

Temps de memòria

Apropament a la història del port de Tarragona fins al segle XIX.

El port, vital per al desenvolupament de la ciutat

Xavier Irigoyen

ENGINYER DE CAMINS, CANALS I PORTS

Les notícies històriques més antigues sobre activitats a la zona on actualment se situa la ciutat de Tarragona es remunten a l'any 218 a.C. amb l'arribada i el posterior establiment de l'exèrcit romà a Tàrraco. D'acord amb Titus Livi, l'esquadra de Gneó Escipió va arribar inicialment a la badia d'Empúries i posteriorment es va traslladar a Tàrraco. Àsdrubal va atacar Tàrraco per via terrestre. Per contrarestar aquest atac, va sortir de Roma Publi Escipió amb un reforç de vuit mil homes i trenta galeres de guerra que, segons el cronista, van arribar al port de Tàrraco. Aquest fet evidencia l'extensió del port natural existent a l'època, capaç d'acollir les esquadres de tots dos Escipions.



Dos segles a.C. el port natural de Tàrraco va acollir l'esquadra de Gneó Escipió a més de vuit mil homes i trenta galeres de guerra que era el reforç de Publi Escipió per contrarestar l'atac terrestre d'Àsdrubal.

Una vegada expulsats els cartaginesos de la península Ibèrica, després de la conquesta de Cartagena, és probable que es procedís a millorar les bones condicions naturals existents al port natural de Tàrraco. Queda constància de la construcció d'un dic que, amb la intenció de preservar la cala interna dels temporals de migjorn, es prolongava uns 300 metres en direcció al sud-oest.

Pilons de formigó putzolànic. Dic permeable

D'acord amb els testimonis recollits per diversos autors, aquest dic no era massís; la seva construcció es basava en uns pilons de formigó putzolànic (la putzolana és una lava volcànica amb unes propietats semblants a les de l'actual ciment) convenientment fonamentats sobre la roca del fons de la cala. Sobre aquests pilons s'assentaven

uns arcs de pedra, que hem de suposar molt semblants als que encara existeixen a d'altres obres civils romanes, com és el cas d'aqüeductes o ponts. Finalment, sobre aquests arcs es fonamentava el paviment del dic.

D'acord amb un extracte recollit per Saturnino Bellido i original de misser Lluís Pons, d'Icart, l'emperador Aeli Antoní Pius va reedificar i ampliar el port de Tàrraco. Referint-se a les reparacions efectuades i pel que fa a les restes del port, ens fa la descripció següent: *«El qual reparo tiene hecho el fundamento debajo del agua de piedra y argamasa fortísimo y encima las peñas que allí están y han llevado al muelle el do partía el dicho reparo hasta el Farellón donde en el lugar más alto tenía una lanterna o fanal; porque estaba allí la boca de dicho puerto».*

Aquest tipus de construccions sobre pilons feia el dic permeable als corrents marins que hi aportaven sediments i ens dóna una idea de la previsió dels constructors romans, ja que el problema de l'acumulació de materials al fons dels ports i, per tant, de la necessitat de dragar, el trobarem sovint en construccions d'èpoques posteriors. És molt probable que la forma de construcció contribuís molt a allargar la vida útil del port, però malgrat tot, a partir del segle III, amb la crisi de l'Imperi romà, la platja va anar avançant i el port, finalment, va quedar cegat. A mitjan segle XVIII encara hi havia pilons sota la superfície de l'aigua, que segons les cròniques sobresortien amb els temporals i feien molt perillosa la navegació sense pràctic. L'any 1843 el «Farelló» va ser destruït a causa de les molèsties que ocasionava als pescadors.

La posició estratègica de Tàrraco en relació amb el Mediterrani

occidental, a només quatre dies de navegació de cabotatge d'Òstia, port de Roma, situada quasi enfront de les illes Balears, sortida natural de la vall de l'Ebre i, per tant, de la part nord de la península cap al Mediterrani, i amb el seu port segur, van convertir-la en el punt essencial per al transport de les tropes, d'aliments i de materials essencials per a la guerra.

A partir del desmembrament de l'Imperi, la crisi social i econòmica i la tornada de la pirateria al Mediterrani fan cada vegada més difícil la navegació i les transaccions comercials a gran escala entre els ports del Mediterrani. Tàrraco va ser assaltada pels bàrbars a la meitat del segle IV.

La pèrdua de la batalla de Gualdele, i la consegüent entrada dels àrabs a la península, va ser el cop final a l'esplendor de la ciutat de l'època romana, la imperial Tàrraco que havia jugat un paper tan important.

Una petita badia i la platja

D'aquest llarg període no hi ha referències significatives del port, però convé continuar l'evolució cronològica a través dels esdeveniments històrics més determinants.

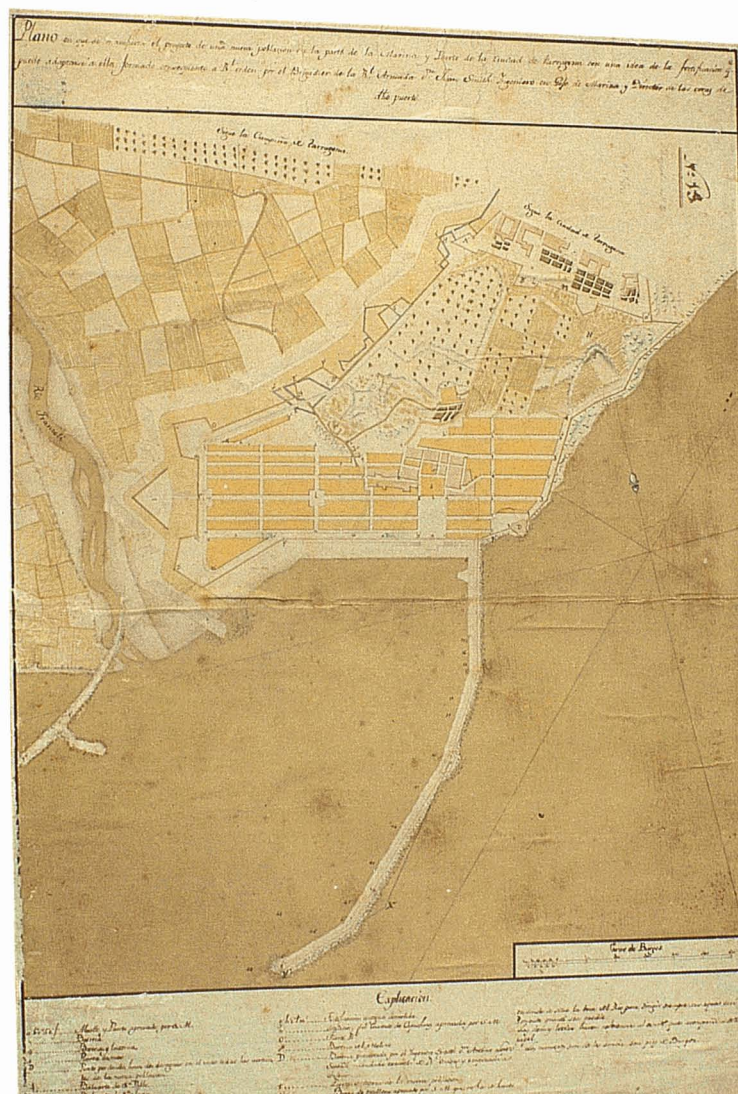
La constitució de la Marca Hispànica de Carlemany, amb l'establiment dels cristians a Barcelona, Lleida i Tortosa, va convertir el Camp de Tarragona en la frontera entre el regne musulmà i el cristià. L'antiga Tàrraco s'anà enrunant amb el temps i segurament el port es va deteriorar irreversiblement.

Entre el 1150 i el 1160 es portà a terme la repoblació de la majoria dels nuclis del Camp de Tarragona. El cegament de la dàrsena era gairebé total, i per tant el port es limitava a una petita badia i a la platja, entre la desembocadura del Francolí i les restes d'escullera. La inseguretat i la perillositat d'aquesta dàrsena quan hi havia temporal del sud feien que, en dies de mala mar, els vaixells anessin a Salou, on les condicions naturals eren més bones.



Plànol de 1801 que recull un projecte aprovat d'una nova població a la Marina de Tarragona.

Plànol de 1802. Projecte d'una nova població entre la part de la Marina i el port de la ciutat de Tarragona.



Els privilegis que concedí Pere III el Cerimoniós, el 1339, que consistien en la franquícia de drets de duana de les mercaderies que arribaven per mar i en el desembarcament lliure al port dels productes del regne de València, juntament amb la facultat de carregar i descarregar mercaderies lliures de drets que atorgà el mateix monarca el 22 de juliol de 1372, van suposar una important expansió del moviment portuari; però més tard la ciutat sofrí el retrocés demogràfic i econòmic que començà durant la segona meitat del segle XIV a la resta de Catalunya.

Entre la fi del segle XIV i el començament del XV, hom bastí un descarregador de fusta per facilitar el moviment de mercaderies al moll que en nombroses ocasions s'hagué de reparar a causa del seu mal estat. La necessitat de construir-hi proteccions per als vaixells de gran tonatge i l'augment de la pirateria coincidiren amb l'interès de la municipalitat per la millora de les condicions del port.

El moll del segle XV. Conflicte d'interessos

El 1483, l'arquebisbe de Tarragona, Pere d'Urrea va aconseguir del rei Ferran II el Catòlic la confirmació dels privilegis concedits per Pere III i el permís a la ciutat per a construir un nou embarcador. L'arquebisbe i el Consell municipal decidiren de bastir un dic d'obra. Malgrat que les finances de la ciutat es trobaven en una situació dolenta, per tal d'afrontar l'obra foren aprovades noves taxes i es demanà un crèdit per indemnitzar els propietaris de finques afectades per les obres. El 9 de juny de 1491 fou subhastada la construcció de «Cent canes de Montpeller d'obra de moll» i l'obra fou adjudicada als germans Pedro i Juan Burgueta. Les obres van començar, però molt aviat fou evident que els fons recollits eren insuficients.

Per tal de recaptar més recursos econòmics, el Consell municipal va demanar el 1492 al rei Ferran II un privilegi per gravar els productes del Camp de Tarragona, adduint que tota la comarca gaudiria de

l'avantatge de disposar d'un port més segur. El rei autoritzà aquest impost i assenyalà la conveniència del port per al desenvolupament del comerç i la defensa contra els corsaris. La resta de municipis del Camp de Tarragona es va oposar a aquest impost i començà un conflicte entre el Consell municipal i la Comuna del Camp que, agrupant els interessos dels municipis de la comarca, canalitzà les protestes que van tenir com a fet més significatiu, entre d'altres, la desviació del tràfic de mercaderies cap al port de Salou. Finalment, l'any 1510, el rei confirmà la prohibició d'utilitzar indrets diferents dels autoritzats i el 1511 establia fortes sancions per als usuaris de la platja de Salou. El dic, finalment construït a llevant de l'antiga escullera romana, va servir de protecció, malgrat que a causa de les seves dimensions insuficients quedava obert als temporals de migjorn.

L'increment de la pirateria a les costes catalanes durant el segle XVI comportà l'establiment al Camp de Tarragona de torres i fortificacions defensives. Per a la custòdia del moll, s'hi bastí una torre, situada a l'indret on començava l'espigó medieval. Un progressiu creixement del tràfic del port animà el Consell municipal a mantenir el moll i a endegar la continuació de l'obra. La crisi del comerç català de la primera meitat del segle XVII i la guerra dels segadors significà un cop molt fort per a la ciutat i per al port —després del segon setge de 1644 les instal·lacions portuàries quedaren arrasades—, i va comportar el desviament del tràfic de mercaderies cap a Salou. Durant els anys finals del segle, el Consell municipal va intentar moltes vegades d'emprendre les obres de reconstrucció del moll, però la manca de recursos va fer inviàbles els esforços endegats.

La guerra de Successió i el posterior Decret de Nova Planta van fer de Tarragona la capital del corregiment però no es va solucionar el problema de la reconstrucció del port, element vital per al desenvolupament de la ciutat. L'any 1714 es va publicar un edicte segons el qual quedava prohibit el desem-

barcament de mercaderies de fora de Catalunya al port de Tarragona. Durant la resta de la primera meitat del segle XVIII es produïren els intents de l'Ajuntament per obtenir la derogació del mencionat edicte i per aconseguir la reconstrucció del moll. Cal esperar fins a la segona meitat del segle per veure el començament de noves activitats portuàries.

La reconstrucció. Els projectes d'Apodaca i Smith

El 1761 un Reial Decret del Marquès de Esquilache retornà a Tarragona el dret de desembarcar mercaderies provinents de fora de Catalunya. Restablert el tràfic al port, es féu palès que les condicions materials del port eren molt dolentes i que calia reconstruir-lo. El 1776, les autoritats locals demanaren al rei Carles III el restabliment i la construcció d'un moll sobre les restes del que ja hi havia construït per tal que s'assolís l'increment de moviment de vaixells desitjats. En fou autoritzada la reconstrucció per Reial Ordre de 19 de gener de 1790, i fou designat Juan Ruiz de Apodaca com a director de les obres que començaren el 25 de juny de 1790 amb una valoració de 543.041 rals.

L'estat del port abans de començar les obres era el següent: hi havia les restes del moll de final del segle XV (pràcticament destruït durant la guerra dels Segadors) i el dic tenia una llargada d'uns 117 metres. El projecte d'Apodaca prolongava aquest dic 125 metres més i n'hi afegia a l'extrem un altre d'uns 100 metres, formant angle recte amb l'anterior. Aquest dic, per la seva part interior, constituïa l'andana de càrrega i descàrrega, a més de ser la base per als edificis que donaven suport al port. A causa de les absències d'Apodaca motivades pel seu càrrec a l'Armada, fou nomenat director interí Antoni Bada i, posteriorment, Fernando Seidel. Malgrat les dificultats econòmiques, el 1795 hom havia construït més de 250 metres d'escullera. El 1779 fou expedida una Reial Ordre per recaptar més fons

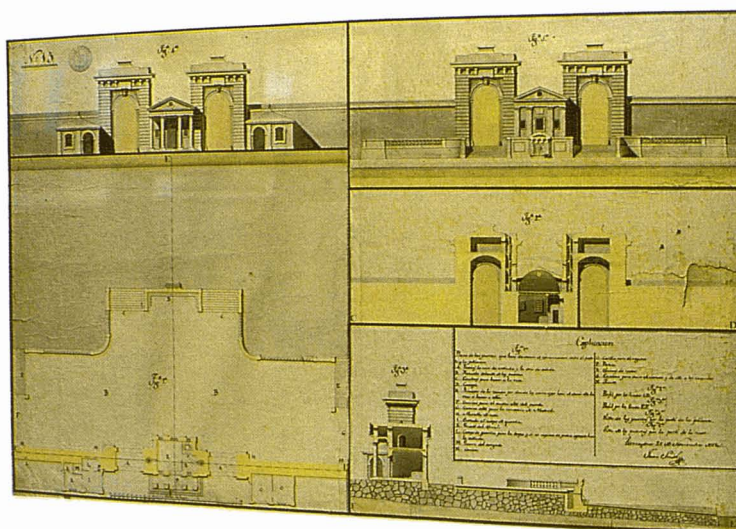
per a les obres. A final del mateix any, Apodaca va ser substituït com a director de les obres pel brigadier de la Reial Armada Juan Smith.

Sota la direcció de Juan Smith, les obres es van desenvolupar més ràpidament. Es va ocupar de l'organització tècnica i econòmica de les obres i establia observacions sobre els diferents mètodes possibles d'explotació, transport i moviment dels grans blocs de pedra per l'escullera, escollint els més eficaços. Smith va presentar el projecte de construcció d'un port més gran que el dissenyat per Apodaca.

El seu projecte, que va ser aprovat el 31 de desembre de 1801, preveia un dic de llevant de 1.337 metres de llargada, dividit en quatre alineacions amb diferents angles. La part de defensa exterior tenia una altura d'uns sis metres i una amplada de deu; la part interior, igual que en el projecte d'Apodaca, constituïa el moll de càrrega i descàrrega, i al cap del dic se situaven el far i una bateria. Hi havien projectats un moll interior i un altre dic més petit que, per tal de protegir el port dels sediments aportats pel Francolí, desviés el riu cap a la dreta, fora de la zona d'influència del port; tancava, doncs, el port pel costat oest i deixava l'entrada encara al sud-oest.

Smith també va redactar un reglament, aprovat el 19 de novembre de 1800, que separava les funcions de director de les obres de les de la Junta protectora, i assignava les funcions tècniques al primer i les econòmiques a la segona.

El càrrec de director de les obres el va ocupar fins al 1807. El 1803 s'acabà la segona recta del dic, la qual cosa donava seguretat als vaixells respecte als temporals de primer i segon quadrant. El 6 de setembre de 1803 fou dictada una Reial Ordre per tal que la fragata de guerra «Venganza» ancorés al port per demostrar-ne la capacitat i la seguretat assolides (va estar ancorada des del dia 17 al 22 del mateix mes). El 1804 fou construïda una llanterna per a l'orientació i l'abalisament a la nit i s'aprovà l'ordenació del barri del port, competència del director de les obres. Fins



Alçats de les portes que havien de servir de comunicació entre el port i la població, segons els projectes de Juan Smith de 1801.

al desembre de 1806 l'import de les obres era d'11.081.581 rals, a part dels 3.167 quintars de pólvora, subministrats gratuïtament pels magatzems d'artilleria.

El 1807 fou nomenat director interí Manuel de Sersteven, Smith va ser nomenat corregidor i el 1808 es va declarar la guerra contra França. Es van paraitzar les obres (ja que els recursos disponibles foren utilitzats per millorar la defensa de la ciutat el 22 de març de 1810) i no van tornar a començar fins al juny de 1814. Smith morí el 1809 a causa d'una epidèmia de pesta que va assolir la ciutat.

Gairebé 29 milions de rals

A l'acabament de la guerra, la Junta d'obres patia una situació econòmica molt dolenta. Es van establir nous arbitris i es van demanar préstecs, mitjançant garanties hipotecàries sobre els terrenys que eren propietat de la Junta. El 9 de setembre de 1814 Vicente Tejeiro en fou nomenat director. El 1817 el dic de llevant tenia una llargada de 775 metres. El problema més immediat era el dragatge del port que, a causa de les aportacions del Francolí, no permetia l'entrada de vaixells de gran tonatge. El 1818 foren construïts un pont i dos gànguils per tal de mitigar aquest problema. Els esdeveniments polítics de 1821 van fer disminuir l'entrada de vaixells provinents de ports americans; aquest fet, conjuntament amb un temporal que va en-

fonsar 35 dels 48 vaixells ancorats, provocà la paraització de les obres del dic de llevant i que els esforços es concertessin en obres de protecció. A començament de 1834 s'aprovà la variació del tram de dic de llevant encara per construir, donant-li una altra inclinació per tal de garantir una protecció més gran i es recomanava la construcció d'un contradic per desviar el Francolí. El maig de 1835, les obres passaren a ser competència de la Inspecció General de Camins, Canals i Ports i la Junta perdé el poder de gestió dels recursos econòmics, passant la recaptació d'arbitris a mans de la Hisenda Pública. El 1836 fou nomenat director de les obres Ramon del Pino, encara que les obres es van aturar novament per la guerra carlista. Entre 1840 i 1845 foren designats tres directors més, fins que els treballs foren encomanats a l'enginyer de camins Víctor Martí, que els impulsà notablement: va posar en pràctica nous sistemes de construcció i de transport, regularitzà el revestiment del primer tram de dic i eixamplà l'andana baixa del moll, donant-li l'amplada del projecte d'Smith i procedint a pavimentar-lo.

Quan Martí deixà les obres el 1849, el dic de llevant tenia una llargada de 1.064 metres, amb tres trams acabats i 107 metres del quart; s'havia construït el contradic de desviació del Francolí tan necessari per a evitar que les aportacions del dic ceguessin el port;



Port de Tarragona.

s'havien mogut 48 milions de quintars de pedra; s'havien construït diverses dependències i una font d'aigua potable per al subministrament als vaixells. L'import de les obres pujava a 28.759.531 rals.

Port d'interès general i de primera categoria

El 10 de març de 1852, i gràcies a les gestions de la Junta de Comerç, s'aconseguí la consideració del port de Tarragona com a port d'interès general, cosa que significava l'assignació de subvencions constants de 460.000 rals i resol·lia en part el greu problema econòmic del finançament de les obres.

L'enginyer director de les obres, Àngel Camon, redactà un projecte de dragatge i conclusió del port, amb l'acabament del dic de llevant i la construcció d'un contradic. El dic de llevant es trobava aleshores a la quarta alineació i el contradic proposat s'iniciava al contradic del Francolí i s'endinsava cap al mar en direcció nord-sud, fins a arribar a l'alçada del dic de llevant formant amb aquest l'entrada del port. L'ús del ferrocarril i les noves barreges

explosives introduïdes per l'enginyer Álvarez van permetre d'accelerar-ne les obres. El 1869, quan encara mancava el revestiment del morro, va quedar acabat el dic de llevant, obra fonamental d'abric (fins a aquest moment, les obres del port pujaven a la suma de 36.937.573 rals). L'enginyer Álvarez va presentar un nou projecte on es variava el contradic de desviació del Francolí, ampliant-hi l'àrea protegida i recollint les obres menors necessàries per a dotar el port de les infraestructures adients per donar un servei adequat. El projecte no va ser aprovat en conjunt, però sí els projectes separats del dic de l'oest que començava l'any 1871 amb la presència d'Amadeu de Saboya, i el dragatge del port per un import de 2.037.600 i 3.012.750 pessetes, respectivament, el juliol de 1868.

Els problemes econòmics a causa de la insuficient recaptació de l'impost de càrrega i descàrrega va subsistir durant tota la dècada.

Entre els anys 1871 i 1881, el projectat dic de l'oest donà pas a un dic transversal, acabat el 1883, que protegia contra els temporals del sud; fou projectat un nou dic de

l'oest per desviar el Francolí, que havia de donar una superfície d'abric més gran, i foren iniciats també els treballs de dragatge. Els temporals de 1882 van obligar a reparar l'escullera del dic de llevant, i s'instal·là una grua de gran tonatge per moure els grans blocs d'escullera i també l'enllumenat de gas.

Pel que fa al dic de l'oest, el seu traçat definitiu fou aprovat una vegada acabades les obres de reforç del mur del Francolí (com a previsió d'avingudes va ser construïda la primera alineació amb una llargada de 490 metres). El 1897 acabaren les obres del moll paral·lel al de la costa, amb la funció de protegir la dàrsena interior del port i amb una llargada de 260 metres. El 1882 començà una nova campanya de dragatge de l'entrada del port i finalment, el 1890, acabà la primera alineació del dic de l'oest.

La superfície d'aigua del port era de 59,3 hectàrees de les quals la part abrigada era d'aproximadament 40 h. El canal d'entrada, la dàrsena i els molls presentaven, després del dragat efectuat, unes cales entre 7,5 i 9 metres de fondària. La dotació d'elements de servei al port era la següent:

- Llum vermella al morro del dic de llevant i al moll paral·lel, llum verda al morro del dic transversal; i un semàfor al dic de llevant a la dàrsena interior.
- Enllumenat de gas a tot el port i abastament d'aigua potable, tres línies de ferrocarril al moll de costa i una situada a l'andana del dic de llevant, estació de ferrocarril a la part posterior del port immediata al moll de costa, com també diversos edificis al servei del port.

Totes aquestes instal·lacions feien del port un conjunt classificat com de primera categoria a final del segle XIX. X.I. □

Bibliografia

BELLIDO, Saturnino: **Antecedentes sobre la historia antigua y moderna del puerto de Tarragona**. Junta d'Obres del Port de Tarragona.
 ALEMANY, Jordi; BLAI, Jordi; ROQUER, Santiago: **Port de Tarragona**. Editat per la Junta del Port de Tarragona, 1986.