EL PUERTO ANTIGUO DE BARCELONA



Historia de una lucha contra la naturaleza

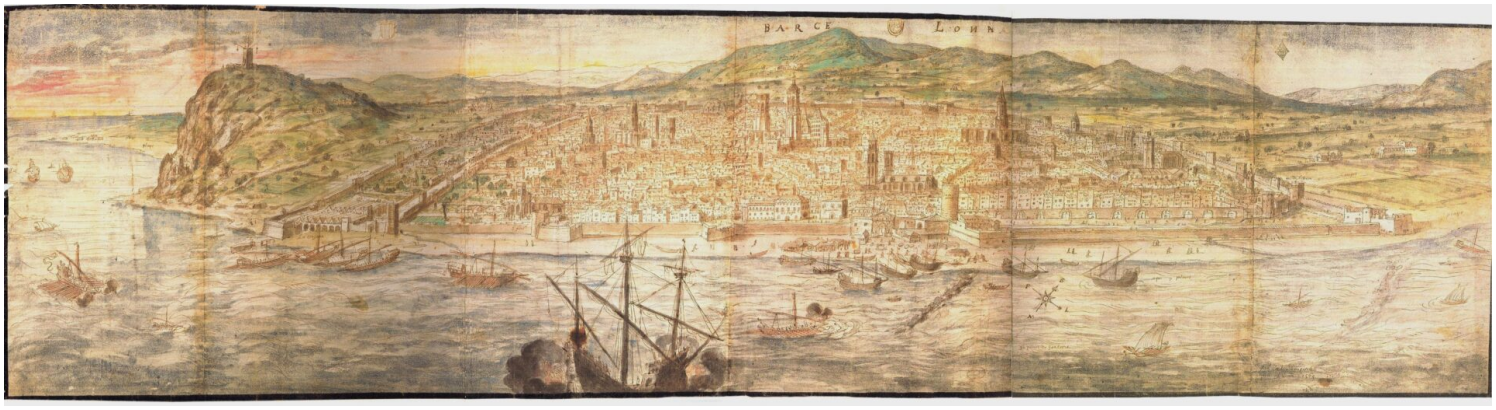
Sección: Rumbo al pasado
Número de revista: #16

PRIMAVERA 2026

TEXT: Alfredo Chamorro. Doctor en Historia Moderna. Investigador en el Museo Marítimo de Barcelona.
FOTO: Anthonis van den Wyngaerde / Wikimedia Commons / Urbanity.es

Durante siglos, la relación de Barcelona con el Mediterráneo ha estado condicionada por la ausencia de una estructura esencial para toda ciudad marítima: el puerto.

La construcción de un puerto fue una obsesión de las autoridades municipales desde el siglo xv. Los diversos proyectos que se realizaron durante los siglos siguientes tuvieron que enfrentarse a un invitado inesperado: una naturaleza hostil.



La ciudad de Barcelona en 1563, con la línea de costa al frente. Anthonis van den Wyngaerde. Foto: Wikimedia Commons / Urbanity.es

Barcelona y su costa

Flanqueada por los ríos Llobregat y Besòs, Barcelona está situada en el vértice de una fértil llanura rodeada por la sierra de Collserola al norte y por la montaña de Montjuïc al suroeste. Esta llanura tiene una ligera inclinación hacia el río Besòs y la atraviesan un buen número de pequeños torrentes, la mayor parte de ellos

neutralizados hoy en día.

En cuanto al frente marítimo de la ciudad, consistía en una línea continua de costa sin alteración importante entre la montaña de Montjuïc y el río Besòs. Así pues, Barcelona no tenía ningún puerto natural que ofreciera protección para la navegación. La ciudad estaba totalmente abierta al mar y a merced de los temporales marítimos y los vientos cambiantes de levante y poniente. No obstante, las condiciones de la línea de costa de Barcelona favorecían la aparición de bancos de arena, o radas, que dificultaban el acceso a la playa de la ciudad e, incluso, podían bloquearlo en caso de producirse un naufragio o embarranque de barco.

Los intentos medievales de construir un puerto

La expansión de la Corona de Aragón por el Mediterráneo, el aumento del comercio marítimo y el incremento del tonelaje de los barcos obligaban al gobierno municipal de Barcelona, el Consell de Cent, a tomar una decisión en cuanto a la construcción de una estructura portuaria que facilitara la llegada de los barcos y la carga y descarga de las mercancías. Sin embargo, hasta la década de 1430 el Consell de Cent no se animó a construir el primer puerto de Barcelona. La obra se inició a mediados de 1439, con la ceremonial colocación de la primera piedra. El proyecto preveía la construcción de un dique que se adentrara en el mar. Los temporales de mar arruinaron el trabajo realizado y hasta 1445 no reanudaron la obra con el lanzamiento al mar de grandes bloques de piedra traídos de Montjuïc para realizar una escollera. Para levantar estos grandes pesos, el pintor Tomàs Alemany diseñó dos ingenios: uno, muy cerca de Montjuïc, para cargar las piedras en un pontón, y el otro, en el propio pontón para arrojarlas al agua. Desgraciadamente, los temporales de mar acabaron con la ilusión de tener un puerto en la ciudad.
Hasta el año 1477 el Consell de Cent no puso en marcha, de nuevo, la construcción de un nuevo puerto. En esta ocasión, el gobierno de Barcelona había contratado a un maestro reconocido en la construcción de diques y otras estructuras portuarias: el maestro Stacy de Alejandría. Las obras se prolongaron durante una década y se ejecutaron sobre una *tascha* o banco de arena conocido como isla de Maians, que se adentraba en el mar un centenar de metros, con una anchura de quince. Esta construcción tuvo unos efectos inmediatos sobre el litoral barcelonés porque la escollera retenía los sedimentos que arrastraba el Besòs y se fue conformando una barra de arena, con una playa interior, junto a poniente de la barra. La llegada continua de sedimentos, debido a los frecuentes temporales de aquellos años, rellenó la construcción portuaria hacia 1486. Desde entonces, la obra del puerto quedó abandonada por la acumulación de arena y los problemas financieros del gobierno municipal.

El primer puerto de Barcelona

Barcelona no tuvo puerto hasta finales del siglo XVI. Durante esa centuria, los diversos intentos de construir uno no se materializaron, como el de 1516, con el maestro de hacer puertos Antoni Sastre, que trabajaba en la construcción del puerto de Palamós; o el de 1571, con la propuesta del ingeniero italiano Luis Testa que pretendía eliminar la acequia del Rec Comtal. En esta década de 1570, la necesidad de construir un puerto era cada vez más perentoria, ya que el aumento de los temporales de mar que se dio a partir de mediados de siglo arrojaba contra la costa de Barcelona grandes cantidades de sedimentos que disminuyeron el calado del mar e impedían progresivamente la navegación, en un momento de bonanza económica y resurgimiento del comercio marítimo de la ciudad.

El 29 de junio de 1590 el consejero jefe de Barcelona colocaba la primera piedra de lo que sería el primer puerto de Barcelona. El gobierno municipal destinó diez mil libras a levantar un puerto sobre los restos de la fracasada escollera de 1477. Dos años más tarde, a mediados de agosto de 1592, las galeras de Sicilia

fueron las primeras embarcaciones en amarrar en el nuevo puerto de la ciudad.

Un enemigo inesperado: los temporales de mar

Pero esta euforia inicial pronto se vio frenada por la sucesión de temporales de mar que se repitieron durante los años siguientes. La climatología ralentizó las obras del puerto y provocó un aumento de los naufragios porque, ahora, los barcos se estrellaban contra la construcción. En abril de 1595 naufragaron algunos barcos que estaban en el nuevo muelle de la ciudad y las galeras del papa sufrieron graves daños. Dos años más tarde, una nave cargada de sal chocó a través contra el muelle por una gran borrasca por la noche y porque la linterna del puerto no estaba encendida.

Los últimos años del siglo XVI y la primera década de la siguiente centuria en Cataluña se caracterizaron por los temporales que la azotaron. Así, las tempestades afectaron gravemente al frente marítimo de la ciudad, especialmente a la muralla de mar y al nuevo muelle, todavía en construcción. Al mismo tiempo, las inundaciones y avenidas de los ríos Besòs y Llobregat aumentaron considerablemente el arrastre de sedimentos que se depositaban en el litoral barcelonés. En 1597, los esclavos de las galeras del duque de Saboya se emplearon en la limpieza y extracción de la arena del puerto y se prohibió a marineros y pescadores que, mientras tanto, tuvieran sus barcas varadas en la playa para evitar fugas de los esclavos y forzados. Las reparaciones de los daños causados por los temporales de mar en el muelle obligaron al gobierno municipal a destinar más dinero para afrontar los gastos de las reparaciones. Así, a partir de 1602, el Consell de Cent dedicó dos mil libras anuales a las reparaciones del muelle y contramuelles en construcción. Especialmente complicado fue en 1603, cuando un temporal de mar derribó buena parte de la muralla de mar, cerca del monasterio de San Francisco, y parte del baluarte de los astilleros. Además, las lluvias torrenciales causaron derribos en las canteras de Montjuïc de donde se extraían las grandes piedras que se arrojaban al mar para hacer el puerto. El Consell de Cent decidió entonces utilizar las rocas que podían extraer de las canteras para reconstruir la muralla de mar derribada, en detrimento de la obra del puerto.

A pesar de la fuerza de los temporales de esos años, ninguno de ellos tuvo la virulencia de la gran tormenta que afectó a buena parte de Cataluña en 1617, conocido como el Año del Diluvio. El 2 de noviembre de ese año, el temporal fue devastador para el llano de Barcelona y las tierras vecinas. Las avenidas de los ríos Llobregat y Besòs anegaron los terrenos adyacentes a los cursos inferiores de estos ríos durante semanas. En el puerto de la ciudad, expertos pescadores y marineros se apresuraron a amarrar los barcos para evitar que chocaran entre ellos o a través contra el muelle o la montaña de Montjuïc, mientras una gran cantidad de sedimentos arrastrados por los ríos se acumulaban en el muelle de la ciudad, tanto por la parte de levante como de poniente.

A mediados de 1620, después de un gran temporal de mar que derribó buena parte de la cabeza del muelle de la ciudad, el Consell de Cent advirtió del endeudamiento que sufría el consistorio municipal después de casi tres décadas de tormentas de mar continuas con los consiguientes gastos de construcción y reparación de los daños causados en el puerto. Para garantizar la navegación en el puerto y la continuidad del comercio marítimo amenazados por la acumulación de arenas, el Consell de Cent propuso aumentar un 10 % los derechos que debían pagar los mercaderes extranjeros para introducir o extraer mercancías, una medida nada popular entre la colonia de mercaderes extranjeros residentes en la ciudad.

Diseños para la preservación

Hacia mediados de la década de 1620 la coyuntura climática cambió, con una preponderancia, ahora, de

intensas sequías interrumpidas por agresivos temporales. Aún en 1625, una gran tormenta de mar puso en peligro las doce galeras de la escuadra de España que habían llegado con mil doscientos niños que se dirigían a Milán. Los temporales de esos años se caracterizaron por la virulencia de los vientos cambiantes que provocaron graves problemas en el puerto de Barcelona tal como explicó el zurrador Miquel Parets en su dietario sobre la tormenta de mar del año 1632. Durante la guerra de los Segadores se produjo una cierta estabilidad climática, aunque hubo importantes temporales de mar en los años 1643, 1645 o 1646. Después de la guerra, el Consell de Cent tuvo que hacer frente, nuevamente, al problema del relleno del puerto por la arena, tal y como informaba en el año 1664, advirtiendo que, si no se ponía remedio, la cantidad de la arena existente en el puerto acabaría por cegarlo del todo y pondría en peligro la navegación y el comercio marítimo de la ciudad. Esta problemática la heredarían los Borbones a principios del siglo XVIII, cuando los temporales de mar fueron habituales y obligaron a las autoridades del nuevo régimen a diseñar proyectos y planos de reforma del puerto para preservar su navegación.



Mapa de Barcelona, de la segunda edición de Nicolas Tindal de su traducción de la *Historia de Inglaterra* de Rapin, publicada en 1732. Foto: Wikimedia Commons.



Barcelona desde la entrada del puerto, 1856. Foto: Wikimedia Commons / Archivo Histórico de la Ciudad de Barcelona.

El testimonio de Thomas Platter

El estudiante suizo Thomas Platter realizó una descripción en su dietario de las obras del puerto que pudo presentar en directo.

En cuanto al puerto, fue construido en aguas profundas, por manos humanas, hace mucho tiempo, y de la siguiente manera: se extrajeron grandes piedras de la montaña de Montjuïc y se sumergieron en el mar, muchas, unas sobre otras, hasta que el dique así formado emergió de forma visible sobre el nivel del mar; los diques así obtenidos alcanzan aproximadamente veinte pies de altura. Luego, se cubrió esta construcción con cemento, el cual estaba formado por cal y arena. […] Hecho remarcable, el mar es profundo hasta la orilla misma de la costa, lo que hace que el puerto sea aún mejor y más seguro. Hacia el sur, se ven por todas partes grandes anillas de hierro, sólidas, selladas dentro del cemento; las hay también sobre la capa de hormigón, allí por donde se camina. Sirven para atar las galeras y los barcos, lo que evita que unos y otros se deriven por culpa del viento.
Cuando el mar se vuelve tormentoso y daña algo en el puerto, se procede inmediatamente a las reparaciones necesarias.



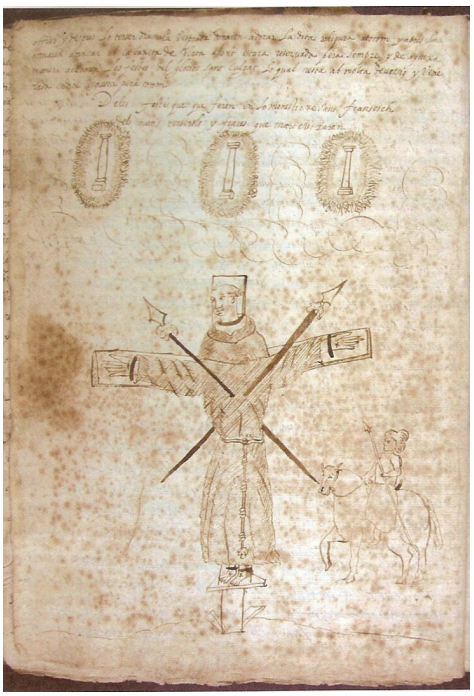
La isla de Maians, hoy desaparecida, era

un gran banco de arena que se adentraba un centenar de metros en el mar y sirvió de punto de partida para alguno de los primeros intentos de construir un puerto en Barcelona. Foto: Wikimedia Commons.

Miquel Parets y el temporal de 1632

Miquel Parets describió en su crónica o dietario (capítulo 38) cómo fue el fuerte temporal de mar que afectó al puerto de Barcelona el 20 de abril de 1632, ante un potente viento que soplaba de levante y lo que hicieron los marineros y pescadores para evitar que se estrellaran los barcos unos contra otros.

Y los barcos estaban todos reparados del levante, y encontrándoles el viento flacos de la parte de mediodía, fue tanto el gran ímpetu del viento que hacía […]. Entonces las anclas todas se mojaron, y en un punto tuvieron vistos los barcos del muelle todos con un rincón, lo hubo sobre el otro, y allí viento y más viento, y tormenta y más tormenta, que los natos nunca lo han visto desde que el muelle está mojado […]. Había muchas barcas de la costa que habían venido el día antes, […] de esas sufrieron muchísimas, que en el rincón del muelle, en el descargador, había leña que parecía un bosque, de los trozos de los barcos que todos se arrinconaban allí, que una barca venía sobre la otra y todas se desmenuzaban sin más remedio de poderlo remediar.



Dibujo de Miquel Parets. Foto: Wikimedia Commons.