

En 19 de Junio de 1590 emprendiéronse las obras por tercera vez tomando gran incremento, pues hay noticias de un ponton en que se cargaban piedras hasta de 200 quintales; de modo que á principios del siglo XVII llegaba el nuevo muelle á las inmediaciones del punto en que se halla la fuente del andén, y se calcula que á mediados del expresado siglo se terminarían los trabajos; pues consta que el 5 de Marzo de 1641 Barcelona abonó los gastos de clavar y cubrir una linterna en la punta del muelle. En 1693 se emprendió de nuevo, concluyéndose las obras en 1697, llegando cerca del paraje en que está situada ahora la maquina. En 1742, la junta especial creada para atender á las obras del puerto determinó hacer una pequeña prolongacion, cuando en Febrero del año inmediato vióse enteramente cerrada la boca del puerto por un banco de arena, de manera que podía atravesarse á pié enjuto, pues sobrosalia unos 5 piés sobre el nivel de las aguas desde el sitio de la actual linterna antigua hasta la playa de San Beltran en el lado opuesto. En 1754 hizose nueva prolongacion, se construyó la linterna hoy apellidada antigua, (cuya perspectiva, tomada del natural, daremos probablemente en otro número), y cuya obra se concluyó en 1772, conforme lo justifica la inscripcion siguiente entallada en el arquitrabe de su puerta:

*Se dió principio á la obra del andén de este puerto en el reinado del Señor D. Fernando VI, año de 1751, y se concluyó hasta la Linterna en el del Señor D. Carlos III, año 1772, costeada por el Real Erario.*

Desde esta fecha hasta principios del siglo actual los trabajos se concretaron á limpiar el fondo del puerto, y á pesar de ello, en 1814, cuando los franceses evacuaron á Barcelona, hallábase dicho puerto en estado deplorable, hasta que en 1816 se abrieron las canteras de la montaña de Monjuich por el lado del mar, llamadas de San Beltran, construyéronse tres embarcaderos en aquel lado, y abrióse una ancha carretera que la ladea, prolongándose otra vez el muelle á fines de 1816; de modo que en 1822 se había construido un trozo de muelle de unos 350 metros de longitud, 33 de ancho y 8 metros de altura sobre el mar. En esta época se paralizaron las obras, que se concretaron á la limpieza, hasta que en 1849, á fin de hacer más cómodo el embarque y desembarque de la gente, se construyó junto á Atarazanas, el nuevo muelle denominado de La Paz (el cual se presenta en primer término en la vista general del puerto que, tomada desde las murallas del mar, publicaremos en un número próximo), cuyo muelle se inauguró en 1850 contando unos 70 metros de longitud y 25 de anchura (1); estudiándose luego varios proyectos para la terminacion del puerto hasta que se aprobó el que formuló el ingeniero Don José Rafó, cuyas obras se inauguraron á últimos de 1860 por S. M. Doña Isabel II, que colocó la primera piedra para la definitiva prolongacion de los muelles al mismo tiempo que colocó otra inaugurando el ensanche con la casa palacio de D. Manuel Gilbert.

La direccion general del muelle antiguo es de N. á S., teniendo de longitud desde su arranque hasta la Linterna vieja unos 850 metros, contándose desde dicha Linterna hasta el baluarte del Rey en Atarazanas, ó sea en direccion de E. á O., unos 680 metros. Desde la misma Linterna antigua hacia el otro extremo del muelle cuentanse como quinientos metros, y de dicho extremo al ángulo oriental de la base de Monjuich 1,100 metros; de manera que con los 1,000 metros de muelle nuevo que se han añadido hasta la base de los torreones que deben constituir la definitiva entrada del puerto, tiene el muelle que se denomina del Este, una longitud total de 2,500 metros, que unidos á los 500 metros que tiene el muelle del O. E. desde la base del torreón que ha de formar la entrada del puerto hasta la falda de la montaña de Monjuich, resultan 3,000 metros de desarrollo del muelle que cierra el puerto definitivo.

Como á un tercio del muelle del E. en la direccion de las últimas casas de la Barceloneta, continúa el andén alto internándose en el mar, alzándose en su extremo la mencionada Linterna Vieja, que consiste en una torre piramidal de sillería, en cuya cima había antes una linterna. Junto á la torre hay varias dependencias, en las que se han establecido, pocos años hace, las oficinas de la Comandancia de marina y Capitanía del puerto y las de los prácticos, utilizándose los bajos para «consigna de Sanidad» al objeto de dar entrada á las embarcaciones.

Cerca de dicha Linterna encuéntrase un pasadizo ó muro que atraviesa el andén bajo, facilitándose el paso por una bóveda abierta en su espesor. En este sitio se halla establecida la maquina, que (como lo indica su nombre y el dibujo que la representa en la página primera de este número) consiste en una gran cámbria empotrada por su pié y sujeta con varios vientos, sirviendo para quitar los palos á los buques y subir desde éstos al andén alto y vice-versa los bultos de extraordinario peso.

Más allá de la misma Linterna Vieja, y en el paraje denominado «La Olla», han construido hace unos diez años los Sres. Martorell y Bofill un varadero para el recorrido de los buques, que se varan con suma presteza con el auxilio de una máquina de vapor de 25 caballos de potencia.

(1) Actualmente está terraplenándose toda la gradería del muelle de La Paz, habiéndose inutilizado ya como embarcadero.

Entre dicho varadero, la Linterna Vieja y la maquina, se han terminado recientemente dos magníficos tinglados como depósito comercial, (cuya vista general acompañamos tambien en la página citada), sosteniéndolos 40 columnas al uno y 37 columnas al otro cubriendo unos 3,000 metros de superficie cada uno; con lo cual se ha llenado una de las más imperiosas necesidades del puerto en uno de los sitios más á propósito por su inmediacion á la característica barriada denominada «La Barceloneta». La forma especial de las casas, la direccion de las calles, tiradas á cordel y paralelas unas á otras, ó bien en sentido perpendicular, formando en su planta general un triángulo rectángulo, cuyo cateto mayor es así paralelo al muelle del E., y cuya hipotenusa forma la costa del mar, llamada la mar Vella, y sobre todo por el carácter especial de sus habitantes, constituye la Barceloneta una barriada marítima enteramente distinta de Barcelona. Fundóse á mediados del siglo XVIII, empezando con la construccion de muchas baracas, y en un siglo ha tomado tal incremento, que cuenta una notable iglesia parroquial (San Miguel), dos cuarteles capaces para 2,000 hombres cada uno, tres establecimientos de baños de agua de mar de pila y oleaje, varios establecimientos industriales, dos plazas y más de 1,000 edificios ordenados en 50 calles.

Cuentan las crónicas, como sucesos notables ocurridos en la rada, playa y puerto de Barcelona, los siguientes:

Después de la expedicion naval que se romió en San Felú de Guixols, mandada por el Conde Raimundo Berenguer III, y para la cual salieron con éste muchas naves de Barcelona, el primer viaje ultramarino que puede señalarse de alguna importancia, fué el que dispuso el mismo Conde en 1118, formando una poderosa escuadra para ir á Pisa y Génova en ayuda de la cruzada que se preparó contra los moros de España.

Conquistada Almería, en donde estuvo con sus fuerzas el Conde Raimundo Berenguer IV, hizo alianza éste con los genoveses, y juntos salieron de Barcelona en 1149 con una famosa escuadra para conquistar Tortosa, donde alcanzaron triunfo.

En 1228, bajo las órdenes y direccion de Raimundo de Plegamans, se preparó otra armada de 25 naves, 12 galeras, 18 taridas, 100 entre bucos y galeotas y un sin fin de bastimentos de transporte, para la segunda conquista de Mallorca bajo el mando del rey D. Jaime I el Conquistador, cuyo piloto general era Pedro Martell.

En 1269 salió otra armada de 30 naves gruesas y muchas galeras para la Tierra Santa, mandándolas el mismo rey D. Jaime con el almirante de Cataluña Ramon Marquet. El mismo Rey, en 1273, salió con una escuadra de 10 galeras y 10 naves en ayuda del rey de Fez y contra Centa.

En 1281, una escuadra de 10 galeras salió contra Túnez para destronar á Miraboab y dar la corona á su hermano Mirabusac, legítimo heredero, triunfando la escuadra bajo las órdenes de Conrado de Lanza, enviado al efecto por Pedro III de Aragón el Grande.

En 1282, una escuadra de 150 naves, á saber: 24 galeras, 10 leños ligeros de remos, y 10 naves armadas, sin otras embarcaciones para el armamento, llevando á bordo 20,000 almogábares, 1,000 ballesteros y 2,000 caballos salió para la conquista de Sicilia y en sosten de los derechos de Manfredó, cuya cuestion dió lugar á las Visperas Sicilianas. La mandaba el mismo rey D. Pedro III, era almirante el infante D. Pedro, vice-almirante Ramon Marquet, y comandante del convoy Berenguer Mayol.

En 1285 una escuadra de 14 galeras salió bajo el mando del mismo Ramon Marquet para reforzar la de Roger de Lauria que estaba frente de Calabria para pasar á la conquista de la Morea, Slavonia, Corfú y Jorfes, que cayeron luego en poder de este marino. El mismo año 1285, una escuadra de 48 galeras, al mando de Roger de Lauria, contra la del rey de Francia Felipe el Atrevido, enemigo de Cataluña, salió con esta fuerza y la ayuda de 18 galeras y 4 naves bajo el mando de Ramon Marquet, consiguiendo el triunfo, quedando quemadas 4 naves enemigas y 11 apresadas que fueron conducidas á Barcelona en señal de la victoria de Roger.

En 1287 una escuadra de 9 galeras salió para reforzar á la de Roger con 1,000 almogábares y 300 caballos á la conquista de Provenza y del Languedoc, apoderándose de Aix y de Marsella, de cuyo puerto rompió Roger la cadena, arrancando asimismo la aldaba del portal de la ciudad, todo lo que mandó en seguida junto con las naves apresadas á Barcelona.

En 1288 una escuadrilla de 15 galeras del conde de esta ciudad salió para Portfangós en refuerzo de la escuadra mandada por el rey D. Alonso III de Aragón, que iba á la conquista de Menorca.

En 1309 una escuadra con destino á obrar en el Estrecho de Gibraltar salió en auxilio del rey de Castilla para sitiar dicha plaza que poseían los sarracenos, logrando rendir á Ceuta, siendo su comandante el Vizconde de Castellnou.

En 1322 una escuadra de 10 galeras y mucha tropa de desembarco salió hacia Grecia recién conquistada por catalanes y aragoneses, mandándola el infante D. Alfonso de Aragón, hijo del rey D. Fadrique de Sicilia, quien tomó posesion del nuevo reino conquistado.

En 1323 una escuadra de 20 galeras y muchas naves y cocas salió hacia Portfangós para reunirse con el resto de la armada que marchó para apoyar la insurreccion del juez de Arborea contra el gobierno de los Pisanos, que oprimia á Cerdeña. La mandaba el príncipe de Aragón D. Alonso, acompañado de su esposa la infanta Doña Teresa y los ciudadanos de Barcelona Arnaldo y Bernardo Ballester. En el mismo año salió otra armada de 18 galeras, 4 leños y 2 naves gruesas en refuerzo del príncipe D. Alonso para ganar á Cerdeña, mandándola Pedro de Bell-Iloch y Ramon Marquet.

En 1331 salió una escuadra de 45 galeras y varios leños menores en ayuda del rey D. Alfonso IV que acababa de romper con la república de Génova, y llegando delante de la ciudad la bloqueó invadiendo en seguida á Monaco, Lavaña y Menton. La mandaba Guillermo de Cervelló y los vice-almirantes Galecán, Marquet y Bernardo de Pujales.

En 1343 salió un armamento de 116 velas, entre ellas 30 galeras, á costa de los communes de Cataluña, 9 galeotas y 20 naves gruesas de dos puentes dirigiéndose á Mallorca con el objeto de destronar á D. Jaime que se había confederado contra la corte de Aragón con la casa de Anjou en todas las invasiones de los franceses. Lo mandaba el almirante D. Pedro de Moncada.

En 1349 una armada de 15 galeras y muchas naves armadas salió en defensa de Mallorca y para impedir el sitio que le ponía D. Jaime, ya destronado.

EDUARDO REVENTOS.

(Se continuará.)

## CARTAS PARISIENSES.

*Puerta del Sol, á 14 de Mayo.*

EXPOSICION DE BELLAS ARTES.

II.

ESCUELA FRANCESA.

Rápidamente vamos á completar nuestra reseña haciendo un ligero análisis de las principales obras de la escuela francesa que figuran en el SALON de 1874.

Nótase, al visitar la Exposicion, que los más reputados artistas del país vecino se han abstenido de tomar parte en el certámen. ¿Procede esto de indiferencia, desden, enojo contra el jurado-censor compuesto de pintores presididos por el director de Bellas artes, ó de resistencia á someter sus obras á la férrea, poco blanda, de la crítica? De todo esto hay en el retraimiento que menciono.

El cuadro que tiene el privilegio de llamar más que otro alguno la atencion de los inteligentes, entre las obras expuestas, es el *Cristo* de M. Bonnat. El hecho de pertenecer á la pintura religiosa, que exige dotes excepcionales, recomienda este lienzo á la atencion de los críticos y la manera con que el asunto está tratado, da lugar entre ellos á apasionadas discusiones. Detengámonos un instante ante esta obra, pues á su importancia particular unie la circunstancia de ser trasunto fiel del sentimiento dominante en la escuela contemporánea francesa, que es el realismo.

El *Cristo* de M. Bonnat no es un Cristo de las pasadas edades: en nada se parece al famoso Cristo de Alonso el Cano, y ni siquiera está á la altura de uno de aquellos Cristos que adornan el altar de ciertas iglesias de aldea, Cristos pobres de arte, pero ricos de unción y misticismo. El Cristo de Bonnat es lisa y llanamente un hombre clavado en una cruz, un Cristo para uso de los ateos y materialistas.

Al verlo se tiene conciencia exacta de la decadencia á que ha llegado el gran arte en nuestros días. La pintura, tal cual aparece en el lienzo que nos ocupa, es un arte cuyos procedimientos han llegado al último grado de perfeccion; pero que no tiene por objetivo sino la satisfaccion de los sentidos. Bajo este punto de vista, el Cristo de Bonnat es admirable: imposible es modelar un torso con mayor exactitud y vigor; se pueden contar las costillas y sumar los músculos: la ilusion es tan completa, que cree uno poder dar vuelta á la cruz y contemplar el cuerpo por la espalda. Pintura escultural prodigiosa como procedimiento material; pero vacía como una calabaza en cuanto al ideal.

Aun bajo el punto de vista del realismo hay que censurar en el Cristo de M. Bonnat la falta de aire: se ve claramente que aquel cuerpo ha sido copiado del natural en un estudio iluminado por la luz artificial de una lámpara eléctrica, á cuyos reflejos pidió el pintor la imitacion de los efectos que producen los rayos de la luna. M. Bonnat conservó durante catorce días un cadáver en su estudio para que le sirviese de modelo, y se inspiró de esta podredumbre para pintar la purísima imagen del Salvador. De ahí que su Cristo no sea el Cristo del Gólgota, sino un Cristo de la Morgue, crucificado *aptes décès* en la calle Vintimille, donde está situado el estudio del pintor. La atmósfera ambiente no existe en la obra de Bonnat, que es únicamente un hermoso trozo académico sin poesía y sin distincion, un hombre como otro cualquiera, á quien han clavado en una cruz porque hizo la oposicion al gobierno de su tiempo.

Triste trasunto del materialismo que ha invadido á la