

El salón de puertos de la exposición Iberoamericana de Sevilla: la participación de Tarragona

Elena de Ortueta Hilberath¹
Universidad de Extremadura

RESUMEN

La dictadura de Miguel Primo de Rivera aprovechó la exposición Iberoamericana de Sevilla para establecer lazos de conciliación fraternal y de acercamiento económico con los territorios de ultramar. Además, las instituciones oficiales, como la Junta de Obras del Puerto de Tarragona, participaron en la campaña publicitaria de exaltación a la figura del dictador y de su régimen. La nueva organización política, económica y cultural se reflejó en la promoción turística, las mejoras de infraestructuras y la creación de monopolios.

La plaza de España de Sevilla se destinó a las muestras oficiales, entre ellas las del ministerio de Fomento dividida en dos secciones las confederaciones hidrográficas y el salón de puertos. Allí se expusieron fotografías y maquetas, pero no se publicó ninguna guía oficial. Así clausurada la exposición cayó en el olvido la documentación enviada por las distintas juntas portuarias. Aportamos el material elaborado por la institución tarragonense y rescatamos la información gráfica de una de las maquetas expuestas.

PALABRAS CLAVE

Junta de Obras del Puerto de Tarragona; Propaganda; Francisco Gómez de Membrillera; Maquetas; Fotografía.

Ports hall at the Ibero-American exhibition in Seville: Tarragona's participation

ABSTRACT

Miguel Primo de Rivera's dictatorship took advantage of the Ibero-American exhibition in Seville to establish ties of fraternal conciliation and economic rapprochement with Spain's former territories overseas. Also, official institutions, such as the Board of Works of the Port of Tarragona, took part in the publicity campaign extolling the figure of the dictator and his regime. The new political, economic, and cultural organisation was reflected in the promotion of tourism, infrastructure improvements and the creation of monopolies. Seville's "Plaza de España" was used for official exhibitions, including those of the Ministry of Public Works, divided into two sections: the hydrographic confederations and the ports hall. Photographs and models were exhibited there, but no official guide was published. Thus, once the exhibition was closed, the documentation sent by the different port boards fell into oblivion. We provide the material produced by the institution of Tarragona and rescue the graphic information of one of the mock-ups.

KEYWORDS

Tarragona Port Board of Works; Propaganda; Francisco Gómez de Membrillera; Mock-ups; Photography.

¹ Debo agradecer la ayuda y las facilidades para la consulta de los fondos del Arxiu del Port de Tarragona (APT) y a su archivera Coia Escoda junto con los miembros de su equipo. Estudio financiado por el Fondo Europeo de Desarrollo Regional (FEDER) y la Junta de Extremadura, Consejería de Economía, Ciencia y Agenda Digital, mediante la ayuda GR21136. Grupo de investigación "Arte y Patrimonio Moderno y Contemporáneo (HUM012), dirigido por María del Mar Lozano Bartolozzi. i-PAT-Instituto de Investigación en Patrimonio, Universidad de Extremadura.

La exposición Iberoamericana de Sevilla y la Internacional de Barcelona, inauguradas respectivamente el 9 y el 20 de mayo de 1929, significaron una cierta dosis de optimismo para el régimen de Miguel Primo de Rivera, el cual mostraba un importante resquebrajamiento en su organización. En esas fechas el Directorio Civil estaba a punto de desmoronarse, había dejado de funcionar el aparato del Estado regido por un único partido –Unión Patriótica– tutelado desde el poder. Ante la falta de apoyos, el dictador presentó su renuncia el 28 de enero de 1930, y Alfonso XIII encargó la reorganización del gobierno al general Berenguer. A pesar de los problemas políticos, la exposición sevillana continuó abierta hasta el 21 de junio de 1930, cosa que no ocurrió con la muestra barcelonesa, que cerró sus puertas meses antes, el 15 de enero de 1930².

La labor propagandística del régimen de Miguel Primo de Rivera

La dictadura primorriverista, en un intento desesperado por controlar el poder, difundió la imagen de un país regenerado y con un significativo potencial económico. Poco antes, con motivo de la celebración del V aniversario del golpe de Estado, se había exaltado la figura del dictador. Así, el 13 de septiembre de 1928 José Boada –vocal de la Junta de Obras del Puerto de Tarragona– acudió a los actos de homenaje al jefe político en Madrid, en representación de la entidad³. Sin embargo, no siempre la junta tarraconense fue tan receptiva con las actividades promovidas para dar una mayor visibilidad y publicidad al régimen. A raíz de la colocación de la estatua ecuestre de Miguel Primo de Rivera –marqués de Estella– diseñada por Mariano Benlliure para embellecer la ciudad de Jerez de la Frontera, el conde de Villamiranda tuvo que recordar a la junta una vez más, el 13 de enero de 1928, que no había suscrito hasta la fecha cantidad alguna para “un homenaje tan popular y grato para todos los buenos españoles y obra de perpetuación y enaltecimiento tan merecido a nuestro querido General y presidente”⁴. La comisión permanente excusó esta incorrección alegando que se trataba de un

simple problema administrativo al no existir asignación económica para ese tipo de gastos o imprevistos⁵. Dadas las presiones recibidas, la junta buscó una solución inmediata al solicitar al gobernador civil la pertinente autorización el 1 de febrero⁶. Claro está, muy distinto fue el proceder del comité provincial de la Unión Patriótica presidido por Ramón de Morenés –conde de Asalto–, el cual cooperó en la escultura monumental en “fraternal rivalidad con el resto de la Nación” como signo de gratitud a un dictador generoso y altruista que había reconvertido una patria mortecina y depauperada en un pueblo floreciente, fuerte y respetado⁷.

La exaltación de los nuevos ideales y logros del gobierno se consiguió gracias a una calculada política de subvenciones otorgadas a los



Fig. 1 La nueva España = L'Espagne nouvelle = The new Spain = La España novella, Madrid: Patronato Nacional del Turismo, 1928. BNE GMC/35/162

⁵ APT. Actas 31-I-28 fol. 120-120v.

⁶ APT. Sig. 3513/26.

⁷ “Homenaje al Marqués de Estella”. En: *Patria. Órgano Provincial de la Unión Patriótica*, Tarragona, 7-IV-1928, IV, (149):1. En: https://web.tarragona.cat/pandora/cgi-bin/Pandora?xslt=ejemplar;place=none;publication=Patria;day=07;month=04;year=1928;page=001;id=0000422576;collection=premsa;url_high=premsa/Patria/1928/192804/19280407/19280407001.pdf;lang=ca;archivo=;encoding=utf-8 [20-X-2021].

² Exposición, 1929a: 113.

³ APT. Actas 28-IX-28, fol. 152v.

⁴ APT. Sig. 3513/28.

medios de comunicación. El Estado favoreció prácticas propagandísticas al existir un interés por difundir una imagen de progreso y de regeneración de España, en particular en el extranjero. Por ello, se crearon agencias de noticias como la hispano-americana *Plus Ultra*⁸ o bien gacetas como *La España de Hoy*, dirigida por Agustín Pereña Salvatella y editada en Bruselas en cuatro idiomas (español, alemán, francés e inglés). La fundación del periódico respondió a su cometido:

deseo sincero y desinteresado de poner al servicio de España en el extranjero, un elemento de propaganda, lo más activa y decidida posible, que atestigüe de la mejor manera la grandeza moral y material de la patria [...] contribuimos modestamente a que, España sea conocida, querida y respetada en el Extranjero difundiendo el hecho cierto de su venturoso actual resurgimiento⁹.

El primer número se publicó en julio de 1929, en las páginas centrales se insertó un reportaje de los actos inaugurales de los certámenes de Barcelona y Sevilla con fotografías de gran calidad, sobre todo las emotivas vistas nocturnas de los recintos expositivos decorados con luz artificial. El 25 de octubre del mismo año, el director del periódico solicitó a José Bertrán —presidente de la Junta de Obras del Puerto de Tarragona— de forma gratuita y desinteresada, varias instantáneas del puerto para ilustrar un artículo sobre ‘Puertos Españoles’ como prueba de las “manifestaciones del progreso de nuestra patria”, pues los medios de transportes fueron considerados uno de los puntales de la regeneración económica. El 13 de noviembre remitieron las reproducciones solicitadas a Pereña sin coste alguno según lo convenido¹⁰.

Del mismo modo, no faltaron publicaciones en el extranjero, las cuales evidenciaron el especial potencial de la industria turística en el marco de las exposiciones. Así, a modo de ejemplo, el ministerio de Asuntos Exteriores francés editó el *Bulletin périodique de la presse espagnole* y en uno de sus números tradujo varios extractos de noticias impresas en los rotativos españoles *Época*, *Debate* y *ABC* referentes a la celebración

de ambas exhibiciones¹¹. De igual modo, la revista ilustrada vienesa *Moderne Welt* se refirió a las exposiciones de Barcelona y Sevilla como modelo de la recuperación económica del país. El artículo reseñaba el carácter singular y típico de las dos ciudades: Barcelona comercial y Sevilla folclórica. Esta última cubría con creces todas las expectativas pintorescas para un *flâneur*¹².

La fundación del Patronato Nacional de Turismo¹³ con motivo de la Exposición General Española de 1928 —posteriormente Internacional de Barcelona e Iberoamericana de Sevilla— sentó las bases del desarrollo turístico. El turismo fue entendido como una obra cultural y patriótica, “a fin de que el turista encuentre en su recorrido por España aquellas satisfacciones del espíritu y aquellas comodidades materiales”¹⁴. El aparato del Estado, en su misión propagandística, creó unas nuevas señas de identidad al recalcar la trascendencia de ciertas cualidades simbólicas y bellezas nacionales. Además, pretendió erradicar la visión romántica del periplo que significaba peregrinar por el país poblado de personajes típicos o populares y lleno de infortunios para el viajero.

El catálogo oficial de la muestra sevillana, *Libro de oro ibero-americano*, recogía lo más representativo de la cultura y de la economía española. Según el director del certamen, José Cruz Conde¹⁵, su misión fue recalcar

más todavía la unión espiritual entre España y sus hermanas de América [...] es el empeño romántico y justiciero de restablecer la ‘verdad’ y presentar todos los factores de la colonización española en su exacta intervención y significado [...] ponen de manifiesto las virtudes de una raza¹⁶.

⁸ Cal, 1995: 177-195. En: https://www.persee.fr/doc/casa_0076-230x_1995_num_31_3_2753 [20-X-2021].

⁹ “Editorial”. En: *La España de Hoy*, Bruselas, 1-VII-1929 I (1): 1-2.

¹⁰ APT. Sig. 3513/38.

¹¹ “Inauguration de l’Exposition ibéro-américaine de Séville”. En: *Bulletin périodique de la presse espagnole*, París, 3/5-6-1929 (148): 8. En: <https://bibliothèque-numérique.diplomatie.gouv.fr/ark:/12148/bp-t6k6426204x/f1.image> [20-X-2021].

¹² O. S., Dr. “Spanische Städtebilder. Barcelona y Sevilla”. En: *Moderne Welt*, 10-X-1929 (18): 2-4; 10-11. En: <https://anno.onb.ac.at/cgi-content/anno-plus?aid=dmw&datum=1929&page=414&size=45> [20-X-2021].

¹³ Organismo que continuó la labor iniciada por la Comisión Nacional de Turismo (1905-1911) y por la Comisaría Regia de Turismo (1911-1928).

¹⁴ “Constitución, fines y organización del Patronato Nacional de Turismo”. En: Exposición, [1930]: 323. En: <http://www.bibliotecavirtualdeandalucia.es/catalogo/es/consulta/registro.cmd?id=1040064> [20-X-2021].

¹⁵ A pesar de ser sustituido como Gobernador Civil su peso político le permitió continuar con la dirección de la muestra. Vid. Álvarez, 1987.

¹⁶ Cruz. “Alcance político de la exposición ibero-americana”. En: Exposición, [1930]: XXI.

En suma, se quería mostrar: “la gran epopeya del ibero-americanismo”¹⁷ o lo que significó dar la sangre, la religión y la cultura de un pueblo que descubrió y colonizó el continente americano. Se buscaba el acercamiento de España con los pueblos americanos y se afianzó el vínculo espiritual –raza–¹⁸. Asimismo, en el *Libro de oro* se publicaron varios artículos sobre las oportunidades de la industria turística. José Ortiz Muñoz –miembro del patronato– escribió sobre las riquezas de las bellezas naturales y de los variados climas de la península como especial reclamo para el incremento de visitantes¹⁹.

En lo que atañe a Tarragona, se la bautizó con el apelativo de ‘Ciudad de Monumentos Romanos’. Cabe mencionar que, en esos años, se organizaron visitas guiadas a los “monumentos artísticos y lugares interesantes”²⁰. Recordemos que desde 1926 el Patronato Nacional de Firms Especiales había acondicionado algunas carreteras del país para adaptarlas al automóvil. Una de las primeras actuaciones fue la mejora de la carretera de Barcelona (Molins del Rei) a Valencia. En ese marco, en 1929, Antoni Pujol Sevil reformó el acceso al sepulcro de los Escipiones y trazó una modesta área de recreo que contaba con una zona ajardinada presidida por cipreses. Además, a escasos kilómetros, se dignificó el arco de Barà al ejecutarse una pequeña bifurcación de la carretera²¹.

El Sindicato de Iniciativa y Turismo de Tarragona dio a conocer las bellezas artísticas de la ciudad en sendas exposiciones de 1929. Una de las propuestas más sugerentes se debió al talento del arquitecto Salvador Ripoll –vicepresidente del sindicato–, el cual ideó la elaboración de un mapa en relieve, en el que se indicaban los monumentos y los entornos naturales singulares de la provincia: el arco de Barà, la torre de los Escipiones, la cantera del Mèdol, el acueducto de les Ferreres o del Diablo, los monasterios cistercienses de Poblet y de Santes Creus, el mausoleo de Centelles y el castillo de Escornalbou. El objetivo era mostrar de forma didáctica y visual las posibles excursiones culturales. A pesar de

las provechosas concepciones planteadas por el sindicato para la promoción de la ciudad y de su provincia, muchas de ellas quedaron en papel mojado. Finalmente, la entidad remitió al certamen sevillano varias fotografías del mausoleo de los Escipiones y del arco de Barà tomadas por Hermenegild Vallvé destinadas al pabellón de turismo. La selección no fue casual, pues en ese espacio expositivo el visitante encontraba toda la información relativa a las rutas creadas por el Patronato Nacional de Turismo en colaboración con el de Firms Especiales²².

La promoción turística participaba de la nueva estrategia económica de la dictadura primorriverista que pretendía estimular y fortalecer la economía del país mediante una clara política intervencionista y dirigista. En ese contexto, se crearon varios monopolios como el de petróleo (CAMPSA), el de telefonía (CTNA) o el de tabacos (CAT). En Tarragona, las nuevas sedes de las concesiones de petróleo y de telefónica tardaron en construirse. En 1931, se autorizó la instalación de dos tuberías desde el puerto hasta la factoría y poco después se levantaron las oficinas y los depósitos de la empresa de hidrocarburos en el curso bajo del río Francolí en su margen derecha. En 1934, bajo la dirección de Luis Clavero, se procedió a edificar la oficina de la compañía telefónica en la Rambla Nova esquina calle Fortuny. En cambio, en lo que atañe a la empresa de tabacos, se había aprobado su construcción por la real orden del 23 de mayo de 1922²³. En 1923 los ingenieros Miguel de Quesada Denis, Carlos Dendariena y Fernando Guerra, en colaboración con los arquitectos barceloneses Robert Navarro y Francesc de Paula Quintana Vidal, presentaron el proyecto de la nueva factoría. La dirección de las obras corrió a cargo de José Tulla Planella auxiliado por los ingenieros Mestres y Cuevas.

¹⁷ Primo de Rivera. “El gobierno español ante el Libro de Oro”. En: Exposición, [1930]: XIII.

¹⁸ Graciani, 2010: 30-36. Ponce, 2019: 131ss.

¹⁹ Ortiz. “La riqueza turística de España”. En: Exposición, [1930]: 325-332.

²⁰ PNT, s. d.

²¹ Ortueta, 2011: 188. En: <https://revistas.uam.es/anuario/article/view/2315> [20-X-2021].

²² Vives, 2010: 140. En: www.tdx.cat/bitstream/handle/10803/8631/tesi.pdf?sequence=1 [20-X-2021]; “Pabellón de Turismo” En: Exposición, [1930]: XXVI.

²³ La real disposición también otorgaba la licencia de construcción de una nueva fábrica para la transformación de la hoja de tabaco en la ciudad de Málaga. El diseño de la factoría andaluza se concibió a imagen y semejanza de su homónima catalana. El proyecto lo redactaron los ingenieros Juan Francisco Delgado, Carlos Dendariena y Fernando Guerra en colaboración con el arquitecto Mariano García Morales y el ingeniero Francisco González Estéfani. Vid. Castañeda, 2017: 347; 361. En: <https://doi.org/10.20868/UPM.thesis.47776> [20-X-2021].



Fig. 2 Maqueta del puerto, presentada en la Exposición Ibero-Americana de Sevilla en mayo de 1929. En Puerto de Tarragona (1932), s/p

La Tabacalera, levantada en la margen izquierda del Francolí, significó un hito en el proceso de industrialización de la ciudad. No obstante, si bien se cita en el catálogo de la muestra sevillana la nueva empresa, serán las ruinas del cementerio paleocristiano excavado durante las obras de cimentación de la fábrica las que, según Amalio Gimeno Cabañas —presidente de la Junta Superior de Excavaciones y Antigüedades—, representen uno de los espacios más singulares de la ciudad al tratarse de “un Museo curiosísimo de valor inestimable”²⁴. Este planteamiento de priorizar lo artístico e histórico sobre el carácter comercial y económico fue un discurso recurrente en el marco de la exposición Iberoamericana como en la Internacional de Barcelona. En esta última, dada la cercanía geográfica, se programaron excursiones con el fin de contemplar *in situ* los vesti-

gios romanos. Además, durante la celebración del IV congreso internacional de arqueología, Joaquín María de Navascués y de Juan —director del museo arqueológico de Tarragona— difundió el legado romano de la ciudad y zonas aledañas. También, recopiló sus investigaciones en una extensa monografía editada en tres idiomas (castellano, alemán y francés)²⁵.

El valor de las infraestructuras

El gobierno primorriverista procuró el adelanto de las carreteras mediante una política de mejora de su trazado y firme. Igualmente, nacionalizó las líneas de ferrocarriles y creó las confederaciones hidrográficas. En lo que atañe a la política de puertos, reformó el sistema portuario y modificó su ordenamiento jurídico con la aprobación del real decreto-ley del 19

²⁴ Gimeno. “Las excavaciones arqueológicas en España (Un rico tesoro artístico e histórico que se está descubriendo a cada paso)”. En: Exposición, [1930]: 9, 11. XXX. Ortueta, 2019: 1528, 1531-1533.

²⁵ Navascués, 1929. Este ensayo fue el germen de la guía de Tarragona financiada por el Patronato de Turismo en 1932.

de enero de 1928. A pesar de tratarse de una nueva normativa, parte de su articulado reproducía literalmente lo sancionado en la ley de puertos del 7 mayo de 1880. No obstante, se introdujeron algunas modificaciones relativas a las concesiones privadas en las zonas marítimo-terrestres (capítulos V y VI). El principal cambio se debió a la organización y al régimen de las Juntas de Obras del Puerto²⁶. El reglamento intentaba mejorar la eficiencia económica mediante el aprovechamiento de los recursos propios y de los fondos estatales, es decir, procuró “la más posible unidad de actuación de estos organismos delegados de la Administración Central, dentro de su autonomía económica”²⁷. En este orden de cosas, existió un interés por incrementar la participación de los distintos estamentos de la sociedad, tanto de personajes destacados en la política local como de representantes de corporaciones comerciales y mercantiles²⁸. Con el espíritu paternalista tan propio de la dictadura, se facilitaron ciertas mejoras del personal dependiente de las juntas con la ratificación del *Reglamento del Montepío de empleados y obreros de puertos*²⁹.

En los sucesivos encuentros mantenidos en Madrid entre la dirección general de obras públicas y el consejo de administración de la Junta del Puerto tarraconense acompañados por los políticos locales (el presidente de la diputación y el alcalde), se trató sobre: los planes generales, la gestión o la concesión de nuevas subvenciones. Entre todas estas reuniones el dictamen emitido en febrero de 1929 es uno de los más interesantes

No hay, por tanto, proporción entre unos y otros, sobre todo teniendo en cuenta que el puerto de Tarragona ha disfrutado siempre de una Subvención muy reducida, de suerte, que desde 1884 la subvención concedida a estas obras asciende a 13.068.120'00 pesetas. Teniendo en cuenta que la recaudación media de la Junta

ha sido desde su fundación en 1869 de unas 200.000'00 pesetas (cantidad máxima que puede decirse del cálculo hecho) se verá que la Junta con sus propios recursos ha contribuido en la mayor parte a las obras del puerto³⁰.

En esta ocasión, las negociaciones y la queja surtieron su efecto al concederse por el ministro de la gobernación, Severiano Martínez de Anido, un nuevo crédito para impulsar las obras del puerto por orden del 31 de marzo. No obstante, los beneficios económicos no se mantuvieron en el presupuesto del año siguiente. Esta reducción causó cierto malestar y descontento hacia el gobierno primorriverista. El consejo de administración del puerto entendía que un puerto como el de Tarragona, con inmejorables condiciones de abrigo y seguridad al quedar sus dársenas protegidas de los temporales, a excepción del dique del oeste los días de fuertes tempestades, debía recibir una ayuda mayor³¹. En palabras de la junta,

En la situación actual del puerto con sus diques de abrigo, las dársenas y muelles están protegidos de las marejadas del primero y segundo cuadrante, por el dique de Levante y la costa inmediata hasta el Cabo de Salou, la protege contra la del tercero, y van además las marejadas que penetran en el Antepuerto a perder fuerza contra la escollera del dique del Oeste³².

La administración de las inversiones en el puerto tarracones obediencia a las directrices generales marcadas por el gobierno. El decreto-ley del 30 de abril de 1926 encomendó a la Junta Central de Puertos la misión de “estudiar y proponer todas las reformas necesarias en la organización actual de los servicios marítimos [...] un estudio de conjunto de tan trascendental problema”. La política intervencionista pretendía anteponer los intereses de las “altas conveniencias nacionales” frente a las necesidades particulares de los puertos. En definitiva, la junta esbozó las líneas generales para la mejora del tráfico marítimo y sus conexiones terrestres. Si bien es cierto que se aspiró a un reparto equitativo y justo de la distribución de los fondos, a veces sus propuestas se debieron a conveniencias políticas³³.

²⁶ Cosculluela, 1973: 70-76

²⁷ *Gaceta*, 21-01-1928 (21): 562.

²⁸ En las reuniones de la Junta de Obras del Puerto de Tarragona, en los años que nos ocupa, participaron las cámaras de comercio de Tarragona, Reus, Valls y Tortosa, el sindicato de exportadores de vinos de Tarragona y de Reus, los exportadores de aceites, la cámara agrícola provincial, la liga marítima española, y representantes de los organismos políticos —presidente de la diputación, alcalde de la ciudad, delegado de hacienda, delegado de fomento, y director de sanidad marítima—.

²⁹ *Gaceta*, 22.12.1928 (357): 1884ss.

³⁰ APT. Sig. 48.

³¹ Gómez, 1994: 142-143.

³² Puerto, 1932: s.p.

³³ Becerra/Junta, 1928: 3.

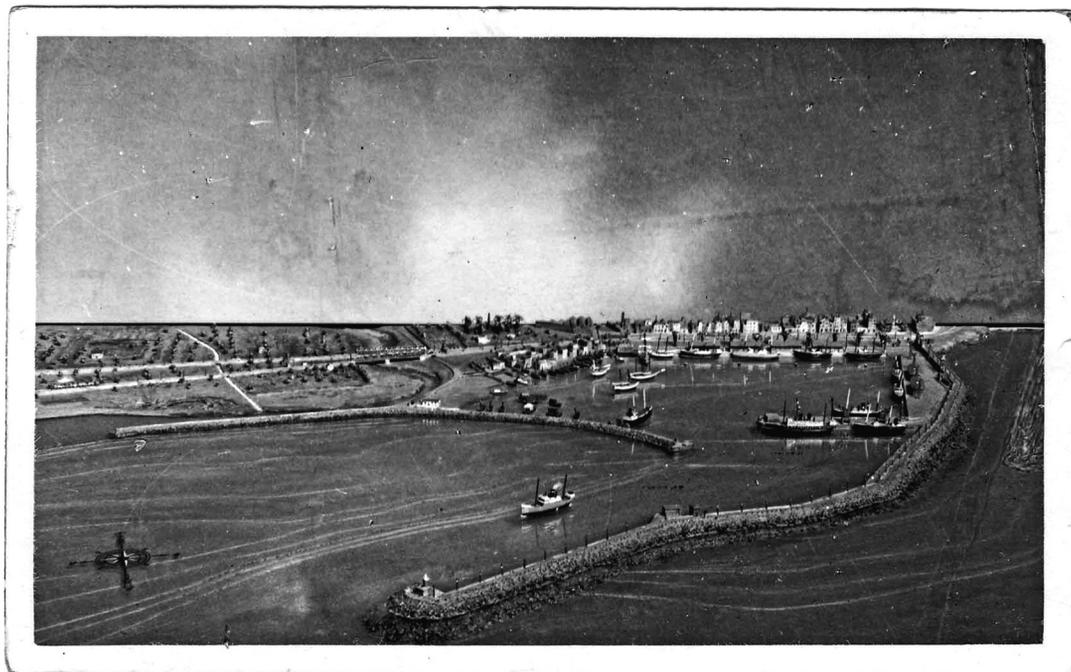


Fig. 3 Foto de la maqueta general escala 1: 2 000. APT-010170

Los estudios emitidos a raíz del decreto-ley de 1926 contaron con la colaboración de los ingenieros directores de obras del puerto³⁴. El ingeniero de Tarragona, Francisco Gómez de Membrillera (1921/1934), durante la celebración de la reunión de directores de puertos, recibió una “orden verbal” del entonces jefe de la sección de puertos Manuel Becerra Fernández Huidobro, futuro director de la Junta Central³⁵. El 30 de marzo de 1926 remitía su *Anteproyecto de las obras menos urgentes y adquisición de elementos para terminar el puerto, y que podrían efectuarse en el plazo de diez años*. El presupuesto total de las mejoras ascendía a un total de 6 180 000 pta.

Gómez de Membrillera redactó diez intervenciones. Mostró un especial interés por sistematizar la carga y la descarga, el almacenaje y la conexión de las mercancías con el ferrocarril.

Formó un plan de actuación en el que valoró las peculiaridades del transporte de distintas mercancías. En la zona del dique del oeste delineó un pequeño espigón de 60 m. para que las embarcaciones pudiesen atracar de costado para descargar el petróleo —empresa Vilella SA y sociedad petrolífera Porto-Pi— y los explosivos. En cambio, para maderas, duelas, sal y minerales —azufre y carbón— ideó un muelle “normal al de costa”, el cual estaba situado cerca de la salida del puerto, a un lado del paso inferior del ferrocarril. Intentó que el puerto fuese más competitivo mediante la adquisición de doce grúas eléctricas para las labores de carga y de descarga. En este sentido en el dique de levante, próximo a su terminación, propuso la construcción de dos tinglados, de las mismas proporciones que los levantados en el de Costa, además de una tubería para aguadas de las embarcaciones similar al del citado muelle. Concibió un plan ferroviario, el cual incrementaba las vías en el muelle paralelo con sus enlaces hacia el de levante. Desde el punto de vista económico no olvidó la protección y el desarrollo de la industria pesquera mediante la ampliación de la playa del Serrallo³⁶. Y, por último, contempló la

³⁴ No era la primera vez que desde el ministerio de Fomento se requería a los ingenieros directores de los puertos la redacción de un análisis de necesidades con el fin de mejorar y sistematizar las instalaciones portuarias.

³⁵ Una de las obras más destacadas fue la construcción del puerto de Melilla, obra que le valió la Cruz del Mérito Naval (1914). El ingeniero malagueño ocupó varios puestos de gestión de obras públicas —jefe de la sección de puertos 1924-1926; director de la Junta Central de Puertos 1926-1934 y subdirector de obras públicas y director general de ferrocarriles y transportes por carreteras 1930-1934—. Vid. Jiménez, 2007: 83.

³⁶ Unos meses después el gobierno aprobó la real orden del 4 de agosto de 1926 dictada para regular los refugios pesqueros.



Fig. 4 Foto aérea del puerto de Tarragona del vuelo de Walter Mittelholzer realizado entre el 15.11 al 3.12.1932. Archivo ETH Zürich LBS-MH02-13-0597

inversión en seguridad portuaria al ubicar luces en las puntas de los muelles de oeste y paralelo, además de la adquisición de un remolcador con bombas para incendios³⁷. El plan de 1926 no fue del todo innovador. Algunos aspectos ya habían sido defendidos por el ingeniero en diciembre de 1923, aunque en la propuesta de 1926 replanteó sus diseños previos conforme a los más recientes avances tecnológicos.

El plan de actuación garantizaba la exigencia de adecuar las instalaciones portuarias a los vigentes requisitos del tráfico de mercancías. Implicaba mejoras en la zona de abrigo con la construcción del espigón del dique del oeste, el cual años más tarde se rectificará al ser un impedimento para el desagüe de las aguas del río Francolí y, a su vez, un obstáculo para la expansión del puerto hacia el oeste —playa de La Pineda—. Gómez de Membrillera puso especial atención en las maniobras de atraque de los buques. Por ello, asignó un muelle y una zona específica a cada tipo de mercancías, sólidas o líquidas. Aunque el aspecto más innovador fueron las grúas eléctricas que agilizaron eficientemente el movimiento de las mercancías. La actuación no se dejó esperar. En 1928, se

recibieron las obras del material eléctrico para dos grúas en el muelle paralelo, y tres años después se ampliaron las instalaciones de la línea eléctrica y de la vía estrecha destinada al servicio de las grúas. En lo que se refiere a las infraestructuras de acceso, consideró la ampliación de la red ferroviaria para adecuar las maniobras de transbordo de los productos. Por último, la seguridad marítima y los sistemas de extinción de incendios fueron las obras complementarias previstas.

En 1928, el director general Manuel Becerra publicó una extensa monografía sobre los puertos del litoral español, dividida en tres secciones. En la primera analizó el estado de los puertos con indicación de los datos más significativos: reseña histórica, movimientos, instalaciones, tarifas...; la segunda, comprendía el material gráfico mientras que la tercera la dedicó a la estadística, la legislación y al personal vinculado a las Juntas de Obras. La edición del libro respondía a la política propagandística de Miguel Primo de Rivera³⁸. Así su editor escribió:

³⁷ APT. Sig. 627, P. 115.

³⁸ Los gastos de la publicación fueron subvencionados por las Juntas de Obras del Puerto de cada localidad.

Las disposiciones y reformas dictadas y el número de obras subastadas y concursos celebrados patentizan que el gobierno de Su Majestad ha puesto en práctica cuantos medios ha tenido a su alcance para cumplir el programa marítimo de terminación de las obras más urgentes de los grandes puertos... los nuevos derroteros del servicio de los puertos iniciados por el sr. ministro de Fomento, cuya intensa meritísima labor aplaude sin excepción la nación entera³⁹.

A pesar de la fuerte carga ideológica en las primeras páginas del ensayo de Becerra, su obra constituye un manual de referencia para conocer la situación de los puertos, tanto de interés general como pesqueros, durante la dictadura. Su compilación de datos sobre el desarrollo de las obras portuarias le permitió constatar la necesidad de elaborar unas líneas prioritarias de actuación para la modernización del tráfico marítimo y mercantil, y su conveniente combinación con el transporte terrestre. Entendió, además, la conveniencia de procurar una correcta financiación mediante tarifas reguladas que afectasen a una industria privada cada vez más frecuente y, asimismo, la normalización del sistema de concesiones y ocupación de la zona portuaria.

El puerto y la exposición

La plaza de España, monumento emblemático de la exposición Iberoamericana, fue diseñada por Aníbal González Álvarez-Ossorio en 1914. No obstante, el proyecto sufrió tal número de variaciones que el resultado final distó bastante del trazado originario. A ello debemos añadir que, en 1926, el arquitecto dimitió debido a múltiples desavenencias con la organización. Casi dos lustros antes, en 1918, el comité del certamen había convenido destinarlo a la futura Universidad Obrera. Esto significaba un replanteo del inmueble y de su distribución⁴⁰. La escuela de artes y oficios ocuparía el edificio central, mientras que en los pabellones laterales estarían los talleres, y en un extremo el museo artístico e industrial. Durante el certamen perduró la idea de establecer un museo industrial

junto a la torre norte⁴¹. A pesar de las buenas intenciones, la propuesta de su uso universitario pronto fue desestimada. En 1923 se concedía a Sevilla el privilegio de convertirse en la sede de la prevista Universidad Hispano-Americana⁴².

Las muestras programadas en la plaza de España respondieron a la ideología del momento. La propaganda del régimen quería transmitir la epopeya del ibero-americanismo y la trascendencia de la cultura hispánica, pero al mismo tiempo constatar el progreso alcanzado por la dictadura junto con su fortaleza económica y su capacidad de gestión. Fue un último y desesperado intento de vender a la opinión pública una estabilidad y realidad geopolítica poco creíble.

El edificio central se habilitó para sala de congresos, instalaciones oficiales y Correos. Se exhibieron los adelantos de algunos organismos oficiales como el Instituto Nacional de Previsión, la Acción Social Agraria y Emigración, el ministerio de Instrucción Pública y de Gobernación. También sobresalió una muestra del Instituto Oceanográfico, en la cual el visitante podía ver varios instrumentos y métodos 'standard' empleados en las investigaciones oceanográficas 'internacionales', además del archivo de Isaac Peral, del que sobresalía la maqueta del submarino. Además, el enaltecimiento de la figura del inventor fue tal que, en el folleto oficial, se escribió: "resurrección de un pueblo y de una raza que, pujante y pletórica de vida, quiere mostrar al mundo de lo que fue capaz y de lo que aun es, en el presente"⁴³.

En el sector norte, en la torre se emplazó la escuela industrial y de aprendizaje con su museo, mientras que, a ambos lados de la puerta de Aragón, se reunieron las salas de carácter histórico: el descubrimiento de América y la historia de Sevilla. Asimismo, la prensa ocupó una de las estancias de esa ala, mientras que, en la otra, lindante con el edificio central, se dispuso el mapa monumental de España. Por el contrario, en el sector sur, entre la puerta de Navarra y el edificio central, estaba el pabellón de arte moderno, en el cual se habían programado varias exposiciones temporales. Y, por último, entre la puerta de Navarra y la torre sur

³⁹ Becerra/Junta, 1928: 4.

⁴⁰ La idea inicial fue reconvertir la construcción en la sede de la futura Escuela Regional Industrial y de Aprendizajes de Sevilla, pero no se llegó a realizar.

⁴¹ Solís, 2000: 1059; Pérez Escolano, 1985: 29-30.

⁴² Rubio, 2002: 85.

⁴³ Peral, s.d.

—destinada al museo del libro—⁴⁴, estaban las tres salas reservadas al ministerio de Fomento, cuyo objetivo era recalcar el cometido y el progreso de las Confederaciones Hidrográficas y de las Juntas de Obras de los Puertos⁴⁵.

En 1926, Rafael de Benjumea —ministro de Fomento— había creado las Confederaciones Sindicales, germen de las futuras Confederaciones Hidrográficas, con el fin de lograr un mayor desarrollo del territorio a través del uso del agua. Se trató de un organismo descentralizado y su misión fue confederar el aprovechamiento de las cuencas del río principal y sus afluentes. En 1926 se creó la del Ebro y pronto le siguió la del Guadalquivir con la ratificación del real decreto-ley de 22 de septiembre de 1927. En Sevilla se expusieron maquetas, planos de los proyectos ejecutados o en ejecución y fotografías, aunque desconocemos con exactitud los objetos que decoraban la sala al no llegarse a confeccionar un catálogo conjunto. No obstante, se imprimieron publicaciones independientes referentes a las confederaciones hidrográficas del Segura y del Guadalquivir y, también, del pantano de Guadalmellato⁴⁶. A través de estas sabemos que, la Confederación Hidrográfica del Guadalquivir exhibió las obras de los pantanos del Jándula, del Tranco de Beas o del Guadalmellato. Estas nuevas infraestructuras fueron parejas con la creación de centrales hidroeléctricas —Cala—, regadíos —Guadalmellato— o con la explotación de recursos forestales —Sierra Nevada—. Completaban la sala las obras financiadas por las Confederaciones Hidrográficas del Ebro, Duero y Segura. Y, por último, el embalse del conde de Guadalhorce diseñado por el ingeniero y ministro sevillano Benjumea⁴⁷.

El conocimiento que hoy tenemos del salón de puertos es en cambio sesgado, al no haberse editado ningún catálogo sobre el contenido de la muestra. En la prensa del momento salieron a la luz algunas noticias dispersas. A modo de ejemplo, el periodista Merino comentaba que eran realmente admirables los objetos y proyectos expuestos por la confederación hidro-

gráfica del Guadalquivir y las de la Junta de Obras de los Puertos de Sevilla, Gijón, Bilbao y Huelva⁴⁸. No obstante, obvió citar algunos puertos representados como el de Almería o el de Tarragona⁴⁹.

La Junta de Obras de Tarragona acordó concurrir a la muestra sevillana en octubre de 1928. El encargo al ingeniero director fue claro; debía remitir “los objetos y trabajos que el señor Membrillera estime más adecuados a los fines de aquel certamen y den mejor idea de nuestro puerto y del progreso y estado de sus obras”⁵⁰. El material preparado por la junta constaba de: trabajos litográficos; fotografías del puerto tomadas por Vallvé (11 de gran tamaño y 6 en formato 13x18); dos maquetas del puerto realizadas por Salvador Ripoll, una en madera que representaba el puerto a escala 1:2 000 y la otra de escala menor 1:100 que reproducía el morro del faro de levante; además de diversos planos delineados por Juan Sopena, uno general del puerto de Tarragona en papel vegetal a escala 1:10 000, copias ‘azográficas y ferrográficas’ del plano nº 8, otro de las ‘obras del puerto de Tarragona’ con sus muelles en estudio, y otro del ‘puerto de Tarragona con los muelles en construcción y actuales’. El transporte corrió a cargo de los agentes colegiados de aduana Baquera, Kursche y Martin SA. La expedición se hizo en dos fases, la primera a finales del mes de abril, en la cual se remitió una caja con una maqueta con un peso de 177 kg, y la segunda en el mes de mayo; en esta ocasión fueron dos cajas con la maqueta del puerto y con un peso de 70 kg. Es interesante señalar que la dirección de destino fuese la sección de transportes del pabellón de Fomento⁵¹. Todo este material se quedó en Sevilla; en el libro de cuentas del archivo portuario no hay ninguna entrada en el capítulo de gastos sobre los portes de los paquetes de Sevilla a Tarragona, ni tampoco la recepción de bulto alguno procedente de la muestra sevillana. Quizás se pensó destinar las maquetas, las fotografías y el material impreso al futuro museo industrial

⁴⁴ Exposición, 1929c: s.p.

⁴⁵ Exposición, 1929b: 23; 34-42.

⁴⁶ Exposición, 1929d; Confederación, 1929; Confederación, 1930a; Confederación 1930b; Peralvo, 1931.

⁴⁷ 1 de noviembre de 1929. En el día de la Cabalgata Histórica de La Raza. En: *El Diario de la Exposición*, de Juan José Cabrero Nieves y Amparo Graciani García, <https://www.eldiariodelaexposicion.com/post/1-de-noviembre-de-1929>. [25-X-2021].

⁴⁸ Merino. “La familia Real y el Gobierno visitan la Exposición”. En: *La Nación*, 10-5-1929 (V): 5. En: <http://hemerotecadigital.bne.es/issue.vm?id=0026263698&page=5&search=sal%C3%B3n+de+puertos&lang=es> [20-X-2021].

⁴⁹ Ruiz, 1987: 176. En: <http://hdl.handle.net/11441/18047> [20-X-2021].

⁵⁰ APT. Actas 16-X-28, fol. 157.

⁵¹ APT. Sig. 1504.

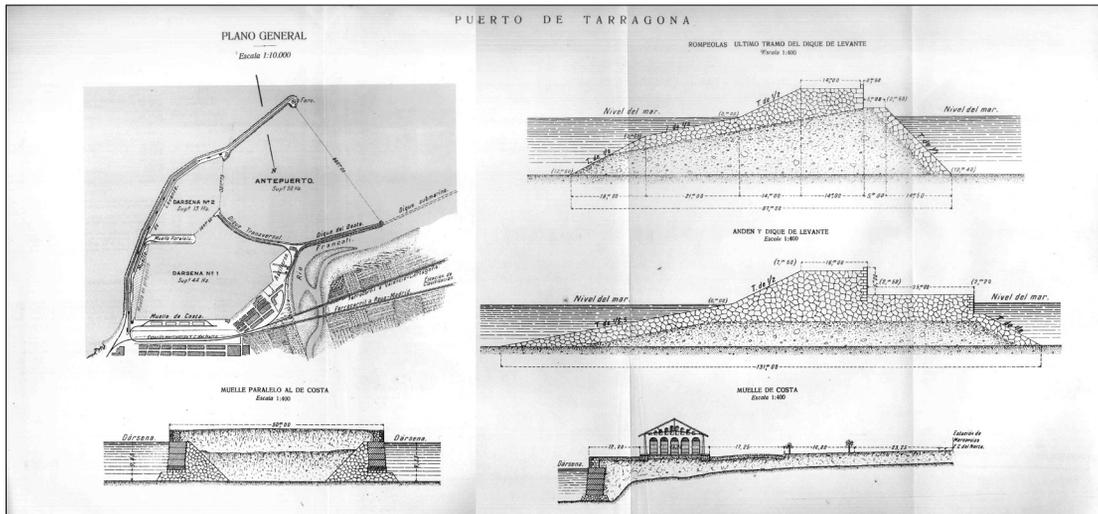


Fig. 5 Puerto de Tarragona, Plano general y sección del muelle paralelo de costa, Rompeolas y último tramo del dique de levante, anden y dique de levante y sección muelle de costa, Francisco Gómez de Membrillera. En: Becerra/Junta (1928), láminas p. 156

con una clara finalidad didáctica como había sucedido en otras exhibiciones celebradas con anterioridad⁵². A la Junta de Obras la participación en el certamen le significó un desembolso de 4 931.58 pta., gasto que fue autorizado por la real orden del 25 de junio de 1929.

Gómez de Membrillera organizó con cierta celeridad todo el material con destino a Sevilla. Pero, no todas las juntas actuaron con tanta premura. Así, Francisco Montenegro Calle —ingeniero director del puerto Huelva— llevaba más de un lustro programando la asistencia a la exposición Iberoamericana con el fin de explotar el puerto onubense para fines turísticos. Tal vez por eso, mandó trasladar una vitrina con piezas arqueológicas halladas en la ría. Tenemos constancia de que pagó la impresión de gráficos con las estadísticas del puerto y folletos de promoción⁵³. Ignoramos, en cambio, qué encargó Gómez Membrillera a Industrias Litográficas, pero su contenido seguramente debía mencionar las bondades de la dársena interior y los adelantos que ofrecía el puerto de Tarragona a la industria.

En relación con la maqueta general del puerto elaborada por Salvador Ripoll a escala 1: 2 000, hemos localizado dos reproducciones fotográficas. La primera, en la memoria de la Junta de Obras de 1932, reproduce la maqueta mediante un plano cenital, aunque la copia es de escasa calidad. No obstante, apreciamos

una correspondencia con el plan de mejoras del puerto redactado por Gómez de Membrillera en 1926 y publicado en el ensayo de Becerra. La segunda, custodiada en el archivo del puerto, es un plano general que, a diferencia de la anterior, permite inspeccionar con detalle algunas particularidades del puerto como el tráfico marítimo, el tipo de embarcaciones, las construcciones e incluso la primera instalación de las grúas eléctricas.

La comparación de la segunda fotografía de la maqueta con la foto aérea captada por Walter Mittelhofer en 1932 demuestra como se llevaron a cabo las obras de ampliación del muelle de levante en la zona de la dársena interior y del dique transversal. Asimismo, los amarres se adaptaron al tipo de mercancías a descargar o cargar. También se advierte el progreso de las obras del dique del oeste, el cual será desmontado dada su escasa funcionalidad años más tarde. Por otra parte, se edificaron dos tinglados en el muelle paralelo, cuyo volumen no se aprecia de forma precisa en las fotos de la maqueta. Una de las bondades de la fotografía aérea tomada por Mittelhofer es que nos aporta un ángulo de visión mayor. Por eso, entre otras cosas, vemos la relación puerto-ciudad, el desarrollo de los medios de transporte e instalaciones industriales en los márgenes del río Francolí, e incluso la importancia del paisaje portuario en la configuración de la ciudad moderna. Estos matices no se aprecian en la maqueta general del puerto al haberse reducido su representación a la zona portuaria y a las cons-

⁵² Navascués, 2017: 84ss.

⁵³ Mojarro, 2003: 181-182; Mojarro, 2017: 333.

trucciones en primera línea de mar. La maqueta, antes de su envío a la exposición Iberoamericana, se expuso en el escaparate de la ferretería de Marcelino Vicens de la céntrica calle Unió, donde fue elogiada por su calidad y detalle. En la prensa del momento un reportero comentó: “a pesar de lo reducido de la escala [...] derroche de detalles. Es una obra que acredita una vez más las verdaderas dotes artísticas de nuestro paisano Ripoll”⁵⁴. El arquitecto sabía del valor didáctico de una maqueta y por ello había propuesto la elaboración de un plano relieve con indicación de los principales monumentos, con el propósito de difundir el patrimonio tarraconense entre los visitantes de la exposición Internacional de Barcelona.

La segunda maqueta representaba el morro de levante y su faro. En esta ocasión no hemos localizado ninguna reproducción. El 15 de mayo de 1923 se inauguraba el faro diseñado por el ingeniero director José Serrano en 1920, pero la colocación de la última piedra fue el 28 de mayo de 1930 en presencia de Alfonso XIII⁵⁵. Con él se dio un “bello aspecto estético” a la terminación del rompeolas que complementaba el andén alto del muelle, un hermoso paseo frecuentado por la ciudadanía⁵⁶.

La planimetría del puerto seguramente reproducía los últimos estudios y propuestas llevados a cabo por Gómez de Membrillera dedicados a la mejora y la ampliación de sus muelles junto con la inversión en modernos servicios portuarios. Entre las distintas actuaciones, había destacado la instalación y ampliación de la línea eléctrica en el muelle paralelo al de Costa junto con las vías para

montar las modernas grúas eléctricas. En este contexto, se entiende que, en abril de 1929, la empresa eléctrica Riegos y Fuerzas del Ebro solicitase varias fotografías a la Junta de Obras “destinadas al chalé que aquella sociedad esta construyendo para la manifestación de los medios de producción, y transporte, y distribución” para la exposición Internacional de Barcelona⁵⁷.

Resulta difícil valorar la repercusión en el tráfico portuario o bien el interés entre los consignatarios de buques, navieras o empresas de transporte marítimo que trajo consigo la contribución de la junta tarraconense en la exposición Iberoamericana. La crisis financiera internacional de 1929 motivó un decrecimiento del volumen de las exportaciones en general y, en particular, del puerto de Tarragona. Asimismo, la complicada situación política del país dificultó el crecimiento económico y perjudicó la repercusión de la campaña publicitaria. Una vez inaugurada la exposición, la difusión por parte del ministerio de Fomento del salón de puertos fue más bien escasa. La crisis gubernamental arruinó las aspiraciones propagandísticas iniciales que quisieron persuadir a la opinión pública de la fortaleza de un régimen que estaba a punto de desplomarse.

En suma, la participación en eventos internacionales para promocionar el puerto o incluso el ‘tesoro artístico’ de la provincia de Tarragona fue una práctica recurrente. A las pocas semanas de clausurarse la exposición sevillana, la institución portuaria de Tarragona aceptó la solicitud del Patronato Nacional de Turismo de acudir a la ‘Quincena Tarraconense’, la cual se celebraría en su delegación de Londres. A pesar de la buena disposición de la junta, finalmente no se envió folleto ni fotografía alguna para dar a conocer el patrimonio de la región al no concretarse la fecha por parte del patronato⁵⁸. La crisis política y la reorganización del Estado obligó a reprogramar las actividades de promoción exterior del país. Era el final de una etapa, se iniciaba una nueva andadura política con la proclamación de la Segunda República en abril de 1931.

⁵⁴ *La Tarde*, 18-IV-1929 III (92): 1. En: https://web.tarragona.cat/pandora/cgi-bin/Pandora?xslt=ejemplar;place=none;publication=Tarde,%20La;day=18;month=04;year=1929;page=001;id=0000162246;collection=premsa;url_high=premsa/Tarde,%20La/1929/192904/19290418/La%20Tarde%2019290418001.pdf;lang=ca;archivo=;encoding=utf-8 [20-X-2021].

⁵⁵ Ortueta, 2017: 1192. En http://www.sedhc.es/biblioteca/paper.php?id_p=1371 [20-X-2021]. Los gastos ocasionados por la visita de la familia real ascendieron a 4 602.15 pta. Es decir, el gasto fue similar al de la participación en la exposición Iberoamericana. APT. Sig. 3513/52.

⁵⁶ No se reprodujo en la maqueta la totalidad del muelle, el cual contaba en su andén bajo con las oficinas de la Comandancia de Marina y Sanidad, y en el andén alto: el cuartelillo de Carabineros y Marinería de la Comandancia, y un gran reloj destinado a observatorio meteorológico. Becerra/Junta, 1928: 154-155.

⁵⁷ APT. Sig. 3513/30. No fue la única participación de la Junta de Obras en la exposición de Barcelona al subvencionar una excursión a los “niños pobres y aplicados de las escuelas públicas”. APT. Sig. 3513/42.

⁵⁸ APT. Sig. 3513/48.

Bibliografía

- Álvarez Rey, Leandro (1987): *Sevilla durante la dictadura de Primo de Rivera. (La Unión Patriótica Sevillana 1923-1930)*. Sevilla: Diputación Provincial de Sevilla.
- Becerra Fernández Huidobro, Manuel /Junta Central de Puertos (1928): *Libro de Puertos*. Madrid: Tioigrafía de J. Isern.
- Cal Martínez, Rosa (1995): “La Agencia Plus Ultra: un instrumento de propaganda de Primo de Rivera”. En: *Mélanges de la Casa de Velázquez*, 31 (3), pp. 177-195.
- Castañeda López, Carolina (2017): *Las fábricas de tabacos en España (1731-1945)*. Madrid: Escuela Técnica de Arquitectura – Universidad Politécnica de Madrid. Tesis doctoral.
- Confederación sindical hidrográfica del Segura (1929). *La Confederación sindical hidrográfica del Segura, año 1929*. Murcia: Talleres tipográficos de “La Verdad”.
- Confederación Sindical Hidrográfica del Guadalquivir (1930a). *Plan general de obras y servicios: memoria del ejercicio de 1929: plan y presupuestos para el ejercicio de 1930*. Sevilla: Rodríguez, Jiménez y Compañía.
- Confederación Sindical Hidrográfica del Guadalquivir (1930b). *Estudio de zonas de nuevo regadío: zona regable del pantano del Guadalmeallato*. Sevilla: Rodríguez, Giménez y Compañía.
- Coscolluela Montaner, Luis (1973): *Administración Portuaria*. Madrid: Tecnos.
- Exposición Iberoamericana de Sevilla (1929a): *La Exposición Ibero-Americana de Sevilla y la Exposición Internacional del Barcelona*. USA: Revista de Comunicaciones Internacionales.
- Exposición Iberoamericana de Sevilla (1929b): *Sevilla Exposición Iberoamericana 1929-1930: guía oficial*. Barcelona: R. M. Ibérica.
- Exposición Iberoamericana de Sevilla (1929c): *El libro español a través de los siglos*. Barcelona: Oliva de Vilanova.
- Exposición Iberoamericana de Sevilla (1929d): *Confederación Sindical Hidrográfica del Guadalquivir. Sevilla*. Sevilla: Topografía M. Carmona.
- Exposición Iberoamericana de Sevilla/Abelardo de Carlos/Unión Ibero-Americana. [1930]: *Libro de Oro Ibero-Americano: Catálogo oficial y monumental de la Exposición de Sevilla* [Texto impreso]. Santander: Unión Ibero-Americana, Imprenta Aldus.
- Gómez Cruz, Carmen (2019) [1994]: *La ciutat de Tarragona a l'època de la dictadura de Primo de Rivera: aspectes de la vida urbana*. Tarragona: Cercle d'Estudis Històrics i Socials 'Guillem Oliver'.
- Graciani García, Amparo (2010): *La participación internacional y colonial en la Exposición Iberoamericana de Sevilla de 1929*. Sevilla: Ayuntamiento de Sevilla/Instituto de la Cultura y las Artes/Universidad de Sevilla.
- Jiménez Abellán, Guillermo (2007): “La herencia olvidada del ingeniero Manuel Becerra Fernández”. En: Autoridad Portuaria de Melilla: *Memoria del puerto de Melilla*. Melilla: Autoridad Portuaria de Melilla, 2007, pp. 83-87.
- Mojarro Bayo, Ana María (2003): *El Puerto de Huelva durante la Dictadura de Primo de Rivera (1923-1930)*. Huelva: Autoridad Portuaria de Huelva/Fundación El Monte.
- Mojarro Bayo, Ana María (2017): *Francisco Montenegro y el puerto de Huelva*. Huelva: Puerto de Huelva.
- Navascués y de Juan, Joaquín (1929): *Tarragona. IV Congreso Internacional de Arqueología. Exposición Internacional de Barcelona*. Barcelona: Tip. Emporium.
- Navascués y de Juan, Joaquín (1932): *Guía de Tarragona*. Madrid, Espasa Calpe/Patronato Nacional de Turismo.
- Navascués Palacios (2017): “La Escuela Especial de Ingenieros de Caminos”. En Navascués Palacios, Pedro; Revuelta Pol, Bernardo (dir.): *Maquetas y modelos históricos: ingeniería y construcción [Catálogo de la exposición celebrada del 7 de junio al 17 de septiembre en el Centro Conde Duque, Madrid]*, Madrid: Fundación Juanelo Turriano, pp. 84-95.
- Ortueta Hilberath, Elena de (2011): “La Exposición Internacional de Barcelona y su impacto en Tarragona”. En: Anuario del Departamento de Historia y Teoría del Arte, (23), pp. 183-220.
- Ortueta Hilberath, Elena de (2017): “El faro del dique de levante en el puerto de Tarragona”. En: Huerta, Santiago/Fuentes, Paula/Gil Crespo, Ignacio J. (eds.): *Actas del Décimo Congreso Nacional y Segundo Congreso Internacional Hispanoamericano de Historia de la Construcción*. Donostia-San Sebastián, 3-7 octubre 201. Madrid: Instituto Juan de Herrera/UPV-EHU. Vol. II, pp. 1187-1197.

- Ortueta Hilberath, Elena de (2019): "La musealización del sitio: Tarragona". En Conte, Antonio/Guida, Antonella. *Patrimonio in Divenire, Conoscere, Valorizzare, Abitare*. Roma: Gangemi Editore International, pp. 1523-1534.
- Patronato Nacional de Turismo (PNT) (s. d.): *Tarragona. Monumentos artísticos y lugares interesantes (folleto)*. Madrid: Talleres Voluntad.
- Peral, Isaac/Peral, Antonio I. (s.d.): *Sala del submarino "Peral" en la Exposición Iberoamericana de Sevilla*.
- Peralvo Caballero, Antonio (1931): *Pantano del Guadalquivir*, [Sevilla]: Mancomunidad Hidrográfica del Guadalquivir.
- Pérez Escolano, Víctor (1985): "La Plaza de España". En: *Aparejadores*, (17), pp. 23-30.
- Ponce Alberca, Julio (2019): "La Exposición Iberoamericana, objetivo político del primumriverismo: José Cruz Conde". En: Graciani Carcia, Amparo/Langa Nuño, Concha. *La exposición Iberoamericana de Sevilla. Aportaciones desde la historia*. Sevilla: Universidad de Sevilla, pp. 131-154. <http://dx.doi.org/10.12795/9788447221721>.
- Puerto de Tarragona. (1932): *Memoria descriptiva del Puerto y relativa al Estado y Progreso de Tráfico, y de los Servicios y Obras del mismo durante los años 1928-29-30 y 31*. Tarragona: Tip. Sugrañes.
- Rubio Mayoral, Juan Luis (2002): "La universidad en el espacio interno de la Ciudad de Sevilla: 1929-1950". En: Gómez García, María Nieves (ed.) *Ciudad y saber. Sevilla en la Historia de la Educación*. Sevilla: Universidad de Sevilla/Gihus, pp. 71-136.
- Ruiz Sánchez, Jose Leonardo (1987): "Almería y la exposición Iberoamericana de Sevilla de 1929-30". En: Torres Ramírez, Bibiano/Hernández Palomo, José Jesús (eds.) *Andalucía y América en el siglo XX: Actas de las VI Jornadas de Andalucía y América*. Sevilla: Escuela de Estudios Hispanoamericanos/CSIC, pp. 163-181.
- Solís Burgos, José Antonio (2000): "La Plaza de España en la Exposición Iberoamericana de Sevilla. El proceso de ejecución". En: Graciani, Amparo/Huerta, Santiago/Rabasa, Enrique/Tabales, Miguel (eds.) *Actas del Tercer Congreso Nacional de Historia de la Construcción. Sevilla 26-28 octubre 2000*. Madrid: Instituto Juan de Herrera/US/COA-AT, pp. 1057-1068.
- Vives Reus, Antoni (2010): *La societat civil davant el turisme: història del Sindicat d'Iniciativa i Turisme de Tarragona (1910-2010)*. Tarragona: Universitat Rovira i Virgili. Tesis doctoral.