembre de 1799 es la R. O. nombrando director de las obras al brigadier de la armada D. Juan Smith, con el cese definitivo del Sr. Ruíz de Apodaca, cuya dirección era puramente nominal desde abril de 1793.

Smith se hizo cargo de la fábrica en los primeros días del mes de agosto del año 1800, tiempo de su arribo á Tarragona, y sin duda se gestionaría el pronto traslado del convento de Capuchinos, cuando en 9 del próximo septiembre se dictó otra soberana disposición en que se prevenía á los religiosos que pasaran á ocupar un almacén, en el que se practicarían las obras necesarias, hasta tener medios la Junta para erigirles un edificio de nueva planta en sitio apropósito dentro de la zona del puerto; declarándose en nueva R. O. de la propia fecha que S. M. había sabido con complacencia la noticia de que quedaba terminada la primera paralela



ESTADO EN QUE SE ENCONTRABA EL PUERTO EN 1801

del muelle, y apareciendo de otros datos que en 15 septiembre de 1795 resultaban ya construidas trescientas varas castellanas de escollera, con permiso de prolongarla hasta otras ciento cincuenta, además de las cien para el martillo.

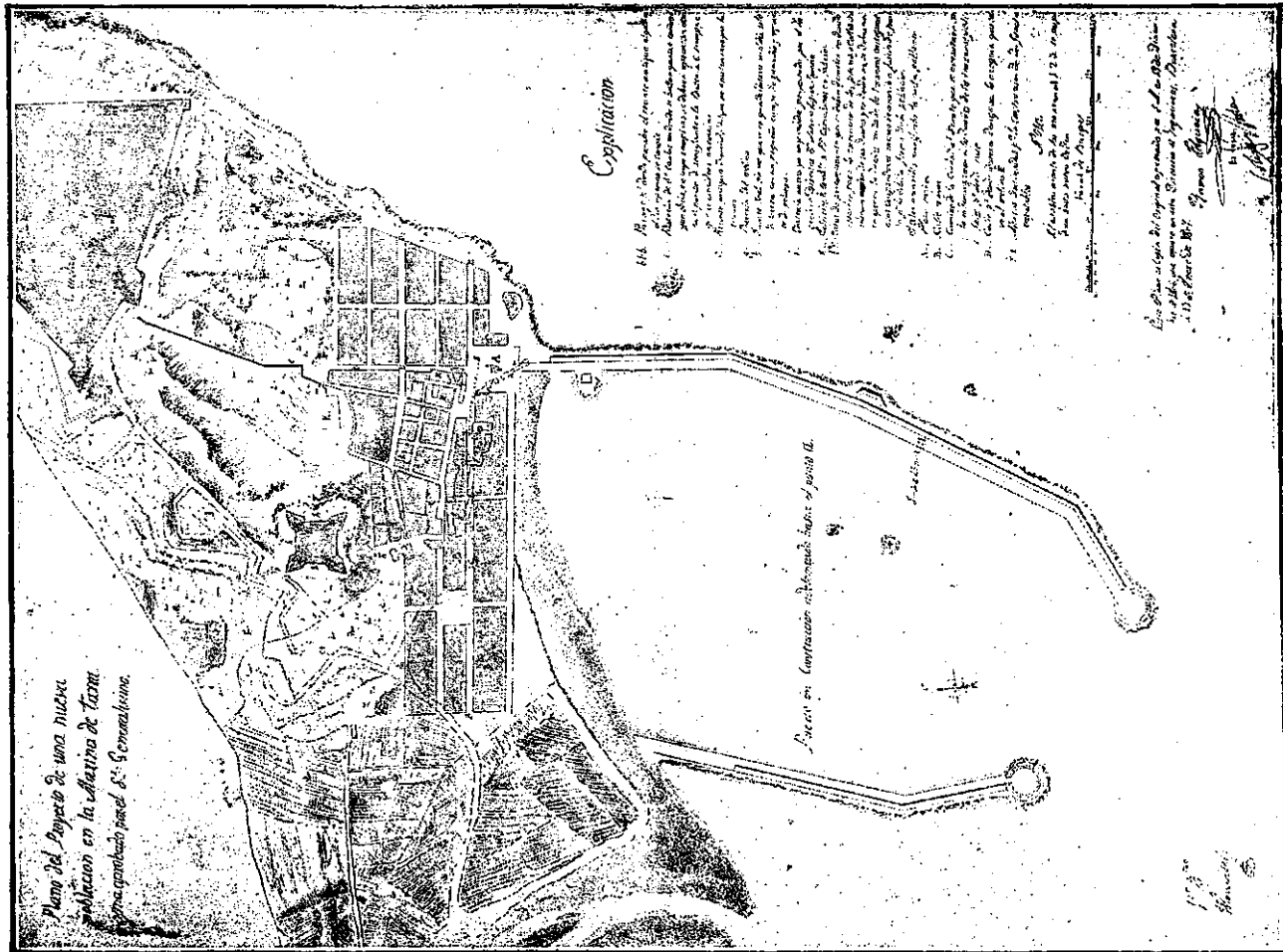
Tres reales órdenes fueron expedidas en 19 noviembre de 1800, que hacían referencia al puerto de Tarragona. En la primera, se habilitaba dicho puerto para el embarque y desembarque de géneros destinados á América y reinos de Europa; en la segunda, se aumentaba la población penal en 200 presidiarios más, y, en la tercera, era aprobado el Reglamento, redactado por el Ministerio, para el régimen de las obras, que el Sr. Bellido califica en la Memoria del año 1883, de modelo de inteligencia y acierto, pues en él se hallan perfectamente deslindadas las funciones técnicas y las administrativas.

El nuevo director D. Juan Smith se propuso ampliar el proyecto de Ruíz de Apodaca, convirtiéndolo en un puerto que respondiera al tráfico de los grandes centros comerciales y mercantiles de la Península, alargando el muelle de Levante hasta la actual extensión, con cabeza ó martillo semicircular para colocar el faro y una batería; con otro muelle interior ó de Costa, paralelo á la calle del Mar, separado de la población por medio de una muralla, á estilo de la construída en Barcelona, y con un varadero para las embarcaciones de pesca en el punto en que actualmente lo tienen, ó sea en el barrio llamado del «Serralló» ó S. Pedro, á cual efecto desviaba también el Francolí, construyendo un fuerte malecón que retirara hacia poniente la desembocadura de aquel río.

Remitido el proyecto á la Corte en 25 noviembre de 1801, y aprobado en 31 diciembre del mismo año, constituye el plan de Smith, por punto general, la base del actual puerto de Tarragona, pues si bien se varió más tarde el ángulo y la extensión de algunas paralelas, según se previno en las RR. OO. de 20 febrero de 1804, 11 enero de 1834 y orden de la Dirección general de Obras Públicas de 21 de octubre de 1852, semejantes modificaciones, aconsejadas por la experiencia, no alteraron lo esencial de la obra ideada.

A fin de reunir fondos con destino á la nueva fábrica, en R. O. de 12 julio de 1802, quedó suprimido el arbitrio de las seis parejas del *bou*, substituído por dobles derechos de anclaje en toda la costa, inclusa la playa de Sitges, y en la de 18 septiembre del propio año se cedieron en beneficio del puerto cuantos terrenos y playa de su marina careciesen de dueño determinado, desde las casas edificadas en aquella fecha hasta la orilla del mar por mediodía y el Francolí por poniente.

Procedentes de Barcelona, llegaron en el indicado año á Tarragona los reyes D. Carlos IV y D.^a María Luisa, siendo recibidos en la tarde del 11 noviembre y aposentados en la casa de Canals. Obsequiados al día siguiente con una visita al puerto, durante la que se arrojó al mar un bloque de la cantera, de peso 20.200 arrobas, de aquel suceso se grabó una lámina, para su memoria, á expensas del depositario de la Junta Sr. Castellarnau, de la que restan muy contados ejemplares. Como consecuencia de la real visita, se dispuso al año siguiente que hiciera estación



PROYECTO DE PUERTO, POR D. JUAN SMITH

naval en el puerto la fragata de guerra «Venganza», anclada en el dique de Levante, desde el 17 al 22 de septiembre, visitada por toda la población.

A los años siguientes corresponde la dotación de agua necesaria para los buques, cedida por el arzobispo D. Romualdo Mon y Velarde; la construcción y colocación del faro; la impresión del plano del puerto en las boletas de Sanidad, y la edificación de la Capitanía y del Lazareto, constando que á fines de diciembre de 1806, lo invertido en las obras ascendía á más de once millones de reales, y era notable el avance del dique, hasta más allá de la segunda paralela, pues con las rebajas de tiempo de condena ofrecidas á los confinados que más se distinguieran por su comportamiento y laboriosidad, según lo prevenido en las RR. OO. de 26 noviembre de 1802, 15 junio de 1803 y 30 noviembre de 1807, el empuje se había hecho muy visible.

Un temporal marítimo ocurrido en 29 enero de 1805, en que se perdieron tres lanchas por falta de amarras y sufrieron dos bergantines fuertes averías, sirvió de pretexto á los vecinos de Reus, que tanto habían combatido aquella grandiosa obra, para propalar la especie de que el puerto de Tarragona era inútil, elevando en este sentido una burda representación al Supremo Concejo de Castilla, é inventando el famoso canal, cuya inauguración celebraron con pomposos festejos en los días del 23 al 27 de noviembre del citado año, en que nombraron, también, regidor decano al Príncipe de la Paz, D. Manuel Godoy, y le instaron para que tomase el título de barón de *Mascalvó*.

Por fortuna, ni la representación ni el canal alcanzaron gran predicamento fuera de aquella villa, ni tuvieron ulteriores consecuencias, como que la primera fué desestimada después de oídos los informes del Sr. Smith, y, el segundo, se limitó á algunos trabajos encaminados á justificar lo absurdo del proyecto.

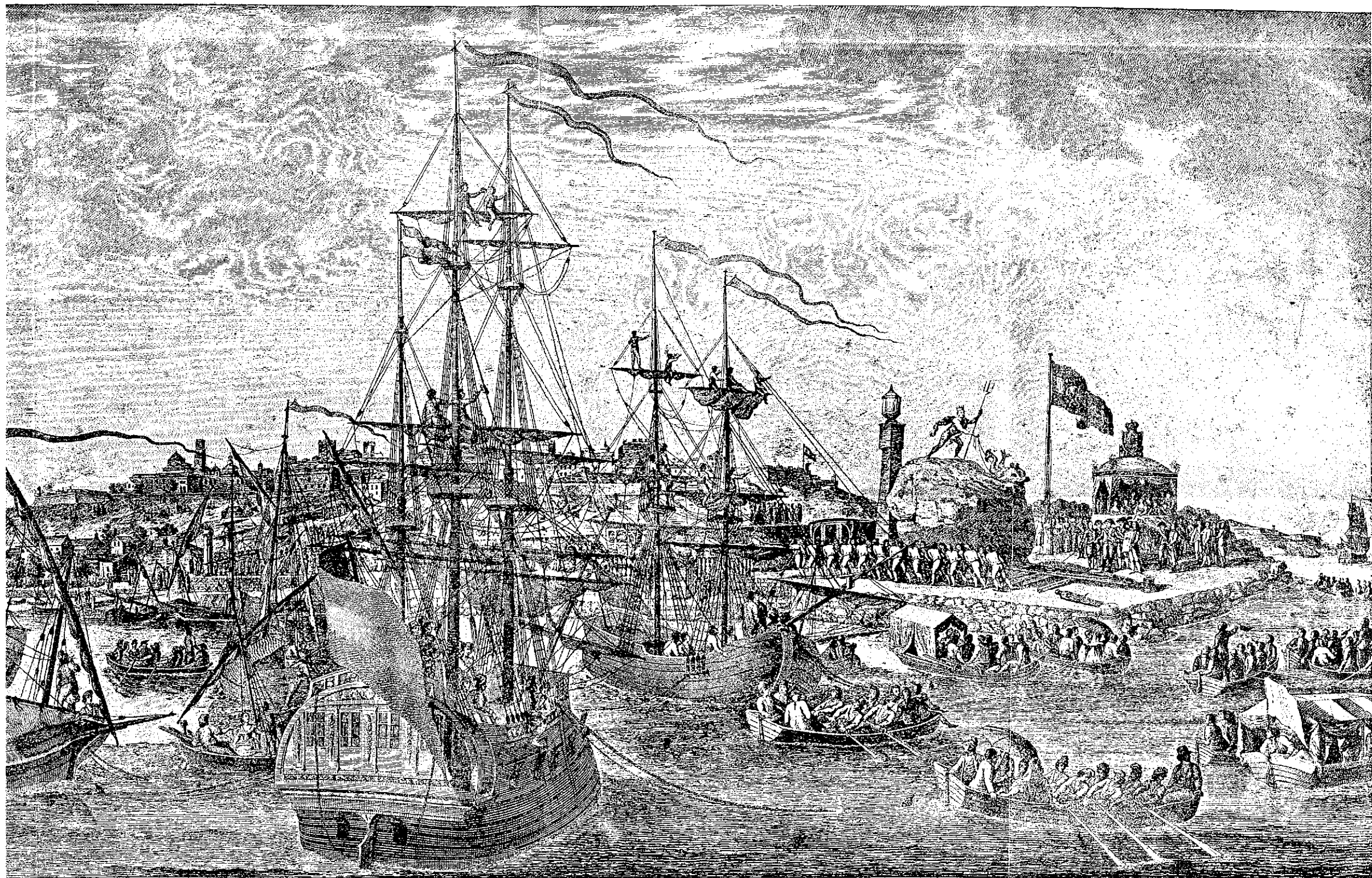
Se indica en la Memoria del año 1883, que en septiembre de 1807 el director de las obras fué trasladado á Cartagena, sustituyéndole en el cargo el capitán de navío D. Manuel T. de Sers-tevens. Sin duda el hecho se halla equivocado, por cuanto este último marino vino como segundo jefe, en un cargo análogo al que desempeñaron los Sres. Bada y Seidel, y consta que el Sr. Smith no se movió de Tarragona, como que en 31 de mayo del siguiente año 1808, en que se efectuó el alzamiento contra los franceses, la junta organizada en la capital, á fin de adherirse al movimiento de la Nación, le designó para el gobierno del Corregimiento, tomando inmediatamente posesión del cargo.

Durante aquellas anormales circunstancias, que constituyen la gran epopeya de la guerra de la Independencia, escasos fueron los trabajos emprendidos en las obras del puerto, pues casi siempre los fondos de la Junta pasaron á subvenir necesidades de la guerra, muriendo Smith en 16 marzo de 1809, víctima de la peste que se desarrolló en la ciudad, después de la desgraciada batalla del *Pont de Goy* (25 febrero), y siendo enterrado en el cementerio de la misma, que el propio Smith, como corregidor, acababa de abrir al público servicio.

D. Juan Smith fué muy estimado de los tarra-

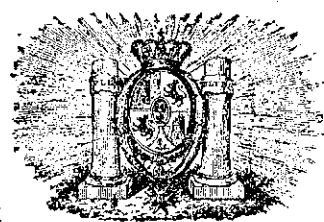






VISTA DEL PUERTO DE LA

*en que se hallaba su construcción en la tarde del día 32. de Noviembre
y demás Personas Reales presenciar las maniobras, que se executaron
el REYNÃO. SEÑOR por mano del Excmo. Señor PRINCIPE DE LA PAZ, Generalísimo de Mar y Tierra de
España de Carlos III. Maestrante de Ronda, Tesorero por S. M. é individuo de la Junta de las obras de dicho Puerto.*



CIUDAD DE TARRAGONA

*de 1802, cumple años del Rey Vro. Señor en el qual se dignaron S.S.M.M.
para échar al agua una piedra de peso de veinte mil y doscientas arrobas.
Protector especial del Puerto, D.º Josef Antonio de Castellarnau, Caballero de la Real y distinguida Orden*

conenses, pues á sus condiciones de caracter, reunió un cariño acendrado por Tarragona, debiéndose á su celo la institución de la escuela de dibujo y la de la carrera de náutica; de ahí que en la lápida que cierra el nicho donde están depositados sus restos, aparece esculpido el siguiente epitafio:

«D. O. M.—H. D. D. Joan. Smith, militum—tribuno artificialis portus ta—rrac. direc.—cut.—non tam urbis, quam cordium centra-lis. Senatus consulto Gallis de Bachan—tibus claves. tradita postea — juere — mortuo postpide idus martii — a. MDCCCIX—Amicitia et grata memoria hunc—pietatis lapidem excidi jusserunt.»

Suspendidas por completo las obras, después del fallecimiento del expresado director, los confinados fueron destinados á la fortificación de la plaza, y hasta mediados del año 1814, no volvieron aquéllas á reanudarse una vez terminada la guerra y pasados los acontecimientos políticos de aquel histórico período.

En 9 septiembre del indicado año 1814, el Ministro de Marina nombró director de las obras del puerto á D. Vicente Tejeiro, ingeniero ordinario y maestro del Colegio militar de Santiago. A su llegada á Tarragona el nuevo facultativo dió cierto impulso á la fábrica, contando luego con mayores emolumentos, como que en 17 agosto de 1816 se previno que á sus caudales fueran también aplicados los derechos de tonelaje, ancoraje é impuesto sobre los buques salientes y estacionados que recalaran en la playa de Salou. De ahí que en 1817 tenía ya el dique 927 varas de longitud.

También el Sr. Tejeiro trató de proceder á a

limpia del fondeadero para el abrigo de buques de mayor calado, mandando construir en 1819 un ponton de limpia, llamado *Tarragona*, y dos gánguiles bautizados respectivamente con los nombres de *Smith* y *Conde de Venedito*, insuficientes para el arrastre de las materias contenidas en el fondo de la rada.

Una R. O. de 24 diciembre de dicho año 1819 vino á perturbar la marcha regular de la Junta administrativa. Comunicada por el capitán general al Ayuntamiento, se manifestaba en ella que el Rey, en vista de la representación de la Junta protectora de las obras del puerto de Salou, había ordenado que fueran aplicados los productos de los impuestos afectos á la citada playa, á la construcción de la fábrica de otro puerto que allí se proyectaba.

La cercana villa de Reus, en 16 mayo de 1816, había alcanzado una soberana disposición encaminada á habilitar el puerto de Salou y construir un muelle, trazado por D. Timoteo Roch, y como consecuencia se dictò la medida del año 1819 que mermaba las rentas del de Tarragona. Contra semejante disposición, acudieron las corporaciones, gremios y demás entidades de Tarragona, celebrando á mediados de febrero de 1820, una patriòtica y numerosa reunión, en que se acordó enviar á la Corte al sùndico personero D. Guillermo Oliver, para demostrar que lo que intentaba Reus, era parecido á lo del canal, sin más objeto que entorpecer el desarrollo de las obras del puerto y evitar el pago de gabelas; saliendo también luego para Madrid el corregidor D. Carlos C. de España, y logrando con las gestiones que ambos comisionados practicaron

que en 10 del siguiente mayo se expidiera otra R. O. derogando la anterior.

Nuevas murmuraciones fueron propaladas, á últimos del siguiente año, sobre las condiciones de abrigo y seguridad del muelle de Tarragona, con ocasión del fuerte temporal marítimo que se desencadenó desde el 24 al 30 de diciembre del indicado año. Es indudable que el proyecto ideado por Smith se había limitado á resguardar el puerto de los vientos de Levante, más frecuentes en esta costa, y en aquella jornada el duro Sur (mitjorn) barrió por completo la rada, penetrando con toda su fuerza dentro del puerto y levantando inmenso oleaje, especialmente durante las noches del día 24 y del 28. Cuando cesó la tempestad se pudo averiguar, según la relación oficial publicada por la Comandancia de Marina, que de cuarenta y ocho buques, nacionales y extranjeros, anclados ó refugiados en el muelle, habían naufragado treinta y cinco; nueve se salvaron con averías más ó menos importantes, y sólo cuatro salieron completamente ilesos, muriendo anegados cuatro tripulantes de la goleta nacional de guerra «Justicia» y otros cuatro del bergantín gallego, de la matrícula de Carril, titulado «Nuestra Señora del Carmen».

La dirección del puerto, en medio de los azares que atravesó la ciudad y su provincia, desde el año 1820 hasta la muerte de Fernando VII (1833) y planteamiento definitivo del sistema constitucional, debió limitarse á reparar los daños ocasionados en el dique en construcción por el último temporal relatado; en la extracción de los buques naufragados, en cuanto fué posible, á fin de evitar dificultades en el

anclaje; en los proyectos, que en varias ocasiones se iniciaron, de cierre de la población por medio de una muralla en las inmediaciones del puerto, conforme con lo que había propuesto Smith, especialmente en los años 1821 y 1822, aunque la obra no llegó á emprenderse por dificultades de orden militar, y en la construcción de la carretera de Reus (1828) llamada de Amalia, por haberla inaugurado los reyes D. Fernando VII y su segunda esposa D.^a Amalia, durante su estancia en esta capital; así como se ocupó aquella Dirección en otras obras de desagüe de la parte baja de la ciudad, á fin de evitar que las corrientes pluviales se dirigieran al puerto.

Encargado luego el Ministerio de Fomento de la dirección facultativa de los puertos, según R. O. de 1.^o de mayo de 1835, el desarrollo de la obra viene perfectamente descrito en la Memoria del Sr. Bellido, oportunamente aludida, y desde el año 1883, en que aquella termina, hasta ia fecha, son demasiado recientes y conocidos los trabajos ejecutados en el muelle, para que sean relatados con los detalles que su importancia merece.

Podría darse, pues, por terminada la presente monografía; pero en el deseo de que sirva de libro de memorias, se apuntarán en adelante los proyectos más visibles y su ejecución, hasta completar el estudio de cuanto se refiere á tan grandiosa fábrica.

A fines de 1836, el Ministerio antes citado nombró director del puerto al inspector del cuerpo de caminos, canales y puertos D. Ramón Pino, que luchó con la falta de recursos pecuniarios para dar impulso á la obra, toda vez que

la Hacienda se incautaba de los mismos para las atenciones de la guerra civil.

Después de los nombramientos de D. Baltasar Hernández (1840) y D. José María Matke (1841) que no llegaron á tomar posesión del cargo, en mayo de este último año recayó la dirección en el ingeniero hidráulico, capitán de fragata, don Ciríaco Muller, suspendido en julio de 1845, y nombrado interinamente D. Victor Martí, confirmado en el cargo en 19 de julio de 1846, con cese definitivo del anterior.

También fué suprimida la Junta administradora de caudales, pasando sus atribuciones al jefe político de la provincia (R. O. de 21 de julio). Al Sr. Martí se debe la sala-enfermería del presidio; el revestimiento de sillería del espaldón del muelle y el ensanche del andén bajo. Calificado de interés local de primer orden el puerto de Tarragona (R. O. de 30 de enero de 1852), en otra especial de 10 de mayo del propio año, fué elevada su categoría hasta considerarlo de interés general.

Más tarde encargóse de las obras el ingeniero D. Angel Camon, en marzo de 1849, y construyó la capilla del penal; proyectó la limpia del puerto, según lo mandado en R. O. de 24 de agosto de 1850, y en virtud de lo propuesto por el ingeniero del distrito, D. Juan Merlo, mediante confirmación de la Dirección general de Obras públicas, de 17 septiembre de 1851, redactó el primer proyecto de contramuelle y conclusión del principal.

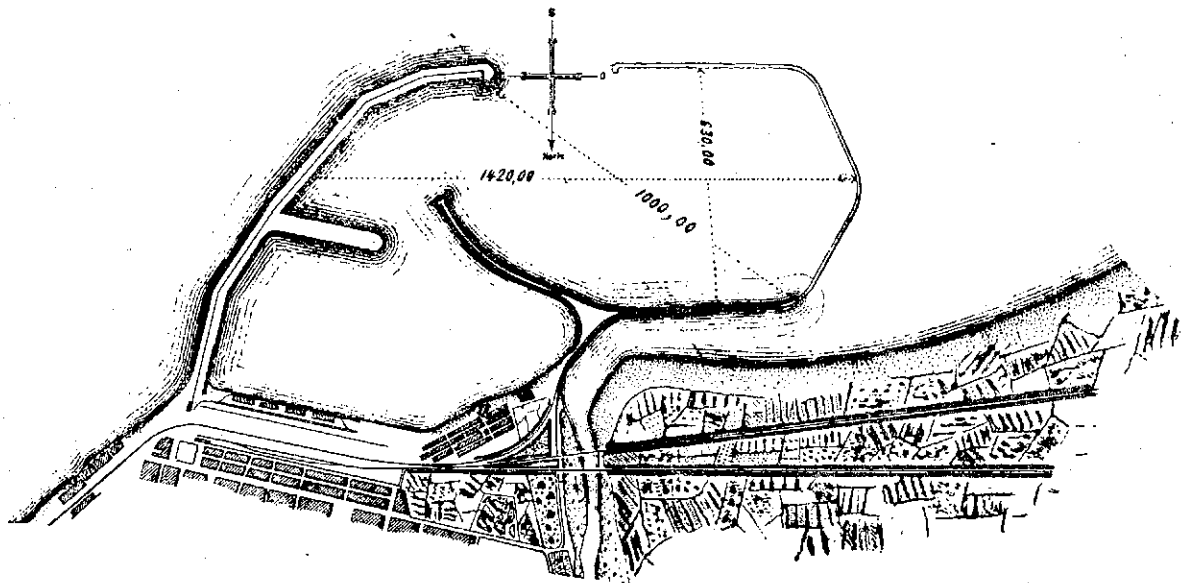
Sustituyó al anterior, en agosto de 1855, don Agustín Elcoro Berecibar, autor de otro proyecto de terminación del puerto y limpia de su fon-

do, aprobado en R. O. de 24 de enero de 1857, en que reemplazaba el sistema de ejecución, en lo relativo á la carga, transporte y descarga de la piedra, por medio de tranvía, y modificaba, al mismo tiempo, el talud y tamaño de la escollera. Confiada otra vez la dirección de las obras á D. Angel Camon, á principios de 1857, trató de sustituir por caballerías el arrastre de los vagones del tranvía, extendiendo los rails á todo el andén.

Después de breves meses de dirección, á cargo de D. José Echevarría, en 6 de agosto de 1860, pasaba á desempeñarla el ingeniero D. José M.^a Álvarez, que resolvió en definitiva el cambio de arrastre por medio de fuerza animal; redactó en 1863 un proyecto completo del puerto; ensanchó el muelle de Levante; propuso la construcción de un contramuelle, con un dique en el Oeste, y proyectó un muelle interior, delante de la calle del Mar, con embarcadero, para personas y equipajes, incluyendo también la limpia del fondo y demás obras necesarias, para su completa seguridad y comodidad, presupuestado todo en 10.464.186'60 pesetas.

Terminado por el Sr. Alvarez el dique de Levante, y aprobado su proyecto en R. O. de 22 de julio de 1868, se encargó de la ejecución de la obra el ingeniero sucesor, D. Amado de Lázaro, y como en 18 de octubre de 1869 fué creada la Junta administrativa de las obras, en 9 de septiembre de 1871 tenía lugar la inauguración del dique del oeste; á presencia del jefe del Estado, entonces D. Amadeo de Saboya.

A la orientación del contramuelle formularon oposición los marinos, por temor de que se



A PROYECTO DE CIERRE DEL PUERTO
POR D. SATURNINO BELLIDO

hiciera difícil la entrada en el puerto, y abierta amplia información sobre dicho extremo, procedió el Sr. Lázaro á modificar el proyecto aprobado, derivando del dique del Oeste, que alcanzaba á la desviación completa del «Francolí», en la forma actual, otro interior que denominó «rompeolas», calculado todo el proyecto en la suma de 9.938.438'22 pesetas.

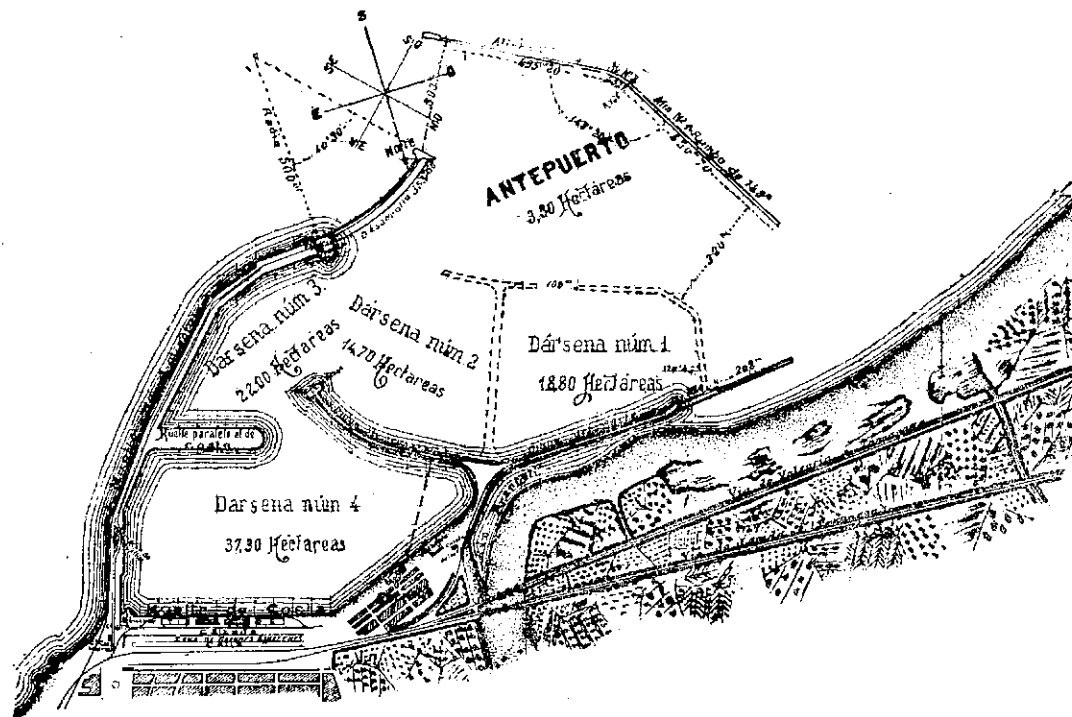
La Superioridad hizo algunas observaciones al proyecto del «rompeolas», y habiendo separado, en junio de 1873, el cargo de Ingeniero Jefe de Obras Públicas de la provincia del de Director por las Obras del Puerto, obtuvo el Sr. Lázaro por el primero, dejando aquella dirección, para la que fué nombrado el ingeniero D. Antonio Herrera y Bonilla. Este modificó el citado proyecto con arreglo á las indicaciones superiores, y aprobada la reforma en 12 de octubre de 1874, se procedió inmediatamente á la ejecución de la obra, y á la de refuerzo de la escollera del Oeste, en la desembocadura del «Francolí», en su desviación, que la extraordinaria avenida del 23 de septiembre de 1874 dejó casi destruída. Presupuestado el dique «Transversal» en pesetas 525.562'23, vióse pronto que dicha suma era exígua, conforme ya hizo notar la prensa, de modo que en 30 de junio de 1881 resultaban gastadas en dicha obra 1.018.229'96 pesetas, según se lee en la Memoria del Sr. Bellido, cantidad casi doble de la fijada; de ahí que la Junta debió legalizar la situación que el exceso de gasto demandaba, resolviendo, no obstante, continuar la obra para evitar su ruina, en el caso de desencadenarse algun temporal marítimo.

Autorizada, asimismo, la Junta en 11 de agosto

de 1874 para incautarse del tren de limpia, toda vez que el contrato celebrado en 1868 había sido rescindido por la empresa del dragado, se inauguró por administración, en 24 de mayo de 1875, la nueva campaña, á presencia de las autoridades de la provincia y de la localidad.

En 1881, procedióse á la renovación de la Junta y á la del Director facultativo, recayendo este nombramiento en el ingeniero D. Saturnino Bellido, al que se deben los proyectos de muelle de «Costa», muelles interiores, y otro del dique del «Oeste». El primero fué aprobado en R. O. de 25 de junio de 1884, llevándose inmediatamente á ejecución la expresada obra, de verdadera importancia en nuestro puerto, conforme se observa en los presentes momentos.

Siguió á D. Saturnino Bellido, el ingeniero D. Luís Corsini, en 1889, y á éste, dos años después, D. Ramón Gironza, y como en R. O. de 12 de marzo de 1890, había sido aprobado el proyecto del primero, referente á uno de los muelles interiores, el «Paralelo» al de Costa, habiéndolo modificado luego el Sr. Gironza, alcanzando á la vez su aprobación en 20 de julio de 1893, procedió este último director á llevar adelante la obra por medio de contrata. Al mismo se deben los proyectos de cobertizos, aprobados en R. O. de 20 de julio de 1893, y construídos inmediatamente, aunque su cierre fué propuesto y aprobado por otra R. O. de 26 de julio de 1900, por el ingeniero D. Fausto Elío Vidarte, que le siguió en el cargo, autor y ejecutor, á su vez, del Varadero y de las obras de refuerzo de la escollera exterior del dique de «Levante», para lo cual fué construída una grúa



B

PROYECTO DE CIERRE DEL PUERTO
POR D. FAUSTO ELÍO

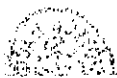
titán de 40 toneladas de potencia con 20 metros de pescante. Tanto el Sr. Corsini como el señor Elío activaron la campaña de dragado, al punto de que el último la dejó terminada, redactando el Sr. Corsini en 20 de diciembre de 1889 un plano del puerto con el sondeo de su fondo, y otro el Sr. Elío demostrativo del volumen de barro extraído del lecho marítimo. Al Sr. Corsini corresponde también el proyecto y obra llamada del zig-zag, que enlaza perfectamente la parte alta de la población con el puerto.

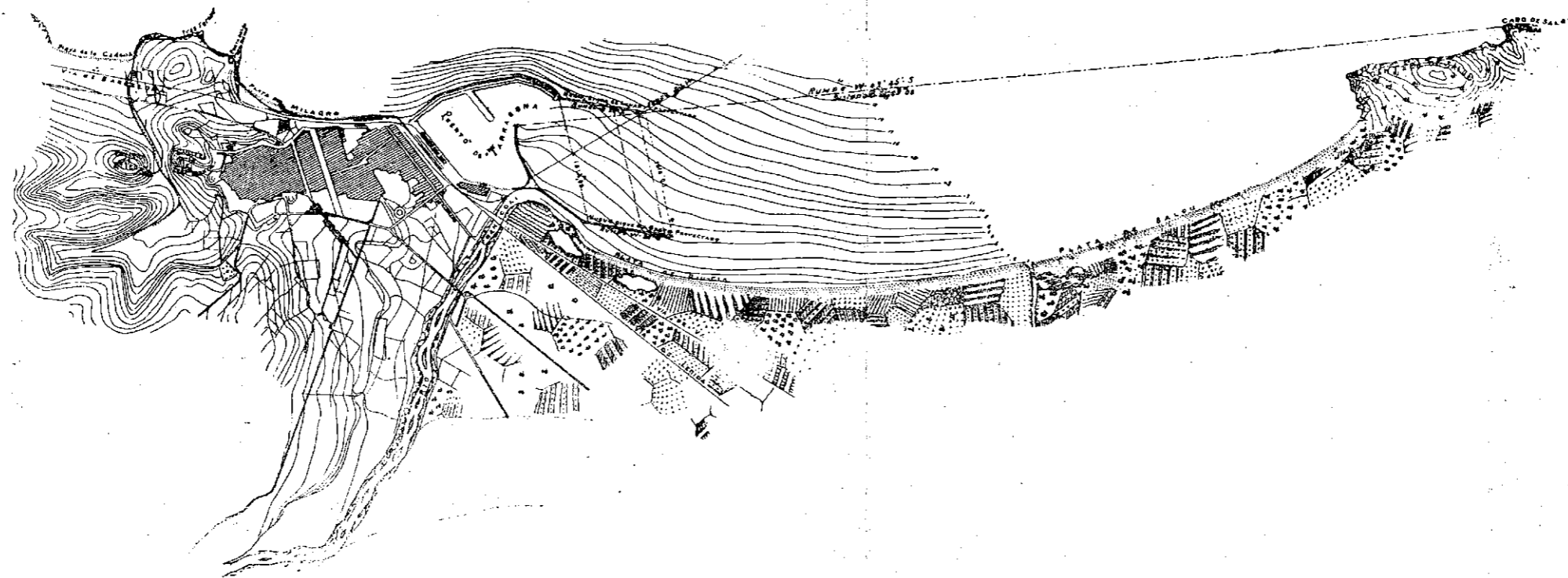
Formado por el propio Sr. Elío un anteproyecto de conclusión ó cierre del muelle exterior, como cesara en la dirección á últimos del año 1902, sustituyéndole D. Manuel Maese de la Peña, á éste perteneció la labor de proyectar definitivamente aquella obra aprobada por la Superioridad en Real Orden de 1.º de marzo de 1904 y empezada á ejecutar inmediatamente por medio de la oportuna subasta, realizada en 27 de mayo del mismo año, asistiendo á la inauguración el jefe del Estado D. Alfonso XIII, la construcción de la cual continúa en la actualidad. Al mismo Sr. Maese se debe el proyecto de paso superior de los ferro-carriles del Norte, aprobado en 7 de abril de 1899 y adjudicado en 11 septiembre de 1901, obra que resulta una inapreciable mejora para el servicio del puerto, por permitir el libre movimiento de las mercancías, cuando antes, con el solo paso ó comunicación de la plaza de Olózaga, interceptado frecuentemente por maniobras de los trenes, era un entorpecimiento para el comercio la carencia de una vía como la proyectada por dicho señor Maese. A este Ingeniero se deben los proyectos,

ya realizados también, de boyas de amarre; instalación de un puente báscula para vagones y carros; arbolado en el muelle de Costa y Ws. Cs. en el mismo, de una falúa y bote automóviles, con máquinas de 30 HP, el primero, y de 2 HP el segundo, y la instalación provisional de alumbrado eléctrico, que está prestando grandes servicios.

En febrero de 1909 cesó en el cargo este ingeniero, sustituyéndole el que actualmente lo desempeña D. José Luís de Briones, quien se encargó inmediatamente de la realización de importantes proyectos que aquél dejó aprobados y pendientes de ejecución, tales como el citado de Nuevos Diques; el de instalación eléctrica para alumbrado y fuerza motriz; el de dos Nuevos Tinglados en el muelle de Costa y de dos Urinarios para el mismo muelle, estando pendiente de aprobación el de Vías férreas en los muelles de Levante y Paralelo.

Tales son las noticias, más ó menos detalladas, que pueden proporcionarse hasta la fecha, del puerto moderno de Tarragona, de las cuales resulta que dicha fábrica se compone, actualmente, del llamado dique de «Levante» con dos andenes, alto y bajo, este último destinado á carga y descarga, y ambos de bastante amplitud, con una longitud de un kilómetro 261'49 metros, que alcanzará, una vez realizado el proyecto del Sr. Maese, á un kilómetro 936'40 metros; de otro dique denominado de «Poniente» ó del «Oeste», que arranca de la desembocadura del Francolí y en la actualidad tiene tan sólo una longitud de 500 metros, debiendo llegar á un kilómetro 241'15 metros, según el proyecto aprobado de





VISTA DE TARRAGONA

DESDE PUNTA PRIMA HASTA EL CABO SALOU, EN 1908

dicho Sr. Maese, á fin de resguardar por completo el interior del puerto de los arrastres del citado río en sus avenidas; de otro muelle «Transversal», de 554 metros, destinado á cerrar el puerto interior; de otro dique que recibe el nombre de muelle «Paralelo» al de Costa, cuya longitud no pasa de 283'30 metros, para facilitar la carga y descarga y evitar el oleaje en el interior ó dársena y, finalmente, del llamado muelle de «Costa», de gran utilidad para carga y descarga, que cuenta con 505 metros de extensión, á lo largo de la playa, quedando asimismo para los pescadores, una sección de ésta para varar sus embarcaciones, que en estos últimos años han aumentado considerablemente, hasta el extremo de sentirse la necesidad inmediata de mayor extensión de varadero.

Como complemento á las anteriores noticias, débese igualmente consignar que, además de los esfuerzos hechos por los tarraconenses para que la ciudad quedara dotada de un buen puerto, pagando con la mayor liberalidad los arbitrios señalados, en 17 de diciembre de 1851 se estableció un sólo impuesto para atender á dicho servicio, que se llamó de «fondeadero, carga y descarga», modificado luego y puesto más tarde nuevamente en ejecución, hasta constituir el principal ingreso para subvenir á las necesidades de la fábrica.

Al ser creada la Junta, en octubre de 1869, y formar ésta un presupuesto, la Diputación y el Ayuntamiento convinieron en subvencionar las obras, con el fin de que las cantidades que figuraban en sus presupuestos sirvieran de base para alcanzar otra mayor del Estado. Una vez



aquella lograda, gracias á los desvelos de nuestros representantes en Cortes, dichas obras pudieron efectuarse con la regularidad debida, mayormente cuando, en 1888, el patriota señor Conde de Rius, de imperecedera memoria, ayudado de los demás compañeros de diputación, logró la prórroga de la expresada subvención, á razón de trescientas mil pesetas anuales, durante seis años consecutivos, gestión que agradeció la Junta de una manera pública y ostensible. A su muerte, otros diputados y otros patriotas se han encargado de continuarla, hasta que el Gobierno ha regularizado esta clase de auxilios señalando cantidades determinadas para cada puerto en construcción.

Del resumen de los datos continuados en la Memoria del Sr. Bellido, que nos sirve de base para estos apuntes, aparece que los gastos de las obras, desde 20 de junio de 1790 hasta 31 de diciembre de 1869, importaron 10.605.954'50 pesetas; los que corresponden á la Junta, desde su creación, en 1869 hasta el año 1883, ascendieron á 4.506.656'65 pesetas, y á dichas cantidades deben añadirse las gastadas desde la última fecha citada hasta nuestros días, que, dado el estado de las obras, han de ser de consideración, y dejan de publicarse por falta de los datos oportunos.

Con lo expuesto, se da por terminado el presente trabajo, deseando que la grandiosa obra del puerto, á la que Tarragona en todos tiempos ha prestado atención privilegiada, entregando para realizarla su fortuna pública y privada, y hasta sus propias y vigorosas entrañas, sirva para su desarrollo y engrandecimiento, al punto de que su nombre vaya unido al de los grandes centros mercantiles y comerciales de mayor movimiento y prosperidad.

E. MORENA.



PLANO DE LA CIUDAD Y PUERTO DE TARRAGONA



APÉNDICES

APENDICE N.º 1

Concesión hecha á Tarragona de puerto marítimo por Don Pedro IV el Ceremonioso, rey de Aragón, designándolo entre los de Cataluña, y señalando los de Colltore, Rosas, Torruella de Montgrí, Palamós, Canet, S. Lorenzo, San Feliu de Guíxols, Barcelona, Sitges, Cubellas, Tarragona, Cambrils y Tortosa.—Barcelona 22 de julio de 1372.

Nos Petrus Dei gratia Rex Aragonum, Valencie, Maiorice, Sardinie et Corsice; comesque Barchinone, Rossionis et Ceritanie: Circa utilitatem et augmentum Civitatis Terracone, que est antiqua, nobilis et insignis, ac ambitu murorum notabilium circumfulta, et in maris frontaria constituta, et quorum cives et habitatores in nostris necessitatibus et oportunitatibus paratos nobis servire semper invenimus, atque promptos tanquam naturales nobiles et fideles debitum habentes respectum; presertim quia ex emolumentis que proveniunt ex exercicio jurisdictionis comunis et de lezdis et aliis iuribus nobis in civitate predicta et eius portu ac territorio pertinentibus certa pars nobis competit et etiam quia inibi consuevit ab antiquo esse carricatorium et discarricatorium, de quibus infra agitur licet non ostendatur forsán titulus super eo propter ipsius civitatis antiquitatem: Quoniam dum in maritimis Catalonie designantur carricatoria pro solutione generalitatum ac vectigalium, que habent solvi ex nostra ordinatione et Curiarum generalium Catalonie loca infrascripta designari consueverunt, videlicet, de Cauco-libero; de Rosis, de Turriceffa de Montegrinio, de Palamors, de Caneto, de Sancto Laurentio, de Sancto Felice Guixollensi, de Civitate Barchinone, de Sigis, de Cubellis, de dicta Civitate Terracone, de Cambrils et de civitate Dertuse; Tenore presentis carte nostre firmiter et perpetuo vali-

ture concedimus vobis consilibus ac civibus et probis hominibus dicte Civitatis Terracone presentibus ac futuris, quod in dicta Civitate et eius portu sit omni tempore *Carricatorium* ac *discarricatorium* vectualium, rerum mercium et honorum quorumlibet, sicut melius in civitate Barchinone fuit et est ac esse potest et consuevit carricatorium et discarricatorium victualium et aliarum rerum eu mercium ac honorum etiam quorum cumque. Sic tum quod in dicta civitate Terracone servantur et servari habeant inhibitiones nostre generales, quotiens eas duxerimus faciendas; in quo etiam casu inhibitionem fiendarum in dicta Civitate et portu eiusdem, sit et remaneat *carricatorium* et *descarricatorium* prout in dicta civitate Barchinone erit et remanebit et est solitum remanere. Nos enim tanquam Rex, princeps et dominus, in cuius manu ex preeminentia et regalia nostra consistit carricatoria et discarricatoria locorum maris statuere ac ordinare, hanc concessionem vobis et vestris perpetuo duraturam facimus de nostra regia plenitudinis potestate propter utilitatem nostram et augmentum iurium nostrorum que ut predicatur in dicta Civitate et portu percipimus ac propter incrementum dicte Civitatis et bonum publicum eiusdem et habitantium in eadem. Et promittimus in nostra fide regia predictam concessionem nostram perpetuo firmam habere et observare ac observari facere et non contravenire nec promittere aliquem contravenire aliquo iure causa vel etiam ratione: Mandantes per hanc eandem inclito ac magnifico infanti Johanni primogenito nostro carissimo, duci Gerunde, comitique Cervarie ac in universis regnis et terris nostris generali Governatori sub paterne benedictionis obtentu, eiusque vicegerenti ac baiulo Cathalonie generali ac universis et singulis officialibus et subditis nostris presentibus et qui pro tempore fuerint quandam concessionem nostram huiusmodi firmam habeant, teneant et observent, tenerique et observari inviolabiliter faciant et non contraveniant seu aliquem contravenire permittant aliqua ratione. In cuius rei testimonium presentem fieri et nostra bulla plumbea in pendenti iussimus comuniri. Datum Barchinone vicesima secundo die iulii. Anno á nativitate Domini, Millesimo Trecentesimo Septuagesimo Secundo; Regnique nostri Tricesimo septimo.—Sig ✠ num Petri dei gratia Regis Aragonum, Valencie, Sardinie et Corsice; comitisque

Barchinone, Rossilonis et Ceritanie.—**Testes sunt:** Luppus archiepiscopus Cesarangustanus.—**Infans Martinus Comes de Xerica.**—**Johannes comes Impuritarum.**—**Raymundus Alemany de Cervillone, Dalmatius de Queralt milites.** Sig **X** num mei Jacobi Conea prothonotarius dicti domini Regis, qui de ipsius mandato hec scribi feci et clausi.

APÉNDICE N.º 2

Ratificación de la concesión de Pedro IV, hecha por Don Fernando el Católico á la ciudad de Tarragona, para tener puerto marítimo, con facultad de carga y descarga, con orden á todas las autoridades de mantener á la Ciudad en sus derechos.—Tarazona 8 marzo de 1484.

Nos Ferdinandus dei gratia Rex Castellæ, Aragonum, Legionis, Siciliæ, Toleti, Valentie, Galleciæ, Maioricarum, Hispalis, Sardinie, Cordube, Corcise, Murcie, Giennis, Algarbii, Algezire, Gibraltaris, Comes Barcinone, Dominus Vizcayæ et Moline; Dux Athenarum et Neopatriæ; Comes Rossillonis et Ceritanie; Marchio Oristanii; Comesque Gociani: Serenissimus Rex Petrus attavus et predecessor noster memorie immortalis concessit vobis consulibus, civibus et probis hominibus civitatis Tarrachone cum suo privilegio quod in dicta civitate et eius portu esset perpetuo carricatorium et descarricatorium victualium rerum mercium et bonorum omnium designans et nominans singillatim reliqua carricatoria et descarricatoria in maritimis Cathalonie Principatus, sicut in eodem privilegio Maiestati nostre in auctentica forma exhibita lacias continetur, cuius tenor talis est: Nos Petrus dei gratia etc. (sigue el privilegio de Pedro IV.). Supplicatiq[ue] vestri pro parte ut privilegium preinsertum sicut est dictum vobis indultum confirmare et de novo concedere, declarare et providere in modum infrascriptum de benignitate nostra digneremur; Nos vero supplicationi vestre eiusmodi tanquam iuste et rationi consone benigne annuentes: Presencium tenore et de nostra certa scientia et consulto privilegium preinsertum et omnia et singula in eo contenta laudamus aprobamus ratificamus confirmamus et de novo concedimus prout hactenus melius et plenius eo usi estis; nostreque huiusmodi laudationis, approbationis

ratificationis confirmationis et nove concessionis munisne roboramus. Ita quod in dicta Civitate et eius portu sit perpetuo Carricitorium et Discarricitorium: Reservatis tamen inhibitionibus generalibus quotiens duxerimus faciendas, quemadmodum in eodem privilegio continetur. Preterea quia illa expressa et individualis Carricitorium et discarricitorium designatio et concessio in maritimis Cathalonie certa est in aliis maritimis aut portibus carricandi vet discarricandi exclusio et prohibitio: quin ex dictorum locorum narratione et concessione necessaria sequitur omnium aliorum locorum inhibicio adque vetacio, quia qui de uno dicit de alio excludere videtur pauci enim seu verius nullius effectus finisset de quibuscumque locis disponere si de aliis utique denegatum non censeretur. Ideo declaramus per pretactam carricitorium et discarricitorium ad sufficientem numerum in maritimis dicti Principatus designationem et nominationem denegatam esse in aliis maritimis aut portibus carricandi aut discarricandi facultatem: Ita quod liceat nemini alibi preterque in nominatis et designatis in pretacto privilegio carricatoriis et discarricatoriis, carricare aut discarricare, quoque etiam et nos si opus est de novo concedimus sub renovatione tamen in dicto et preinserto privilegio adiecta. Quo circa Illustri infanti Enrico patrueli et locum tenenti generali nostro carissimo in Cathalonie principatu et regno Maioricarum et insulis ei adiacentibus Gerentivices nostri generalis Gubernatoris et Baiulo generali in eodem Principatu Vicariis, baiulis ceterisque universis et singulis officialibus et subditis nostris presentibus et futuris ad quos spectet dicimus et precipiendo mandamus sub nostre gratie et amoris obtentu, penaque florenorum auri Aragonum trium mille quod confirmationem, novam concessionem et declarationem nostram huiusmodi et omnia et singula in presenti privilegio nostro contenta ad unguem teneant et inviolabiter observent et faceant per quos deceat observari. In cuius rei testimonium presentem fieri iussimus nostro comuni sigillo independenti munitum. Datum in nostra civitate Tirassone die octavo mensis martii, anno à Nativitate Domini Millesimo Quadringentesimo Octuagesimo Quarto. Reynorumque nostrorum videlicet Sicilie anno decimo septimo; Castelle Legionis idem undecimo, Aragonum vero et aliorum sexto.—Rex Ferdinandus.

APÉNDICE N.º 3

Cartas del Rey D. Fernando el Católico á varios funcionarios para que ayuden á que se satisfagan los impuestos, destinados á las obras del puerto de Tarragona, expedidas en el Campamento Real de Granada.—Agosto de 1491.

El Rey.

Al infante nuestro muy caro é muy amado primo y lugarteniente general: Por parte del capitulo é ciudad de Tarragona somos stado supplicado diessemos lugar en que se pusiessen ciertos drechos sobre el bassallaje y tierra de aquella yglesia para la nueva edificacion y construccion de puerto eu la dicha ciudad, é nos pareciéndonos cosa justa é razonable havemos querido condescender é venir á sus supplicaciones: é por aquello havemos mandado fazer cierta comision é despachar algunas provisiones segunt que por aquellas poreys ver á las quales nos refferimos: E porque nuestra firme voluntat es á la dicha obra sea muy bien ayudado; havemos acordado fazeros esta, rogando y eucargandoos en todas maneras deys orden como la dicha nuestra provisión sea executada y los derechos para esta obra exigidos sin ningun empacho y dilacion por quanto servirnos desseays. E sea lltre infante nuestro muy caro é muy amado primo y lugarteniente general la sanctissima Trinidad continua proteccion vestra. Del Real contra la ciudad de Granada á..... de Any Mil ccccLXXXXI.

El Rey.

Amat nostre lo Veguer: per part del Capítol é ciutat de Tarragona som stats supplicats donassem loch é licencia á ells de imposar drets en les terres é vassalls de aqueixa esglesia pera la nova edifficació é construcció de moll

en lo port de dita Ciutat; é nos esperant de açó se seguirá gran servey de nostre senyor pera que se poran scusar molts naufratges, homicidis é robos que en aqueixa costa se segueixen de cada dia é que tan bé redundará gran util á tota aqueixa terra é poblats de aquella, havem volgut condescendre á lurs supplicacions en certa manera segons que per nostres provisions veureu á les quals nos refferim, e per que nostra voluntat en la dita provisio sie executada é complida de nostra certa sciencia delliberadament é consulta vos diem é expresament manam que tota hora é quant lo dit Capítol é Ciutat, persona ó persones per ell en açó deputadora é deputadores vos hauran mester ó demanarán pera la porció dels dits drets, axi en execució de aquells com de les penes per nos imposades contra los inobedients é defraudants los dits drets ó que ells imposaran, los ajudareu é endreçareu en tal manera que executant vos aquelles façan i donen orde les dites imposicions contínuament é sens dilació alguna sien exigides é convertides en la dita obra, car tal es nostra ferma é inconmutable volentat, tot dupte difficultat é consulta cessants. Dats en lo nostre Real contre la Ciutat de Granada á.....
..... Any mil cccccLXXXI.

Nos don Ferrando per la gracia de Deu Rey de Castella, de Leo, de Sicilia, de Toledo, de Valencia, de Gallizia, de Mallorques, de Sevilla, de Cerdenya, de Cardona, de Corcega, de Murcia, de Jahen, del Algarbe, de Algezira é de Gibraltar; comte de Barcelona, senyor de Vizcaya é de Molina, duch de Atenes é de Neopatria, comte de Rosselló é de Cerdenya, marques de Oristan y comte de Gociano; Attenent que los consols de la nostra Ciutat de Tarragona ensemps ab los ecclesiástichs de la dita Ciutat segons se aferma han imosat sobre si, dins la dita ciutat, certs drets, los quals son dedicats é han (de) servir per la nova edificació é construcció del port que de present se fa es contrueix en la mar de la dita ciutat, é açó sia comuna utilitat é benefici axi dels vassalls del Arquebisbat é mensa capitular, com de la dita ciutat; per ço supplicants humilment per la dita Ciutat é capítol de la Seu de aquella, ab tenor de les presents de nostra carta sciencia é consultament cometem totes nostres yeus é forces é otorgam licencia é

plena facultat als consols é capitol de la Ciutat eo á les persones per aquells dedicades ó dedicadores que puxen é los sia lictt, no obstantz qualsevol edictes pragmatics é altres qualsevol obiectes ó contractes de imposar sobre tots los vassalls viles é lochs del Archabisbat de Tarragona é dels pabordrers é de la mensa capitular habitants en lo Camp de Tarragona altres tants drets é pera tan temps com la dita Ciutat é clero ha imposat é per avant imposará per obs de la edificació é construcció del dit moll, e no en altres usos, é que per seguritat de açó qualsevol receptor dels dits drets abans de usar de la rectoria haje prestar sacrament é homenatge de convertir les dites pecunies en la dita obra é no en altra cosa, é que sempre que per nos será manat ne agen donar é mostrar lo compte aquí nos manarem per levar tota manera de dubte é recel que les dites pecunies no serán ni sien convertides en altres coses. Manant al Il·tre Infant don Enrich nostre molt car cosingermá é lochtinent general en lo principat de Cathalunya, regne de Mallorques é illes á ell adiacents, é al portant veus de nostre general Governador, batle general en lo dit Principat, é batles, procurador real, veguer, alguatzirs nostres, veguers é altres qualsevol oficials é persones á qui pertany é les presents serán presentades que aquesta nostra facultat é ciencia é totes é sengles coses en aquella contengudes, tinguen, observen tenir é observar façan inconcusament, é noy contravinguen per causa ó raho alguna, per quant tenen nostra gracia é amor, car á la ira é indignació nostra é pena de dos mil florins dor á nostres coffrens applicadors desitjin no incorrer. Dats en lo nostre Real de la Vega contra la Ciutat de Granada á..... del mes de Agost en lany de la Nativitat de Nostre Senyor Mil ccccl XXXXI.

APÉNDICE N.º 4

Privilegio de D. Fernando el Católico para imponer arbitrios sobre algunos artículos de consumo, con destino á las obras del puerto antiguo de Tarragona, sobre la ciudad y todos los pueblos de la veguería.—Zaragoza 24 septiembre de 1492.

Hoc est translatum bene et fideliter sumptum á quadam patenti Regia provissione per Serenissimum et potentissimum Dominum nostrum Regem emanata et Regis Sigillo in dorso sigillata eiusque manu propria subsignata cum signo D registrata in archivo Domus consilii civitate Tarracone recondita, non viciata non cancellata nec in aliqua eius parte suspecta, seu omni prorsus vicio et suspicione carente, ut prima facie apparebat, cuiusquidem provissionis tenor de verbo ad verbum nichil addito nichilque remoto quod facti substantiam inmutet aut variet intellectum sequitur, et est talis: Don Ferrando per la gracia de Den Rey de Castilla, de Aragón, de Leo, de Cicilia, de Granada, de Toledo, de Valencia, de Gallicia, de Mallorques, de Sevilla, de Sardenya, de Cordoua, de Corcegua, de Murcia, de Jaen, del Algarbe, de Algezira, de Gibraltar, é de les illes de Canaria, Compte de Barcelona, senyor de Vizcaya é de Molina, Duch de Athenes, é de Neopatria, Compte de Rosselló y de Cerdenya, Marqués de Oristany é compte de Gociano; Als Reverens pare en Christ, conseller é amats nostres lo Archabisbe de Tarragona ó á son vicari general é official, capitol, é canonges é pabordres de la dita Iglesia, salud é dilecció: Recordamnos en los dies passats que per lo Reverendissimo patriarcha alexandri, tunch Archabisbe de aqueixa dita Iglesia é per los poblats en la Ciutat de Tarragona ab voluntat y assentiment vostre va esser stat principiat un moll é port en la mar de la dita Ciutat, lo qual segons som informatos vosaltres

emsemp ab los dits poblats mirada la oportunitat del loch é la gran avinentesa é habundancia de pedra que es en aquella, atnent la grandíssima utilitat é benefici que lo dit moll aportarà, ab molta sollicitud é diligencia haveu proseguit fins aci tant quant les facultats vostres é de la dita Ciutat, han bastat, cercant diverses formes é maneres de hon haver pecunies, així per via de imposició de talls é altres drets imposats en la dita Ciutat, com en altra manera contribuint vosaltres en aquells voluntariament axí be com los seculars, cosa per cert á Nos molt grata é digna de comendació; E com haiam enlès que segons les moltes despesses que la fabricha del dit moll aporta, les facultats vostres é dels poblats en dita Ciutat á soles no obstarían daci avant en la persecució de la fabricha del dit moll ab la prestesa que lo cas requer, ans si en altra manera subvengut noy era, convendria abandonar é totalment cessar la continuació de aquell, é perxo siam stats suplicats, axí por part de vosaltres com de la dita ciutat que attes que la prosecucio del dit moll no solament seria util á la dita ciutat, mes encara á totes les viles é lochs del Camp de Tarragona, é altres ne aconseguirán gran benefici, utilitat é augment por raho de la negociació é exercici maritims, per la gran oportunitat que tindrán de exavegar, tragnar, vendre é trasteiar les virtualles é mercaderies é per ço fos de nostra mercé voler provehir que los poblats en dits lochs del Camp circunvehins assenyalamet los vassalls vostres contribuesquen en les despesses fahedores del dit moll; é Nos hoyda la dita suplicació, considerant lo benefici é utilitat que de la fabricació del dit moll se seguiria á tots los poblats en aquella cosa, é senyaladament als habitants en los lochs del Camp de Tarragona, per ço los sobredits é altres dignes respectes nostre anim movents, malorment per provehir en totes les coses sguardants á la defensió, utilitat é augment de nostres subdits, mirant als grans dans é inconvenients que los navegants en les mars del Principat de Cathalunya han sostengut é sostenen cada dia per defalliment de ports é retreta hon les fustes recollir se poguessen, axí per lo perill de la mar, com encara per los corsaris é pirates qui per les dites mars trastegen; Ab tenor de les presents, de nostra certa sciencia delliberadament é consulta á vosaltres é á cascú de vos en sa jurisdicció cometem, donam é atorgam licencia, fa-

cultat é permys, que per la subvenció é ajuda de la fabrica del dit moll puixau é vos sic licet é permés de imposar, satisfacer é ordenar en é sobre les viles, castells, lochs é masos del dit Camp de Tarragona á la jurisdicció de vosaltres é de cadahu de vosaltres subjectes é cadahu dells, qualsevol dret ó drets, sises ó impositcions que á vosaltres scrán ben vistes é oportunes, é conexereu en les dites viles é lochs poder é déures imposar, axí sobre lo pá, ví é carn, com sobre qualsevol altres vitualles, mercaderies é coscs de qualsevol specie sien que en los dits lochs, viles, castells é masos é termes d'aquells se vendrán é comprarán é contractarán en qualsevol manera, los quals drets puschan collir é fer collir, exhigir ó llevar, axí dels poblats é habitants en les dites viles é lochs, castells, masos é termes, mes encara dels aduenés estrangers, aquells venients, passants, declinants, stans é en qualsevol manera confluents, lo qual dret é impositcions se hagen é puguen exhigir tant quant sie necessari per la fábrica del dit moll, é no mes avant, é aquells puixau creixer é disminuir durant la dita fabrica, una é moltes veguades, segons á vosaltres apparrá esser fahedor. E no res menys puixau elegir persona ó persones qui de la collecta, exacció, administració é solució de les pecunnies é despeses fahedores en lo dit moll tinguen special carrec, los quals hagen aportar é tenir bon compte des pecunnies dels dits drets procehidores, é no puixen consentir en altres usos salvo en les despeses é utilitat del dit moll, los quals collectors sien tenguts retrç é donar compte tostemps que per vosaltres scrán requests á la persona á qui será comés, compellint si mester será ab oportuns remeys á qualsevol persones que á la impositció é solució dels dits drets serán renitents é prestarán ó procurarán directament ó indirecta algun impediment, car Nos á vosaltres eo á les persones per vosaltres diputadores y á cadahú de vosaltres é de aquells, *singula singularis referende*, pera fer, delliberar, complir, executar é posar per obra les dites coses é cadahuna de aquelles ab los incidents, dependents y emergents de aquelles, vos donam, atorgam é cometem nostres veus, loch é poder ab suficient facultat, manants als infant Don Enrich, nostre molt car é amat cosingerná é lochfinent general, al portant veus de nostre general Governador en lo dit Principat, batle general, veguers de

Tarragona, agutzirs, procurador Real, batles é altres tots é sengles officials é subdits nostres, als quals les presents pervendrán ó serán presentades, sots obteniment de nostra gracia é amor, é pena de dos milia florins dor dels bens dels contrafahents exhigidors é á nostres cofrers aplicadors, que la present nostra comissió, licencia é concessió é totes é sengles coses en aquella contengudes, tinguen é observen tenir é observar facen inviolablement é no contrafacen, ni contravinguen per alguna causa, via, manera é rahó, ans tostemps que per vosaltres serán requests pera la observació, exequció, é persecució de les dites coses, vos asistesquen y donen tot consell. fauor é ajuda necessari als requeridors; empero de vosaltres requerim é amonestam, abdicant los tot poder de fer lo contrari ab decret de nullitat com axó delliberadament é consulta ho haiam provelhit é vullam sie axi exequiat é posat per obra tota dificultat, dilació, consulta ó altres qualsevol contradiccions remogudes. Dats en Çaragosa á XXIIII dies del mes de setembre del any Mil quatrecents noranta dos.—Yo el Rey.—*Signum mei Damiani Brufaganyes. civis Tarrachone, apostolica et regia auctoritatibus notarius publicius huiusmodi translati testis.—Signum Joannis Cerda auctoritatibus apostolica et regia notarius publicius Tarrachone, huiusmodi translati auctentis testis.—Signum mei Francisci Sabater maioris dierum civis Tarracone Regia auctoritate notarius publicus per totam terram et dominationem Serenissimi et Potentissimi domini Aragonum Regis ac scribe domus consulatus Tarrachone predicte, qui presens translatum á suo vere originali sumptum, testificamus que ut supra patet scribi, feci et clausi.*

APÉNDICE N.º 5

Parte dispositiva de la sentencia dictada por el vicario general y gobernador eclesiástico, absolviendo á los pueblos del Campo de satisfacer las gabelas impuestas para la construcción del puerto.—Barcelona 22 octubre 1498.

Nos Petrus de Vineis, canonicus Sedis Barchinone, vicarius in spiritualibus et temporalibus, ac procurator generalis Reverendissimi in Christo patris et Domini Dompni Gondissalvi, Dei et Apostolice Sedis gracia Sancte Terraconensis Ecclesie Archiepiscopi: Vissa petitione coram nobis oblata per procuratores seu syndicos Civitatis Terrachone contra incolas seu homines et Comunam Campi Terrachone, petendo primarie declarari dictam Comunam seu campicolos tenere et obligatos fora secundum magis et minus ad contributionem et fabricationem cotoni seu portus artificialiter fabricandi, jamque incepti in litore dicte Civitatis, causis et rationibus in dicta petitione late deductis; vissa responsione pro parte dicte Comune seu campicolos facta; Vissis mandatis seu potestatibus syndicorum et Comune; Vissis articulis utriusque oblatis et testium depositionibus super illis receptorum; Vissa donatione facta per Raymondum comitem Barchinone de Ecclesie Terrachonensi pro Oldegario archiepiscopo; Vissis omnibus litteris sea provisionibus Regis atque eorum Illustrissimi Domini Infanti Eurici in procesis predictis; Vissis articulis ultima pro parte dicte Comune oblatis:

Pronuntiamus, sententiamus et declaramus dictos campicolos seu Comunam non teneri neque obligatos esse ad contributionem dicte fabrice per constructionem seu confeccionem dicti cotoni seu portus artificialis, eosdem ab in petitione dicte Civitatis absolvendo et predicte civitati seu eius syndico silentium imponendo neutram partem ex causa in expensis condempnando sed fiat executio per Vicariis,—Datum Barchinone, vicesima secunda d.e mensis octobris, anno á Nativitate Domjini MCCCCLXXXVIII.

APENDICE N.º 6

Mandamiento á los abades de Poblet, Santas Creus, prior de la Cartuja de Scala-Dei y procurador del arzobispo, dictado por D. Fernando el Católico, para que informen sobre las cuestiones habidas entre la ciudad y los pueblos del campo, con relación á las gabelas é impuestos y la importancia de la obra del puerto.—Tortosa 22 marzo 1496.

Don Ferrando per la gracia de Deu Rey de Castella, de Aragón, de León, de Sicilia, de Granada, de Toledo, de Valencia, de Galicia, de Mallorques, de Siuilla, de Cordoua, de Corsega, de Murcia, de Jaen, de los Alguarbes, de Algezir, de Gibraltar é de les illes de Canaria; comte de Barchelona; Senyor de Vizcaya é de Molina; Duch d'Atenes é de Neopatrie, comte de Rosselló é de Cerdanya, marques de Oristany é de Gociano: Als venerables religiosos é amats nostres los abbats de Poblet é de Sanctes Creus, prior de Cartoxa, é á mossen Pedro Vinyes procurador del Reverent Archebisbe de Tarragona, salut é dilecció: quant es cosa no sols profitosa é per tant molt util á tots los poblats en lo camp de Tarragona é en les parts de Urgell, mas encara hermosa per la Ciutat é camp de Tarragona, é per los poblats en aquells, que lo moll comensat en la dita Ciutat de Tarragona vingués á deguda fi é perfecció, facil es á cadahu de veure é conexer. é per ço per los dits respectes tenint molta affecció en que lo dit moll prengues fi e acabament sots los studis formes, practiches é maneres que per darhi conclusió se pogan tenir excogitants, havem deliberar las dites coses á vosaltres qui sou persones de gran providencia é intelligencia, cometre, axi com cometém ab les presents, dientvos, cometentvos é exortantsvos que vosaltres tots junts ó departidament, convocats en aço fins ahont eus será ben vist los jurats

ó altres prohomens ó officials de les viles ó lochs del dit camp de Tarragona, é altres circumvehines, ó sens aquelles, conversáu, mesureu, tracteu, é entre vosaltres cab los demundits penseu la forma é manera que millor é pus util é ab menys dan dels poblats é habitants eu la ciutat é camp de Tarragona é altres viles é lochs circumvehins de aquells, no imposant dret algu en los blats é altres mercaderies que si aportarán á la dita Ciutat de Tarragona, si altrement se porá tenir é seruar en que lo dit moll se contiúu, é en aquell se obre e si faça fahena, per forma que vingue á total fi é tinga tal compliment que les naus é altres navilis qui en aquell vendrán hi pugan star tutament é segura: e del pensament que haureu tingut é entre vosaltres é les persones que hi aplicareu, haureu apuntat é fet ó si possible será concordat, sis vulla siau concordés é discordés, ab vosres letres largament nos avisareu, perque vists é entesos per nos les intencions é parés de cadahu de vosaltres circa la fabrica é expedició de dit moll, hi pugam provehir lo quens porá esser mes saludable é menys nociu per les persones demundites, car nos en é sobre les dites coses vos cometem nostres veus é nostre ple é bastant poder ab les presents. Dats en Tortosa á vintitres dies de març en lany de la Nativitat de Nostre Senyor Mil quatrecents, Noranta sis. Jo el Rey.

APÉNDICE N.º 7

Órdenes de Fernando el Católico al virrey de Catalunya y al fiscal para que hagan cumplir sus privilegios relativos á la construcción del puerto de Tarragona y emolumentos encaminados al pago de las obras.—Valladolid 14 y 24 de noviembre de 1509.

Al respectable y noble magnífich y amat conseller loctinent general nostre en lo Principat de Cathalunya, Don Jaume de Lluna.—El Rey.—Respectable noble; magnífichs y amats Consellers nostres: per lletra de nostre advocat fiscal som informats del dupte se opposa en executar una provisió per nos poch á atorgada á la ciutat de Tarragona ab la qual zelant lo bé del General de aqueix Principat, é de nostres regalies, inseguint lo privilegi del rey en Pere predecessor nostre, de gloriosa memoria y los Capítols de la reyna dona Elionor al General de aqueix Principat atorgats, vos manam que ao permetau, ni doneu loch que fustes ho navills carreguen ho descarreguen sino en aquells ports ho carregadós que son anomenats en lo privilegi del dit Rey en Pere y altres Reys predecessors nostres y capítols de la dita Reyna dona Elionor, consultantnos y prenent ço que á la dita nostra provisió obsten algunes confirmacions de aqueix Principat y encara lo privilegi quis diu «Recognoverunt proceres», y perque á vos appar cosa molt dura se vulla posar obstacle á la dita provisió per nos feta, inseguint los vestigis dels altres Reys é volent obuiar als fraus se poden cometre al dit General é vectigals nostres y usar de nostres regalies, per tolre fraus hauem fet examinar y regoneixer en nostre Real Consell les rahons é constitucions per dit aduocat fiscal preteses y allegades en sa letra, y vistes y examinades les dites rahons y constitucions y altres coses que podian obuiar á la execució de dita nostra provisió per moltes rahons les quals per manament nostre micer Guálbes scriu al dit aduocat fiscal y altres á paregut als doctors

de nostre Real Consell, que, com sabeu, tenim un doctor de quascun regne qui tenen notícia de les dites constitucions é privilegiés, y vistas y legides dites constitucions é privilegiés que dit advocat fiscal diu é anomena y enquara altres constitucions que en aço se son aplicades, es stat vist y determenat que ninguna constitució ni privilegi obste á la execució de dita nostra provisió é que dites pretericions son molt voluntaries y que aqueix consell se mira poch par les superioritats y regalies nostres, quant altrament no posaria dificultat en executar dita nostra provisió, maiorment procehint á sola instancia del Fisch y vehent que la voluntat y intenció nostra no es sino per provehir y mirar lo bé del General y conservar nostres regalies, no provehint sino coses per altres Reys predessors nostres provehides y manades; per ço vos diem é manam molt estretament que executeu y compliau la dita nostra provisió segons sa forsa y tenor é no hi posseu dificultat alguna si nostra gracia teniu cara é servirnos desitjar. Dats á la vila de Valladolid á 14 dies del mes de noembre del any mil cinçents y nou.—Y Yo el Rey.

Amat Conseller é advocat fiscal nostre misser Vicens Orrit.—Lo Rey.—Advocat fiscal, vostra letra y consulta haem vista sobre lo dupte se posa en la execució de nostra provisió atorgada á la ciutat de Tarragona sobre los carregador y descarregador dels lochs maritims de aqueix Principat y perque les rahons y constitucions per vos allegades no militen segons per manament nostre misser Gualbes ab letra á vos dirigida no os dona raho complida, per ço havem acordat scriureus la present, en la qual os diem é manam que vos per vostre offici mireu altrament en que les regalies nostres sien millor conservades y mantengudes y no dareu loch que ab tant leugeres rahons se impedesca la execució en nostra provisió, fundada en evitar fraus é conservar nostres regalies, fent deduir a aquella a total execució á instancia de nostre procurador fiscal. fent en aço totes les diligencies que necessaries sien perque cumple molt al servey nostre y bè del General, que tenim molt car, y conservació de nostres regalies. Dats en la vila de Valladolid á XXIII dies del mes de noembre del any mil y cinch cents é nou.—Y Yo el Rey.

APÉNDICE N.º 8

Poesía de autor anónimo, impresa en Tarragona con ocasión de los festejos celebrados en dicha ciudad, en el acto de inaugurar las obras del puerto moderno.—Junio de 1790.

OCTAVAS

I

De un superior contento enagenada
la que fué honor de Roma, Tarragona
al verse de su Rey considerada
por rica joya de su real corona.
y de la bella Luisa tan amada
que sus días y gracias eslabona
no sabe como demostrar su gozo
sin entregarse toda al alborozo.

II

La gracia que de nuevo está logrando
de restaurar el puerto ya concluido
en tiempo del Catholico Fernando
y al peso de los años confundido.
tal impetu á su júbilo va dando
que excede al mayor gozo que han tenido:
y no es la utilidad quien lo ha causado,
basta constarle, ser del Real agrado.

III

Con tan justo motivo presurosos
acuden todos al suntuoso templo,
al Cabildo y Senado, religiosos,
añaden de piedad, devoto exemplo:
nuestro Armañá, uno de los más zelosos
muy de pontifical va; mas contemplo,
que aunque el *Te-Deum* se encarga,
el llanto, el gozo, el ruido se lo embarga.

IV

Responde al puerto el sonoro extruendo
de música y campanas, ayudando,
á que á Dios, por favor tan estupendo
rendidas gracias vayan tributando:
todo fué muy solemne; pero habiendo
cumplido con el culto, van pensando
como manifestar, por varios modos,
el gozo interior, que inunda á todos.

V

Pareció Tarragona en un momento
siendo la misma muy distinta que antes,
mudóse toda á fuerza del contento,
concurso, calles, casas y semblantes.
Un sonoro rumor ocupa el viento:
Viva CARLOS resuena, por instantes;
de suerte que heredando honor y gusto
mostró reynar en ella un nuevo Augusto.

VI

Mil danzando se ven muy divertidos,
mil luces en ventanas y balcones;
quatro triunfales carros precedidos
de instrumentos, antorchas y esquadrones:
suspensas las potencias y sentidos
aumentan, á su vista, admiraciones
que apenas hubo tiempo de idearlos
mas los hizo el amor de Luisa y Carlos.

VII

Hermosa nave ufana recorria
calles y plazas, que vistosa encanta
diestra tripulación, veloz hacia
del pito á la señal, maniobra tanta.
A distintas coronas conducía:
á nuestra Princesa aún, y á nuestra Infanta,
que al encontrarse bellamente unidas
no se dan en abrazos por vencidas.

VIII

Del monarca se vió la Real Persona
con el grande Valdés, su firme Atlante,
en regio buque honrar á Tarragona
toda la Real Familia muy triunfante:
Neptuno y cuanto baña su corona
del nuevo puerto quiso ser garante;
todo tan natural, tan expresivo
que aun callando, hablaba lo alusivo.

IX

Esta pequeña expresión gozosa,
que fiesta, ni función debe llamarse,
tan repentina fué, tan presurosa
que no dió treguas para meditar. Hija de una alegría fervorosa,
que en tres dias no pudo sosegarse:
¡mas qué! si en esto mismo manifiesta
que mucho vale lo que mucho cuesta.

X

No quedó sólo en exterioridades
tanto gozo y placer; pues siempre leales
al punto ofrecen grandes cantidades
todos los habitantes liberales;
y habiendo dado á entrambas Majestades
inmensas gracias por favores tales,
las rinden á Valdés, que al pié del trono
su protector ha sido y su patrono.

XI

Este grande ministro recto y puro.
tan propicio se muestra á Tarragona
que quiere hacer su puerto tan seguro
como el mejor que tiene esta Corona;
un Archimedes busca, un Palinuro,
los dos embia como á su Persona;
ya los tenemos, y por nuestra Palma
en ellos á Valdés en cuerpo y alma.

XII

Estos nuevos Euclides, ya se sabe
quan doctos son en todo, quan cabales:
acordes tienen siempre su conclave:
bajan al Puerto, tiran sus visuales;
cierran el Este y Sur como con llave
cortan los vientos que son mas fatales:
y dejando asomar solo el Leveche
quedan las aguas siempre mar en leche.

XIII

No puedo decir más, pues al presente
la Obra empieza del Puerto apetecido,
solo se ven Estacas, Picos, Gente,
Canteras, Barcos, todo prevenido:
mas yo debo esperar prudentemente
que para dar, al mirarlo concluido,
dignos elogios á Apodaca y Bada,
otra pluma saldrá mas bien cortada.»

INDICE

Preliminar	pág. 5 á 5
Puerto antiguo	id. 7 al 26.
Puerto moderno	id. 27 al final.
Apéndices	id. 61 al final.

GRABADOS

- 1.—Puerto romano.
- 2 y 3.—Proyecto de Puerto, por D. Juan Ruíz de Apodaca. 1790.
- 4.—Estado en que se encontraba el Puerto en 1801.
- 5.—Proyecto de Puerto, por D. Juan Smith.
- 6.—Vista del Puerto de la ciudad de Tarragona en 1802.
- 7.—Facsímil de un billete de los sorteos que verificaba la Junta de Obras del Puerto al objeto de allegar recursos.
- 8.—Proyecto de cierre del Puerto, por D. Saturnino Bellido.
- 9.—Proyecto de cierre del Puerto, por D. Fausto Elfo.
- 10.—Vista de Tarragona, desde Punta Prima hasta el Cabo Salou, en 1908.
- 11.—Plano general de la ciudad y puerto de Tarragona en la actualidad.



ERRATAS

	<u>Página</u>	<u>Línea</u>	<u>Dice</u>	<u>Debe leerse</u>
1. ^a	9	4	Jcsto	Festo
2. ^a	id.	14	Focio	Lacio
5. ^a	11	25	Guadabera	Guadalbeca

BIBLIOTECA NACIONAL DE ESPAÑA



1103230335

