



El 13 de setembre de 1932, Catalunya es constituí en regió autònoma dins l'Estat espanyol; per aquest motiu li foren transferits alguns serveis entre els quals hi havia els ports.

La Junta d'Obres del Port de Tarragona sota la presidència de Francesc Compte i Galofré, s'encarregà de fer les gestions preliminars per tal de facilitar el traspàs del servei, així com de redactar una memòria.

El 1935 la Generalitat de Catalunya elaborà el Pla General d'Obres Públiques, que afectava, des de les carreteres i camins, fins a les obres hidràuliques i les de sanejament.

Per als ports hi havia prevista

una inversió de gairebé 200 milions de pessetes. Al Port de Tarragona se li assignaren 14 milions, i les obres projectades consistien bàsicament en:

la construcció del nou moll de Llevant (actual moll d'Aragó)

l'execució d'un contradic que arrancaria de la unió del dic Transversal i del dic de l'Oest

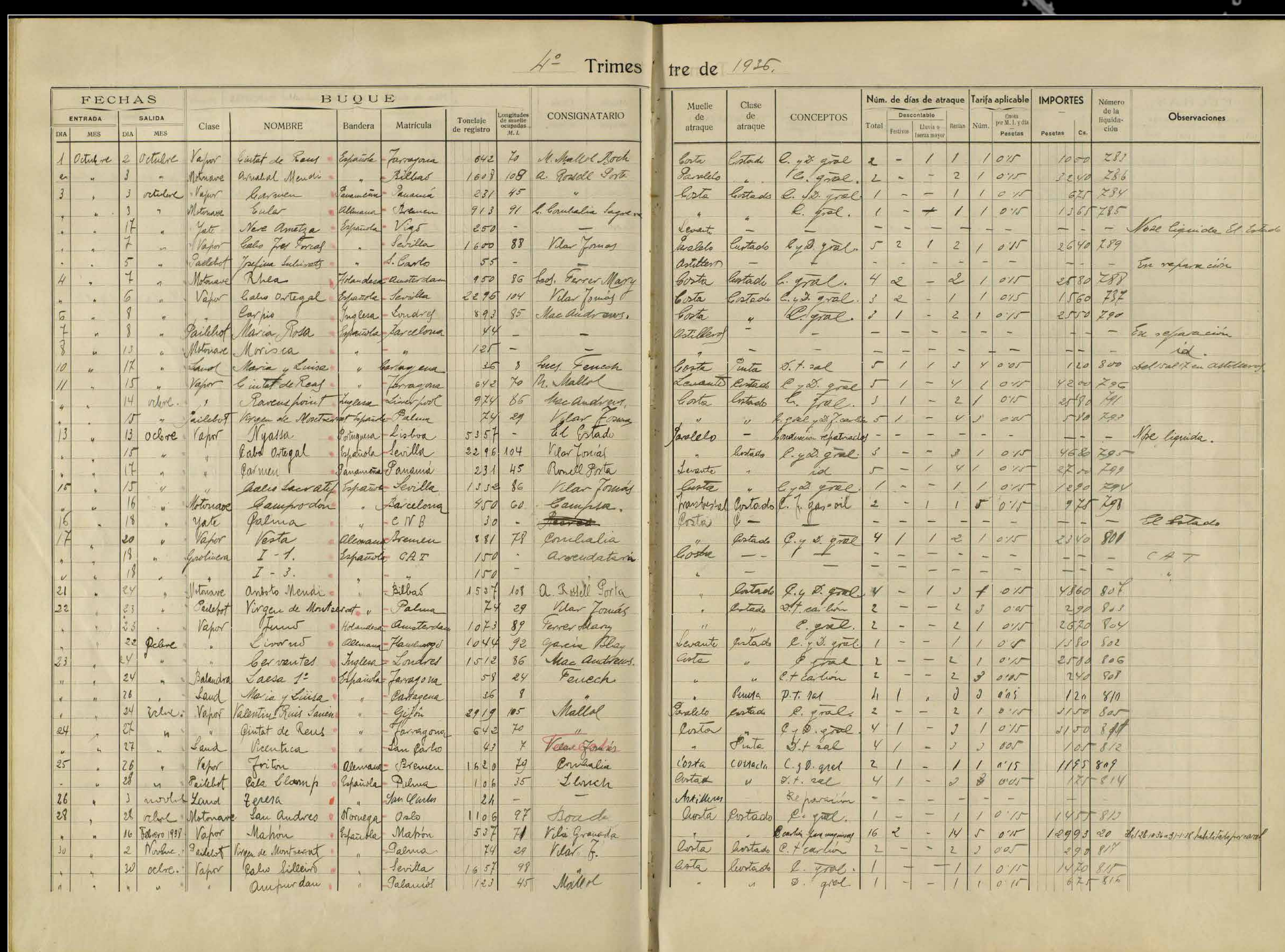
el moll de pescadors al barri del Serrallo

el moll Transversal (actual moll de Reus)

els tinglados del moll de Llevant.

Algunes d'aquestes obres començaran a fer-se després de la Guerra Civil tot i que algunes trigaran força anys més a esdevenir realitat.





Fou una pràctica habitual durant la Guerra Civil l'ús de vaixells mercants per al confinament de presos polítics, els coneguts com a vaixells presos.

En períodes
de conflicte
les presons
eren plenes i
l'aïllament dels

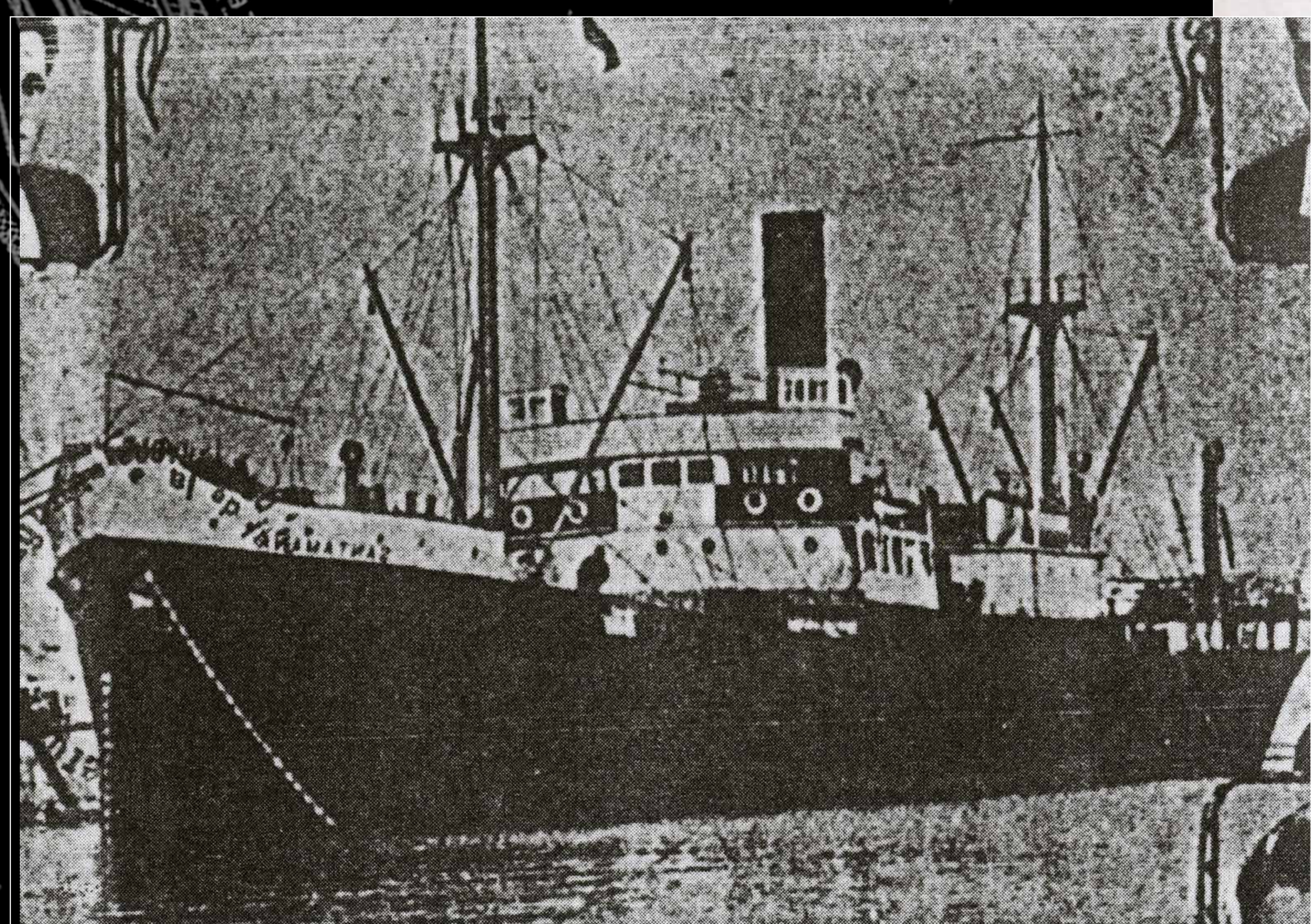
presos polítics enmig del mar es va considerar una bona mesura. Quan esclatà la guerra a Tarragona hi havia dos vaixells inactius i en mal estat que es trobaven atracats al parament del dic transversal (actual moll de Reus). Els vaixells eren el *Cabo Cullera*, de la Compañía Ibarra, que degut a la crisi de la naviliera s'havia abandonat al port, i el *Río Segre*, de la Compañía Transmediterránea, que s'havia venut a la Ibarra, empresa que el rebatejà amb el nom de *Cabo San Sebastián*.

El Cabo Cullera ja havia servit de presó durant els Fets d'octubre de 1934 juntament amb el *Manuel Arnús*. El seu mal estat era tal que els presos només hi van ser molts pocs dies l'any 1936; sembla que després van haver de ser traslladats al *Río Segre* i a partir del mes d'octubre, al *Mahón*.

En el *Rio Segre* s'hi van celebrar fins i tot judicis, a conseqüència dels quals moriren assassinades més de 200 persones, sobretot en els primers dies de la contesa, el 25 i 28 d'agost i l'11 de novembre de 1936.

Davant la incapacitat del *Mahón* per acollir tants presos s'habilità l'*Isla de Menorca* a finals de 1936 que exercí la seva ingrata missió fins a finals de l'any 1937.

No es conserven llistes dels presos que van ser confinats als vaixells presó,
però, segons alguns
testimonis, quan aquests
van ser traslladats del
Cabo Cullera al *Río Segre*



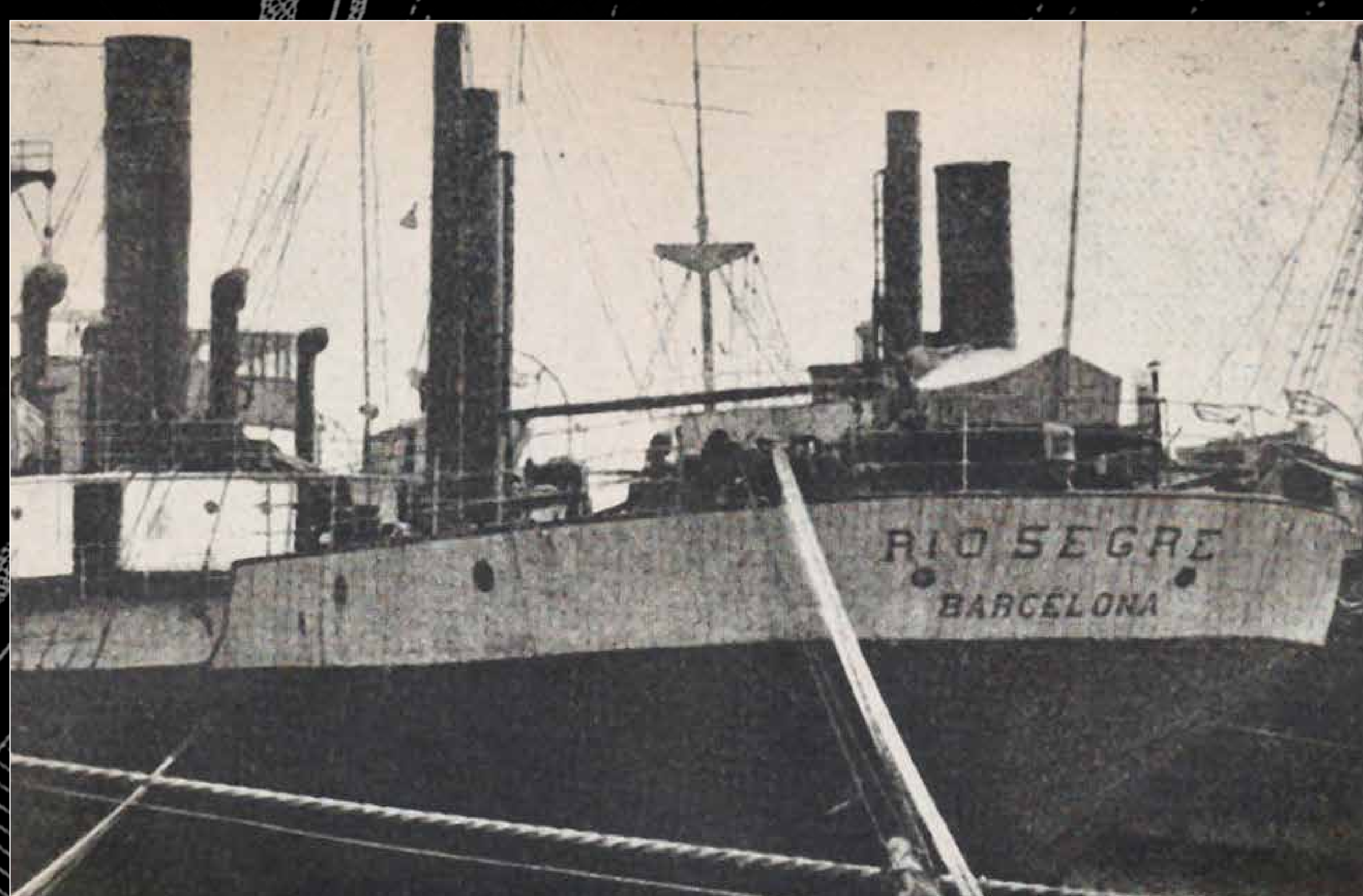
el nombre de detinguts no era inferior als 250.

Els vaixells presó van ser testimoni directe de la gran

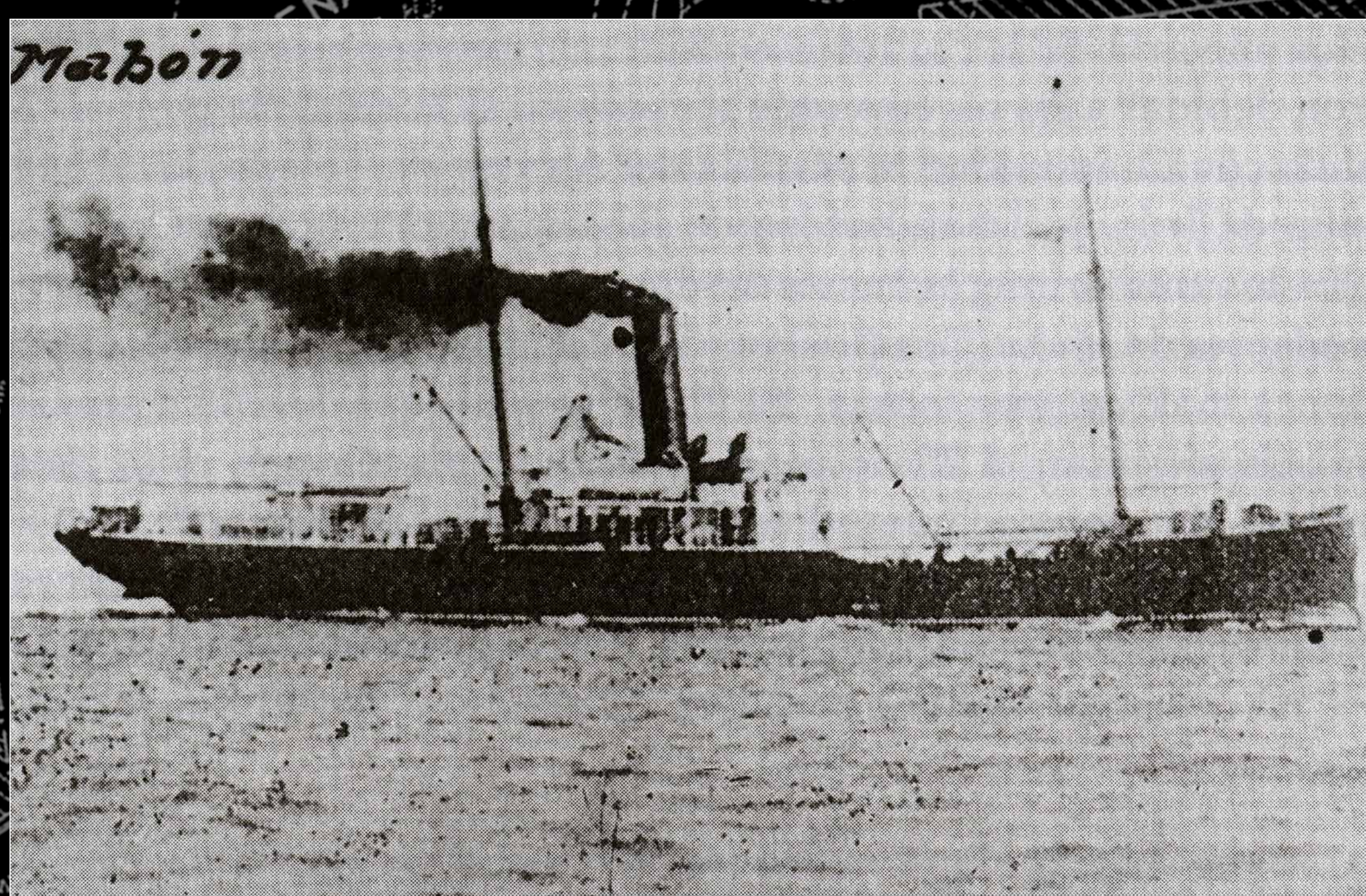
quantitat de bombardejos que se succeïren al port entre els anys 1937 i 1938; el *Mahón* va patir 25 atacs i l'*Isla de Menorca*, 18.



Cabo Cullera, vapor propietat de la Compañía Ibarra. Va ser enfonsat en el bombardeig aeri del 15 de gener de 1939.

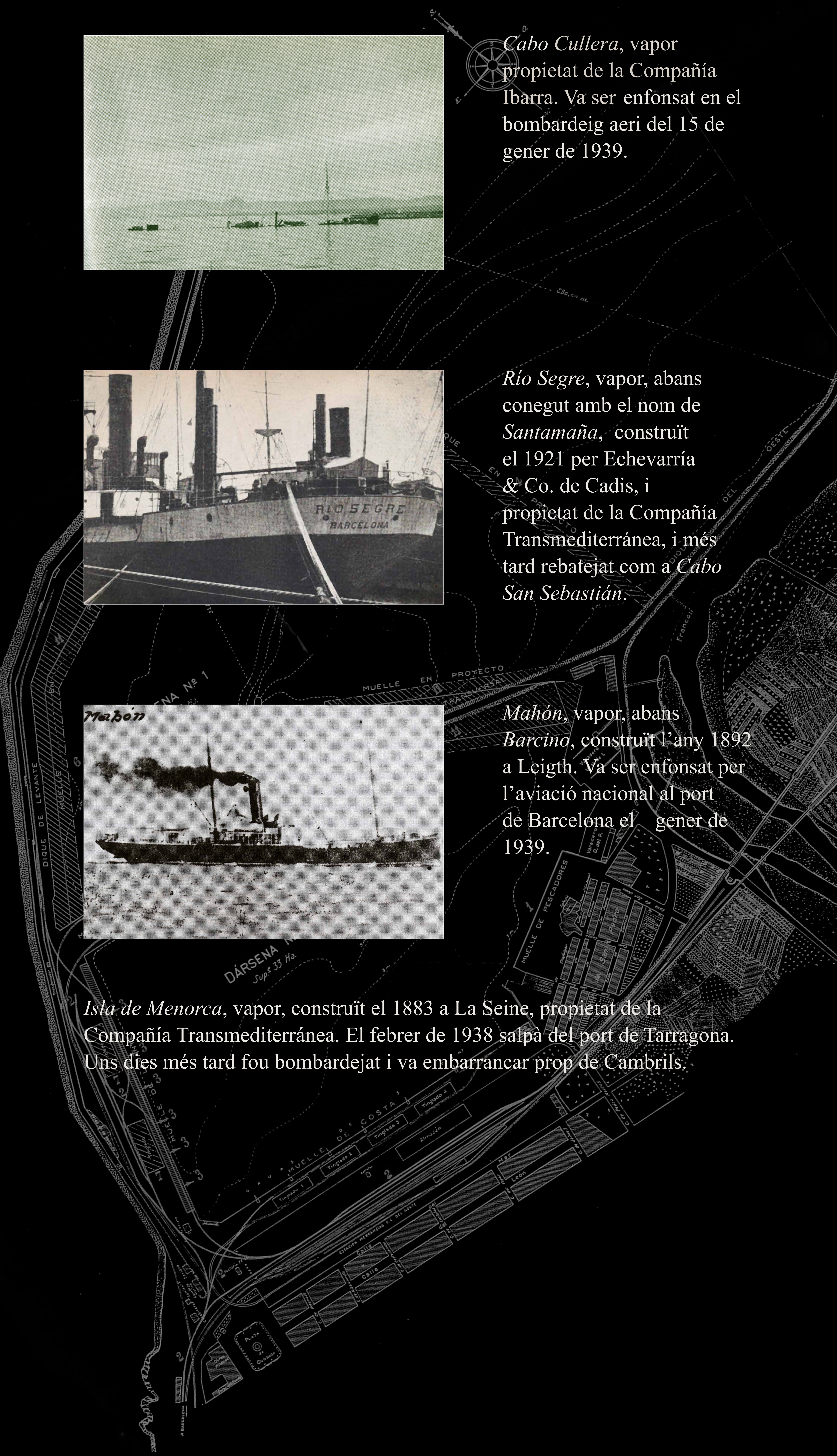


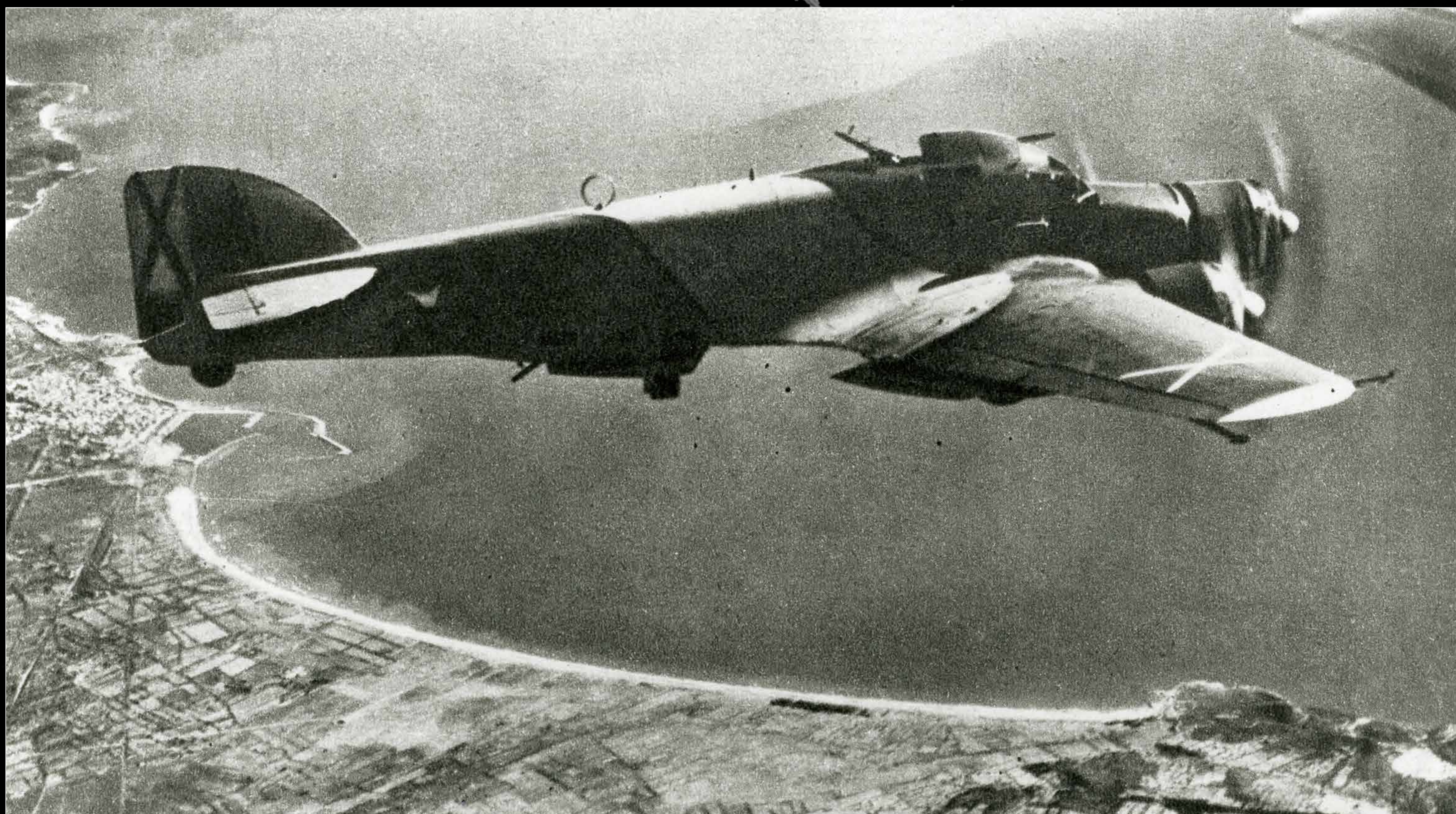
Río Segre, vapor, abans conegut amb el nom de *Santamaña*, construït el 1921 per Echevarría & Co. de Cadis, i propietat de la Compañía Transmediterránea, i més tard rebatejat com a *Cabo San Sebastián*.



Mahón, vapor, abans *Barcino*, construït l'any 1892 a Leigh. Va ser enfonsat per l'aviació nacional al port de Barcelona el gener de 1939.

Isla de Menorca, vapor, construït el 1883 a La Seine, propietat de la Compañía Transmediterránea. El febrer de 1938 salpà del port de Tarragona. Uns dies més tard fou bombardejat i va embarrancar prop de Cambrils.



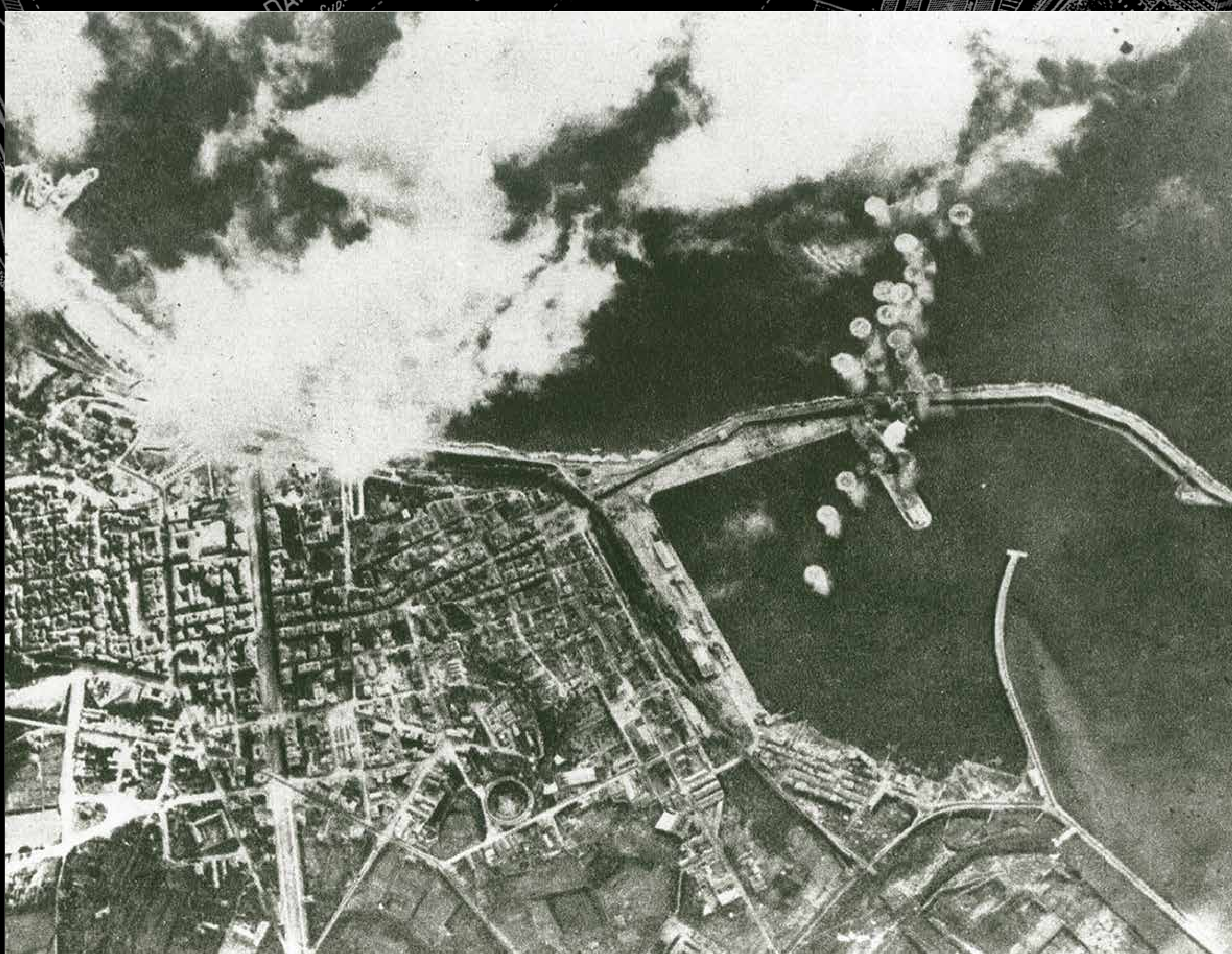


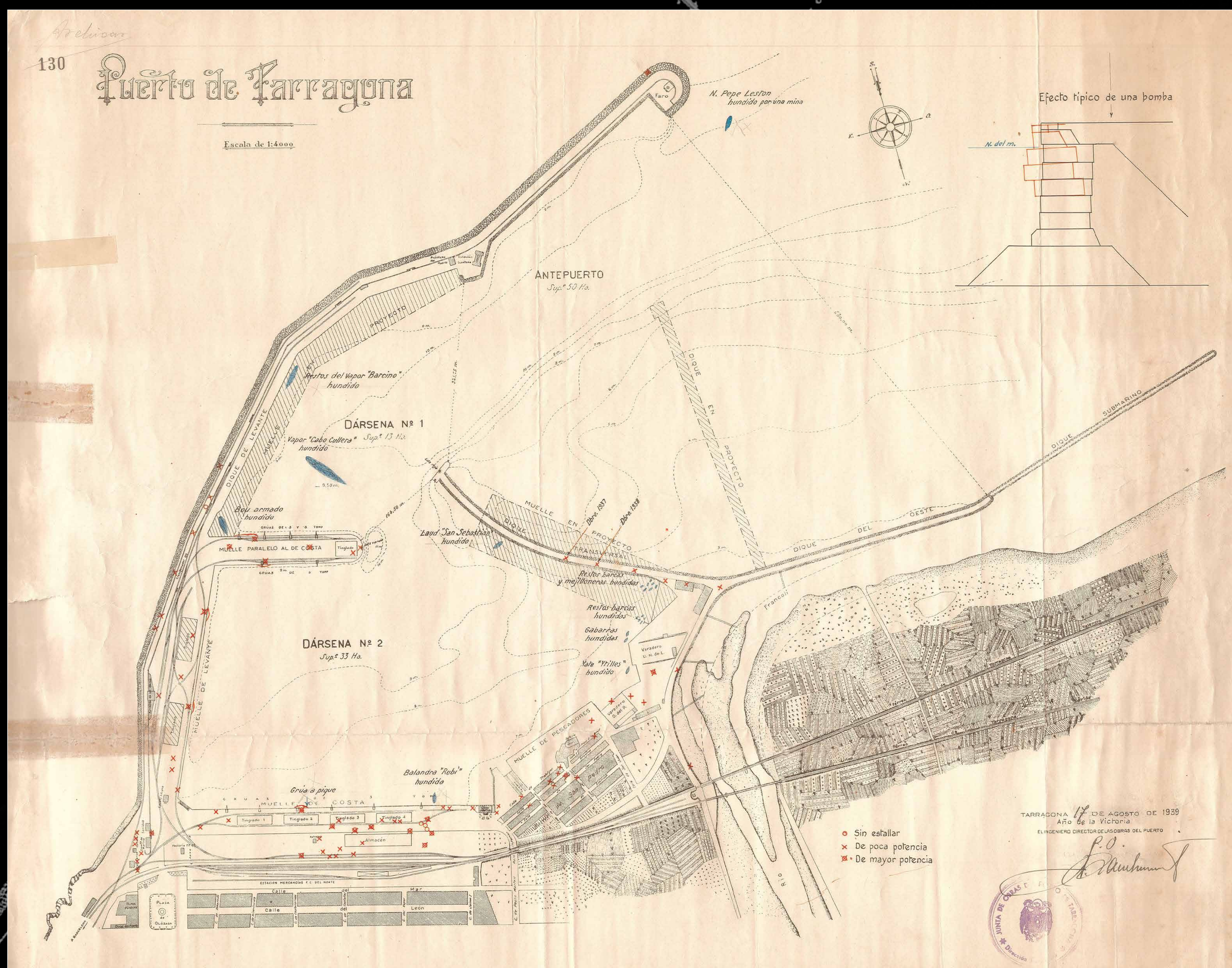
El port de Tarragona patí directament els efectes de la Guerra Civil ja que va ser bombardejat en diverses ocasions; el primer atac aeri va tenir lloc el 27 de maig de 1937. A la tardor i l'hivern del mateix any els atacs s'intensificaren i afectaren greument les instal·lacions, paralitzant pràcticament tota l'activitat comercial.

Les actes del Ple de la Junta d'Obres del Port de Tarragona, organisme que en aquella època gestionava el port, parlen de la necessitat d'elaborar un projecte urgent per a la construcció de refugis en tres punts: el moll de Costa, el moll Paral·lel i a la Delegació Marítima. L'agost del 1937 s'aprova el projecte de refugis antiaeris amb un pressupost de 34.401 pessetes i es decideix començar les obres de manera imminent.

Tot i les mesures preses, malauradament, es va haver de lamentar la pèrdua de vides humanes, com la del guardamolls Josep Vilaseca Porta, que va morir el 18 d'agost de l'any 1937 a conseqüència de les ferides rebudes en el bombardeig perpetrat aquell mateix dia per l'aviació italiana, mentre estava de servei.

Un dels dies més durs al port per la intensitat dels atacs, va ser el 22 d'octubre de 1937, en què tres avions Savoia van llençar 23 bombes sobre els molls i dies ocasionant nombrosos desperfectes.





L'any 1938 no milloraren massa les coses. El dia 20 de gener, a primera hora del matí, tres avions italians llencen 25 bombes que provoquen la mort a set tripulants del vaixell anglès *Thorpenes* i també la de tres obrers. El 15 de març es perpetra un nou atac, aquest cop procedent de dos hidroavions alemanys, que afectà al vaixell *Stanwell* ancorat al port, també de nacionalitat anglesa, que se saldà amb la mort de dos tripulants anglesos, un espanyol i l'interventor del Comitè de No Intervenció, de nacionalitat danesa. El 3 de juny, sis avions italians llencen 60 bombes sobre el port i la part baixa de la ciutat, amb un resultat de 12 morts i 25 ferits. L'objectiu era un vaixell republicà que transportava tropes de València a Barcelona. Entre el mes de maig de 1937 i el 15 de gener de 1939 es calcula que Tarragona va patir 144 atacs aeris induïts per 600 avions Savoia, Junkers i Heinkel de les forces alemanya i italiana, que llençaren més de 2.200 bombes sobre l'atemorida població tarragonina.



"y otro ignora su conducta. En vista de lo cual y en uso de las atribuciones antes indicadas, procedí a ordenar su destitución, comunicándosela a V. S. En veintinueve de Abril último, siguió fijándole que, con arreglo a la ley de diez de Febrero último, todas las resoluciones sobre depuración de personal tienen el carácter de pronunciativas y por lo tanto, si el interesado aporta pruebas efectivas de su adhesión a nuestra Santa Cruzada, estarán dispuestas a ordenar su readmisión."

se contestó que existe una plaza decompañada por el Ingeniero D. Joaquín Blanco Ruiz, hoy sujeto a procedimiento militar y sujeto a expediente de depuración. De un oficio del Sr. Ingeniero Director dando cuenta de que ordena proceder a las pequeñas obras de reparación del local que en el Puiglabat N.º 1 utilizaba.

Los Sres. Comandante Militar de Marina e Ingeniero Director hacen presente al Plazo de la Junta que la persona que reúne todas estas condiciones podría ser D. Santiago Gramunt Sabida, Secretario Contador de la Junta de Obres del Puerto y Ría de Anís, Jefe Auditor honorario de la Armada a los órdenes del Sr. Jefe de Tulace de Marina en el Cuartel General del Ejército del Norte, funcionario que había ejercido antes del Movimiento el cargo de Secretario Contador interino y Auxiliar de la Secretaría de esta Junta, desde varios años hasta que fue expulsado y destituido por desafecto a los rjos-separatistas al estallar el Movimiento Nacional.

Chuncho a la Supremacia para ultimar resolución.

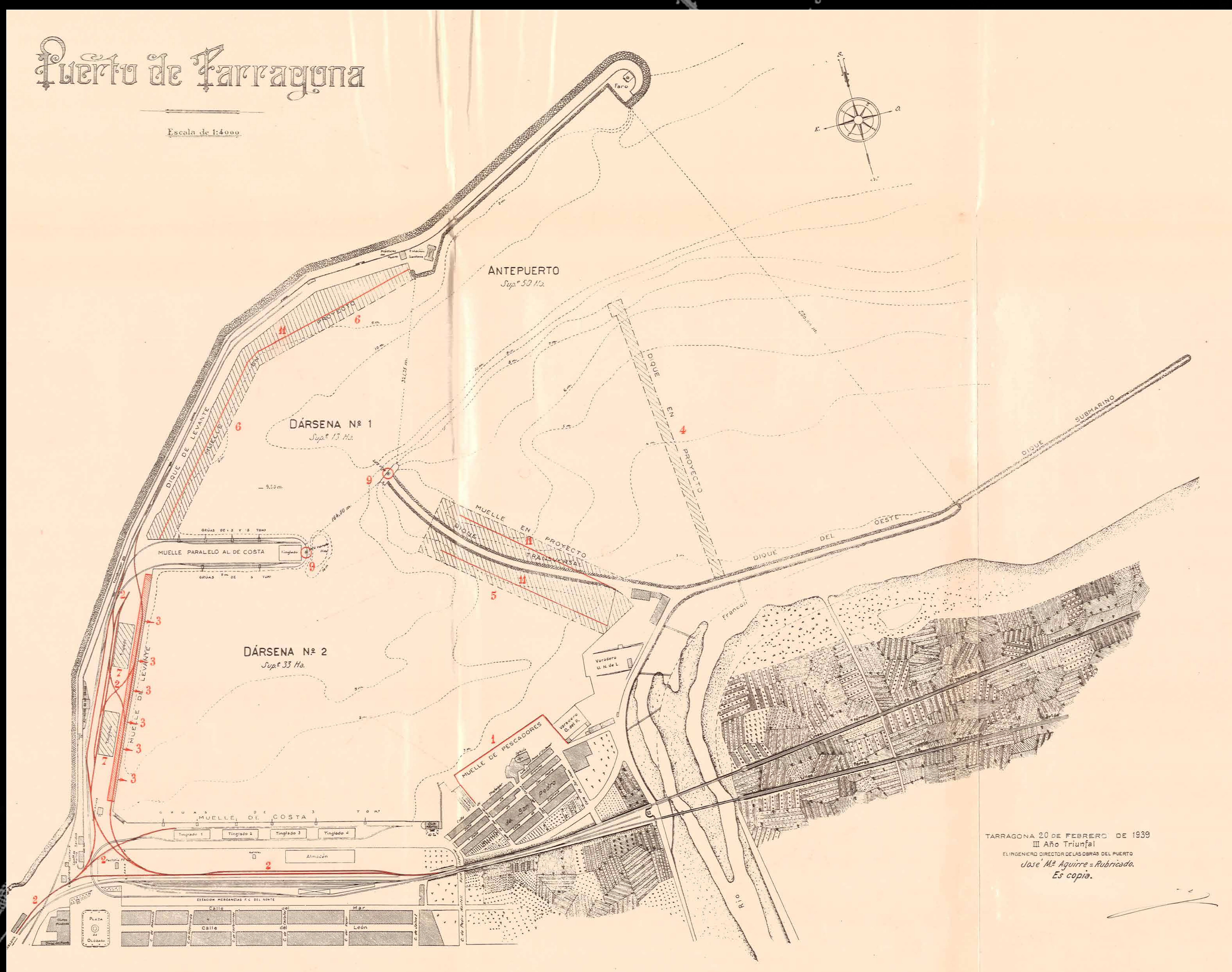
Se da cuenta a la Comisión, que queda autorada, de la Ley de 10 de Febrero de este año sobre depuración de funcionarios y del Decreto de 27 del mismo mes regulando la depuración de funcionarios de Corporaciones y Delegaciones del Estado.

destituïdes 25 persones, només el mes de febrer. Des del personal facultatiu (enginyers i tècnics) al personal obrer (gruistes, bussos, fusters, peons, xofers...), tothom va haver de passar pel raser dels nous governants a qui no els tremolava el pols quan havien d'escriure la sentència "desafecto al Glorioso Movimiento Nacional", amb les greus conseqüències que podien tenir aquestes quatre paraules.

Un cop acabada la Guerra Civil i amb l'adveniment de la dictadura de Franco calia reconstruir l'administració del nou estat, cosa que comportava la depuració dels funcionaris, especialment d'aquells i aquelles que no mostressin adhesió incondicional al nou règim. Van ser, per tant, moltes les persones que es van veure afectades per aquesta purga que, en alguns casos, comportà l'acomiadament i la pèrdua del lloc de treball, en d'altres la inhabilitació o expulsió temporal de l'organisme, i en algunes ocasions es resolgué amb sancions econòmiques.

Els tribunals de justícia, a càrrec de l'estament militar, van elevar de manera considerable el nombre de persones represaliades; de fet, tothom podia ser jutjat per activitats contràries al règim que fossin considerades subversives, fins i tot si aquestes eren anteriors al gener de 1939.

La Junta d'Obres del Port de Tarragona no va ser una excepció en aquest nou ordre establert. L'any 1939, seguint el dictamen marcat per la Llei de Responsabilitats Polítiques, incoà un seguit d'expedients de depuració a conseqüència dels quals van ser



Una de les primeres feines que va caldre fer al port l'endemà del 15 de gener de 1939 va ser la neteja del fons marí per deslliurar-lo de mines i rehabilitar la infraestructura portuària. La tasca de dragatge fou duta a terme pels dragamines *Cervantes* i *N.P. Lestón*. Aquest últim, precisament, va explotar després de topar amb un artefacte, accident que provocà la mort d'un tripulant i ferides greus a 9 més. Era primordial restablir el tràfic per via marítima ja que calia transportar aliments i tropes de Tarragona a Barcelona, i també presoners des de Barcelona a Tarragona; confinats que viatjaven a bord de vaixells com el *Castillo Rioseco*, *Cala Falcó*, *San Miquel*, *Cala Bona* o *Castillo Monforte*. En acabar la guerra, les inversions projectades per la

Junta d'Obres del Port de Tarragona, bàsicament, van ser les de reconstrucció de les infraestructures principals, molt malmeses a causa dels bombardejos.





Els enginyers directors José Maria Aguirre e Hidalgo de Quintana, José María Torroja Miret i Eduardo Serrano Suñer van ser els encarregats de dur a terme la feixuga tasca de rehabilitació que bàsicament consistí en:

- la reparació de les avaries de l'escullera del dic de Llevant provocades per les bombes,
- la reconstrucció dels tinglados 2, 3 i 4 i el magatzem número 2 del Moll de Costa,
- la reparació de les línies elèctriques per a les grues del moll de Costa i les del Paral·lel al de Costa, que també havien sofert greus desperfectes, així com les vies fèrries i les instal·lacions d'aigua.

També es van haver de fer les gestions oportunes per retornar 9 grues que durant la guerra s'havien desmuntat i traslladat a Port de la Selva per protegir-les dels atacs.

Totes aquestes obres es compilaren en el *Plan General de Obras Públicas de 1940* que, en realitat, era idèntic al de la Generalitat de Catalunya de l'any 1935.

