



# Patrimoni

## ■ INTRODUCCIÓN

A partir del siglo XVIII, diferentes organismos de la administración central se encargaron de los puertos. En principio, la Secretaría de Estado y del Despacho de Marina tenía esta competencia prácticamente en exclusividad hasta que, en el siglo XIX, la Secretaría de Fomento asumió algunas cuestiones relacionadas con estos espacios. A partir de entonces, las diversas funciones quedaron distribuidas entre algunos organismos de la administración militar (Ministerio de Marina) y civil (Ministerio de Obras Públicas y Ministerio de Fomento).

Aunque en este trabajo pretendíamos abordar los múltiples aspectos que conciernen a los puertos (administrativos, humanos y económicos), esto ha resultado imposible. Por ello, nos hemos centrado en algunas cuestiones concretas, al tiempo que nos hemos limitado a los siglos XVIII y XIX, mostrando solo ciertos datos del siglo XX, en concreto sobre la configuración actual.

## Fuentes documentales para el estudio de los puertos

Silvia A. López Wehrli  
Cuerpo Facultativo de Archiveros, Bibliotecarios y Arqueólogos. Ex directora técnica del Archivo General de la Marina "Álvaro de Bazán"

Por otra parte, la segunda parte de esta exposición se centra en los archivos que custodian los documentos producidos por dichos organismos,

que son fuentes primarias para la investigación sobre los puertos españoles. Asimismo, queremos indicar que haremos constantes referencias a la Capitanía del puerto de Barcelona, y al propio puerto, pues nos ha parecido oportuno ilustrar esta exposición con informaciones concretas sobre estos organismos.

## ■ LA SECRETARÍA DE ESTADO Y DEL DESPACHO DE MARINA Y LAS CAPITANÍAS DE PUERTO

Ana María Vigón<sup>1</sup> señala que, hasta el siglo XVIII, el control del poder central en la construcción, conservación y policía de los puertos fue prácticamente nulo pues las hermandades, los consulados y los ayuntamientos se ocupaban de estas labores. En la monarquía de los Austrias, estas entidades proponían la formación de un puer-



## Patrimoni

to y enviaban el correspondiente proyecto al Consejo de Castilla, al de Aragón o, incluso, al de Indias para su aprobación. Ellas mismas costeaban las obras y, para la construcción y el mantenimiento de los puertos estaban autorizadas a imponer arbitrios que recaudaban por sí mismas, aunque se hallaran sujetas a la inspección y vigilancia de dichos consejos.

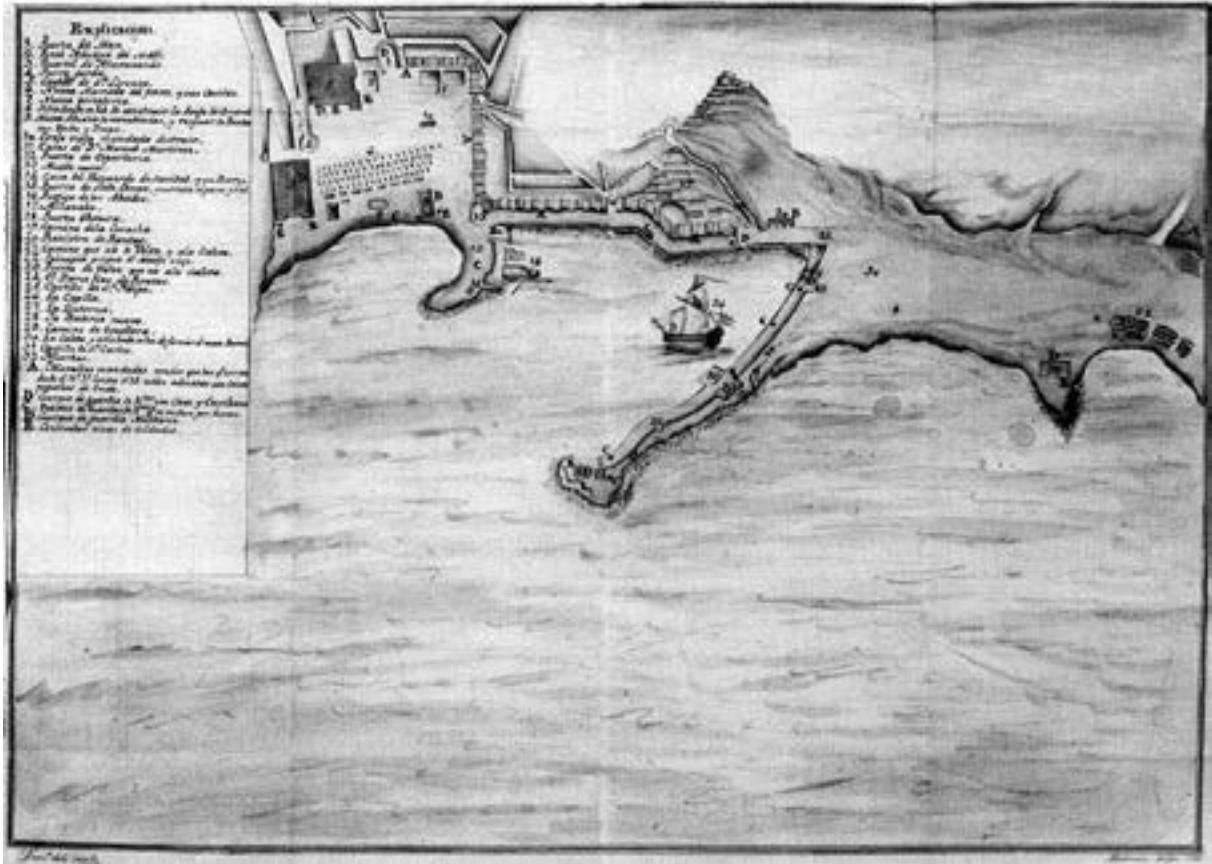
Esta situación cambió durante la primera mitad de la centuria ilustrada. Por una parte, se produjo un progresivo control sobre el territorio, los buques y el personal adscrito a los mismos, así como sobre los propios puertos, al crearse los departamentos marítimos. La implantación de la Matrícula de Mar favoreció la formación de las provincias en esas demarcaciones.<sup>2</sup> La concurrencia de los buques de guerra en determinados puertos se intensificó, así como el tráfico mercantil, lo que hizo necesaria una autoridad en ellos. Además, se reconocieron unos derechos de puerto<sup>3</sup> que permitieron destinar recursos a su mantenimiento, así como pagar a los trabajadores que operaban en ellos. En varias reales cédulas y decretos expedidos por el Rey a favor del Almirantazgo, en 1737 y 1739, se señalaron los puertos donde debía exigirse a las embarcaciones el pago de unas contribuciones que eran recaudadas por «el Capitán, guardián o Alcalde de mar donde lo hubiera» y, en su defecto, por el Subdelegado de Marina encargado, que se usarían para «su gratificación y cuidado».<sup>4</sup>

La Secretaría de Estado y del Despacho de Marina asumió la organización de los puertos y la dirección de las obras que debían realizarse en ellos. Así, se fue estableciendo un control sobre los puertos por medio de las capitanías a lo largo de las costas peninsulares y ultramarinas, que tenían como responsable a un oficial de guerra nombrado por el Rey.<sup>5</sup> En 1737, se proporcionó al marqués de la Ensenada la información que había solicitado sobre los puertos, las playas y los surgideros del Principado, y se le indicó que Salou fue el primero «provisto por su Majestad» de guardián de puerto pero que, en los demás, no lo había y que, en las torres de los alfaques, existían comandantes militares que «suelen cobrar algo de las embarcaciones que se arriman a ellas, que rara vez sucede».<sup>6</sup>

Los capitanes de puerto debían ocuparse del orden del mismo, así como de hacer observar las leyes concernientes a la navegación, para lo cual tenían autoridad sobre los capitanes de los buques mercantes fondeados en el puerto.<sup>7</sup> En estos términos recoge el Secretario de Estado y del Despacho de Marina la importancia que se concede a los puertos, al dirigirse al de Indias, en concreto con respecto a la provisión de la Capitanía del puerto de Veracruz:<sup>8</sup> «Entre los muchos ramos de Marina, todos que piden un conocimiento muy facultativo, es uno de los de más gravedad el de los puertos, como que son el abrigo de las escuadras y las embarcaciones del comercio, y entre cuantos tienen los dominios del Rey. [...] Y, por tanto, previniendo las ordenanzas sabiamente el establecimiento de capitanes de puerto en quienes recaiga el cuidado de ellos, su conservación, mejoras y seguridad de las embarcaciones en su entrada, estada en ellos y salida, tiene el Rey particularmente expedidas varias instrucciones consecuentes a la misma ordenanza para el gobierno de estos capitanes según la mayor importancia de los puertos que tienen a su cargo. [...] el capitán de puerto no solo debe estar perfectamente instruido de lo mucho que abraza la profesión facultativa marinera para el manejo de toda embarcación, tanto más arriesgado en las inmediaciones a tierra, sino también por lo mismo en cuantas circunstancias tenga no solo el puerto, sino las costas de una y otra banda para, en caso de que los vientos no permitan la entrada de un buque, asegurándolo interinamente en otro paraje; siendo de su obligación entre otras muchas, la de entrar y sacar los buques de guerra cuyo cargo pide el conocimiento mariner y práctico del manejo de un navío, constitución de las costas, sus bajos y peligrosos vientos que en aquel paraje reinan».

Desde el principio, se estableció la relación de los capitanes de puerto con las distintas autoridades de la localidad, cuestión que provocará múltiples desavenencias. Como uno de sus cometidos era el control de los buques que entraban y salían, se estimó que tenían que dar esta información a los gobernadores de las ciudades.<sup>9</sup> Con respecto a estas noticias, resulta oportuno señalar que, en 1792, se accedió a que se facilitaran al

Plano del puerto de Málaga.  
(España. Archivo General de la Marina  
"Álvaro de Bazán", Colegio de San Telmo,  
leg. 991).





## Patrimoni

editor del *Diario de Barcelona* las noticias sobre salidas y entradas de buques en el puerto, tal y como este había solicitado.<sup>10</sup>

En cuanto a los militares que servían en estas plazas, en 1737 se resolvió que asumieran la responsabilidad oficiales de Marina, ancianos o accidentados, que no podían servir en navíos.<sup>11</sup> Sin embargo, en ocasiones este trabajo recayó en oficiales del Ejército de Tierra. Este es el caso de la Capitanía del puerto de Barcelona. Las primeras noticias que hemos encontrado con respecto al capitán del mismo se refieren a José Carbonell, quien en 1735 ya ejercía dicho cargo.<sup>12</sup> Cuando falleció, se nombró interinamente a Diego de Arriola capitán de Infantería, a quien sucedió Luis Carbonell, marqués de la Quadra.<sup>13</sup> Posteriormente, el 19 de octubre de 1790, se confirió la Capitanía del puerto de Barcelona al capitán de navío Pablo Lasaña.<sup>14</sup>

Al igual que en el Ejército se asignaban los gobiernos de plazas de acuerdo con los diferentes grados, aquí también se establecieron los que correspondían a la capitanías de puerto, según su importancia y las obligaciones anejas en 1787.<sup>15</sup> El 15 de mayo se fijaron las capitanías de puerto existentes en América y se asignaron los grados militares para cada una de ellas. Sin embargo, no existió ninguna instrucción general hasta el último tercio del siglo XVIII, aunque hubo varios intentos de formar unas ordenanzas propias.<sup>16</sup> En su lugar, se fueron aprobando disposiciones particulares para algunos de ellos, tanto en la península como en América,<sup>17</sup> así como los aranceles de derechos que regían en cada una. En 1786, se aprobó la Instrucción dada por el inspector general de Matrículas de Mahón, Luis Muñoz de Guzmán, para el Capitán de puerto de esa localidad, que se convirtió de forma provisional en el modelo a seguir.<sup>18</sup>

Ya en 1791 se dispuso que los capitanes de puerto de América y Filipinas dependieran de los comandantes generales de Marina y no de los gobernadores de las plazas, sin perjuicio de que les pudieran dar los partes y las noticias convenientes para el gobierno.<sup>19</sup> Asimismo, se estableció que los capitanes de puerto de los presidios no dependieran de Guerra, sino de Marina.

Las Ordenanzas Generales de la Armada de 1793 dedicaron el Título VII del Tratado 5.º a la «Policía general de los puertos y otros cualesquier fondeaderos a cargo de los capitanes de puertos, y de las demás obligaciones de estos». De esta manera, se suplió la falta de una disposición general y se constituyó la norma básica para todos los puertos.

Las obligaciones del Capitán de puerto consistían en disponer «el buen amarradero de las embarcaciones, su buen orden en cargas y descargas», la policía en general, la seguridad y la limpieza del puerto, la dirección de las entradas y salidas de las embarcaciones, así como de todas las maniobras que se produjeran en su interior (Art. n.º 6). En este aspecto, sus facultades eran absolutas, aunque carecía de jurisdicción y, por tanto, no podía imponer castigos a los infractores. Sin embargo, sus denuncias debían ser atendidas inmediatamente por el juez correspondiente e, incluso, podía recurrir al Capitán General del Departamento Marítimo (Art. n.º 7). Dependía directamente del citado Capitán General, a quien debía dar cuenta de lo ocurrido en el puerto, que sería comunicado, «si fueren dignas de noticia», por la vía reservada de Marina (Art. n.º 168). Sin embargo, también debía obedecer las órdenes que recibía del Director General de la Armada (Art. n.º 10).

En los puertos o radas de corta población o comercio no pertenecientes a una determinada Capitanía, el Subdelegado de Marina ejercería las funciones de Capitán de puerto (Art. n.º 190). Le correspondía cobrar los derechos de anclaje, linterna y limpieza, llevando al efecto un libro y entregando mensualmente la parte correspondiente (Art. n.º 170), así como el de Capitanía de todo mercante, pero quedaba abolido el derecho de lastre y deslastre.

Cada cuatro años recibirían una visita de inspección (Art. n.º 178) y debían tener un archivo de los libros y tarifas de su economía, de las órdenes que se les comunicaran, y del plano y la descripción del puerto, que se entregarían bajo inventario en el momento de la sucesión del cargo (Art. n.º 187). Debían tener un conocimiento total del puerto, para lo que disponían de una falúa con la que se desplazaban para situar los escollos y otros accidentes

Ordenanzas Generales de la Armada Naval. Parte Primera.  
Sobre la gobernación militar y marinera de la Armada en  
general, y uso de sus fuerzas en la mar. Tomo II. 1793  
(España. Archivo General de la Marina "Álvaro de Bazán").





## Patrimoni

que pudieran tener, realizar sondeos y, en general, todas las operaciones que les permitieran dibujar el plano del puerto que, cada cierto tiempo, debían remitir al Departamento Marítimo correspondiente con las alteraciones oportunas.

A las órdenes del Capitán de puerto había diferentes profesionales. El práctico era un piloto o un hombre de mar experimentado que debía pilotar las embarcaciones que entraban, salían o se enmendaban en los puertos.<sup>20</sup> Según las ordenanzas citadas, estos podían tener nombramiento de Capitán General del Departamento Marítimo, gozando del sueldo correspondiente, o provenir de la Matrícula y ejercer como prácticos provisionales. De acuerdo con esta circunstancia, podían estar sujetos a la jurisdicción militar. En 1793, no había prácticos en el puerto de Barcelona, por lo que el capitán del mismo, Pablo Lasaña, propuso para el puesto al vigía de Montjuic, oficial de mar jubilado Miguel Vergel, y para subalternos a Luis Laporta y a Salvador Laporta, «quienes desde su tierna edad lo están ejerciendo, sin haber apercibido nunca derecho alguno por los buques de la Armada, ni al sacarlos, ni al introducirlos en el puerto y rada».<sup>21</sup>

En virtud de la Real Orden de 20 de octubre de 1832, se señalaban los puertos en donde las embarcaciones debían tomar práctico a su entrada o salida, de acuerdo con su tonelaje,<sup>22</sup> tras producirse diversas reclamaciones de buques nacionales y extranjeros contra la obligación que se establecía en ellos.

En el Título VII citado se recoge la existencia de otros subalternos: los tenientes o ayudantes (Art. n.º 42). Así, en 1792, se confirió la ayudantía de la Capitanía del puerto de Barcelona al piloto Juan Michel;<sup>23</sup> los cabos de mar o alguaciles del Juzgado «con constante asistencia durante el día a la orden del Capitán de puerto para las ocurrencias en que tuviere que emplearlos» (Art. n.º 53). Se fueron encomendando funciones a los primeros, relacionadas con la vigilancia del tráfico de los puertos y de las playas de los distritos.<sup>24</sup>

Todos estos empleados, e incluso quienes no trabajaran de forma continuada en los puertos, dependían del Capitán. De tal manera que, cuando unos maestros cala-

fates propusieron la colocación de cuatro bombas para evitar incendios en el puerto de Barcelona, se estableció que se sometieran a la citada autoridad.<sup>25</sup> De acuerdo con la Real Orden de 8 de febrero de 1781, había quedado en manos de la Marina la ejecución de las obras de los puertos, estableciéndose reglas sobre el régimen económico que debía observarse en ellas.<sup>26</sup>

En 1795, a raíz de una petición del Capitán del puerto de Cádiz, la Junta del Departamento<sup>27</sup> acordó «que el Capitán del puerto tenga su despacho y almacén en el muelle para desempeñar con la puntualidad debida y conveniente las obligaciones de su empleo, que piden su asistencia continua, o de la mayor parte del día en aquel paraje o playa», por lo que determinó que se consultara al Rey sobre la construcción de una casilla para aquel objeto, ya sea por Marina o por el ramo de la Real Hacienda, tanto en el puerto de Santa María, como en los demás de la comprensión del departamento de Cádiz. Unos años después, la Secretaría de Estado y del Despacho de Marina ordenó al de Hacienda que las mismas aduanas por quienes se percibían y cobraban los derechos de almirantazgo, así como otros de embarco y desembarco, costearan las casillas de todos los capitanes de puerto en los parajes adecuados y las obras o reparos necesarios.<sup>28</sup> Como la disposición no se cumplió, al final se declaró que el pago de los gastos correspondía al Almirantazgo.<sup>29</sup>

### ■ LA NUEVA ORGANIZACIÓN DEL SISTEMA PORTUARIO EN LA SEGUNDA MITAD DEL SIGLO XIX

Pese a que las capitanías siguieron bajo la jurisdicción del Ministerio de Marina, durante el siglo XIX el Ministerio de Fomento ejerció diversas competencias sobre el sistema portuario, tal y como veremos a continuación.

Durante esta centuria se produjeron constantes variaciones en las capitanías de puerto, bien por cuestiones coyunturales –como ocurrió durante la Guerra de Independencia por falta de personal–,<sup>30</sup> bien por cambios en los criterios de clasificación. De este modo, el Real Decreto de 27 de octubre de 1820, que estableció un nuevo ré-

Hoja de servicio de Pablo Lasaña, capitán del puerto de Barcelona. (España. Archivo General de la Marina "Álvaro de Bazán", leg. 620/606).

*D<sup>te</sup> Pablo Vicente Lasaña Capitán de Navio  
de la R<sup>ta</sup> Armada -*



Emples	Agosto	Sept	Octubre	Nov	Diciembre
Guarda Marina	10	10	10	10	10
Ayudante de Fraga	10	10	10	10	10
Ayudante de Navio	10	10	10	10	10
Almoxarife de Fraga	10	10	10	10	10
Almoxarife de Navio	10	10	10	10	10
Capitán de Fraga	10	10	10	10	10
Capitán de Navio	10	10	10	10	10

**Campañas**

*En 1<sup>o</sup> de Noviembre de 1781 me embarqué en Cadix en el R. Felipe. Hicimos Comandante de la Esquadra del Sr. D. Juan José Navarro cuando salimos fue en 15 del mismo mes. Llegamos en 20 de octubre a la Isla que pasaba a Italia, la que desembarcamos en el Puerto de Egipto, y desde allí pasamos a Solon.*

*En 2<sup>o</sup> de Febrero de 1783 fui comisionado por orden de la Corte para pasar a Venecia, a fin de solicitar que una Buca de aquella Republica comunique a Vasa (en donde estaba el Navio D. Luis) al Capitán de Fraga D. Carlos Casanueva, que lo iba a mandar, y haciendo fecho al tiempo de la salida contra orden, y al mismo tiempo noticia de la guerra de este Navio, me retiré a mi casa a Solon con pérdida de mi equipaje y personas las Indias.*

*En 10 de Febrero de 1784 volí de Solon con la Esquadra, en el mismo...*



## Patrimoni

gimen para las Matriculas de Mar, consideró que no solo había que tener en cuenta la importancia comercial de los puertos, sino también la circunstancia de haber sido constituidos los depósitos de Marinería. Las capitanías se clasificaron según su orden de importancia, al tiempo que se determinó el rango que debían tener los oficiales que las desempeñaran, esto es, brigadieres y capitanes de navío, capitanes de fragata, y tenientes de navío o de fragata.

Con motivo de la provisión de varias capitanías de puerto vacantes, el 1 de noviembre de 1824 se declaró que algunas de ellas quedarían unidas a las segundas comandancias y ayudantías de los distritos. El 20 de septiembre de 1847 se aumentó a cuatro el número de clases de capitanías, estableciéndose tanto los empleos que correspondían a cada una de ellas, como el tiempo de duración de estos destinos.<sup>31</sup> Por ejemplo, la Capitanía del puerto de Barcelona o la de Cádiz correspondía a un brigadier o a un capitán de navío que podría desempeñar este puesto durante 2 años. Asimismo, se aumentó el número de las que quedaban anejas a comandancias de provincias y ayudantías. Esta medida se fue generalizando hasta que ambos cargos se reunieron en la misma persona donde coincidían con el puerto de residencia, en virtud del Real Decreto de 27 de noviembre de 1867.

En este período también aumentaron las obligaciones de los capitanes, pues desde 1858 tenían que dar parte al Ministerio de los siniestros marítimos que ocurrían.<sup>32</sup> En 1880, se aprobó el reglamento para el servicio de meteorología marina y se ordenó la creación de estaciones en las capitanías con el fin de recabar los datos pertinentes.

Una cuestión importante fue que, a partir de 1836, se declararon inamovibles los destinos militares y políticos de la Armada, lo que afectó también a las capitanías, sobre todo a partir de 1847. Este hecho acabó con el carácter vitalicio de algunas de ellas.

En 1832, se creó la Secretaría de Fomento General del Reino, a la que se otorgaron competencias sobre los puertos. Esto dio lugar a una progresiva modificación del sistema. Poco después, la Secretaría de Estado y del Des-

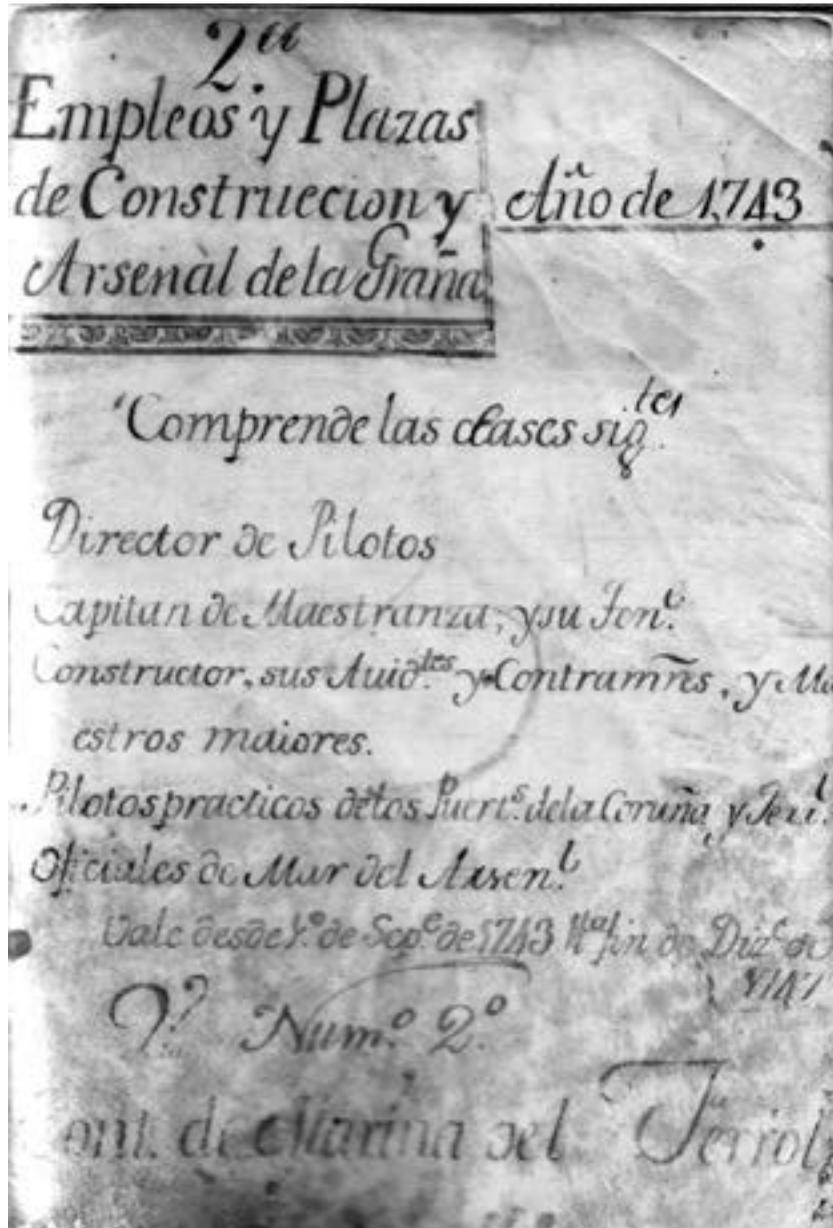
pacho de Comercio, Instrucción y Obras públicas –creada en 1847– asumió las competencias sobre obras de mar y todas las accesorias de los puertos, como limpieza y conservación, así como fosos, boyas y balizas. En 1851, pasó a denominarse Ministerio de Fomento, ocupándose también de las obras públicas que dependían de otros departamentos gubernamentales.

De acuerdo con el Real Decreto de 17 de diciembre de 1851 sobre administración y servicio de construcción, limpia y conservación de los puertos mercantes de la península e islas adyacentes, el Estado se reservó para sí la gestión de los puertos, pero estableció una bicefalía en el ámbito portuario con la presencia de la administración civil (Ministerio de Fomento) y militar (Ministerio de Marina).<sup>33</sup>

En virtud de esta disposición, los arbitrios establecidos en beneficio de los puertos se redujeron a dos: el impuesto de fondeadero, y el de carga y descarga. Correspondía su recaudación a Hacienda y debían destinarse a la limpia, así como a las obras portuarias, asignándose su importe en el presupuesto de cada año al Ministerio de Fomento, aunque se podrían autorizar en determinados casos impuestos especiales en algunos puertos. A partir del 1 de enero de 1862, se suprimieron los derechos de Capitanía y, el 31 de octubre de 1866, se declaró libre el servicio de practica en todos los puertos del Reino para los buques nacionales de cabotaje, sin limitación de capacidad.<sup>34</sup>

Sin embargo, el entendimiento entre los órganos de la administración civil y militar no siempre fue bueno. Por eso, el Ministerio de Fomento promovió comisiones para llegar a un consenso sobre diversos asuntos como la redacción de una ordenanza de policía y la conservación de los puertos mercantes de la península, en 1852.<sup>35</sup> Además, cuando los ingenieros de caminos, canales, puertos y faros sustituyeron a los de la Armada en estas obras, surgieron continuas desavenencias con los capitanes de puerto. Entonces se dictó el Real Decreto del Ministerio de Fomento de 3 de febrero de 1853 que establecía que aquellos debían recibir de estos la ayuda que precisaran para proyectar o reparar obras y debían someter a su consulta, o bien a la del

Lista de los oficiales y empleados en las plazas de construcción y en el Arsenal de La Graña, incluyendo los pilotos prácticos de los puertos de La Coruña y de Ferrol, 1743 - 1747. (España. Archivo General de la Marina "Álvaro de Bazán", caja 2583/3).





## Patrimoni

Comandante de Marina, el emplazamiento de las que proyectaran.

De acuerdo con los reales decretos de 10 de octubre de 1845 y de 3 de febrero de 1853, así como con la Ley de 6 de agosto de 1866, Fomento tenía la competencia para entender y conocer, con la debida intervención de Marina, todas las obras públicas (nacionales, provinciales o municipales) que se proyectaran o ejecutaran dentro de las playas, puertos y zonas del litoral terrestre. Además, correspondía a los gobernadores civiles conceder o denegar, previo informe de los comandantes de Marina, las autorizaciones que se pidieran para establecer en las playas, chozas o barracas, baños ocasionales, y en las propiedades particulares, estanques artificiales de agua de mar, que estuvieran comunicados con este, para baños, viveros de peces o cualquier otro objeto de utilidad o recreo. Pero, fuera de estos casos, el Ministerio de Marina era el único competente para otorgar las obras particulares que se hicieran en puertos, playas y zonas del litoral terrestre, ya fueran rampas, muelles, fábricas, criaderos de peces y de moluscos, etcétera.

Román Eguinoa de San Román señala que la Ley de Puertos de 7 de mayo de 1880<sup>36</sup> mantuvo la distribución de competencias entre Marina y Fomento: en la parte terrestre, que llegaba hasta el cantil del muelle, el Ministerio de Fomento tenía competencia en el caso de los puertos de interés general, y, en el caso de los puertos provinciales y municipales, la corporación local.

En la parte marítima, la denominada «lámina de agua», la responsabilidad recaía en Marina. Asimismo, a este le correspondía todo lo relativo al movimiento general de las embarcaciones, la competencia en caso de naufragio dentro de un puerto, lo mismo que en caso de daños a obras del puerto por los buques o sus amarras, o de «ensuciamiento del mismo». En las obras de los puertos con arsenal militar, los estudios, los proyectos y la ejecución de las obras correspondía a Marina. El capítulo 5.º –sobre los servicios anejos a los puertos– mantenía la competencia de Marina sobre el practicaje y se la atribuía sobre los vigías, semáforos y botes salvavidas. Sin embargo, la responsabilidad sobre el alumbrado marítimo seguía correspondiendo a Fomento.

Con relación al servicio de atraque de los buques en los muelles de los puertos no militares, se resolvió en 1896, como regla general, que correspondía a los funcionarios de Fomento, concretamente a los ingenieros, señalar el lugar que cada buque debía ocupar, mientras que quedaban bajo la dirección, inspección y vigilancia de la autoridad de Marina las maniobras puramente náuticas de atraque y desatraque de los mismos.

Por la Real Orden de 7 de agosto de 1898 se aprobó el reglamento general para la organización y el régimen de las juntas de obras de puertos que habían surgido en 1832. Tenían como objeto administrar e invertir los fondos especiales de cada uno de ellos. Además, debían efectuar las obras de mejora, reparación y conservación, así como establecer los servicios de explotación y policía, bajo la vigilancia del Ministerio de Fomento.

También hubo que homogeneizar el servicio de practicaje en todo el territorio, dada la deficiente organización del servicio y los abusos que se cometían.<sup>37</sup> Y, aunque como hemos visto, se fueron detallando cada una de las competencias, los conflictos entre ambas administraciones no cesaron, dejando su huella en los expedientes.

Si bien en 1900 se creó el Ministerio de Obras Públicas, por Real Decreto de 3 de noviembre de 1928, correspondieron de nuevo al de Fomento las competencias reseñadas con anterioridad. Poco después, el 16 de diciembre de 1931, el departamento volvió a denominarse «Obras Públicas» y por el Decreto de 4 de enero de 1932, al recibir su estructura administrativa, se creó un Servicio Central de Puertos y Señales Marítimas, que poco después alcanzó la categoría de Dirección General. Esta se mantuvo a lo largo de los años y, en 1979, siguió existiendo con la competencia añadida de las costas.

La tradicional dependencia estatal del dominio portuario se vio consolidada en la Constitución de 1978, que atribuía los puertos de interés general –que fundamentalmente coincidían con los que desarrollaban actividades comerciales– a la Administración General del Estado, mientras que los de refugio, deportivos y, en general, los no comerciales, a las comunidades autónomas.

Con la Ley 27/1992 de Puertos del Estado y de la Marina Mercante, de 29 de noviembre de 1992, se creó una

Arancel del puerto de Barcelona. Prácticos y amarradores. Barcelona, 30 de junio de 1880 (España. Archivo General de la Marina "Álvaro de Bazán". Fondo documental del Departamento Marítimo de Cartagena, CG 480,30).

## Arancel del Puerto de Barcelona.

### Prácticos

Por orden de la Capitanía General del Departamento de Cartagena de 23 de Octubre de 1863, confirmada en Real Orden de 8 de Julio de 1876 se les autorizó para percibir por sus honorarios, veinte pesetas de entrada e igual cantidad por la salida de cada buque que pilotear, destinando cinco pesetas para la adquisición y conservación de embarcaciones propias con el personal necesario para su servicio.

Por Real Orden de 31 de Octubre de 1876 se declaró obligatorio el practicaje para todos los buques de 60 ó mas toneladas que proceden y emprenden sus viajes al Estrecho y á Ultramar, con la única excepción de los vapores nacionales que hacen viajes periódicos entre la Península, Islas Baleares, Canarias y al Estrecho que están obligados á tomar en el último puerto español y á su regreso el primero en que hagan escala. Los buques cualquiera que sea su calada que se dediquen exclusivamente al Cabotaje entre los puertos de los Archipiélagos e Islas adyacentes quedan libres de la obligación de tomar practico si no lo solicitan.

### Amarradores

**Tarifa de amarrage para el Puerto de Barcelona aprobada por S.M. en Real Orden de 2 de Septiembre de 1878**

		Pés. Libr.
Libre	Buques de 20 á 50 toneladas .....	2 50
	Idem de 51 á 100 idem .....	5 "
	Idem de 101 á 200 idem .....	7 50
	Idem de 201 á 300 idem .....	10 "
	Idem de 301 ó mas idem .....	12 50
Obligatorio	Buques de 20 á 50 toneladas .....	2 50
	Idem de 51 á 100 idem .....	5 "
	Idem de 101 á 200 idem .....	7 50
	Idem de 201 á 300 idem .....	10 "
	Idem de 301 ó mas idem .....	12 50

Barcelona 30. Junio 1880.

*José Martínez*



Patrimoni

Planos, Memoria y Presupuesto del Puerto de Barcelona por el Ingeniero Jefe de Caminos, Canales y Puertos Don Pedro de Andrés y Puigdollers y proposición presentada al gobierno para su construcción por la Casa del Sr. D. Jaime Girona y Compañía de Madrid. Barcelona, 1854 (España. Archivo General de la Marina "Álvaro de Bazán", leg. 5639/5).



Detalle Plano del Puerto de Barcelona.  
Juan Cortés y de Ribera, arquitecto. 7 de enero de 1862.  
(España. Archivo General de la Marina "Álvaro de Bazán",  
leg. 5639/6,7).

nueva estructura organizativa que supuso la desvinculación definitiva de la administración marítima respecto de la Armada. Se atribuía al Ministerio de Fomento, a través de la Dirección General de Marina Mercante, el ejercicio de las competencias en cuanto a la ordenación general de la navegación marítima y de la flota civil, excepto la actividad pesquera, que correspondía al Ministerio de Agricultura, Pesca y Alimentación.

En el Art. n.º 88 se establecían las capitanías marítimas como nuevos órganos periféricos de la administración marítima. Estas se regularon por el Real Decreto 1246/1995, de 14 de julio y, en 2007 se modificó el sistema al suprimir las capitanías de segunda y tercera categorías, que dieron paso a los distritos marítimos. También se creó un ente público denominado Puertos del Estado con responsabilidades globales sobre el conjunto del sistema portuario, que continúa hoy día vigente bajo la dependencia del Ministerio de Fomento.<sup>38</sup>

## ■ LA DOCUMENTACIÓN DE LOS PUERTOS EN LOS ARCHIVOS PÚBLICOS ESPAÑOLES

La documentación generada por los organismos que hemos visto anteriormente se encuentra custodiada en diversos archivos públicos. El fondo documental producido por la Secretaría de Estado y del Despacho de Marina se halla en dos instituciones, el Archivo General de Simancas (AGS) y el Archivo General de la Marina Álvaro de Bazán (AGMAB).

### **Archivo General de Simancas**

Aquí se encuentra la documentación producida por la Secretaría de Estado y del Despacho de Marina hasta 1783. De acuerdo con el «Inventario de los legajos de la Secretaría de Estado y Despacho de Marina que de Real Orden se remitieron en el año 1826 al Archivo General de Simancas, autorizado por don Francisco Encina, archivero de dicha Secretaría, el 22 de julio de ese año»,<sup>39</sup> hay cinco legajos del Negociado de Capitanes de Puerto y 14 del Negociado de Muelles y Puertos. De esta última agrupación, tres corresponden al de Barcelona (1728-



1783) y contienen también planos que se encuentran digitalizados.<sup>40</sup>

### **Archivo General de la Marina Álvaro de Bazán**

En este centro se conserva la documentación producida por la vía reservada de Marina a partir de 1784, aunque hay algún documento anterior, así como la del Ministerio de Marina hasta aproximadamente 1939. Presenta la siguiente clasificación: Capitanías de Puerto y Puertos



## Patrimoni

(18 legajos de generalidades y 67 de asuntos particulares).<sup>41</sup> Existen también expedientes relativos a puertos concretos.<sup>42</sup> Por último, hay libros de registro de capitanes, de asuntos particulares y de asuntos personales (1784-1849). Es importante señalar que esta documentación está muy relacionada con la clasificada en Dirección de Hidrografía, Matrículas y Pesca, Semáforos, así como Navegación Mercantil. Además, en este archivo se encuentran los expedientes personales de los oficiales de la Armada que fueron capitanes de puerto y de los ingenieros de la Armada que participaron en las obras de los mismos. Por poner un ejemplo, citaremos a Alfonso Benigno del Águila, oficial encargado de las obras del puerto de Barcelona en 1818, según consta en su hoja de servicios.<sup>43</sup> Asimismo, se custodian los expedientes personales de los celadores de puerto y de algunos prácticos. Este archivo recibió transferencias de los archivos de los departamentos marítimos que veremos a continuación, por lo que también custodia documentación generada por las propias capitanías de puerto.

### **Archivos Navales de Ferrol, de Cartagena, de San Fernando y de Canarias**

Los tres primeros son los herederos de los que existían en los departamentos marítimos, mientras que el de Canarias se creó en 1940. Eran los encargados de recibir la documentación de los organismos y de los buques adscritos a cada una de sus jurisdicciones.<sup>44</sup> Por eso, aquí se encuentra buena parte de la documentación generada por las capitanías de puerto.<sup>45</sup> Sin embargo, hay que tener en cuenta dos cuestiones: en primer lugar, los archivos de Ferrol, de Cartagena y de Cádiz transfirieron documentación al AGMAB y al Archivo General de la Administración (AGA). En segundo lugar, algunas capitanías hicieron pocas remisiones, por lo que puede existir documentación histórica en las propias capitanías marítimas.

### **Archivo del Museo Naval**

En él se halla la documentación de la Dirección de Hidrografía, entre la que encontramos las noticias enviadas por los capitanes de los puertos. Como hemos visto, es-

tos debían realizar y revisar los planos de los puertos que mandaban a los departamentos marítimos. Posteriormente, en la segunda mitad del XIX, se estableció que remitieran al Depósito Hidrográfico las informaciones de las correcciones de los planos publicados.<sup>46</sup>

### **Archivo Histórico Nacional, Archivo General de la Administración y Archivo del Ministerio de Fomento**

El Archivo de la Secretaría de Estado y del Despacho de Comercio, Instrucción y Obras Públicas se creó por Real Decreto de 12 de septiembre de 1847. Allí se depositaron los papeles de la Gobernación del Reino referentes a asuntos de obras públicas.

En 1931, se separaron los archivos de Fomento y de Obras Públicas. Como indica Concepción de la Fuente Cobos,<sup>47</sup> la documentación de este último se encontraba organizada en cuatro grandes bloques, de acuerdo con las direcciones generales existentes (Carreteras, Obras hidráulicas, Puertos y Transportes terrestres), junto con la proveniente de la Subsecretaría. En concreto, la de puertos estaba clasificada de la siguiente manera:

#### V. Puertos:

##### V.I. Puertos y faros:

V.1. Expedientes generales por provincias.

V.2. Balizamientos.

V.3. Faros, expedientes por provincias.

V.4. Faros, aparatos, efectos, material, aceite.

V.5. Faros, conservación.

V.6. Puertos y faros. Legislación. Varios.

##### Organización.

No debemos olvidar que en Asuntos Generales estaba la correspondiente a la Junta Consultiva de Caminos, Canales y Puertos, así como a las juntas provinciales. Además, había una sección de contabilidad.

Cuando se creó el Archivo General Central en Alcalá de Henares, en 1858, se produjeron diferentes transferencias con documentación del tema que nos ocupa.<sup>48</sup> Pero también se hicieron remisiones al AHN. En abril de 1963, con el fin de facilitar el traslado del archivo a la nueva sede del departamento en Nuevos Ministerios, se realizó la

Telegrama del comandante de Marina de Barcelona participando al ministro de Marina la destrucción de doscientos metros del malecón del puerto por el último temporal. 15 de marzo de 1886. (España. Archivo General de la Marina "Álvaro de Bazán", 5639,9).





Patrimoni

La Coruña. Parte de entrada y salida de buques del práctico del puerto, 25 de febrero de 1901. (España. Archivo General de Marina "Álvaro de Bazán", Fondo del Departamento Marítimo de Ferrol, leg. F.2592)

El Práctico de guardia da parte al Sr. Capitán del Puerto de los buques entrados y salidos en el día de hoy

Práctico que pilotó	ENTRADOS			Práctico que pilotó	SALIDOS		
	Clase y nombre del buque	Bandera	Puntos		Clase y nombre del buque	Bandera	Puntos
<i>Leku</i>	<i>Vapor Galiz</i>	<i>Asturias</i>	<i>66</i>	<i>Sevicio</i>	<i>Vapor Comino</i>	<i>Galicia</i>	<i>55</i>
<i>id</i>	<i>id arache</i>	<i>deputado</i>	<i>50</i>	<i>id</i>	<i>Vapor Galiz</i>	<i>Asturias</i>	<i>71</i>

**OBSERVACIONES**

*Práctico de guardia para este noche: Neco*  
*ante el fondo, mar rizada del viento*

primera transferencia de documentos y libros, aunque estos últimos, posteriormente, se enviaron al AGA. Después, entre 1971 y 1979, se realizaron nuevas entregas. Por todo ello, la documentación de la Dirección General de Puertos se encuentra repartida entre el AHN, el AGA y el Archivo del Ministerio de Fomento.

En el AHN existe un inventario de la documentación de la Dirección General de Puertos (Fondos contemporáneos) a disposición de los investigadores, que comprenden de 196 legajos cuyas fechas abarcan desde 1835 a 1955. Hemos podido identificar algunas de las siguientes series documentales, en concreto las relativas a las infraestructuras:

- Expedientes de obras y reparaciones.
- Contratos de obras.
- Expedientes de conservación y reparación de faros de las provincias.

También hay expedientes de actividades de la Junta de Obras de Puertos, así como algunos documentos relativos al personal. Existen 13 legajos sobre el puerto de Barcelona.<sup>49</sup>

En el AGA hay 1 737 unidades de conservación con documentación de la Dirección General de Puertos fechadas entre 1814 y 1865. Fundamentalmente, son expedientes relativos a las infraestructuras portuarias (proyectos con memorias y planos), aunque también hay algunos relativos al personal, las tarifas y los registros de expedientes de puertos. Del puerto de Barcelona hemos contabilizado documentación en 124 unidades de conservación.<sup>50</sup>

En el actual Archivo del Ministerio de Fomento se custodian los expedientes personales de miembros del Cuerpo de Ingenieros de Caminos, Canales y Puertos, y del Cuerpo de Ayudantes de Obras Públicas (1833-190), procedentes de la Subsecretaría.<sup>51</sup>

Sin embargo, de la Sección de Puertos quedan pocos documentos debido a las transferencias que hemos mencionado.

Por una parte, hay documentación de la Dirección General de Puertos y Costas (anteriormente, Puertos y Señales Marítimas), tanto de la Secretaría General, como de la Sección de Contratación y Actuación Administrativa.

Por otra, hay expedientes de la Subsecretaría, Sección Presupuestos. En cuanto a las fechas extremas, si bien hay algo del último tercio del siglo XIX, la mayor parte corresponde a las décadas del 50 y 60 del siglo XX. En concreto, hay expedientes de concesiones, expropiaciones y delimitaciones de zona marítimo-terrestre.<sup>52</sup>

### **Archivos de las autoridades portuarias**

Por último, deberíamos tener en cuenta los archivos existentes en los actuales puertos, algunos de los cuales poseen documentación histórica.<sup>53</sup> Como ejemplo citaremos el Archivo del Puerto de Tarragona que cuenta con instrumentos de descripción de sus fondos.<sup>54</sup>

### **■ NOTAS**

1. Ana M.<sup>a</sup> VIGÓN SÁNCHEZ: *Guía del Archivo Museo Don Álvaro de Bazán*, Madrid, 1985, pág. 385.

2. Archivo General de Simancas (AGS), Secretaría de Marina, Ministerio de Marina, Provincias, Generalidad, 193, 12 de diciembre de 1750. Minuta de Real Orden a Francisco Barrero sobre la división de todo su distrito en nueve provincias o partidos, Mallorca, San Feliú de Guixols, Mataró, Barcelona, Tarragona, Valencia, Alicante, Cartagena y Vera, «para que sea más comprensible el departamento de Cartagena y estén más cuidados los montes y la Matrícula de Mar con la exactitud que importa y quiere el Rey».

3. Timoteo O'SCANLAN: *Diccionario Marítimo Español*, Madrid, 1974, pág. 441. Reedición del diccionario publicado en 1831. Los derechos de puerto eran los del Almirantazgo o de toneladas y anclaje o anclaje, sanidad, linterna o fanal, baliza o balizaje, de muelle o muellaje, de limpia, de capitán, de lastre y deslastre, de sirga, de barcaje, de pilotaje o de práctico, y de quilla o quillaje. Pese a tales impuestos, no se excluía la participación económica de los concejos por medio de los caudales de propios y arbitrios.

4. AGMAB, Puertos, leg. 5 550, (s.f.). Copia del arancel e instrucción para «la cobranza, cuenta y razón del real de vellón en tonelada y de los derechos de anclaje, limpia, linterna y gratificación del Capitán o guardián de puerto, que se deben exigir, respectivamente, en todos los de la comprensión del Departamento de Marina de Cartagena, que abajo se expresarán de los navíos y embarcaciones mayores y menores que los fondearen, desde pri-



## Patrimoni

mero de enero del año próximo de mil setecientos y cuarenta en adelante, conforme a las reales cédulas y decretos expedidos por Su Majestad a favor del Señor Infante Almirante General en 3 de octubre, 7 de diciembre de 1737, 15 de agosto y 7 de septiembre de este año». Este documento se envió al marqués de la Ensenada el 12 de diciembre de 1739.

5. AGS, Secretaría de Marina, Capitanes de Puerto, Generalidad, leg. 75, 10 de noviembre de 1749. Real Orden al Intendente de Marina de San Sebastián indicando que la provisión del empleo de Capitán de puerto pertenece al Rey, tras recibir el nombramiento hecho por el ayuntamiento de la ciudad con su consulado de comercio.

6. AGS, Secretaría de Marina, Capitanes de Puerto, Generalidad, leg. 75, 15 de febrero de 1738. Oficio de Guzmán al marqués de la Ensenada ofreciendo los datos solicitados por el aviso de 1 de noviembre de 1737.

7. Timoteo O´SCANLAN: *Diccionario*, pág. 142.

8. AGS, Secretaría de Marina, Capitanes de Puerto, Generalidad, leg. 75, 20 de diciembre de 1778. Minuta del oficio del Secretario de Estado y del Despacho de Marina al de Indias sobre la provisión de la Capitanía del puerto de Veracruz.

9. AGS, Secretaría de Marina, Capitanes de Puerto, Generalidad, leg. 75, 5 de febrero de 1753. Real Orden al Ministro de Marina de Almería para que advierta al Capitán de puerto que comunique al Gobernador de dicha ciudad la relación semanal de las embarcaciones que fondean en aquella rada. Se señala que se dé la orden «al Intendente para que la comunique a los capitanes de los puertos del departamento y a los ministros».

10. AGMAB, Puertos, 5 564, 16 de octubre de 1792. Real Orden del Secretario de Estado y del Despacho de Marina al Director General de la Armada favorable a la petición.

11. AGMAB, Puertos, 483/2. Libro de Oficiales, Capitanes de Puerto. Índice de 1633 a 1783. Asiento de 18 de julio de 1737.

12. AGS, Secretaría de Marina, Capitanes de Puerto, Generalidad, leg. 71, 26 de noviembre de 1735. Oficio del capitán del puerto de Barcelona, José Carbonell, al Secretario de Estado y del Despacho de Marina solicitando que se le pague con los demás oficiales y empleados en la Marina que se encuentran empleados en aquella ciudad.

13. AGS, Secretaría de Marina, Capitanes de Puerto, Generalidad, leg. 71, 11 de enero de 1736. Minuta de patente de guardián del puerto de Barcelona a Luis Carbonell, capitán del Regimiento de Palma, hijo de José Carbonell. Poco después pedirá el grado de coronel para servir con «más autoridad y distinción el citado empleo», pero únicamente se le concede el de teniente coronel.

14. AGMAB, Capitanías de Puerto, 5 564. Como ayudante del capitán de puerto se nombra al primer piloto Juan Martínez Barceló, graduado de alférez de fragata.

15. AGMAB, Reales Órdenes, 2 680. 3, 20 de marzo de 1787. Reglamento de grados asignados a los capitanes de puerto. A Cádiz y Barcelona les correspondían capitanes de navío.

16. Ana M.<sup>a</sup> VIGÓN SÁNCHEZ: *Guía*, pág. 385. Arriaga encargó a la Junta de Ordenanzas una norma general. Posteriormente, hubo un segundo intento frustrado. AGMAB, Capitanías de Puerto, 5 564, 23 de marzo de 1790. Madrid. Real Orden del Secretario de Estado y del Despacho de Marina al Director General de la Armada para que se examine en la Junta de Dirección el proyecto sobre la *Ordenanza para el régimen, gobierno y policía de los puertos*, así como lo informado por el teniente general José de Mazarredo.

17. AGS, Secretaría de Marina, Capitanes de Puerto, Generalidad, leg. 75. 17 de marzo de 1756. Instrucciones para el Capitán de los puertos de La Habana y de Veracruz.

18. AGMAB. Puertos, leg. 5 550, 14 de julio de 1786. Madrid. Minuta de Real Orden del Secretario de Estado y del Despacho de Marina a los capitanes generales e intendentes de los tres departamentos con copia de la instrucción formada para el gobierno del puerto de Mahón a fin de que se observe en todo lo adaptable ínterin se establece una ordenanza, excepto en los puertos donde haya reglamento.

19. AGMAB, Puertos, Generalidad, 5 551.

20. Timoteo O´SCANLAN: *Diccionario*, pág. 434.

21. AGMAB 5550, Puertos, 16 de noviembre de 1793. Barcelona. Oficio del Capitán del puerto de Barcelona, Pablo Lasaña, al ministro de Marina de la provincia, Miguel Gastón, comunicando que no hay práctico en el mismo y proponiendo a varias personas para dicho puesto.

22. Por ejemplo, en Barcelona y Bilbao era obligatorio para los buques de más de 50 toneladas, siempre que fuera empleada en el cabotaje, mientras que en Cádiz era obligatorio para los que pasaran de 80 toneladas.

23. AGMAB, Capitanías de Puerto, Asuntos Particulares, leg. 5 565, 22 de agosto de 1794. San Ildefonso. Oficio Secretario de Estado y del Despacho de Marina al Director General de la Armada confiriendo la ayudantía al piloto que había propuesto, Juan Michel.

24. Por el Real Decreto de 6 de marzo de 1912 se cambió la denominación de cabos de mar de puerto por la de contra-

maestros de puerto y, en 1920, se denominaron celadores de puerto.

25. AGMAB, Navegación Mercantil, Asuntos Particulares, leg. 7 074, 27 de febrero de 1795. Aranjuez. Minuta de Real Orden del Secretario de Estado y del Despacho de Marina al Capitán General del Departamento Marítimo de Cartagena concediendo a los maestros calafates de Matrícula Pablo Pey y Francisco Naranja la colocación de cuatro bombas a su costa en el puerto de Barcelona, para precaver incendios en los buques en todas las ocasiones que se necesiten, pero contribuyendo los mercantes con el jornal de un maestro cada día que las utilicen y siempre que su dirección e inspección esté a cargo del Capitán del mismo.

26. *Real Cédula de Su Majestad y señores del Consejo por la cual se establece la economía e intervención que debe observarse en las obras de los puertos marítimos, que se construyen a costa de los arbitrios o caudales públicos en la forma que se expresa*, Madrid, Imprenta de Pedro Marín, 1786. En ella se recoge que por la Real Orden de 8 de febrero de 1781 quedaba al cuidado e intervención de la Marina la ejecución de las obras de los puertos, pero se debía comunicar al Consejo de Castilla.

27. AGMAB, Puertos, Generalidad, leg. 5 552, 7 de octubre de 1795. Isla de León. Acuerdo de la Junta del Departamento Marítimo de Cádiz.

28. AGMAB, Puertos, Generalidad, 5 552. Real Orden de 23 de noviembre de 1798 de la Secretaría de Estado y del Despacho de Estado a la de Hacienda.

29. Timoteo VIGÓN: *Guía*, pág. 389.

30. AGMAB, Comandancias Militares, Generalidad, 5 516. 20 de mayo de 1809. Sevilla. Minuta de Real Orden de la Junta Suprema Central Gubernativa estableciendo, entre otras cuestiones, que se juntaran las capitanías de puerto con las segundas comandancias o ayudantías de distrito, para no emplear tantos oficiales, o incluso que fueran servidas por particulares sin sueldo.

31. El Real Decreto de 4 de febrero de 1857 también fijó las condiciones que debían reunir los oficiales que optaran a las capitanías.

32. AGMAB, Capitanías de Puertos, Generalidad, leg. 5 559, 26 de octubre de 1858. Madrid. Minuta de Real Orden a los comandantes generales de los departamentos marítimos indicando que deben proporcionar todos los datos posibles sobre los siniestros marítimos que se produzcan.

33. Román EGUINO DE SAN ROMÁN: *La gestión de los puertos de interés general*, <https://www.atelierlibros.es/static/pdf/8492788743.pdf>

34. Timoteo VIGÓN: *Guía*, pág. 392.

35. AGMAB, Capitanías de Puertos, Generalidad, leg. 5 559.

36. El reglamento para su ejecución se aprobó el 11 de julio de 1912.

37. AGMAB, Puertos, Generalidad, leg. 5 617, 9 de diciembre de 1884 / 1 de junio de 1885, Madrid. Expediente sobre un proyecto de bases generales a las que debe sujetarse la organización del servicio de practica en todo el litoral.

38. <http://www.puertos.es/es-es>

39. Secretaría y Organismos Superiores de la Armada (AGMAB), leg. 5 034. Expediente sobre el traslado de documentos al Archivo de Simancas.

40. <http://www.mecd.gob.es/cultura-mecd/areas-cultura/archivos/mc/archivos/ags/portada.html>

41. Silvia A. LÓPEZ WEHRLI: «El Archivo Histórico General de la Marina Don Álvaro de Bazán. Los fondos documentales de la Armada», en *Cuaderno monográfico*, n.º 73, LII Jornadas de Historia Marítima del Instituto de Historia y Cultura Naval, Ciclo de Conferencias, abril de 2016, pág. 84. «Los asuntos particulares son los expedientes, que sin establecer reglas generales, ni fijar jurisprudencia, resuelven casos concretos. [...] Por Generalidad se entienden los que establecen reglas generales o fijan jurisprudencia».

42. Existen cinco legajos relativos al puerto y Capitanía de Barcelona, cuyo ámbito cronológico abarca de 1802 a 1920. Incluyen documentación gráfica.

43. AGMAB, Cuerpo General, leg. 620/13. También existe un expediente de ingenieros de este oficial, cuya referencia es AGMAB, Cuerpo de Ingenieros, leg. 3 408/2. En él se ofrece información sobre las obras llevadas a cabo en el puerto de Barcelona entre 1816 y 1817.

44. Los departamentos marítimos, creados en el siglo XVIII, fueron sustituidos por las zonas marítimas en 1970 y desaparecieron en 2002.

45. Ministerio de Defensa, *Guía de Archivos Militares*, Madrid, 2012. [http://www.portalcultura.mde.es/Galerias/publicaciones/fichero/Guia\\_de\\_los\\_archivos\\_militares\\_espanoles.pdf](http://www.portalcultura.mde.es/Galerias/publicaciones/fichero/Guia_de_los_archivos_militares_espanoles.pdf)

46. AGMAB, Puertos, leg. 5 623, 26 de junio de 1873. Madrid. Oficio del Vicepresidente del Almirantazgo comunicando el acuerdo relativo a que los capitanes de puerto remitan al Depósito Hidrográfico directamente noticia de las correcciones de los planos publicados de dichos puertos.

47. Concepción DE LA FUENTE COBOS: *Guía del Archivo General del Ministerio de Obras Públicas y Urbanismo*, Madrid, 1983. Vamos



## Patrimoni

a utilizar en esta parte de la exposición lo relativo a los puertos recogido en esta monografía.

48. Concepción DE LA FUENTE COBOS: *Guía*, pp. 20-21. Se transfirieron de Puertos y Faros 106 legajos (1828-1870).

49. Por ejemplo, en AHN, *Fondos Contemporáneos Puertos*, 15 134, caja 1, se encuentra la siguiente documentación: un proyecto de 1865 con los planos correspondientes, así como varios expedientes relativos al mismo: «Expediente de desmonte del puerto de Barcelona para la colocación de grúas» (1863), «Expediente relativo a las obras del dique del puerto de Barcelona» (1862), «Expediente de obras de acuerdo con el proyecto formado por el ingeniero José Rojo. Memoria y planos» (1858) y una «Memoria de la visita de inspección a las obras de los puertos de Barcelona y Tarragona».

50. Como muestra, reseñamos algunos documentos contenidos en la signatura AGA (04) 106, caja 24/1004: 12 de junio de 1850. Barcelona. «Memoria sobre el puerto de Barcelona por el brigadier de la Armada Simón Ferrer y Bosch, director de las

obras del mismo puerto». 12 de julio de 1860, Barcelona. «Proyecto de un edificio para colocar las oficinas de la Capitanía de Puerto y las de Sanidad en el terrado de la llamada linterna vieja: Memoria descriptiva y Planos», Obras Públicas de la Provincia de Barcelona. Ingeniero jefe, director de las obras del puerto Ángel Camón.

51. Concepción DE LA FUENTE COBOS: «El archivo y biblioteca del Departamento», en *Boletín de Información del MOPU*, Año XIII, n.º 279, marzo de 1981, pp. 34-40.

52. Las búsquedas en este archivo se realizan por medio de una base de datos y de un fichero que presenta los puertos con una ordenación alfabético onomástica.

53. <http://censoarchivos.mcu.es/CensoGuia/directorioarchivos.htm>

54. Junta del Puerto de Tarragona: *Port de Tarragona: guía-cataleg de l'Arxiu Històric*, Tarragona, 1990. <http://www.porttarragona.cat/es/port-i-ciutat-sp-1179214180/serveis-menu/arxiu-port-menu.html>