

Coia Escoda Múrrria. Arxiu del Port de Tarragona

150 anys de la Junta d'Obres del Port de Tarragona



Vista del Moll de Costa en ple dia de feina, es veuen els tinglados encara sense alinear. Cap a 1920. Autor desconegut.

La Junta d'Obres del Port de Tarragona, precedent de l'actual Autoritat Portuària, es va crear el 1869 i va estar vigent fins al 1992

La segona meitat del segle XIX es caracteritza per ser una època de canvis en àmbits com les institucions, l'Administració i la legislació, uns canvis que per descomptat afectaren també els ports.

La gestió de les obres públiques, i també portuàries, des del Ministeri de Foment, creat el 1851, i des de la Direcció General d'Obres Públiques; la publicació de legislació específica portuària, i el

suport bàsic d'un sistema de finançament de les obres en els ports configuren aquest nou panorama en el qual els grans ports estatals duren a terme les obres més importants i nuclears, les quals, en molts casos, donaran lloc a les grans infraestructures que són avui.

No va ser fàcil, després de segles en què havien estat competència de l'Administració de Marina, que els ports passessin a Foment, sobretot si es té en

compte la manca d'instruments jurídics com una llei de ports, que no es va publicar fins a l'any 1880. Un primer intent en aquest sentit el constituï el Reial Decret de 17 de desembre de 1851, sobre administració i servei de construcció, dragatge i conservació dels ports mercants de la Península i illes adjacents. En aquesta legislació es deixaven clars dos conceptes: d'una banda, que la competència portuària era del Ministeri de Foment i, d'una altra, que les obres portuàries havien d'anar a càrrec dels enginyers de camins, canals i ports (en cap cas de cap persona relacionada amb la Marina).



Els ports es van dividir en tres grups: els d'interès general (tretze), els d'interès local de primer ordre (nou, entre els quals el de Tarragona) i els de segon ordre (noranta-nou).

En aquest Decret del 1851 es resolia, també, una altra qüestió que durant molt de temps havia preocupat: el finançament. A partir d'aquell moment, les obres i els dragatges dels ports d'interès general anirien a càrrec de l'Estat. S'establiren dos impostos, el de fondeig (segons el tonatge del vaixell) i el de càrrega i descàrrega, que requeria sobre les mercaderies (pes). Se solucionaven així anys i anys de penúries i incerteses en les obres portuàries.

Aquesta nova realitat permetria als gestors portuaris afrontar el repte de reconvertir els ports, de modernitzar-los, de construir-hi les infraestructures adients per acollir els nous vaixells (els vapors), amb més capacitat de càrrega, però també amb més necessitat de calat, d'instal·lar-hi l'utilitatge necessari per manipular les mercaderies (grues) i de dotar els molls de les construccions adequades per emmagatzemar-les (magatzems i tinglados).

A partir de l'any 1868, doncs, es començaren a crear arreu de l'Estat

espanyol organismes encarregats de gestionar els ports. El seu esperit responia i s'adaptava perfectament a les necessitats del nou estat liberal decimonònic, de la mateixa manera que ho feren el Ministeri de Foment, l'Escola d'Enginyers de Camins, Canals i Ports o la Direcció General d'Obres Públiques.

Parlem de les juntes d'obres dels ports

La primera junta d'obres que es va crear va ser la del Port de Barcelona, que es reuní per primer cop el febrer de 1869. La de Sevilla ho feu el 1870; la de Santander i Palma, el 1872; la de Màlaga, el 1874, i la de la Corunya, el 1877.

A diferència d'altres ports, a Tarragona hi havia hagut una entitat prèvia, la **Junta Protectora de les Obres del Port**, que, a partir de 1790 i fins al 1836, s'encarregà de les obres de reconstrucció de les instal·lacions portuàries amb el suport de les corporacions locals, la Junta de Comerç, la Diputació i l'Ajuntament. Aquestes mateixes entitats són les que, motivades per les noves possibilitats que ofería el Port, es van dirigir al govern de l'Estat, el 23 de juliol de 1868, per sol·licitar la creació d'una Junta d'Obres a la ciutat destinada a administrar els recursos econòmics.

La Direcció General d'Obres Públiques va rebre la proposta amb entusiasme i va respondre positivament mitjançant una ordre de 2 de setembre del mateix any, que aprovava la formació i les funcions que havia de tenir aquesta junta de caràcter local i autoritzava el sistema d'arbitris i subvencions proposat per a finançar les obres.

Els promotors de l'assumpte van acceptar eufòrics la proposta governamental, però la Revolució de 1868, coneguda com "La Gloriosa", es va interposar en el seu camí i va paralitzar la creació de la Junta d'Obres fins que, el març de l'any següent, a instàncies de la Junta d'Agricultura, Indústria i Comerç, el govern va replantejar novament el tema.

Finalment, la **Junta d'Obres del Port de Tarragona es va crear per decret del regent, el 18 d'octubre de 1869**. La seva missió:

"tendrá por objeto procurar la pronta terminación del contramuelle y demás obras auxiliares, administrando los fondos destinados al efecto".

La Junta d'Obres del Port de Tarragona (JOP) es va reunir per primera vegada el dia 5 de novembre de 1869 al despatx del governador civil de la província. En formaven part, inicialment, el mateix governador, Juan Manuel Martínez; el comandant de Marina, Eduardo Miranda; el director de les obres, Amado de Lázaro, i quatre representants del comerç: J. Martí Eixalà, en nom de la Diputació; Tomàs Larranz, de l'Ajuntament de la ciutat, i dos representants de la Junta d'Agricultura, Indústria i Comerç.

El Reglament de la JOP es va aprovar el 25 de novembre del mateix any 1869 i la seva funció o competència principal era, com hem dit, administrar-ne els fons econòmics. La direcció de les obres anava a càrrec dels enginyers; la inspecció, de l'enginyer en cap de la província, i l'aprovació de projectes i liquidacions, així com les recepcions de les obres, depenien directament del Ministeri de Foment.

La JOP estava formada per vocals nats i vocals electes. Els vocals nats eren un membre de la Diputació provincial, un de l'Ajuntament, dos de la Secció de Comerç de la Junta d'Agricultura i Indústria de la província de Tarragona, el capità del port i l'enginyer en cap de la província. Els vocals electes eren quatre i pertanyien a la classe dels comerciants i naviliers. Podien ocupar el càrrec sempre que estiguessin al dia del pagament de la contribució establerta per aquest concepte. Les eleccions d'aquests membres tenien lloc cada dos anys.

Per acomplir l'objectiu d'acabar les obres del contramoll es va autoritzar la JOP que pogués disposar de 500



Càrrega i descàrrega de bocois, dogues i cèrcols al Moll Paral·lel. Cap a 1920. Autor desconegut.

penats, a canvi que es fes càrrec de la seva manutenció. També se li van concedir favors, com ara obtenir el 50% dels terrenys guanyats al mar, que passarien a ser de la seva propietat (la resta seria per a l'Estat). Pel que fa a la gestió econòmica, podia administrar tot el que es recaptés a la Duana amb la imposició d'arbitris als vaixells, el fruit de les operacions d'expropiació de terrenys i edificis i les subvencions.

Les principals figures de la Junta d'Obres del Port eren el vicepresident, elegit pels seus membres; el secretari, que havia d'assistir a totes les reunions encara que no tenia ni veu ni vot, i el director facultatiu, nomenat pel Ministeri de Foment o l'enginyer en cap de la província. Aquest últim tenia a càrrec seu els penats, els operaris lliures, els facultatius i els subalterns, i era la persona que havia d'exposar a la JOP els mitjans

més adequats, tant de personal com econòmics, per dur a terme les obres.

Des del principi la JOP va haver d'enfrontar-se amb un greu problema: la manca de recursos econòmics. La memòria de l'any 1870-71 descriu la greu situació amb què es van trobar aquests homes emprenedors carregats d'il·lusions i de bones intencions:

“Todos los caminos, todos los medios que ha intentado para llegar desde los primeros momentos de su instalación á una situación económica, clara y conveniente, se han estrellado una y mas veces en dificultades, que por mas esfuerzos que ha hecho, no le ha sido dable allanar completamente. (...) ¿Pueden construirse obras sin recursos? En manera alguna. La Junta de Obras del Puerto, no obstante hallarse en semejante situación, ha luchado con fe y perseverancia contra las defecciones, contra los desengaños y contra la falta de recursos”¹

Els únics mitjans amb què podia comptar s'havien de destinar a fer front a les despeses. D'una banda, la subvenció anual de 30.000 pessetes que es van comprometre a donar l'Ajuntament de la ciutat i la Diputació Provincial; D'una altra, hi havia els arbitris que es recaptaven pels serveis del Port, i, en última instància, els préstecs i els emprèstits. Els tres sistemes van resultar ser ineficaços, com ens demostren els escrits del moment, tot i que la lentitud pel que fa al progrés de les obres, aturades en molts moments per manca de recursos, també hi influí.

La situació va canviar a partir de 1881, any en què es va renovar la Junta d'Obres del Port, a la qual accediren persones decidides a fer front a la situació econòmica adversa d'una manera més valenta i decidida. És l'època de l'enginyer director **Saturnino Bellido**, encarregat de projectar les obres més importants i significatives per a l'evolució posterior del Port de Tarragona: el moll de Costa i el dic de l'Oest.

Aquesta nova Junta va aconseguir en molt poc temps una subvenció fixa de l'Estat, de caràcter anual, per valor de 200.000 pessetes i, més tard, una altra de 300.000 pessetes que, al costat d'una conjuntura econòmica més favorable a causa, principalment, de l'augment del trànsit marítim com a conseqüència de la invasió de la fil·loxera a les vinyes franceses, va contribuir en gran manera a l'acabament de les obres.

La Junta d'Obres del Port de Tarragona va funcionar fins al 1992, any en què, arran de la Llei 27/1992, de ports de l'Estat, de 24 de novembre de 1992, es va definir una nova política portuària i es van crear les autoritats portuàries, uns organismes públics que en l'actualitat continuen la tasca iniciada per les juntes dels ports a finals del segle XIX. ■

¹ 1 Memoria descriptiva que para la terminación del año económico de 1870 a 1871 presenta la Junta del puerto de Tarragona, Tarragona, 1871

VINE AL PORT!

