
Presentació

Ramon Grau i Fernández

Amb el rètol genèric *Barcelona i el mar* i una dedicació a la memòria d'Antoni de Capmany i de Montpalau en ocasió del segon centenari de la seva defunció el 14 de novembre de 1813, el XIII Congrés d'Història de Barcelona, coorganitzat per l'Arxiu Històric de la Ciutat de Barcelona i el Museu Marítim de Barcelona i celebrat els dies 12-14 de novembre de 2013, suscità l'interès de diversos especialistes en l'estudi dels vincles de la ciutat amb la Mediterrània. El volum anterior d'aquesta sèrie reuneix les aportacions que s'hi presentaren referides a les primeres etapes històriques, amb una concentració gairebé total en aquells temps compresos entre la Baixa Edat Mitjana i el segle XVII que foren per a l'autor de les *Memorias históricas sobre la marina, comercio y artes de la antigua ciudad de Barcelona* matèria de recerca i de teorització sobre l'esplendor, la decadència i el ressorgiment de l'economia barcelonina.

El present volum, segon i darrer de les actes d'aquell Congrés, conté, amb una sola excepció inicial, comunicacions referides als segles XVIII-XXI. Dins de la gran varietat d'aspectes rellevants susceptibles de lligar amb el títol general del Congrés i els termes de la seva convocatòria, la major part dels treballs presentats sobre les etapes més recents gira a l'entorn, o bé del port com a focus d'activitat, o bé de les transformacions de la façana marítima barcelonina. Es tracta de dos temes íntimament vinculats, perquè, d'ençà del segle XVII i fins ara mateix, el desenvolupament de les instal·lacions portuàries ha estat el principal factor de les transformacions sofertes pel litoral entre els rius Besòs i Llobregat.

Aquesta confluència temàtica és, evidentment, fruit de les opcions personals de cada investigador, però no es tracta d'una coincidència merament fortuïta, sinó que denota el relleu que assoleixen les realitats territorials sempre que es parla en termes d'història urbana. La història del port de Barcelona compta amb una gran síntesi, ben coneguda, obra de Joan Alemany.¹ El fil que traça és útil per contextualitzar els treballs que aquí presentem, en essència aproximacions de caràcter monogràfic, com escau a les comunicacions en un congrés, i que, per tant, no poden pretendre d'abastar tots els temes rellevants, alguns dels quals, tanmateix, o bé hi són al·ludits, o bé queden implícits.

Entre aquests aspectes crucials no tractats de manera directa en el present volum, potser no està de més recordar-ne com a més obvi l'impacte del projecte del canal de Suez entre la burgesia de la Barcelona vuitcentista, que, en el clímax de la

1. JOAN ALEMANY, *El port de Barcelona: Història i actualitat*, Barcelona, Port Autònom de Barcelona, 1984. Nova versió: *El port de Barcelona: un passat, un futur*, Barcelona, Port de Barcelona, 2002.

revolució industrial catalana, es sentí clarament incitada per les expectatives obertes per l'empresa de Ferdinand de Lesseps, antic cònsol francès a la ciutat. Reflex immediat d'aquell impacte fou la gran ampliació de les instal·lacions portuàries barcelonines engegada a partir del projecte de l'enginyer Josep Rafo, aprovat el maig de 1860, simultàniament amb el conegut pla d'eixample i reforma de la ciutat degut a Ildefons Cerdà. I també cal remarcar, des del punt de vista de l'activitat econòmica, la tendència a un increment de la importància del port barceloní –malgrat la parsimònia de les inversions per a la seva modernització efectiva– i dels intercanvis marítims al llarg de l'Edat Contemporània; una tendència a llarg termini, no exempta de crisis, que emmarca les agredolces peripècies de les innumerable empreses locals vinculades, de prop o de lluny, a l'activitat portuària.²

Antoni de Capmany havia explicat la decadència barcelonina i catalana de l'Edat Moderna per la combinació de tres esdeveniments geopolítics del primer terç del segle XVI, un de caràcter estrictament polític –la sobtada acumulació d'Estats europeus en la persona de Carles de Gant, nét i hereu alhora de Ferran d'Aragó, Isabel de Castella, Maximilià d'Habsburg i Maria de Borgonya–, i dos de relacionats amb les rutes marítimes: el descobriment d'Amèrica, que va desplaçar el centre del comerç a llarga distància en una direcció que seria monopolitzada per Castella, i la conquesta otomana de Síria i Egipte, que va escapar els camins del comerç marítim català cap a Llevant. Un dels molts epígons vuitcentistes de Capmany, Josep Anton Llobet i Vall-lloera, s'encarregà el 1856-1857 de formalitzar el programa liberal progressista d'obres necessàries per a relançar Barcelona, amb tres grans operacions entrelaçades: la modernització i ampliació del port, l'eixample de la ciutat i la connexió ferroviària amb París. Caducades al segle XVIII les restriccions al comerç directe dels ports catalans amb Amèrica, es podia esperar de l'obertura del Canal de Suez la reversió d'una altra de les causes de la decadència –el tancament del fons de la Mediterrània oriental–, sempre que no hi posés obstacles la superestructura estatal espanyola, que, en definitiva, no era altra cosa que una seqüela desarborada de l'empresa imperial presidida primer pels Habsburgs i després pels Borbons:

...el catalán, que no puede olvidar que el Levante fue la causa de la antigua riqueza y poder de sus antepasados, mientras que el gobierno central no le ponga trabas y le facilite medios para dedicarse a aquel comercio; el catalán aprovechará su excelente posición en una costa limpia y tranquila del Mediterráneo, distando de la Índia casi la mitad del espacio que deben recorrer los holandeses, ingleses y franceses de la costa occidental, y volará a los países de la Índia, de la Malesia y de la Australia.³

2. Albert CARRERAS i César YÁÑEZ, «Ingresos y gastos de obras del puerto de Barcelona entre 1816 y 1960», dins Joan ROCA i ALBERT (coord.), *La formació del cinturó industrial de Barcelona*, Barcelona, Institut Municipal d'Història i Proa (primer volum d'actes del IV Congrés d'Història de Barcelona, 1995), 1997, pàg. 169-180.
3. José Antonio LLOBET i VALL-LLOERA, *Cataluña antigua y Cataluña moderna, obra en la que se trata del comercio de los catalanes de la Edad Media en el Levante y del porvenir de Barcelona*, Barcelona, Jaime Jepús Roviralta, 1866, pàg. 193-194. Es tracta d'un llibre pòstum que reuneix la sèrie d'articles publicats entre novembre de 1856 i maig de 1857 a les pàgines del diari *El Conceller*, dirigit per Víctor Balaguer.

La primera i la darrera de les cinc seccions en què s'han distribuït els materials del volum versen sobre la façana marítima de Barcelona en un arc cronològic que va des de la darrereria del segle XVII fins al nostre temps, mentre que les tres seccions intermèdies reuneixen treballs sobre el port: en primer lloc, com a focus d'activitats industrials, amb accent especial en el segle d'embranchida econòmica comprès entre 1750 i 1850; en segon lloc, com a centre d'activitats navals, entre 1870 i 1950; i finalment, com a lloc de conflictes a la dècada de 1930.

Sota el títol «El front marítim antic», la primera secció conté tres treballs relatius a la representació plàstica del port i la façana marítima de Barcelona i al seu endegament urbanístic abans de l'enderroc de la muralla de Mar a final del segle XIX. En un context de crítica de les pràctiques artístiques barcelonines, característic de l'afany de centralització i control inseparable del despotisme il·lustrat, l'acadèmic de San Fernando Antonio Ponz, coetani de Capmany i coneixedor de l'obra monumental de la Llotja, subratllava el 1788 que, de la imatge urbanística, arquitectònica i artística que oferís Barcelona, com a principal port peninsular de la Mediterrània, en depenia molt la impressió que treuri en els estrangers sobre la cultura del conjunt d'Espanya:

Barcelona y Cádiz, ciudades ambas de las más opulentas y principales del reyno, y las más freqüentadas por su situación y por el comercio de los forasteros, son como las piedras de toque para que éstos vengan en conocimiento de lo que podrá haber dentro de él en materia de buen gusto y conocimiento artístico; pero desgraciadamente parece que se ha puesto cuidado en hacer que lo formen muy malo, a costa de grandes caudales, gastados en ellas sin elección ni acierto.⁴

La primera aportació, deguda a Francesc Nadal Piqué, aborda el tipus característic de representació gràfica del litoral en els segles XVII i XVIII, vinculat a les necessitats pràctiques de reconeixement visual de la costa des de mar endins. Aquest gènere de representacions destinades a guiar els navegants té com a obra primerenca i més influent referida a Barcelona la vista de Guillaume de Saulieu, dataada a mitjan Siscents. Nadal presenta la menys coneguda versió incorporada el 1687 per Ambrosio Borsano, enginyer militar italià al servei de la Monarquia Hispànica, en una de les seves obres cartogràfiques d'aquells anys i que, entre altres aspectes, té l'interès especial d'il·lustrar la compleció del primer port construït a Barcelona, amb el fanal i la bateria a l'extrem de l'escullera, en primer pla i ben detallats.

Si a la vista de Borsano predomina el valor pragmàtic, les dues vistes del port de Barcelona i una tercera que il·lustra el litoral a l'altra banda de la muntanya de Montjuïc, pintades per Mariano Sánchez el 1788 com a resultat d'una comanda

4. Antonio PONZ, *Viage de España*, Madrid, Joaquín Ibarra, vol. XIV (1788), pàg. 17-18.

del príncep d'Astúries, futur Carles IV, s'emmarquen en una moda àulica que té com a antecedent la sèrie dels ports de França executada entre 1753 i 1765 per Claude-Joseph Vernet i encarregada per l'influent germà de madame de Pompadour. Sílvia Canalda i Llobet estudia aquestes tres peces artístiques distribuïdes avui entre seus vinculades al Patrimoni Nacional i el Museu del Prado sobre el teló de fons de l'evolució del port de Barcelona en aquell període.

La comunicació de Laura García Sánchez, centrada en el que qualifica com a «primer projecte neoclàssic» per al Pla de Palau, traçat el 1820 per Josep Massanès i completat a la dècada de 1840 amb la construcció dels Porxos d'En Xifré, serveix, de fet, com a recordatori de la gran transformació d'aquest espai urbà contigu al Portal de Mar i constitutiu de la façana més noble de Barcelona cap a mar, que s'havia iniciat amb la reconstrucció de la Llotja de Mar per hostatjar-hi la Junta de Comerç segons un brillant projecte classicista de Joan Soler i Faneca, que en dirigí l'obra des de 1772.

La segona secció del volum, «El port i l'activitat industrial», comença amb dos treballs referits al projecte d'arsenal de marina traçat per l'enginyer militar Miguel Marín el 1743 i deguts a Pablo de la Fuente de Pablo i Marcel Pujol Hamelink, d'una banda, i a Mercè Tatjer, de l'altra.

El primer dels dos estudis té com a objectiu principal mirar d'aclarir les circumstàncies històriques que rodegen aquell projecte frustrat, que, certament, no es corresponia amb el disseny reial de fer de Cartagena la capital única del Departament Marítim de l'Espanya mediterrània; una decisió més atenta a l'excel·lent configuració del seu port natural que no pas a la capacitat econòmica de la ciutat i del seu hinterland. De la Fuente i Pujol argumenten que possiblement la connexió entre un *lobby* empresarial català i el ministre Ensenada, en un context que remarcava l'excentricitat geoestratègica de Cartagena, fou el catalitzador de la recerca d'una alternativa barcelonina abans que es tirés endavant la conversió de la rada murciana en un gran arsenal.

L'argumentació de Mercè Tatjer, que examina també la segona versió gràfica del disseny de Marín, datada el 1745, i la seva relació més directa amb el posterior projecte de Juan Martín Zermeno que donà forma a la Barceloneta entre 1753 i 1755, subratlla que una bona part de l'ampli repertori de funcions industrials i de servei a la navegació integrades en el projecte d'arsenal fou desenvolupada de manera segmentada per l'empresariat local al nou barri marítim durant la segona meitat del segle XVIII. Aquest vessant productiu de la Barceloneta es reforça en el context de la revolució industrial de mitjan XIX amb grans instal·lacions industrials com Talleres Nuevo Vulcano o La Maquinista Terrestre y Marítima, presentades en altres capítols del volum, i ha tingut continuïtat fins a ple segle XX.

La revolució industrial barcelonina va començar al segle XVIII amb la implantació de les primeres manufactures d'indianes, elaborades amb una primera matèria importada per mar: el cotó. Amb la mecanització consolidada al llarg de la primera meitat del XIX, la continuïtat fabril depengué també d'una altra

matèria portada de lluny: el carbó. Aquesta singular industrialització en un territori desproveït de tots els elements fonamentals –excepte el factor humà, subratllat per Antoni de Capmany– fou una font d'activitat marítima que configurà el de Barcelona com un port més importador que no pas exportador. Àlex Sánchez i Francesc Valls-Junyent estudien la procedència del cotó elaborat a les fàbriques catalanes des de la darrera dècada del segle XVIII, quan les importacions de filats procedents de la Mediterrània oriental amb base a Malta començaren a cedir el primer lloc al cotó en floca provinent de les colònies espanyoles a Amèrica, fins a la dècada de 1840, quan l'origen d'aquesta fibra tèxtil era principalment als camps del sud esclavista dels Estats Units.

Les dues darreres comunicacions d'aquesta secció dedicada a la indústria relacionada amb el port versen sobre dues de les més importants empreses mecanometal·lúrgiques instal·lades a mitjan segle XIX en l'entorn portuari de la Barceloneta i amb continuïtat ben viva fins ben passada la meitat del segle XX: els Talleres Nuevo Vulcano i La Maquinista Terrestre y Marítima.

Pel que fa a la primera, José María Sánchez Carrión ofereix un estudi global sobre la trajectòria empresarial, des dels seus antecedents immediats com a Compañía Catalana de Vapores, constituïda el 1833 al servei de l'Armada espanyola –que continuà sempre com a important font d'encàrrecs–, passant per l'etapa expansiva iniciada amb la constitució de la societat Navegación e Industria el 1841, per la modernització d'estructures de la primera part del segle XX, els trasbalsos i destruccions de la guerra de 1936-1939, i fins a la liquidació dels tallers en diverses fases durant el darrer quart del segle XX, arran de la crisi del petroli de 1973 i de la restricció de la capacitat productora de les drassanes impulsada per la Comunitat Econòmica Europea.

Jaume Artigues i Francesc Mas estudien La Maquinista Terrestre y Marítima, fundada el 1855 per refosa d'empreses preexistents i instal·lada a l'extrem de llevant de la Barceloneta, fins al moment de trasllat dels seus tallers fora del barri mariner el 1965. Es tracta d'un esforç de reconstrucció detallada del llarg procés de formació d'aquell gran conglomerat fabril, ben connectat amb el port i obert també a la platja, i d'anàlisi de les tipologies arquitectòniques emprades, que, en una primera fase, hagueren de subjectar-se encara al model estipulat per les ordenances militars i formalitzat per Juan Martín Zermeno un segle abans.

La tercera secció, «La navegació i l'impuls mercantil», comença amb una ressenya de la Primera Exposició Marítima Espanyola, celebrada a Barcelona el 1872 i organitzada per la Societat Econòmica Barcelonesa d'Amics del País. L'autora de l'escrit, Maricarmen Tapia, situa el certamen dins un corrent europeu activat amb la Great Exhibition londinenca de 1851 i, més concretament, en relació amb les exposicions marítimes d'abast internacional celebrades a Le Havre el 1868 i a Nàpols el 1871, i subratlla el contrast entre els ambiciosos objectius del certamen i els seus resultats, amb dues tercers parts d'expositors procedents de la mateixa ciutat de Barcelona i una participació no catalana extremament limitada.

A continuació, Martín Rodrigo y Alharilla analitza detalladament la peripècia d'una de les més importants empreses navieres de Barcelona entre 1877 i 1906 com una estratègia per projectar llum sobre el sector en els temps del trànsit entre els vaixells a vela i els moguts per l'energia del vapor, època també de grans migracions humanes cap als països americans. L'estudi versa de manera preferent sobre l'evolució jurídica d'una complexa successió de companyies, accionistes i quadres directius, que tingué com a xarnera principal un violent conflicte intern portat als tribunals el 1885 i documentat amb les memòries no coincidents atresorades per les dues famílies que s'hi veieren involucrades.

Per la seva banda, Ferran Armengol, a partir d'una definició històrica de les franquícies portuàries com a instrument mercantil i de la referència als antecedents locals, estudia els avatars del projecte modern de Port Franc o Zona Neutral a Barcelona, engegat pel Foment del Treball Nacional el 1900 i que passà per diverses fases, ritmades per les variacions de l'actitud estatal i les possibilitats que anava oferint el fluctuant desenvolupament legislatiu sobre la matèria. L'autor constata el contrast entre els projectes grandiosos, plasmats sota la Dictadura de Primo de Rivera i que desembocaren en l'expropiació d'una part del delta del Llobregat pertanyent als municipis de l'Hospitalet i el Prat, i les realitats modestes que acabaren convertint el territori reservat a Zona Franca en un simple polígon industrial. Tanmateix, aquest polígon va tenir un paper fonamental en el relleu del sector de la indústria barcelonina a la dècada de 1950, i avui es troba novament en posició privilegiada arran del creixement de les instal·lacions portuàries al llarg del litoral adjacent.

Les dues aportacions finals en aquesta secció estudien les relacions mercantils per via marítima entre Barcelona i dos territoris de l'Atlàntic meridional proveïdors de primeres matèries exòtiques d'interès per a la indústria catalana, durant la primera meitat del segle passat.

Jordi Sant Gisbert estudia el pes català en la colonització de l'illa de Fernando Poo o Bioko i les activitats empresarials centrades en el conreu del cacau, base per a la producció de la xocolata, i la seva exportació des d'aquell territori africà cap a la península Ibèrica, amb Barcelona com a destí principal i centre de control efectiu d'aquella economia colonial. L'autor ressegueix el diàleg, no sempre harmònic, de la corporació dels productors amb els organismes que se succeïren en el control de l'Estat espanyol, de qui es reclamaven sistemàticament mesures proteccionistes.

Gabriela Dalla-Corte, per la seva banda, analitza les empreses de la família fundada per Carlos Casado del Alisal a la darrereria del Vuitcents i dedicada a l'explotació del quebratxo vermell del Chaco paraguaià i l'exportació de l'extracte tànic derivat d'aquesta preciada fusta cap a Espanya, i principalment cap a Barcelona; ciutat on aquesta primera matèria era objecte d'aplicació industrial en el sector de la pell –i especialment del calçat, amb una fase de gran expansió generada per la demanda dels exèrcits contendents a la Primera Guerra Mundial– dins d'empreses del mateix grup, que també controlava directament el transport marítim amb vaixells de vela, actius fins a la dècada de 1920.

A la quarta secció del volum conflueixen tres estudis amb epicentre en la trasbalsada dècada de 1930, amb la successió de la caiguda de la Dictadura de Primo de Rivera, la instauració de la Segona República i l'esclat de la Guerra Civil.

Guiat per un interès de conservació del patrimoni públic amenaçat per l'actual tendència privatitzadora, Javier Moreno Rico estudia la creació de l'Institut Nàutic de la Mediterrània el 1924 dins d'un programa de la Dictadura per reorganitzar els ensenyaments nàutics a Espanya i concentrar-los en quatre ciutats marítimes, entre les quals la de Barcelona era l'única de la ribera mediterrània. Aquest nou marc institucional, no sols incorporà l'Escola de Nàutica creada per la Junta de Comerç el 1769, sinó que, sota la direcció de Ramón Bullón, entre 1927 i 1931, la dotà per primer cop d'un edifici propi, que ocupa el lloc del Portal de Mar suprimit a mitjan segle XIX i fou dissenyat per tancar de nou dignament el Pla de Palau. L'arribada de la República comportà la dimissió de Bullón, qui, tanmateix, veié reconegut el seu paper positiu pel mateix president de la flamant Generalitat, Francesc Macià.

L'estudi monogràfic sobre la vaga dels treballadors portuaris l'octubre de 1931 dut a terme per Jordi Ibarz Gelabert té com a objectiu principal estudiar la composició social dels esquiroles contractats per trencar la vaga encapçalada per la CNT, aixoplugats per la UGT i que es consolidaren en el sector, i esbrinar si, com deien els vaguistes, es tractava de personal aliè a l'ofici, sense experiència i, fins i tot, vinculats a la delinqüència, o si aquestes imputacions eren part d'una construcció ideològica destinada a reforçar la cohesió dels antics treballadors enfront dels intrusos.

Arnau González i Vilalta estudia, a partir de documentació diplomàtica italiana, francesa i belga, l'activitat de les marines de guerra europees, amb protagonisme especial de les de França i Itàlia, quan, arran de l'esclat revolucionari de l'estiu de 1936 i després de descartar com a perillosa una ocupació militar del port i el seu entorn, organitzaren un programa d'evacuació adreçat primerament als ciutadans dels països respectius i estès després, no sols als estrangers d'altres nacionalitats, sinó també als espanyols i catalans amenaçats pels revolucionaris, i especialment als eclesiàstics i polítics dretans.

A la darrera secció del volum, «El front marítim modern», s'hi succeeixen una reconstrucció cartogràfica de l'evolució del litoral barceloní, entre els rius Llobregat i Besòs, en els cent-cinquanta anys compresos entre 1854 i 2004, treball degut a Manuel Nóvoa i Joan Capdevila, i tres estudis sobre el tractament urbanístic del front marítim de Barcelona, incloent-hi els espais interiors del port, signats, respectivament, per Nadia Fava, Jaume Artigues i Jordi Henrich. A excepció de l'aportació de Fava sobre els projectes de Passeig Marítim entre 1899 i 1965, que és estrictament un estudi històric, els escrits d'aquesta part final del llibre reuneixen la condició de testimoniatges directes, ja que l'enginyer Nóvoa fou un agent important en el procés de fixació de la zona marítimo-terrestre de Barcelona i del seu traspass efectiu de mans de l'Estat a les de l'Ajuntament de Barcelona amb la finalitat de crear-hi nous espais públics, i els arqui-

tectes Artigues i Henrich han format part dels equips que els han donat la forma adequada per als usos emergents.

En el seu estudi dels successius projectes no realitzats de Passeig Marítim de començament del segle xx, dibuixats per Ricard Alsina, Léon Jaussely i José Ortega, i encara en el portat a terme a final de la dècada de 1950 segons disseny de Aurelio González Isla i Enric Giralt Ortet, Nadia Fava remarca les contradiccions formals derivades de l'estatut ambigu de la franja costanera afectada, que, d'una banda, era una zona intensament ocupada per instal·lacions industrials sovint molestes, i, de l'altra, oferia expectatives com a lloc de lleure i, fins i tot, com a punt d'atracció del turisme internacional.

Si bé ja en el moment de la inauguració del primer Passeig Marítim les instal·lacions fabrils de la Barceloneta i el Poblenou eren considerades obsoletes, i els seus propietaris van figurar, efectivament, entre els impulsors a la dècada de 1960 d'un pla de reconversió de la zona en un hàbitat de luxe, que no tirà endavant per l'oposició ciutadana, com expliquen Nóvoa i Capdevila no ha estat fins a l'etapa preparatòria dels Jocs Olímpics de 1992 que la zona de contacte entre la terra i el mar, definida com a inalienable per la legislació vuitcentista, va poder ser desbloquejada i sotmesa a tractaments específics per convertir-la en l'ingredient qualitativament important de la ciutat de Barcelona que és actualment. Tant Jaume Artigues com Jordi Henrich, en les respectives descripcions de la nova configuració del Passeig Marítim i dels molls interiors del port, insisteixen en que aquestes transformacions, possibles pel marc de col·laboració establert entre les diverses administracions públiques, descansen en una consideració del buit urbà com un bé primordial i escàs a Barcelona, tot i que, com ells mateixos insinuen, aquest buit valuós és ara mateix sotmès a fortes pressions privatitzadores.