



VECLUS, s.l.

Francesc Caballé i Reinald González. Gestió i documentació del patrimoni arquitectònic i arqueològic

C./Andrea Dòria, 51 bis, 3.- 1. 08003 Barcelona

Tel/Fax: 933 196 551 e-mail: veclus@veclus.com

www.veclus.com

## Memòria científica del seguiment arqueològic realitzat al solar del Passeig de Joan de Borbó- Plaça del Mar, número 1 de Barcelona (033/03)



Barcelona, 25 de Setembre de 2003

**Redacció de la memòria:**

**Jordi Nogués Garcia**

**Francesc Caballé (Veclus, s.l.)**

**Excavació arqueològica**

**Direcció tècnica:** **Jordi Nogués Garcia**

**Empresa:** **Veclus, s.l.**

**Planimetria:** **Jordi Nogués**

**Emili Revilla**

Jordi Nogués Garcia

Barcelona, 25 de Setembre de 2003



## ÍNDEX

1. Presentació ..... pàg. 1
2. Localització ..... pàg. 2-26
3. Metodologia ..... pàg.27
4. Descripció dels treballs realitzats ..... pàg. 28-31
5. Conclusions ..... pàg. 32-34
6. Apèndix I. Documentació gràfica ..... pàg. I-XIX
7. Apèndix II. Documentació planimètrica
8. Apèndix III. Fitxes d'unitat estratigràfica
9. Apèndix IV. Material arqueològic
10. Apèndix V. Annex documental
11. Bibliografia
12. Memòria del desmuntatge de les estructures aparegudes
  - Presentació
  - Apèndix I. Documentació gràfica

## **Presentació**

Els treballs arqueològics realitzats al solar del Passeig de Joan de Borbó-Plaça del Mar, número 1, s'iniciaren el dia 24 de Febrer de l'any 2003 i varen ser finalitzats el dia 6 de Març del mateix any. El motiu que originà l'actuació en aquesta zona va ser l'aparició d'un pany de mur de grans dimensions, aparegut durant el moviment de terres realitzat per a la construcció d'un pàrquing soterrat en aquest solar.

A partir d'aquest moment i d'acord amb els serveis d'arqueologia, tant del Departament de Cultura de la Generalitat de Catalunya com del Museu d'Història de la Ciutat, es va acordar la realització del seguiment arqueològic de les tasques pròpies d'aquest tipus d'obra, per tal d'obtenir més informació al respecte de l'estructura apareguda.

En definitiva, la intervenció arqueològica ha consistit en el seguiment del rebaix de terres necessaris per a la realització del projecte constructiu; requerint del concurs, en la majoria de les zones afectades, de maquinària de la construcció, del tipus retroexcavadora, de manera que fos possible la identificació i neteja de les possibles estructures que estiguessin relacionades amb el pany de mur mencionat anteriorment.

## Localització i context històric

El solar objecte de la present intervenció arqueològica, situat en el Passeig de Joan de Borbó- Plaça del Mar, núm. 1, es troba ubicat en el límit més meridional del barri de la Barceloneta de Barcelona (dins la zona corresponent a l'àrea d'influència de l'autoritat del Port Autònom de la mateixa ciutat).



Localització del solar objecte del present informe en el plànol parcel·lari de la ciutat de Barcelona. En la part inferior imatges del tram del Passeig de Joan de Borbó en el que es troba situat



La zona que ens ocupa es caracteritza per tenir una evolució relativament recent, en concret ens hauríem de situar a finals del segle XVII (més exactament en l'any 1697). En aquestes dates, i com fruit de la constant entrada de sediments sorrenca dins el recinte tancat del port de Barcelona, fet que va amenaçar en diverses ocasions amb la inutilització del recinte portuari, s'inicià un període caracteritzat per la presentació de múltiples projectes que bàsicament proposaven la construcció de diferents dics o espigons per tal de intentar solucionar aquest



Imatge del Port de Barcelona abans de l'inici de les obres projectades per J. Próspero Verboom

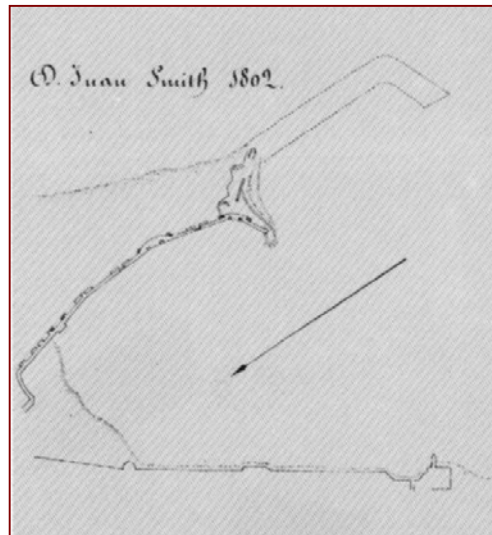
problema. L'any 1731 va ser aprovat oficialment el projecte presentat per l'enginyer militar J. Próspero de Verboom en el qual es proposava la perllongació tant del dic de Llevant com el de Ponent, per d'aquesta manera reduir l'amplada de la bocana del port i aconseguir disminuir l'entrada d'arena introduïda

pels temporals de llevant. Aquest projecte no va ser iniciat fins l'any 1743 (any en què la sedimentació ja impedia tant l'entrada com la sortida de vaixells) i va ser finalitzat aproximadament 30 anys més tard; en concret el 1772, moment en què es va construir la nova llanterna (l'anomenada llanterna de Carles III) a l'extrem del dic de llevant, edificació que actualment és coneguda amb el nom de Torre del Relotge.

Tal i com es va comprovar poc temps més tard, aquest projecte només va solucionar el problema de forma temporal, ja que dos anys més després, el 1774, el mateix director de les obres del port exposava que la profunditat de les aigües

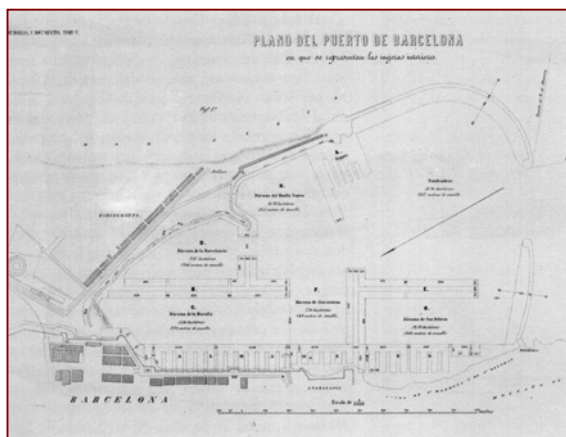
de l'interior del port s'estava reduint, amenaçant novament amb impedir l'accés als vaixells de major calat. En aquest moment es va optar, de nou, per prolongar el dic des de l'espigó de llevant. Aquestes noves campanyes constructives varen restar aturades desde l'any 1793 fins el 1816 (període en què es produeix el conflicte bèl·lic i la posterior ocupació del territori per part de les tropes franceses).

El mes de setembre de l'any 1816 van ser reiniciades les obres del port seguint el projecte presentat l'any 1802 per J. Smith, i que va significar l'inici de la construcció del moll que va ser conegut amb el nom de **Moll Nou**. Aquestes obres van ser realitzades amb celeritat, tal i com demostra el fet que en l'any 1820 el moll nou ja comptava amb una longitud d'aproximadament 330 metres, i es van donar per acabades en el 1822 quan l'escullera del nou dic havia guanyat al mar una extensió d'aproximadament 420 m.



Projecte d'ampliació del dic de llevant presentat per J. Smith l'any 1802

Malgrat tot, la finalització oficial de l'obra no es va produir fins l'any 1844, moment en què van concloure totes les obres complementàries i d'acondicionament de la nova infraestructura portuària.



Projecto para la mejora y ensanche del Puerto de Barcelona de J. Rafo. 1859

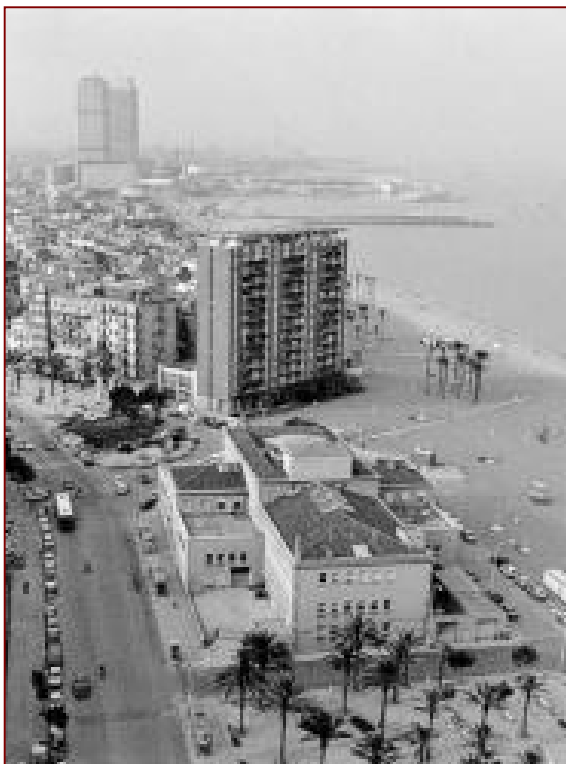
Passats quinze anys desde la finalització de les obres mencionades anteriorment, en concret el 1859, va ser presentat el projecte realitzat per J. Rafo sota el nom de "Proyecto para la mejora y ensanche del Puerto de Barcelona".

El projecte de Rafo va ser aprovat pel Reial Decret l'any 1860 i va comportar la modernització de les infraestructures del port de Barcelona. Un cop finalitzades les obres projectades per Rafo, l'any 1874, la zona que ens ocupa del port ja presentarà la fesonomia de dics i molls que ha arribat sense pràcticament canvis fins als nostres dies.

Cal fer esment, però, a tot un seguit de reformes que es duren a terme en la zona més septentrional del Moll Nou, entre les que caldria destacar la construcció de la bateria de la costa coneguda com a Bateria Real o del Astillero l'any 1859 -i de la que es parlarà més extensament en un apartat posterior-; i l'ampliació del camí d'accés al Port desde l'antic Passeig Nacional (l'actual Passeig de Joan de Borbó) -que va significar l'aterrament de part dels magatzems que es trobaven situats en aquesta zona- i que va ser dut a terme entre els anys 1900 i 1912. Posteriorment, en concret a finals de la dècada dels anys 1920, es va produir també la construcció del Balneari de Sant Sebastià; edifici que amb les seves instal·lacions canvià l'aspecte de les platges d'aquesta zona de la costa.

Altre de les reformes que cal mencionar és l'aterrament, a mitjans de segle XX, de la ja mencionada Bateria Real. Aquest recinte militar es va mantenir en funcionament fins després de la Guerra Civil. Durant la dècada de 1940 va ser ocupat per un grup de barraques, conegut amb el nom de *La Muntanyeta*. Després d'un llarg període de gestions burocràtiques, les barraques es van enderrocar el 1953 i la major part dels terrenys van passar a titularitat municipal. L'objectiu de l'enderroc de les antigues estructures militars era el d'habilitar la zona per tal d'acollir la seu de l'institut de "Investigaciones Pesqueras", depenent del CSIC, més conegut popularment com l'Aquàri. Els edificis relacionats amb aquestes instal·lacions es van mantenir sense ús fins al seu enderroc a la dècada dels anys 90 del segle XX.





Imatge de les instal·lacions de l'Institut de "Investigaciones Pesqueras" abans del seu aterrament

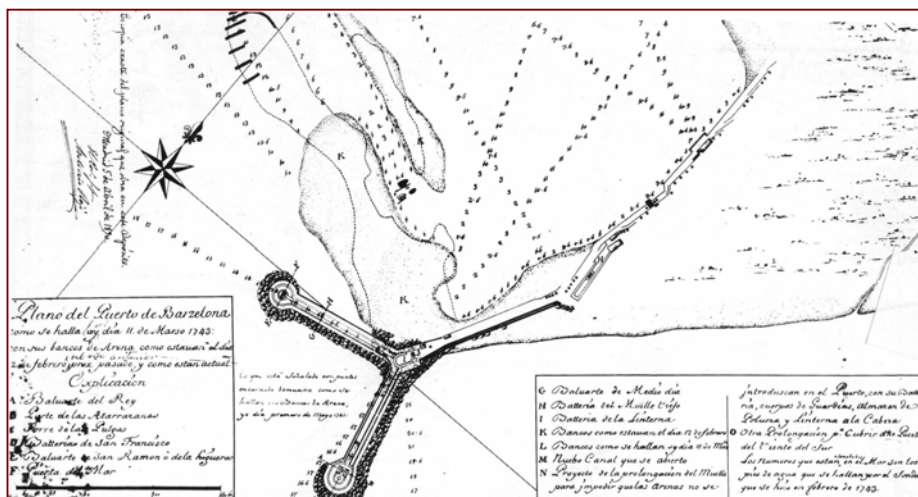


Imatge de les instal·lacions de l'Institut de "Investigaciones Pesqueras" després del seu enderroc en la dècada dels anys 1990

## Notícies històriques de la Bateria Real o del Astillero

Pel que fa a la bateria de defensa de la costa, coneguda pels enginyers militars amb el nom de la Bateria Real o del Astillero, s'ha de fer esment que es posseeix un elevat nombre de referències documentals que ens parlen d'aquesta estructura. La seva importància estratègica i el llarg procés sobre la discussió de la propietat dels terrenys en la que es trobava localitzada han fet que es generés tot un fons planimètric i històric considerable, del qual n'exposarem en aquest treball la part més significativa.

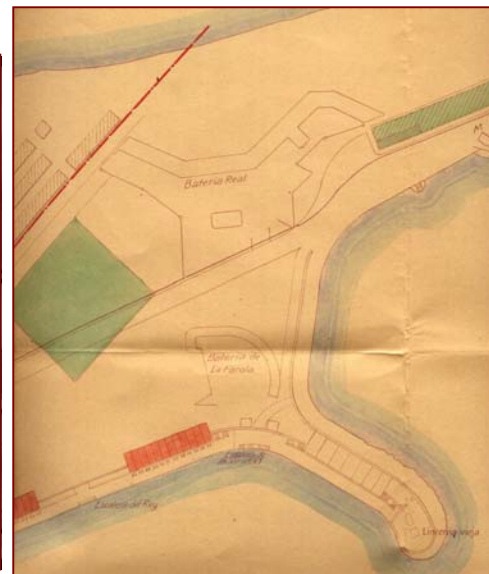
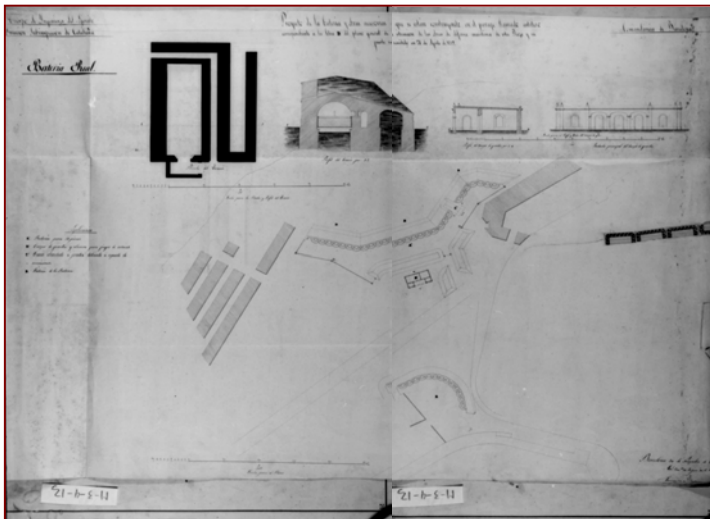
En efecte, els orígens d'aquest element de defensa, tant del Port de Barcelona, com de la pròpia ciutat que l'acollia, presenten una certa confusió pel que fa a les dates i als motius que van dur a la seva construcció. Cal dir que els projectes i gravats de mitjans del segle XVIII, que recullen l'evolució de les obres del Port, ja estableixen la intenció de situar en el cap del moll de llevant, una bateria de costa que funcionés conjuntament amb la Bateria de la Llanterna, defensa que es trobava situada annexa a la Llanterna a la Torre del Relotge. El primer projecte consultat que recull aquesta intenció data de 1743. En ell es pot veure com es projectava construir, en la prolongació del Moll Vell, una bateria de defensa, un cos de guàrdia, un magatzem de pólvora i una llanterna nova.



Projecte constructiu del Moll Nou del Port de Barcelona amb data de 1743

La consulta al fons de l'Archivo Histórico Militar a partir de les còpies microfilmades que es conserven a l'Arxiu del Col·legi Oficial d'Arquitectes de Catalunya (COAC) ha permès de localitzar el projecte original de la Bateria Real o del Astillero. Es tracta d'un projecte datat de 1859 i on apareix dibuixat tant el mur de contenció de la bateria, com les dependències que aquesta havia de tenir.

Disposem d'un altre plànol del mateix any de 1859 on apareix perfectament identificada l'estructura de la Bateria Real, amb la mateixa planta i disposició que la trobem fins al moment de la seva desaparició definitiva a mitjan segle XX. Es tracta del plànol realitzat per l'enginyer J. Rafo a conseqüència de la Reial Ordre en la que la reina regent demanà als enginyers de cada demarcació la realització d'una sèrie de planimetries en les que quedessin reflectides les estructures existents en cada un dels ports del territori de la corona.



A l'esquerra, Projecte original de la Bateria Real o del Astillero (1859).

A la dreta, plànol de J. Rafo de l'any 1859, en el que es pot apreciar la localització de la Bateria Real o del Astillero i la seva relació de proximitat vers la Bateria de la Farola -prop la llanterna del Moll Vell- Imatge cedida per l' Arxiu Històric del Centre de Documentació Marítima del Port Autònom de Barcelona

Tant en el projecte original de la bateria com en el plànol general de J. Rafo de 1859 és possible observar la presència d'un mur que delimitava el perímetre exterior de la bateria tot formant un talús defensiu. L'aparició d'aquesta estructura durant els treballs de construcció que s'estan realitzant a la zona va ser la que va motivar el seguiment arqueològic que ens ocupa en la present memòria.

Tot sembla indicar que el mur de contenció es va construir amb anterioritat a les pròpies estructures que configurarien la bateria de defensa, ja que, com hem vist, apareix sempre representat als plànols de 1859. La seva construcció, però, no hauria d'allunyar-se d'aquesta cronologia. La finalització dels treballs de construcció de la bateria es produí probablement amb anterioritat a l'any 1860. A finals del 1859, segons un informe de la Comandancia de Ingenieros que es conserva a l'Arxiu de la Corona d'Aragó (ACA, CI 581) es comenta que les obres es troben avançades i hi ha problemes per a pagar algunes partides. Al 1862, en el plànol de la Barceloneta realitzat per Miquel Garriga i Roca, el conjunt de la bateria i dels magatzems de carbó adjacents es troben representats en la seva fesomia definitiva.



Plànol de la zona portuària Realitzat per M. Garriga l'any 1862 en el que ja apareix representada la Bateria Real.

### ***La bateria real com a substitució de la bateria de la farola?***

Historiogràficament, s'havia lligat la construcció de la bateria real o del Astillero al fet de la inutilització de la bateria de la llanterna per la construcció de l'anomenat Varadero Bofill i Martorell. El cert és que quan la companyia Bofill i Martorell va demanar a la reina la possibilitat d'establir la seva indústria en aquest

indret l'any 1858, la concessió real posava com a condicionant la construcció –a expenses de Bofill i Martorell- d'una nova bateria a l'extrem del moll nou. A continuació es transcriu el document localitzat a l'Arxiu Històric del Centre de Documentació Marítima.

*“Gobierno militar de Barcelona y su prov.. El excmo. Sr Capitan Gral. de este principado con fecha de ayer, me dice lo que sigue:*

*“Ecmo. Sr. El Ecmo. Sr ministro de la Guerra me dice con fecha 17 del actual, lo que sigue: Enterada la reina del espediente que VE remitió a este ministerio con fecha de 6 de Abril último, promovido a instancia de Juan Miguel Bofill y Miguel Martorell Peña, en solicitud de real autorización para construir un varadero para carena de buques en el puerto de esa plaza y los edificios necesarios para el servicio del mismo; SM de conformidad con lo informado por el ingeniero Gral. se ha servido concederles su real autorización por lo que al ramo de Guerra corresponde, para que con arreglo al plano presentado, puedan verificar la construcción indicada siempre que la altura de los edificios no exceda de las que tienen las casas de la Barceloneta y que se obliguen a los recurrentes a disponer a sus espensas en la estremidad actual del muelle nuevo una batería que reemplace a la denominada de la linterna vieja que se inutiliza completamente con el establecimiento del varadero, pudiendo entonces cederles el terreno y material de la actual batería; así como también el del estado comprendido en el espacio que ha de ocupar el muelle unicamente, pues que la parte restante de él, corresponde a otros dueños. De real orden lo digo a VE para su conocimiento y efectos correspondientes.*

*Barcelona 26 de julio de 1858. El Gral. Gobernador. Pedro de la Barcena y Ponte. A los sres M Bofill y M Martorell.”*

Malgrat tot, la nova bateria de defensa que s'havia de construir no és la coneguda com a Bateria Real, projectada –com hem vist- el 1859. Bofill i Martorell no van costejar les obres de la Bateria Ral, sinó que havien de fer-se càrrec d'una nova defensa situada a l'extrem del moll nou, quan acabessin les obres d'aquest. Un nou document del mateix arxiu resumeix l'equívoc i demostra com encara al 1871 –en funcionament des de feia temps la Bateria Real- encara no s'havia construït aquella que havia de substituir la de la Llanterna.

*Barcelona 9 Febrero 1871*

*El Excmo. Sr, Capitan Gral. de Catalunya en 27 de Enero último me dice lo siguiente  
El Excmo. General, comandante Gral. subinspector de ingenieros de este distrito a quien pase a informe la comunicacion de VE de 18 de Agosto último relativo a la supresion de parte o toda de la bateria real de artilleria, en 23 del actual, me dice lo siguiente=  
Excmo. Sr. En el presente oficio de Ingeniero jefe de obras publicas de la provincia se parte del principio equivocado de que la bateria del astillero se construyó para facilitar el “pensamiento” y como consecuencia de la real orden de 26 de julio de 1858 que declaraba podia inutilizarse la de la linterna vieja siempre que se construyera en el extremo del muelle nuevo otra que la reemplazara, y tan es erroneo lo consignado por el*

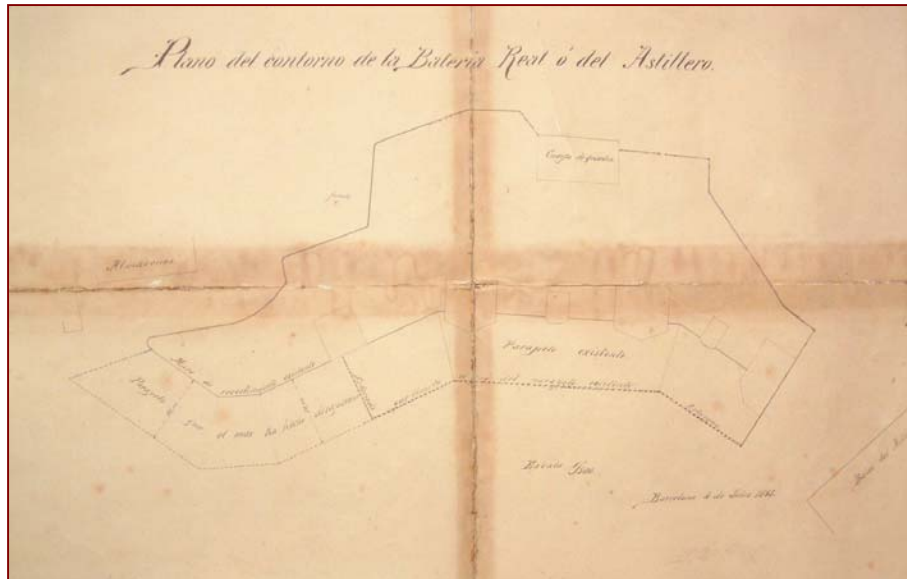
*esmerado Señor ingeniero y no pudo ser consecuencia la bateria del astillero de la supresion de la de la linterna vieja que en la misma propuesta y a la vez que se erigió aquella en el año 1859 se reconstruyó y reformó esta desde los cimientos, y sino bastara este hecho para comprobarlo esta la real orden de 9 de mayo de 1863 que al autorizar la destruccion de la bateria de la linterna y aprovechamiento de los materiales a favor de los sres. Bofill y Martorell mediante el pago al tesoro de 115 mil reales que importaba el presupuesto de la que habia de sustituirla, consigna no poder admitirse descuento del valor de dichos materiales por no tener inmediatamente que construirse la nueva sino cuando lo permitiera el adelanto de las obras del puerto= no constando que hasta la fecha se haya verificado el pago de la espresada cantidad ni la entrega de la bateria a los concesionarios, esta y la del astillero, mientras no se disponga en contrario las tengo por propiedades adjudicadas al Servicio de Guerra, según lo informado detalladamente a VE en 27 de Mayo de 1870, sobre cesion de la real o del astillero a varios constructores navales en 9 de Abril de 1867 a consecuencia y como contestacion a un escrito del Sr. Ingeniero jefe de obras publicas de la provincia, relativo a desperfectos ocasionados de su orden en la de la linterna= contrayendose unicamente en el actual oficio a la real o del Astillero, cuya supresion en parte y si puede ser en el todo se solicita , manifestandose a VE conforme lo espresado en el primero de los citados informes que declarado el puerto de Barcelona punto fuerte maritimo de segundo orden, por disposicion del poder ejecutivo de 10 de Marzo de 1869, estoy en que no debe disminuirse en parte ni en todo el valor de una de las defensas como lo es la bateria Real, por lo menos interin no se hayan efectuado las nuevas acasamatadas en proyecto; pues si dignos de consideracion son o no dudarlos los intereses del puerto representados por el mayor desahogo que pueda dar la supresion de la bateria, no lo son menos esos mismos intereses ante la proteccion que de esta reciben y los del estado perjudicados con demoler lo que a sus espensas se erigió = creo por lo espuesto y por la circunstancia de hallarse pendiente la instancia sobre cesion de la bateria real promovida por varios constructores navales, que no debe reducirse en nada su emplazamiento hasta que resuelto el espediente queda con arreglo a la real disposicion que recaiga procederse en consecuencia= VE sin embargo resolvera como siempre lo mas acertado= y hallandose en un todo conforme con el parecer anterior, lo transcribo a VE como contestacion a su ya citado escrito... Efectos crea oportunos...*

*Barcelona, 9 febrero 1871*

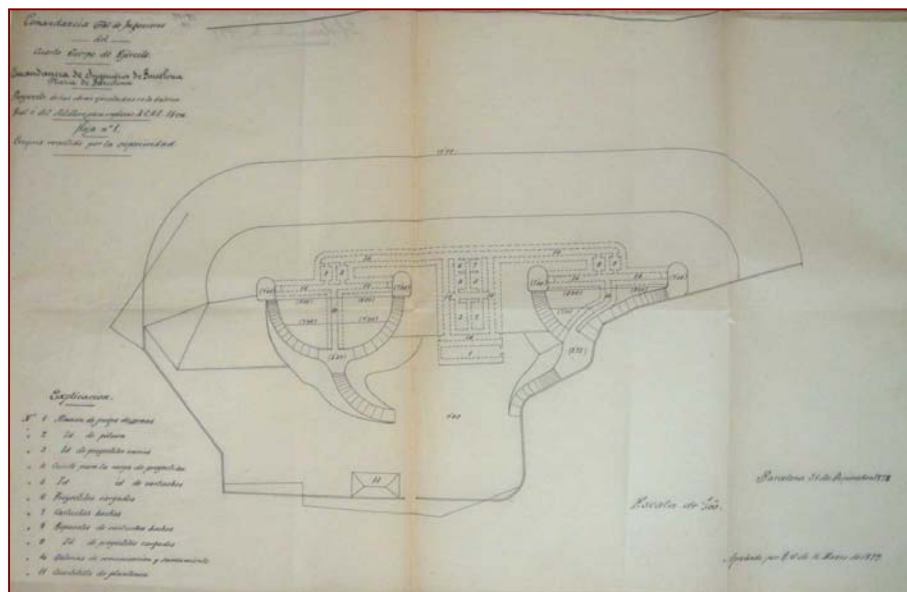
### **Darreres informacions sobre la Bateria Real**

Donat que es tracta d'una instal·lació militar, la documentació històrica sobre la bateria no sempre és completa. Amb tot, la recerca realitzada ha permès de localitzar diversos plànols específics que aporten informació sobre alguns dels seus aspectes. Destaca, per exemple el plànol aixecat el 1893, on apareix reflectit el contorn de la bateria tot fent indicacions de la zona del talús que va ser destruïda a conseqüència d'un temporal de mar.

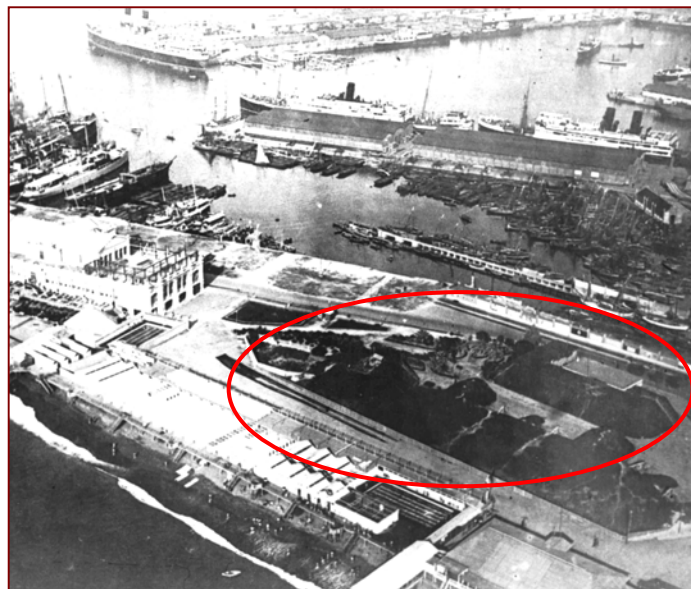
Per documentar una altra representació concreta de la bateria ens hem de situar en l'any 1899. En aquesta data es realitzà una planta de les infraestructures que formaven el conjunt.



Representació de l'any 1893 del perímetre extern de la Bateria Real (part superior).  
Planta realitzada amb data de 1899 en la que es poden observar les infraestructures de la bateria (part inferior)



A banda de la documentació planimètrica, amb l'arribada del segle XX ens trobem amb les primeres imatges aèries on pot observar-se el complex de la bateria



Dues fotografies de la bateria. A dalt, imatge anterior a 1929. A baix, les estructures des de la torre de Sant Sebastià als anys 1930.

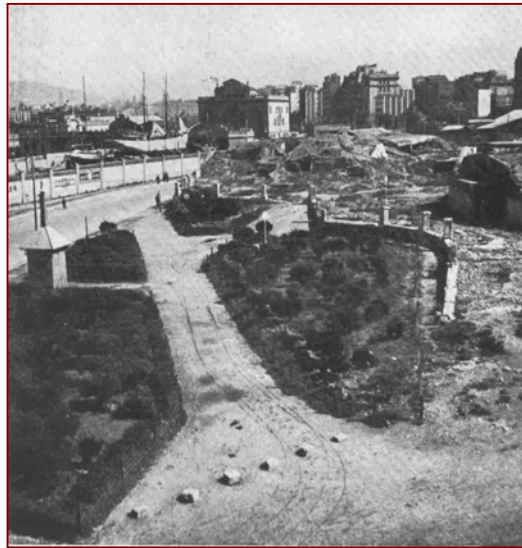


Per finalitzar, fer esment a la darrera de les fonts consultades, corresponent a les memòries realitzades pels enginyers del port i de l'exèrcit, en les que a partir de la demanda de demolició de part de la bateria per part de la Junta del Port, es procedeix a la realització d'una profunda investigació dels orígens i evolució del mencionat fort. En concret la documentació que aporta més informació és la que es recull a les *Memòries del Port* de la ciutat corresponents als anys 1935-1942, 1943-1947, i 1947-1952 (vegeu Apèndix Documental).

La primera de les esmentades memòries, la que compren els anys 1935 al 1942, és la que recull l'inici de tot el procés de documentació a partir de la demanda realitzada, l'any 1941, per part de la Junta d'Obres del Port de Barcelona sol·licitant al Ramo de la Guerra desmuntar part o la totalitat de la Bateria Real a canvi de la cessió d'uns terrenys propietat de l'Ajuntament. (Vegeu Apèndix Documental, Doc. 1).

En la segona de les memòries, la dels anys 1943 al 1947 es pot comprovar com l'origen del conflicte és la manca d'acord entre les diferents parts implicades en l'anterior memòria, moment a partir del qual s'intenta establir l'origen històric de la propietat dels terrenys afectats (Vegeu Apèndix Documental, Doc. 2). Malgrat les afirmacions que fa cadascuna de les parts, el més interessant és la recerca històrica duta a terme per l'autor de la memòria, on es recull l'evolució del Moll de Llevant des de la seva creació fins als fets contemporanis als seus temps. En aquest moment es torna a fer referència a l'existència d'una defensa, en la zona que ens ocupa, construïda amb anterioritat al projecte de 1859 (fet que serà recollit novament en les conclusions dels treballs arqueològics realitzats) i que rep el nom de Bateria de la Escollera, degut a que es troba assentada directament en l'escullera del Moll Nou.

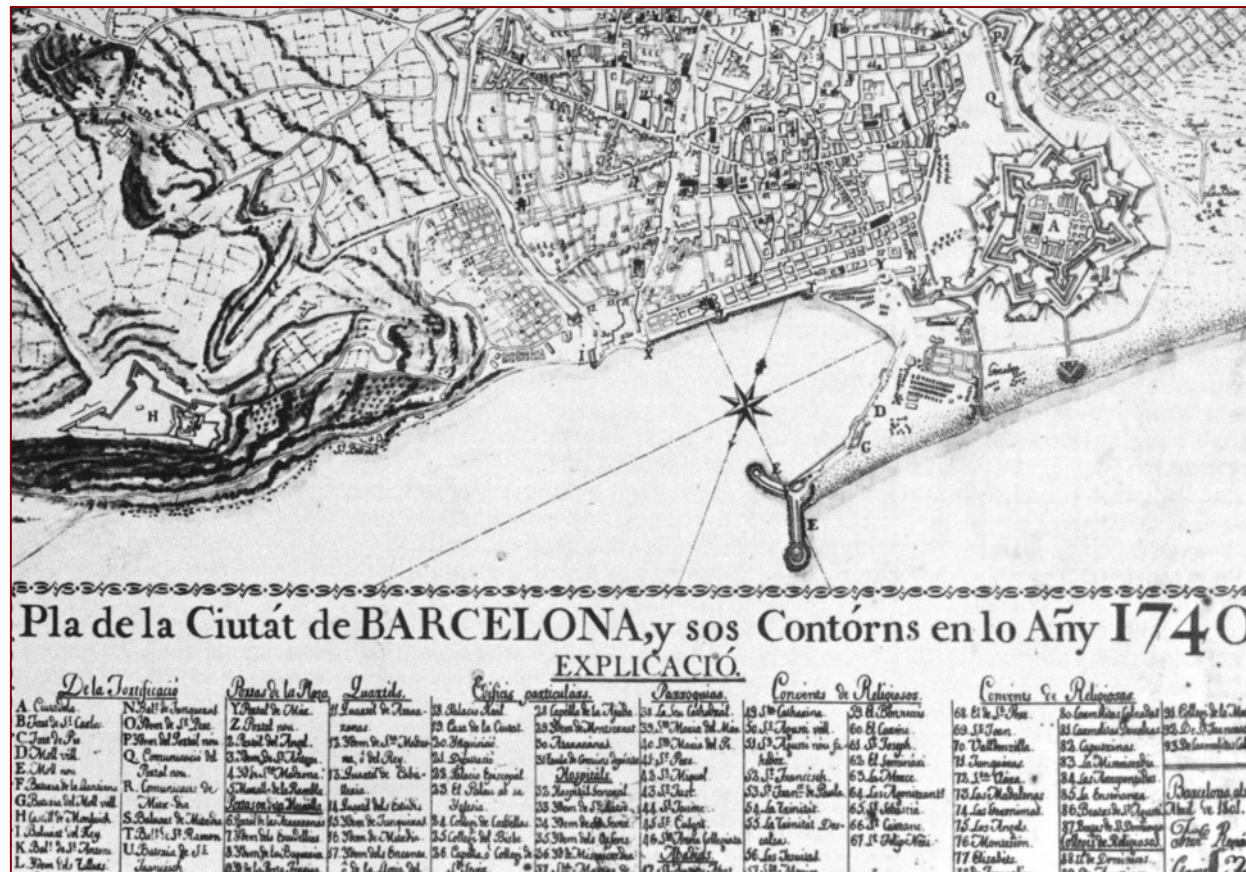
La darrera de les memòries adjuntades correspon als anys 1947-1952, fa menció a la cessió definitiva dels terrenys que ocupa la Bateria Real o del Astillero al consistori de la Ciutat (Vegeu Apèndix Documental, Doc. 3). A partir d'aquest moment s'iniciaran les obres de demolició de la defensa per a construir-hi l'Institut de Investigaciones Pesqueras del CSIC. Durant aquests enderrocs van desaparèixer les barraques que s'havien situat a la bateria –ja en desús- i alguns dles elements defensius –com ara el mur de contenció- van quedar colgats.



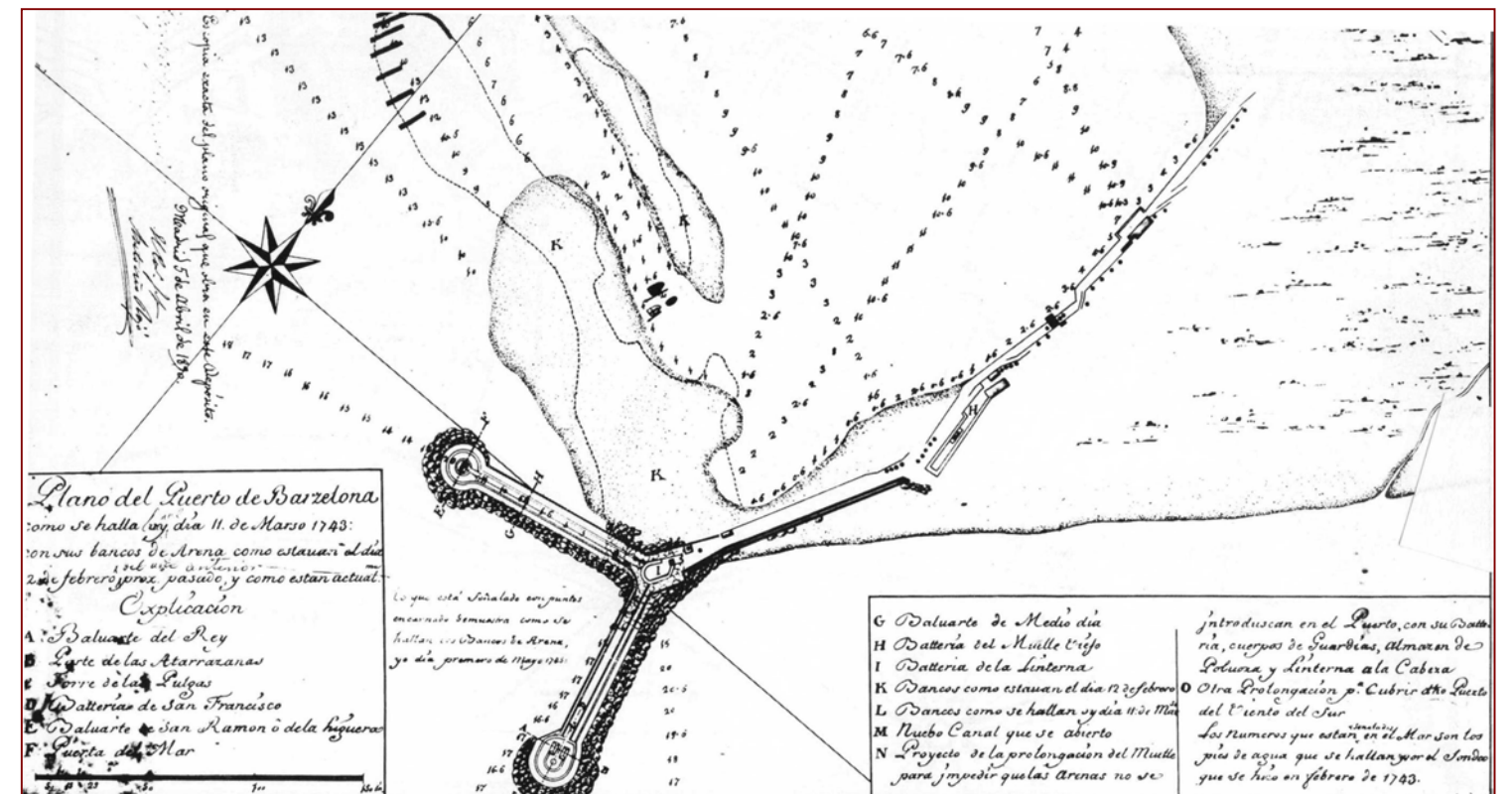
Enderroc de la bateria a la dècada de 1950.



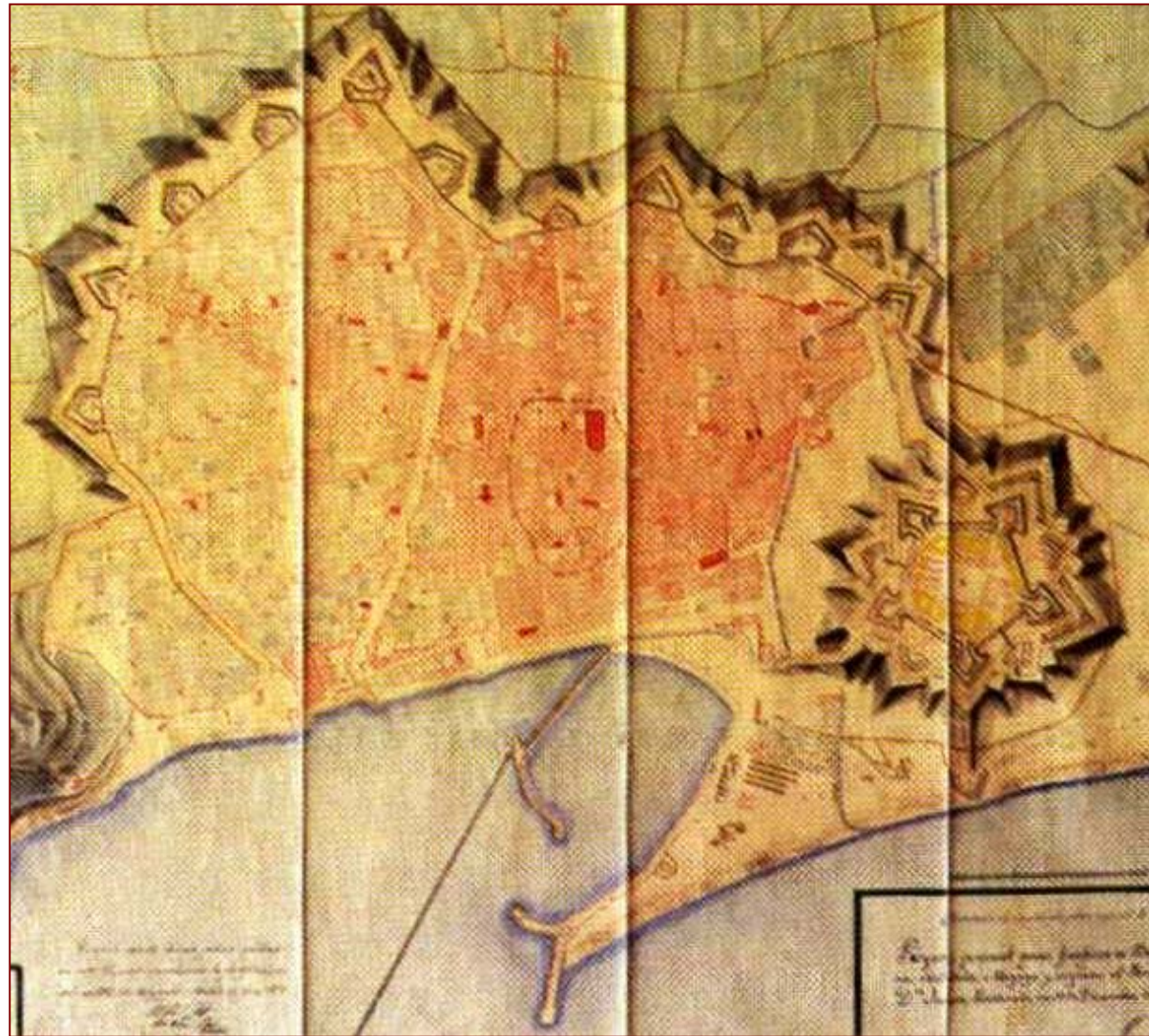
**Evolució del Moll Nou en imatges**



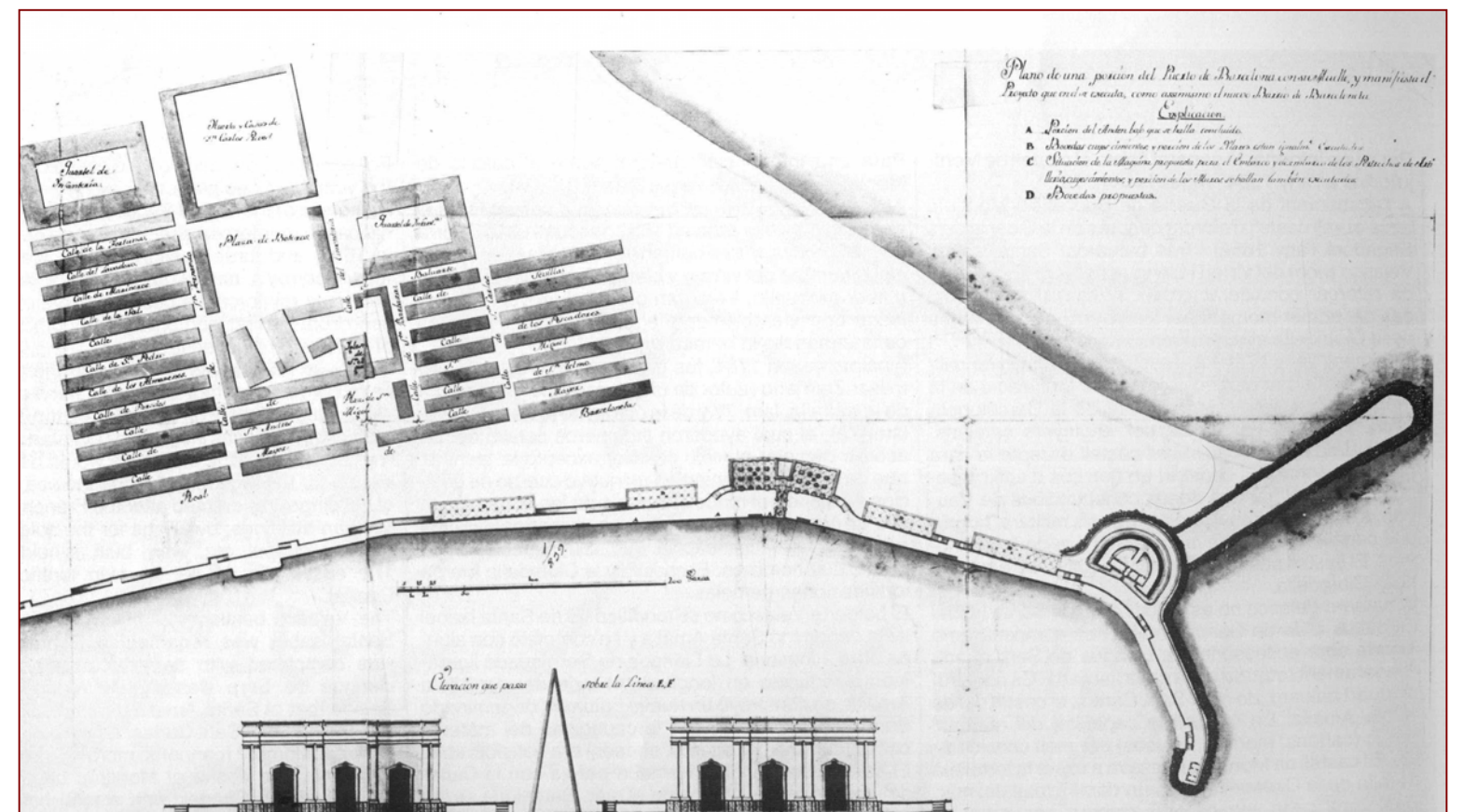
“Pla de Barcelona, y sos contórns en lo any 1740”. Aquest plànol en realitat correspon a una còpia, realitzada per l'arquitecte F. Renart i Closas l'any 1801, a partir d'un altre de l'any 1740 del qual se'n desconeix l'autor



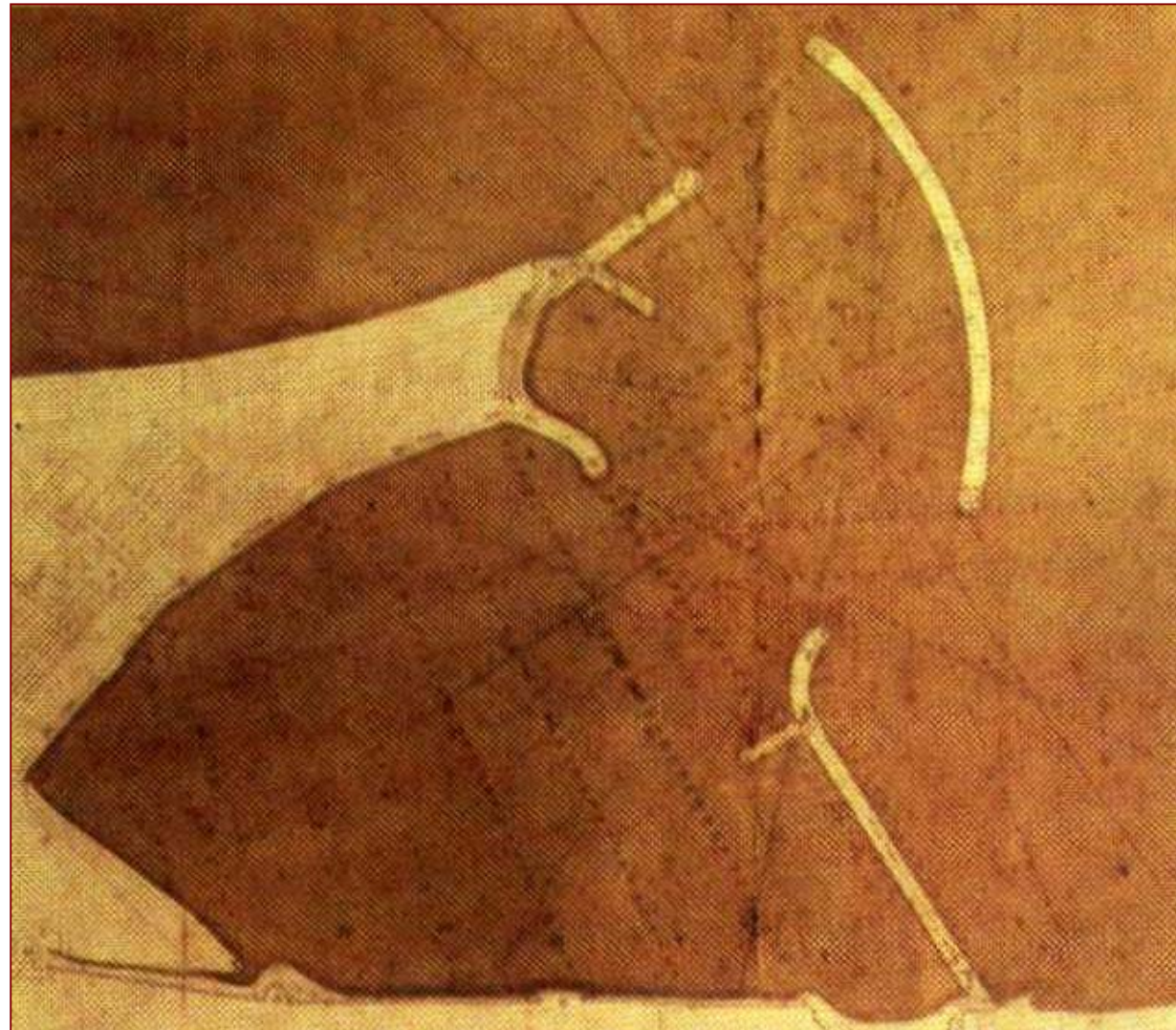
“Plano del Puerto de Barcelona tal como se halla hoy dia 11 de marzo de 1743: con sus bancos de arena com estaban el dia 12 de febrero prox. pasado, y como estan actual”. Per a més informació consultar la menció feta anteriorment



*“Proyecto general para fortificar Barcelona, Ciudadela, Monjuyc y mejorar el Puerto, por Juan Zerreño en 31 de Diciembre de 1751”*

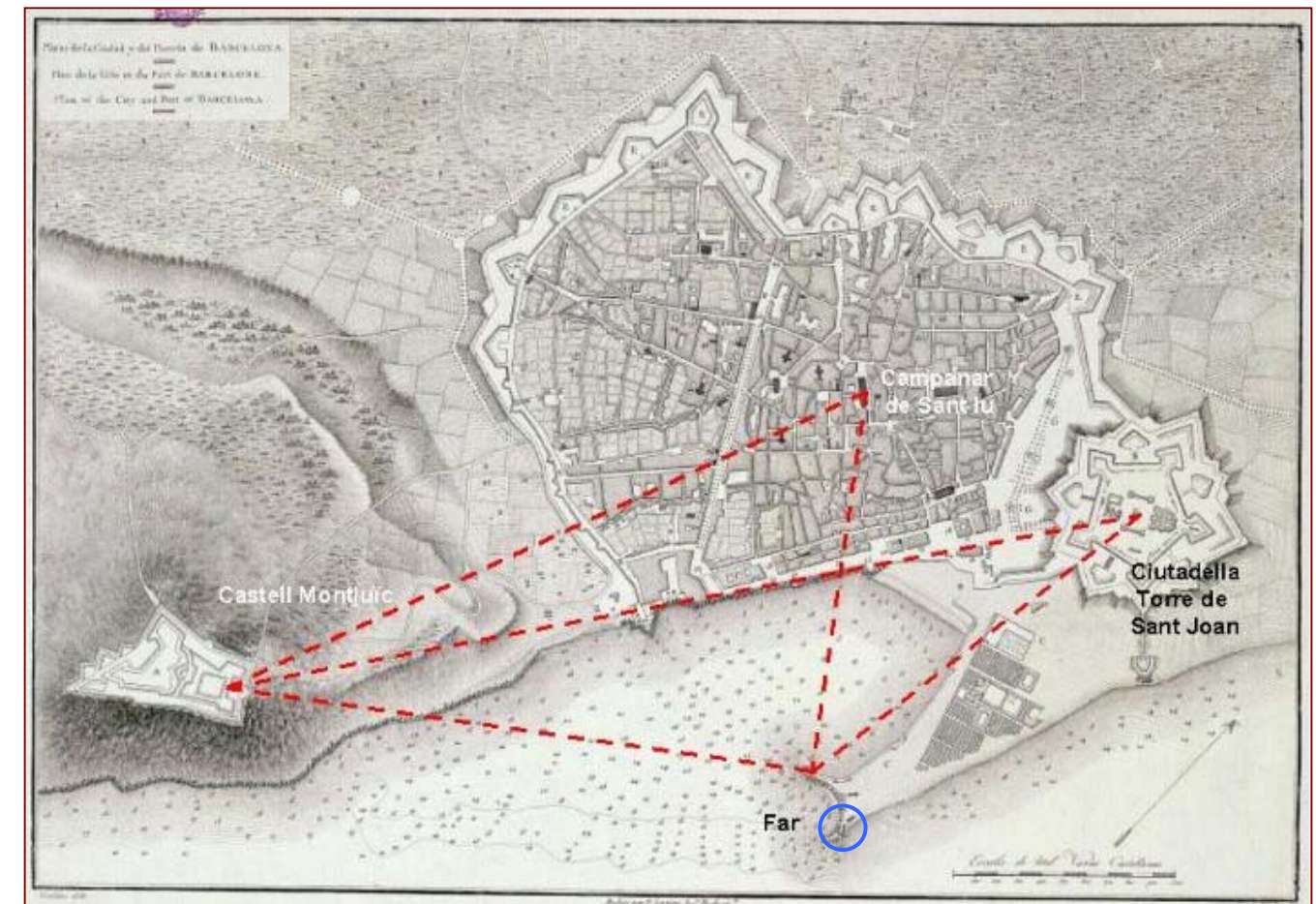


*“Plano de una porción del Puerto de Barcelona con su Muele, y manifiesta el proyecto que en él se ejecuta, como así mismo el nuevo barrio de la Barceloneta”. L’ autor d’aquest plànol torna a ser l’enginyer J. Zerreño i la data concreta de realització la de 1753*



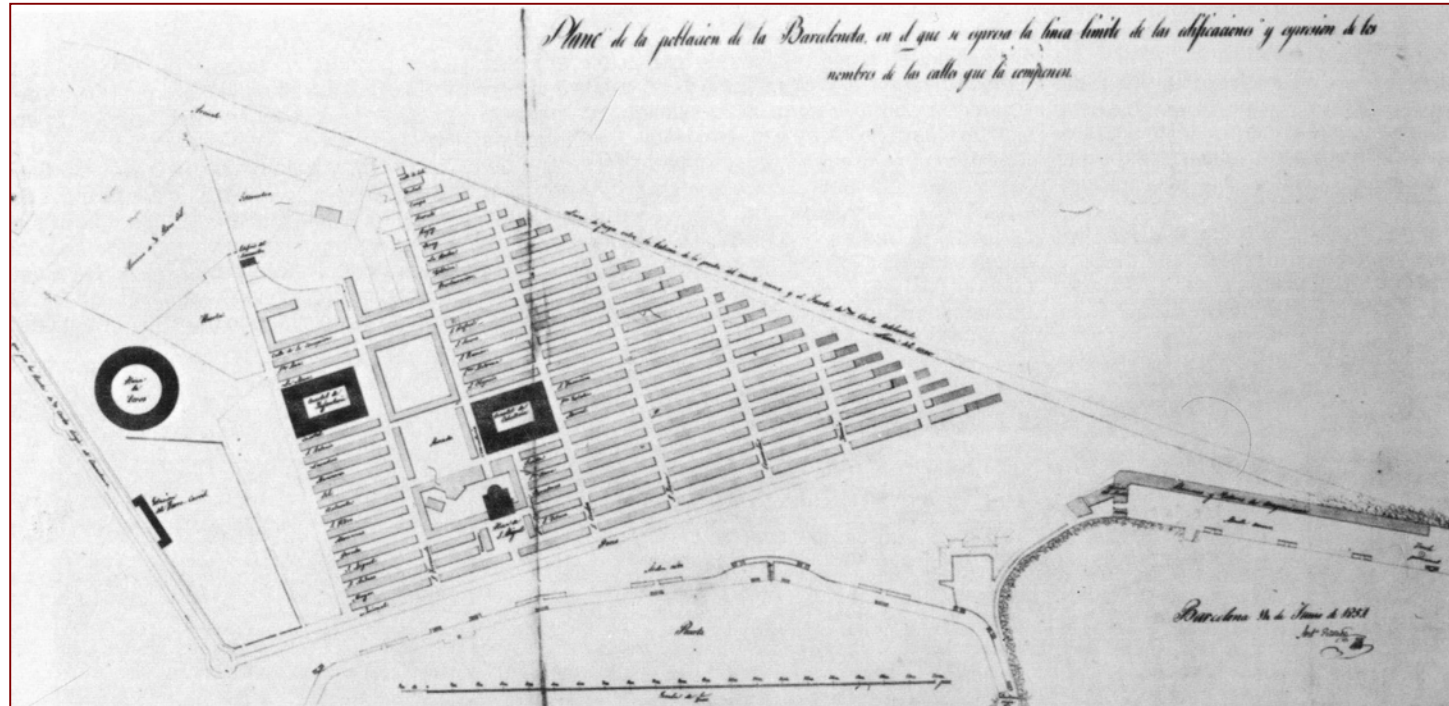
Plànol realitzat l'any 1806 en el que s'indica el control visual de les defenses més importants de la ciutat de Barcelona. La zona que ens ocupa en la present memòria apareix indicada en color blau

Projecte d'ampliació del port de Barcelona realitzat per l'enginyer Sinibald Mas l'any 1785



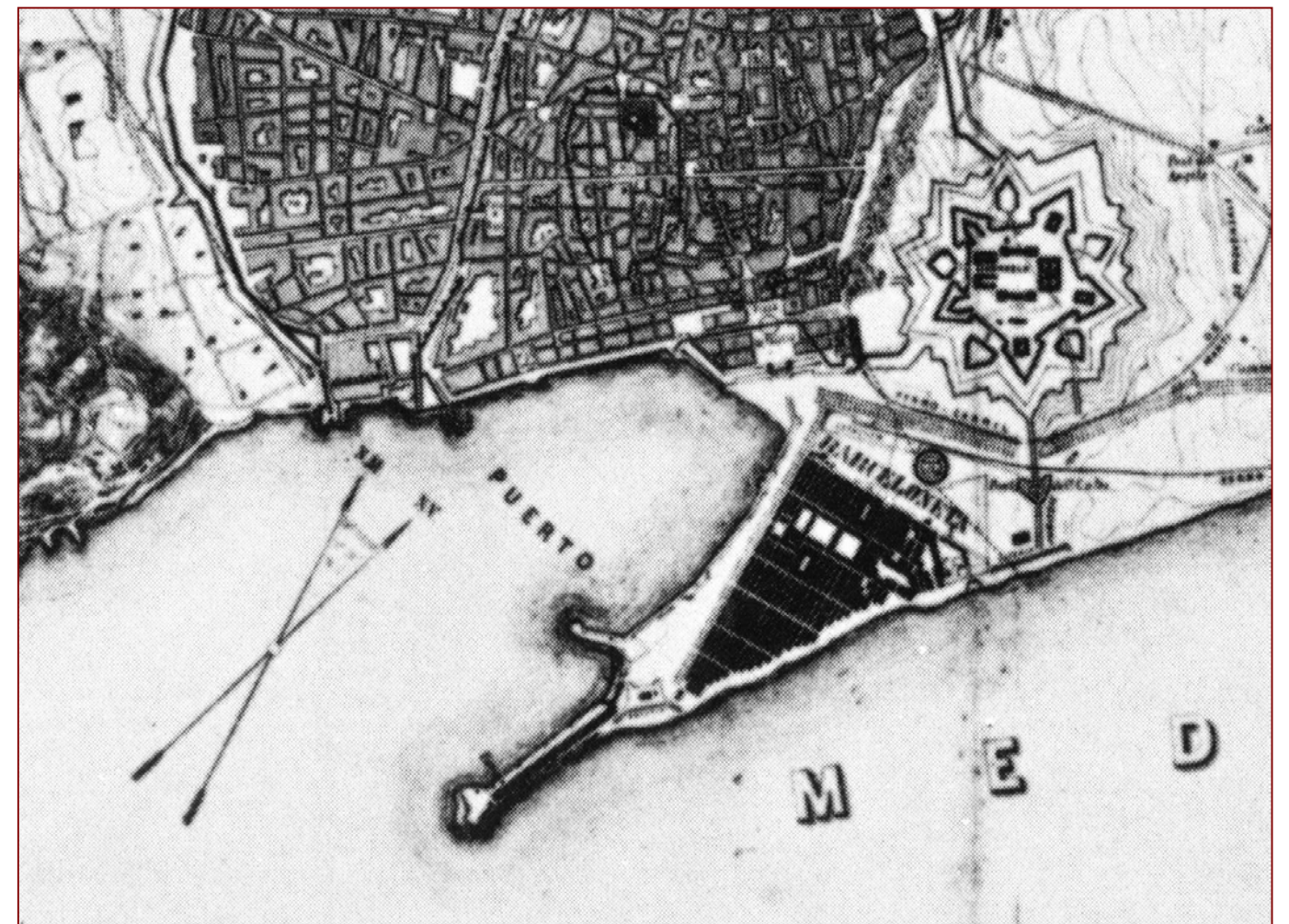


Localització i context històric



*“Plano de la poblacion de la Barceloneta, en el que se expresa la línea limite de las edificaciones y expresion de los nombres de las calles que la componen”.* En aquest plànol de 1851, es pot observar la presència de diverses indústries i magatzems ocupant l’espai proper a la zona que es objecte de la present memòria

*“Plano de los alrededores de la ciudad de Barcelona levantado por orden del gobierno para la formación del proyecto de Ensanche”, 1855.* La imatge que es pot observar a la dreta correspon, en concret, a un fragment de la còpia realitzada pel mateix autor, Ildefons Cerdà, en el mateix any (1855)



Localització i context històric



Vista aèria general de la ciutat de Barcelona realitzada per Onofre Alsamora, pels volts de 1860. En aquesta es pot apreciar, al fons la disposició del Moll Nou del Port; així com l'existència d'edificacions en els espais que delimita



*“Vue prise au-dessus de l'entrée du port”*. Gravat realitzat per A. Guesdon a finals de la dècada de 1860. En la imatge es possible apreciar la presència d'uns magatzems de carbó en la zona propera a la situació de la Bateria Real (la qual no apareix representada)

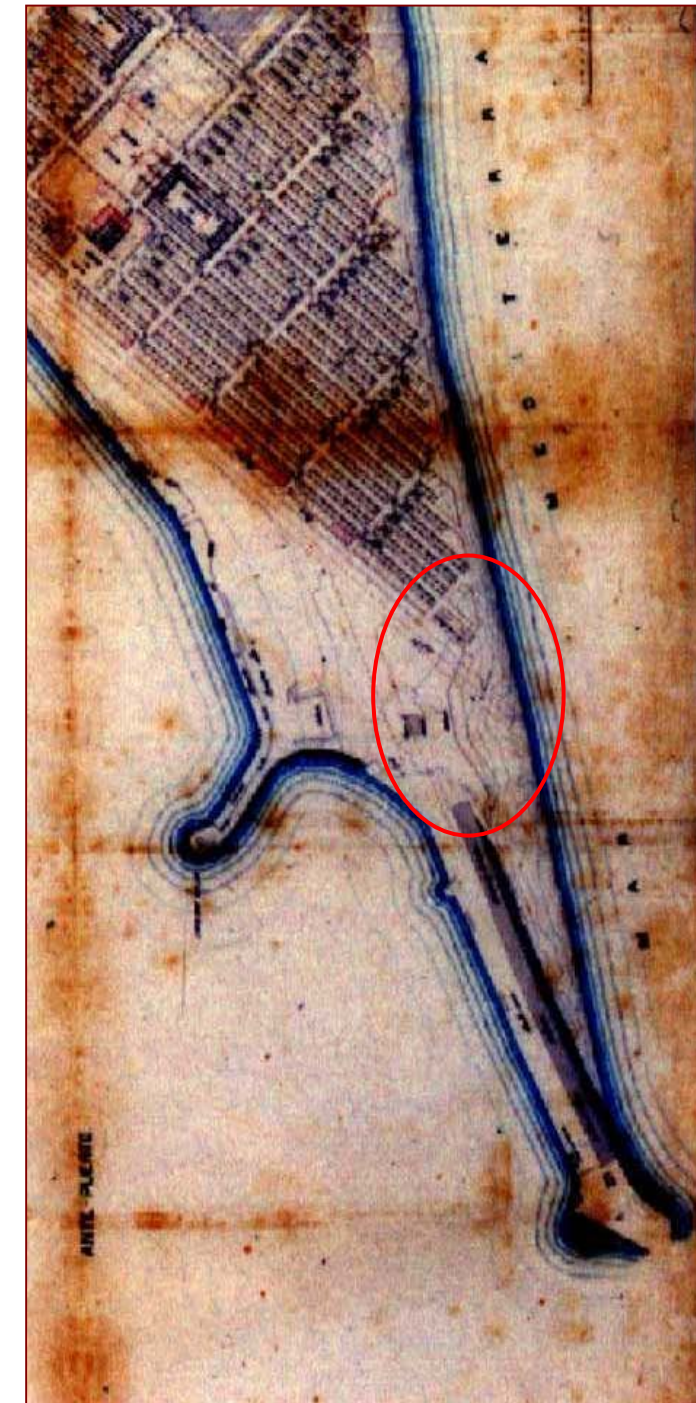
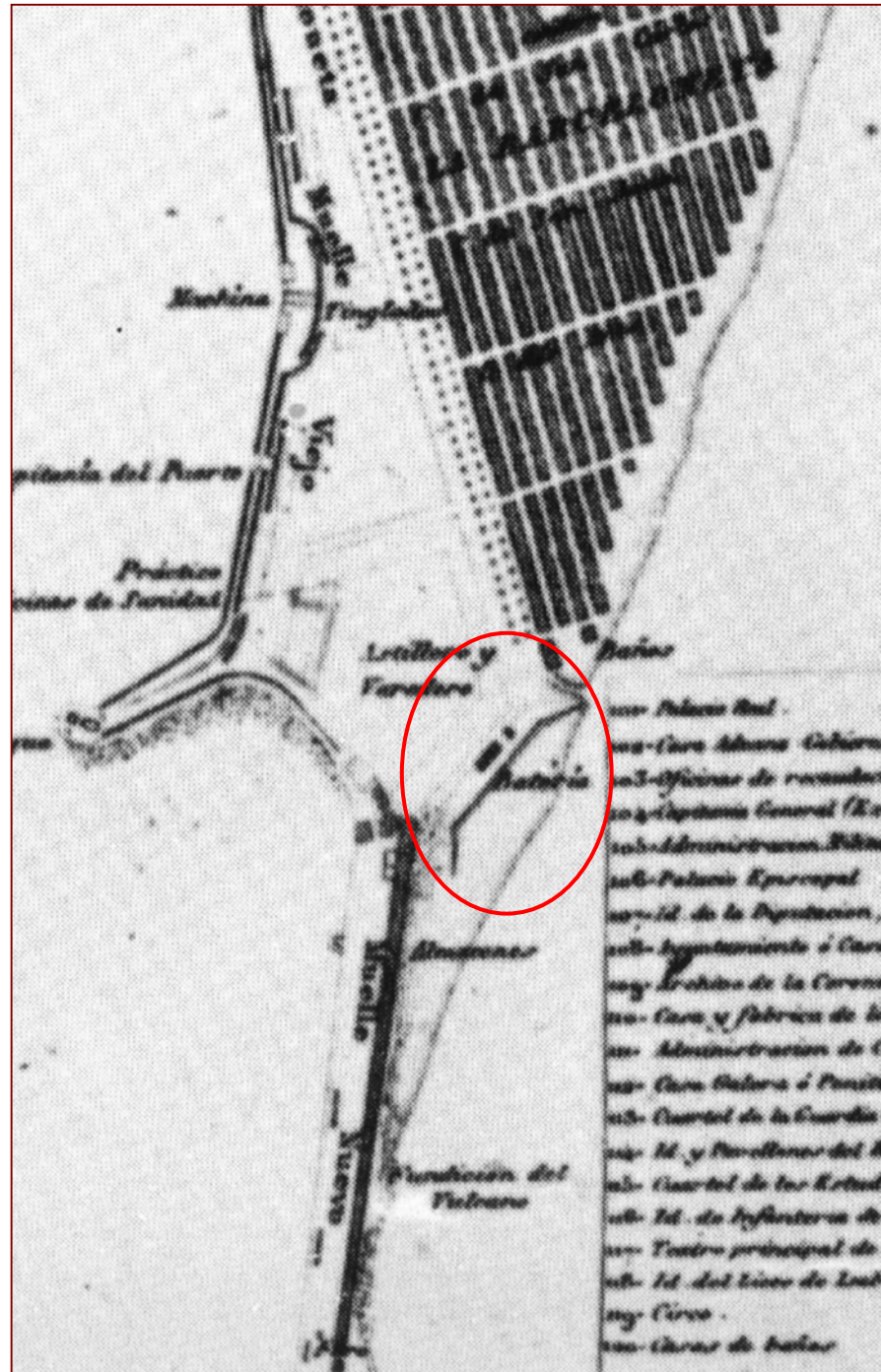


Reproducció parcial del *“Plano de Barcelona y proyecto aprobado para ensanche de la Ciudad por Real orden de 7 de Junio de 1860 en que están marcados los edificios militares actuales y los que se proponen de planta en la nueva población”* realitzat per Francesc de P. Carmona

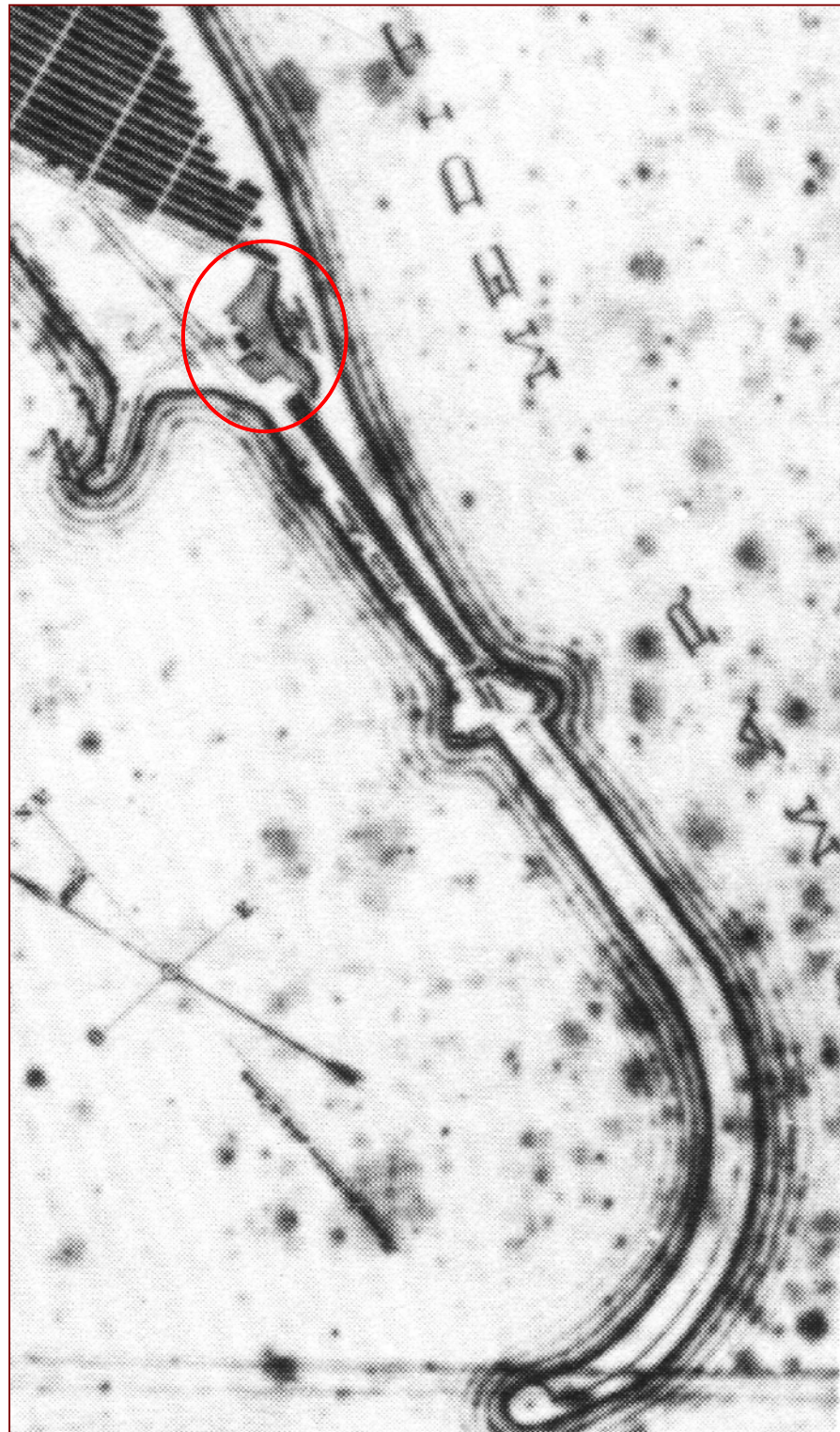


Reproducció parcial del *“Proyecto de Ensanche de la Ciudad de Barcelona y su puerto aprobado por el Gobierno de S.M.”* de Ildefons Cerdà, realitzat l'any 1861 a mode d'ofrena per a la reina regent

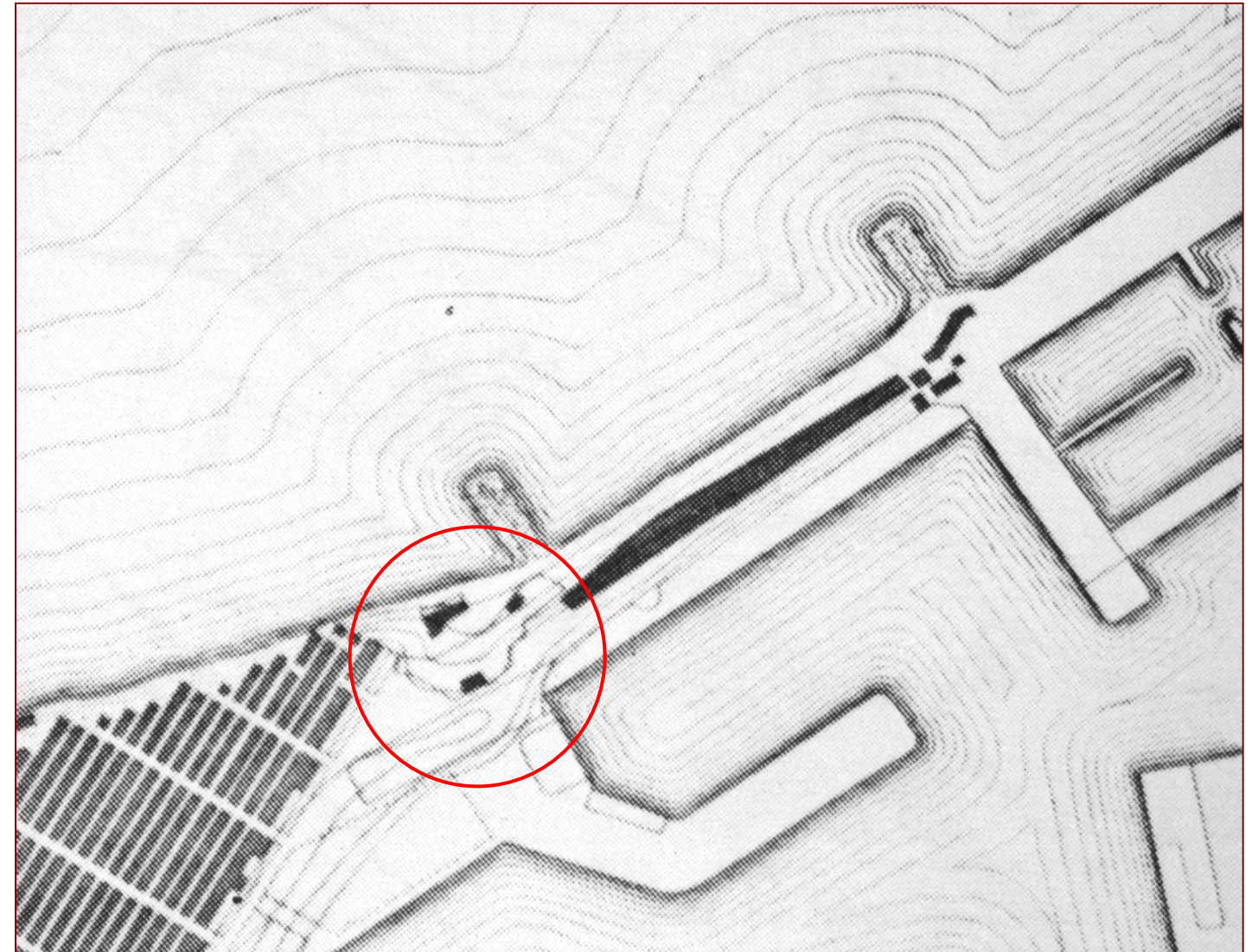




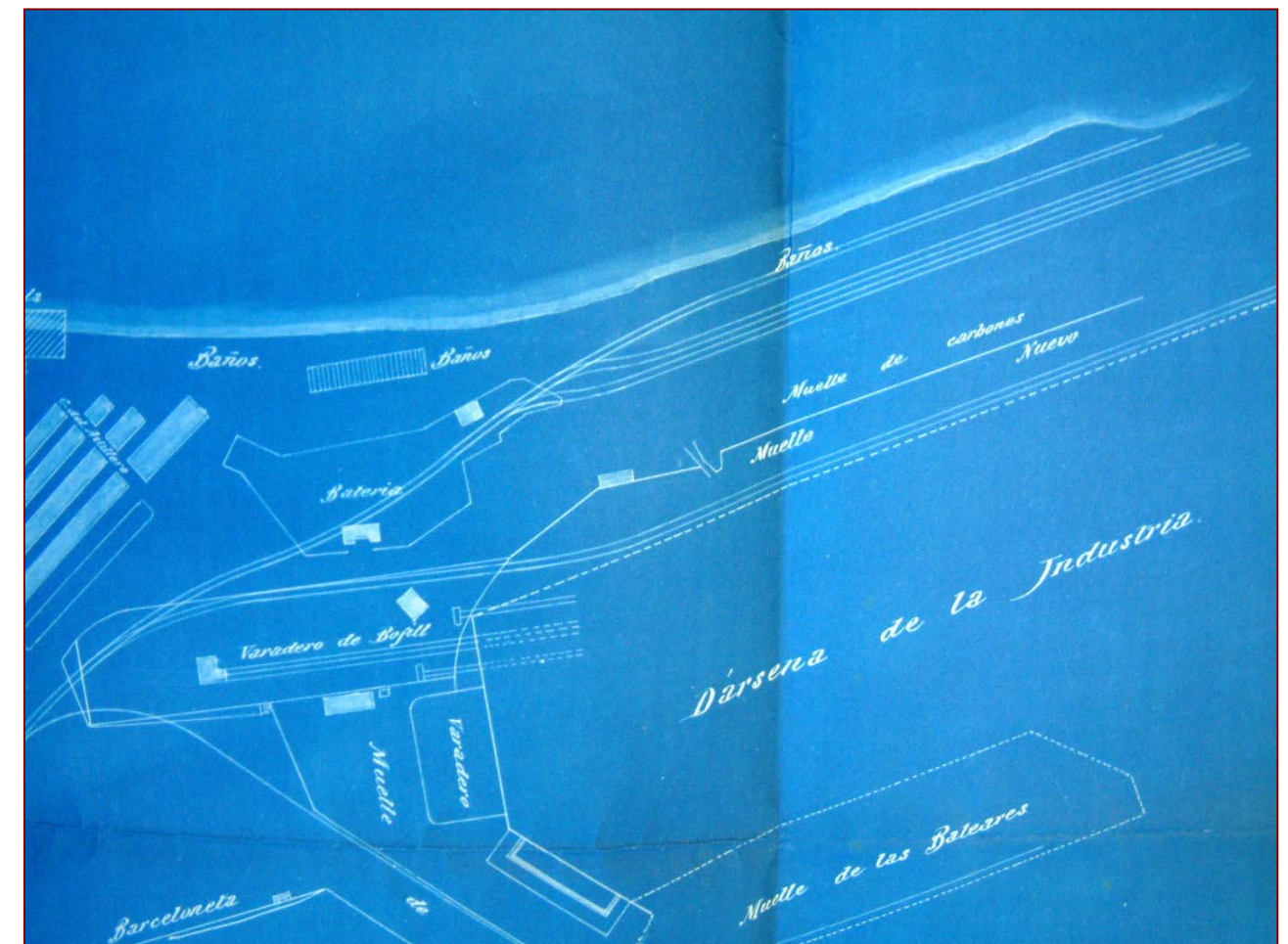
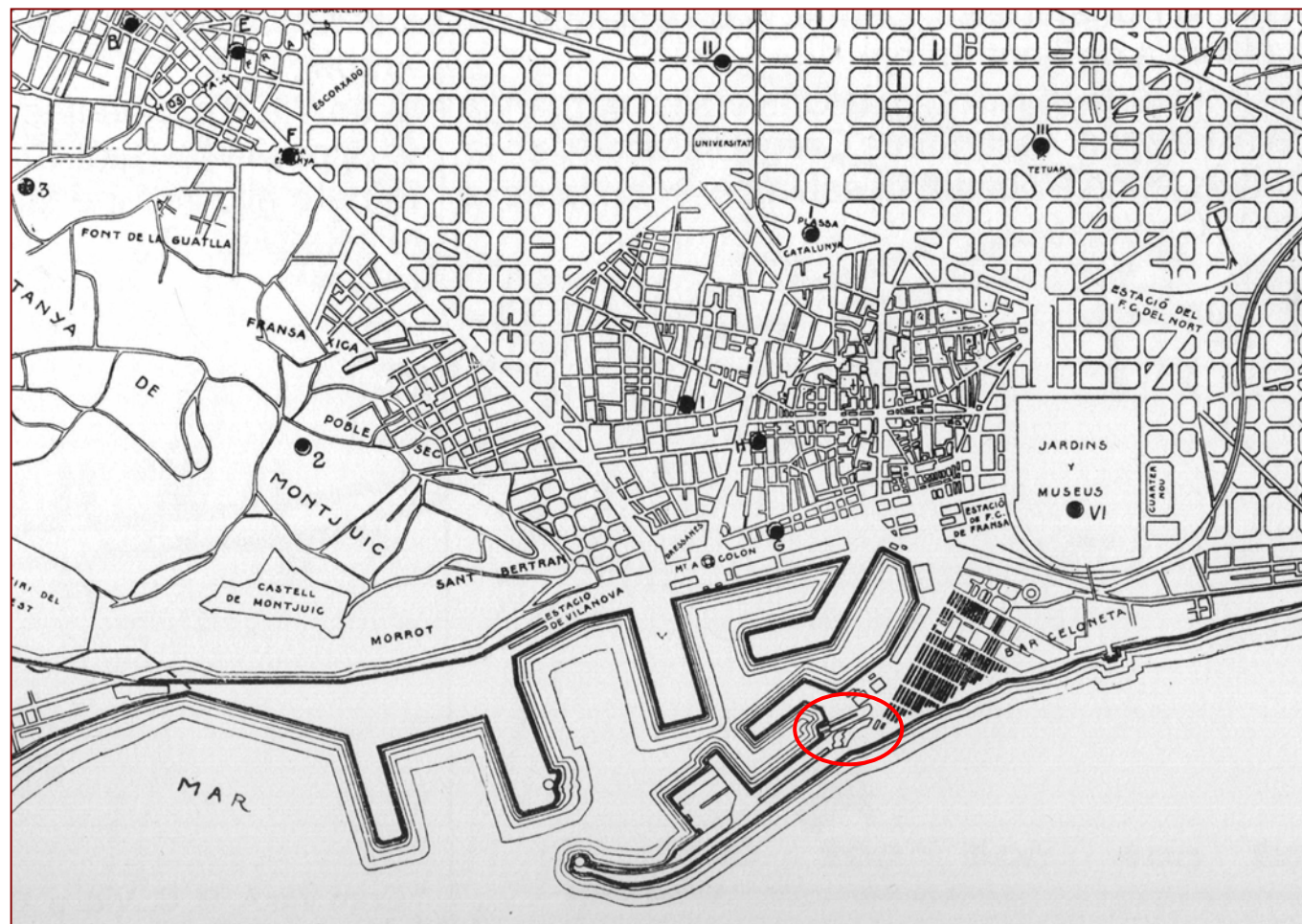
D'esquerra a dreta: Reproducció parcial del plànol de Barcelona realitzat per F. Coello i per P. Madoz l'any 1862 i del "*Plano Topogràfico-geométrico de la ciudad de Barcelona. Proyecto de Reforma General*" realitzat per Miquel Garriga i Roca l'any 1862. En totes dues imatges és possible observar com ja apareix representada la Bateria Real, així com la resta de construccions que es troben situades en el Moll Nou



*“Plano de Barcelona con parte de su Ensanche formado en vista de los diferentes trabajos adquiridos sobre el mismo”* realitzat pel Cos d'Enginyers de l'Exèrcit l'any 1874. Novament és possible observar l'espai del Moll Nou que ocupa la Bateria Real

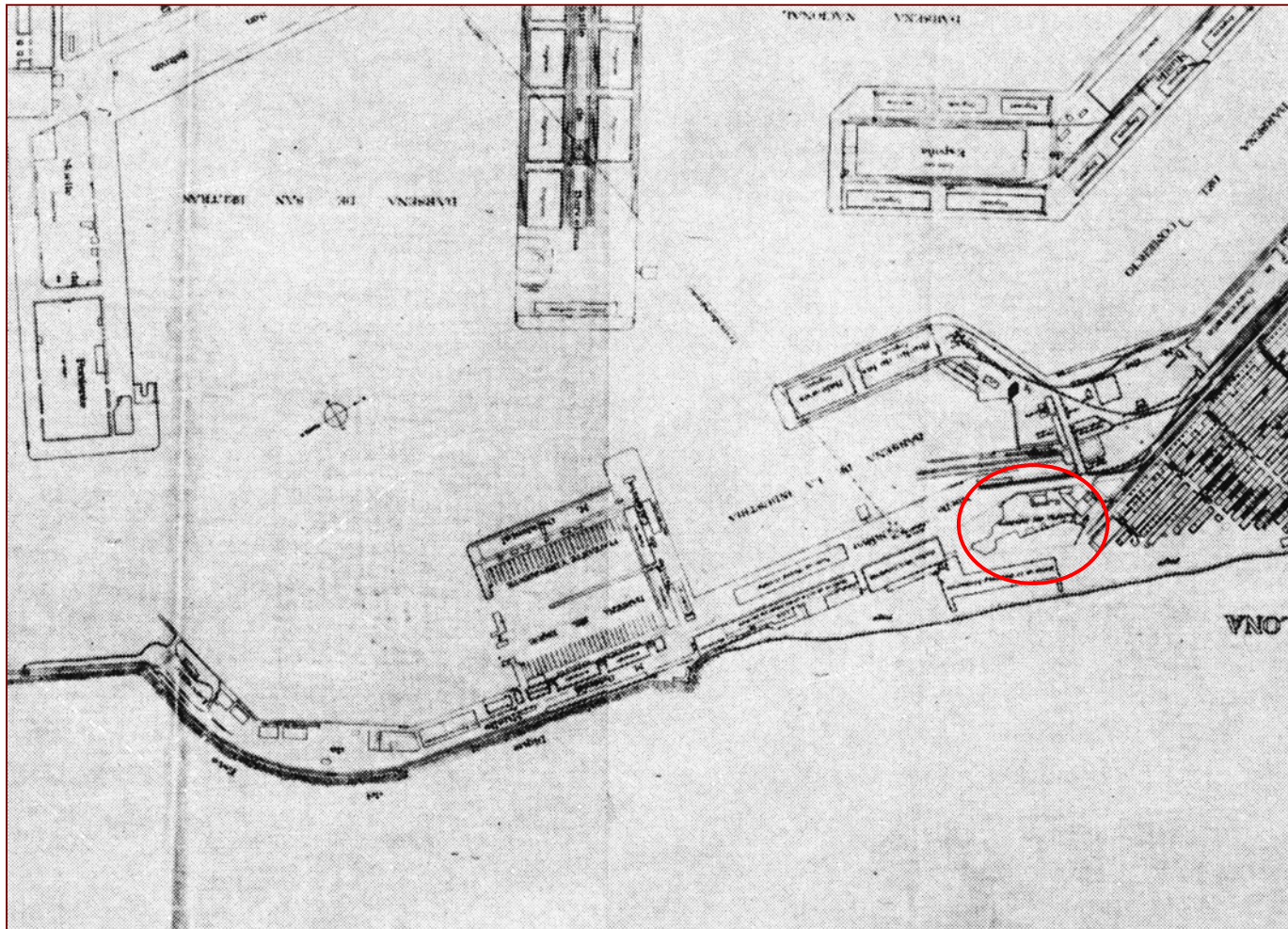


Reproducció parcial del *“Plano de Barcelona”* realitzat pel consistori d'aquesta ciutat l'any 1903, de nou es pot identificar la representació de la planta de la Bateria Real o del Astillero

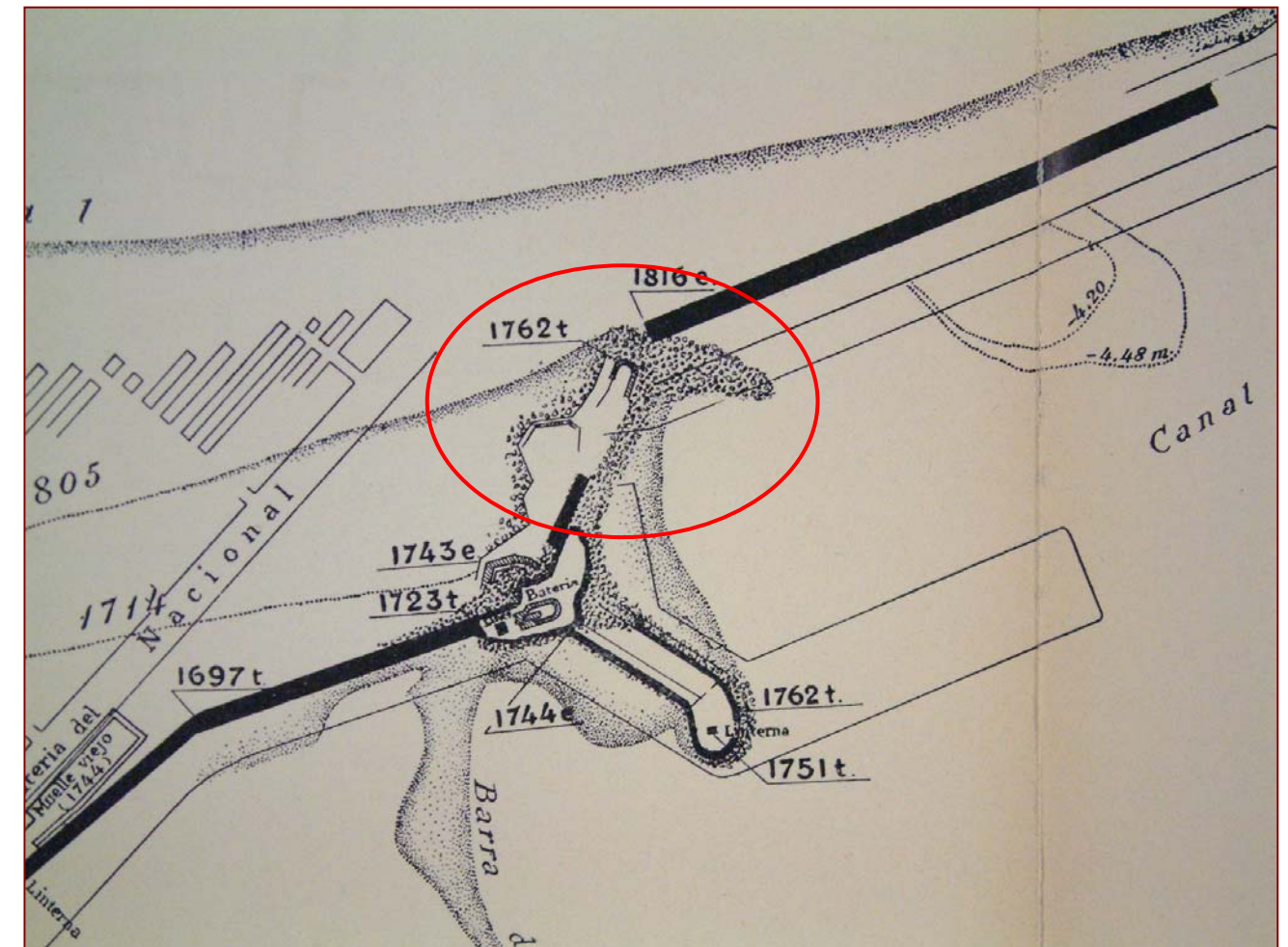


Reproducció parcial del plànol general de Barcelona realitzat per encàrrec de l'ajuntament de Barcelona l'any 1920. Encara que el motiu que originà el plànol s'adequa al nostre estudi, aquest permet observar, en línies generals, la planta de la Bateria Real

En aquest plànol corresponent als primers decennis del segle XX es pot observar la relació de proximitat de les estructures de la Bateria Real en relació als magatzems de carbó situats en el Moll Nou



“Plano del puerto de Barcelona” realitzat l’any 1932. En aquesta imatge es possible observar la situació dels serveis del port, així com de la Bateria Real



Fragment del plànol realitzat per J.M. Jauregui l’any 1935. En aquest es pot observar l’evolució de les obres d’aquesta zona del Port de Barcelona (la lletra “e” vol dir comença i la “t” acaba). La zona que ens ocupa ha estat assenyalada en color vermell



Les imatges que es poden observar en la part superior corresponen a la segona fase de la millora del camí d'enllaç del moll de la Barceloneta, aquest procés constructiu data de l'any 1955

## **METODOLOGIA EMPRADA**

La intervenció arqueològica s'ha realitzat aplicant el mètode de registre estratigràfic i d'excavació en extensió definit per E. Harris, que permet la identificació i ordenació seqüencial de totes les accions que han intervingut en la formació del jaciment arqueològic documentades durant el procés d'excavació, tant si són d'origen antròpic, biològic i/o geològic. Aquest mètode permet registrar tant les accions que poden identificar-se a través de les seves restes materials (*elements i estrats*) com aquelles que no es tradueixen en evidències físiques (*interestrats*). Cadascuna de les accions documentades s'ha identificat com una *unitat estratigràfica*, a la qual s'ha assignat un número d'*UE*, registrant la informació referent a la mateixa en una fitxa d'unitat estratigràfica. Paral·lelament s'ha portat a terme el registre gràfic de cadascuna de les unitats identificades, a través de fotografies amb banderoles per tal de facilitar la representació visual de l'escala real dels elements fotografiats. De la mateixa manera s'ha actualitzat la planta general de l'àrea d'intervenció arqueològica a escala 1:150 en la que s'han representat les estructures identificades.

Pel que fa al tractament del material arqueològic recuperat, les peces van ser netejades, siglades, inventariades, i dibuixades, prèviament a la realització del seu estudi. La sigla utilitzada per a identificar el material és 33/03+nº U.E.+nº de la peça.

## **Descripció dels treballs realitzats**

En aquest apartat, degut a les diverses facetes que ha adquirit la intervenció s'ha optat per fer una descripció individual per a cada una de les tasques. Així doncs, en primer lloc es descriurà el procés d'intervenció arqueològica, per a seguidament fer menció tant de les tasques documentals com d'aixecament planimètric.

### **Seguiment arqueològic**

El seguiment arqueològic realitzat al solar localitzat al Passeig de Joan de Borbó-Plaça del Mar, va ser iniciat en primer terme amb la realització de la neteja del mur U.E. 102. Aquesta estructura havia estat localitzada pel personal de l'obra que allí s'hi està realitzant, deixant-la totalment descoberta en el moment d'iniciar-se les feines, per tant l'actuació en aquest element es va limitar a la realització d'una rasa en els nivells d'arena que a ella se li adossaven, aquesta intervenció va servir tant per determinar el fet que els estrats que es relacionaven amb el mur no es devien considerar com arqueològics (degut a la manca de material), com per comprovar que l'estructura només s'entregava a l'escullera en la part més meridional, quedant la resta de l'estructura assentada en els estrats d'arena, fet que ha permès interpretar l'estructura com un mur amb funcions tant de contenció de terres, com de defensa. Cal fer esment que, versemblantment, aquest mur presentaria un talús format per les arenes que s'hi adossaven per la banda de mar (aproximadament la banda est del mur), tal i com s'explicarà posteriorment. A nivell estructural aquest element es presenta format per carreus de pedra de formes i tamanys diversos i per fragments de maó massís de gruixos que oscil·len entre els 2 i els 4 cms, constatant-se que tot els elements es troben lligats amb morter de calç.

Al mateix temps, es va procedir a l'aixecament dels nivells superficials de la resta de les zones del jaciment afectades per les obres; localitzant d'aquesta forma els primers nivells arqueològics (identificats com a U.E. 101). Aquesta feina va requerir la utilització d'una màquina retroexcavadora per a poder treure l'estrat, un cop varen avançar els treballs, i comprovat que la U.E. 101 es definia com un farciment realitzat en època contemporània (es documentà la presència de plàstics, i fragments d'ampolles de refresc, barrejat amb material ceràmic de diverses cronologies –tal i com es pot observar en el inventari que s'adjunta-), que havia eliminat i/o descontextualitzat qualsevol resta d'estratificació arqueològica anterior; tal i com es va constatar al avançar les feines.

En aquest context s'ha de situar l'aparició de les primeres restes constructives, pel que es va optar per a retirar la major quantitat possible del farciment U.E. 101 amb la maquinaria de l'obra, deixant el que aquesta no pogués recollir per a la neteja, realitzada a mà, amb el personal de l'obra. Un cop finalitzada aquesta fase es va documentar la presència d'una construcció formada pel mur U.E. 103, l'amplada d'aquest element oscil·lava entre els 80 i els 100 cms.) i que es caracteritzava per presentar un gir en direcció oest en la banda més meridional, tota l'estructura s'adossava en la banda est a l'escullera del port, que en aquest punt presentava una major alçada. Vers a aquest mur s'adossaven, de nord a sud, els murs U.E. 106 (45 cms. d'ample), U.E. 107 (90 cms.), U.E. 108 (50 cms.) i U.E. 110 (45 cms.) -tots ells entregant-se a l'escullera U.E. 104-; així com el paviment de llambordes (de mides que oscil·laven entre 36x23 cms, 27x19 cms i 31x19 cms) i que va ser identificat com a U.E. 109. Aquest darrer es trobava cobrint l'estrat d'anivellament (U.E. 111), tal i com es va observar pel fet que tant el paviment com la U.E. 111 no s'extenien en tot l'espai, fent possible l'observació d'un tall en secció de les mencionades estructures.



Per altra banda, l'únic mur que tancava l'espai per la banda oest és el que es va identificar com a U.E. 105 (amb una amplada aproximada als 100 cms.) i que es presentava coronat per un conjunt format per diversos carreus amb forma de paral·lelepípede de la mateixa amplada que el mur.

De forma paral·lela a la realització d'aquests treballs, i d'acord tant amb el Servei d'Arqueologia del Departament de Cultura de la Generalitat de Catalunya, com amb el del Museu d'Història de la Ciutat de Barcelona, es va procedir, per tal d'agilitzar el ritme de les obres, al desmuntatge de les restes de l'escullera (formada per grans blocs de pedra arenisca) que es trobaven situats entre el mur U.E. 102 i la construcció descrita amb anterioritat.

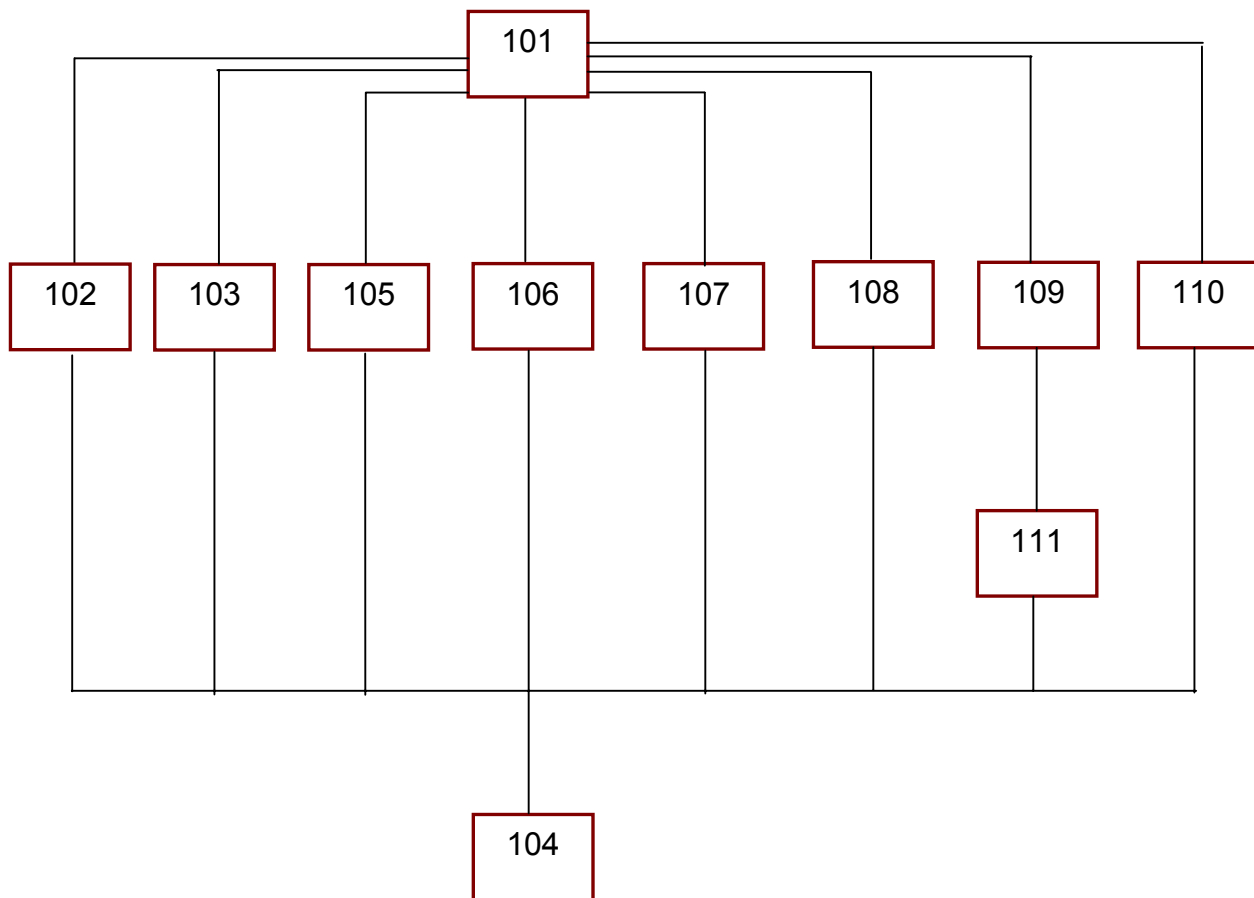
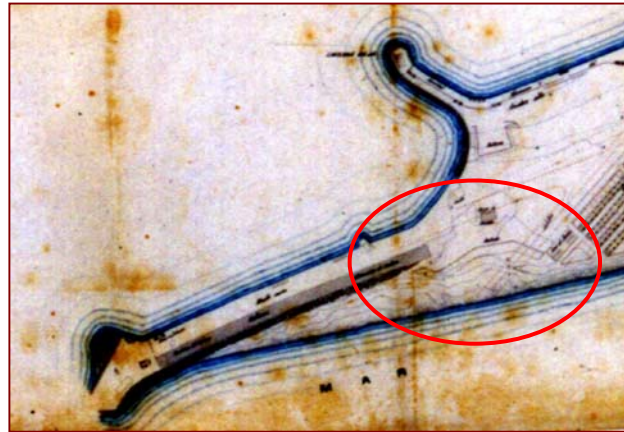


Diagrama Harris de la seqüència estratigràfica de la intervenció 033/03

## Recerca documental

Els treballs de recerca realitzats en els fons dels arxius de la ciutat varen iniciar-se de forma paral·lela a la intervenció arqueològica de camp. Entre d'altres s'han iniciat les recerques a l'Arxiu Històric del Centre de Documentació Marítima del Port Autònom de Barcelona, a l'Arxiu de la Corona d'Aragó (ACA) i a l'Arxiu Municipal Administratiu (A.M.A.). Les dades aportades per la recerca poden ser consultades tant en l'apartat de localització, com en el de conclusions, inclosos dins d'aquesta mateixa memòria.



Vista aèria del Moll Nou del Port de Barcelona corresponent a l'any 1862, en ella es pot observar la localització de la bateria i dels magatzems de carbó  
Imatge cedida per l'Arxiu de la Corona d'Aragó

## Aixecament Planimètric



Detall del procés d'instal·lació de les dianes de l'aixecament planimètric

Un cop les estructures aparegudes varen ser netejades en la seva totalitat, es va procedir a la realització de la planimetria de les estructures localitzades en la banda occidental del jaciment, així com a la realització de l'alçat de la U.E. 102, que es presenta a escala de detall 1:50. Cal fer esment que les cotes de les U.E. es troben referenciades en relació a l'actual nivell de pavimentació del Passeig de Joan de Borbó, al que s'ha donat el valor de 100.00.

## Conclusions

De les dades obtingudes un cop finalitzades la fase de camp dels treballs arqueològics i la recerca documental realitzada en els arxius de la ciutat de Barcelona, en línies generals s'esdevenen les següents conclusions:

a.- Pel que fa al mur U.E. 102 sembla versemblant pensar que es tracta de l'estructura defensiva que es trobava en el perímetre exterior de la bateria de costa del Port de Barcelona, i que apareix esmentada en els documents com a "Bateria de los Astilleros". La construcció d'aquesta defensa s'ha de situar a mitjans del segle XIX –versemblantment amb anterioritat a l'any 1859-. Cal fer esment que en els treballs de seguiment arqueològic no s'ha pogut comprovar la relació d'aquest mur amb les altres estructures militars que formaven el conjunt defensiu, degut al fet que la construcció de l'antic Aquari -en concret la dels grans dipòsits d'aigua que es trobaven en el seu recinte- va comportar l'eliminació de totes les estructures preexistents, incloent-hi l'escullera del Moll Nou (aquests procés es situa cronològicament a mitjans de segle XX).

b.- Pel que fa a les restes arqueològiques aparegudes a la banda oest del mur U.E. 102, un cop finalitzada la recerca documental i els treballs de camp, permeten establir dues hipòtesis d'interpretació (que no han pogut ésser comprovades de forma arqueològica). La primera de les hipòtesis plantejades fa pensar que ens trobem al davant d'una construcció amb finalitats d'emmagatzematge; aquesta hipòtesi es recolza en el fet que en algunes de les plantes, localitzades en els arxius abans esmentats, fan constar l'existència d'uns magatzems de carbó en aquesta zona. La correspondència entre les dades estrictament arqueològiques i les de la recerca documental es veu refermada si es té en compte que en l'estrat de farciment (U.E. 101) van aparèixer grans quantitats de carbó barrejat amb les terres que el formaven.

En aquest sentit, la interpretació que es fa de les restes permet suposar que es tractaria d'un edifici de més d'una planta (tal i com es dedueix del gruix dels murs localitzats –que en alguns casos arriba a 1 metre-), dividit en la planta baixa en diferents espais independents, aquests espais són els que delimiten els murs que s'entreguen a la U.E. 103 juntament amb el mur U.E. 105, i en els que s'utilitzaria com a nivell d'ús la pròpia escullera del port. Versemblantment serien aquestes mateixes estances les que servirien per a emmagatzemar el carbó a mode de dipòsit, i presentarien un nombre indeterminat d'accessos en la banda oest de la construcció –la que dóna al port-, tal i com es deduiria de la presència, en el mur U.E. 105, d'un conjunt de carreus paral·lelepípedes que durien a terme la funció de marxapeu de l'accés (marcat per tant un nivell d'ús a una cota inferior). D'altra banda, la presència d'un paviment de llambordes (U.E. 109), a una cota molt similar a la del marxapeu dels accessos als recintes mencionats anteriorment, fa pensar en l'existència d'un espai que no estaria destinat a les funcions de magatzem sinó que més aviat podria servir com a zona de recepció o d'accés al recinte.

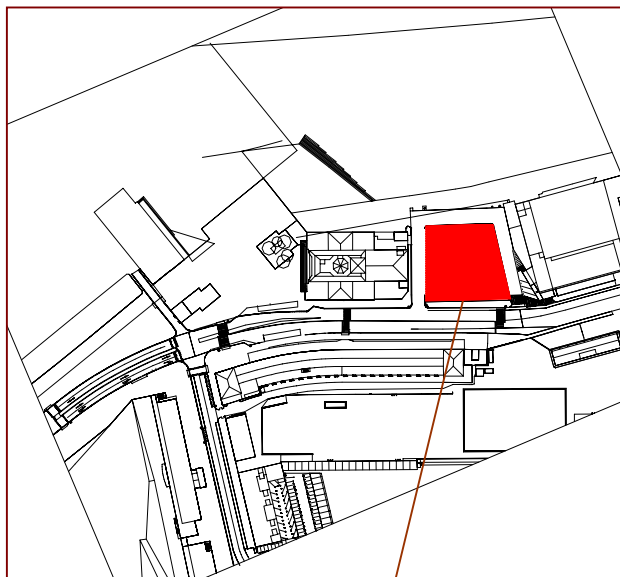
Cal fer esment, però, que les dades aportades pel recull històric realitzat en la memòria d'obres del Port dels anys 1943-1947, fa constar l'existència, en aquesta zona, d'una defensa anomenada com a Bateria de l'Escollera, que va ser construïda amb anterioritat a l'any 1859 (segons l'autor de la memòria Pi Arimon la menciona en la seva obra *Barcelona antiga y moderna* (1856), tot dient que es troba en un estat de conservació molt dolent i que rep el seu nom degut a que es troba col·locada directament sobre l'escullera del Port. Així doncs, de forma versemblant, les restes localitzades a la banda més oriental del jaciment podrien correspondre a aquesta primera defensa, i que degut a seu mal estat aquesta hauria estat substituïda o incorporada en el projecte que data de l'any 1859.

A tall de conclusió, fer esment que, cronològicament, la construcció d'aquest recinte mai se situaria abans de la construcció d'aquesta zona del Moll Nou del Port de Barcelona (finalitzada en 1762), sinó que versemblantment correspon als primers moments d'utilització d'aquest nou element del port. D'altra banda l'amortització d'aquesta estructura caldria situar-la, probablement, a les darreries del segle XIX (a partir de la construcció de la nova defensa), quedant amb tota certesa inutilitzada a principis de la dècada dels anys '30 del segle passat tal i com es pot comprovar en les fotografies realitzades desde la torre de Sant Sebastià del funicular de la ciutat de Barcelona, fruit de l'ampliació i modificació dels accessos i instal·lacions del moll iniciada a principis del segle XX (per a més concreció ens remetem, novament, a l'apartat de localització esmentat amb anterioritat, en el que s'ha reproduït la imatge en qüestió).

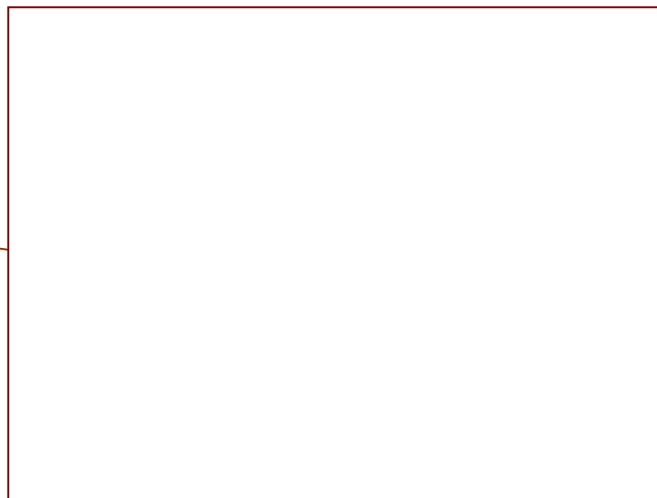
En tot cas, tal i com s'ha apuntat en apartats anteriors, els materials recuperats en el nivell de farciment i amortització de les estructures (U.E. 101) estableixen un marc cronològic molt recent, tal i com es dedueix de l'aparició dins aquesta U.E. de materials plàstics i de vidre (corresponents aquests darrers en molts dels casos a ampolles de refresc), fet que es probablement s'ha d'atribuir a una reurbanització de l'espai en contextes cronològics contemporanis als nostres dies.

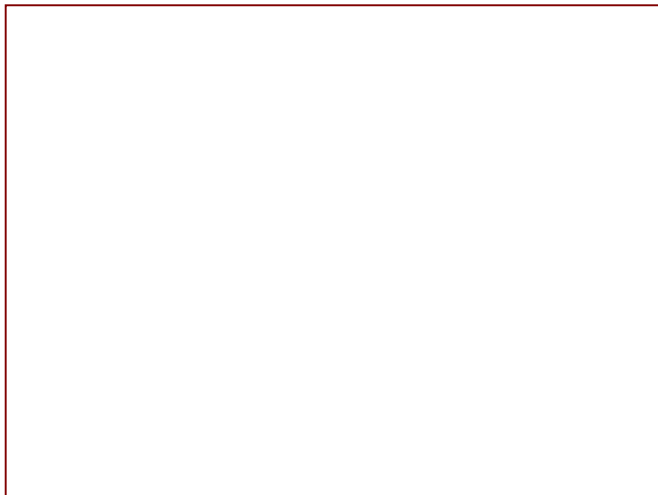
## **APÈNDIX I**

### **DOCUMENTACIÓ GRÀFICA**

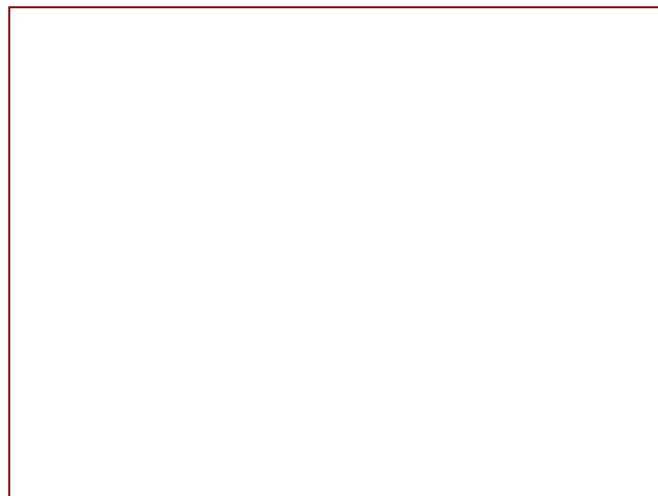


Localització del jaciment en el plànol parcel·lari de la zona portuària (a l'esquerra) i imatges generals abans d'iniciar els treballs arqueològics (part inferior)

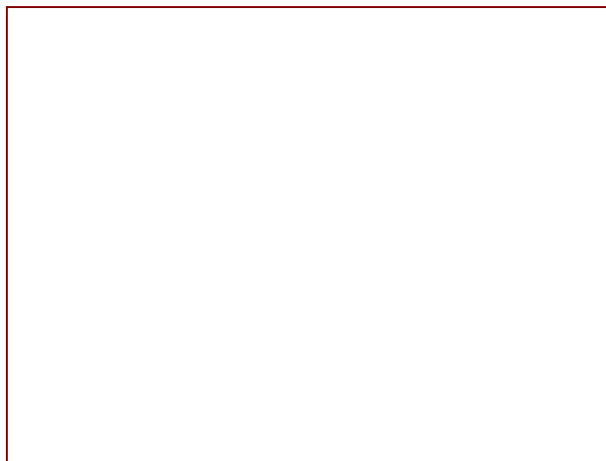
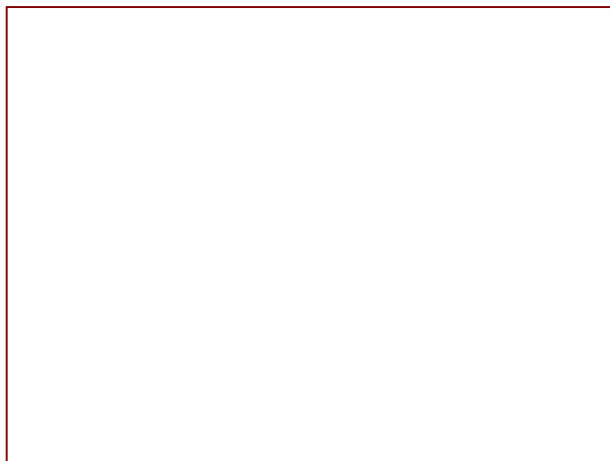




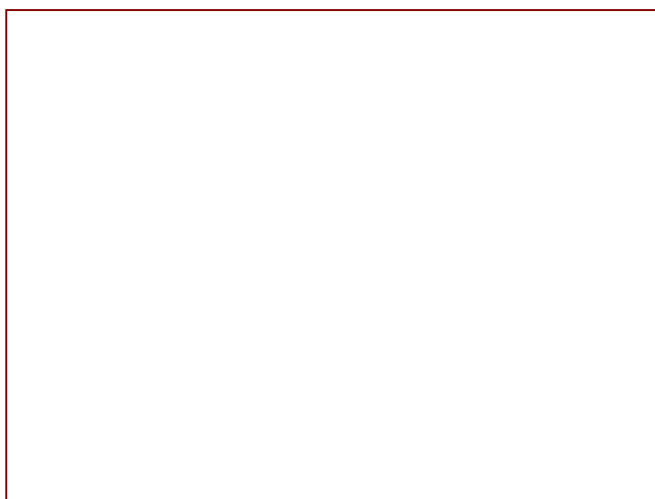
Vistes generals del mur U.E. 102,  
l'aparició del qual va motivar el seguiment  
arqueològic de les obres que s'havien de  
realitzar en aquest solar







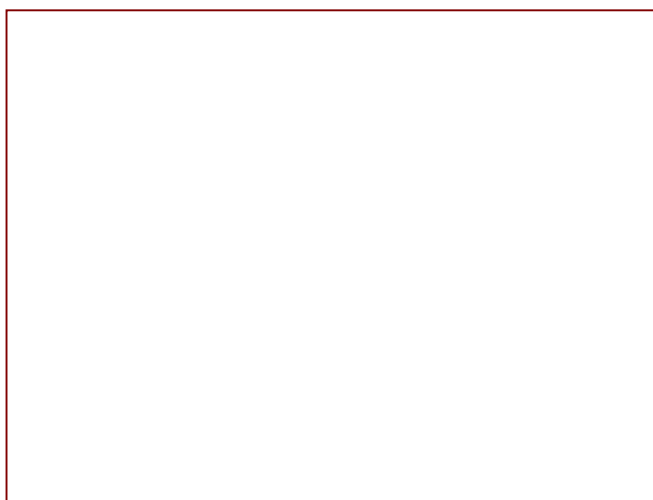
Imatges de detall de l'estat en que va ser descoberta l'estructura (part superior), així  
com del seu parament (part inferior)

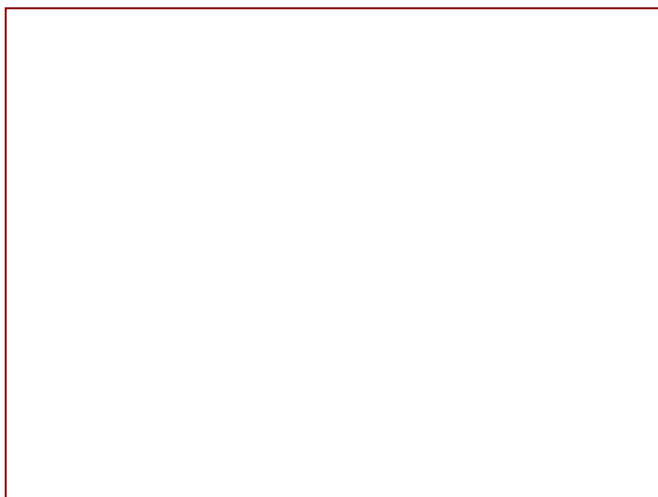
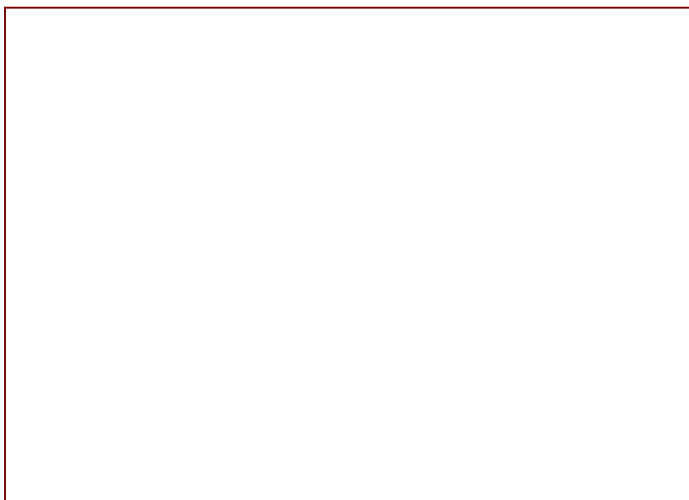




En la imatge superior es pot observar l'aspecte del mur U.E. 102 un cop finalitzades les tasques de neteja.

En la part inferior de la plana s'observa com l'estructura no s'entrega a l'escollera (U.E. 104), sino que ho fa directament a l'arena



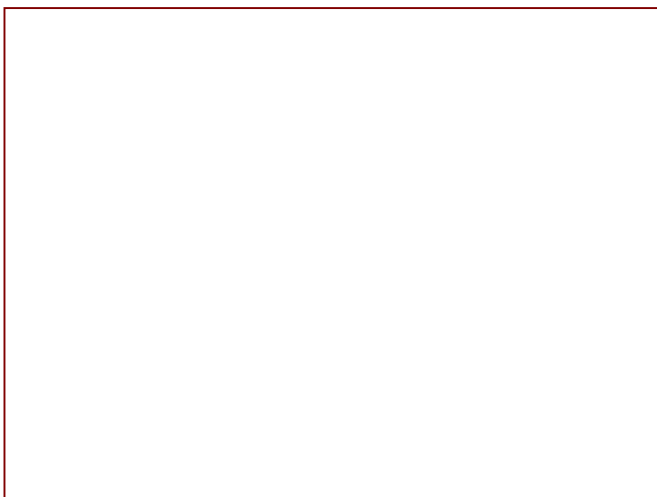


A la part superior podem observar  
diferents imatges de l'inici del  
seguiment arqueològic dels treballs de  
rebaix de terres. Vista general de les  
primeres estructures aparegudes (part  
inferior)





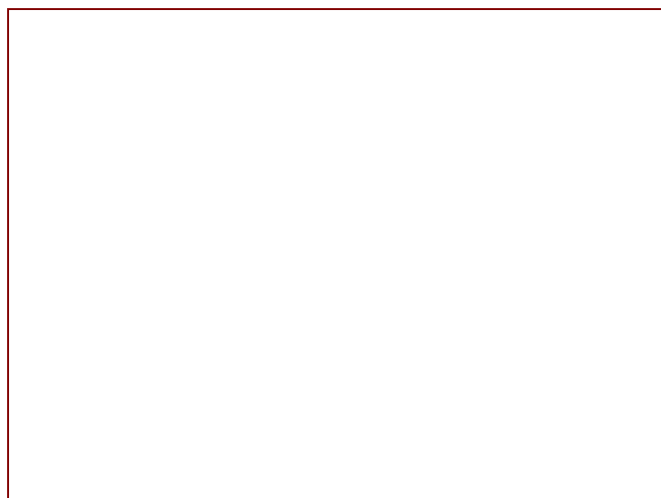
Vistes generals del jaciment un cop  
avançats els treballs de neteja de les  
estructures.





En la part superior es pot observar una vista aèria general de les restes localitzades en la zona d'intervenció arqueològica.

En la part inferior: a l'esquerra vista aèria de detall de les restes de les dependències localitzades a la banda més oriental del jaciment, formada per les U.E.'s 103, 105, 106, 107, 108, 109 i 110; a la dreta vista general del mur U.E. 102





Vista general (en la part superior) i un detall de la zona dels possibles magatzems de carbó (part inferior), un cop finalitzada la intervenció de camp





Localització de les unitats estratigràfiques en una vista aèria de detall:

1. U.E. 104
2. U.E. 103
3. U.E. 107
4. U.E. 106
5. U.E. 108
6. U.E. 105
7. U.E. 109
8. U.E. 110
9. U.E. 111



Vista general (part superior) de la banda més septentrional del mur U.E.  
103 i detall del seu gir (part inferior)







De dalt a baix i d'esquerra a dreta, vistes generals de nord a sud de l'estat en que va ser localitzat el mur U.E.  
103





Imatges de detall del tram més meridional del mur U.E. 103, en aquestes es pot apreciar per una banda la relació física amb la resta d'estructures que a ella se li entreguen





Vista general de l'escullera (U.E. 104) del Moll Nou del Port de Barcelona, tal i com va ser localitzada en la banda més septentrional de l'espai delimitat per la U.E. 103



En la part superior es poden observar dues imatges de detall de l'alçat oest del mur U.E. 105.  
En la part inferior de la pàgina, detall dels carreus rectangulars que han estat interpretats com  
a marxapeu de l'accés a l'interior de l'estructura





Vista general de les estructures localitzades amb indicació (fletxa) de la situació i de l'estat en que va ser localitzat el mur U.E. 106 (part superior de la plana).  
En la part inferior detall de l'estat d'aquesta estructura





Part superior, vista general de les  
estructures localitzades en la present  
intervenció, en aquesta es pot observar  
l'estat en que es troba la U.E. 107  
(fletxa).

Part inferior, imatges de detall de  
l'alçat sud del mur U.E. 107





En la part superior vista general, en sentit nord, de les restes localitzades, en aquesta s'indica la situació (fletxa) de la U.E. 108.  
Detall de l'alçat sud de la U.E. 108 (part inferior de la plana)

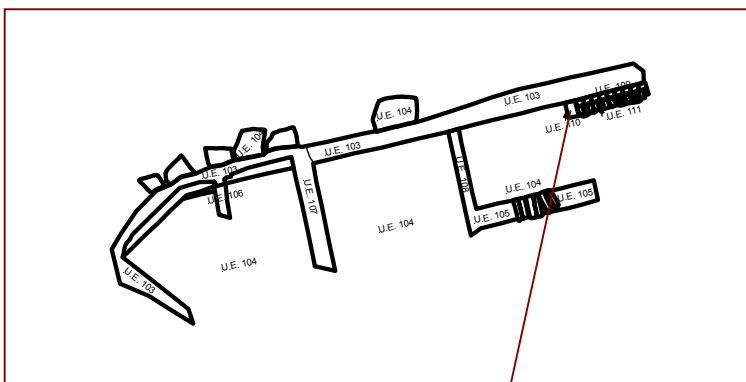




En la part superior, en la banda esquerra vista general en sentit nord de les restes localitzades, la U.E. 109 es mostra indicada amb una fletxa. A la dreta, imatge frontal d'aquesta estructura. En la part inferior de la plana es pot apreciar un detall de les llambordes que formen aquest nivell de pavimentació



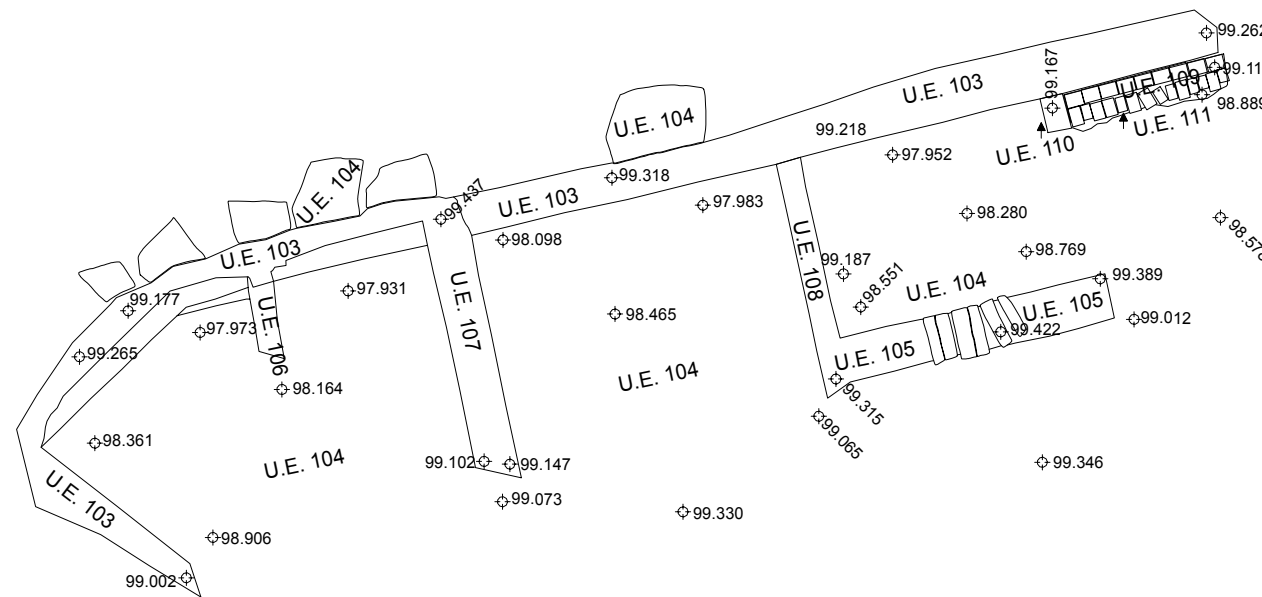
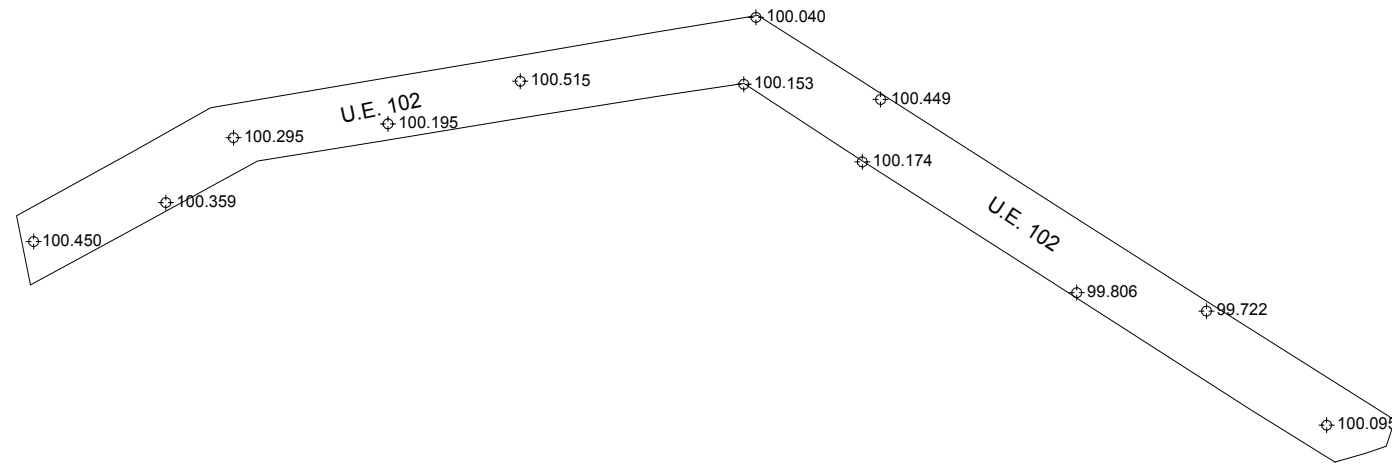





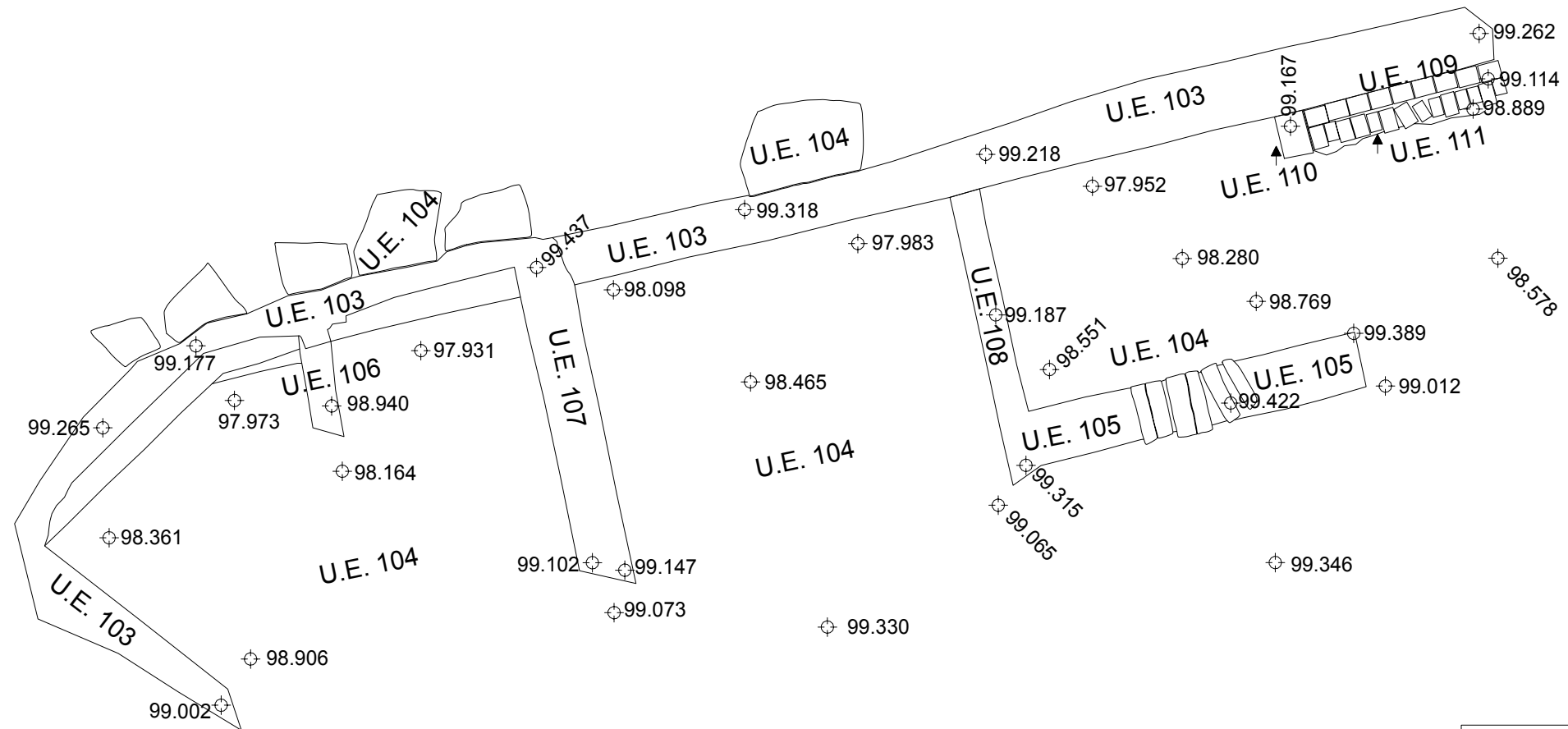
Vista frontal de les restes del mur U.E. 110, localitzat a la banda més meridional del jaciment, tal i com es pot observar en la reproducció de la planta (part superior) de la zona corresponent a les estructures localitzades en la banda oriental


## **APÈNDIX II**

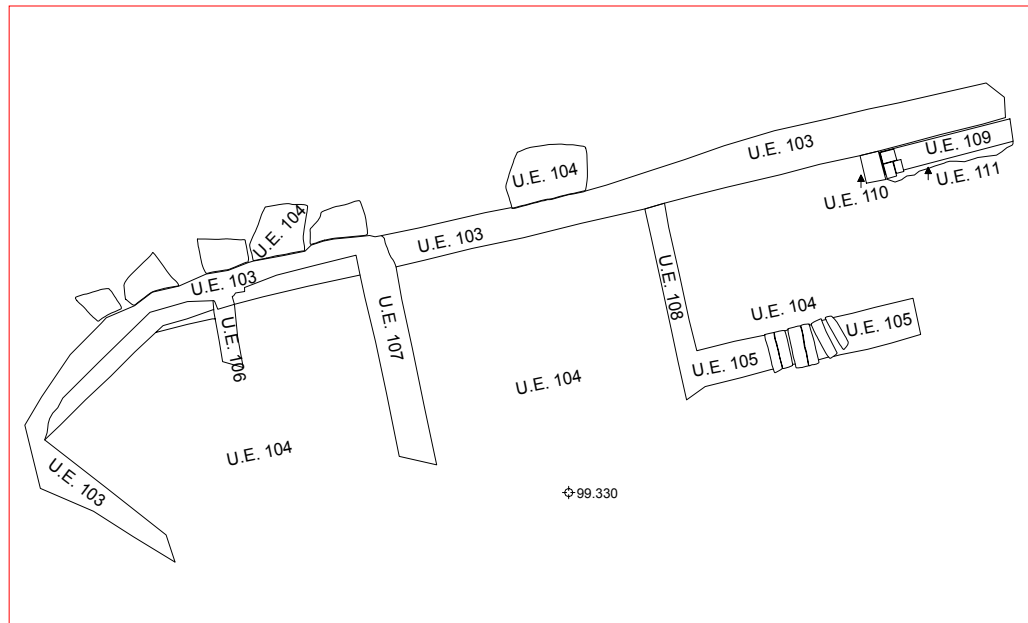
### **DOCUMENTACIÓ PLANIMÈTRICA**



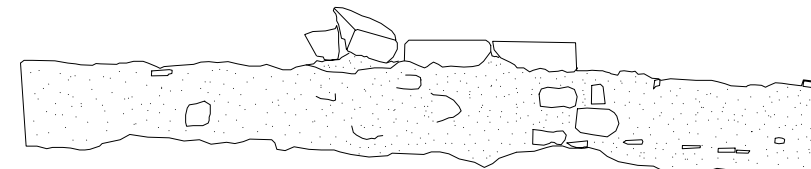
<b>Passeig Joan de Borbó-Plaça del Mar, 1</b>
<b>Codi intervenció 33/03</b>
<b>Planta general amb indicació de cotes</b>
<b>ESCALA 1:150</b> 



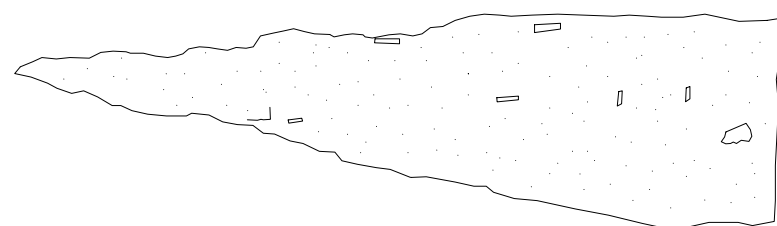
<b>Passeig Joan de Borbó-Plaça del Mar, 1</b>
<b>Codi intervenció 33/03</b>
<b>Planta detall U.E. 103, 104, 105, 106, 107, 108, 109, 110 i 111 amb indicació de cotes</b>
<b>ESCALA 1:100</b> 



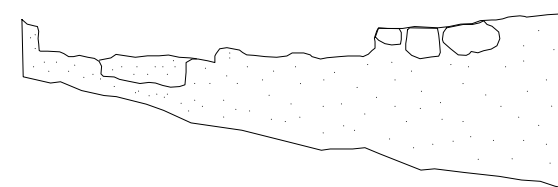
**U.E. 105**



**U.E. 107**



**U.E. 108**



**Passeig Joan de  
Borbó-Plaça del Mar, 1**

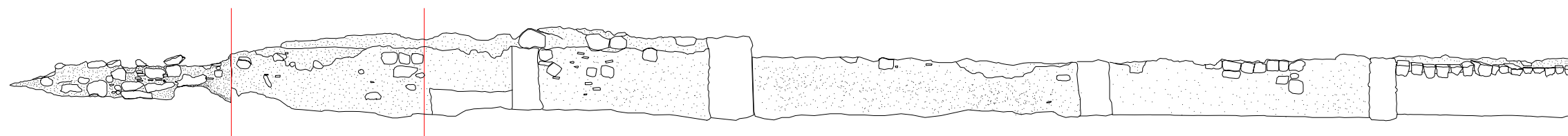
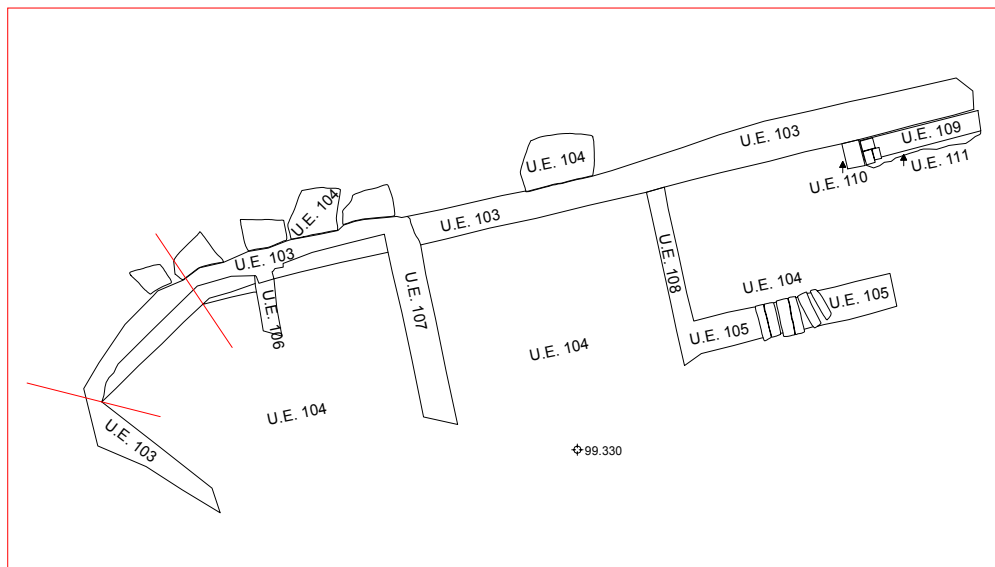
**Codi intervenció 33/03**

**Alçats U.E. 105, 107 i 108**

**ESCALA 1:50**



**VECLUS**



**Passeig Joan de  
Borbó-Plaça del Mar, 1**

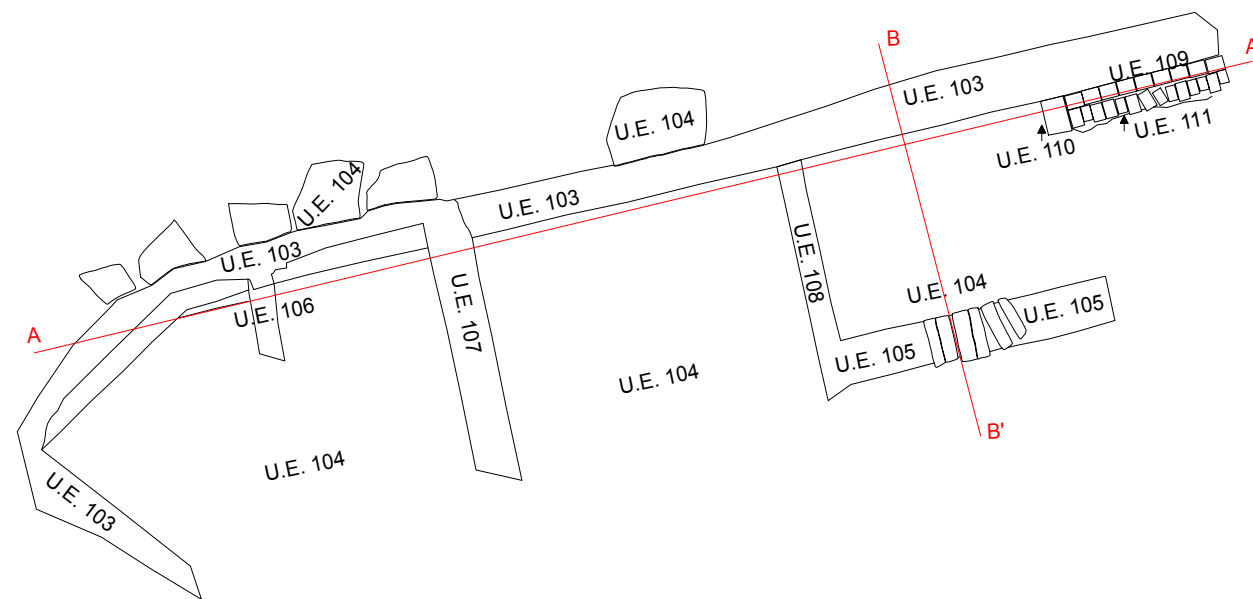
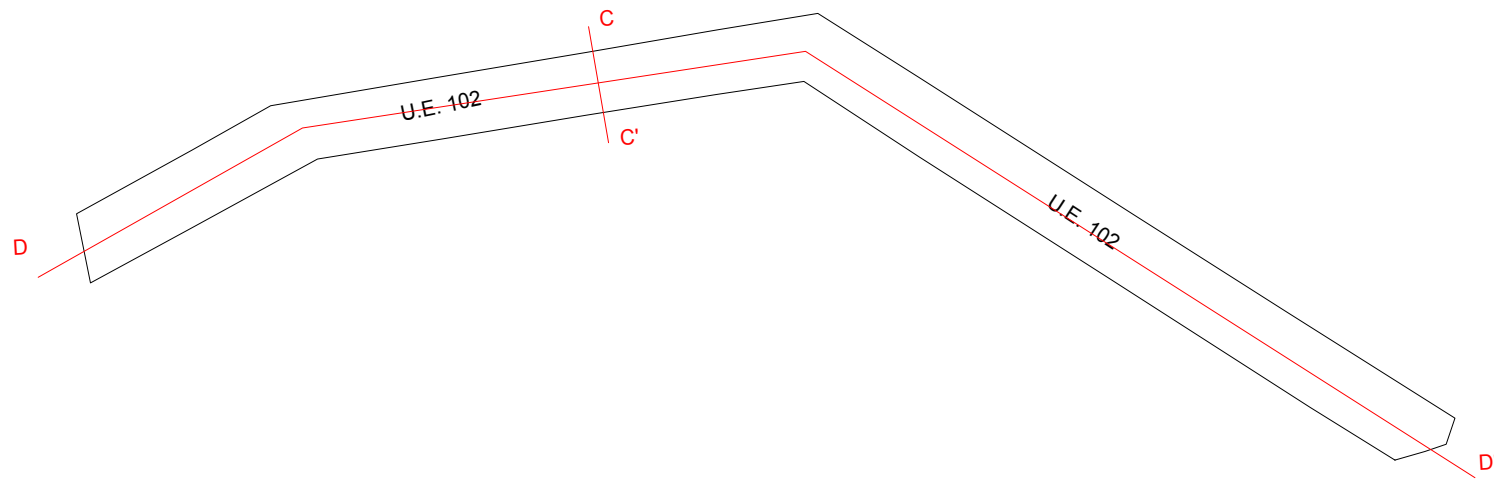
**Codi intervenció 33/03**


**Alçat U.E. 103**

**ESCALA 1:100**

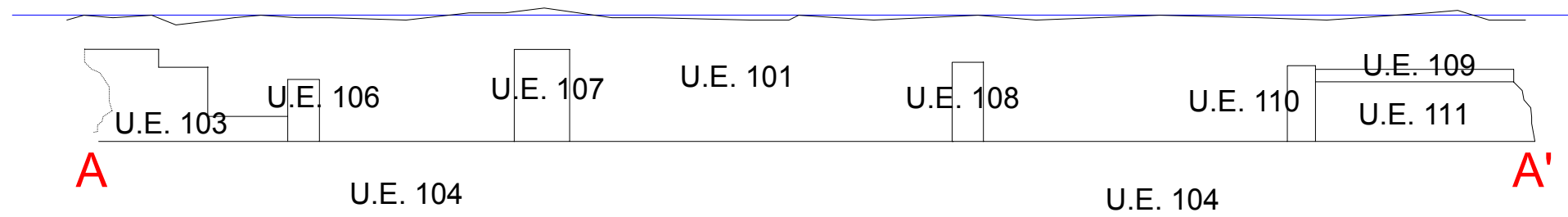


VECLUS

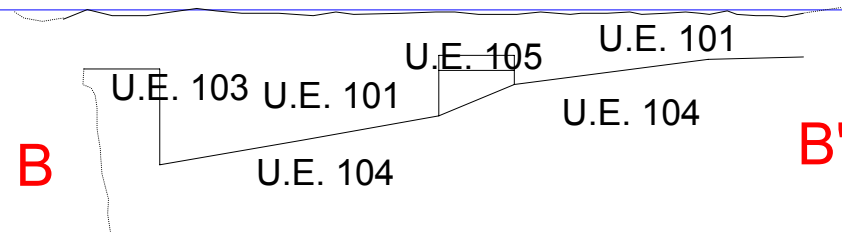


<p><b>Passeig Joan de Borbó-Plaça del Mar, 1</b></p>
<p><b>Codi intervenció 33/03</b></p>
<p><b>Planta general amb indicació de les seccions representades</b></p>
<p><b>ESCALA 1:150</b> </p>

cota 0= 100.00



cota 0= 100.00



Passeig Joan de  
Borbó-Plaça del Mar, 1

Codi intervenció 33/03

Seccions A-A' i B-B'




ESCALA 1:100







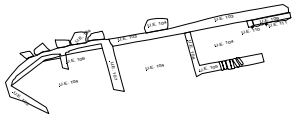


## **APÈNDIX III**




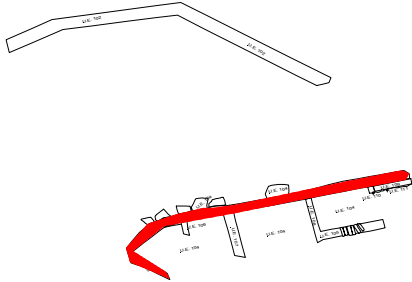
### **FITXES D'UNITAT ESTRATIGRÀFICA**

<i>FITXA D'UNITATS ESTRATIGRÀFIQUES</i>				U.E.:101   			
<b>INTERVENCIÓ:</b> Passeig Joan de Borbó-Plaça del Mar, 1			<b>CODI:</b> 033/03				
<b>Sector:</b> 100		<b>Zona:</b>		<b>Cala:</b>		<b>Àmbit:</b>	
<b>Definició:</b> farciment		<b>Criteris de diferenciació:</b>		<b>Color:</b> marronós		Mínima: 100.00-110	
<b>Superfície:</b> irregular		<b>Fiabilitat estratigràfica:</b> bona		<b>Consistència:</b> solta		Màxima: 99.346- 97.931	
COMPONENTS		SEQÜÈNCIA FÍSICA		CROQUIS UBICACIÓ/ EXTENSIÓ		SEQ. ESTRATIGRÀFICA	
<b>Geològics</b> pedres, arena		<b>Igual a:</b>				+      +      +      +	
		<b>En contacte amb:</b>					
		<b>Se li adossa:</b>					
		<b>S'adossa a:</b>					
<b>Orgànics</b> Fusta, carbó, ossos		<b>Cobert per:</b>				+      +      +      +	
		<b>Cobreix:</b> 102-109					
		<b>Tallat per:</b>					
<b>Artificials</b> Ceramica, plàstics, carreus, vidres		<b>Talla:</b>				+      +      +      +	
		<b>Reomplert per:</b>					
		<b>Reomple:</b>					
<b>Descripció:</b> Estrat de farciment formaat per materials diversos com arena i terres de diverses procedències				<b>Data d'actuació:</b>		<b>Fitxa revisada per:</b>	
<b>Estat de conservació:</b> bo				<b>Responsable:</b> Jordi Nogués		<b>Compr. de documentació:</b> Fitxa <input type="checkbox"/> Dibuix <input type="checkbox"/> Foto <input type="checkbox"/>	




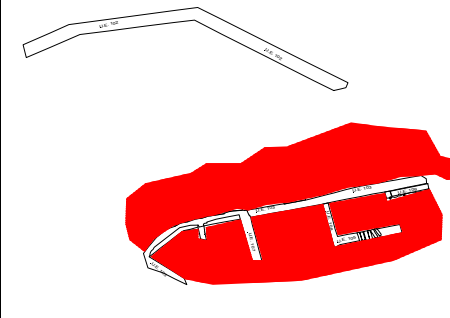
<b>Procés d'excavació</b> Aquest estrat superficial, localitzat en tota l'extensió del jaciment, va ser aixecat utilitzant la maquinaria de l'obra (retroexcavadora i giratòria) fins a localitzar les estructures (l'escollera i els murs) que estava cobrint.		<b>Data inici: Data fi:</b>
<b>Interpretació:</b> Estrat de farciment de les estructures, un cop aquestes ja estaven amortitzades.		
<b>Materials representatius:</b> Plàstics i vidres.	<b>Referencia materials:</b> <b>Fulls d'inventari núm.:</b>	
<b>Elements i criteris de datació:</b> L'aparició d'elements plàstics permet datar aquest farciment en cronologies del segle XX	<b>Cronologia:</b> Segle XX	
<b>Observacions:</b>		
<b>ARXIU</b>		
<b>plantes</b>	<b>seccions-alçats</b>	<b>fotografia</b>
<b>núm.:</b>	<b>núm.:</b>	<b>Diapositives:</b> <b>B/ N:</b> <b>Color:</b>

<i>FITXA D'UNITATS ESTRATIGRÀFIQUES</i>				U.E.:102	  	
<b>INTERVENCIÓ:</b> Passeig Joan de Borbó-Plaça del Mar, 1			<b>CODI:</b> 033/03			
<b>Sector:</b> 100	<b>Zona:</b>	<b>Cala:</b>	<b>Àmbit:</b>	<b>Cotes</b>		
<b>Definició:</b> mur	<b>Criteris de diferenciació:</b>	<b>Color:</b>	Mínima: 110.1- 99.806			
<b>Superfície:</b> irregular	<b>Fiabilitat estratigràfica:</b> bona	<b>Consistència:</b>	Màxima:			
COMPONENTS	SEQÜÈNCIA FÍSICA	CROQUIS UBICACIÓ/ EXTENSIÓ	SEQ. ESTRATIGRÀFICA			
<b>Geològics</b> pedres, arena	<b>Igual a:</b>		+	+	+	+
	<b>En contacte amb:</b>					
	<b>Se li adossa:</b>					
	<b>S'adossa a:</b> 104 (en part)					
<b>Orgànics</b>	<b>Cobert per:</b> 101		+	+	+	+
	<b>Cobreix:</b>					
	<b>Tallat per:</b>					
<b>Artificials</b> Carreus, morter de calç, maons (2, 3, i 4 cms)	<b>Talla:</b>		+	+	+	+
	<b>Reomplert per:</b>					
	<b>Reomple:</b>					
<b>Descripció:</b> mur de carreus de pedra cohesionat amb morter de calç (elevada presència de components àrids)			<b>Data d'actuació:</b>		<b>Fitxa revisada per:</b>	
<b>Estat de conservació:</b> bo			<b>Responsable:</b> Jordi Nogués		<b>Compr. de documentació:</b> Fitxa <input type="checkbox"/> Dibuix <input type="checkbox"/> Foto <input type="checkbox"/>	

<b>Procés d'excavació</b> L'actuació en aquest element va ser realitzada per la maquinària de l'obra fins al descobriment de la seva base		<b>Data inici: Data fi:</b>
<b>Interpretació:</b> Mur de tanca de les estructures relacionades amb els magatzems i la bateria de costa que es localitzaven en aquesta zona		
<b>Materials representatius:</b>	<b>Referència materials:</b>  <b>Fulls d'inventari núm.:</b>	
<b>Elements i criteris de datació:</b> La tècnica constructiva i de talla dels carreus, conjuntament amb la informació documental permet situar l'estructura en contextes cronològics de S. XVIII-primera meitat del s. XIX	<b>Cronologia:</b> Segle XVIII- XIX	
<b>Observacions:</b> En la banda més meridional de l'estructura es pot apreciar la desaparició de part de l'estructura en un moment cronològic que no s'ha pogut apreciar		
<b>ARXIU</b>		
<b>plantes</b>	<b>seccions-alçats</b>	<b>Fotografia</b>
<b>núm.:</b>	<b>núm.:</b>	<b>Diapositives:</b> <b>B/ N:</b> <b>Color:</b>




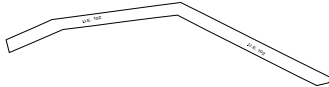
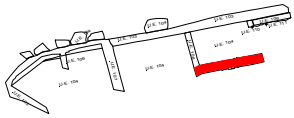
<i>FITXA D'UNITATS ESTRATIGRÀFIQUES</i>				U.E.:103   	
<b>INTERVENCIÓ:</b> Passeig Joan de Borbó-Plaça del Mar, 1			<b>CODI:</b> 033/03		
<b>Sector:</b> 100	<b>Zona:</b>	<b>Cala:</b>	<b>Àmbit:</b>	<b>Cotes</b>	
<b>Definició:</b> mur	<b>Criteris de diferenciació:</b>	<b>Color:</b>	Mínima: 99.437- 99.002		
<b>Superfície:</b> irregular	<b>Fiabilitat estratigràfica:</b> bona	<b>Consistència:</b>	Màxima:97.973		
COMPONENTS	SEQÜÈNCIA FÍSICA	CROQUIS UBICACIÓ/ EXTENSIÓ	SEQ. ESTRATIGRÀFICA		
<b>Geològics</b> pedres, arena	<b>Igual a:</b>		+      +      +      +		
	<b>En contacte amb:</b>				
	<b>Se li adossa:</b>				
	<b>S'adossa a:</b> 104				
<b>Orgànics</b>	<b>Cobert per:</b> 101		+      +      +      +		
	<b>Cobreix:</b>				
	<b>Tallat per:</b>				
<b>Artificials</b> Carreus, morter de calç	<b>Talla:</b>	+      +      +      +			
	<b>Reomplert per:</b>				
	<b>Reomple:</b>				
<b>Descripció:</b> mur de carreus de pedra cohesionat amb morter de calç (elevada presència de components àrids)			<b>Data d'actuació:</b>		<b>Fitxa revisada per:</b>
<b>Estat de conservació:</b> bo			<b>Responsable:</b> Jordi Nogués		<b>Compr. de documentació:</b> Fitxa <input type="checkbox"/> Dibuix <input type="checkbox"/> Foto <input type="checkbox"/>

<b>Procés d'excavació</b> L'eliminació de la U.E. 101 va deixar al descobert aquest element, així com la resta de murs que a ell se li adossen		<b>Data inici: Data fi:</b>
<b>Interpretació:</b> Mur de tanca de les construccions relacionades amb el possible magatzem o bateria (anterior a la de 1859), que es localitzaven en aquesta zona del port de Barcelona		
<b>Materials representatius:</b>	<b>Referència materials:</b>  <b>Fulls d'inventari núm.:</b>	
<b>Elements i criteris de datació:</b> La tècnica constructiva i de talla dels carreus, conjuntament amb la informació documental permet situar l'estructura en contextes cronològics de S. XVIII-primera meitat del s. XIX	<b>Cronologia:</b> Segle XVIII-XIX	
<b>Observacions:</b> La banda més meridional i septentrional de l'estructura presenten un pitjor estat de conservació, provocat amb gairebé tota certesa per les actuacions constructives posteriors a la seva amortització		
<b>ARXIU</b>		
<b>Plantes</b>	<b>seccions-alçats</b>	<b>Fotografia</b>
<b>núm.:</b>	<b>núm.:</b>	<b>Diapositives:</b> <b>B/ N:</b> <b>Color:</b>




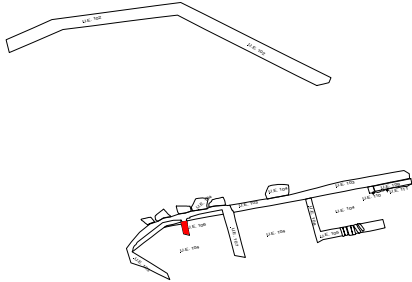
<i>FITXA D'UNITATS ESTRATIGRÀFIQUES</i>				U.E.:104   	
<b>INTERVENCIÓ:</b> Passeig Joan de Borbó-Plaça del Mar, 1			<b>CODI:</b> 033/03		
<b>Sector:</b> 100	<b>Zona:</b>	<b>Cala:</b>	<b>Àmbit:</b>	<b>Cotes</b>	
<b>Definició:</b> escollera	<b>Criteris de diferenciació:</b>		<b>Color:</b>	Mínima: 99.450- 99.330	
<b>Superfície:</b> irregular	<b>Fiabilitat estratigràfica:</b> bona		<b>Consistència:</b>	Màxima:97.983- 97.931	
COMPONENTS	SEQÜÈNCIA FÍSICA	CROQUIS UBICACIÓ/ EXTENSIÓ		SEQ. ESTRATIGRÀFICA	
<b>Geològics</b> pedres, arena	<b>Igual a:</b>			+ + + +	
	<b>En contacte amb:</b>				
	<b>Se li adossa:</b>				
	<b>S'adossa a:</b> 104				
<b>Orgànics</b>	<b>Cobert per:</b> 101			+ + + +	
	<b>Cobreix:</b>				
	<b>Tallat per:</b>				
<b>Artificials</b>	<b>Talla:</b>			+ + + +	
	<b>Reomplert per:</b>				
	<b>Reomple:</b>				
<b>Descripció:</b> estructura formada per grans blocs de pedra, col·locats creant un pla inclinat			<b>Data d'actuació:</b>	<b>Fitxa revisada per:</b>	
<b>Estat de conservació:</b> bo			<b>Responsable:</b> Jordi Nogués	<b>Compr. de documentació:</b> Fitxa <input type="checkbox"/> Dibuix <input type="checkbox"/> Foto <input type="checkbox"/>	






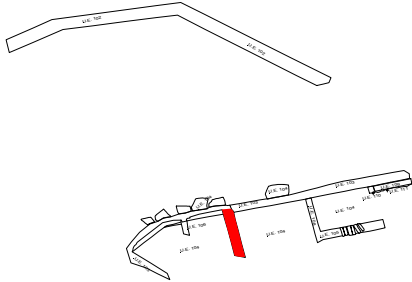
<b>Procés d'excavació</b> L'eliminació de la U.E. 101 va deixar al descobert aquest element, així com la resta de murs que a ell se li adossen; Un cop es va arribar a les cotes finals dels murs es va procedir a la neteja selectiva realitzada a mà		<b>Data inici: Data fi:</b>
<b>Interpretació:</b> Aquesta estructura es construeix amb la finalitat de guanyar terrenys al mar, per tal de poder construir-hi a sobre la infraestructura pròpia del port antic i de la bateria de costa		
<b>Materials representatius:</b>	<b>Referència materials:</b>  <b>Fulls d'inventari núm.:</b>	
<b>Elements i criteris de datació:</b> La informació documental permet situar l'estructura en contextes cronològics propers a mitjans del s. XIX	<b>Cronologia:</b> Mitjans segle XIX	
<b>Observacions:</b> Degut a les dimensions de la zona a netejar es va procedir a la neteja únicament de les zones que poguessin aportar informació per a la documentació de les estructures que s'adossen a aquest element		
<b>ARXIU</b>		
<b>Plantes</b>	<b>seccions-alçats</b>	<b>Fotografia</b>
<b>núm.:</b>	<b>núm.:</b>	<b>Diapositives:</b> <b>B/ N:</b> <b>Color:</b>

<i>FITXA D'UNITATS ESTRATIGRÀFIQUES</i>				U.E.:105	  	
<b>INTERVENCIÓ:</b> Passeig Joan de Borbó-Plaça del Mar, 1			<b>CODI:</b> 033/03			
<b>Sector:</b> 100	<b>Zona:</b>	<b>Cala:</b>	<b>Àmbit:</b>	<b>Cotes</b>		
<b>Definició:</b> mur	<b>Criteris de diferenciació:</b>		<b>Color:</b>	Mínima: 99.422- 99.315		
<b>Superfície:</b> irregular	<b>Fiabilitat estratigràfica:</b> bona		<b>Consistència:</b>	Màxima:98.551		
COMPONENTS	SEQÜÈNCIA FÍSICA	CROQUIS UBICACIÓ/ EXTENSIÓ	SEQ. ESTRATIGRÀFICA			
<b>Geològics</b> pedres, arena	<b>Igual a:</b>		+	+	+	+
	<b>En contacte amb:</b>					
	<b>Se li adossa:108</b>					
	<b>S'adossa a: 104</b>					
<b>Orgànics</b>	<b>Cobert per: 101</b>		+	+	+	+
	<b>Cobreix:</b>					
	<b>Tallat per:</b>					
<b>Artificials</b> Carreus, morter de calç	<b>Talla:</b>		+	+	+	+
	<b>Reomplert per:</b>					
	<b>Reomple:</b>					
<b>Descripció:</b> mur de carreus de pedra cohesionats amb morter de calç (elevada presència de components àrids)			<b>Data d'actuació:</b>		<b>Fitxa revisada per:</b>	
<b>Estat de conservació:</b> bo			<b>Responsable:</b> Jordi Nogués		<b>Compr. de documentació:</b> Fitxa <input type="checkbox"/> Dibuix <input type="checkbox"/> Foto <input type="checkbox"/>	




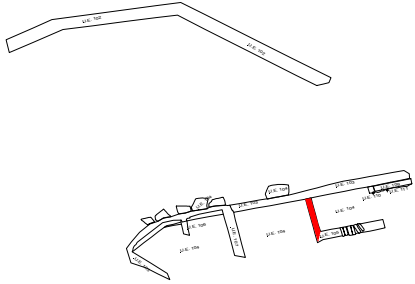
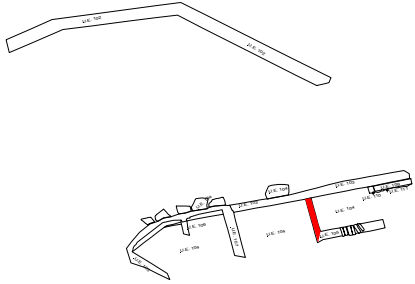
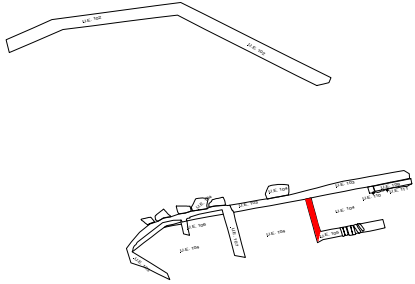
<b>Procés d'excavació</b> L'eliminació de la U.E. 101 va deixar al descobert aquest element		<b>Data inici: Data fi:</b>
<b>Interpretació:</b> Mur de compartimentació de l'espai del possible habitacle o magatzem de la bateria de costa (Bateria de los Astilleros) del port de Barcelona. Aquest mur discorre paral·lel al mur UE. 103		
<b>Materials representatius:</b>	<b>Referència materials:</b>  <b>Fulls d'inventari núm.:</b>	
<b>Elements i criteris de datació:</b> La tècnica constructiva i de talla dels carreus, conjuntament amb la informació documental permet situar l'estructura en contextes cronològics de S. XVIII-primera meitat del s. XIX	<b>Cronologia:</b> Segle XVIII- XIX	
<b>Observacions:</b>		
<b>ARXIU</b>		
<b>Plantes</b>	<b>seccions-alçats</b>	<b>Fotografia</b>
<b>núm.:</b>	<b>núm.:</b>	<b>Diapositives:</b> <b>B/ N:</b> <b>Color:</b>

<i><b>FITXA D'UNITATS ESTRATIGRÀFIQUES</b></i>				<i><b>U.E.:106</b></i>   		
<i><b>INTERVENCIÓ:</b></i> Passeig Joan de Borbó-Plaça del Mar, 1			<i><b>CODI:</b></i> 033/03			
<b>Sector:</b> 100	<b>Zona:</b>	<b>Cala:</b>	<b>Àmbit:</b>	<b>Cotes</b>		
<b>Definició:</b> mur	<b>Criteris de diferenciació:</b>	<b>Color:</b>	Mínima: 99.189			
<b>Superfície:</b> irregular	<b>Fiabilitat estratigràfica:</b> bona	<b>Consistència:</b>	Màxima: 97.973			
COMPONENTS	SEQÜÈNCIA FÍSICA	CROQUIS UBICACIÓ/ EXTENSIÓ	SEQ. ESTRATIGRÀFICA			
<b>Geològics</b> pedres, arena	<b>Igual a:</b>		+	+	+	+
	<b>En contacte amb:</b>					
	<b>Se li adossa:</b>					
	<b>S'adossa a:</b> 104, 103					
<b>Orgànics</b>	<b>Cobert per:</b> 101		+	+	+	+
	<b>Cobreix:</b>					
	<b>Tallat per:</b>					
<b>Artificials</b> Carreus, morter de calç	<b>Talla:</b>		+	+	+	+
	<b>Reomplert per:</b>					
	<b>Reomple:</b>					
<b>Descripció:</b> mur de carreus de pedra cohesionat amb morter de calç (elevada presència de components àrids)			<b>Data d'actuació:</b>		<b>Fitxa revisada per:</b>	
<b>Estat de conservació:</b> regular			<b>Responsable:</b> Jordi Nogués		<b>Compr. de documentació:</b> Fitxa <input type="checkbox"/> Dibuix <input type="checkbox"/> Foto <input type="checkbox"/>	

<b>Procés d'excavació</b> L'eliminació de la U.E. 101 va deixar al descobert aquest element; posteriorment es procedeix a la neteja a mà de les restes		<b>Data inici: Data fi:</b>
<b>Interpretació:</b> Mur de compartimentació de l'espai del possible habitacle o magatzem de la bateria de costa (Bateria de los Astilleros) del port de Barcelona. Aquest mur discorre de forma perpendicular al mur UE. 103 (al qual s'entrega)		
<b>Materials representatius:</b>	<b>Referencia materials:</b>  <b>Fulls d'inventari núm.:</b>	
<b>Elements i criteris de datació:</b> La tècnica constructiva i de talla dels carreus, conjuntament amb la informació documental permet situar l'estructura en contextes cronològics de S. XVIII-primera meitat del s. XIX	<b>Cronologia:</b> Segle XVIII- XIX	
<b>Observacions:</b>		
<b>ARXIU</b>		
<b>Plantes</b>	<b>seccions-alçats</b>	<b>Fotografia</b>
<b>núm.:</b>	<b>núm.:</b>	<b>Diapositives:</b> <b>B/ N:</b> <b>Color:</b>




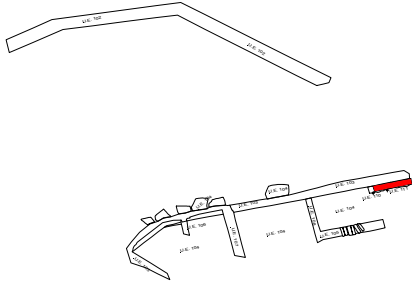
<i>FITXA D'UNITATS ESTRATIGRÀFIQUES</i>				U.E.:107   	
<b>INTERVENCIÓ:</b> Passeig Joan de Borbó-Plaça del Mar, 1			<b>CODI:</b> 033/03		
<b>Sector:</b> 100	<b>Zona:</b>	<b>Cala:</b>	<b>Àmbit:</b>	<b>Cotes</b>	
<b>Definició:</b> mur	<b>Criteris de diferenciació:</b>		<b>Color:</b>	Mínima: 99.437- 99.102	
<b>Superfície:</b> irregular	<b>Fiabilitat estratigràfica:</b> bona		<b>Consistència:</b>	Màxima:97.945	
COMPONENTS	SEQÜÈNCIA FÍSICA	CROQUIS UBICACIÓ/ EXTENSIÓ		SEQ. ESTRATIGRÀFICA	
<b>Geològics</b> pedres, arena	<b>Igual a:</b>			+ + + +	
	<b>En contacte amb:</b>				
	<b>Se li adossa:</b>				
	<b>S'adossa a:</b> 104, 103				
<b>Orgànics</b>	<b>Cobert per:</b> 101			+ + + +	
	<b>Cobreix:</b>				
	<b>Tallat per:</b>				
<b>Artificials</b> Carreus, morter de calç	<b>Talla:</b>			+ + + +	
	<b>Reomplert per:</b>				
	<b>Reomple:</b>				
<b>Descripció:</b> mur de carreus de pedra cohesionat amb morter de calç (elevada presència de components àrids)			<b>Data d'actuació:</b>		<b>Fitxa revisada per:</b>
<b>Estat de conservació:</b> regular			<b>Responsable:</b> Jordi Nogués		<b>Compr. de documentació:</b> Fitxa <input type="checkbox"/> Dibuix <input type="checkbox"/> Foto <input type="checkbox"/>

<b>Procés d'excavació</b> L'eliminació de la U.E. 101 va deixar al descobert aquest element; posteriorment es procedeix a la neteja a mà de les restes		<b>Data inici: Data fi:</b>
<b>Interpretació:</b> Mur de compartimentació de l'espai del possible habitacle o magatzem de la bateria de costa (Bateria de los Astilleros) del port de Barcelona. Aquest mur discorre de forma perpendicular al mur UE. 103 (al qual s'entrega)		
<b>Materials representatius:</b>	<b>Referencia materials:</b>  <b>Fulls d'inventari núm.:</b>	
<b>Elements i criteris de datació:</b> La tècnica constructiva i de talla dels carreus, conjuntament amb la informació documental permet situar l'estructura en contextes cronològics de S. XVIII-primera meitat del s. XIX	<b>Cronologia:</b> Segle XVIII- XIX	
<b>Observacions:</b>		
<b>ARXIU</b>		
<b>Plantes</b>	<b>seccions-alçats</b>	<b>Fotografia</b>
<b>núm.:</b>	<b>núm.:</b>	<b>Diapositives:</b> <b>B/ N:</b> <b>Color:</b>




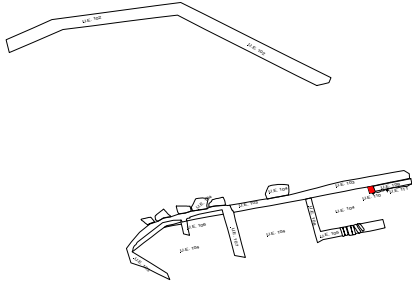
<i>FITXA D'UNITATS ESTRATIGRÀFIQUES</i>				<i>U.E.:108</i>															
<b>INTERVENCIÓ:</b> Passeig Joan de Borbó-Plaça del Mar, 1				<b>CODI:</b> 033/03															
<b>Sector:</b> 100	<b>Zona:</b>	<b>Cala:</b>	<b>Àmbit:</b>	<b>Cotes</b>															
<b>Definició:</b> mur	<b>Criteris de diferenciació:</b>		<b>Color:</b>	Mínima: 99.218- 99.187															
<b>Superfície:</b> irregular	<b>Fiabilitat estratigràfica:</b> bona		<b>Consistència:</b>	Màxima:98.551															
COMPONENTS	SEQÜÈNCIA FÍSICA	CROQUIS UBICACIÓ/ EXTENSIÓ		SEQ. ESTRATIGRÀFICA															
<b>Geològics</b> pedres, arena	<b>Igual a:</b>			<table border="1"> <tr> <td>+</td> <td>+</td> <td>+</td> <td>+</td> </tr> <tr> <td>+</td> <td>+</td> <td>+</td> <td>+</td> </tr> <tr> <td>+</td> <td>+</td> <td>+</td> <td>+</td> </tr> </table>				+	+	+	+	+	+	+	+	+	+	+	+
	+							+	+	+									
	+							+	+	+									
	+							+	+	+									
<b>En contacte amb:</b>																			
<b>Se li adossa:</b>																			
<b>S'adossa a:</b> 104, 103, 105																			
<b>Orgànics</b>	<b>Cobert per:</b> 101			<table border="1"> <tr> <td>+</td> <td>+</td> <td>+</td> <td>+</td> </tr> <tr> <td>+</td> <td>+</td> <td>+</td> <td>+</td> </tr> <tr> <td>+</td> <td>+</td> <td>+</td> <td>+</td> </tr> </table>				+	+	+	+	+	+	+	+	+	+	+	+
	+							+	+	+									
	+							+	+	+									
+	+	+	+																
<b>Cobreix:</b>																			
<b>Tallat per:</b>																			
<b>Artificials</b> Carreus, morter de calç	<b>Talla:</b>			<table border="1"> <tr> <td>+</td> <td>+</td> <td>+</td> <td>+</td> </tr> <tr> <td>+</td> <td>+</td> <td>+</td> <td>+</td> </tr> <tr> <td>+</td> <td>+</td> <td>+</td> <td>+</td> </tr> </table>				+	+	+	+	+	+	+	+	+	+	+	+
	+							+	+	+									
	+							+	+	+									
+	+	+	+																
<b>Reomplert per:</b>																			
<b>Reomple:</b>																			
<b>Descripció:</b> mur de carreus de pedra cohesionat amb morter de calç (elevada presència de components àrids)			<b>Data d'actuació:</b>	<b>Fitxa revisada per:</b>															
<b>Estat de conservació:</b> bona- regular			<b>Responsable:</b> Jordi Nogués	<b>Compr. de documentació:</b> Fitxa <input type="checkbox"/> Dibuix <input type="checkbox"/> Foto <input type="checkbox"/>															





<b>Procés d'excavació</b> L'eliminació de la U.E. 101 va deixar al descobert aquest element; posteriorment es procedeix a la neteja a mà de les restes		<b>Data inici: Data fi:</b>
<b>Interpretació:</b> Mur de compartimentació de l'espai del possible habitacle o magatzem de la bateria de costa (Bateria de los Astilleros) del port de Barcelona. Aquest mur discorre de forma perpendicular al mur UE. 103 i al mur UE. 105 (als quals s'entrega)		
<b>Materials representatius:</b>	<b>Referència materials:</b>  <b>Fulls d'inventari núm.:</b>	
<b>Elements i criteris de datació:</b> La tècnica constructiva i de talla dels carreus, conjuntament amb la informació documental permet situar l'estructura en contextes cronològics de S. XVIII-primera meitat del s. XIX	<b>Cronologia:</b> Segle XVIII- XIX	
<b>Observacions:</b>		
<b>ARXIU</b>		
<b>Plantes</b>	<b>seccions-alçats</b>	<b>Fotografia</b>
<b>núm.:</b>	<b>núm.:</b>	<b>Diapositives:</b> <b>B/ N:</b> <b>Color:</b>

<i><b>FITXA D'UNITATS ESTRATIGRÀFIQUES</b></i>				<i><b>U.E.:109</b></i>   		
<i><b>INTERVENCIÓ:</b></i> Passeig Joan de Borbó-Plaça del Mar, 1			<i><b>CODI:</b></i> 033/03			
<b>Sector:</b> 100	<b>Zona:</b>	<b>Cala:</b>	<b>Àmbit:</b>	<b>Cotes</b>		
<b>Definició:</b> paviment	<b>Criteris de diferenciació:</b>	<b>Color:</b>	Mínima: 99.114			
<b>Superfície:</b> irregular	<b>Fiabilitat estratigràfica:</b> bona	<b>Consistència:</b>	Màxima: 98.889			
COMPONENTS	SEQÜÈNCIA FÍSICA	CROQUIS UBICACIÓ/ EXTENSIÓ	SEQ. ESTRATIGRÀFICA			
<b>Geològics</b> pedres, arena	<b>Igual a:</b>		+	+	+	+
	<b>En contacte amb:</b>					
	<b>Se li adossa:</b>					
	<b>S'adossa a:</b> 103					
<b>Orgànics</b>	<b>Cobert per:</b> 101		+	+	+	+
	<b>Cobreix:</b> 111					
	<b>Tallat per:</b>					
<b>Artificials</b> Carreus, morter de calç	<b>Talla:</b>		+	+	+	+
	<b>Reomplert per:</b>					
	<b>Reomple:</b>					
<b>Descripció:</b> paviment de llambordes de pedra de mides xxx cohesionat amb morter de calç (elevada presència de components àrids)			<b>Data d'actuació:</b>	<b>Fitxa revisada per:</b>		
<b>Estat de conservació:</b> regular-dolent			<b>Responsable:</b> Jordi Nogués	<b>Compr. de documentació:</b> Fitxa <input type="checkbox"/> Dibuix <input type="checkbox"/> Foto <input type="checkbox"/>		

<b>Procés d'excavació</b> L'eliminació de la U.E. 101 va deixar al descobert aquest element; posteriorment es procedeix a la neteja a mà de les restes		<b>Data inici: Data fi:</b>
<b>Interpretació:</b> L'aparició d'aquest paviment permet establir una hipòtesi del possible nivell de circul·lació en aquesta zona de l'espai del possible habitacle o magatzem de la bateria de costa (Bateria de los Astilleros) del port de Barcelona.		
<b>Materials representatius:</b>	<b>Referencia materials:</b>  <b>Fulls d'inventari núm.:</b>	
<b>Elements i criteris de datació:</b> La tècnica constructiva i de talla dels carreus, conjuntament amb la informació documental permet situar l'estructura en contextes cronològics de S. XVIII-primera meitat del s. XIX	<b>Cronologia:</b> Segle XVIII- XIX	
<b>Observacions:</b>		
<b>ARXIU</b>		
<b>Plantes</b>	<b>seccions-alçats</b>	<b>Fotografia</b>
<b>núm.:</b>	<b>núm.:</b>	<b>Diapositives:</b> <b>B/ N:</b> <b>Color:</b>

<i>FITXA D'UNITATS ESTRATIGRÀFIQUES</i>				U.E.:110   	
<b>INTERVENCIÓ:</b> Passeig Joan de Borbó-Plaça del Mar, 1			<b>CODI:</b> 033/03		
<b>Sector:</b> 100	<b>Zona:</b>	<b>Cala:</b>	<b>Àmbit:</b>	<b>Cotes</b>	
<b>Definició:</b> mur	<b>Criteris de diferenciació:</b>		<b>Color:</b>	Mínima: 99.167	
<b>Superfície:</b> irregular	<b>Fiabilitat estratigràfica:</b> bona		<b>Consistència:</b>	Màxima:97.952	
COMPONENTS	SEQÜÈNCIA FÍSICA	CROQUIS UBICACIÓ/ EXTENSIÓ		SEQ. ESTRATIGRÀFICA	
<b>Geològics</b> pedres, arena	<b>Igual a:</b>			+	
	<b>En contacte amb:</b>			+	
	<b>Se li adossa:</b>			+	
	<b>S'adossa a:</b> 104, 103			+	
<b>Orgànics</b>	<b>Cobert per:</b> 101	+		+	
	<b>Cobreix:</b>	+		+	
	<b>Tallat per:</b>	+		+	
<b>Artificials</b> Carreus, morter de calç	<b>Talla:</b>	+		+	
	<b>Reomplert per:</b>	+		+	
	<b>Reomple:</b>	+		+	
<b>Descripció:</b> mur de carreus de pedra cohesionat amb morter de calç (elevada presència de components àrids)			<b>Data d'actuació:</b>		<b>Fitxa revisada per:</b>
<b>Estat de conservació:</b> regular-dolent			<b>Responsable:</b> Jordi Nogués		<b>Compr. de documentació:</b> Fitxa <input type="checkbox"/> Dibuix <input type="checkbox"/> Foto <input type="checkbox"/>

<b>Procés d'excavació</b> L'eliminació de la U.E. 101 va deixar al descobert aquest element; posteriorment es procedeix a la neteja a mà de les restes		<b>Data inici: Data fi:</b>
<b>Interpretació:</b> Mur de compartimentació de l'espai del possible habitacle o magatzem de la bateria de costa (Bateria de los Astilleros) del port de Barcelona. Aquest mur discorre de forma perpendicular al mur UE. 103 (al qual s'entrega)		
<b>Materials representatius:</b>	<b>Referencia materials:</b>  <b>Fulls d'inventari núm.:</b>	
<b>Elements i criteris de datació:</b> La tècnica constructiva i de talla dels carreus, conjuntament amb la informació documental permet situar l'estructura en contextes cronològics de S. XVIII-primera meitat del s. XIX	<b>Cronologia:</b> Segle XVIII- XIX	
<b>Observacions:</b>		
<b>ARXIU</b>		
<b>Plantes</b>	<b>seccions-alçats</b>	<b>Fotografia</b>
<b>núm.:</b>	<b>núm.:</b>	<b>Diapositives:</b> <b>B/ N:</b> <b>Color:</b>

<b>FITXA D'UNITATS ESTRATIGRÀFIQUES</b>				<b>U.E.:111</b>   			
<b>INTERVENCIÓ:</b> Passeig Joan de Borbó-Plaça del Mar, 1			<b>CODI:</b> 033/03				
<b>Sector:</b> 100		<b>Zona:</b>		<b>Cala:</b>		<b>Àmbit:</b>	
<b>Definició:</b> farciment		<b>Criteris de diferenciació:</b>		<b>Color:</b> Tonalitats marronoses i negres		Mínima: 98.889	
<b>Superfície:</b> irregular		<b>Fiabilitat estratigràfica:</b> bona		<b>Consistència:</b> compacta		Màxima:97.952	
COMPONENTS		SEQÜÈNCIA FÍSICA		CROQUIS UBICACIÓ/ EXTENSIÓ		SEQ. ESTRATIGRÀFICA	
<b>Geològics</b> pedres, arena		<b>Igual a:</b>				+      +      +      +	
		<b>En contacte amb:</b>					
		<b>Se li adossa:</b>					
		<b>S'adossa a:</b> 103 i 104					
<b>Orgànics</b> Arrels,carbó		<b>Cobert per:</b> 109				+      +      +      +	
		<b>Cobreix:</b>					
		<b>Tallat per:</b>					
<b>Artificials</b> Fragments irregulars de maó		<b>Talla:</b>				+      +      +      +	
		<b>Reomplert per:</b>					
		<b>Reomple:</b>					
<b>Descripció:</b> farciment de terres de diverses tonalitats presència de materia orgànica i de fragments irregulars de maó				<b>Data d'actuació:</b>		<b>Fitxa revisada per:</b>	
<b>Estat de conservació:</b> regular-dolent				<b>Responsable:</b> Jordi Nogués		<b>Compr. de documentació:</b> Fitxa <input type="checkbox"/> Dibuix <input type="checkbox"/> Foto <input type="checkbox"/>	

<b>Procés d'excavació</b> La neteja realitzada a mà va permetre observar en secció la presència d'aquest farciment, sota la UE 109		<b>Data inici: Data fi:</b>
<b>Interpretació:</b> Farciment col·locat sobre la UE. 104 per anivellar la superfície sobre la que posteriorment es va col·locar el paviment UE 109		
<b>Materials representatius:</b>	<b>Referencia materials:</b>  <b>Fulls d'inventari núm.:</b>	
<b>Elements i criteris de datació:</b> Relació estratigràfica	<b>Cronologia:</b> Segle XVIII-XIX	
<b>Observacions:</b>		
<b>ARXIU</b>		
<b>Plantes</b>	<b>seccions-alçats</b>	<b>Fotografia</b>
<b>núm.:</b>	<b>núm.:</b>	<b>Diapositives:</b> <b>B/ N:</b> <b>Color:</b>

## **APÈNDIX IV**

### **MATERIAL ARQUEOLÒGIC**





## Làmina 1



Núm. inventari: 033/03.101.1



Núm. inventari: 033/03.101.5



Núm. inventari: 033/03.101.8



Núm. inventari: 033/03.101.9

**Passeig Joan de  
Borbó-Plaça del Mar, 1**

**Codi intervenció 33/03**

**Material ceràmic**

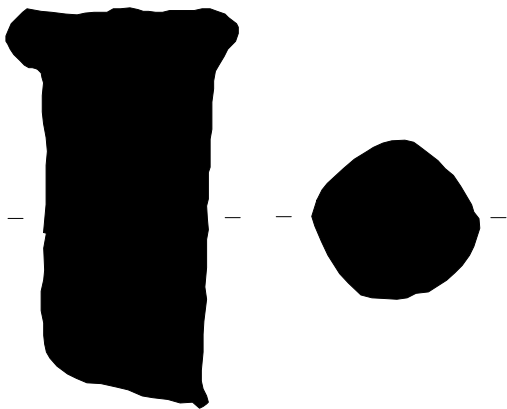
## Làmina 2



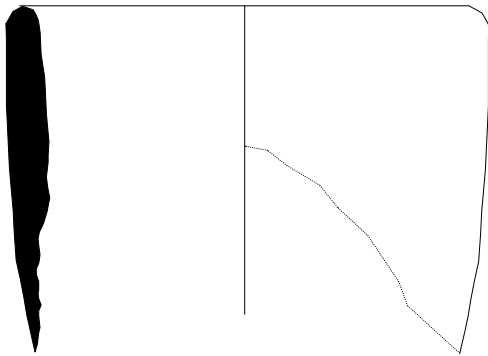
**Passeig Joan de  
Borbó-Plaça del Mar, 1**

**Codi intervenció 33/03**

**Material ceràmic**



Núm. inventari: 033/03.101.5



Núm. inventari: 033/03.101.9

**Passeig Joan de  
Borbó-Plaça del Mar, 1**

**Codi intervenció 33/03**

**Material ceràmic**

**ESCALA 1:1**



## **APÈNDIX V**

### **ANNEX DOCUMENTAL**

## **Notícies històriques documentals**

En aquest apartat s'inclouen les fitxes dels documents recercats durant la investigació i que fan referència d'una manera explícita a l'evolució històrica de l'estructura objecte d'estudi. A banda de la seva identificació, cadascun dels documents que s'inclou disposa d'un apartat de resum i/o transcripció parcial, d'on s'extreuen aquelles informacions més útils i significatives per a la història de la seva evolució i configuració estructural.

Sempre que ha estat possible s'ha procurat realitzar una còpia de la documentació, seguint i respectant les normes i criteris de cada arxiu.

### **ARXIUS I FONTS CONSULTADES**

Arxiu Històric del Centre de Documentació Marítima (CDM)

Arxiu Històric de la Ciutat de Barcelona (AHCB)

Arxiu de la Corona d'Aragó (ACA)

Arxiu fotogràfic de l'Arxiu Històric de la Ciutat de Barcelona (AF-AHCB)

Arxiu Municipal Administratiu (AMA)

Arxiu del Col·legi Oficial d'Arquitectes de Catalunya (COAC). Fons microfilmada del Archivo Histórico Militar

Arxiu Popular de la Barceloneta

## Doc. 1

**1935-  
1942**

**Títol/contingut:** Memoria de obras del Puerto de Barcelona

---

### **Resum/Transcripció**

Memoria d'obres del port en les que apareix aquest document que recull la proposta presentada per la Junta d'obres del Port de Barcelona i en la que s'acorda la cessió dels terrenys de la Bateria Real, a canvi d'uns altres de propietat municipal.

### **Observacions:**

Reproducció parcial del document

## Doc. 2

**1943-  
1947**

**Títol/contingut:** Memoria de obras del Puerto de Barcelona

---

### **Resum/Transcripció**

En la memòria d'obres del port corresponent a aquests anys apareix el document que continua el procés burocràtic iniciat per l'anterior memòria. Cal destacar que en aquesta memòria es fa un estudi dels orígens de la Bateria Real.

### **Observacions:**

Reproducció parcial del document



## Doc. 3

**1943-  
1952**

**Títol/contingut:** Memoria de obras del Puerto de Barcelona

---

### **Resum/Transcripció**

La memoria relativa a aquests anys recull l'acord definitiu al respecte de la cessió dels terrenys ocupats per la bateria de defensa que ens ocupa.

### **Observacions:**

Reproducció parcial del document



VECLUS, s.l.

Francesc Caballé i Reinald González. Gestió i documentació del patrimoni arquitectònic i arqueològic

C./Andrea Dòria, 51 bis, 3.- 1. 08003 Barcelona

Telf/Fax: 933 196 551 e-mail: veclus@veclus.com

www.veclus.com

## Memòria del desmuntatge de les estructures aparegudes al solar del Passeig de Joan de Borbó- Plaça del Mar, número 1 de Barcelona (033/03)



Barcelona, 2 d'Abril de 2003

## **Presentació**

Aquesta memòria preten recollir les dades obtingudes del desmuntatge de les estructures aparegudes al seguiment arqueològic realitzat al solar del Passeig de Joan de Borbó-Plaça del Mar, número 1.

Les feines a les que ens estem referint varen ser realitzades integrament el dia 27 de Març del 2003, i concretament consistiren en el desmuntatge total de les restes arqueològiques identificades en la memòria científica a la que s'adjunta el present document.

Cal fer esment que l'únic element sobre el qual no es va actuar, en presència de l'autor de la present memòria, va ser la escullera (U.E. 104), i constatar que la informació recollida en el treball de camp no ha aportat noves dades al respecte de la interpretació general del jaciment.

## **APÈNDIX I**

### **DOCUMENTACIÓ GRÀFICA**

Les imatges que es presenten en les pàgines següents mostren el procés de desmuntatge de l'estructura U.E. 102.





Imatge de la secció de la U.E. 102,  
realitzada durant les tasques de  
desmuntatge







Les imatges que es mostren en aquesta plana corresponen al final del desmuntatge de l'estructura U.E. 102





En les pàgines següents es poden observar les imatges corresponents al desmuntatge de les restes constructives localitzades en la banda més oriental del jaciment.









Vista general del jaciment un cop finalitzats els treballs de  
desmuntatge de les estructures aparegudes

## **Bibliografia**

### **. Arqueologia i metodologia**

- RENFREW,C.; BAHN,P. (1993) *Arqueología. Teorías, Métodos y Prácticas*. Ed. Akal, Madrid.
- HARRIS,E.C. (1991) *Principios de estratigrafía arqueológica*. Ed. Crítica, Barcelona.

### **. Context històric**

- ALEMANY, J. (1984) *El port de Barcelona. Història i actualitat*. Port Autònom de Barcelona. Barcelona.
- CARRERAS CANDI, F. (1915) *Geografia general de Catalunya. La ciutat de Barcelona*. Alberto Martín, Barcelona.
- DURAN I SANPERE, A. (1973) *Barcelona i la seva història*. v.I Editorial Curial, Documents de cultura, Barcelona.
- VV.AA. (1999) *Els barris de Barcelona. Ciutat Vella i L'Eixample*. v. I Ajuntament de Barcelona i Enciclopèdia Catalana, Barcelona.
- VV. AA. (1984) *Atlas de Barcelona*. Publicacions del Col·legi Oficial d'Arquitectes de Catalunya (COAC). Barcelona.

## **. Material arqueològic**

- AA.VV. (1994) Del rebost a la taula. Cuina i menjar a la Barcelona gòtica. MHC/Ajuntament de Barcelona, Barcelona.
  
- BATLLORI,A.; LLUBIÀ,LL.M. (1974) Ceràmica catalana decorada. Ed. V.Vives, Barcelona.
  
- CIRICI,A. (1977) Ceràmica catalana. Ed. Destino, Barcelona.