

La historia de las revueltas que en Barcelona existieron en tiempo de Felipe IV, y principalmente las de 1640, en que se entabló una sangrienta lucha entre los barceloneses y las tropas, no arrojan tampoco luz alguna, aun cuando conste que existieron *galeras* en el puerto que fueron alejadas por el fuego de los sublevados.

Hubo tambien en aquel siglo diferentes tormentas y temporales en el mar, que causaron daños de consideracion y la pérdida de algunos barcos; como así sucedió principalmente en 1605 y 1634, y en 18 de Enero de 1636 en que se *fué á pique una urca*.

La guerra de sucesion es la que proporciona más campo á las conjeturas sobre la procedencia del barco y cañones hallados.

Ántes de ella, en el sitio de Barcelona de 1697 por la flota francesa, ántes de la paz de Ryswik, y durante ella, se repitieron tanto los bloqueos y bombardeos de Barcelona, que bien pudiera suponerse, aun cuando la historia no lo detalle, la pérdida de alguna de aquellas naves de guerra de la flota que defendia los derechos de Felipe V contra las tropas y los parciales del archiduque Carlos, y en donde tanto valor y ardimiento mostraron los barceloneses.

En el último año de tan tenaz, larga y encarnizada guerra, en 1714, se sucedieron repetidos combates navales, principalmente para lograr romper el cordon que la flota aliada habia formado para impedir el aprovisionamiento de la plaza por mar, lo cual consiguieron varias veces, no sin combates rudos y mortíferos.

Entónces debe suponerse que habria pérdida de naves; y entre ellas, las hubo apresadas por las fragatas de D. Sebastian Dalmau y de don Antonio Martinez, que debieron ser conducidas al puerto, cuya boca ó entrada se hallaba en aquel entónces hácia el paraje en que se han hallado los restos á que se refiere esta nota; boca que estaba algo defendida por labarra ó tascas que existian y que se citan en algun paraje de la historia.

En Julio de 1714 hubo un combate naval muy sangriento, con el cual lograron los barceloneses la entrada de 31 buques, quedando en poder del

enemigo 18 naves, *excepto una que fué echada á pique*.

Estas indicaciones de la historia, que he procurado consultar y tener presente al reflexionar sobre el particular á que se refiere este escrito, me hacen creer que el barco y los cañones hallados, que por su forma no atestiguan muy antigua procedencia, por el sitio que ocupaban en el fondo del puerto y por el estado de petrificación de los sedimentos que los envolvian, acusan un trascurso de años no escaso, deben proceder de la guerra de sucesion, ó de principios del siglo pasado, y tal vez de alguna de las naves que en Julio de 1714 tomaron parte en el sangriento combate naval que presencié la capital del antiguo Principado.

Se han encontrado tambien algunas palanquetas; dos de éstas se conservan con la costra que las cubre, y aunque por lo dicho pueda tal vez deducirse que no tienen estos objetos grande importancia histórica, he procurado reunirlos y conservarlos, porque ademas de ser dignos de estudio y de la curiosidad pública, es muy conveniente que no quede duda sobre su utilidad, y que no desaparezcan hasta que la Superioridad adopte una resolucion.

Estos motivos, y el deseo de no omitir nada de cuanto esté en mi mano, para coadyuvar al esclarecimiento ó comprobacion de los hechos de la importante historia de nuestra nacion, muchas veces aclarados por descubrimientos calificados á primera vista de poco importantes, disculparán el que dé publicidad á esta nota despues de haber suspendido los trabajos que se han practicado durante mes y medio.

Barcelona, Agosto de 1874.

El Ingeniero Jefe,

MAURICIO GARRAN.

CATÁLOGO

DE ALGUNOS DE LOS PLANOS Y MODELOS REMITIDOS
Á LAS EXPOSICIONES UNIVERSALES DE PARÍS Y VIENA.

(Continuacion.)

Modelo de un aparato empleado para la hincada de pilotes en el puerto de la Coruña.

Este modelo representa un aparato que ha producido resultados bastante económicos en la cons-

truccion de los muelles del puerto de la Coruña, pudiendo tener aplicacion tambien, con algunas modificaciones, para cualquier otro trabajo análogo en que hayan de contruirse andamios ú obras parecidas en terrenos cubiertos por las aguas. Aunque su conjunto aparece algo complicado, es fácil de comprender, y las maniobras son bastante sencillas, siendo curiosos algunos de los detalles que contiene relativos á esta clase de construcciones auxiliares. Se maneja este aparato por cuatro hombres, dos peones y dos carpinteros, que en este puerto construian doce metros lineales de andamiaje al dia.

Modelo de los botes salvavidas de las costas de España.

Este modelo no tiene más objeto que manifestar la forma y disposicion de los botes establecidos en las costas de España por el Ministerio de Fomento para el importante servicio de salvamento, cuyo desempeño se halla á cargo de las Autoridades de Marina; siendo, por lo demas, iguales á los existentes en otras naciones.

Planos de faros.

Los 155 planos que forman esta coleccion se han distribuido en cuatro tomos:

En el 1.º se encuentran los pertenecientes á las provincias de Guipúzcoa, Vizcaya, Santander, Oviedo y Lugo, en el Océano, comprendiendo 50 planos. En el 2.º aparecen los que corresponden á las provincias de Coruña, Pontevedra, Huelva, Cádiz y Canarias, en el mismo mar, formando 41 planos. El 3.º comprende los del Mediterráneo, enclavados en las provincias de Málaga, Granada, Almería, Murcia, Alicante, Valencia y Castellón, y consta de 41 planos. Por último, en el 4.º tomo se hallan los de las provincias de Tarragona, Barcelona, Baleares y Posesiones de África, en el mismo mar, conteniendo 43 planos.

Modelo del faro provisional de Alicante.

Este modelo se presenta como ejemplo de una construccion provisional y económica, y que ha satisfecho completamente su objeto durante más de diez años que estuvo sirviendo, desde el fin del año 1842 en que se construyó. Despues se reemplazó con las luces hoy encendidas en aquella parte de la costa. Toda la torre estaba formada con maderas de pequeñas dimensiones, y su altura, á contar desde el piso del muelle, era de unos 55 metros. En el modelo están representadas todas

las piezas que componian la obra, sus uniones y detalles correspondientes.

Modelo del faro de la isla del Aire, en las Baleares.

Está situado este faro en la isla del Aire, á la entrada del puerto de Mahon (Menorca): su aparato es de 2.º orden y la luz blanca con eclipses de 1' en 1'. La altura del foco luminoso sobre el terreno es de 55^m,50, y la del mismo punto sobre el nivel del mar, de 49^m,50. Se encendió en Agosto de 1860, habiendo costado las obras del edificio y torre 45.668,559 escudos.

Modelo del faro de Corrobedo, provincia de la Coruña.

La altura del foco luminoso sobre el emplazamiento es en este faro de 12^m,54, y sobre el nivel del mar de 51^m,20.

La luz es blanca y fija, y el aparato de 5.º orden.

Modelo del faro de la Torre de Hércules en la Coruña.

Este faro está colocado en una torre reconstruida por los romanos, en el sitio en que existió otra de señales, construida, segun la tradicion, por los fenicios, y que se restauró en tiempos de Carlos III. En el exterior se conserva la indicacion de la rampa por la que se podía subir á caballo á la parte superior. La altura total de la torre es de 57^m y la del emplazamiento sobre el nivel del mar de 52^m,48.

Modelo del faro de Finisterre, provincia de la Coruña.

La altura del foco luminoso sobre el emplazamiento es de 17^m,27 y la del mismo foco sobre el nivel del mar de 142^m,72. La luz es blanca con eclipses de 50" en 50", y el aparato es de 1.º orden.

Es de los primeros faros modernos que se han construido en España.

Modelo del faro del puerto de Soller, en las Islas Baleares.

El faro que se representa está colocado en la punta de la Cruz, á la extremidad Norte de la entrada del puerto de Soller, en la isla de Mallorca. En la extremidad Sur hay tambien un aparato de 4.º orden en una torre antigua, marcando entre las dos luces la entrada del puerto. El aparato á que se refiere el modelo es de 6.º orden, luz blanca y fija; las alturas del foco luminoso, sobre el

terreno y sobre el nivel del mar, son respectivamente de 11^m,40 y 21^m: costó el edificio y torre 21.221,607 escudos, y se encendió la luz en Diciembre de 1864.

Modelo del faro del Cabo de Palos.

Está situado este faro en la parte más saliente del Cabo de Palos, provincia de Murcia: su aparato es de primer orden y el foco luminoso se halla elevado sobre el terreno 50^m,54, y sobre el nivel del mar 80^m,54. La luz es blanca con eclipses de 1' en 4'; toda la torre y edificio son de sillería y ha sido iluminado en Enero de 1865. En el modelo se ha tratado de imitar con todo esmero y escrupulosidad la fábrica de mampostería, sillería y demas partes de la obra.

Modelo del faro de las islas Sisargas, provincia de la Coruña.

El aparato es de 4.º orden, y la luz blanca con destellos rojos de 4' en 4'. La altura del foco luminoso sobre el emplazamiento es de 12 metros, y la del mismo sobre el nivel del mar 109,85 metros.

Modelo del faro de la isla de Buda, en la embocadura del Ebro.

Este modelo es, sin duda alguna, uno de los más importantes de los que se han remitido á las Exposiciones para dar á conocer nuestras obras públicas. En él se han imitado, del mejor modo posible, las uniones de las piezas, las dimensiones y hasta la pintura.

El faro de que se trata es el mayor de los tres de hierro que se han construido en la embocadura del Ebro, en la provincia de Tarragona. Su altura desde el foco luminoso hasta la escollera que rodea los pilotes sobre que descansa la obra, y que constituyen un zócalo general, es de 55 metros. Como se puede ver por el modelo, toda la obra es de hierro y está fundada sobre nueve pilotes de rosca, del sistema Mitchel.

El aparato es de 2.º orden, con luz giratoria blanca y destellos de 1' en 4': se encendió por vez primera en 1864.

Fotografías.

Se han reunido en cuatro tomos 220 vistas fotográficas de construcciones de diversa índole y antigüedad, aunque todas importantes, de las ejecutadas en nuestro país.

Aunque la ejecución artística de muchas de estas fotografías pueda dejar algo que desear, sirven,

sin embargo, para poder apreciar la importancia y dificultades de ejecución de algunas de las obras que representan, y dan idea de la escabrosidad del terreno en que con frecuencia se encuentra esta clase de construcciones, y que las hace en muchos casos tan difíciles y costosas.

En el primer tomo aparecen 32 vistas clasificadas de la siguiente manera:

Puentes.	25
Viaductos.	5
Estaciones.	11
Puertos y faros.	5
Vistas varias.	8

En el 2.º tomo se comprenden 45 fotografías, y contiene:

Puentes.	57
Viaductos.	8

El 3.º tomo consta de 65 vistas, correspondientes á

Puentes.	27
Viaductos.	6
Vistas de algunas obras antiguas.	30

Por último, en el 4.º tomo hay 60 vistas que comprenden:

Faros.	20
Vistas varias.	40

Planos diversos.

En este tomo se han coleccionado algunas obras de diversa naturaleza y destino, y que merecen conocerse, ya por las dificultades de su construcción, ya por la importancia de su objeto. Estos planos se han agrupado de la manera siguiente:

Trazados de carreteras y ferro-car-	
riles.	7
Estaciones de caminos de hierro.	4
Puertos.	15
Canales.	15
Abastecimiento de aguas.	8
Total.	49

En la Exposición que tuvo lugar en el Ministerio de Fomento de algunos modelos y planos que figuraron en las últimas Exposiciones de París y de Viena, se repartió la hoja impresa que insertamos á continuación, dando una ligera idea del origen y adelanto de las obras públicas en España:

LAS OBRAS PÚBLICAS DE ESPAÑA.

En el reinado de Fernando VI puede decirse que se principiaron las obras públicas de España. Á fines del siglo pasado su gestión estaba confiada á diversos Secretarios de Estado y del Despacho, y al Consejo de Castilla; correspondían las carreteras á la Secretaría de Estado, los puentes al Con-