



# Port Tarragona

7a. Sessió

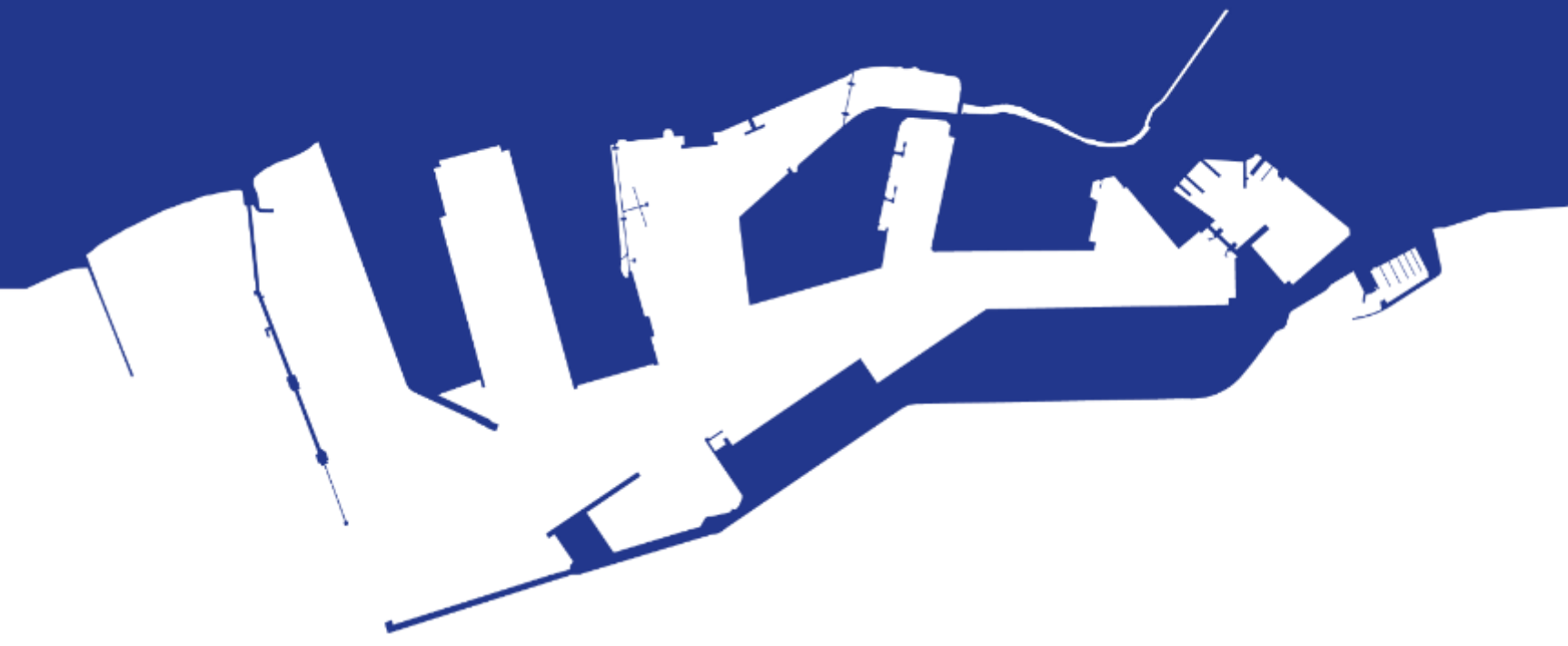
Espai d'Opinió  
PORT TARRAGONA

19 d'octubre de 2023

 Espai d'opinió  
PORT TARRAGONA

  
ceres  
investigació sociològica  
i de mercats





## Ordre del dia

1. Recepció i benvinguda als membres de l'Espai d'Opinió Port Tarragona
2. Visita al Museu del Port de Tarragona
3. Cloenda any 2023





# Port Tarragona



Recull d'assistència



Espai d'opinió  
PORT TARRAGONA

ceres   
investigació sociològica  
i de mercats



# Assistents

## Per part del Port:

- Marta Virgili
- Xavier Fähndrich

## Per part de Ceres:

- Nil Pesquera

## Panelistes del Port:

- Jordi Bertran
- Marta Fontanals
- Francesc Gassó
- Ramon Grau
- Agustí López
- Francesc Marsal
- Jordi Martí
- Carme Pedrol
- Arantxa Sagardoy
- Marta Schuhmacher
- Albert Torres

## Excusen la seva presència:

- Ton Aymemí
- Josep Camps
- Andrea Córdoba
- Javier Escribano
- Aaron Gutiérrez
- Llorenç Mairal
- Salva Minguella
- Amelia Rico
- Agustí Rillo
- Jordi Romera
- Gemma Segarra





# Port Tarragona



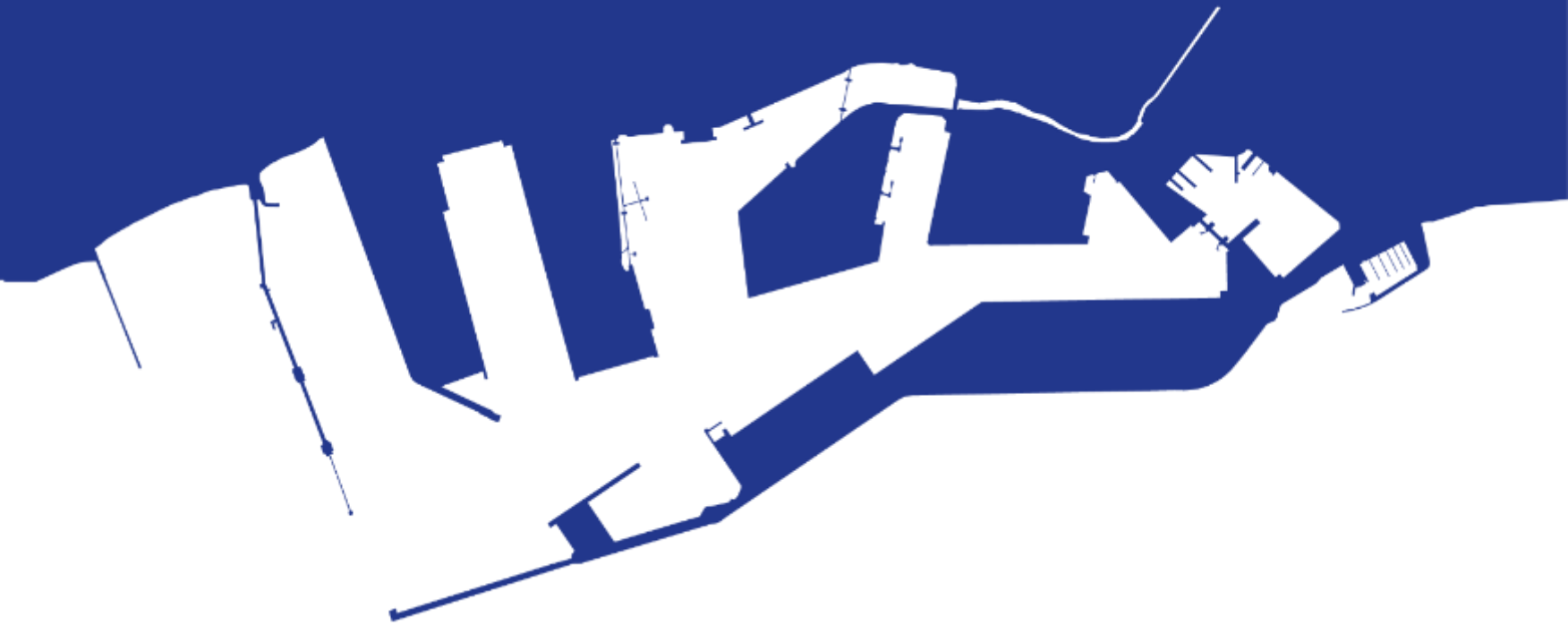
Visita al  
Museu del Port



Espai d'opinió  
PORT TARRAGONA

ceres   
investigació sociològica  
i de mercats





Aquestes primeres imatges serveixen per prendre consciència de la transformació del Port de Tarragona durant els darrers 100 anys.

El moll de pescadors al barri del Serrallo es construeix l'any 1942. Amb anterioritat a la seva construcció hi havia una platja, amb la qual cosa s'ha de tenir present que l'aigua arribava pràcticament a tocar l'església.

La construcció del moll era una demanda històrica dels pescadors del barri, per tal de millorar la forma en com es podien atracar les barques i millorar les condicions de salubritat del barri.

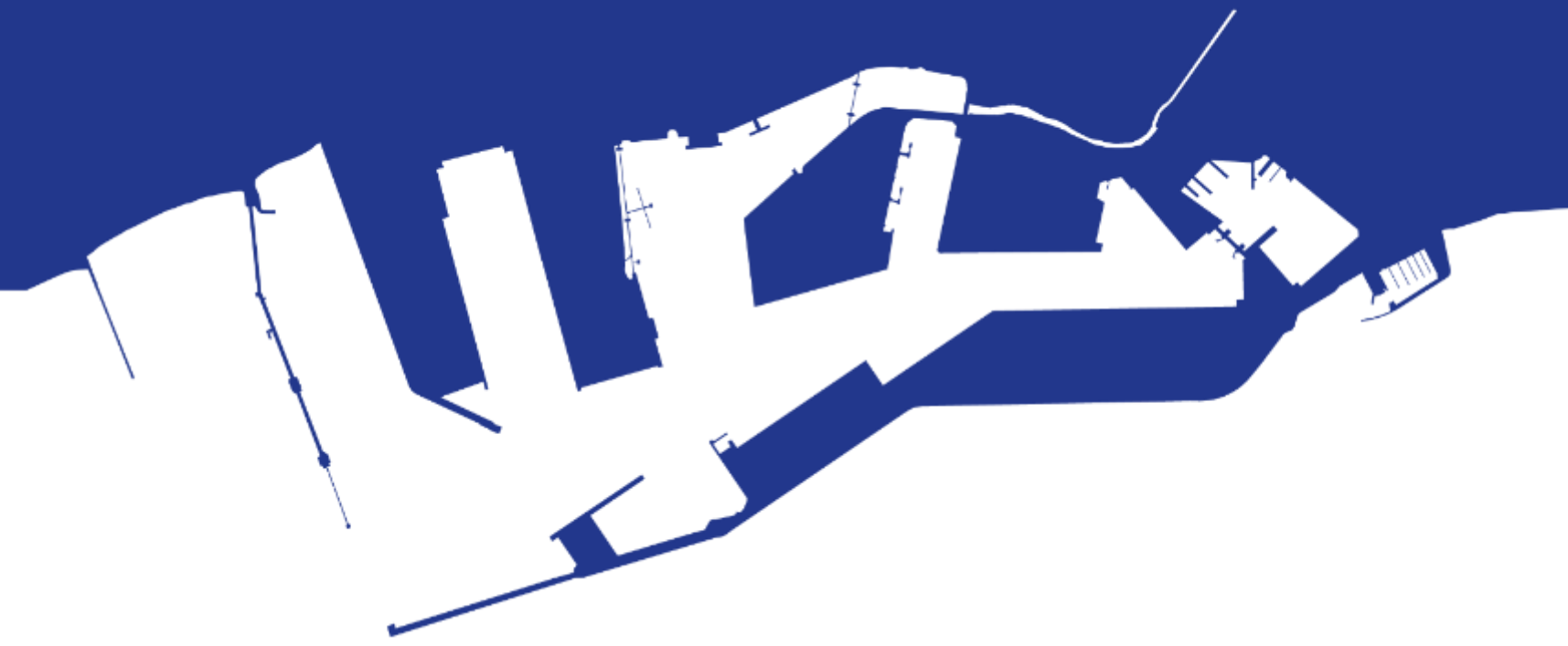
El primer projecte de construcció del moll de pescadors és de l'any 1934, però amb l'esclat de la Guerra Civil queda paralitzat fins l'any 1942.

Al costat dret de la imatge, s'observa un petit escar o varador familiar (Prats) que servia per treure les barques a mar. S'encarregaven de la construcció i reparació de vaixells.



Vista aèria de la façana marítima del Serrallo.





Far de la banya.

L'any 1847 s'aprova el primer pla d'enllumenat de la costa a España. Fins aquell moments hi havia molts pocs fars a les costes.

A Tarragona es preveu que n'hi hagi, però com que el port estava en obres i en ple creixement, finalment, es decideix instal·lar-lo al cap de Salou. Això doncs, a Tarragona se n'instal·la un de provisional de fusta i mòbil.

L'any 1923 es construeix el far del moll d'Aragó que es constitueix com el primer far fixe del Port de Tarragona. Va estar en funcionament fins l'any 1990, però actualment, aquest far ha quedat completament obsolet, ja que el Port ha crescut molt.

Avui en dia, es disposa del far de la banya, conegut amb aquest nom perquè el far, originàriament, es localitzava a la punta de la banya del delta de l'Ebre.

És un far particular perquè es va construir metàl·lic amb la idea que es pogués desmuntar si calia, en relació a la naturalesa del terreny on estava ubicat. L'any 1975 se'n construeix un de nou al delta i es decideix desmuntar-lo i portar-lo a Tarragona.





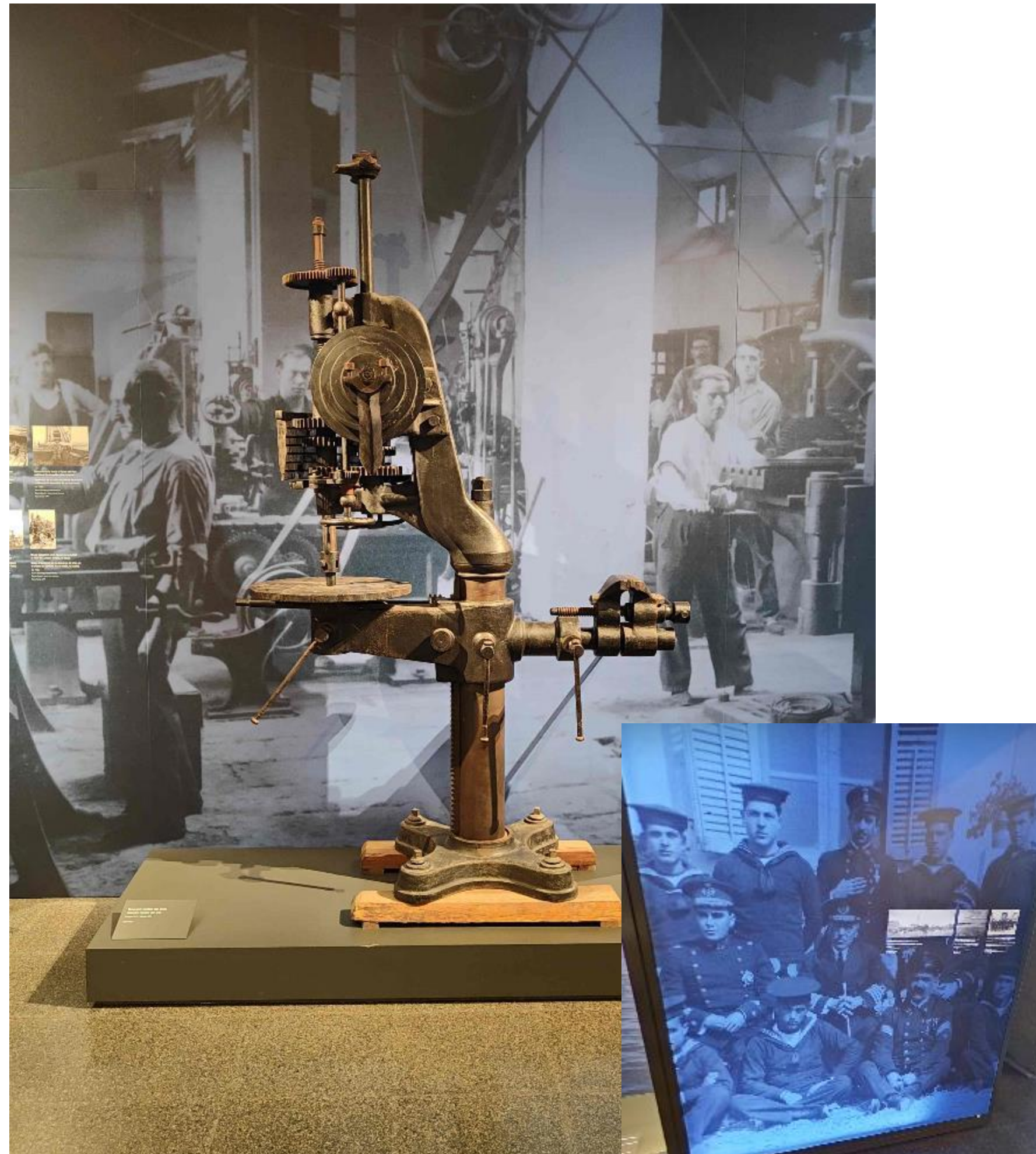
Bocois de vi esperant a ser carregats a un vaixell.

A partir de la segona meitat del segle XIX, i arrel de la fil·loxera a França, el vi va ser la mercaderia d'exportació per excel·lència del Port de Tarragona. El vi que es produïa al Camp de Tarragona (al Priorat, la Conca de Barberà) tenia la seva sortida pel port.

És en aquest context on apareixen un seguit de noms, alguns dels quals, han perdurat fins l'actualitat, com és el cas de De Muller.

Si s'observa atentament, es pot veure un emblema del Vaticà en els bocois. Això és així perquè durant molt de temps De Muller va ser el proveïdor oficial del vi de missa del Vaticà. A partir d'aquí, el vi de missa de De Muller no només anava a Roma, sinó que es distribuïa gairebé arreu del món.





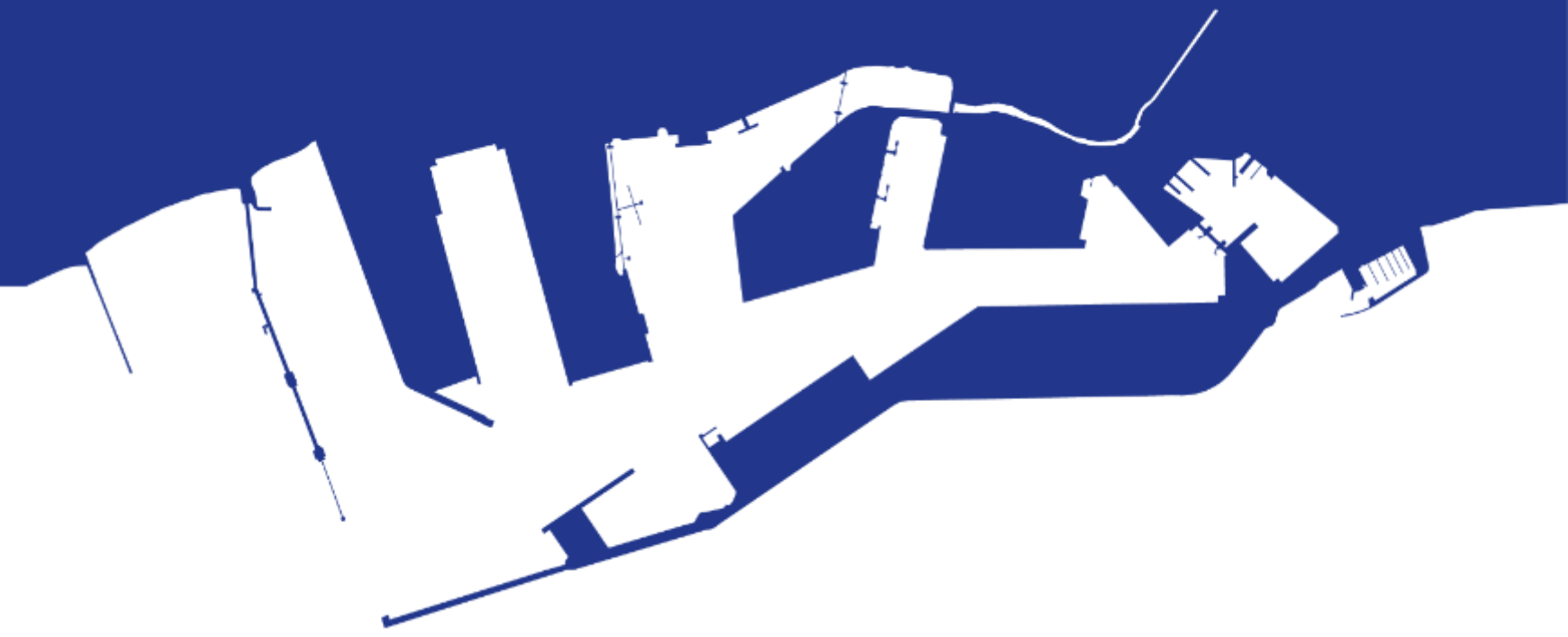
1. Eina pròpia d'un taller de metal·lúrgia.  
2. Escola de marina. Consignataris.

En aquesta imatge es poden veure els tallers de ferreteria o metal·lúrgia del Port. Aquests tallers se situaven al carrer d'Orosi i es dedicaven fonamentalment a reparacions d'estructures metàl·liques del Port com les grues.

Com a curiositat, quan entres al Museu del Port, a ma esquerra, hi ha una grua petita. Doncs aquesta grua petita es va construir al taller de la fotografia l'any 1952-1953. Es van dissenyar dues grues. Una se la va quedar el propi taller i la segona va anar al Club Nàutic i servia per treure les embarcacions de l'aigua. Aquesta segona grua és la que actualment es troba a l'entrada del Museu.

Una altra curiositat de l'època és que, en moltes ocasions, els consignataris dels ports acabaven ocupant el càrrec de Cònsol, ja que coneixien l'idioma dels països dels vaixells que tractaven i tenien relacions comercials amb els països en qüestió. És el cas de Fernando Boada Aragonés aquí a Tarragona, que va ser Cònsol de Finlàndia i Suècia.





Antigament, abans que es generalitzés l'ús de les grues, el Port tenia un servei que es coneixia com el servei de colles.

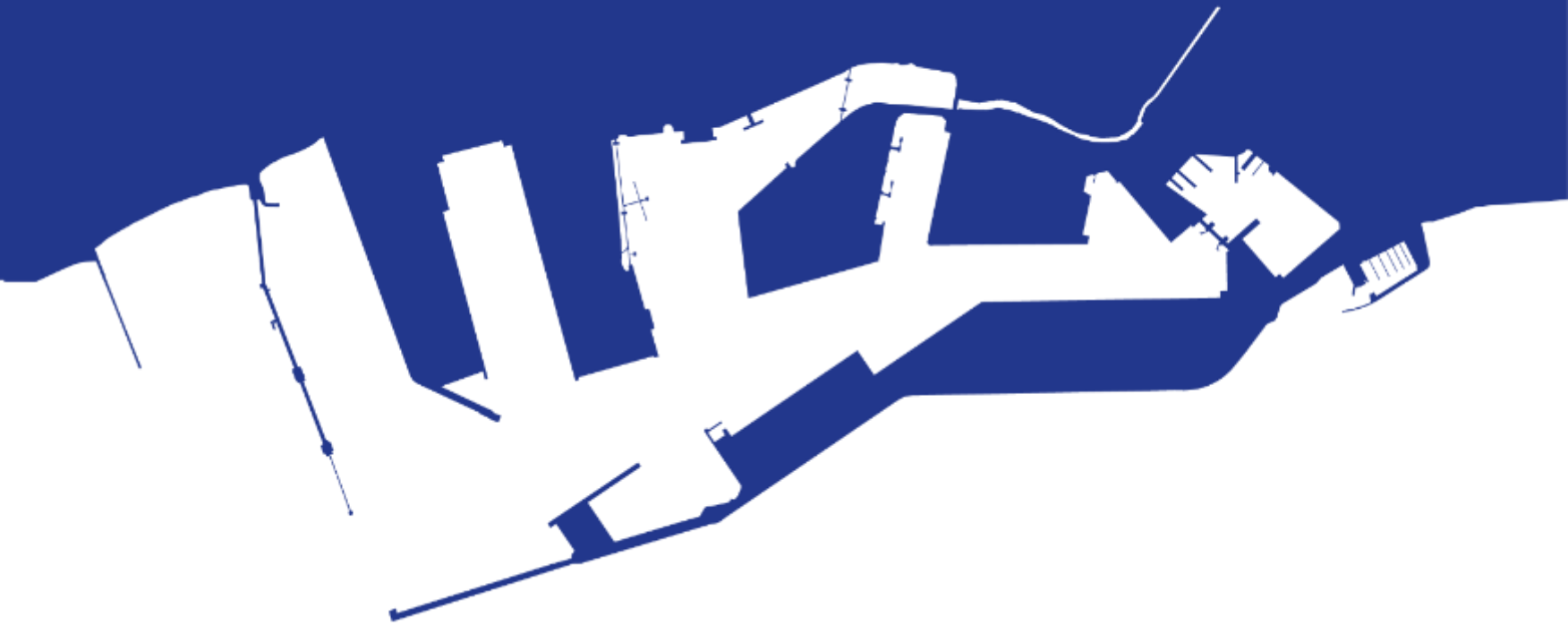
Les colles eren grups d'homes que funcionaven com petites empreses, on hi havia un capatàs, que aleshores es contractaven per a la realització d'un servei (càrrega i descàrrega de les mercaderies del vaixell). Com que no hi havia grues, el que feien era carregar a pes la mercaderia en qüestió, des de la passarel·la del moll al vaixell i a l'inrevés.

A partir de l'any 1928, s'obliga que el personal que presta aquests serveis sigui personal de les juntes d'obres del port i es comença a treballar amb les grues elèctriques.



Estibadors realitzant una operativa de descàrrega.





Primera grua elèctrica del Port de Tarragona.

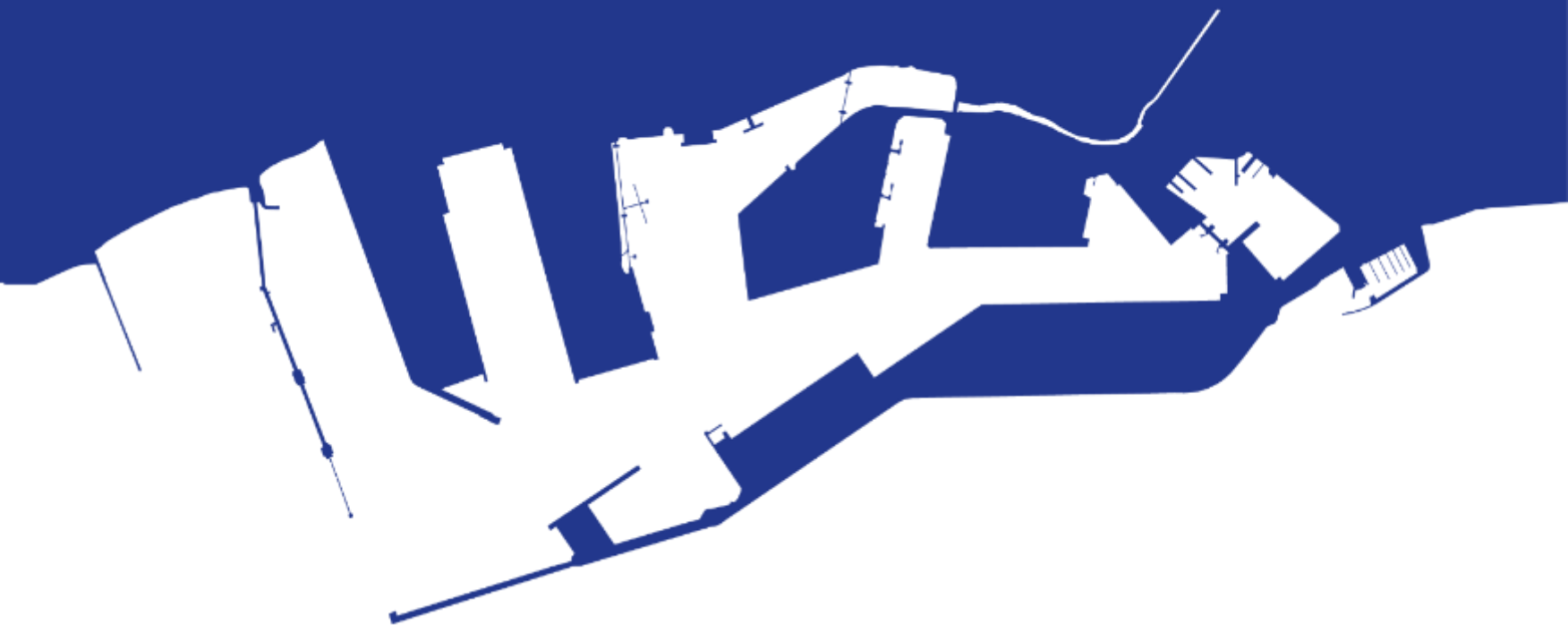
Anteriorment a les grues elèctriques hi havia hagut grues manuals i grues que funcionaven gràcies a màquines de vapor.

L'any 1927 s'instal·la la primera grua elèctrica al Port de Tarragona. Actualment, aquesta grua està situada al mig de la rotonda del final del moll de Costa i forma part de la ruta patrimonial.

Quan esclata la Guerra Civil, aquesta grua es desmunta i es porta a un altre port i quan va acabar la guerra la varen retornar i es va tornar a instal·lar.

Aquesta grua estava situada al que actualment és el Moll de Lleida, i descarregava sobretot, granel (carbó, fosfats, etc.).



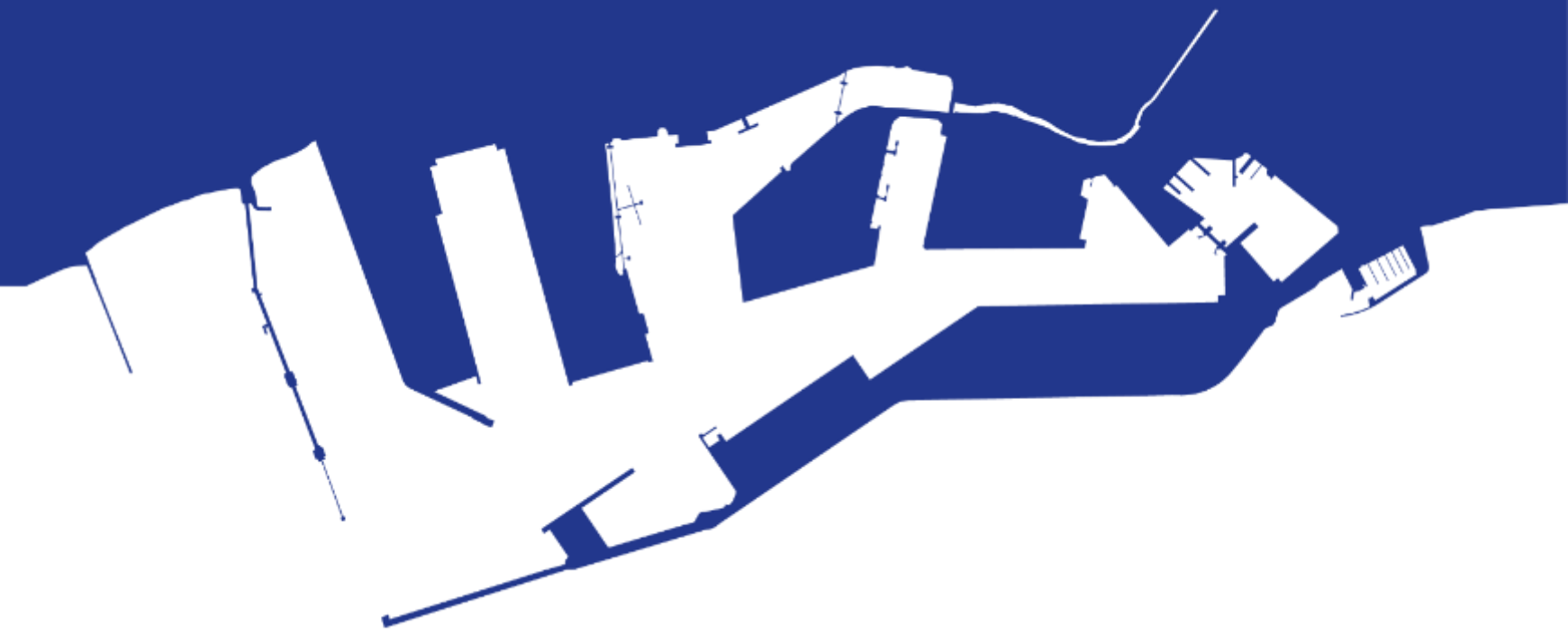


Primera barca a motor que hi va haver al Serrallo.

Aquesta barca en origen era propietat del senyor Pau Pedrol. Era una barca que anava a vela i que es feia servir per anar al palangre. Pau Pedrol va vendre aquesta barca a un senyor que s'anomenava Josep Garcia i li va posar motor per fer pesca d'arrossegament.

La imatge descriu les proves inicials de la barca a motor, ja que al centre de la imatge s'hi veu un enginyer que era l'encarregat de supervisar-ne el correcte funcionament. La resta de persones formaven part de la tripulació.



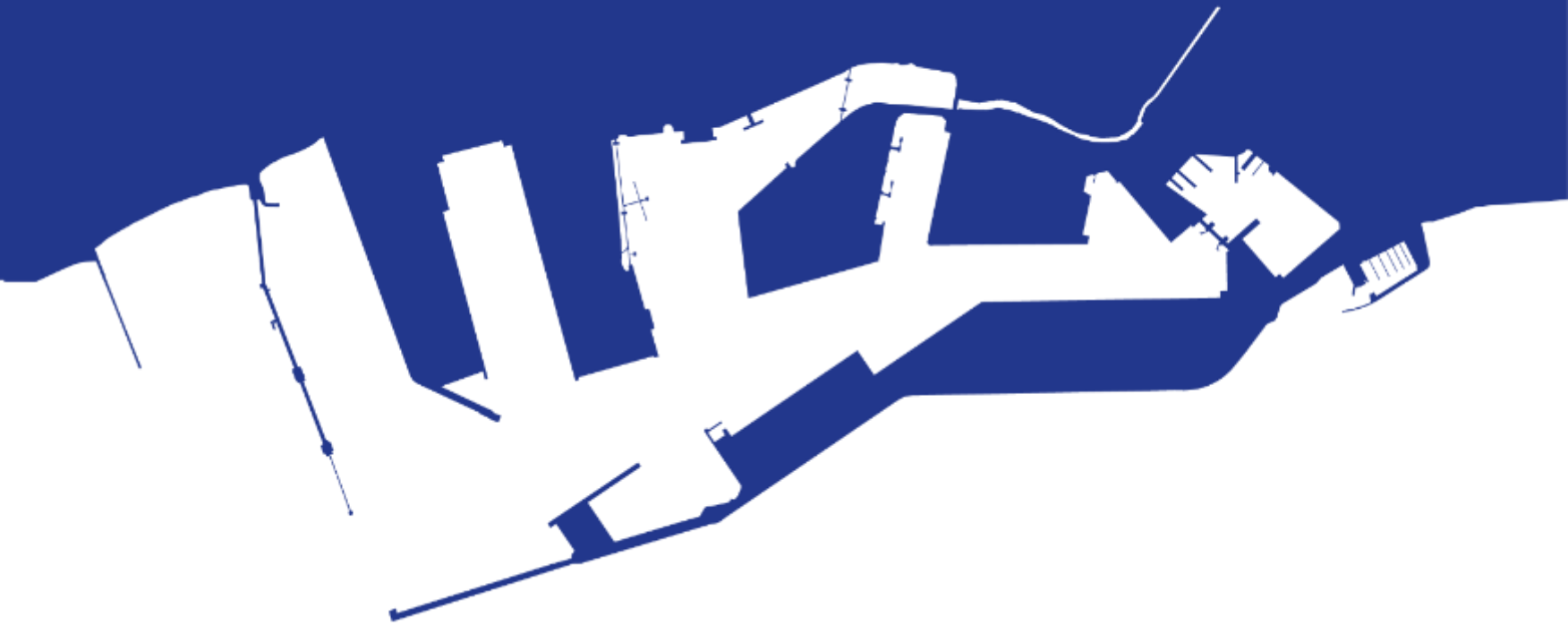


Comandància de Marina. Militars i corporació de pràctics.

La corporació de pràctics, fins als anys 90 del segle XX va estar vinculada a la Marina Militar. És a partir d'aquell moment, quan s'escindeixen i comencen a funcionar quasi com una empresa.

La feina que desenvolupen els pràctics es fer entrar i/o sortir els vaixells de les instal·lacions del port.





Moll de Llevant i rellotge en primera instància.

El rellotge es posa en funcionament l'any 1923. Havia estat una demanda, bàsicament, dels treballadors del port per intentar regularitzar horaris. La torre té 3 esferes amb la idea que el rellotge sigui visible en totes les direccions (dic, moll de costa i ciutat).

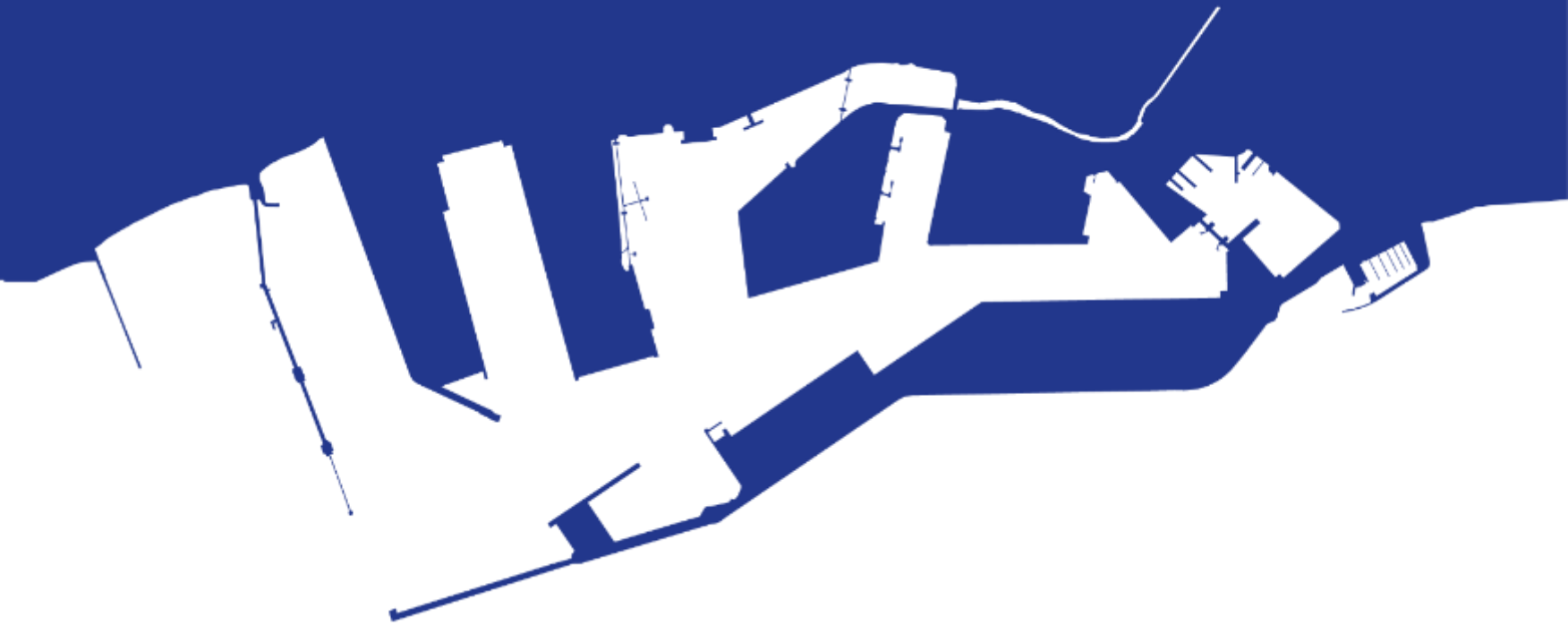
La maquinària que fa funcionar el rellotge la paga la patronal i la torre la paga la Junta d'Obres del port.

El moll de Llevant es comença a construir el 1927 i s'inaugura l'any 1930. Això ens connecta amb un fet històric com son les visites reials al Port de Tarragona, que n'hi ha hagut diverses al llarg de la història.

L'any 1927, Alfons XIII ve a donar el tret de sortida de les obres, fet en el que la Junta d'Obres es va gastar més de 2000 pessetes i torna el 1930 per inaugurar-lo. Per aquesta segona visita real, la Junta d'Obres del port demana un préstec de 3000 pessetes.

De fet, el moll quan es va acabar, va portar durant 7 mesos el nom del rei Alfons XIII. Quan s'instaura la República, s'anomenarà moll de Catalunya, tot i que poc temps després ja adopta la denominació actual, moll de Llevant.





Moll de Costa a inicis del segle XX.

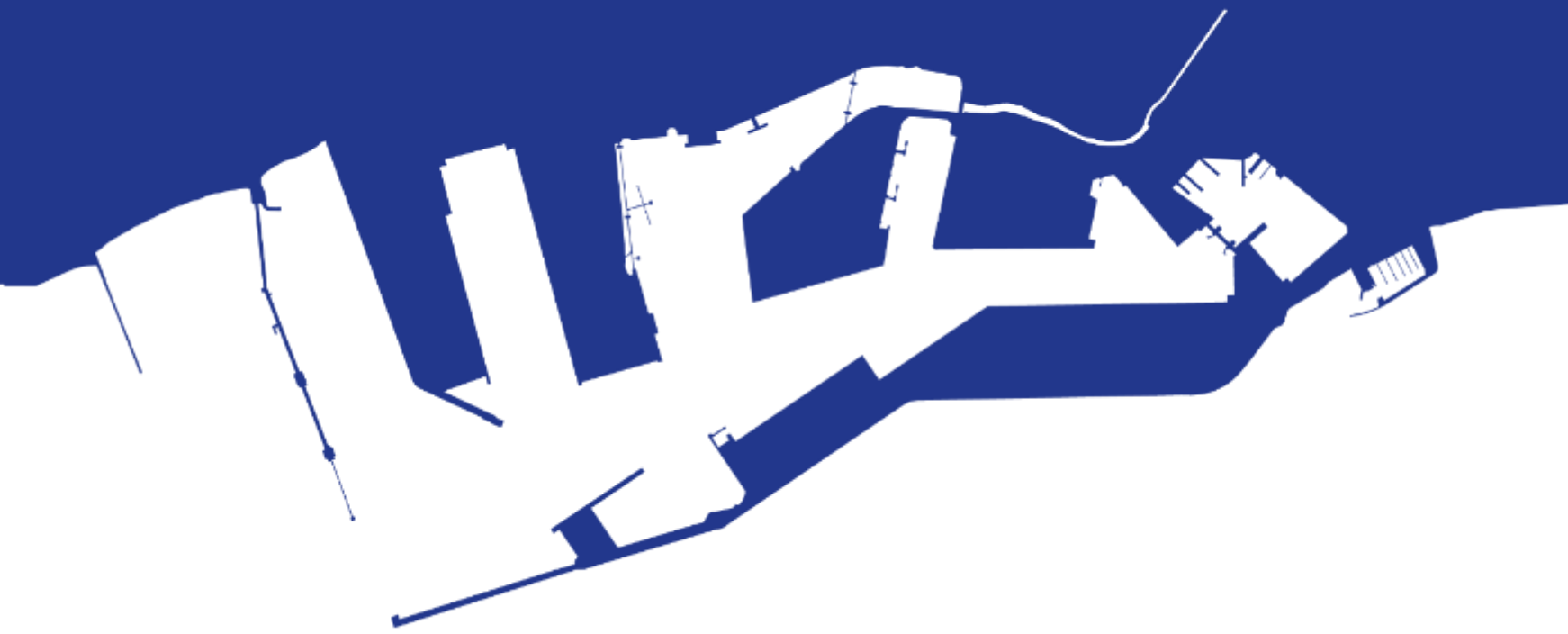
A inicis del segle XX, es pot observar la importància de l'exportació de vi al Port de Tarragona. S'ha de tenir en compte que hi va haver un esclat molt important de la seva exportació, a causa de l'impacte de la fil·loxera a França, en un primer moment. Després, la fil·loxera arriba a la Península i les exportacions decauen moltíssim.

De tota manera, l'exportació de vi té un pes molt important en les exportacions del Port de Tarragona durant els primers 30 anys del segle XX. Posteriorment, les exportacions es diversifiquen bastant.

El moll de costa és el primer moll que es construeix, on anteriorment hi havia una platja. L'enginyer Saturnino Bellido, és qui redacta un projecte molt ambiciós per dotar de molls interiors el Port de Tarragona. L'únic moll que li deixen construir en aquell moment, és el de Costa.

Una curiositat: els primers tinglados que es construeixen són el 2 i el 3, a una distància de 5 metres respecte l'aigua. Posteriorment, es construeixen l'1 i el 4, a una distància de 12 metres, amb la idea de poder instal·lar-hi grues. Al cap d'uns anys, els tinglados 2 i 3 es desmunten i es traslladen uns metres més enrere, brindant la imatge alineada que coneixem actualment.





#### La Guerra Civil

El Port de Tarragona, un dels centres de subministrament de les tropes i de la població durant la guerra civil espanyola, va ser el principal objectiu dels bombardejos. El primer va tenir lloc el 27 de maig del 1937. A la tardor i l'hivern, els atacs es van intensificar, i les destructions van ser molt importants. Durant el conflicte es van utilitzar molts vaixells presoners i els detinguts dels paquets d'armes i municions. Durant el conflicte, molts vaixells presoners van ser utilitzats com a presons, i els detinguts dels paquets d'armes i municions. Els funcionaris del port, la policia i els funcionaris del port van ser presoners després de l'aparició del nou règim.

#### La Guerra Civil

El Port de Tarragona, uno de los centros de suministro de las tropas y de la población durante la guerra civil española, fue un objetivo prioritario de los bombardeos. El primer tuvo lugar el 27 de mayo de 1937, en otoño y en invierno, los ataques se intensificaron, y las destructiones fueron muy importantes. Durante el conflicto, muchos buques presoneros fueron utilizados como centros de detención. Los funcionarios del puerto, la policía y los funcionarios del puerto fueron prisioneros después de la aparición del nuevo régimen.

#### The Civil War

The Port de Tarragona, one of the centres for supplying the troops and the population during the Spanish Civil War, was a priority target and suffered several attacks. The first took place on 27th May 1937. Attacks intensified in autumn and winter, and the damage gradually increased. During the conflict, many merchant vessels were used as detention centres, known as prison ships. The prison vessels and those vessels anchored in the harbour were a good way of isolating detainees. After the war, the Francoist authorities took the port and port employees who did not fully support the new régime.

#### La Guerre civile

Le Port de Tarragona, l'un des centres d'approvisionnement des troupes et de la population pendant la guerre d'Espagne, fut un objectif prioritaire des bombardements. Le premier eut lieu le 27 mai 1937. D'automne et en hiver, les attaques se intensifièrent, et les destructions furent très importantes. Pendant le conflit, de nombreux navires marchands furent utilisés comme centres de détention, embarcations connues sous le nom de navires prisonniers. Les navires prisonniers et ceux ancrés dans le port, représentaient une bonne façon d'isoler les détenus. À la fin de la guerre, l'administration franquiste reconstruisit le port et embaucha des fonctionnaires et fonctionnaires qui ne soutenaient pas le régime.



Bombardament de l'Àrea del Port de Tarragona, el 27 de maig del 1937, durant la Guerra Civil.  
Bombardeo de la zona del Puerto de Tarragona, el 27 de mayo de 1937, durante la Guerra Civil.

Vista àrea del Port de Tarragona. Guerra Civil Espanyola.

Els primers bombardejos sobre el Port de Tarragona durant la Guerra Civil Espanyola són de l'any 1937 i n'hi haurà fins el 1939.

El Port de Tarragona va ser un objectiu militar perquè formava part de la xarxa de comunicacions bàsica. Aquest fet va comportar que es construïssin 3 refugis antiaeris a les seves instal·lacions.

Recordar que Tarragona, no només el port, va patir 144 atacs aeris, que significa que es van llençar prop de 1.200 bombes durant la guerra.

Un altre fet rellevant, és que el Port de Tarragona, va tenir durant el transcurs de la guerra vaixells presó. Com que les presons tradicionals estaven plenes, es van utilitzar vaixells aturats al port per aquesta funció.

Com a curiositat, esmentar que durant un temps els veïns del Serrallo van fer negoci portant als familiars dels empresonats a prop del vaixell, per tal que es poguessin comunicar breument. Posteriorment, el president dels armadors va prohibir aquesta pràctica de pagament i es va seguir fent de forma gratuïta.





Club Nàutic de Tarragona.

El Nàutic de Tarragona és segurament el club nàutic més antic d'Espanya, ja que es va fundar el 1878.

En les imatges es pot veure el primer edifici que va tenir el club, de la dècada de 1920, però a la dècada dels 30 hi va haver una riuada molt important i va quedar parcialment destruït. La Guerra Civil l'acaba destruït del tot. A la dècada dels 40 es construeix l'edifici que la majoria pot tenir en ment.

En relació al paper de les dones, és important destacar que la majoria les pot ubicar reparant les xarxes de pesca, però poques persones saben que les dones no només feien això.

Les dones eren les que, bàsicament, s'encarregaven de la part empresarial de les barques de pesca: documentació i papers. Altres dones també jugaven el paper d'armadores, és a dir, eren les propietàries de les barques. Això sí, no se les permetia sortir al mar.

Actualment, la presència de la dona al port és bastant més important, però encara hi ha reductes molt masculinitzats. Per exemple, entre els estibadors la presència femenina és un 5%.





# Port Tarragona



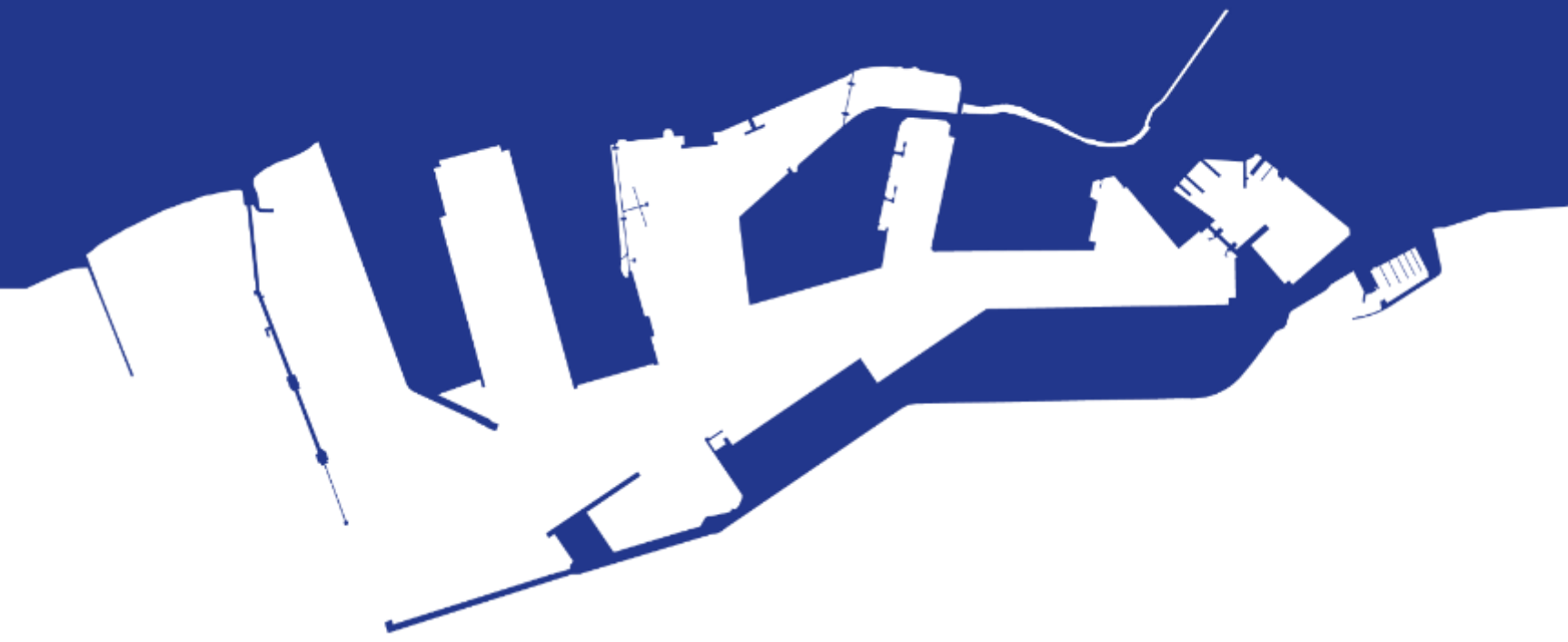
Cloenda any 2023



Espai d'opinió  
PORT TARRAGONA

ceres   
investigació sociològica  
i de mercats





Després de la visita guiada a càrrec de Josep Salvadó es realitza un berenar-sopar al vestíbul del Museu.

Es destina aquesta part final de la sessió per acomiadar-se de Marta Schuhmacher, directora del grup de recerca TecnATox vinculat a la URV, que abandona l'Espai d'Opinió després de formar-ne part des dels seus inicis. En aquest sentit, des del Port de Tarragona se li agraeix la seva col·laboració i implicació i se li fa entrega de 3 llibres relacionats amb la temàtica portuària.





# Port Tarragona



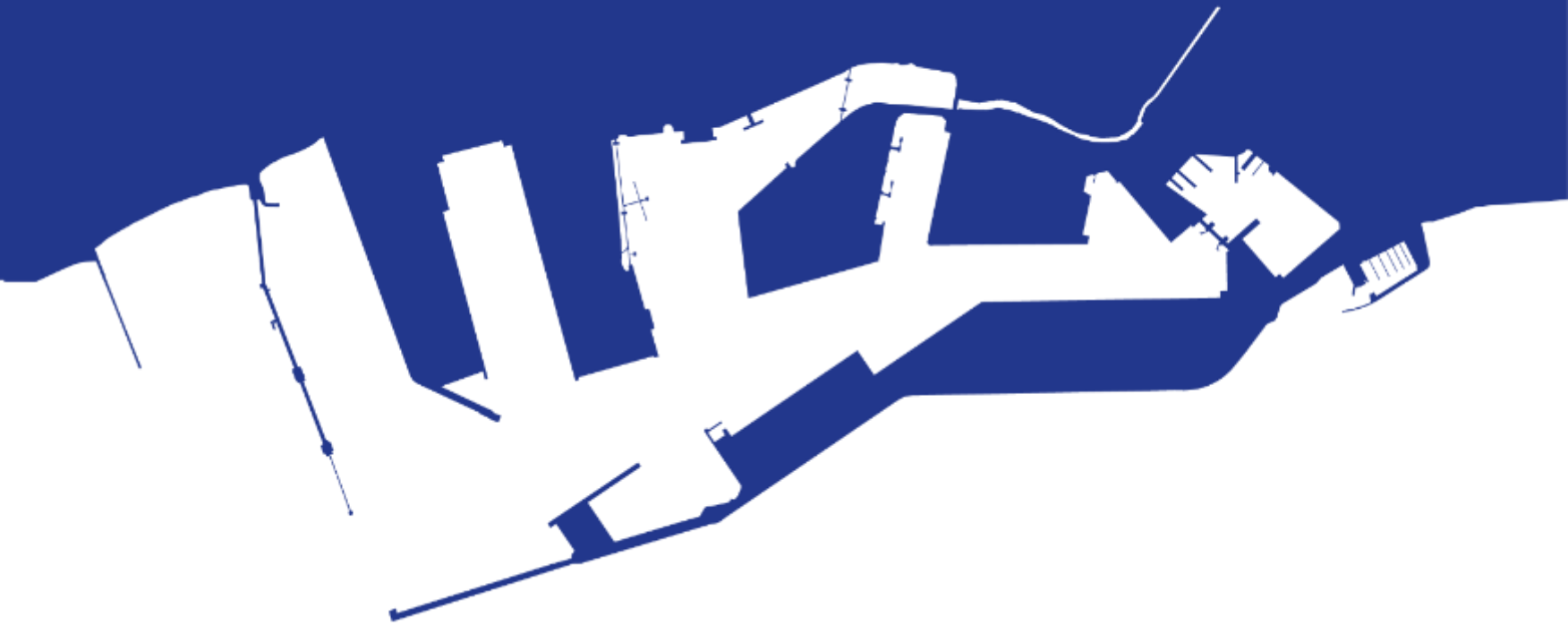
Annex: fotografies



Espai d'opinió  
PORT TARRAGONA

ceres   
investigació sociològica  
i de mercats









# Port Tarragona



ENS RETROBEM  
EL PROPER ANY 2024



Espai d'opinió  
PORT TARRAGONA

**ceres**  
investigació sociològica  
i de mercats