

 **Port de Tarragona**
Centre d'Estudis Maritims
i d'Activitats
Servei de Publicacions

Cossetània
EDICIONS



6

PORT DE TARRAGONA



COL·LECCIÓ
SATURNINO
BELLIDO

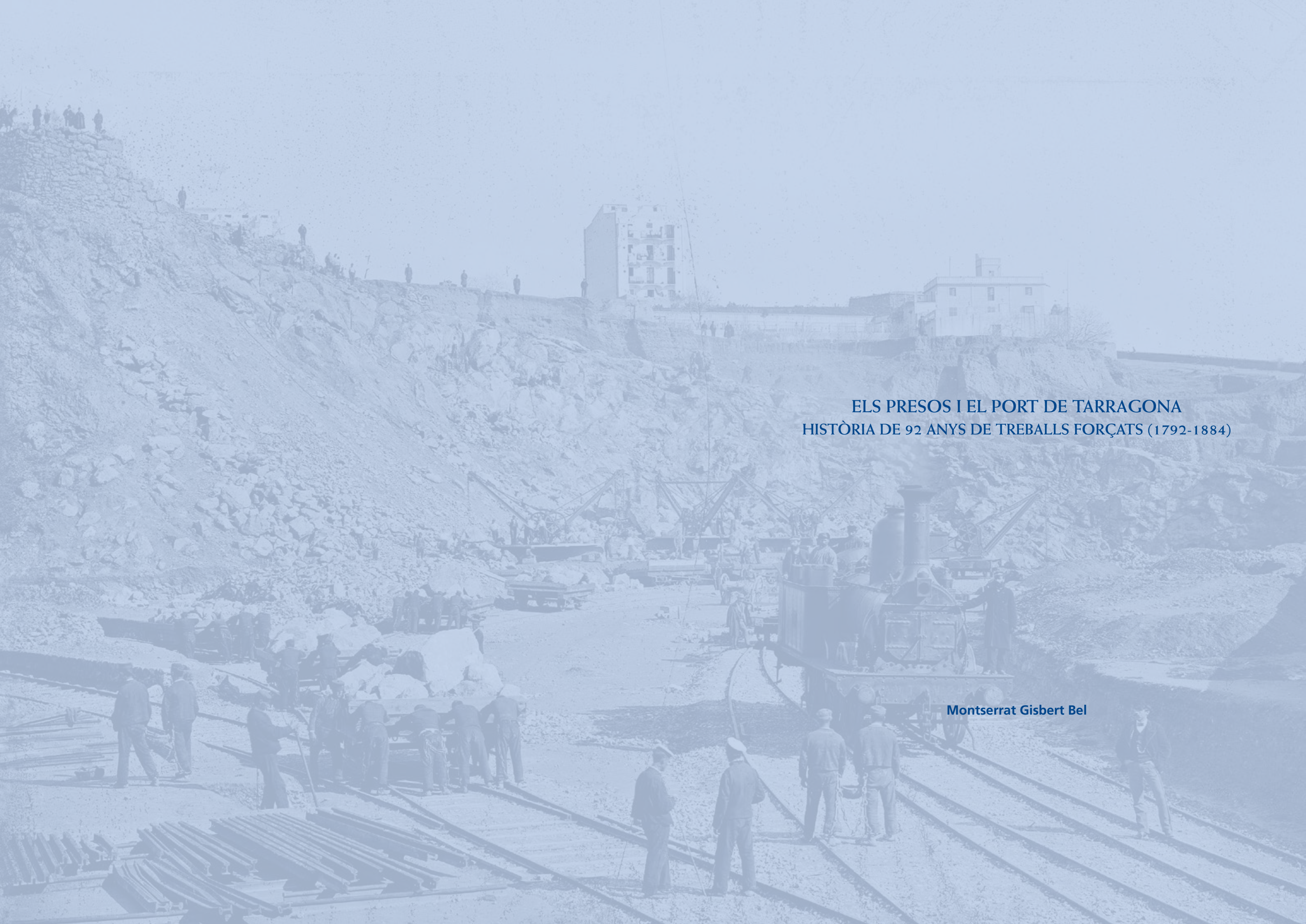
ELS PRESOS I EL PORT DE TARRAGONA. HISTÒRIA DE 92 ANYS DE TREBALLS FORÇATS (1792-1884)

MONTSERRAT GISBERT BEL

**ELS PRESOS
I EL PORT
DE TARRAGONA**
HISTÒRIA DE 92 ANYS
DE TREBALLS FORÇATS
(1792-1884)

ELS PRESOS I EL PORT DE TARRAGONA
HISTÒRIA DE 92 ANYS DE TREBALLS FORÇATS (1792-1884)

Montserrat Gisbert Bel



ELS PRESOS I EL PORT DE TARRAGONA
HISTÒRIA DE 92 ANYS DE TREBALLS FORÇATS (1792-1884)

Montserrat Gisbert Bel

Aquest llibre és el resultat del projecte de recerca guanyador del IV Premi d'Investigació Port de Tarragona, fallat el 28 de gener de 2011. El jurat estava integrat per David Bea, arqueòleg i professor titular a l'Escola Tècnica Superior d'Arquitectura de la URV de Tarragona; Antoni Jordà Fernández, catedràtic d'Història del Dret i de les Institucions de la URV; Gabriel Mas Montagut, cap del departament de Relacions Externes i Comunicació de l'Autoritat Portuària de Tarragona; Coia Escoda, cap de l'Arxiu del Port de Tarragona, i Quim Vendrell, cap del Servei de Publicacions del Port de Tarragona.

Edita:

Centre d'Estudis Marítims i Activitats del Port de Tarragona

C/ Anselm Clavé, 2, 1r – 43004 Tarragona

Tel. 977 25 94 00, ext. 5001

arxiu@porttarragona.cat

Cossetània Edicions

C/ Violeta, 6 – 43800 Valls

Tel. 977 60 25 91 – Fax 977 61 43 57

cossetania@cossetania.com

Impressió: Leitzaran Grafikak

Dipòsit legal: T-414/2012

ISBN: 978-84-15456-44-5

ÍNDEX

Presentació	11
Pròleg	13
Introducció	15
1. ANTECEDENTS HISTÒRICS A LA RECONSTRUCCIÓ DEL PORT MODERN DE TARRAGONA	19
2. LA TARRAGONA DE FINALS DE SEGLE XVIII A FINALS DEL SEGLE XIX	31
2.1 Els anys anteriors a 1790	32
2.2 Un gran canvi: inici de la reconstrucció del port modern	34
2.3 La Guerra del Francès (1808-1814)	35
2.4 Els grans canvis del segle XIX	38
3. ALGUNS DELS FETS MÉS DESTACATS EN LA CONSTRUCCIÓ DEL PORT MODERN DE TARRAGONA	45
3.1 Moments previs a l'inici de les obres	46
3.2 L'oposició al projecte	49
3.3 La Junta Protectora de les Obres del Port (1790-1836)	50
3.4 Els primers anys d'obres i l'inici dels treballs forçats	52
3.5 De Juan Smith als anys quaranta	55
3.6 Directors diversos, canvis en el projecte, entrades i sortides de presos	60
3.7 Saturnino Bellido i la fi del treball forçat	65
4. L'ARRIBADA DELS PRESOS A TARRAGONA, TRASLLATS, PENES I SORTIDA DE PRESÓ	69
4.1 Els primers presos arriben a Tarragona	70
4.2 L'elecció dels penats	73

4.3 Els trasllats	77	
4.4 La llicenciatura dels presos	79	
5. ELS ESTABLIMENTS PENALS DE LES OBRES PORTUÀRIES		
I LA SEVA ORGANITZACIÓ	81	
5.1 Les quadres del Castell del Patriarca	82	
5.2 El penal del Miracle	82	
5.3 El penal de la Pedrera	89	
5.4 L'allotjament provisional a l'església del convent de Sant Francesc	93	
5.5 Trajectòria i fi dels penals del Miracle i la Pedrera	93	
5.6 L'organització del presidi	96	
6. ELS PRESOS EN NOMBRES: ENTRADES I SORTIDES		
6.1 De l'inici de les obres a la fi de la Guerra del Francès (1792-1814)	104	103
6.2 S'acaba la guerra, s'engeguen de nou els treballs	110	
6.3 Del 1870 a la fi del treball forçat, el 1884	113	
7. EL MANTENIMENT DELS PRESOS		
7.1 L'alimentació	126	121
7.2 El vestuari	131	
8. ELS TREBALLS. PEDRA, TALLERS I ALTRES		
8.1 La jornada laboral	136	135
8.2 L'explotació de la pedrera	136	
8.3 Tallers i oficis	150	
8.4 Altres intervencions: fortificacions i carretera Amàlia	154	
9. LES CONDICIONS LABORALS		
9.1 La vigilància dels presos	162	161
9.2 El descontentament dels penats: maltractaments, aixecaments, faltes i desercions	163	
9.3 Pagaments, premis i gratificacions	166	
9.4 El treball lliure	169	
10. L'ASSISTÈNCIA SANITÀRIA		
10.1 L'hospital de Sant Pau i Santa Tecla	174	173
10.2 La infermeria del presidi de la Pedrera	177	
10.3 Accidents a la pedrera i zona de les obres del port	179	

11. FI DEL TREBALL DELS PRESIDARIS AL PORT DE TARRAGONA	183
---	-----

CONCLUSIONS	189
-------------	-----

MATERIAL DE CONSULTA	193
Bibliografia, webgrafia i fonts hemerogràfiques	194
Relació d'abreviatures	201

Agraïments	203
------------	-----

PRESENTACIÓ

Teniu a les vostres mans el IV Premi d'Investigació Port de Tarragona. Aquest premi és un reflex del que aporta Bel, autora del present treball premiat, que ens ha demostrat que el jovent pot participar en aquest premi, per les seves potencialitats i capacitats, però que els calen oportunitats i mitjans per poder demostrar-ho. A més, hem de dir que la Montserrat Gisbert ho ha demostrat, i amb nota d'excel·lent. Esperem que en properes edicions els nous investigadors també apostin per aquest premi.

Els presos i el Port de Tarragona. Història de 92 anys de treballs forçats (1792-1884) és un llibre que ens parla de la construcció del port de Tarragona, i la contribució que hi feren els presos durant el període que comprèn des de finals del segle XVIII fins a finals del segle XIX. Sobre aquest tema, fins a la data d'avui, només en teníem referències o citacions en alguna obra, però aquest llibre posa de manifest que, per primera vegada, s'hi aprofundeix i ens apropa a una realitat de gairebé un segle de la història del port, de la ciutat de Tarragona i d'altres ciutats. Amb aquesta obra sortim del tòpic per poder conèixer la realitat dels presos en la seva relació amb el port de Tarragona i amb la ciutat, i la manera de viure en presidi, o en els diferents presidis que tingué Tarragona.

Amb aquesta presentació vull felicitar l'autora pel seu treball, i desitjar que en gaudiu totes aquelles persones que el pugueu llegir.

JOSEP ANDREU I FIGUERAS
President del Port de Tarragona

PRÒLEG

Aquest llibre que avui teniu a les mans és el resultat d'un intens treball de recerca al voltant dels presos que contribuïren amb el seu esforç a la construcció del port modern de Tarragona. Un port que despertava després d'una època convulsa com va ser la medieval a una de nova, en la qual l'aposta era clara, i disposava del suport de tots els dignataris de la ciutat de Tarragona: si el port esdevenia un referent comercial del Mediterrani, la ciutat prosperava, i amb ella els seus habitants. És per això que no es van escatimar esforços en visites a Madrid per demanar al rei permís per reconstruir el port, i s'hi avingué, en un període en què les monarquies necessitaven els ports per estendre el seu poder més enllà de les pròpies fronteres i on establir relacions comercials fructíferes.

Un port, el de Tarragona, que es construí malgrat els greus inconvenients de finançament que es presentaren en diferents èpoques, amb l'ajuda de la població penada destinada a la ciutat, que en alguns moments arribà a superar les 600 persones. Una col·laboració controvertida, quant a la seva veritable eficàcia, i que l'autora d'aquest llibre, Montse Gisbert Bel, ens relata i desgrana rigorosament capítol a capítol amb una redacció entretinguda i amena que arribarà a totes aquelles persones interessades en la història, tant del Port de Tarragona com de la mateixa ciutat.

En aquest sentit, cal apuntar que, en un primer moment, especialment quan la manutenció i la vigilància dels presos anava a càrrec de l'Administració i de l'exèrcit, respectivament, el fet que els presidaris treballessin a les obres del port podia, fins i tot, resultar rendible, però, un cop aquestes despeses van ser assumides per l'Ajuntament de la ciutat i per la Junta Protectora de les Obres del Port, sens dubte sortia més a compte contractar treballadors a sou.

Tot i aquesta observació que els mateixos contemporanis compartiren, els presidaris van romandre a la ciutat fins a l'any 1906, data en què se suprimí el penal de Tarragona i els seus habitants foren traslladats a Figueres. Abans d'aquesta data ja hi havia hagut alguns enginyers que s'havien manifestat en contra d'utilitzar com a mà d'obra els penats, però qui realment va fer un gran pas en aquesta qüestió va ser l'enginyer Saturnino Bellido, autor del projecte del moll de costa i altres construccions portuàries molt significatives, que el 1884 denuncià públicament l'anacronisme del presidi i la necessitat de prescindir dels presidaris, tant per causes humanitàries com econòmiques. L'efecte va ser immediat: el 13 d'octubre del mateix any es decretava una reial ordre per la qual els presidaris del port cessaven l'execució dels treballs.

La importància del llibre de la Montse Gisbert és doble, ja que, d'una banda, ens endinsa en un període concret de la nostra història portuària i, de l'altra, incideix en un tema, el dels penats, que fins ara altres autors havien tractat transversalment però no de manera monotemàtica. Des de l'arribada a Tarragona procedents de Cartagena l'any 1790 fins a l'acomodació en diferents recintes: el castell del Patriarca, el penal del Miracle, el de la Pedrera i el convent de Sant Francesc, a més de la descripció de com era la vida en aquests centres, el manteniment dels presos i la seva alimentació, com era la jornada laboral i les condicions de treball, l'atenció sanitària i la vigilància, les fugues i els accidents. Tot un



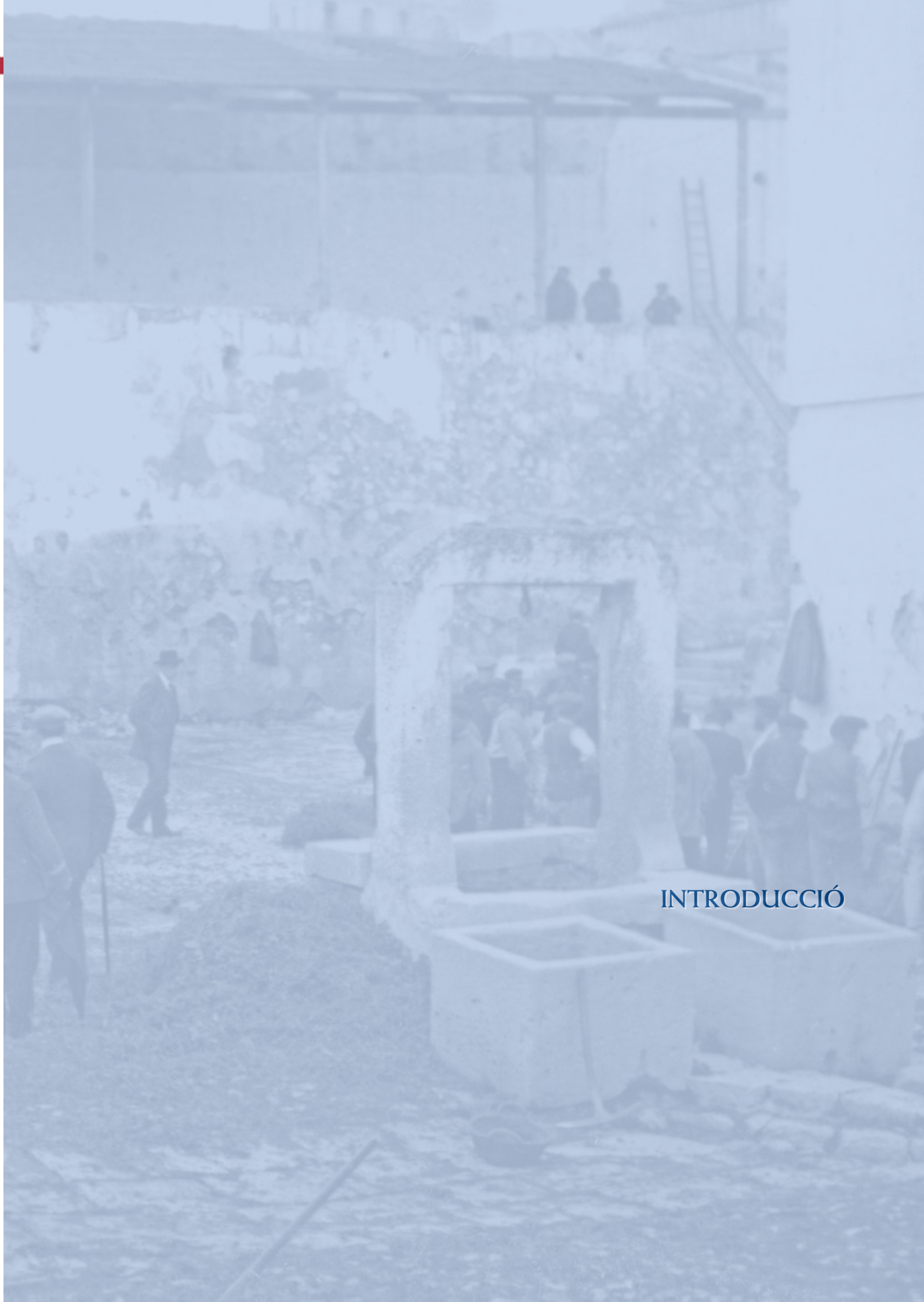
seguit de temes interessants i ben tractats que a partir d'avui faran d'aquesta obra titulada *Els presos i el Port de Tarragona. Història de 92 anys de treballs forçats (1792-1884)* un referent per a la historiografia portuària i tarragonina.

Dos vestigis ens han quedat del pas dels presidiaris pel port: una paret de la pedrera que avui en dia es pot contemplar a l'interior del Palau de Congressos de la ciutat i el dic de Llevant del port, infraestructura cabdal i majestuosa obra d'enginyeria, eix vertebral del port de tots els temps.

Aquest llibre que teniu a les mans és, a més, un treball premiat, concretament va resultar guanyador del IV Premi d'Investigació Port de Tarragona que es fallà el 28 de gener de 2011.

És a les vostres mans decidir si compleix les vostres expectatives; les nostres s'han assolit amb escreix.

COIA ESCODA MÚRRIA



INTRODUCCIÓ



El present treball, dedicat als presos que van construir el port modern de Tarragona dins el període comprès entre els anys 1792 i 1884, s'estructura en onze capítols. No sols s'hi donen a conèixer les controvèrsies que es desenvoluparen al voltant dels penats, sinó també els moments previs a la reconstrucció i el llarg camí fins a obtenir l'autorització necessària per engegar els treballs el 1776. És precisament amb aquesta anàlisi com comença el llibre, fent un viatge en el temps, tot buscant el naixement del port, i com es va desenvolupant amb el pas dels anys i la història que li va tocar viure. Moments d'esplendor, moments complicats, però finalment de ressorgiment.

És així com es proposa un recorregut per la història de Tarragona i el seu port, donant el protagonisme específic a un bon grup de confinats que van arribar des de molts llocs diferents: Cartagena, Barcelona, Saragossa, Ceuta, Madrid, Burgos, Canàries, i que van ser allotjats en quatre espais, habilitats expressament per acollir-los: les quadres del Castell del Patriarca, el penal del Miracle, el penal de la Pedrera i l'església del convent de Sant Francesc. Arribats a aquest punt, es tractaran temes més generals com les condemnes, l'elecció de presos, els trasllats o les llicències i, fins i tot, l'organització del presidi, fent al·lusió al personal treballador i a les funcions executades per cadascú.

De manera més concreta, es parlarà dels dos penals esmentats i la seva trajectòria dins el context de les obres. També s'ha intentat reconstruir la mitjana de penats que van treballar al port cada any. Els resultats són força relatius, ja que no tots els presos del penal sortien a obra, depenia de la seva condemna, però també de les feines que calia desenvolupar cada setmana o quinzena. Per perfilar aquesta recerca, han estat essencials els llibres de certificacions i lliuraments del Fons de la Junta Protectora de les Obres del Port (des de l'any 1790 fins al 1836), resguardats a l'Arxiu del Port de Tarragona. A més del destacat treball fet per José Sánchez Real a *Puerto de Tarragona. Acontecimientos notables en su construcción* i el Llibre d'Acords de l'Ajuntament de Tarragona, el Llibre d'Actes de la Junta d'Obres del Port i les Memòries de les Obres del Port (van començar a redactar-se a partir de l'any 1871).

El manteniment dels presos ens ocupa un altre punt. I és que els litigis que hi va haver entre la Junta d'Obres del Port, l'Ajuntament de Tarragona i la Reial Hisenda van desenvolupar tota una trama amb greus conseqüències sobre les obres i els presos treballadors. Dins d'aquí, s'exposen de forma àmplia els temes relacionats amb l'alimentació i el vestuari, on es veuen més clarament les condicions de vida dels penats.

Els presos patiren jornades molt esgotadores de treball, que duraven, segons el dia, de 7 a 10 hores. Les modalitats de treball van ser diverses. En entrar al penal, se'ls destinava a aquelles feines que es consideraven més adequades, o bé a la pedrera, participant de tot el procés d'extracció de la pedra, o en els tallers per preparar els materials necessaris. No obstant això, tot i que en un principi s'havia decidit utilitzar el presidi per a les obres portuàries, hi ha constància de fer-ne ús en altres obres de la ciutat, com el cas de l'enderrocament de la muralla de Sant Joan i la construcció de la carretera Amàlia (Tarragona-Reus), tot i que no són els únics.

Quant a les condicions laborals, hi ha un altre apunt, en què s'explica la vigilància, el descontentament dels penats (maltractaments, aixecaments, faltes i desercions), els paga-

ments, premis i gratificacions (sempre amb referència als presos) i una nova modalitat de treball, el treball lliure. En tots els casos es donen a conèixer exemples reals.

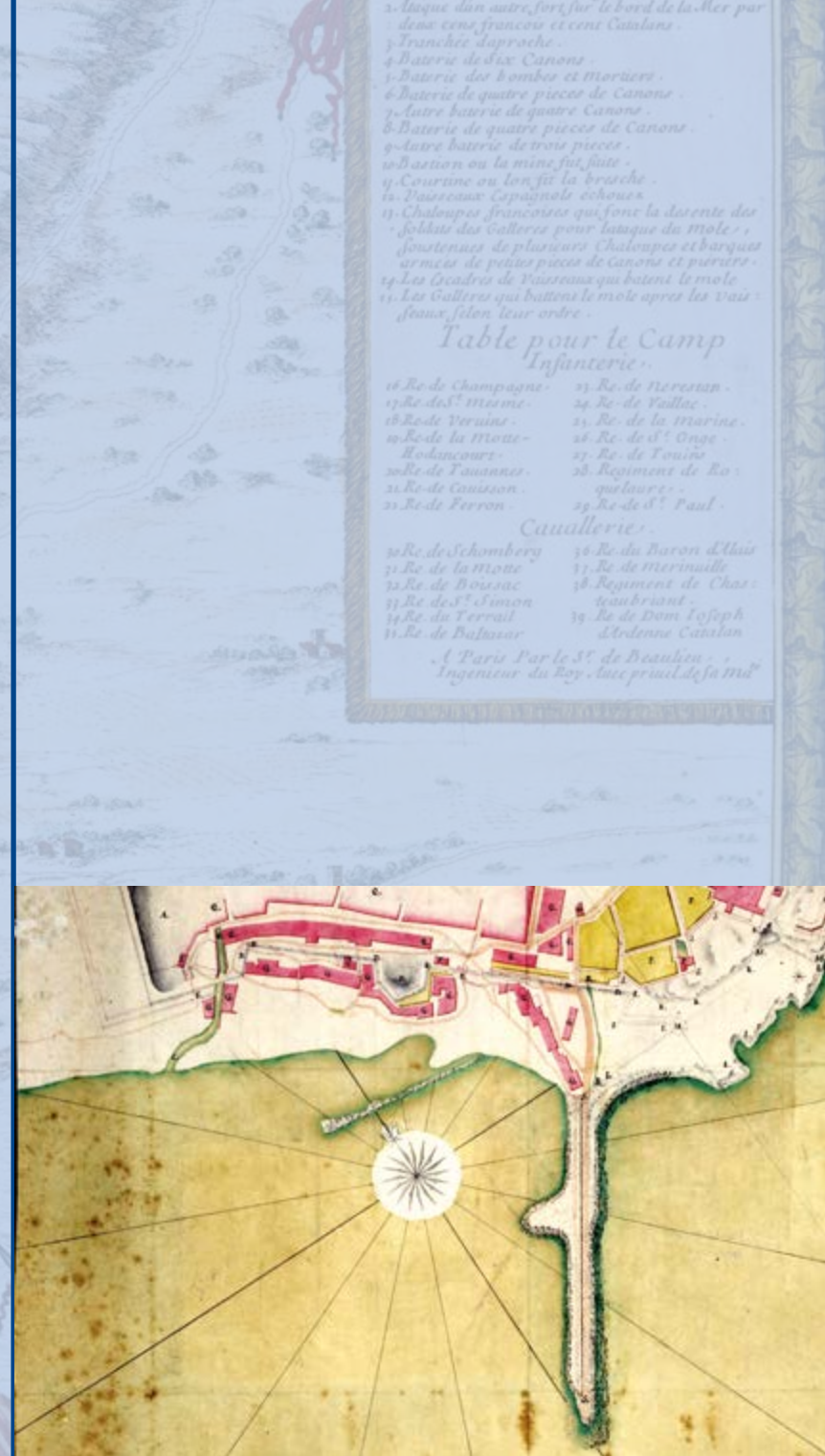
L'assistència sanitària esdevé una altra qüestió tractada, des del funcionament i característiques de la infermeria del penal de la Pedrera fins a les assistències més greus a l'hospital de Sant Pau i Santa Tecla. Un altre apartat l'ocupen els accidents soferts a la pedrera i zona de les obres del port, que també inclouen exemples reals.

L'onzè capítol posa fi a la recerca i esdevé també l'exposició del procés de denúncia que va obrir el director Saturnino Bellido per tal de prescindir del treball dels presidaris, apostant per la contractació. A l'octubre de 1884 es produïa aquest final, i es tancava d'aquesta manera la història de 92 anys de treballs forçats dedicats a la construcció del port de Tarragona.

La reconstrucció de totes aquestes dades que envoltaren les vides d'aquests confinats ha estat possible gràcies a la documentació proporcionada per una llarga llista de llibres vinculats a la temàtica, revisats en les biblioteques següents: Biblioteca de l'Arxiu del Port de Tarragona, Biblioteca de Catalunya, Centre de Documentació Marítima de Barcelona, Biblioteca de l'Arxiu Històric de Cartagena, Biblioteca Pública de Tarragona, Biblioteca del Museu Nacional Arqueològic de Tarragona, Biblioteca Pública Arús, Biblioteca de la Facultat d'Història, Geografia i Filosofia de Barcelona (UB) i Biblioteca de la Facultat de Dret de Barcelona (UB).

Així mateix, indispensable ha estat la consulta a tot un seguit de fons; destaca, sobretot, el Fons Junta d'Obres del Port de Tarragona i el Fons Junta Protectora de les Obres del Port, dipositats a l'Arxiu del Port de Tarragona. Altres fons utilitzats de la ciutat de Tarragona han estat el Fons Municipal de l'Arxiu Històric de Tarragona i de l'Arxiu Històric de l'Ajuntament de Tarragona, el Fons de la Diputació de l'Arxiu Històric de la Diputació de Tarragona i el Fons de l'Hospital de Sant Pau i Santa Tecla custodiat a l'Arxiu Històric Arxidiocesà de Tarragona. Altres fons emprats han estat: Fondo Antiquo de la Colección Antonio Delgado y Hernández de l'Arxiu de la Universitat de Sevilla, Fondo Contemporáneo de l'Arxiu Històric Nacional de Madrid, Fons Municipal de l'Arxiu Històric Municipal de Reus, Fons de la Real Cancillería i Fons de la Reial Audiència de l'Arxiu de la Corona d'Aragó.

Com a fonts hemerogràfiques, cal citar les següents: *Diario Mercantil de Avisos y Noticias*, *Diario Mercantil, Político y Militar de la Ciudad de Tarragona*, *Diario de Tarragona*, *El Pabellón Liberal*, *El Mercantil*, *Ateneo Tarraconense de la Clase Obrera*, *La Provincia de Tarragona*, *La Opinión*, *El Analizador Tarraconense*, *La Cruz*, *Boletín Oficial de la Provincia de Tarragona*, *Gaceta de Madrid*, *Revista de Obras Públicas*. I, finalment, cal esmentar que el conjunt de imatges que apareixen al llarg dels capítols provenen de l'Arxiu del Port de Tarragona, l'Arxiu Històric de l'Ajuntament de Tarragona, el Fons Fotogràfic del Museu Nacional Arqueològic de Tarragona i l'Arxiu Històric de la Universitat de Sevilla.





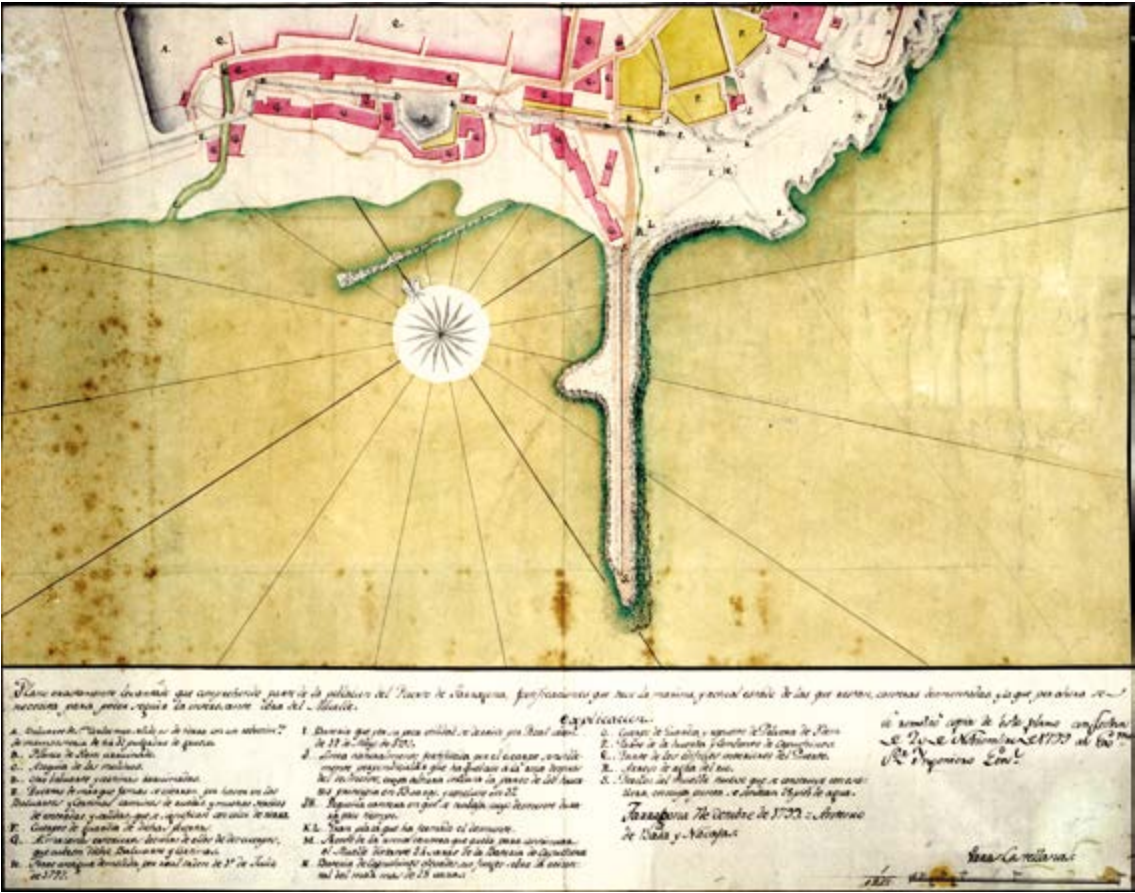
L'activitat a la zona portuària de Tarragona ens ve des de temps antics. L'arqueologia i els textos clàssics han servit com a bons exemples per reconstruir aquells primers moments. Així mateix, tots els estudis derivats al llarg de la costa catalana i més enllà han esdevingut el complement indispensable per marcar una a una les traces d'aquell bell passat. Hi ha evidències de sobra per afirmar una ocupació o utilització prèvia a l'arribada dels romans, ja que és sabuda la constància d'un flux comercial a la zona en el III mil·lenni aC i intensificat en el s. VIII aC amb fenicis i grecs. L'entorn era més que favorable per a la navegació, a més que diferents punts de la costa presentaven les condicions idònies per establir-hi els enclavaments que esdevindrien vehiculadors del seu territori.

Emporiae, Iluro, Baetulo, Barcino, Tarraco, Dertosa, Dianium, Lucentum, Ilici, Carthago Nova, constituïrien punts clau en les relacions comercials marítimes volgudes establir entre la costa mediterrània de la península Ibèrica i la resta de ports. I dit així perquè, com ens afirma Pere Izquierdo i Tugas,¹ alguns d'aquests fins i tot "podrien haver començat a funcionar a la Prehistòria". Imaginem, doncs, la importància del port en la història humana, en la seva evolució i en el desenvolupament de les activitats que hi funcionen estretament lligades.

La mar Mediterrània esdevenia una bona zona per a la navegació; per això mateix, calia conèixer-ne bé el comportament estacional, per tal de tenir els menors problemes a l'hora de desenvolupar els tràfics. Una obra que ens ajuda a fer-nos una idea de quina era la visió que els clàssics tenien sobre els ports és el tractat, en deu volums, *De Architectura*, de Vitruvi (publicat en castellà com *Los diez libros de Arquitectura*), en concret el capítol 13 del llibre 5, "De los puertos y obras de albañilería debajo del agua". D'altra banda, també seran els romans els que, ja de manera específica, començaran a citar l'antiga Tarraco, Tarakón, Tarracon, Tarracona i el seu port. Les anàlisis descriptives que van fer Polibi, Tit Livi, Estrabó o Erastòstenes han jugat un paper molt especial a l'hora de resituar-se en el temps i redescobrir molts dels elements que configuraven el port de Tarragona a l'antiguitat i que van desaparèixer en créixer la zona de marina.

Aquestes dades, juntament amb l'arqueologia, han fet entreveure que el port romà de Tàrraco era format per una badia de forma semicircular amb una platja de sorra fina i una escullera en un dels extrems. Al voltant hi havia tot un seguit d'edificis d'emmagatzematge (coneguts com *borrea*) i altres de més petits, superposats, en alguns casos, a algunes estructures que han estat atribuïdes a possibles cases de pescadors ibers.² Però què ens volen dir exactament les fonts? Walfida Pérez³ o David Bea han estudiat el cas, i agrupant els exemples que ens proposen, la majoria ens parlen de l'arribada dels romans a la costa tarragonina en les guerres púniques (concretament fou vers la segona, 218-206 aC). Els romans havien edificat alguna mena d'estructura portuària, ja que Tit Livi esmenta "portuum Tarraconis"⁴ o Polibi "Ἐπὶ νεῖον".⁵

¹ IZQUIERDO I TUGAS, P. "Tarragona dins la xarxa portuària romana. Una aproximació", a: *Ports marítims i ports fluvials: la navegació a l'entorn del nord-oest mediterrani durant l'antiguitat*. Tarragona, Arola Editors, 2008, p. 64.
² BEA CASTAÑO, D. "El Port romà de Tarraco. Aportacions historiogràfiques i noves interpretacions. La intervenció arqueològica als solars de l'U.A. 15 de Tarragona (Tarragonès)", a: *Ports marítims i ports fluvials: la navegació a l'entorn del nord-oest mediterrani durant l'antiguitat*. Tarragona, Arola Editors, 2008, p. 149-151.
³ PÉREZ, W. "Hernández Sanahuja y el puerto romano de Tarragona", *Butlletí Arqueològic de la Reial Societat Arqueològica Tarraconense*. Butlletí extraordinari dedicat a B. Hernández Sanahuja. Tarragona, 1991.
⁴ Ho esmenta a *Ab urbe condita*, llibre XXII.
⁵ Apareix recollit en un fragment del *Lèxic de Suides*.



Plànol de Tarragona i el seu port a l'any 1799, on es detallen les restes del port romà. APT.

Estrabó, escrivint en el s. I aC la seva obra *Geographika*,⁶ deia: "Entre la desembocadura del Íber y los Promontorios del Pirene, donde se alzan los trofeos de Pompeyo, la primera ciudad es Tarracon, que no tiene puerto, pero que está situada en un golfo y provista suficientemente de las demás ventajas [...] pues reúne los requisitos para la estancia de los gobernadores y es como la metrópolis, no sólo de la región de a este lado del Íber, sino incluso de la mayor parte de la del otro." Però ell mai no hi havia anat, i continua dient: "Erastóstenes [s. III a.C] sostiene que también posee puerto, pero según el testimonio en contra de Artemidoro [Artemidor d'Efes, final s. II aC – principi s. I aC], no ofrece siquiera condiciones para el anclaje." De totes maneres, ha quedat provat que amb la citada guerra quedà clarament establerta una zona d'ancoratge; Tarraco esdevingué un punt de subministrament de la tropa i de venda de botins, que va passar a convertir-se després, amb la Pax Romana, en un destacat centre d'intercanvis entre els ports itàlics i el nord-est hispànic. Això queda constatat a partir de l'existència de *Praefecti orae maritimae* (oficials encarregats de supervisar el litoral).

Sens dubte, va poder ser una època de gran esplendor, però la crisi del s. III començà a girar les coses, i s'agreuà encara més amb les invasions dels pobles del nord i dels àrabs. Amb el pas dels gots, la ciutat es convertí en colònia militar (l'any 475) i el port

⁶ AADD. Estrabón. *Geografía*. Llibres II-III. Barcelona, Biblioteca Básica Gredos, 2008, p. 225-226.



es començà a desatendre, a causa de la poca tradició dels gots a la marina.⁷ L'abandonament, juntament amb l'acció natural del riu i el mar, feren que el lloc s'acabés utilitzant com a zona de conreus. La ciutat també s'anà despoblant progressivament; els habitants que encara hi quedaren es resguardaren a la part alta.

No obstant això, per aquests temps, cal destacar el nomenament de la ciutat com a seu metropolitana. Llegim, doncs, el que ens deia Hernández Sanahuja⁸ sobre això: "Tarragona en poder de los godos había perdido su importancia política, aun que en el rango eclesiástico era la Metrópoli de casi toda España citerior de los romanos; y lejos de recuperar aquella en la invasión musulímica, quedó de hecho reducida á la modesta condición de una simple ciudad sujeta al Sarkosta (Zaragoza) en la división de España en cinco grandes provincias." I tal com l'autor indica, seria una equivocació pensar que fou l'arribada de Muza la que va destruir la ciutat i que per això mateix a finals del s. XII estava convertida en un munt de ruïnes.

Amb la derrota de Guadalete el 711, la localitat passà a mans àrabs com moltes altres ciutats. I amb poc més d'un any, Muza i Tarek s'apoderaven de tota la Península. Són poques les notícies que ens han arribat sobre l'estat del port o sobre esdeveniments que hi van ocórrer. L'any 756 governava la Península Yusuf, que pertanyia als abbàssides, en nom del califa Abu-Giafar al-Mansur. Però aleshores es presentà Abd-al-Rahman I, cap dels omeies, i acabà reduint els altres. Aleshores el califa de Damasc, tot i que amb retard, envià ajut a Iusuf el 768. En aquest ajut hi figurava com a principal de 10 naus el valí Abdallah Seklebí, que entrarien per l'Ebre cap a Tortosa.

El mateix Seklebí ens relata que, a Tortosa, fou derrotat pel valí de la ciutat i, per tant, no li quedà més remei que embarcar i descendir altre cop per l'Ebre. A la desembocadura s'hi trobaria les naus de guerra sortides des de Tarragona. Després d'un renyit combat, l'esquadra de Seklebí fou presa, i la victoriosa tornava de nou al moll tarragoní. Aquesta no fou l'última temptativa dels abbàssides orientals, ja que, vistos els resultats, se li concedí a Abd-al-Rahman el projecte de crear una marina militar potent. Per aquest motiu s'aixecarien drassanes a Roses, Barcelona, Tarragona i Tortosa, i feren venir de Constantinoble els millors mariners i constructors del moment.⁹ En el cas de Tarragona, es bastí la nova drassana aprofitant les restes del port romà.

El port de Tarragona i la resta de la ciutat, com s'ha comentat, va sofrir una lenta i contínua destrucció durant aquests segles de dominació fins que en el segle XII els comtes de Barcelona començaren la repoblació. A més a més, gràcies a les conquestes de Lleida i Tortosa, Tarragona va poder recuperar la seva condició de seu arquebisbal, fet que va permetre a la ciutat i al port redreçar-se de nou. Ara bé, el primer intent de recuperació de la ciutat es donà el 809. Davant la petició d'ajuda dels catalans, Carlemany va enviar Lluís el Pietós a la marca. Aquest es va fer propietari de Barcelona. Des d'allí, el 809 va arribar a Tarragona i la va rendir; la reacció musulmana fou fulminant. Al-Hakem encomanà al seu fill, Abd-al-Rahman, la reconquesta de la ciutat. Aquest atac

es va dur a terme amb les tropes del valí de València, que travessaren l'Ebre i agafaren Lluís desprevingut. El resultat fou la pèrdua de tot el terreny guanyat. A partir de l'any 820 es reprenen les hostilitats entre francs i musulmans.

Abd-al-Rahman s'establí a Tarragona, des d'on activà una base per perseguir els corsaris cristians. La base tarragonina també va servir per dur a terme expedicions de saqueig. Una de les més destacades és la de l'any 838. Aquell any, les galeres d'Eivissa, Mallorca i Tarragona desembarcaren a Provença amb l'objectiu de saquejar el territori. Fruit de l'activitat vandàlica, van obtenir un gran botí que incloïa esclaus. S'ha d'esmentar també que les accions de saqueig van provocar que el tràfic comercial es desviés de Tarragona a Salou. Un Salou que estava concentrant cada cop més mercaderies sota la seva distribució. La població, a més, es va veure afavorida per la seva posició estratègica i per no haver de pagar moltes de les impositcions que es van fer a Tarragona, per raó d'impostos i altres.

A causa de la inestabilitat de la zona es féu construir al llarg de la costa espanyola tot un seguit de torres que divisarien els vaixells enemics i servirien per alertar dels possibles perills. A Salou, a la punta de la Móra i al punt extrem del turó tarragoní se'n disposaren (a partir d'aquest punt es construí el moll modern), i, segons comenta Bellido, "avisaban á la escuadra anclada en el puerto cuando asomaba algún amago de enemigos en las vecinas playas del Vendrell, hasta las costas del Garraf por Oriente, y Cambrils hácia el Ebro, por Occidente".¹⁰

Un dels protagonistes de la repoblació fou l'arquebisbe Oleguer, que el 1129 concedia el títol de príncep de Tarragona al normand Robert Boerdet (més conegut com Robert d'Aguiló). Aquest cavaller concediria títols i propietats a la ciutat i també a tot el Camp de Tarragona. Començava a donar-se una època de creixement econòmic, en què augmentava tant el comerç exterior com interior, principalment d'espècies i teixits. Però no sols fou una època d'esplendor per a la navegació catalana, sinó també per a la resta de països del Mediterrani. Segons Bellido,¹¹ els productes anaven cap a Scharhya d'Àfrica, Yskandarria (Alexandria) i els mars de Síria, i els que es rebien provenien d'Orient, Pèrsia, Índia i Aràbia. Afegeix, fent referència al port, que no estava reduït a una simple rada sense defensa i abric, ja que "los historiadores árabes expresan de la manera más terminante que tenía buen puerto y buen fondedero, diferente del de Barcelona que carecía de fondo". Un segle després, Tarragona agafaria un paper destacat en la conquesta d'Eivissa, ja que des d'allí, i també des de Salou i Cambrils, sortiria la flota conqueridora, el 5 de desembre de 1229.

Aleshores ens preguntem: com era el port en aquells moments? Les restes de l'antic moll romà encara eren presents, però la dàrsena estava força afectada, i, per tant, els vaixells només podien ancorar a la badia mentre la càrrega i descàrrega de mercaderies es feia a través de petites embarcacions que portaven els materials a terra. El que hi havia no era res més que una platja poc protegida, paral·lelisme que compartien també Roses, Palamós, Tossa, Barcelona o Salou. Tot i així, sembla que les barques que arribaven al lloc preferien dirigir-se cap a Salou, en estar una mica més protegit, a

⁷ HERNÁNDEZ SANAHUJA, B. *Historia del Puerto de Tarragona. Desde su origen hasta nuestros días*. Edició facsímil (1859). Tarragona, Autoritat Portuària de Tarragona, 2002, p. 15.

⁸ HERNÁNDEZ SANAHUJA, B. *Historia del Puerto de Tarragona...*, p. 15.

⁹ BELLIDO, S. *Antecedentes sobre la historia Antigua y Moderna del Puerto de Tarragona*. Edició facsímil (1883). Tarragona, Junta del Puerto de Tarragona, 1986, p. 140.

¹⁰ BELLIDO, S. *Antecedentes sobre la historia Antigua y Moderna del Puerto de Tarragona...*, p. 142.

¹¹ BELLIDO, S. *Antecedentes sobre la historia Antigua y Moderna del Puerto de Tarragona...*, p. 144.



pesar que els vents del sud i oest hi continuaven tocant. I això que a Tarragona s'havia donat la iniciativa d'obrar a la rada en el punt extrem del turó tarragoní per al refugi de les naus.

Els ingressos que tenia la ciutat procedien de les talles (imposicions que es decretaven per a cada llar) i els drets (recaptacions sobre determinats productes: cereals, vi i carn). D'ordenances relacionades amb el port n'hi havia dues, la de la nau i la del peix. La primera imposava una taxa a qualsevol vaixell que entrés o sortís del port de Tarragona, però els ingressos no eren gaire elevats en comparació amb el peix. Conscients de la limitació econòmica per la que es passava, els tarragonins es van veure obligats a recórrer a instàncies superiors com el rei o el bisbe. I de fet, l'activitat no s'hauria pogut acabar de reprendre si no hagués estat pel seu suport en decidir aplicar mesures proteccionistes per tal de recuperar el comerç marítim.

Pere III el Cerimoniós concedia el 31 d'abril de 1339 la franquícia dels drets de duana per a les mercaderies que arribessin pel mar, i el 4 de setembre del mateix any permetia l'extracció lliure de mercaderies del Regne de València a condició que es desembarquessin al port de Tarragona. I les concessions continuaren, ja que el 22 de juliol de 1372 concedí als cònsols, ciutadans i prohoms de Tarragona la possibilitat de carregar i descarregar al port de la ciutat vitualles i mercaderies com a Barcelona, amb indicació dels tretze llocs autoritzats com a carregadors del cobrament de les generalitats o drets del general i lleudes.¹² Això generà l'obertura de nous camins i el restabliment d'altres, com els de Vila-rodona, Montblanc, Urgell, Valls o la Selva del Camp. Després d'això, es disposà la construcció d'una bassa per mullar la fusta que s'utilitzaria en la construcció o reparació de vaixells¹³ i també van voler muntar un embarcador que facilités la càrrega i descàrrega dels productes que haurien de circular.

Avançant en el temps, tenim la notícia que el 1484 Ferran el Catòlic atorgava un nou privilegi que confirmava els anteriors i, a més, donava facultats a la ciutat per construir-hi un descarregador. A tot això s'hi sumava el fet que en aquells moments el consell de la ciutat havia afavorit la zona portuària amb la concessió de diversos drets de duana.¹⁴ Les obres estaven sota la direcció del bisbe Pere de Urrea, que presidia una junta de la qual també formaven part els representants del municipi i del capítol catedralici. Per finançar-ho s'utilitzava el cobrament de drets sobre la carn, el pa i el vi, una contribució que s'exigiria a tots els pobles de la Comuna¹⁵ (ja s'havia donat prèviament el dret per poder-se imposar),¹⁶ que va comportar-ne l'oposició. Aquest proteccionisme acabà derivant en el fet que els pobles del Camp no poguessin embarcar i desembarcar mercaderies a través del port tarragoní si no pagaven. En conseqüència, el tràfic es va tornar a desviar cap a Salou.

¹² Arxiu Històric Tarragona (AHT). Fons de l'Ajuntament de Tarragona, pergami 313. En un altre pergami, el 316, llegim que el notari de Tarragona, Pere Guerau, comunica a tot un seguit de personalitats el privilegi que Pere III havia entregat al port. És datat els dies 2 i 4 d'octubre de 1372. També trobem una minuta datada el 1510, que torna a parlar del mateix privilegi, en el mateix fons. Sign. top. 7/103.

¹³ L'acta es firmava el 5 de juliol de 1429.

¹⁴ AHT. Fons de l'Ajuntament de Tarragona, pergami 315.

¹⁵ Fou així perquè la Guerra Civil de Joan II hauria deixat les arquas del Consell en un estat lamentable. Pot consultar-se l'escrit en concret a AHT, Fons de l'Ajuntament de Tarragona, pergami 317.

¹⁶ AHT. Fons de l'Ajuntament de Tarragona, pergami 317.

El 1492, el rei emetia un privilegi reial on exposava els motius per a l'acabament del Port de Tarragona, concedint una imposició sobre contribucions: "vista la gran utilitat e benefíci ques spere seguir atots bostres subdits navegants per les mars de aqueix principat, del moll que en la part de la ciutat de terragona se construeix [...] Nos desitjant e volent que lo dit moll en tot cas se faça per los molts utils respectes que en aço concorren, haem fet comissió que sia imposat cert dret en les villes e lochs del compte terragona per avida de les despeses del dit mol segons en dita ciutat es stat imposat [...] affi effecte que lo dit mol se proceguesca e se acabi segons es nostre desig". La utilitat i benefíci seria "mirada la oportunitat del lloc e la gran evinentesa e abundancia de pedres que es en aquell". I també perquè no sols seria útil a la dita ciutat "mes encara totes les villes e locs del camp de terragona e altres ne conseguiran gran benefíci utilitat e augment per raho de la negociació d'exercits marítims per la gran importunitat de [...] treginar vendre e trastejar les vituales e mercaderies".¹⁷

El 1510 s'emetia un memorial¹⁸ per demanar tot un seguit de coses, com l'ampliació del port i la zona de pesca, que es modifiqués la insaculació, i també que s'arreglessin portelles, finestres i forats de la muralla, entre altres coses. I el 1511, el rei manava des de Valladolid, per als propietaris de naus, patrons i capitans, que no carreguessin ni descarreguessin peix salat (congres, arengades rovellades, lluços, tonyina i altres), ferro ni pells de bou al port de Salou, sinó a la platja o al port de Tarragona, i que paguessin lleuda a Escaladei; demanava que això fos observat per tots els oficials, pel diputat local i pel frare del general a Salou.¹⁹

Un any després, des del 1512, es començaven a imposar els *Capítols del dret e imposició del buc y nolit y estacatge de la ciutat de Tarragona*.²⁰ Unes iniciatives que ajudaren que a poc a poc el port tornés a agafar relleu, com així va quedar reflectit en el *Libro de las grandezas* de Pons d'Icart,²¹ que ens el descriu, i, a més a més, demana al rei Felip II que el netegi, ja que aniria molt bé per a l'aprovisionament de l'armada reial i per a l'exportació de mercaderies. Deia així: "Tenia tambien la ciudad de Tarragona antiguamente un puerto fabricado, segun en muchos actos antiguos se prueba, de diversas propiedades [...]. Y en una carta de concesión que hizo el Rey don Pedro en la ciudad de Tarragona [...] en poder de Ferrer notario suyo de un molino²² dize que esta situado y tiene el rey en el puerto fabricado de Tarragona." I a més també hi havia "unos huertos [...]. Toda la tierra que ocupan estos huertos ocupaba entonces el dicho puerto fabricado²³, y hasta allí

¹⁷ El document amb referència al privilegi es troba a: Arxiu Corona d'Aragó (ACA). Registre 3570, fol. 76 i la minuta a: AHT. Fons municipal de Tarragona, Documents solts (1025-1867). Sign. top. 7/103, any 1510.

¹⁸ AHT. Fons municipal de Tarragona, Documents solts (1025-1867). Sign. top. 1/97.

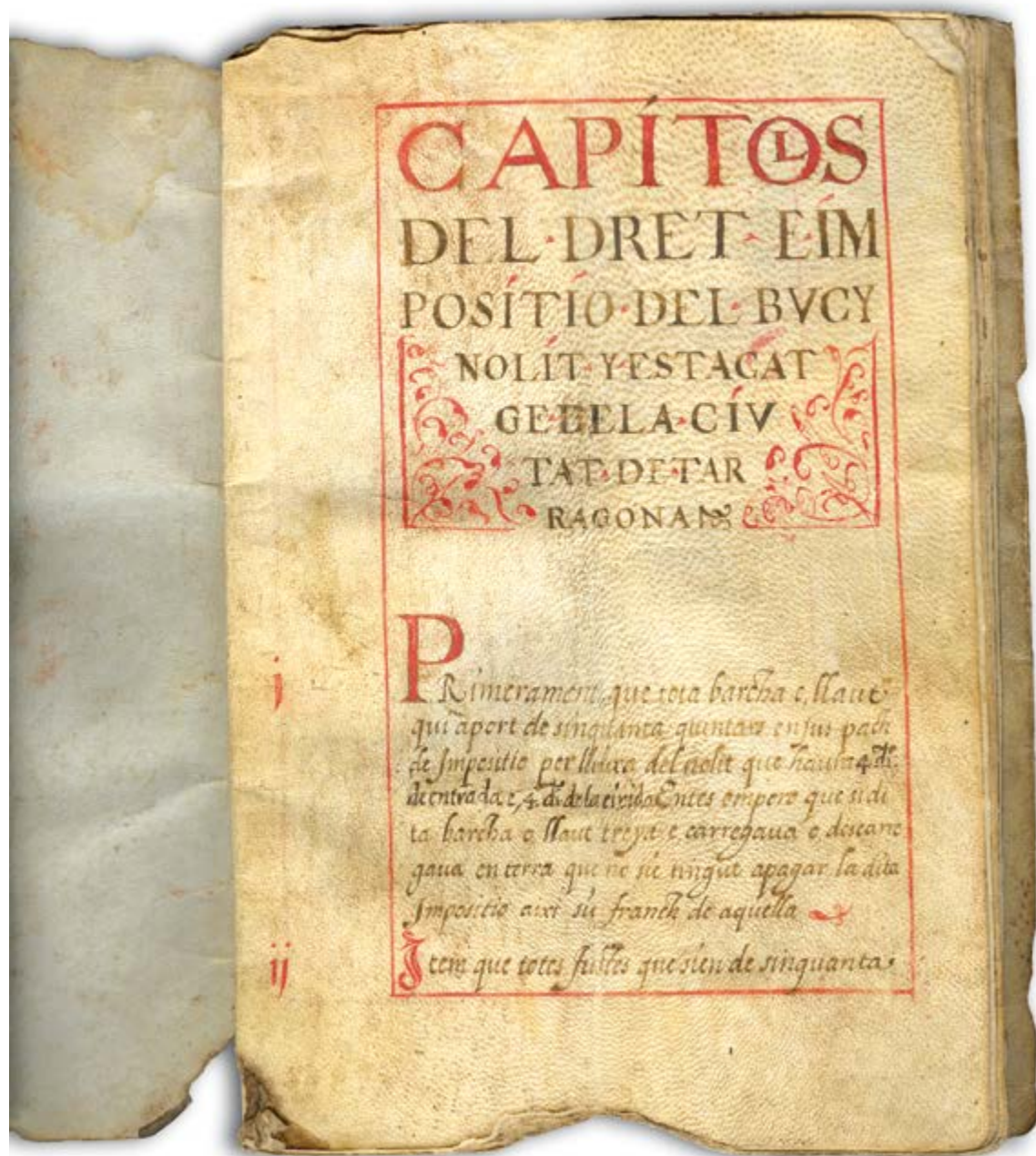
¹⁹ AHT. Fons de l'Ajuntament de Tarragona, pergami 229. Fa referència al fet, però l'escrit se situa al 9 de febrer de 1520.

²⁰ També es regularien els drets de compra i construcció de vaixells i gravaven algunes mercaderies. El document que fa referència a aquests drets es troba a: Arxiu Històric Municipal Tarragona. P8532: Drets. Capítol del dret i imposicions del Buc i Nòlit i Estacatge de la ciutat de Tarragona. Calaix 12. Núm. 21. És datat el 1634 i firmat per l'arrendador Geroni Alegre Fond. És en el capítol XXI quan esmenta que aquestes imposicions començaren a donar-se el 1512.

²¹ PONS DE YCART, M. L. *Libro de las grandezas y cosas memorables de la Metropolitana Insigne y famosa Ciudad de Tarragona*. Lleida, Pedro Robles y Juan de Villanueva, 1572, p. 235-240.

²² A l'AHT, hi ha tot un seguit de pergamins que ens parlen de diversos molins: n'hi ha bladers, drapers i fariners. Les referències més antigues constaten un molí a la zona a l'any 1366 (Fons de l'Ajuntament de Tarragona, pergami 339), però sobretot en trobem informació en els segles XV (Fons de l'Ajuntament de Tarragona, pergamins 342, 340 i 341) i XVI (Fons de l'Ajuntament de Tarragona, pergamins 129, 309 i 343).

²³ No sols hi havia horts a la zona de port, els documents també en notifiquen l'existència en les parts immediates de la pedrera. AHT, Fons de l'Ajuntament de Tarragona, pergamins 535, 536. Com veiem, és una tendència que venia de l'època dels gots, en la dita zona.



Capítols del dret e imposició del buc y nolit y estacatge de la ciutat de Tarragona, 1512.
AHCT. Capítol del dret i impositons del Buc i Nòlit i Estacatge de la ciutat de Tarragona. Calaix 12. Núm. 21.

estaba lleno de agua del mar, y arriba por donde ay unas antigüedades pasaba el muro de la ciudad".

Un apunt curiós que ens fa és que a la zona del port, durant les obres, es va anar trobant tot un seguit de medalles (entre altres objectes apreciats): "el emperador que lo hazia reparar mandava poner sus medallas". A continuació suggereix la proposta al rei: "Si agora tambien V.M. mandava limpiar el dicho puerto que esta lleno de tierra y tornar el dicho reparo, que con poco gasto se haria, valiendose los inviernos de sus esclavos redundaria muy grande provecho a España, siendo el dicho puerto tan importante y



"Plànol de Tarragona i el seu port dins el context de la Guerra dels Segadors. 22.10.1744." APT.

conveniente reparo para las galeras y armadas." Acaba explicant els recursos més importants de la zona.

Al novembre de 1585 tenim una notícia²⁴ en què el governador esmenta la necessitat que els pescadors de Tarragona paguessin la imposició del peix que prenguessin per poder acabar el moll, perquè es comentava que els pescadors de Tamarit ja ho estaven abonant. Del segle XVI també ens apareix una minuta²⁵ que conté les disposicions sobre els drets del port i duana, per a la fabricació del moll i la reparació dels vaixells. I les súpliches continuen al tombant de segle.²⁶ De 1609 tornem a trobar una notícia al voltant del nostre port; sembla que s'estava donant una epidèmia de pesta a Londres, per això mateix el rei Felip II de Castella (1598-1621) demanava que es vigilessin els ports per evitar el contacte amb vaixells, gent i mercaderies que vinguessin d'allí. Feia l'avís Pedro de Zúñiga.²⁷

Amb l'esclat de la Guerra dels Segadors (1640-1652), l'activitat portuària va decaure de nou. La preocupació per les obres no s'abordaria novament fins al 1671, quan, com

²⁴ AHT. Fons municipal de Tarragona, Documents solts (1025-1867). Sign. top. 9/355.

²⁵ AHT. Fons municipal de Tarragona, Documents solts (1025-1867). Sign. top. 18/1805.

²⁶ AHT. Fons municipal de Tarragona, Documents solts (1025-1867). Sign. top. 18/1785.

²⁷ AHT. Fons municipal de Tarragona, Documents solts (1025-1867). Sign. top. 2/152.



Plànol general de Tarragona amb els seus encontorns dins una distància de 1.500 vares. Apareix un llistat de cases i propietaris. APT.

ens comenta Coia Escoda,²⁸ “el Consell se dirigí al virrey y le pidió explicaciones sobre la construcción de una torre fortificada en el Puerto de Salou, que había vuelto a recuperar el comercio marítimo de la zona”. Amb vista, es demanà que s’apliquessin de nou els privilegis de Ferran II (del 1509 i 1511), però el rei no ho acceptà. A finals de segle hi havia la voluntat de reiniciar les obres, que serien pagades amb l’import dels arrendaments de la ciutat. No resultaren ser suficients i, des d’aleshores, es reservaria una quantitat a la taula de canvis²⁹ de la ciutat, fins a reunir els recursos necessaris.

Tarragona fou nomenada cap del corregiment; no obstant això, l’administració filipista no la beneficià; al contrari, ja que el 1717 José Pedrajas³⁰ feia perdre l’autorització per desembarcar-hi productes estrangers o no catalans, que guanyaren Torredembarra i Salou. L’autorització es tornà a recuperar el 1761,³¹ tal com ho va manar el ministre del rei, el marquès d’Esquilache. Aquest al·legava que Tarragona era “cabeza de partido, plaza de armas, que tenia cabildo catedralicio y posibilidad de establecer el edificio de la aduana, que sustituiría a la de Torredembarra, destinada únicamente a la exportación”.³² Així, es proposaren nous arbitris per a la sal, la carn, el peix fresc i per a la sortida de

mercaderies a través de les duanes del corregiment (incloent-hi Sitges). Els nous arbitris anaren lligats a la voluntat d’impulsar la reconstrucció que ja havia estat comunicada al rei, el 25 de maig de 1776.³³ Ara bé, primer havien d’aconseguir els 13.710 pesos anuals que s’havien plantejat, per poder iniciar els treballs, cosa que no arribà fins a finals de segle, el 1790.³⁴

²⁸ ESCODA MÚRRIA, C. *El Puerto de Tarragona*. Barcelona, Lunweg Editores, 2002, p. 26.

²⁹ La taula de canvis a la ciutat de Tarragona va instal·lar-se el 1581, i va esdevenir l’organisme municipal encarregat de la custòdia dels dipòsits i de l’admissió de imposicions en metàl·lic.

³⁰ Administrador espanyol que fou intendent de l’exèrcit. També participà en la reforma d’hisenda que s’havia iniciat en la Guerra de Successió espanyola. Per això acabà sent superintendent d’hisenda de València (1711-1713), la Corunya i Catalunya (respectivament: 1716-1717/1720-1724).

³¹ Tot i que ja s’havia volgut recuperar abans, havent-se adreçat al Consell Municipal, per instància al marquès de Campoflorida (ministre del monarca Felip V). Havien demanat almenys quedar-se amb els productes nacionals i que els estrangers se’ls quedessin Torredembarra i Salou.

³² ESCODA MÚRRIA, C. *El Puerto de Tarragona...*, p. 26.

³³ L’escrit de proposta el redactaren José Claver i Pedro Calixto Pauló com a regidors, José Tardiu i Pablo Arán com a diputats del Comú, Antonio Vellet com a síndic personer, Mariano Montaner i José Borrás com a cònsols de comerç i José Vidal, Pedro Juan Sans i Jaime Mallafre com a patricis escollits. Vegeu: SÁNCHEZ REAL, J. *Puerto de Tarragona. Acontecimientos notables en su construcción (1802-1829)*. Tarragona, Autoritat Portuària de Tarragona, 1995, p. 183.

³⁴ Segons NAVARRO MIRALLES, L. “Tarragona en 1715-18, posibilidades para una evolución económica”. A *Primer Congreso d’Història Moderna de Catalunya*. Barcelona, del 17 al 21 de desembre de 1984. Diputació de Barcelona, Edicions de la Universitat de Barcelona, p. 703.

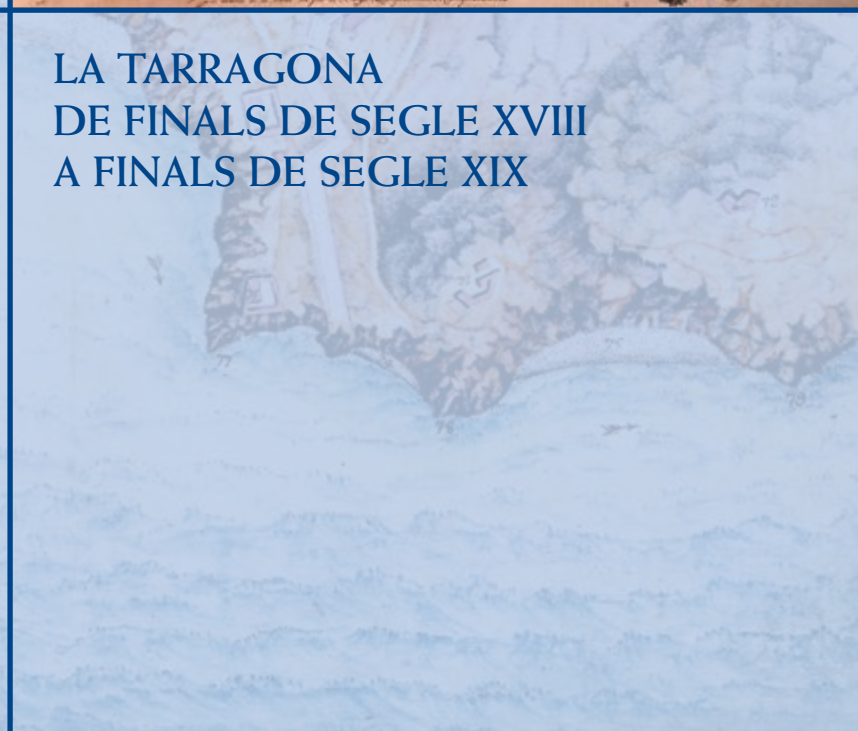
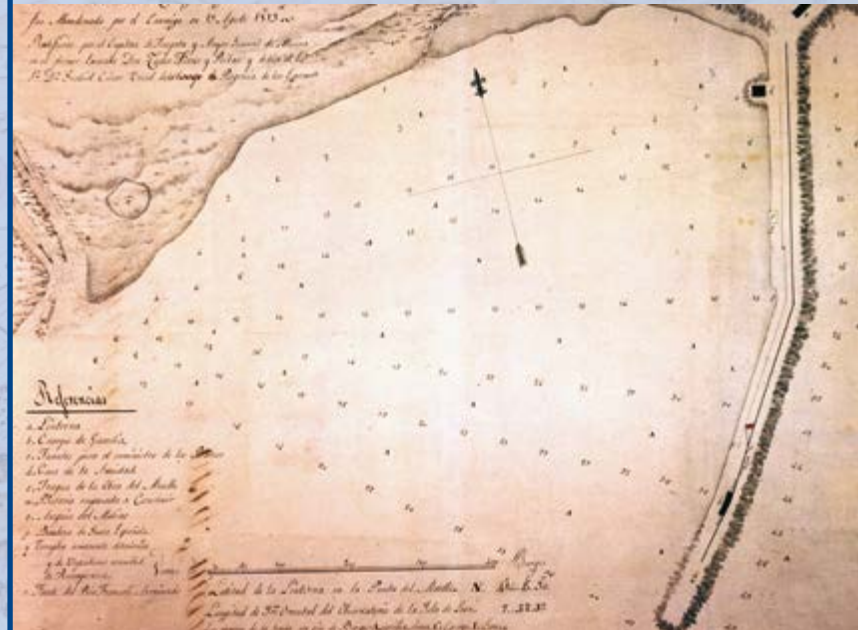
...a, su fortificación, Puerto Cádiz y Campaña con inclusión del Río Francolí, y la Ronda del fondeadero con extensión de su calidad, levantada geométicamente por disposición del Excmo. Sr. General Gobernador de esta Plaza D. Carlos Clemente Calvo.

del Plano, levantado en todo Agosto de 1829.
El 22 de Agosto de 1829, por disposición del Excmo. Sr. General Gobernador de esta Plaza, se levantó el plano de la fortificación de la Ronda del fondeadero con extensión de su calidad, levantada geométicamente por disposición del Excmo. Sr. General Gobernador de esta Plaza D. Carlos Clemente Calvo.

1. Ronda del fondeadero con extensión de su calidad.
2. Ronda del fondeadero con extensión de su calidad.
3. Ronda del fondeadero con extensión de su calidad.
4. Ronda del fondeadero con extensión de su calidad.
5. Ronda del fondeadero con extensión de su calidad.
6. Ronda del fondeadero con extensión de su calidad.
7. Ronda del fondeadero con extensión de su calidad.
8. Ronda del fondeadero con extensión de su calidad.
9. Ronda del fondeadero con extensión de su calidad.
10. Ronda del fondeadero con extensión de su calidad.
11. Ronda del fondeadero con extensión de su calidad.
12. Ronda del fondeadero con extensión de su calidad.
13. Ronda del fondeadero con extensión de su calidad.
14. Ronda del fondeadero con extensión de su calidad.
15. Ronda del fondeadero con extensión de su calidad.
16. Ronda del fondeadero con extensión de su calidad.
17. Ronda del fondeadero con extensión de su calidad.
18. Ronda del fondeadero con extensión de su calidad.
19. Ronda del fondeadero con extensión de su calidad.
20. Ronda del fondeadero con extensión de su calidad.
21. Ronda del fondeadero con extensión de su calidad.
22. Ronda del fondeadero con extensión de su calidad.
23. Ronda del fondeadero con extensión de su calidad.
24. Ronda del fondeadero con extensión de su calidad.
25. Ronda del fondeadero con extensión de su calidad.
26. Ronda del fondeadero con extensión de su calidad.
27. Ronda del fondeadero con extensión de su calidad.
28. Ronda del fondeadero con extensión de su calidad.
29. Ronda del fondeadero con extensión de su calidad.
30. Ronda del fondeadero con extensión de su calidad.
31. Ronda del fondeadero con extensión de su calidad.
32. Ronda del fondeadero con extensión de su calidad.
33. Ronda del fondeadero con extensión de su calidad.
34. Ronda del fondeadero con extensión de su calidad.
35. Ronda del fondeadero con extensión de su calidad.
36. Ronda del fondeadero con extensión de su calidad.
37. Ronda del fondeadero con extensión de su calidad.
38. Ronda del fondeadero con extensión de su calidad.
39. Ronda del fondeadero con extensión de su calidad.
40. Ronda del fondeadero con extensión de su calidad.
41. Ronda del fondeadero con extensión de su calidad.
42. Ronda del fondeadero con extensión de su calidad.
43. Ronda del fondeadero con extensión de su calidad.
44. Ronda del fondeadero con extensión de su calidad.
45. Ronda del fondeadero con extensión de su calidad.
46. Ronda del fondeadero con extensión de su calidad.
47. Ronda del fondeadero con extensión de su calidad.
48. Ronda del fondeadero con extensión de su calidad.
49. Ronda del fondeadero con extensión de su calidad.
50. Ronda del fondeadero con extensión de su calidad.

La fortificación Exterior tiene la figura de un
ady. Ronda del fondeadero con extensión de su calidad.

300 400 500



LA TARRAGONA
DE FINALS DE SEGLE XVIII
A FINALS DE SEGLE XIX



El capítol que precedeix a aquest no sols ha estimat allò que purament va succeir-li al port, sinó que també li ha concedit un context. Amb aquest hem pogut fer-nos una idea de quina va ser la situació precedent a la reconstrucció iniciada el 1790, tot emmarcant-se en un seguit d'èpoques ben diferents i plenes de canvis de tota mena, una successió de fets i escenes que donaren vida a la ciutat de Tarragona. En poc més d'un segle, va passar per una sèrie de transformacions en tots els àmbits, qüestió que ens ajuda a entendre la necessitat de la reconstrucció, i amb això l'esforç i empenta de tots, tenint en compte la falta de diner que hi havia.

2.1 Els anys anteriors a 1790

El segle XVII tarragoní havia tingut una mica de tot: pesta, allotjaments militars, guerres, fams, etc. Factors adversos que en certa manera, però no de forma igual, tornarien a aparèixer al s. XVIII. La centúria s'iniciava amb una guerra que tingué força repercussions econòmiques i que, a més, acabaria donant l'adveniment de la casa Borbó,³⁵ fet que comportaria estructurar la localitat i les altres de properes dins el Corregiment de Tarragona,³⁶ a més d'altres canvis dins el mateix règim municipal.³⁷ Nobles i eclesiàstics figurarien com els dominants en la vida política, social i econòmica, ja que aleshores la ciutat era la capital eclesiàstica de Catalunya. El gruix poblacional seria configurat sobretot per gent dedicada al sector primari, amb un gran pes de menestrals i artesans, com veurem més endavant. A tot aquest retrat s'hi afegien els molts interessos que anava suscitant el port de Salou, en contraposició amb el de Tarragona,³⁸ i tota la competència comercial amb Reus.³⁹

Malgrat que la guerra havia demanat molts recursos en forma d'homes, diners i materials, pocs anys després començava a venir una etapa de prosperitat econòmica i de creixement demogràfic,⁴⁰ que facilitava l'arrencada del port cap a l'última dècada del segle. Aquesta puixança va ser deguda sobretot a l'exportació dels excedents agraris,⁴¹ especialment els vitivinícoles. La ciutat remuntava de nou, i l'afirmació que feia uns anys enrere Magriñá,⁴² que no hi havia “cap indústria,⁴³ molt poc comerç i escassa agricultura”,

³⁵ La Guerra de Successió (1702-1714), motivada per la qüestió successòria a la corona hispànica per l'extinció de la línia dinàstica dels Àustria i amb dos bàndols: un amb Felip d'Anjou (nét de Lluís XIV) i l'altre amb l'arxiduc Carles d'Àustria. Els pobles del Tarragonès, en principi, s'havien mantingut fidels a Felip d'Anjou fins al juny de 1705, quan s'anaren decantant per l'arxiduc. El motiu? Gràcies a la campanya dels Nebot de Riudoms i el bombardeig d'avís que féu el baró Schratenbach.

³⁶ La descripció del corregiment i com aquest s'estructurava amb tot el seguit de pobles ben detallats, pot consultar-se a: ROVIRA I SORIANO, J.; DASCA I ROIGÉ, A. *Descripció del Corregiment de Tarragona. Segons un manuscrit del segle XVIII de la Biblioteca Nacional de Madrid*. Tarragona, Biblioteca Tarraconense, 12, 1995. Veurem també que el nivell tindrà vigència fins a la caiguda de l'Antic Règim, quan els corregiments foren abolits per les demarcacions provincials, on al capdavant es posaren els alcaldes i els “jefes políticos”. Parlem dels anys 1833-1835. Una altra font de consulta per a aquestes referències és RECASENS I COMES, J. M. *El Corregimiento de Tarragona en el último cuarto del siglo XVIII. Aspectos económico y político social*. Real Sociedad Arqueológica Tarraconense, VI Premio Cronista José M^a Pujol, 1963.

³⁷ ROVIRA I GÓMEZ, S. J. *Rics i poderosos però no tant. La noblesa a Tarragona i comarca al segle XVIII*. Tarragona, Publicacions del Cercle d'Estudis Històrics i Socials Guillem Oliver del Camp de Tarragona, 2000, p. 21.

³⁸ JORDÀ FERNÁNDEZ, A.; PUJALS I VALLVÉ, J. M. *Les lluites pel port de Salou. Un enfrontament singular entre el progrés econòmic i els drets senyorials*. Tarragona, Institut d'Estudis Tarraconenses Ramon Berenguer IV, 1983. MORELL I TORRADAME, J. *El port de Salou en el segle XVIII*. Tarragona, Institut d'Estudis Ramon Berenguer IV, 1986.

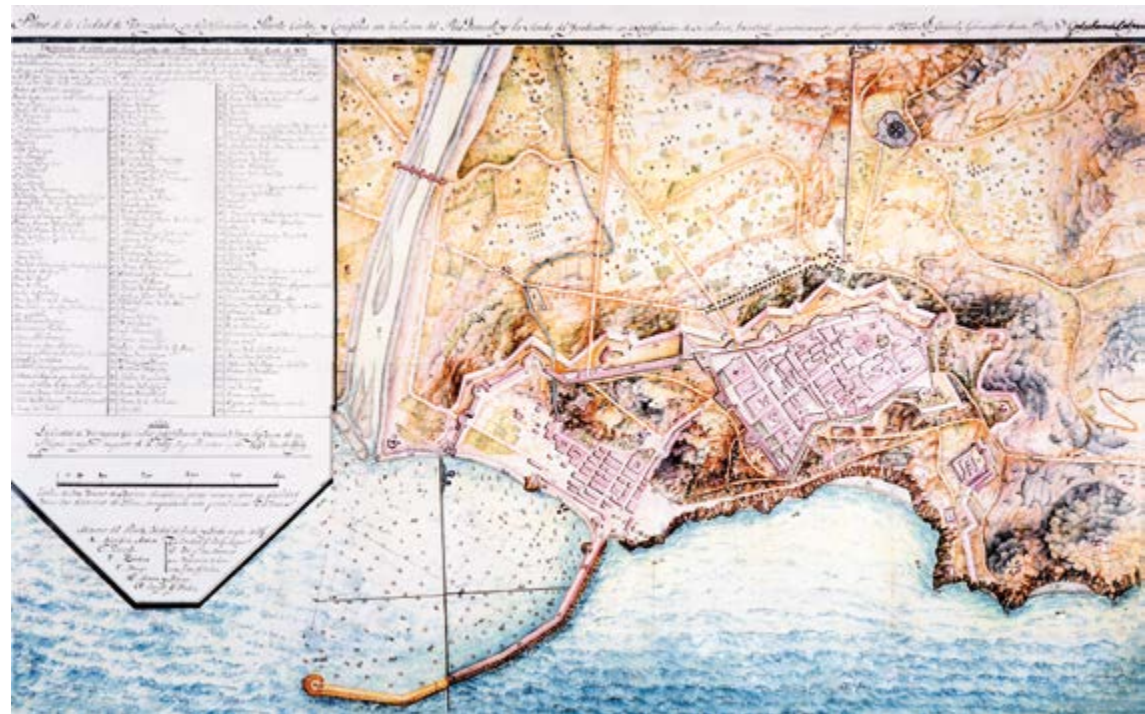
³⁹ La rada de Salou va veure créixer el seu moviment a partir de la segona meitat del XVII, després d'un segle i mig en què els atacs i la presència de corsaris reduïren el tràfic. La inutilització del port tarragoní i el poc ambient mercantil que hi havia posaren Salou al capdavant, que a més, tenia a prop el centre dinàmic de Reus. Salou es convertia així en el segon punt d'exportació de Catalunya, des d'on sortia el 50% dels aiguardents del Principat, la majoria dels fruits secs, moltes manufactures tèxtils i també la pesca salada i el blat.

⁴⁰ El cens de 1725-1735 diu que hi havia 4.554 habitants i el de 1787, 8.741. AHT. Llibre d'Actes de l'Ajuntament. Any 1787, doc. 20. Veiem també aquí que l'augment no fou tan considerable si ho comparem amb altres ciutats, com Reus, que arriba als 14.440 per aquelles dates. Arxiu Històric Municipal Reus (AHMR). Llibre d'Actes de l'Ajuntament de Reus 1786-1791.

⁴¹ Les terres de la ciutat bona part eren propietat de la mitra i del capítol. I eren treballadors per jornalers i bracers a tall d'assalariats, com a arrendataris o mitgers.

⁴² MAGRIÑÁ, A. *Tarragona en el siglo XIX*. Tarragona, Establecimiento Tipográfico de Hered. de J. A. Nel-lo, 1901, p. 52.

⁴³ La poca participació de la ciutat de Tarragona en el procés industrialitzador del camp es va deure a diversos factors. Alguns d'aquests són: la pobresa econòmica local derivada de la Guerra dels Segadors (on té molt a veure la destrucció del port) i el posat de la noblesa i el clergat amb els seus interessos rendistes i l'impediment del sector secundari.



Plànol de Tarragona, i el seu entorn. APT.

es girava completament.⁴⁴ Això es degué a diverses causes com l'intent de revitalitzar les activitats industrials protegint l'arribada d'artesans a la ciutat que amb més èxit o menys s'anaren instal·lant a la ciutat, i un altre factor important també fou l'establiment de la llibertat de comerç amb les colònies americanes que va permetre intensificar les exportacions, sobretot de vins i aiguardents. Així, els distints oficis també anirien organitzant-se en confraries, la dels pagesos, la dels hortolans, la dels pescadors a la de Sant Pere i Sant Andreu, etc.

La Tarragona d'aquell moment era “un gran convent, una gran fortalesa i un museu arqueològic vivent”, ens deia Magriñá⁴⁵ el 1901. Però tenim un manuscrit del segle XVIII, reservat a la Biblioteca Nacional d'Espanya,⁴⁶ que fa referència a algunes coses més: “es ciudad, cabeza de su Corregimiento, Plaza de Guerra y Puerto de mar, las jurisdicciones son del Rey, y del Arzobispo de Tarragona, tiene 808 casas juntas con 4.554 habitantes; reside en ella el Arzobispo, y Cabildo, Estado Mayor de la Plaza y el Corregidor, hay la Catedral, 1 hospital, 8 conventos de frailes, 3 de monjas; su situación es en una montaña de peñas, cerca el mar, y en su puerto desagua el río Francolí; linda a levante con Catllar, y Molnás, a mediodía con el mar, Pineda y la Canonge, a poniente con la Pineda, Mas Ricart, la Canonge, lo Territori, Constantí y Censellas, y a tramontana con Constantí, Censellas, Franquesas y Catllar”.

⁴⁴ El poc comerç amb l'exterior havia fet que la subsistència depengués de les collites, cosa que implicà un equilibri entre producció i necessitats. I tot el panorama canvià amb l'arribada de blats forasters, i amb això començaren a dedicar-se a productes que es pagaven més cars, com els derivats de la vinya.

⁴⁵ MAGRIÑÁ, A. *Tarragona en el siglo XIX...*, p. 47.

⁴⁶ El document no està datat, no obstant això, el cadastre de 1718 ens indica que hi havia 808 cases i 4.554 habitants, així que el manuscrit devia ser escrit, més o menys, per aquelles dates, justament acabada de passar la Guerra de Successió. Les referències per al manuscrit són: BNE. Manuscritos. T-11. Mss. 6839, i la transcripció la podem trobar a: ROVIRA I SORIANO, J.; DASCA I ROIGÉ, A. *Descripció del Corregiment de Tarragona...*, p. 59.



Però els 4.554 habitants, tot i que lentament, anaven augmentant, com bé fan referència les dades demogràfiques, que ens trobem en una memòria de l'arquitecte municipal, Ramon Salas Ricomà.⁴⁷ L'any 1760 hi havia 9.400 habitants; el 1784, 10.048; el 1792, 10.200, i comentava que "desde el año 1760 hasta el 1805 la población sigue aumentando, pero de un modo lento [...] este exiguo crecimiento se comprende no tan solo por las ideas y el poco progreso material de las épocas, sino que también por el círculo de hierro construido por sus murallas, que por ser plaza fuerte impedían el desarrollo del casco urbano". Així és que el creixement lent es dona al llarg de tot el segle, i si ens poséssim a analitzar-lo any per any, els episodis de "malestar", siguin de guerra, epidèmia o altres, quedarien força marcats al gràfic. Però en el seu escrit ens diu una cosa molt important, també: que són les muralles les que impossibiliten, en certa manera, un desenvolupament urbà, un creixement.

2.2 Un gran canvi: inici de la reconstrucció del port modern

Hem vist, doncs, el retrat d'una ciutat dins un panorama que aparentment sembla positiu, un municipi que anava deixant enrere, i no a poc a poc, l'estancament que l'havia afectat en l'àmbit econòmic⁴⁸ i urbà. Nous carrers, noves cases, nous comerços⁴⁹ i negocis,⁵⁰ nova indústria,⁵¹ i per fi l'esperada reconstrucció del port. I és que, com ens diu Recasens⁵² amb referència al memorial que des de l'Ajuntament s'envià al rei el 1777, "con ansias de complacer los deseos del Consejo, expresados en el Discurso sobre la industria popular de Campomanes, habíase inclinado a manifestar que el único medio para restituir la felicidad y antigua nobleza a la ciudad consistía en reconstruir el puerto". La iniciativa potser arribava tard per poder competir bé, no tan sols amb Salou, sinó també amb Barcelona. No obstant això, contínuament llegim en la documentació el gran interès dels tarragonins per encetar el projecte. Un, basat en l'aprofitament de les restes romanes i medievals encara subsistents per aixecar un moll i reparar l'escullera de l'espigó.

"Restituïda la felicitat", la ciutat anava agafant una altra cara.⁵³ Nous projectes s'engegaren, molts dels quals vinculats a la nova gran escomesa.⁵⁴ Ara bé, també s'obria una nova etapa de conflictivitat amb la burgesia i els comerciants reusencs que operaven a les platges de Salou. Si ens parem a examinar amb més detall la vida de la població, veurem que la felicitat no era tanta, ja que la gent va haver de viure frugalment i molt condicionada per la relació de preu/salari (no fou sempre proporcional i sempre s'inclinà més a favor del

primer). Això sí, cal dir que la gent de mar de la ciutat experimentà un canvi quantitatiu i qualitatiu molt important, i passà a ser el quart municipi català amb més representació a la Matricula de Mar. El grup el constituïen patrons, mariners, pescadors, calafats i mestres d'aixa. Aquests connectaven sobretot amb el País Valencià i Barcelona. La seva vida era molt difícil, no tan sols pels riscos inherents a la seva professió (accidents per mala mar o altres i captures per pirates), sinó també per les obligacions amb el servei reial.

2.3 La Guerra del Francès (1808-1814)

L'any 1808 va iniciar-se un dels episodis més traumàtics del segle XIX a les nostres terres, la Guerra del Francès, que s'allargà fins al 1814.⁵⁵ Un conflicte que marcà molt la localitat, per les circumstàncies nefastes per les quals va haver de passar i per l'alteració de la vida diària. Milers de morts, fugida de població, aturada de moltes de les obres (com les del moll), sorgiment d'altres en la projecció de les fortificacions, etc.

Els fets es van desenvolupar de la manera següent: un primer destacament francès, comandat per Chanbran i a les ordres de Duhesme, constituït per una columna de 4.200 homes, va arribar a Tarragona el 7 de juny de 1808. La cavalleria i la infanteria es van allotjar a l'hospital de Sant Agustí, als convents de Sant Domènec i Sant Francesc i al col·legi Tridentí. L'oficialitat es va establir a les cases senyorials del carrer de Cavallers. En un principi, segons Recasens,⁵⁶ Chanbran es va comportar més com un aliat que com un enemic. Una de les seves decisions més rellevants va ser convocar, a la sala d'actes de l'Ajuntament, els representats de la noblesa, del clergat i dels gremis i col·legis, amb la finalitat d'establir tropes de ciutadans que mantinguessin l'ordre. En la mateixa reunió es nomenava Juan Smith com a corregidor interí (que, com veurem, serà un dels grans personatges destacats en la reconstrucció del port) i Louis Wimpffen, tinent del rei. Ben aviat, les tropes franceses van tenir problemes amb els sometents que s'oposaven a l'ocupació. Els soldats van insistir a castigar-los, però les autoritats tarragonines feien tot el possible per impedir-ho.

Hi havia també un altre grup de tropes, que anaven a càrrec de Saint-Cyr. Van romandre inactives. Aprofitant aquest fet, Reding, reorganitzaria l'exèrcit a Tarragona durant el 1809, ajudat per la Junta Corregimental. Ara bé, les maniobres franceses van complicar les operacions espanyoles. Quan semblava que Tarragona havia de caure, Saint-Cyr marxà a Barcelona. Fins l'any següent les tropes no tornarien a la ciutat. El punt àlgid de les operacions militars va iniciar-se el 3 de maig de 1811. Les tropes franceses, capitanejades per Suchet, van posar en setge la ciutat, que resistí fins al 28 de juny. Van participar-hi 19.000 homes, que causaren una gran impressió al municipi i a la resta de Catalunya. Tarragona romangué a mans napoleòniques fins al 19 d'agost de 1813.

⁴⁷ Arxiu Històric Arxidiocesà de Tarragona (AHAT). Fons documentals personals. Ramon Salas Ricomà (1881-1913). Memoria. Censos de la població de Tarragona, p. 86.

⁴⁸ Recordo que una de les causes fou la prohibició de desembarcar mercaderies estrangeres i de fora de Catalunya a Tarragona junt amb l'autorització per fer-ho a les platges de Salou i Altafulla-Torredembarra-Creixell, segons el decret de l'intendent José Pedrajas de 1717, que acabà marginant ostensiblement el port.

⁴⁹ Rovira ens destaca noms com els Bertran, Escolà, Montaner, Josep Borràs i Font, els Canals, els Clavell, els Mallol i Francesc Satorras. ROVIRA I GÓMEZ, S. J. (2000). *Rics i poderosos però no tant...*, p. 29.

⁵⁰ S'obrirà una nova tendència en compravenda de cases i terres, participació en arrendaments, etc.

⁵¹ Sota la protecció d'Armanyà es fundava a finals del segle XVIII la fàbrica de filatures de cotó i lli, i, més tard, se n'obriria una altra de mussolines. Però fan fallida a causa de la competència francesa. I després se n'instal·lava una altra sota el patronatge de l'arquebisbe Mon, però acabada la Guerra el Francès també féu fallida.

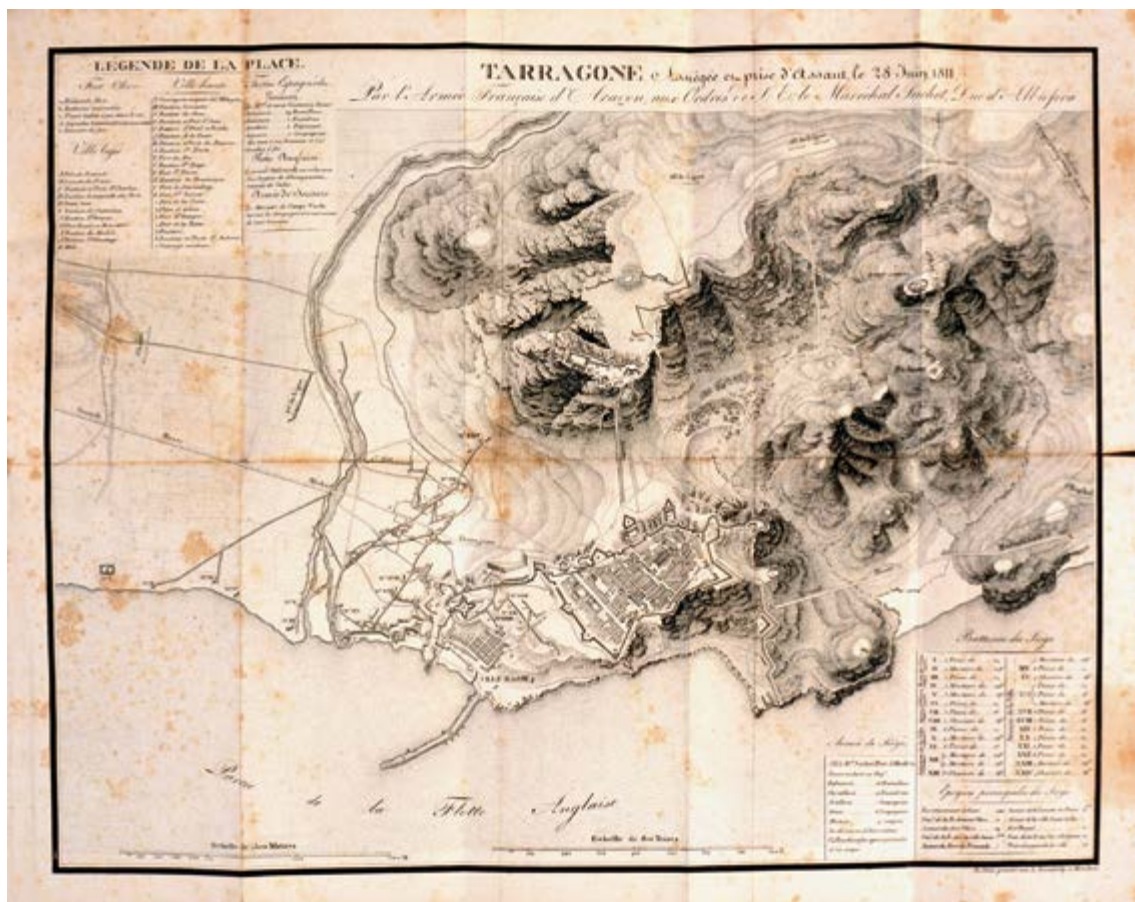
⁵² RECASENS I COMES, J. M. *El corregimiento de Tarragona en el último cuarto del siglo XVIII...*, p. 66.

⁵³ Paral·lelament, cal fer esment de la situació global que s'estava donant a Espanya, ja que alguns factors adversos feren incidència, sobretot en l'economia, com la guerra contra la República Francesa (1793-1795) i una segona guerra amb Gran Bretanya (1796-1804). El comerç del Tarragonès va quedar privat d'exportar a les illes Britàniques i se li impedia la navegació per l'Atlàntic, cosa que va detenir l'exportació de vins, aiguardents, fruits secs, o la importació de cereals, per exemple.

⁵⁴ Puc citar l'arranjament de camins a Reus, Valls i Montblanc, per tal d'afavorir el tràfic marítim de la ciutat. I Tarragona serà vista com un centre d'irradiació de les vies de comunicació que travessaran el Camp i que comunicaran amb la resta de Catalunya.

⁵⁵ La data donada per a la Guerra del Francès és la que inclou els esdeveniments ocorreguts a Catalunya, tot i que ja havia emprès els seus moviments amb anterioritat cap al 1793-1794. Va enfrontar les potències monàrquiques europees i la França revolucionària, basant-se en una sèrie d'aliances militars. S'enfrontaren contra l'expansió francesa dels seus ideals i fronteres que encapçalava Napoleó Bonaparte. La guerra modificà l'equilibri polític europeu a favor de Napoleó i això propicià el sorgiment de sentiments nacionalistes en els territoris conquerits, així com la consecució de reformes administratives que anirien configurant els estats europeus moderns. Quan les tropes napoleòniques entraren a Espanya, portaren l'excusa de la invasió de Portugal, com ja s'havia acordat a Fontainebleau, i ocuparen les principals ciutats. La guerra va servir per bastir un nou estat liberal, preparat per a Ferran VII i la seva arribada el 1814 esdevingué clau, ja que el nou estat dissenyat per les Corts de Cadis ni fou acceptat per la majoria de la població ni pel rei, i així es restaurà l'absolutisme. Però s'havia fet evident que un sector de la població estava disposat a tot per tal d'imposar el liberalisme a Espanya. Començava aleshores una època d'enfrontament entre absolutistes i liberals.

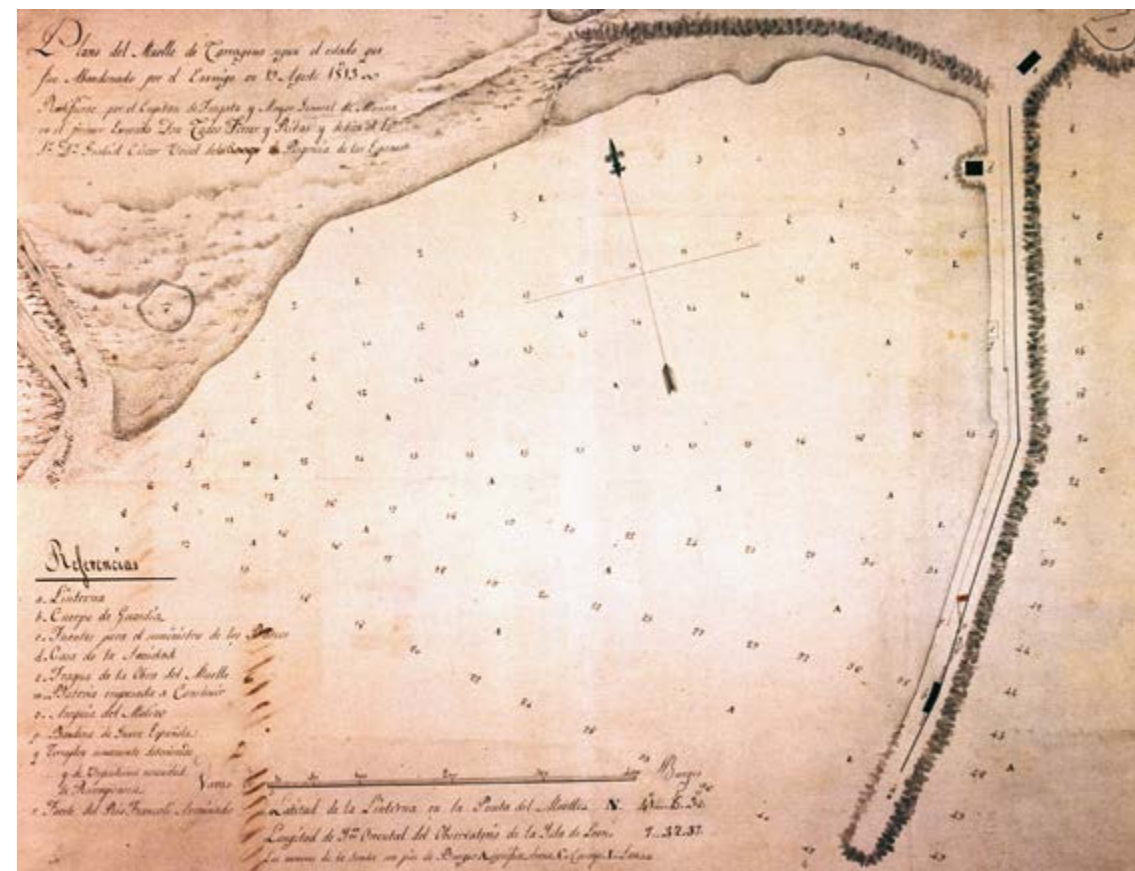
⁵⁶ RECASENS I COMES, J. M. *El corregimiento de Tarragona y su Junta en la Guerra de la Independencia (1808-1814)*. Tarragona, Excma. Diputació Provincial de Tarragona, 1958, p. 13.



Plànol de Tarragona assetjada el 1811. Segons Rigel, 1823. APT.

En la premsa de l'època queda reflectit perfectament. Si llegim el dia 1 d'abril de 1814 del *Diario Militar, Político y Mercantil de la Ciudad de Tarragona*, se'ns diu el següent sobre Suchet: "Persépolis presentó menos orrores á Alexandro que Tarragona a Suchet al Príncipe de la inquietud, al satélite del barbarismo, al monstruo de carne y sangre al que tuvo la osadia de llamarse racional Suchet. Dia aciago el 28 de junio de 1811. Allí un padre anciano ve salpicadas sus canas con la sangre de sus hijos, aquí el marido tropiesa con el cadáver de su consorte, violación, asesinatos... ocho mil victimas provaron la muerte antes que ceder al maquiavelismo francés." L'article continua comentant la barbàrie i, fins i tot, molts anys després, resseguint el que explica la premsa, continuava l'esgarrifança d'aquells actes. Posem l'exemple del *Diario de Tarragona* del 28 de juny de 1861, en què la notícia recorda els 50 anys de les "escenas de horror, los crímenes abominables, la sangrienta catástrofe cuya narración escuchamos de los trémulos labios de nuestros padres, con el corazón comprimido por la ira, henchidos los ojos por las ardientes lágrimas que el recuerdo de aquella traidora usurpación nos produce".

Recasens⁵⁷ ens conta que, segons un membre de la junta de l'hospital de Sant Pau i Santa Tecla, en una hora i mitja que durà l'assalt del dia 28 moriren 5.000 persones. Però aquesta informació no quadra amb les dades que ens donen els diferents censos. D'altra



Plànol del port de Tarragona, segons l'estat en què fou abandonat el 19 d'agost de 1813. APT.

banda, Jaume Aresté,⁵⁸ amb referència a la guerra, ens comenta que "tingué una enorme incidència en la morfologia urbana de Tarragona, particularment en la ciutat baixa, i constituí una clara discontinuïtat en la tendència favorable del seu desenvolupament urbanístic". La ciutat va quedar terriblement destrossada i assetjada, el pas que havia fet endavant tornava enrere. Joan Salvat,⁵⁹ pel que fa a la destrucció, ens esmenta que "havia estat estudiada de forma molt detallada en pretendre la supressió dels seus béns i serveis bàsics, així com la reducció de la seva capacitat de tipus defensiu".

L'aspecte miserable es féu extensiu, fins i tot característic, ja que la fam neguitejava els quasi vuit mil habitants amb què es comptava aleshores⁶⁰ i tot inserit en un entorn on monuments i edificis particulars queien, on comerços i horts havien quedat arrasats. Per això molta gent va emigrar i es tardà uns quants anys a tornar a la situació econòmica anterior i a tornar els fugits al dinamisme tarragoní. Però les obres a la rada continuaren sent la clau, i també el naixement del nou barri marítim prolongat al seu costat, el qual "contaba ya con un centenar de edificios y con espaciosos almacenes que denotaban la existencia de un comercio de exportación e importación que venía a suplir la falta de industria".⁶¹

⁵⁸ ARESTÉ BAGES, J. *El crecimiento de Tarragona en el siglo XIX. De la nueva población del puerto al plan de ensanche*. Excm. Ajuntament i Col·legi d'Aparelladors i Arquitectes Tècnics de Tarragona, 1982, p. 42.

⁵⁹ SALVAT BOVÉ, J. *Tarragona en la Guerra y en la Postguerra de la Independencia*. Tarragona, Real Sociedad Arqueológica Tarraconense, 1965, p. 323.

⁶⁰ Les dades que els diversos autors donen han arribat a ser molt diferents i després amb tots els que moriren segons el testimoni de l'hospital. Si més no, Salas Ricomà ens dóna la dada exacta de 7.940 ànimes. AHAT. Fons documentals personals. Ramon Salas Ricomà (1881-1913). Memoria. Censos de la població de Tarragona, p. 88-89.

⁶¹ RECASENS I COMES, J. M. *El corregimiento de Tarragona y su Junta...*, p. 108.

⁵⁷ RECASENS I COMES, J. M. *El corregimiento de Tarragona y su Junta*, p. 18.



2.4 Els grans canvis del segle XIX

I així, de nou, augmentava la població, la ciutat a poc a poc s'anava restablint. És aleshores que es formava el primer Ajuntament constitucional, tot i que al setembre de l'any següent seria cessat.⁶² El 1815 es feia efectiva la reial ordre de 6 de febrer de 1806 que autoritzava la construcció de la carretera de Lleida. A més, s'impulsava el Teatre Principal⁶³ i es treballava per aconseguir un consolat marítim i terrestre (aprobat al desembre de 1817); també començava a executar-se el pla de la nova població de la Marina (1817-1823).⁶⁴ Aquests, doncs, foren uns anys de força empenta, d'iniciatives creixents.

A partir del 9 de març de 1820, s'implantà el sistema liberal. Aquesta arribada fou possible gràcies, en part, al capità Pedro Perena i al seu regiment de voluntaris d'Aragó. S'estava entrant al període conegut com el Trienni Liberal (es prolongà fins al 1823), que suposà un període curt però amb molts canvis i transformacions; destacaven en aquest sentit els impulsos de l'empresari i diputat Guillem Oliver. El 31 de juliol es fundà la Tertúlia Patriòtica,⁶⁵ que junt amb els impresos o fullets explicatius, com ara la "Proclama als incautos i senzills paisans" que la Diputació enviava a tots els Ajuntaments, esdevingueren els mitjans que va tenir el poble per difondre les idees constitucionals. El mateix any, el mes d'octubre, la ciutat aconseguia la capitalitat provincial,⁶⁶ malgrat els diversos inconvenients que la gent de Reus va presentar a Madrid i també malgrat la competència de Tortosa, que també demanava el rang.

Durant aquells anys hi hagué temps de mar dolenta i temporals. Cal destacar que entre el 28 i 29 de desembre de 1821 el vent enfonsà 35 dels 48 vaixells que eren ancorats al moll, es va perdre un elevat nombre de mercaderies, es donaren diversos desperfectes i moriren set persones. Però no sols es causà mal a la zona marítima; les zones agrícoles es veieren afectades per males collites,⁶⁷ l'aiguarent baixà de preu, i a tot això també s'hi sumaven les dissensions polítiques que "paralitzaren una mica el comerç marítim ultramarí, i aquesta decadència vingué a influir en els rendiments dels arbitris locals que es percebien en aquest port", però "la mateixa insuficiència de recursos animava la junta protectora a impetrar del Govern Superior noves concessions, sia en arbitris, sia en la pólvora per a l'explotació de la pedra".⁶⁸

Tot i els entrebancs, la vida prosseguia, i al maig de 1822 es constituïa la primera Diputació Provincial, i es proclamava alcalde Josep Ignasi Alemany Carbonell. Però la tranquil-

litat durà poc, perquè un any després finalitzava el Trienni amb la invasió dels Cent Mil Fills de Sant Lluís i es restaurava la monarquia absoluta (1823-1833). La nova entrada posà fi a la Constitució de Cadis i clausurà les societats patriòtiques que s'havien creat per difondre-la, junt amb tot el seguit d'idees liberals emergents.



Plànol del projecte de la nova població de Marina a Tarragona. Ramon Folgueras, Barcelona, 13 de gener de 1807. APT.

⁶² AHMT. Fons municipal, P0215. Sèrie. Ple de l'Ajuntament. Acords. 1814. Secretaria. Papers solts. Esborranys de l'Ajuntament interí de l'any 1814. Hi haurà altres documents amb referència al 1815 i després no en trobem fins al 1817.

⁶³ Tenia una capacitat per a unes mil persones i s'hi representaven peces dramàtiques, comèdies, sàtires, sarsueles i s'hi celebraven balls (molts cops en acabar la representació). El director era Ignasi Comas i a l'any feien unes 234 representacions.

⁶⁴ L'any 1807 el secretari de guerra envià al capità general el pla del projecte per a una nova població a la zona baixa de Tarragona, que seria aprovat pel rei segons pensaments de Godoy. Es volia proporcionar al comerç i veïnat els terrenys necessaris per a cases, magatzems, tallers, etc. Seria un raval extramurs de la ciutat però també estaria protegit. A més a més, s'estimava que s'havia de recompensar els propietaris dels terrenys que s'expropiessin mitjançant el producte de les vendes de les noves alineacions. Arxiu del Port de Tarragona (APT). Fons Junta Protectora de les Obres del Port. 3.1. Terrenys.

⁶⁵ El grup de la Tertúlia Patriòtica no tenia altre objecte en les seves tertúlies que "hablar claro de todo, y como ellos dicen, ilustrar al pueblo en sus derechos y deberes". I, encara més, deien que "se susurra que toda la gente sensata, que desea figurar en el gran mundo, y lograr algún empleo que lo pueda lucir, va a inscribirse en la conferenciante y dominical tertulia del Ayuntamiento" ("Susurros", *El Analizador Tarraconense*, núm 28, 16 de desembre de 1822). Vegeu p. 102 de la tesi en línia *Revolució i contrarevolució a Catalunya durant el Trienni Liberal (1820-1823)*, de Ramon Arnabat Mata: http://www.tesisenred.net/tesis_upf/AVAILABLE/TDX-0722109-132407/TRAM2de25.pdf.

⁶⁶ Aleshores al capdavant de la ciutat hi havia el baró de les Quatre Torres. I cal dir que per defensar la seva pretensió com a capital de província se serviren de l'argument de la participació en les Corts, entre d'altres, com bé ens comenta JORDÀ FERNÁNDEZ, A. *Història de la ciutat de Tarragona*. Valls, Cossetània Edicions, 2006, p. 89.

⁶⁷ AHMT. Fons Municipal, P8878. Danys a l'agricultura. Riudes del Francolí i perjudicis causats als horts. 1792/1850.

⁶⁸ JUNTA DE OBRAS DEL PUERTO DE TARRAGONA. *Memoria sobre los actos más importantes de la Junta de Obras del Puerto de Tarragona desde que se publicó la última memoria en 30 de junio de 1871 al 30 de junio de 1883*. Tarragona, Inprenta Puigrubí y Aris, 1883, p. 155.



Molts dels que havien lluitat contra la Constitució s'enrolaren als cossos de voluntaris reialistes, cosa que els permetria adquirir certa importància social, a més d'assegurar-se un sou. Però el descontentament dels indefinits i il·limitats (graduats sense destinació) i la crisi agrària provocada per les sequeres i la davallada de preus, mentre els impostos es mantenien o augmentaven, fou la que propicià els enrolaments en esclatar el conflicte, ja que per a molts els garantiria la subsistència. I així el 1825 començaven a aparèixer a Catalunya evidents signes de revolta,⁶⁹ sobretot al Corregiment de Tarragona, però també al de Manresa, Cervera i Tortosa, on es donà l'incident més greu. Més tard, s'hi afegiren altres corregiments. Finalment, les tensions culminaren amb l'aixecament dels Malcontents a la primavera de 1827.

Aquests ocuparen viles i ciutats com Manresa, Cervera, Vic, Olot, Reus, Valls i Berga, i arribaren a assetjar Tarragona i Girona. Segons Pere Anguera,⁷⁰ la conspiració va tenir origen a les ciutats, des d'on s'estengué al camp. Adquirí la màxima amplitud els mesos de juliol i agost. A partir d'aquest mes, començaren a donar-se les primeres mesures per aturar la revolta; la més important, el nomenament de capità general del Principat al comte d'Espanya (en substitució del marquès de Campo Sagrado). Aconseguí reunir 20.000 homes que s'enfrontaren a les partides de Malcontents. I això, més la condemna dels bisbes i el viatge del rei a Catalunya d'octubre a desembre, ajudà a tranquil·litzar les coses. Durant la seva estada contemplà com l'exèrcit destrossava, afusellava els revoltats i feia 300 deportacions a Ceuta. S'estava mostrant indiferent davant dels homes que s'havien aixecat pensant que lluitaven per ell, i que al llarg del Trienni Liberal empunyaren les armes a favor seu.

D'altra banda, la presència del rei ajudà a iniciar les obres de la carretera que uniria el port de Tarragona amb el municipi de Reus, coneguda com Amàlia, on els confinats del penal del Miracle hi deixaren també les seves forces. La ciutat ja tenia, l'any 1828, 9.381 persones. A partir d'aquest moment, la localitat es va desenvolupar de manera constant, tot i haver-hi algunes males èpoques. De tota manera, l'augment considerable de població no s'esdevingué fins al 1857, quan la ciutat s'amplià i les noves idees de progrés intel·lectual, que s'estaven estenent per Espanya, entraren per crear noves necessitats i provocar canvis.

A finals de novembre, quan el rei marxà cap a Barcelona, la revolta ja semblava haver trobat el final, però no la situació que l'havia feta possible; per això es donà un nou esclat el 1833, aquest cop amb el nom de Primera Guerra Carlina (es prolongà fins al 1840). Aquell any també s'iniciava el període conegut com de les Regències, en què progressistes i moderats s'encarregarien del govern. Una de les primeres coses impulsades fou la promulgació d'un decret d'amnistia per als liberals que s'havien exiliat.

En la fesomia de la Tarragona del moment, es veia força la divisió social. A la Part Alta (barris de I al VI) s'hi trobaven les classes privilegiades i a la zona més baixa, a la Marina (barris VII i VIII), la burgesia⁷¹ comercial d'ideologia liberal. Cada part tenia el seu dinamisme socioeconòmic, tot i que ben aviat el gruix s'anà desplaçant cap a la nova població de la part baixa, que es caracteritzà pel dinamisme i l'emprenedoria, i se centrà sobretot en

les activitats mercantils. Però no va saber crear les bases del desenvolupament industrial de Tarragona. Durant aquests deu anys hi hagué tota una sèrie de canvis en l'urbanisme, sobretot en les cases de la Part Alta; moltes estructures medievals van ser substituïdes per altres de més modernes i de més alçada. Una variació que també detectem en alguns habitatges dels solars del carrer de la Unió. Per aquests moments, cal destacar també el nou enllumenat públic amb oli i la disposició de les fonts de la plaça del Rei, de la plaça de la Font i l'antiga plaça de Cristina.

A l'estiu de 1835 es produí una ruptura revolucionària que va provocar la dimissió i fugida del capità general Llauder.⁷² A causa d'això es va haver de constituir una junta auxiliar consultiva, que se substituiria al cap de pocs dies per la Junta Provisional Governativa. Tres anys després d'acabar-se la primera carlinada, el 1843, Isabel II iniciava el regnat, que es perllongà fins al 1868. Salvador Rovira ens comenta que "del 1843 al 1854, la vida política fou regida pels moderats Morenes, Montoliu, Ferrer i Duran, Feliu, Balcells i Miret, mentre que els progressistes Martí d'Eixalà, Gassol i Porta, Carabia, Cañellas i Corbella s'estaven a l'oposició preparats per fer-se càrrec de la direcció de la ciutat a la primera oportunitat".⁷³

La Societat Arqueològica Tarraconense quedava constituïda el 1844 per Juan Francisco de Albiñana de Borrás, Joaquín Benet, Batolomé Ribas, José Soler i José M. de Torres. Pretenia fomentar l'estudi de la història i arqueologia locals, així com impulsar la recuperació de materials arqueològics i numismàtics. Aquesta societat veurem que tindrà un paper especial en les obres del port pel que fa als descobriments de moltes antiguitats sorgides durant l'explotació de la pedrera. Dins d'aquesta qüestió és destacable la figura de Bonaventura Hernández de Sanahuja, que promourà tota una sèrie d'iniciatives per protegir el patrimoni arqueològic de la ciutat. Així mateix, caldrà destacar la proliferació dels diaris de caire local i provincial (*Boletín Oficial de la Provincia*, *Diario de Tarragona*, *Diario Mercantil de Tarragona*, *La Opinión*, *El Comercio*, *La Justicia*, *El Comarcal* i *El Eco de la Provincia de Tarragona*) i l'edificació de la infermeria del presidi de la Pedrera.

Però novament hi hagué temporals i mal temps. El riu Francolí arrencà les dues arcades centrals del pont de carreus que el creuava. No obstant això, no fou ni de bon tros com els passats i descrits. S'ha de dir que aleshores el port solia estar concorregut per trenta o quaranta bucs de vela i també hi havia algun vapor de rodes. Els que hi sostenien la vida comercial eren els de les cases Brigdman, Cañellas, Rius, Gasset, Romeu, Bessa, Escofet, Lloberas, Gatell i Corbella, entre d'altres. També hi havia dues empreses de diligències de Tarragona a Barcelona, que eren gestionades per Sanromà i Baldirio Pi. Així, també n'hi havia d'altres que comunicaven amb les localitats de la zona. El municipi disposava d'alguns hostals, com l'hostal del Nen, el de Mèlic, Pi, Verdú i la Rosa, el de la plaça de la Font i el de Sant Antoni al port.⁷⁴

El 1854 passaren al poder els progressistes, per un període de dos anys. El canvi es féu el 27 de juliol i es constituí una junta provisional formada per militars i comerciants. S'obrí

⁶⁹ La geografia dels Malcontents coincideix força amb aquelles zones que havien tingut un important desenvolupament econòmic el darrer terç del segle XVIII al voltant de la viticultura i de les activitats menestrals relacionades, i que aquell moment patien una profunda crisi econòmica producte de la davallada dels preus agraris. ARNABAT, R. "Notes sobre l'aixecament dels Malcontents (1827)", consultable a: <http://publicacions.iec.cat/repository/pdf/00000062%5C00000024.pdf>, p. 122.

⁷⁰ ANGUERA, P. "Els Malcontents del corregiment de Tarragona", a: *Miscel·lània d'homenatge a Josep Benet*, 1993, p. 85.

⁷¹ Tenia un marcat caràcter mercantil, ja que per aquells temps a Catalunya actuaven en el sector tèxtil.

⁷² Destacà en la Guerra del Francès en el costat absolutista, perquè s'uní amb els Cent Mil Fills de Sant Lluís (1823) i amb això aconseguí la capitania general d'Aragó i Navarra. Políticament es decantà cap al grup moderat i després de declarar-se en contra del carlisme el nomenaren capità general de Catalunya (1832); des d'allí armaria batallons en contra del carlisme. El 1834 se'l nomenà ministre de guerra, però dimití i es reincorporà a la capitania de Catalunya. A l'agost de l'any següent se'l substituï per una junta i marxà a França.

⁷³ AADD. *El segle XX a Tarragona*. Tarragona, Nou Diari, 1995, p. 14.

⁷⁴ MAGRIÑÀ, A. *Tarragona en el siglo XIX...*, p. 60.



l'Escola Normal de Mestres (subvencionada per l'Ajuntament i les juntes literària i de comerç) i s'iniciaren les classes a l'Institut de Segon Ensenyament, a l'edifici de l'Escola de Nàutica, a la plaça del Pallol. També es tirà a terra la muralla de Sant Joan⁷⁵ (el 20 d'agost de 1854 se'n donà l'inici), i s'establí un pla d'unió entre les parts alta i baixa de Tarragona, en què es realitzà l'esplanada de la rambla Nova (tot i que aleshores s'anomenà de Sant Joan, després de Castelar i, finalment, Nova), i amb això, l'imminent procés d'urbanització d'aquesta zona (53 cases es construïren en 34 anys) i del carrer de la Unió, que ja havia tingut alguna actuació anterior. A més a més, es començà a tirar endavant el ferrocarril de Tarragona-Valls-Montblanc-Lleida, tot i que finalment sols s'aconseguí el tram fins a Reus.

Un altre fet que cal destacar fou la rebel·lió del batalló de la Milícia de la ciutat, instigada pels sectors conservadors i la pressió per crear una junta de govern pròpia a la província. Aquesta topada fou un dels motius que provocaren l'esberlament del sistema i feren fracassar aquest règim de conflicte continu. Les divisions i enfrontaments afavoriren els moderats, i no dubtaren a aprofitar la situació. L'any 1857 s'obrí l'establiment de filats i teixits d'Andreu Guasch i es fundava la Sociedad del Círculo Tarraconense. Una altra iniciativa que vingué tres anys després fou la inauguració de la societat que havia de dotar la ciutat de gas, i el 1864, la fundació del Banc de Tarragona.

Amb tot, la població continuava augmentant, de 12.250 persones el 1850 a 18.023 el 1857.⁷⁶ I la puixança continuava a la dècada dels seixanta. Ara bé, a l'estiu de 1865⁷⁷ vingué una nova onada de còlera que tingué conseqüències notables. La dècada es tancà amb la revolució de La Gloriosa⁷⁸ el 30 setembre de 1868. S'estava entrant al Sexenni Democràtic (1868-1874). Va ser un canvi sense gaire violència, en què les forces socials més representatives mantingueren el control total de la situació.⁷⁹ A la ciutat es formalitzà la Junta Revolucionària,⁸⁰ que després passà a anomenar-se Junta de Govern. Estava formada per burgesos liberals vinculats al partit progressista (menys Magriñà, que era demòcrata). Aquest òrgan era el que nomenaria l'Ajuntament provisional (2 d'octubre), i donà la condició d'alcalde a José María Albanés i tinent d'alcalde a José Beses.⁸¹ També es constituí

la Diputació Provincial (29 d'octubre de 1868).⁸² Però el 20 de setembre de 1868, arran d'un greu incident on es va cometre l'assassinat del governador civil i governador en funcions, Raymundo de los Reyes García, la vida de la ciutat féu una volta. Aquest assassinat provocà una repressió que afectà 30 persones. I, per acabar-ho d'adobar, es proclamà la República a Reus i a Valls, mentre a Tarragona els republicans encetaven una revolta.

Es posà fi a la baralla amb la dissolució de la força ciutadana i l'Ajuntament, just el 5 d'octubre. Pocs mesos després, el 10 de febrer de 1869, es proclamava la República Democràtica Federal, i el dia 12 es feia públic el manifest. Aleshores es nomenà una "comissió del poble", que, junt amb la Diputació, designà els nous consellers i posà com a alcalde Félix Donoso. Al novembre de l'any següent fou proclamat rei d'Espanya Amadeu de Savoia. El seu regnat durà fins al febrer de 1870, quan abdicà a causa de les moltes discrepàncies entre els partits monàrquics, el menyspreu de l'oligarquia, la carlinada, etc. Amb vista d'això, l'Ajuntament de Tarragona dimití i es nomenà una nova comissió ciutadana, que, juntament amb la Diputació provincial, designà el nou Ajuntament.

El 22 de setembre de 1876 Alfons XII aprovà un decret pel qual les ciutats podrien augmentar el nombre de carrers, places, mercats i passeigs. En el cas de Tarragona, l'encarregat de dur a terme el projecte d'ampliació fou l'arquitecte municipal Ramon Salas Ricomà, que redactà la memòria el 1884, just quan una reial ordre havia obligat a posar fi als treballs forçats a les obres del port. La memòria esdevé un document fonamental tant en el seu moment com en l'actualitat. En el passat va servir per a la difusió del seu projecte. En el moment present ens permet conèixer i estudiar com era el municipi a l'època (com hem vist amb les dades demogràfiques anteriorment). Amb això i l'apogeu del ferrocarril i del port, el tombant de segle que s'aproximava situava la ciutat de Tarragona en un punt capdavanter i de referència, amb gran importància comercialment. L'impuls modernitzador a la dècada final del segle XIX acabà d'ajudar en l'expansió del port amb la construcció de nous magatzems i edificis.

Tanco el capítol citant un cop més les paraules d'Antonio de Magriñà:⁸³ "La Tarragona de 1900 no es la de 1850, la transformació moral, social, intel·lectual, y material ha sido completa." El repàs que hem fet ho ha mostrat, canvis rere canvis, alguns en avenç, altres en retrocés, però, si més no, tots han contribuït a l'engrandiment i reafirmament d'una ciutat que ho buscava, que ho necessitava. El port, les noves vies de comunicació, els nous edificis, els nous plantejaments urbans, els nous òrgans i institucions, tots en constant moviment per fer una Tarragona nova, i ho van aconseguir.

⁷⁵ Cal dir, però, que les primeres modificacions es realitzaren ja quan els reis visitaren la ciutat el 1802. I també cal dir que des de 1775 es disposava de l'autorització per eliminar el llenç de muralla que avui dia recorre la rambla Nova i que en aquells anys anava aproximadament del convent de Santa Clara al de Sant Francesc. Es volia obrir un nou carrer, la rambla de Sant Carles, en honor del rei; per això mateix es desmuntà part del baluard de Carles V i es construí la porta de Sant Carles. AHMT. Fons municipal, P6234. Fortificacions. 1774/1978. Enderrocament de muralla de St. Joan i Eixample.

⁷⁶ Segons BUIQUES VILLAR, J. C. *El bienni progresista a Tarragona (1865-1866)*. Tarragona, Excma. Diputació de Tarragona, 1987, p. 15. I per tenir més detalls sobre el tema, pot consultar-se: ARESTÉ, J. "La población de la ciudad de Tarragona a mediados del siglo XIX", a: *I Col·loqui d'Història del Camp de Tarragona, Conca de Barberà i Priorat*. Tarragona, Institut d'Estudis Tarraconenses Ramon Berenguer IV, 1979, p. 187-192; o també, HERAS, P. A. "Distribución de la población de Tarragona a mediados del siglo XIX. Notas para un estudio", a: *Primer Col·loqui d'Història del Camp de Tarragona*, 1979, p. 181-185.

⁷⁷ A l'AHMT hi trobem distints expedients que tracten el tema: P461/9. Subsèrie. Epidèmies i contagis. Còlera de l'any 1885. 1885-1886/1888; P7499. Entrades i sortides. Còlera. 1866; P1025. Subsèrie. Epidèmies i contagis, 1887; P1022. Subsèrie. Epidèmies i contagis. Condecoració còlera 1885. 1887; P555. Sèrie. Epidèmies i contagis. Còlera de l'any 1885. 1889; P526. Sèrie. Epidèmies i contagis. Visites domiciliàries. 1890... Fins i tot aquest any s'habilitava la Casa Blanca com a hospital del còlera. Més endavant, també en veurem la incidència en els presos.

⁷⁸ Tenia un objectiu clar: fer fora la reina Isabel II i apartar del govern els moderats. L'èxit de la revolució va provocar, en efecte, l'exili de la reina i l'arribada al poder de les forces polítiques més o menys marginades durant el regnat d'Isabel II (progressistes i demòcrates, especialment).

⁷⁹ En aquest sentit, ens són de gran utilitat les referències que ens dóna per al dia indicat i els pròxims el *Diario de Tarragona*. Sobretot destaco les notícies dels dies 29 i 30 d'octubre. Sabem que fou formada per aclamació i que el dia 30 era encapçalada per Josep Cassol i Porta i Marià Rius i Montaner, entre d'altres. En la declaració que feren es veu el clar desig de voler un canvi per als grups civils, ja que l'exèrcit mantingué una posició passiva fins al final.

⁸⁰ La Junta Revolucionària de la Província havia pres possessió l'11 d'agost del 1868. AHMT. P7558. Entrades i sortides. Anuncis i Comunicacions 1868-1869. Notícia sobre presa de possessió de la Junta Revolucionària de la Província, 11 d'agost de 1868.

⁸¹ Vegeu la llista de tots els representants: HERAS CABALLERO, P. A. *El Sexenio Democrático en la ciudad de Tarragona (1868-1874)*. En el marco y ámbito históricos de la creación de la Junta de Obras del Puerto de Tarragona. Tarragona, Edicions El Mèdol, 1994, p. 76-77.

⁸² AHMT. Fons Municipal, P7558. Entrades i sortides. Anuncis i Comunicacions 1868-1869. Notícia sobre constitució de la Diputació Provincial, 29 d'octubre de 1868.

⁸³ Són les paraules que posen fi a l'obra: MAGRIÑÀ, A. *Tarragona en el siglo XIX...*





3.1 Moments previs a l'inici de les obres

El segle XVIII va representar una etapa de considerable creixement econòmic, caracteritzada per una millora en les tècniques productives industrials i agrícoles. Consegüentment, la població va augmentar, així com també el nombre de transaccions comercials tant a escala nacional com internacional. Aquest creixent comerç va generar l'especialització de moltes comarques catalanes, sobretot en fruits secs i vinya. Cal destacar, també, l'increment de les manufactures, tant les tèxtils com les de metall, cuir o paper. La reactivació féu necessària la reconstrucció del port tarragoní, que esdevingué un punt idoni per a la importació i exportació de productes, fet que, alhora, contribuïa a revifar el sector mariner.

Cal esmentar, però, que Tarragona no va participar en excés en el procés industrialitzador. D'una banda, encara estava molt deprimida per la pèrdua de l'autorització per carregar i descarregar productes al port (no es recuperaria fins a l'any 1761). D'altra banda, existia l'oposició de les classes dominants davant la por de perdre els seus interessos rendistes. Si més no, el nou port aportaria generosos canvis al Camp de Tarragona. Significaria, en si mateix, un pas endavant en el desenvolupament de la ciutat. La seva construcció també reflecteix les circumstàncies d'un moment difícil per a la zona, malgrat el creixement econòmic. Demanar diners per pagar les obres serà una constant al llarg de tot el període d'obres, com bé ens ho reflecteix el Llibre d'Acords de l'Ajuntament.

Com s'ha vist en el punt anterior, entre Tarragona i Salou hi va haver una llarga confrontació.⁸⁴ Però finalment, el decret del 13 de març de 1761 d'Esquilache afavorí els tarragonins, en retornar-los el dret de poder desembarcar mercaderies de procedència estrangera al seu moll, a més d'oferir la possibilitat de construir un edifici amb les condicions necessàries per allotjar les oficines i magatzems. Però com que encara no s'havien reunit els diners suficients, l'administrador de queviures de la tropa, Lluís Escolà, proposà avançar els diners necessaris per a l'edificació, "amb l'única condició del compromís, per part de la Corporació, de reintegrar-los i de donar com a garantia els arrendaments dels molins fariners propis de la ciutat".⁸⁵

El mateix 1761 es formà una comissió per tirar endavant les noves propostes. Com a arquitecte va contractar-se Josep Prat i Rovira. Mentre l'edifici no es construïa, s'utilitzà una part del magatzem de Tomàs Escolà. Però als anys setanta encara no s'havia fet efectiva la nova obra. Per això els comerciants de Creixell, Altafulla i Torredembarra demanaren el restabliment de la seva duana, però no se'ls escoltà. Finalment, el 18 de gener següent, el Reial Consell es féu càrrec de la construcció, i hi ajudaren també els arbitris recaptats. El lloc escollit per a la construcció fou un solar ubicat enmig dels magatzems que tenien els hereus de Lluís Escolà, en una de les propietats de la Bolsa y Distribución Canonical.⁸⁶

El preu fixat de compra fou de 233 lliures i 8 diners, i la despesa en la construcció del nou edifici pujà a 5.779 lliures. En pocs mesos l'edifici ja era construït, tot i que hi sorgiren

alguns problemes en no construir-se com calia.⁸⁷ De totes maneres, gràcies al seu establiment, a la ciutat va aparèixer un gran nombre de comerciants⁸⁸ i, a més, l'Ajuntament començà a plantejar-se l'arranjament dels camins propers que comunicaven el municipi amb localitats de tradició comercial, com Reus, Montblanc o Valls, per tal d'afavorir, encara més, el tràfic marítim i la producció local.

A l'agost de 1778, l'administrador Diego José de Ribagorda feia denúncia de la situació en què es trobava l'edifici de la duana en veure unes esquerdes a la volta i als arcs del magatzem, i fou a partir d'això quan els pèrits demanaren alguns canvis d'obra que ascendirien a un cost de 884 lliures i 10 sous. Però deu anys després l'edifici continuava estant en mal estat. És per això que la Corporació decidí "l'alienació, conjuntament amb les cases dels gegants i del nunci, de la duana per tal d'atendre el pagament de la quota dels tres-cents milions".⁸⁹ Antoni Ignasi Gutiérrez de Pando⁹⁰ passà a ser el nou propietari el 3 de juliol de 1800, havent fet la compra per 5.605 lliures.

Paral·lelament, pel que fa a les obres pròpiament dites de reconstrucció del port, cal dir que al capdavant s'hi situà el regidor Pere Calixt Pauló, que presentà a l'Ajuntament a data 25 de maig de 1776⁹¹ un escrit ple de propostes. La principal era la reactivació de la vida a la ciutat amb la reconstrucció del port. Aquest desig de tenir un lloc on desembarcar persones i mercaderies i resguardar els vaixells, i que servís, alhora, per dinamitzar Tarragona i els seus voltants, ve d'antic, tal com dóna testimoni Pons d'Icart.⁹² Per dur a terme aquest projecte, el millor era formar una comissió; la formarien: Josep de Claver, Josep Tardiu, Pau Aran, Antoni Vellet, Josep Vidal, Pere Joan Sans i Jaume Mallafré.

Mesos després d'aquella data, la petició era transmesa al rei Carles III,⁹³ en què manifestaren els beneficis⁹⁴ que ja havia aportat la duana a la ciutat i els futurs guanys que la reconstrucció del port aportaria a la ciutat i a l'Estat: "las Naves tendrían su defensa con los Castillos, y Murallas fuertes de la Ciudad, en que siempre hay una crecida Guarnición, y los Comerciantes hallarían pronto auxilio en el numeroso Gremio de Descargadores, y Pescadores Matriculados, que hoy existen en ella, y exceden el numero de seiscientos, entre los cuales se cuentan cincuenta Patronos con igual número de Embarcaciones, que con ellas hacen su tráfico en el interior del Reino, y en los de Francia, Italia, Génova, y otras partes". D'altra banda, s'assenyalaren les grans deficiències del port de Salou: poca defensa, insalubritat, contraban o lentitud en la càrrega i descàrrega de productes, fruit de la incompetència del personal que hi treballava.

⁸⁷ ESCODA MÚRRIA, C.; BALLESTER BAIGES, L. *El naixement dels barris del Port*. Tarragona, Autoritat Portuària de Tarragona, 2005, p. 26, ens parla d'un document citat com: AHT. Fons Notarial Francisco Albiñana Cosidor, sig. 558, 1772, p. 353, que descriu com havia de ser l'edifici de duana: "La cornisa correrá oriental o a nivel de los cuatro lados del edificio, que estará cubierto en forma prismal o a los cuatro vértices y la parte superior del tejado o prisma tendrá de alto el edificio setenta y tres palmas. Podrán construirse en el mencionado edificio las ventanas siguientes: en el piso de tierra cinco a la altura de trece palmas arriba, y estas con rejas una en la parte interior del huerto, y dos en cada lado de poniente y seis a la de levante, todas estas sin rejas."

⁸⁸ REMENSAL RODRÍGUEZ, J.; AGUILERA, A.; PONS, L. *Comisión de Antigüedades de la Real Academia de la Historia*. Madrid, Real Academia de la Historia, 2000, p. 18.

⁸⁹ LÓPEZ BONILLO, D.; ROVIRA I GÓMEZ, S. J. *El Port de Tarragona...*, p. 37.

⁹⁰ La presència d'aquesta personalitat no la deixarem de veure al llarg de les obres, ja que també tindrà molta relació amb els presos, i és que en el moment que es dóna aquesta compra, ell els subministrava el pa, qüestió que quedarà més endavant detallada en el capítol referent a l'alimentació dels presidaris.

⁹¹ La transcripció del document la trobem amb alguns errors a: MORERA LLAURADÓ, E. *Tarragona cristiana*, vol. V. Tarragona, 1959, p. 160.

⁹² Comentat al capítol 1.

⁹³ Arxiu Històric de Tarragona (AHT). Llibre d'acords de l'Ajuntament de Tarragona, 30 d'agost de 1776.

⁹⁴ Sobre els motius pels quals s'havia de reconstruir el port o els beneficis que l'obra comportaria n'hi ha diversos documents. Microfilms procedents del Servicio Histórico Militar. Colección general de documentos. Rotlle 14, Núm. 2738, Arxiu del Port de Tarragona (APT); o si no també APT. Fons Junta Protectora de les Obres del Port. Signatura 7. 177. Documentació annexa. Construcció port: sol·licituds en pro i contra, 1751-1799.

⁸⁴ Vegeu: MORELL I TORRADAMÉ, J. *El port de Salou en el segle XVIII...*

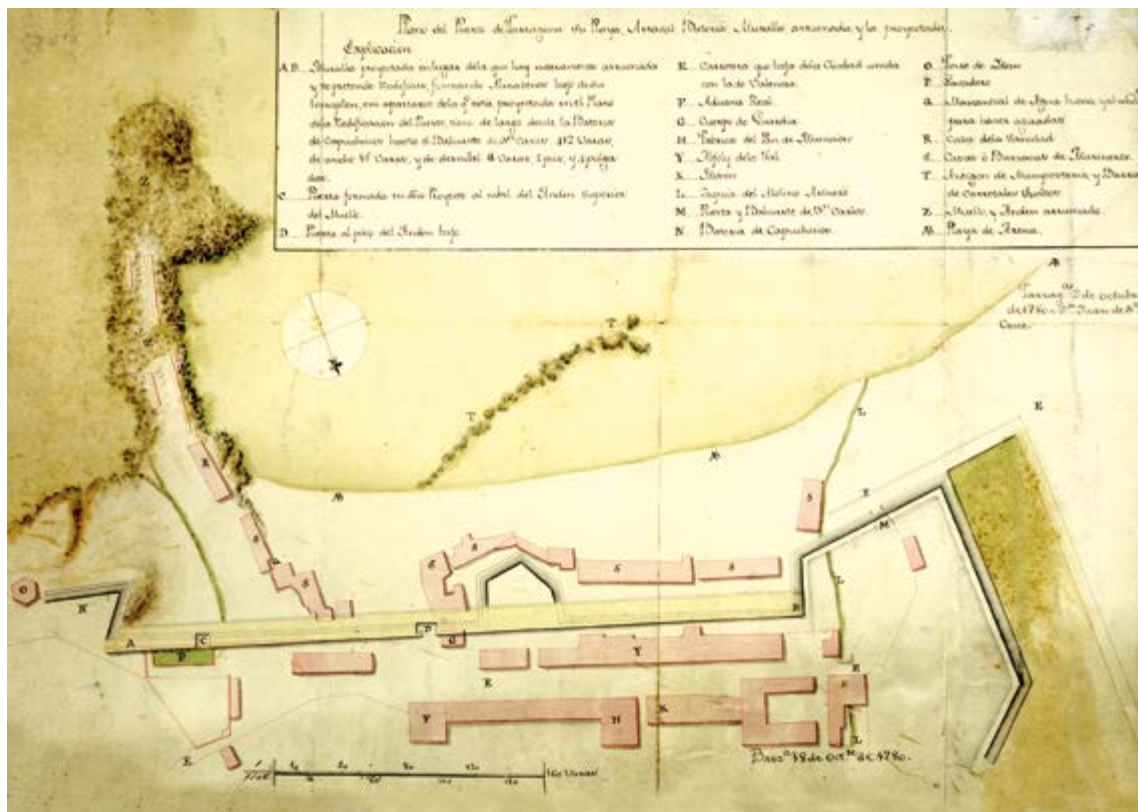
⁸⁵ LÓPEZ BONILLO, D.; ROVIRA I GÓMEZ, S. J. *El Port de Tarragona*. Barcelona, Caixa de Pensions "la Caixa", 1986, p. 36.

⁸⁶ Havia estat fundada en el s. XVII pel prior i canonge Dídac Girón de Rebolledo, conegut com "Don Diego", que estigué en el càrrec un total de 51 anys. Vegeu: JORDÀ I FERNÁNDEZ, A. *Església i poder a la Catalunya del segle XVII. La seu de Tarragona*. Publicacions de l'Abadia de Montserrat, Barcelona, 1993.



El projecte que proposaven pujava a 90.000 pesos i s'hauria de dur a terme en un termini de cinc anys. La contribució principal la faria el prelat i el capítol catedralici. A més, caldria establir un seguit d'arbitris, uns proposats pel mateix Ajuntament que gravaria el gènere que entrés i sortís del port, i uns altres proposats als pobles del Corregiment. També es creà un impost per a les finques dels veïns de la ciutat, regits per normes cadastrals, i s'afegiren quotes a les fàbriques d'aiguarent, entre d'altres. L'aprovació d'aquestes vies de finançament havia de ser dictaminada pel rei, el qual, a més, podia establir els canvis que considerés pertinents.

Però quin era realment l'aspecte del port de Tarragona en aquell moment? Per comprendre com es distribuïa tot plegat, podem atènyer-nos als diversos plànols que s'elaboraren en aquelles dates. Segons un d'aquests, realitzat per Juan de Santa Cruz, datat el 2 d'octubre de 1780, es determina per a la zona portuària tot un seguit de infraestructures i de punts: la duana, el Cos de Guàrdia, una fàbrica de pa de munició, la bateria i torre dels Caputxins, un rentador, una font, la Casa de la Vanitat, cases o barraques de mariners, un antigot de paredat i l'antic moll arruïnats. Una última raó per renovar les estructures portuàries era aprofitar l'avinentsa que, al costat de la platja, hi havia el camí reial, que, venint de Barcelona, continuava cap al sud peninsular. Als avantatges citats, cal afegir-hi que la zona era la idònia per bastir-hi un nou port a causa de la situació geogràfica i les condicions geològiques i hidrogràfiques, que permetien ancorar gran quantitat de vaixells i també extreure les matèries primeres necessàries per a l'obra.



Perfil i elevació de la porta, rastell i magatzem projectats a la muralla del port. Juan de Santa Cruz, octubre de 1780. APT.

3.2 L'oposició al projecte

Amb el nou impuls constructiu, veïns i comerciants de Reus agafaren recel, amb la idea que tal empresa els faria més mal que bé. És per això que des d'un bon començament intentaren posicionar al seu costat els pobles del Camp de Tarragona, de la Conca, del Priorat, de la Ribera d'Ebre, de la Terra Alta i de les Garrigues. I ho van fer adreçant-los una carta⁹⁵ on se'ls convidava a donar suport a l'oposició al projecte tarragoní. Argumentaven que la iniciativa perjudicaria tant la ciutat de Reus com la xarxa comercial articulada al seu voltant i també acusaven Tarragona de voler imposar un nou impost sobre els fruits, que tanta importància tenien a la vida d'aquestes comarques.

Fins a vuitanta cartes s'enviaren al Consell de Castella⁹⁶ en contra de la reconstrucció del port. No obstant això, pel que sembla, el nombre d'oposats encara pujava unes xifres més: "La Villa de Reus y 85 pueblos más dicen que aunque haya Puerto en Tarragona siempre lo harán por Salou, porque a esta pueden hacer dos viajes al día y uno no más a Tarragona, que por esto mismo ha construido Reus una famosa carretera a Salou."⁹⁷

A causa d'aquesta pressió, el Consell encarregà un informe a l'Audiència de Barcelona per conèixer l'estat de les obres. L'informe fou redactat pel coronel Sánchez Jaramas i no va ser gaire favorable, ja que dictaminava que caldria fer estudi de les platges de la comarca per comprovar quina reunia les millors condicions i també esmentava la possibilitat que Tarragona podria perjudicar els altres pobles de la comarca establint un monopoli. Sens dubte, el dinamisme comercial entre Salou i Reus resultava prou important perquè Tarragona (suposadament) volgués posar-hi fi imposant un monopoli a la regió. Començaria així la gran baralla per aturar les obres. I finalment, tot i no haver-hi el suport dels pobles però sí el del rei, Tarragona guanyava el litigi.⁹⁸

A més, cal esmentar que Tarragona va enviar cartes a les localitats involucrades en el boicot al projecte, com Valls o la Selva del Camp. S'hi exigia l'entrega de totes les comunicacions de Reus,⁹⁹ portant per objectiu avaluar l'amplitud de la "manipulació" orquestrada per la capital del Baix Camp. Juntament a aquest requeriment, els governants de Tarragona adjuntaven el projecte per al seu port¹⁰⁰ i aclarien les seves exigències fiscals. A continuació, un exemple de carta: "Este Ayuntamiento no pretende gravar a los pueblos como se habrá ponderado ni quiere sobrecargar pecho alguno en nuevas imposiciones de frutos ni otras cosas de los pueblos de este Corregimiento ni menos impedir las ferias y mercados de essa villa, ni otros pueblos como equivocadamente se ha publicado, pues este Ayuntamiento solo tiene la mira al aumento y libertad del comercio en tanto que siempre procurará proporcionar a essa villa y demás del Corregimiento, todos los medios que conduzcan para ello."¹⁰¹

⁹⁵ AHT. Llibre d'acords de l'Ajuntament de Tarragona, 2 de març de 1777.

⁹⁶ BELLIDO, S. *Antecedentes sobre la historia Antigua y Moderna del Puerto de Tarragona...*, p. 148.

⁹⁷ APT. Fons Junta Protectora de les Obres del Port. 177: 7. Construcció Port.

⁹⁸ VEIGU JORDÀ I FERNÁNDEZ, A.; PUJALS I VALLÉ, J. M. *Les lluites pel Port de Salou. Un enfrontament singular entre el progrés econòmic i els drets senyorials*. Tarragona, Excma. Diputació Provincial de Tarragona, 1983, p. 79-87.

⁹⁹ Biblioteca de Catalunya. Junta de Comerç, Lligall L1, C. 24, núm 10. Don Juan Antonio de Ochoa, coronel de los Reales Ejercitos de S.M., Theniente de Rey, Gobernador Militar, y Político, y Subdelegado Interino de la Plaza de Tarragona, y sus Districtos, &c.

¹⁰⁰ Biblioteca de Catalunya. Junta de Comerç, Lligall L1, C. 24, núm 14. Proyecto: El Ayuntamiento de la Ciudad de Tarragona en el Principado de Cataluña, para la reedificación de su Puerto y Muelle en los términos, que suplica en la antecedente Representacion, propone á S.M. los Arbitrios siguientes.

¹⁰¹ AHT. Fons de l'Administració local. Llibre d'acords de l'Ajuntament de Tarragona, 12 de març de 1777.



Disposem d'altres escrits que fan referència a tota aquesta baralla. Un dels més interessants es troba en un lligall de la Biblioteca de Catalunya. Tarragona hi defensa la seva proposta i també indica els defectes del port de Salou.¹⁰² Entre d'altres, assenyala la ineficàcia de la seva duana i la parcialitat de les seves defenses. Tot i així, l'escriu remarca que Salou és un punt comercial molt consolidat i molt ben connectat amb els pobles propers. Finalment, tot i sortir Tarragona vencedora, no s'acabaren les disputes. Anys més tard, Ferran VII habilità de nou el port de Salou, i creà una Junta Protectora de les Obres. Durant el Trienni Liberal (1820-1823) s'anul·laren de nou tant el moll com els drets de la duana de Salou. I a la fi, tots aquests problemes van retardar la restauració del port de Tarragona.

3.3 La Junta Protectora de les Obres del Port (1790-1836)

Un any abans de l'inici de les obres, es va constituir la Junta Protectora de les Obres del Port, òrgan rector i element clau per al projecte. Les directrius del seu funcionament no es van establir fins al 1800, 11 anys després de la constitució de les obres, 10 anys des del seu inici i 8 anys després de la participació dels presos (és a dir, en temps del director Juan Smith). La Junta establí tot un reglament amb l'express desig d'implantar un mètode reglat i constant de construcció, amb el qual es pogués aconseguir "con seguridad una cierta armonía o equilibrio entre todas las partes de que se compone su dirección y gobierno".¹⁰³ Aquest model reglamentat ja s'havia establert amb similituds a València, on el rei havia fixat unes directrius que fixaven els límits del personal que treballava al port: el director, les persones encarregades de la part econòmica o de recaptació, etc.

En formava part un total de set homes: el cap polític en qualitat de president, el regidor degà, un altre regidor, dos canonges, un cavaller i un comerciant.¹⁰⁴ El director era l'encarregat de dirigir l'obra, segons la manera que li semblés més convenient, tot depenent de les intencions que el rei pretengués. A les seves ordres estaven tots els mestres, contramestres, operaris, zeladors i altres individus de qualsevol classe en l'obra. A més, ell era qui fixava els sous i gratificacions, i tenia la potestat d'acomiar el personal segons li convingués. Era l'encarregat de fer els contractes i ajustos que fossin necessaris per a la provisió d'efectes, materials, manufactures, etc. Les compres o adquisicions de terrenys per a pedrera o altres finalitats eren executades pel director en concurs d'un vocal que la Junta nomenava a propòsit.¹⁰⁵ També nomenava l'únic interventor de l'obra (era l'encarregat de intervenir

en tots els documents que formalitzés l'oficial de detall, a més de fer revisió als operaris), al guarda del magatzem, als escriptors i a la resta de personal que li fos necessari.

Una de les tasques més rellevants de la Junta era la de recaptació. Per portar-la a terme se seguiren diversos sistemes: impostos, arrendaments, subhasta pública, rifes, donacions, préstecs, concessió de títols,¹⁰⁶ etc. El seu abast no es limitava a la ciutat de Tarragona, també s'hi veien involucrats la resta de municipis de la comarca. Per això mateix, fora del domini tarragoní es designaren unes persones que serien les encarregades de la recaptació.

La Junta també tenia un assessor per jutjar els casos d'extraviaments o altres problemes que poguessin donar-se amb la recaptació. Aquest era l'*auditor de guerra*, i se'l convocava a les sessions sempre que s'hagués de tractar una causa judicial. Si tot el tema no es podia solucionar en les sessions, pels motius que fossin, el que es feia era repartir els casos entre els membres de la junta, de manera que, individualment, s'intentés trobar una solució. Una altra funció de la Junta era nomenar un tresorer i establir-ne el sou. Ell era el responsable de les partides de pressupost i les guardava a casa seva, tancades en una caixa sota tres claus. Una la tenia el tresorer, l'altra un vocal de la Junta i la tercera, el ministre de Marina de la ciutat. L'últim dia de mes es tancaven tots els comptes. El dia 8 de la mesada següent, el compte del tresorer havia de quedar liquidat. Un cop fet, dels certificats i lliuraments se'n feia un lligall i es dipositava a la caixa de les tres claus.

3.4 Els primers anys d'obres i l'inici dels treballs forçats

Juan Ruiz de Apodaca¹⁰⁷ fou l'encarregat d'examinar els ports de la comarca, i inicià les tasques el 1786. Tres anys més tard, al maig, es promulgà la real ordre per la qual es donava llum verd a la rehabilitació del port de Tarragona, valorada en 543.041 rals. Per poder-la sufragar, es van proposar tot un seguit d'arbitris, aprovats pel ministre de Marina, Antonio Valdés. Són els següents: dos maravedisos per una lliura de carn, tres rals per faneca de sal, nou maravedisos per cada deu rals d'ardit del valor dels fruits que sortissin per les duanes de mar de Tarragona, el seu corregiment i la vila de Sitges, sis maravedisos per l'entrada dels mateixos efectes, i divuit per cada deu rals d'ardit del valor de tot el peix fresc que prenguessin els comerciants a la platja o al port.

El 25 d'agost de 1789 es concediren els primers arbitris.¹⁰⁸ Al cap d'un any, ja s'havien produït 106.250 rals, però eren insuficients per cobrir els més de cinc-cents mil pressupostats. Per aquest motiu va fer falta dictar-ne de nous. Afectarien els pobles del corregiment i també Sitges.¹⁰⁹ A causa dels arbitris, sorgia una nova oposició des de Reus, i aquest cop disposaven del suport de la Junta de Comerç de Barcelona. Malgrat això, no s'escoltaren

¹⁰² Biblioteca de Catalunya. Junta de Comerç, Lligall L1, C. 24, núm 7. Declaración del Puerto actual de Salou y de sus Circunstancias: que ha registrado personalmente Dn. Sinibaldo Mas Primer Piloto de Altura, Director y Maestro de la Escuela de Navegación establecida en Barcelona con permiso de S.M. Por orden y comisión dada del muy Ilustrísimo Señor Varon de la Linde Intendente General Interino del Exército del Principado de Cataluña. Biblioteca de Catalunya. Junta de Comerç, Lligall L1, C. 24, núm 9. Nuevas reflexiones que posteriores a la fecha dicha he hecho sobre el Puerto y Playa de Salou que añaado a las que entregue al referido Caballero Intendente.

¹⁰³ APT. Fons Junta Protectora de les Obres del Port. Signatura 1.1.1. Junta de les obres. Expediente general relativo a la creación y organización de la Junta e instrucciones para la ejecución de las obras de este puerto. Reglamento e instrucciones para la ejecución de las obras de este puerto. 19 de novembre de 1800.

¹⁰⁴ Segons Diego López i Salvador Rovira, de l'any 1800 al 1801 va ser constituïda pels senyors Marià Ibàñez, Bartomeu Soler, Salvador de Llorach, Gaspar Cases, Josep Antoni de Castellarnau, Fructuós Escolà, Vicenç Calanda i el baró de les Quatre Torres. A partir del 1802, la van integrar Fernando Seydel, Salvador de Llorach, Gaspar Cases, Josep Antoni de Castellarnau, Fructuós Escolà i els canonges Bartomeu Soler i Fèlix Amat. I la llista els anys següents continua, fins a l'abril de 1836, que per disposició governativa se cessà i les seves funcions són preses pel governador civil i la Diputació Provincial. LÓPEZ BONILLO, D.; ROVIRA I GÓMEZ, S. J. *El Port de Tarragona...*, p. 62-63.

¹⁰⁵ Aquestes instruccions les trobem a APT. Fons Junta Protectora de les Obres del Port. Signatura 1:1.1. Junta de les obres. Expediente general relativo a la creación y organización de la Junta e instrucciones para la ejecución de las obras de este puerto. Instrucciones que han de observarse en la ejecución del Puerto de Tarragona, á fin de que bien señalados los deberes de la Dirección de la Obra, y de la recaudación de sus arbitrios se establezca el mejor orden. A la mateixa carpeta hi trobem una real ordre que data del 18 d'abril de 1815, i que amplia uns dels articles, en concret el 4 i el 5 amb referència a funcions de l'interventor.

¹⁰⁶ Pel que fa a la concessió de títols, voldria esmentar que en un principi es donarien quatre títols de noblesa a cavallers pels quals s'hauria de pagar per cada un 40.000 rals; vuit títols de cavallers es donarien a ciutadans honrats de Barcelona i per cadascun abonarien 25.000 rals, i es donarien deu títols de ciutadans honrats a les persones d'estat que més s'ho mereixien depenent dels seus mèrits i facultats, i que havien de pagar 20.000 rals per cada títol.

¹⁰⁷ Va néixer a Cadis el 3 de febrer de 1754 i fou mariner militar; esdevingué el capità d'un vaixell de la Reial Armada. Antonio Valdés, el ministre de Marina, el nomenà responsable de les obres del Port de Tarragona. Va estar a la ciutat entre els anys 1790 i 1791, i el 1792 anà a Madrid per demanar un increment d'arbitris. El 1811 fou enviat a Cuba, on exercí de capità general i governador de l'Havana fins al 1816, moment que se'l nomenà virrei de la Nova Espanya, i ho fou fins al 1821. Aconsegui diversos títols com vescomte Ruiz de Apodaca i comte de Venadito. El 1824, quan tornà a la Península, se'l nomenà virrei de Navarra i se li concedí la Gran Creu d'Isabel la Catòlica. També fou nomenat conseller reial. Al maig de 1830 ascendí a capità general de l'Armada i fins i tot Isabel II el nomenà pròcer del regne. Morí a Madrid l'11 de gener de 1835.

¹⁰⁸ L'informe que presentà Apodaca, junt amb les gestions de Jaume Mallafre, del canonge Falomir i dels regidors Alexandre de Cadenas i Carlier i Carles Morenes i Cazador, que es traslladaren a Madrid, a més també de la intervenció de l'arquebisbe Armanyà, foren l'empenta essencial per aconseguir la real ordre de rehabilitació del port. Pot consultar-se a: Fons Junta Protectora de les Obres del Port. 1: Junta de les Obres del Port. Permis habilitació, 1789. APT.

¹⁰⁹ Llibre d'acords de l'Ajuntament de Tarragona, 17 d'octubre de 1789. AHT.



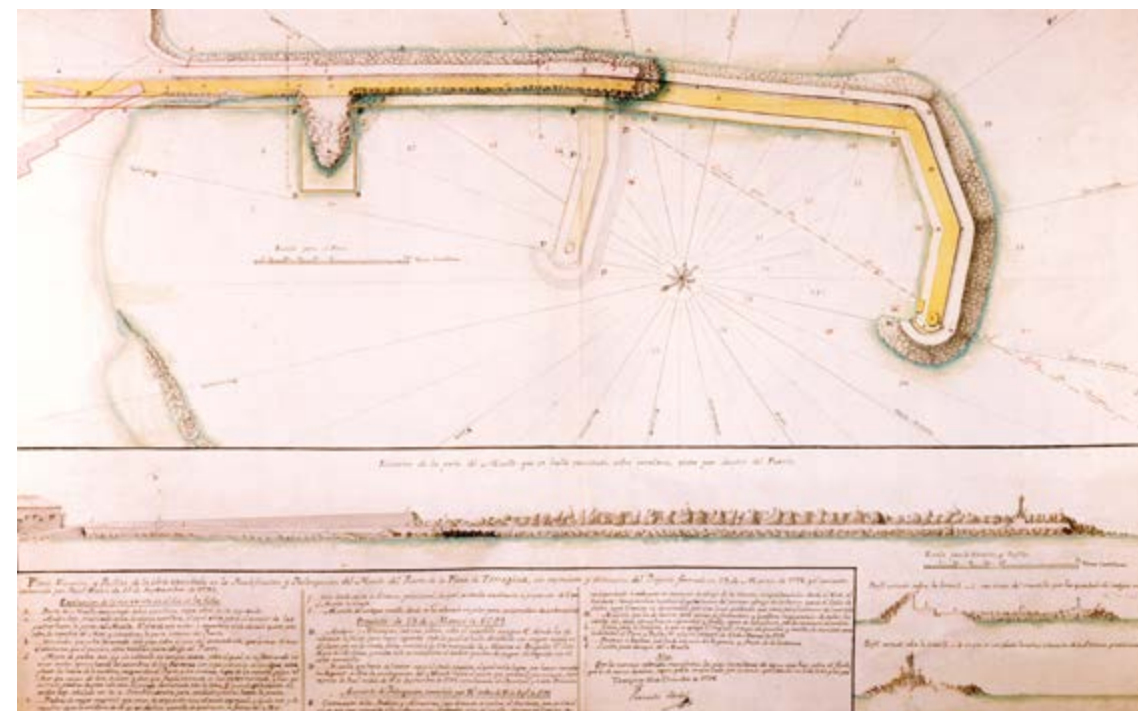
Resumen de las cuentas del año 1804.

Existencia en caja en 31 Diciembre 1803...	20,678 + 14 $\frac{5}{8}$
Caudales entrados en 1804.....	125,272... 8... 4
	<u>225,951 + 2 $\frac{3}{4}$</u>
Salidas por la Dineccion.....	132,022 + 1 $\frac{1}{2}$
Salidas por la Junta.....	4,857... 2... 6
	<u>136,879... 11... 4</u>
Existencia en caja en 31 Diciembre 1804....	<u>72,001 + 11 $\frac{5}{8}$</u>

Resumen general

Desde 20 de Junio de 1790, en que empezó la obra hasta 31 Diciembre 1804 han entrado...	725,128 + 5 $\frac{1}{2}$
Salidas por la Dineccion...	622,572 + 1 $\frac{1}{4}$
Salidas por la Junta...	16,637 + 13 $\frac{1}{8}$
	<u>716,126 + 13 $\frac{1}{8}$</u>
Existencia en caja en 31 Diciembre 1804...	<u>72,001 + 11 $\frac{5}{8}$</u>

Llibre d'entrades i sortides de cabals per les obres del port, de 1804. APT.



Plànol del port el 1791, per Fernando Seydel. APT.

les queixes i tot va seguir el seu curs. El dia 11 de gener de 1790 la Junta Suprema de l'Estat aprovava el projecte presentat pel capità Juan Ruiz de Apodaca. Consistia a afegir 125 metres d'escullera a l'obra antiga, situar els magatzems coberts i les oficines de sanitat al llarg del moll¹¹⁰ i, al cap, el far i cossos de guàrdia. Finalment, l'antic martell quedava com a zona de càrrega i descàrrega.

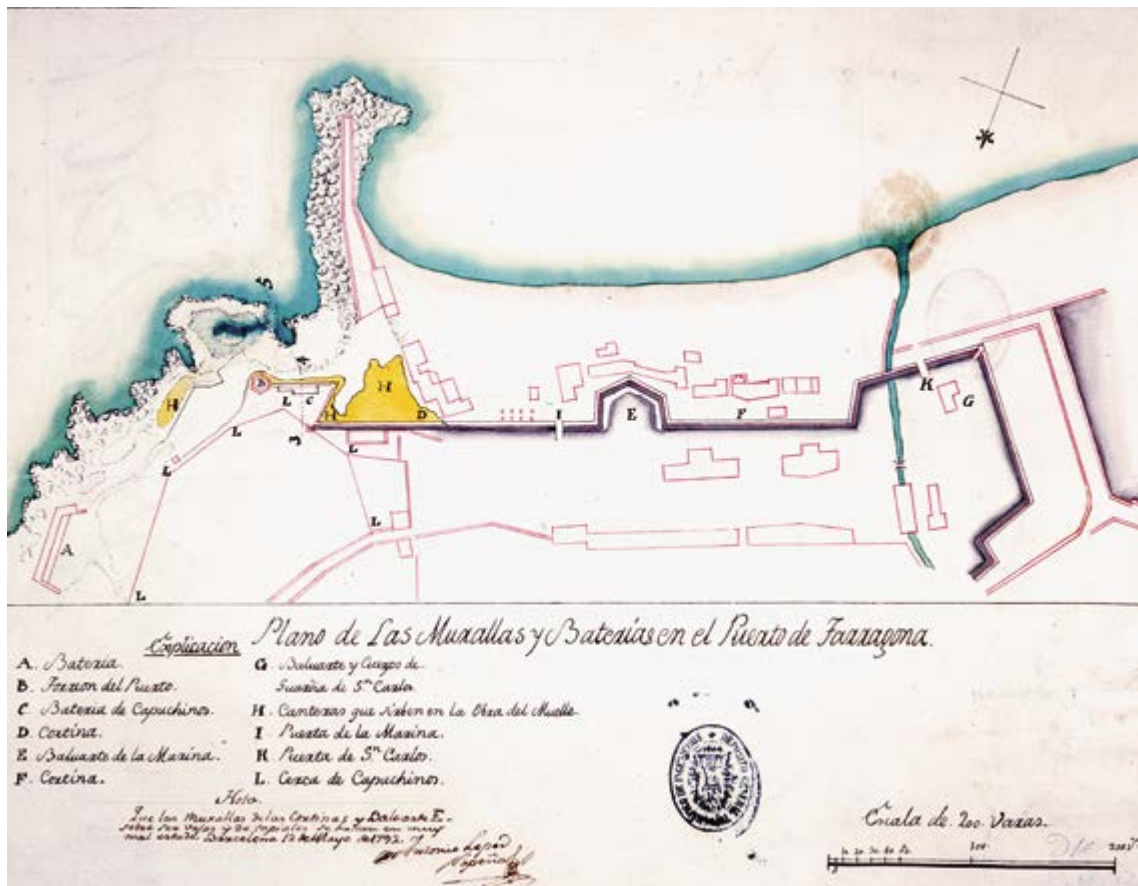
Al llarg dels nou anys que va estar al capdavant de les obres, Apodaca va absentar-se força de la ciutat perquè havia de fer diversos viatges. Durant aquestes absències, es posava al càrrec Antonio Bada.¹¹¹ Però aquest també va haver de marxar, destinat a Soto de Roma (Granada) entre els anys 1794 i 1798,¹¹² per dirigir uns treballs. En el seu lloc es va posar Fernando Seydel, i s'hi estigué fins a la tornada de Bada al gener de 1798, que dirigí les obres fins al desembre de l'any següent.

Al gener de 1800 va ser quan el ministre de marina comunicà a Apodaca, a través d'una reial ordre, que havia de retornar i posar-se, de nou, al capdavant de les obres: "Habiéndose conformado el Rey con lo acordado con la Junta Suprema del Estado, en la celebrada el 11 del que rige, para la reparación del puerto de Tarragona, según el proyecto del Capitán de Navío Juan Ruiz de Apodaca, imponiendo al efecto los arbitrios propuestos por la ciudad, á excepción del sobrante de propios, o substituyéndolos por medios convencionales entre los interesados; comunico con esta fecha la correspondiente R.O. del Concejo, y

¹¹⁰ El 1793 els magatzems que hi havia aleshores que contenien blat eren 10, i alguns dels propietaris eren: Sebastià Gavalà, Josep Borràs, Jaume Aymat, Rosalía Pijoan, Fructuós Escolà i Rafael Altés. AHT. Llibre d'acords de l'Ajuntament de Tarragona, 21 de febrer de 1793.

¹¹¹ Va treballar a l'arsenal de Ferrol el període comprès entre 1764 i 1779. Fou tinent de fragata i arquitecte format a la Real Academia de San Fernando. S'ocupà dels treballs portuaris a Tarragona, fou director interí quan Apodaca no hi era, fins al 1794, moment que es traslladà a Granada per treballar amb el brigadier Diego de Córdoba. El 1798 tornava a ocupar el lloc de director, en substitució de Fernando Seidel. El 1799 es convertí en l'home de confiança del nou director, Juan Smith. I el 1806 morí.

¹¹² APT. Fons Junta Protectora de les Obres del Port. 172: 4. Personal. 4.2. Personal Obrer i Facultatiu, 1794-1851.



Plànol de les muralles i bateries del port de Tarragona, segons Antonio López Sopeña, 12 de maig de 1792. APT.

advierito á Apodaca que desde luego se transfiera a Tarragona, para que promueva y entable la ejecución de la obra."¹¹³

El 30 del mateix mes era el rei qui donava la conformitat a l'acord pres per la Junta, quant a "canviar radicalment les condicions de tot aquell esplanall muntanyós, alçant-se primerament alguns magatzems i alberchs, als voltants del edifici destinat a Duana".¹¹⁴ Aquests serien els edificis que formarien la nova població, que es va haver de reestructurar a causa de les obres. El 7 de maig de 1790 el rei autoritzava l'Ajuntament perquè reunís els diners sortints dels impostos per destinar-los a les obres del port.¹¹⁵ Per això de seguida es reuniren els gremis, el capítol, entitats industrials i mercantils i diversos particulars, que entre tots avançaren la quantitat de 18.400 lliures, i, a més, l'arquebisbe Armanyà acceptà contribuir-hi amb una xifra igual.

D'aquesta manera s'establí una junta administrativa encarregada dels diners, de la qual formaria part l'Ajuntament, la Junta de Propis,¹¹⁶ la Societat Econòmica i representants de les classes i gremis de la ciutat. Un mes després, el dia 17, fou quan Josep Antoni de

¹¹³ MORERA LLAURADÓ, E. *El puerto de Tarragona*. Tarragona, Imprenta F. Sugrañes, 1912.

¹¹⁴ El port presentava un aspecte ruïnós amb poca altura sobre el nivell del mar. La seva longitud era de 116 metres i, amb el nou projecte, la longitud havia d'arribar a 448 metres.

¹¹⁵ AHT. Llibre d'acords de l'Ajuntament de Tarragona, 7 de maig de 1790.

¹¹⁶ Carles III expedí una reial cèdula el 30 de juliol de 1760 amb la qual es regulaven els ingressos i despeses municipals per evitar la mala gestió dels regidors, i establí al mateix temps una acció fiscal. D'aquesta manera, cada municipi va formar un reglament per al seu règim interior i formació de pressupostos, els quals guardà la Direcció de Propis i Arbitris fins a l'any 1836, en què, desapareguda la junta, la tasca passà al ministeri de la Governació amb tota la seva documentació.

Castellarnau¹¹⁷ acceptà fer-se càrrec d'una de les claus de la caixa, i es convertí en tresorer. En qualitat de tresorer, va prestar una enorme quantitat per a la subvenció de les obres, ni més ni menys que 323.125 rals. Fins i tot quan no hi havia prou diners a caixa per pagar les despeses, els anticipava de la seva butxaca. I cal tenir-ho molt en compte, ja que, com ens diuen Salvador Rovira i Diego López, "la noblesa de Tarragona i del Tarragonès es mostrà molt poc generosa, ja que féu l'orni a la crida en cerca d'ajuts i les 2.075 lliures que importen els seus donatius queden molt lluny de les 21.530 lliures, 19 sous i 1 dinar entregades per l'estament eclesiàstic i de les 6.348 lliures, 17 sous i 3 diners aportades pels gremis tarragonins".¹¹⁸

Pel que fa als particulars, cal esmentar Manuela Pamias Bonet, que hi posà 210 lliures; Francesc de Bofarull, que en posà 830; Francesc Escolà en posà 3.200, etc. Més endavant, aquests particulars reclamaran les quantitats deixades. Conservem, amb data de 1809, un document on s'especifica que s'han de retornar un total de 12.495 lliures, a més d'altres reclamacions en acord.¹¹⁹ Després de tots els impediments, gestions, oposicions i litigis, la primera pedra es posà al juny de 1790. Els primers presos, vinguts de Cartagena, arribaren dos anys després.

3.5 De Juan Smith als anys quaranta

El 5 de desembre de 1799 una reial ordre nomenava director de les obres Juan Smith i Sinnot.¹²⁰ Així ho exposa el governador de la Junta del Port: "Convencido el Rey del distinguido mérito facultativo y del zelo y esmero por el servicio público que tanto recomiendan la persona del Brigadier Ingeniero de Marina Don Juan Smith, actualmente encargado de la difícil obra del Puerto del Grao en Valencia, y deseoso S.M. de que la de ese Muelle sea llevada a cabo con la perfección que merece su importancia y la prosperidad de ese País, se ha servido confiar a Dn. Juan Smith, su Dirección facultativa, seguro de que el éxito corresponderá completamente a sus esperanzas y a las de ese Pueblo."¹²¹

Smith, nomenat al desembre de 1799, no exercí el càrrec fins a l'agost de 1800. Una de les primeres actuacions que va fer va ser ampliar el projecte d'Apodaca. L'ampliació es féu efectiva gràcies al fet que al novembre del mateix 1800 el port s'habilitava per a l'embarcament i desembarcament dels vaixells que feien la carrera d'Amèrica, qüestió que va fer augmentar substancialment la recaptació en concepte de drets duaners; d'altra banda, amb l'increment dels ingressos, les obres es van desenvolupar més ràpidament. Durant el 1800 es van fer els primers passos per crear la població de la Marina, ja que, a l'octubre, el ministre Mariano Luis de Urquijo donà permís per construir les cases del port. El director de les obres portuàries fou l'encarregat de crear una junta per tal de tirar endavant el projecte d'urbanització.

¹¹⁷ Però cal dir que, set anys després de la data, tindrà el càrrec de procurador general de l'Ajuntament de l'1 de gener al 31 de desembre de 1797 i síndic personer els anys 1805 i 1808. Durant la guerra napoleònica, fou elegit diputat a les Corts de Cadis, on tingué un paper poc destacat a causa de les seves moltes absències per problemes de salut i la necessitat d'atendre els seus negocis particulars. La postguerra li fou difícil perquè va haver de refer les destruccions ocasionades al seu patrimoni, afrontar la crisi econòmica de l'època i atendre el pagament dels dots de les seves filles. Aconsegui encaminar la seva economia, però a la casa Castellarnau les coses ja no tornaren a ser com abans de la guerra. Per això també redactà testament, tot i que no morí fins al 1845.

¹¹⁸ LÓPEZ BONILLO, D.; ROVIRA I GÓMEZ, S. J. *El Port de Tarragona...*, p. 46.

¹¹⁹ APT. Fons Junta Protectora de les Obres del Port. 2. 2.1.. Comptabilitat 1790-1850. Núm. 4 (4.1, 4.2, 4.3, 4.4, 4.5, 4.6, 4.7, 4.8, 4.9, 4.10).

¹²⁰ Va néixer a Irlanda el 1756. Apareix relacionat amb el port de Tarragona el 1799, i sembla que per aquelles dates provenia del Grau. El 1807 va ascendir a cap d'esquadra de la Reial Armada, per això mateix es traslladà a Cartagena destinat a la Comandància d'Enginyers.

¹²¹ APT. Fons Junta Protectora de les Obres del Port. 7. Documentació annexa, signatura 177.



Al desembre de l'any següent, s'aprova el projecte de Smith. Consistia a allargar el dic de Llevant i deixar-lo constituït en quatre alineacions rectes de 334 metres (direcció S 14° a W), 251 metres (formant un angle amb la primera de 160°), 418 metres (respecte a la segona, 167°) i 334 metres (respecte a la tercera, 155°). Quatre anys més tard es determinà per real ordre un canvi respecte als angles de les alineacions segona i tercera a 173° 30'. Cal esmentar també la muralla, projectada entre el port i la població de marina,



"Plànol de la platja del Port de Tarragona amb el projecte de la nova població, segons Sopena. 17.09.1803". APT.



"Plànol del litoral des de Salou a Tarragona, i plànol de la porció de terreny on s'assenyalen els límits d'extracció de pedra per la formació del nou moll". BALLESTER, L., ESCODA, C. El naixement dels barris del Port, Col·lecció Saturini Bellido, APT.

tot "obeint a les directrius neoclàssiques imperants a l'època, basades en la quadrícula i al voltant d'un nucli central: la plaça Major anomenada també del Comerç, d'Olózcaga i de Ferran VII, actual plaça dels Carros. Hi havia dos eixos principals: el carrer Reial que enllaçava el port amb la ciutat de Reus i les comarques de l'interior i el carrer d'Apodaca que l'unia amb la població de Tarragona".¹²²

El 31 de maig de 1808 Smith fou designat governador interí de Tarragona i a l'agost corregidor, i ocupà el càrrec fins que morí, el 7 de març de l'any següent. Durant el seu mandat, fins a 500 presos van treballar en les obres del port. Es tracta d'un augment significatiu, tenint en compte que les obres començaren amb 60 efectius vinguts de Cartagena. Sembla, però, que l'augment es va produir sense que ni l'Ajuntament ni la Junta d'Obres s'haguessin de fer càrrec del manteniment bàsic dels presos (alimentació i vestuari). José Sánchez Real¹²³ indica sobre això que possiblement fou Smith qui "por gestión directa convenciese a la Corte de que la única forma de que avanzara la construcción del puerto era poder disponer de mano de obra barata", és a dir, de més presos. Fou també a partir d'aleshores quan s'aconseguí la rebaixa de condemna dels penats que treballaven a les obres en una quarta part. Molt probablement aquest dictamen va aplicar-se a les diferents obres públiques que aleshores feien servir presoners i, per tant, Tarragona no era l'únic cas.

Una altra de les actuacions importants de Smith fou la negociació amb l'arquebisbe de la ciutat Mon y Velarde, sobre la construcció d'unes canalitzacions que portessin aigua potable al port. L'engrandiment feia que els antics conductes poguessin arribar a quedar obsolets, i suposaven un entrebanc per a les aiguades dels vaixells. Aquest canvi, junt amb altres factors, va fer necessària la planificació urbana de la zona,¹²⁴ tot buscant la unió de les dues poblacions. Per això mateix es creà una junta integrada per Pedro Ignacio Correa, Josep Torras Pellicer, Juan Smith i Antonio López Sopena.

Però un dels esdeveniments més notoris durant la seva direcció fou la visita del rei Carles IV a les obres. El rei i la seva cort passaren per la ciutat el dia 11 de novembre de 1802 i s'hi estaren uns dies. El motiu era tenir projectat un viatge cap a Barcelona amb motiu de les bodes del Príncep. Amb vista d'aquesta visita, l'Ajuntament va constituir una junta en què es designaren dos regidors (el baró de les Quatre Torres i Juan Pablo Font), dos diputats (Pere Valls i Pau Casals), dos representants dels col·legis (un era Manuel Dalmau) i quatre dels gremis (Sebastián Serrahima, Jaime Pellicer, Buenaventura Vidal i Feliu Gallart). Aquests s'encarregaren de gestionar tota una sèrie d'obres a la ciutat fetes expressament per a la visita i de qüestions relacionades amb l'allotjament reial. L'allotjament es féu en sis cases del carrer de Granada: la casa i jardí de Canals (núm. 11), la de Patau (núm. 9), la de Figuerola (núm. 7), la de Llorach (núm. 5), la de l'Escolà (núm. 3) i la casa número 1, que era dels pares priors de Poblet. Totes aquestes van quedar unides interiorment,¹²⁵ i es convertiren en un veritable palau reial durant el període de l'11 al 15 de novembre de 1802.

¹²² ESCODA MÚRRIA, C.; BALLESTER BAIGES, L. El naixement dels barris del Port..., p. 29.

¹²³ SÁNCHEZ REAL, J. Puerto de Tarragona. Acontecimientos notables en su construcción (1802-1829). Tarragona, Autoritat Portuària de Tarragona, 1995, p. 140.

¹²⁴ Elena Ortueta detalla que la fesomia d'aquesta zona es caracteritza per "les diferents fases en què es va executar, els canvis en la direcció tècnica i el llarg procés constructiu". ORTUETA, E. Arquitectura y transformación urbana de Tarragona (1834-1900). [Manuscrit], 2003, p. 123.

¹²⁵ SALVAT I BOVÉ, J. Tarragona antigua y moderna a través de su nomenclatura urbana (siglos XIII-XIX). Excmo Ayuntamiento de Tarragona, 1961, p. 307.



La visita beneficià molt la ciutat de Tarragona, sobretot pel que fa al desenvolupament urbanístic, però també en els avenços de l'obra portuària. Una de les obres que es féu a la ciutat va ser la d'arreglar la part de carretera que anava des del portal de Sant Antoni fins a la rambla de Sant Carles, amb el passeig inclòs.¹²⁶ Però, tot i la bona sensació deixada per aquest pas reial i l'afany de Smith a avançar les obres, aviat quedaren aturades a causa de la Guerra del Francès, del març de 1809 al setembre de 1814. No obstant això, l'activitat portuària quant a moviment de vaixells i transaccions comercials va continuar activa almenys un temps més.¹²⁷

Acabada la guerra, es reprenen els treballs i es deixen a càrrec del nou director, Vicente Teixeira. Amb ell, el moll arribà a una longitud de 927 vares¹²⁸ el 1817, i també es construí el 1819 un pontó de neteja i dos gànguils, però no fou suficient per treure els materials dipositats al fons de la rada. Per les mateixes dates, va construir-se la carretera Amàlia (Tarragona-Reus), en la qual els presos que treballaven en les obres del port van deixar els seus esforços, i també s'impulsà la construcció del clavegueram de la part baixa de la ciutat.

Del 21 al 23 de novembre de 1829, la ciutat rebia una altra visita reial: els reis de Nàpols es dirigien cap a Madrid per casar la seva filla Maria Cristina amb Ferran VII. Això implicava, com ja havia passat anteriorment, recollir diner per donar-los l'allotjament i les atencions merescudes. Cada gremi, tot i la crisi passada, aportà una quantitat, que entre tots sumava 1.825 rals, però la despesa pujà molt més, tal com ens ho notifiquen uns registres conservats a l'Arxiu del Port de Tarragona.¹²⁹

El 1836 Teixeira es posava malalt, i a finals d'any moria; havia estat al capdavant de les obres 22 anys. Durant el període de malaltia, el capità Manuel Cayetano Verdugo s'encarregà de la direcció. Després d'aquest període, del qual desconexem dies o mesos, el 27 de desembre es nomenava director Ramon del Pino. Amb ell, els avenços no van ser gaire notoris, i és que bona part de les partides es van haver de destinar al finançament de la Primera Guerra Carlina (2 d'octubre de 1833 – 6 de juliol de 1840). Amb la seva entrada prenia inici la supressió de les juntes protectores o directores de camins i ports,¹³⁰ en considerar-les incompatibles amb el sistema administratiu vigent. En aquell moment, a Barcelona ja s'havia donat, i ara era el torn de Tarragona, Alacant i Màlaga. La seva gestió passà als governs civils, les diputacions provincials i la Direcció General de Camins, Canals i Ports.

Aquest canvi comportava el trasllat de tots els projectes, plànols, contractes, reials ordres i la resta de documents existents d'aquestes juntes a les secretaries dels governs civils respectius. Però, a més, se suprimiren les tresorereries i tant els fons existents en caixa com els que successivament anaven produint els arbitris que els havien concedit. Els arbitris passaven a ser proposats per la Diputació Provincial, i es presentaven a les Corts quan era necessari. També el director general era l'encarregat de formalitzar els plecs de les condicions facultatives per a les empreses i contractacions. Les subhastes passaren a ser verificades davant del governador civil, amb l'assistència del personal de la Diputació Provincial i del director de les obres.



Plànol que mostra l'estat en què es trobaven les obres del port el 1806 amb Juan Smith. APT.

Durant aquesta època, també es van produir canvis en la manera d'executar les obres. Les feixugues tasques manuals, com arrencar pedra per a l'escullera, transportar-la arrossegant de la pedrera a l'aigua, passaren a la història amb la introducció de noves màquines i sistemes. Els enormes blocs de pedra foren col·locats en vagonetes i manipulats amb grues, fet que, d'una banda, agilitava la feina, i, de l'altra, alleujava la pressió física sobre els reclusos.¹³¹ A més, l'arribada d'una reforma penitenciària impregnada per noves

¹²⁶ Per conèixer els detalls de la visita reial, vegeu SÁNCHEZ REAL, J. *Puerto de Tarragona. Acontecimientos notables en su construcción (1802-1829)*...

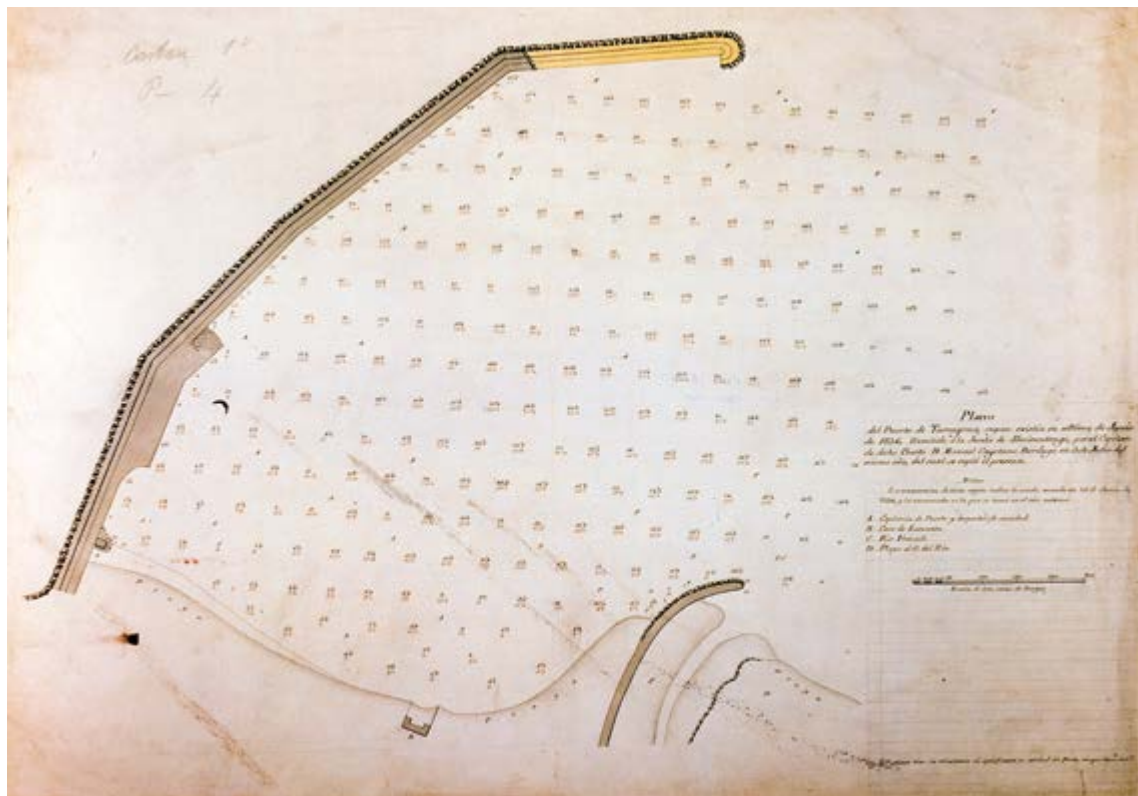
¹²⁷ Vegeu ESCODA, C. "El Port de Tarragona durant la Guerra del Francès". *AlPort*, núm. 47 (2n trimestre de 2011).

¹²⁸ La vara és una unitat longitudinal antiga que equival a 83,5 cm.

¹²⁹ Ho comenta SÁNCHEZ REAL, J. *Puerto de Tarragona. Acontecimientos notables en su construcción (1802-1829)*..., p. 172-173.

¹³⁰ *Boletín Oficial de la Provincia de Tarragona*, núm. 226 (17 de maig de 1836).

¹³¹ JUNTA DE OBRAS DEL PUERTO DE TARRAGONA. *Memoria acerca del estado y progreso de sus obras durante el año económico de 1883 a 1884*. Tarragona, Imprenta Puigrubí y Aris, 1884, p. 49.



Plànol del Port de Tarragona el 1836. APT.

idees humanitàries ajudà a millorar tant les condicions dels presos com la construcció del port. I a partir d'aquest moment començaran a utilitzar-se menys reclusos i més contractats. Tot i això, l'any 1883 els penats encara representaven una quarta part de la força de treball.

3.6 Directors diversos, canvis en el projecte, entrades i sortides de presos

L'any 1840 es nomenà director Baltasar Hernández, amb la condició que se li abonaria la quantitat anual de 16.500 rals, la mateixa que havia cobrat l'anterior director.¹³² Però no arribà a ocupar el càrrec, en ser suspès per "encargarse del distrito de las cuatro provincias de Cataluña", i ocupar el càrrec que havia tingut Pelayo Carrea d'ajudant.¹³³ A l'agost d'aquell mateix any, la Diputació Provincial, que tenia al seu càrrec les obres des de 1836, decidí crear una comissió. La formarien com a representants de l'Ajuntament Joan Mañer i Jaume Dalmases, i també altres personalitats, però que no vivien a la ciutat; motiu que ocasionà més d'un problema. És per això que l'Ajuntament creà una junta on els seus components pertanyessin a la corporació municipal i fossin propietaris o comerciants locals.

La Regència Provisional l'aprovaria el 5 de febrer de 1841. Aquesta junta era formada per sis vocals i un president, que era el cap polític, tot i que podria ser un dels vocals. La junta s'encarregà de la recaptació d'arbitris, l'establiment de les comissions de comptabilitat i administració i dels nomenaments del tresorer, l'interventor, l'escrivà, els empleats

o el guàrdia de mar. Com que Baltasar marxaria, es nomenà José María Motke, que era enginyer hidràulic i capità de fragata. Però tampoc exercí el càrrec, i sí que ho féu Ciriaco Muller. Hi estigué fins al 1845, ja que el van haver de cessar pel mal tracte que va donar als presidiaris.¹³⁴

El següent director fou Víctor Martí. Va estar al càrrec de manera interina des del juliol de 1845 fins al 1846, quan se'l confirmà com a titular fins a principis de 1849. La documentació que fa referència a Martí ens diu que sota la seva direcció es bastí la infermeria, es va revestir amb carreus l'espallera del moll i s'amplià l'andana. A finals d'aquest període, se suprimeix, a través de la reial ordre del 21 de juliol, la Junta d'Obres. A partir d'aleshores, restaren sota competència estatal. I el govern polític provincial quedava al càrrec només de la recaptació dels arbitris.

El substitut de Víctor Martí fou Ángel Camón, el qual hi estigué fins al 1855, tot i que tornà a principis de 1857 i hi estigué tres anys més. Dins d'aquests anys cal destacar que el port fou declarat d'interès local de primer ordre i, més tard, d'interès general.¹³⁵ Pel que fa als treballs, cal esmentar la construcció de la capella del penal,¹³⁶ la neteja de la dàrsena¹³⁷ (el volum d'extracció havia de ser de 367,935 metres i calia fer-ho en quatre anys) i la redacció del primer projecte del contramoll del port.¹³⁸ Aquest projecte havia estat proposat pel cap dels enginyers del districte, que aleshores era Juan Merlo, i és que el fons del port perdia molt a causa de l'arrossegament ocasionat pel riu Francolí.

No es va fixar cap preu per a la neteja de la dàrsena, deixant que els contractistes oferissin el que volguessin en subhasta. El preu final fou de 6,12 rals el metre cúbic. Sabem també que, quan Camón havia de sortir de la ciutat o visitar altres obres, com a encarregat del port quedava l'oficial del detall, que aleshores era Pablo Bartolí.

Agustín Elcoro Berecibar el substituï des de 1855 fins que tornà el 1857. D'aquest enginyer podem ressaltar-ne el projecte d'acabament del port, que va ser enviat a la Superioritat el 6 d'octubre de 1856 i fou aprovat per reial ordre el 24 de gener de 1857.¹³⁹ Aquell any tornava Camón, i dins de la seva etapa cal destacar la reconstrucció del ferrocarril de servei i també el canvi del tir dels vagons de transport de material. Abans d'aquest sistema, el transport de la pedra es feia amb carretons de diferents dimensions i també amb plataformes de fusta que s'arrossegaven per terra, havent estat el sistema no sols lent, sinó que exigia "el empleo de un considerable número de brazos y por consiguiente un gasto que podría reducirse diariamente". D'aquesta manera, el ferrocarril suposaria "un notable adelanto para la construcción de las obras de este Puerto".¹⁴⁰ El 14 de gener de 1854 s'havia obert l'expedient per a la sol·licitud de construcció.

¹³⁴ APT. Fons Junta Protectora de les Obres del Port. 172: 4.2. Personal obrer i facultatiu. Núm. 5, personal facultatiu, fulls solts.

¹³⁵ AHNM. Ho dictaminà la reial ordre de 10 de març de 1852, i per a tal declaració prèviament es dóna tot un seguit de peticions. Fondos Contemporáneos. Obras públicas. Obras del Puerto de Tarragona. Rotlle 2, Lligall 15.195, Expedient 18 (1852-1853): Sol·licitud en què es demana que es declari Tarragona Port d'Interès General.

¹³⁶ AHNM. Perquè funcionés hi havia un capellà, que el 25 d'octubre de 1859 cobrava 82 sous diaris i que els continuà cobrant l'any següent. Fondos Contemporáneos. Obras públicas. Obras del Puerto de Tarragona. Rotlle 1, Expedient 11 (1854). Pressupost d'acabament del port.

¹³⁷ BELLIDO, S. *Antecedentes sobre la historia Antigua y Moderna del Puerto de Tarragona...*, p. 162.

¹³⁸ Trobem diversos documents a: APT. Fons Junta Protectora de les Obres del Port. Signatura 3.2. Obres. Signatura 165. Núm. 1 Obras exteriores. Expediente relativo al "Proyecto de terminación del Puerto" por el Ingeniero Jefe Don Ángel Camón. Destaca en especial un document datat el 28 d'agost de 1852 que ens explica en resum els diferents projectes que va voler impulsar i després també hi ha les memòries corresponents amb els pressupostos i actuacions.

¹³⁹ Vegeu APT. Fons Junta Protectora de les Obres del Port. 3.2. Obras. Signatura 165, núm. 2. Obras exteriores. Expediente relativo al Proyecto Terminación del Puerto por el Ingeniero Don Agustín Elcoro Berecibar.

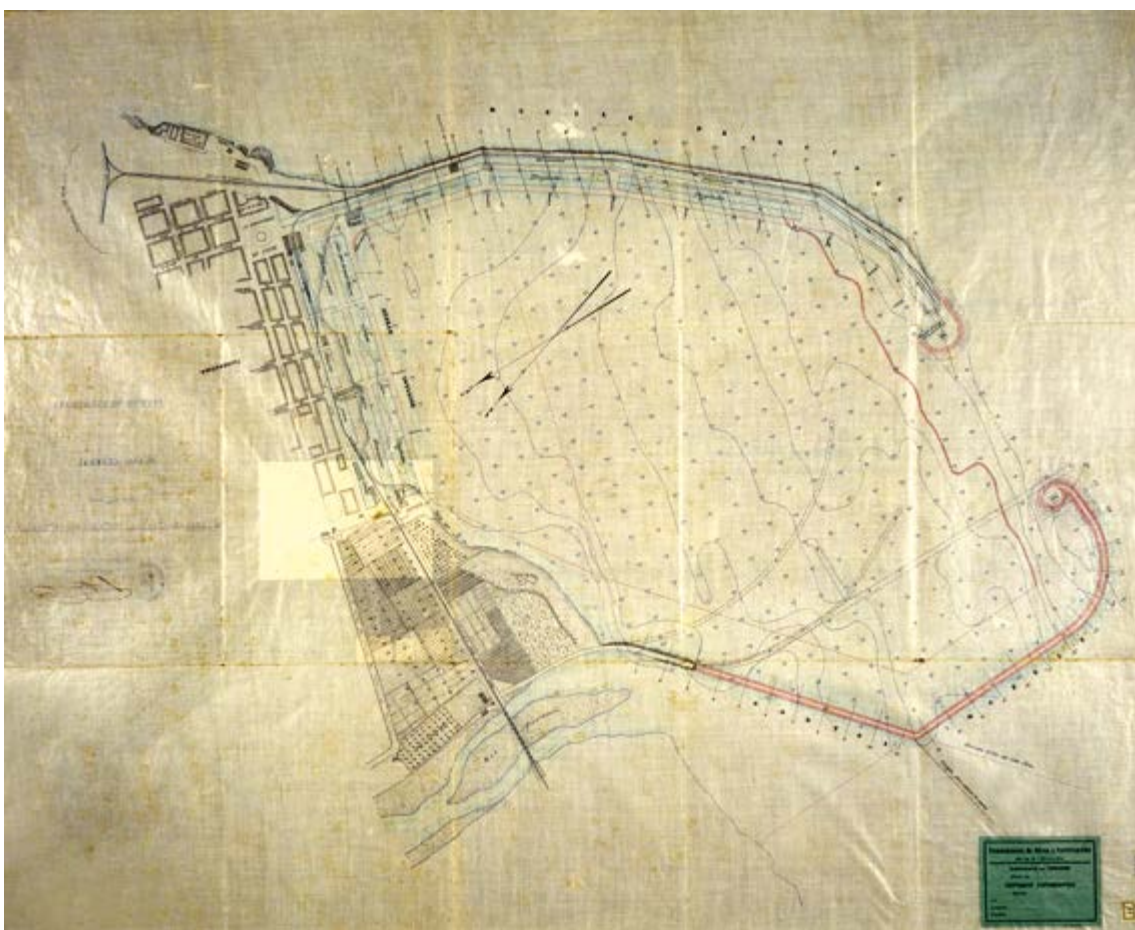
¹⁴⁰ AHNM. Fondos Contemporáneos. Obras públicas. Obras del Puerto de Tarragona. Rotlle 1, expediente 11 (1854). Es proposa la construcció del ferrocarril per a la pedrera.

¹³² APT. Fons Junta Protectora de les Obres del Port. 172: 4.2. Personal obrer i facultatiu. Núm. 4, personal facultatiu, full 1.

¹³³ APT. Fons Junta Protectora de les Obres del Port. 172: 4.2. Personal obrer i facultatiu. Núm. 4, personal facultatiu, full 2.



Plànol del moll, contrapunta i nova població del port, segons Pablo Bartolí i Barenys, 30 de maig de 1852. APT.



Plànol del Port, segons J. Alvarez l'any 1863. APT.

El 31 de gener de 1860 agafava la direcció José Echevarría.¹⁴¹ Una de les seves propostes va ser que la pedra de petites dimensions i les terres per igualar el pis del moll es conduïssin en vagon giratoris; amb això s'estalviava temps i braços en la descàrrega dels materials. Pocs mesos després, el 6 d'agost, el substituï José María Álvarez, que redactà un nou projecte el 1863: el contramoll es projectava en una boca de 300 metres d'ample en prolongació de l'últim tram del moll de llevant, que sumava una longitud total de 1.139 metres. El dic de Llevant es deixava com estava, però suggeria ampliar-lo i construir un embarcador per a persones i equipatges, un moll interior a la platja i diverses obres de neteja.¹⁴² La despesa invertida era considerable.

La nova proposta solucionava el problema de l'aixecament de la badia (hi havia zones que superaven els quatre metres), la qual havia provocat que de les 90 hectàrees projectades al port, unes 24 fossin inutilitzades per les aportacions de terres i que dels 1.500 metres de moll, sols en servissin 500. Uns anys després, el 1868, la Junta Provincial d'Agricultura, Indústria i Comerç, la Diputació Provincial, i l'Ajuntament de Tarragona van sol·licitar del Govern, a través d'una instància, la creació d'una junta d'obres del port que s'encarregués, a partir de recursos propis, de l'execució de les obres. La petició va ser escoltada i, amb el decret de 18 d'octubre de 1869, es creà la Junta, que entrà en funcionament al novembre.

A més del governador (Juan Manuel Martínez), el comandant de Marina (Eduardo Miranda) i el director de les obres (Amado de Lázaro), en formaven part en representació del Comerç, Miquel Netto, Josep M. Corbella, Gaietà Romeu i Agustí Peira; Josep Martí d'Eixalà per part de la Diputació; en representació de la Junta Provincial d'Agricultura, Indústria i Comerç, Benigne López i Joaquim Rius i Montaner, i en nom de l'Ajuntament, Tomàs Larraz.

Per tal de portar més bon control del progrés de les obres i de les despeses, la Junta redactà cada any econòmic una memòria. Ara bé, aquesta obligació, recollida en l'article 41 del reglament, no es començà a fer efectiva fins a l'any 1871. Abans d'aquestes memòries podem seguir l'estat de les obres a través de les informacions trimestrals de la Junta d'Obres.¹⁴³ La formalització total de les memòries vingué donada per una ordre de la Direcció General d'Obres Públiques del 7 de maig de 1881.

El 1869 el nou director fou Amado de Lázaro.¹⁴⁴ De la seva tasca cal remarcar les obres del contramoll, en què es posava la primera pedra el 9 de setembre de 1871, davant la presència del mateix Amadeu I. Un any més tard, s'aturaven les obres al dic de l'Oest i s'iniciaven les del dic Transversal, per a les quals Amado va haver de redactar projecte. Un cop escrit, marxà a Madrid per presentar-lo, i l'acompanyaren Sebastián Consal i Pedro Nogués. Finalment, el nou dic començava a construir-se el 26 de maig de 1872.

¹⁴¹ Va substituir Camón el 31 de gener de 1860 i s'hi estigué fins al 6 d'agost del mateix any. Proposà que la pedra de petites dimensions i les terres per igualar el pis del moll es conduïssin en vagon giratoris; amb això s'estalvià temps i braços en la descàrrega dels materials.

¹⁴² Tot aquest projecte queda reservat a: Fons APT. Fons Junta Protectora de les Obres del Port. 3.2. Obras. Signatura 165, Núm. 3. Obras exteriores. Expediente relativo al "Proyecto terminación del puerto por el Ingeniero Don José Álvarez".

¹⁴³ Trobem un exemple a: APT. Fons Junta Protectora de les Obres del Port. 3.2. Obras. Signatura 164, Núm. 3. Obras Nuevas: adelanto y progreso de las obras. Noticia por mayor de las obras executadas en el Puerto de Tarragona desde 11 de julio de 1814 que volvieron a dar principio hasta el día de la fecha.

¹⁴⁴ Mentre va ocupar el càrrec de director de les obres, també era l'enginyer en cap de la província de Tarragona, un càrrec que se li havia assignat el dia 9 d'octubre de 1863, quan era enginyer en cap de segona classe.



6-1-1

Puerto de Tarragona

Estado general de las cantidades que se han invertido en las obras del puerto por los conceptos que se expresan a continuación desde Enero de 1849, hasta Diciembre de 1866, y el sumo de metros cúbicos de piedra arrojados al mar.

Años	Concepto facultativo	Derramas		Materiales	Gastos diversos	Corrección Anual	Total Gasto	Total
		Euros	Centimos					
1849	269,160	8020,250	14099,970	15907,528	2566,167	1510,503	33966,270	270
1850	2695,909	9505,421	14376,950	9910,400	2094,305	8155,076	44810,356	556
1851	2480,032	8094,307	15977,975	7682,101	0403,042	6626,67	43264,387	307
1852	2590,950	8550,590	14746,050	10917,000	2469,325	257,007	40002,927	335
1853	2529,175	8911,340	12449,282	9926,927	2849,967	"	36076,577	577
1854	2731,088	7260,517	12059,261	9010,942	2097,700	"	34118,920	120
1855	2327,007	8052,308	11809,750	18042,515	10380,005	"	28440,081	081
1856	2700,000	8937,107	12745,309	10960,220	786,109	"	40152,850	850
1857	2662,000	8889,089	15215,620	24006,691	957,053	"	61740,829	829
1858	1570,000	9729,954	19758,597	14328,077	12465,897	"	58105,677	18750
1859	1171,000	10244,059	17960,619	20964,050	1770,441	"	54286,129	50306
1860	809,000	10380,470	14050,010	19541,910	384,744	"	45159,120	20500
1861	897,000	12431,541	14169,446	19999,840	1025,082	"	47440,909	31902
1862	500,000	10651,000	14898,440	16070,800	182,000	"	44470,240	26970
1863	700,000	12949,488	13720,375	10934,052	87,000	"	28004,931	20077
1864	"	12252,595	11060,166	12800,120	194,209	"	36187,049	20515
1865	"	10620,500	12427,456	11010,540	1220,202	"	37288,704	12806
1866	"	12658,690	9074,461	7424,457	583,781	"	30773,390	14220
Total								

Llibre d'entrades i sortides de cabals per a les obres del port. Estat general de les quantitats que s'han invertit en les obres del port, des de gener de 1849 fins a desembre de 1866 i el nombre de metres cúbics de pedra llançats al moll. APT.

Un any després, es produí un canvi de director, assolint el càrrec Antonio Herrera Bonillo. Aquest va continuar amb el projecte del dic transversal¹⁴⁵ i, a més, va haver de reparar l'escullera del dic Oest, greument malmesa per la riuada de Santa Tecla de 1874. Aquesta riuada va paralitzar les obres durant un temps. L'episodi va transcórrer de la manera següent: "El temporal de la madrugada de hoy ha sido tan fuerte que según parte que me acaba de pasar el Ayudante de Servicio del cuartel del Milagro de este Establecimiento, se ha llevado el agua que a torrentes llovía, la pared que da a la parte exterior de dicho cuartel a la vía férrea, y llenándose la parte del 1r dormitorio por no haber podido dar cabida la alcantarilla al agua, que se aglomeró. En la indicada parte exterior hubo de ponerse inmediatamente un – para evitar por allí toda fuga de confinados hasta tanto esa Junta deponga sean con urgencia encaminados los desperfectos ocasionados por aquella tormenta y mande su inmediata recomposición la cual se halla a cargo de esa propia Junta."¹⁴⁶

Un cop passat el temporal es reprengueren els treballs i, fins i tot, es portà a terme un seguit de millores: "mejoró notablemente el estado sanitario del presidio, reduciéndose de una manera considerable el número de enfermos y defunciones. Así debía suceder efectivamente, puesto que los confinados pasaban de los cuarteles donde vivían estrechamente y en la más completa inacción si la cantera de las obras donde a más de hacer ejercicio corporal encuentran aire puro que respirar".¹⁴⁷ El mandat del director finalitzava amb la seva dimissió, i aleshores Saturnino Bellido prendria les regnes de les obres.

3.7 Saturnino Bellido i la fi del treball forçat

Saturnino Bellido fou l'últim director de les obres del port de Tarragona que utilitzà mà d'obra forçada en la seva execució. Aleshores estaven prou avançades, i quedava pendent l'acabament del dic Transversal. Bellido, però, es trobà un problema pressupostari greu, heretat dels seus antecessors. Feia més de tres anys que no s'havien atès les qüestions financeres correctament i no hi havia diners per continuar. Per aquesta raó, feia falta la redacció d'un nou pressupost per cedir-lo a la superioritat. Mentrestant, tot això comportà la paralització de les obres, i posar en perill molts dels materials que ja havien estat invertits. Bellido, durant el seu mandat, decidí formar una plantilla de personal fix, tant facultatiu com no facultatiu. D'aquesta manera, quedaria constància de qui encapçalava les obres i, així, facilitar els comptes. Aquest és, doncs, l'inici formal de les posteriors memòries.¹⁴⁸

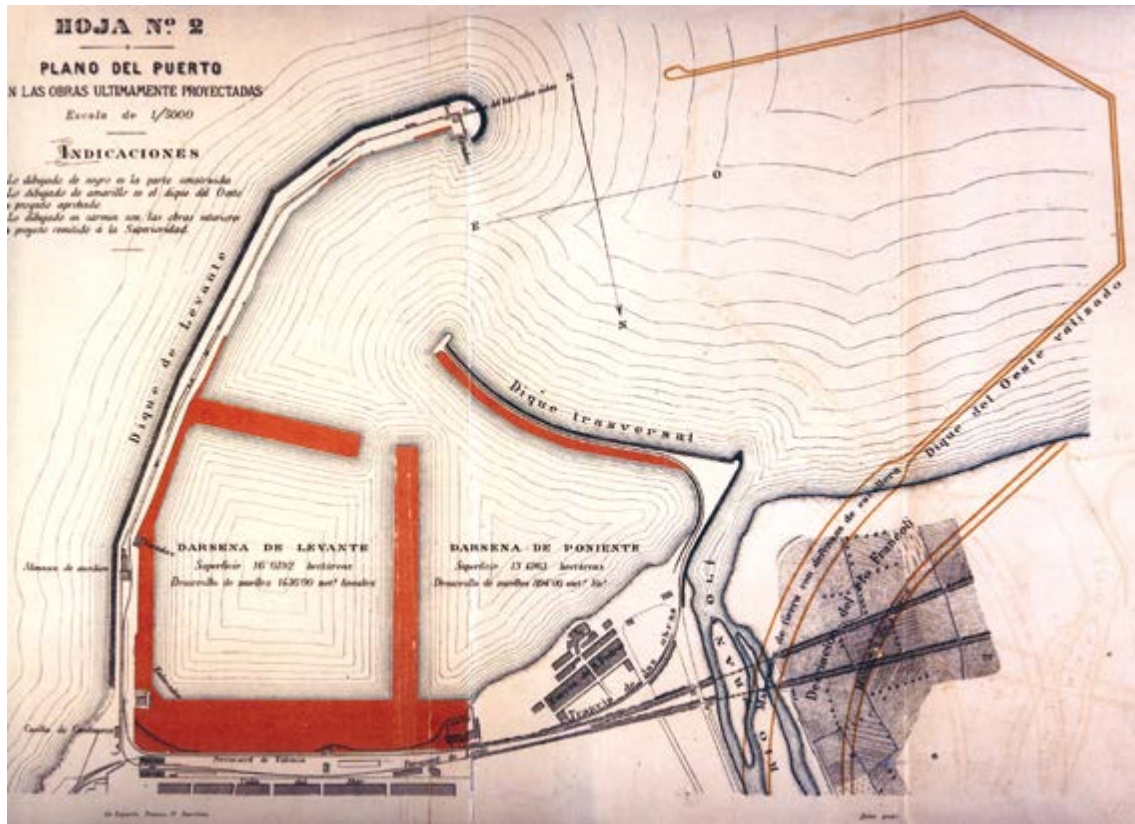
Amb Bellido s'acabà de construir el dic Transversal, s'alineà el dic de l'Oest, es reparà i il·luminà el dic de Llevant, s'executà la pujada del carrer de Pons d'Icart i s'efectuà el dragatge del port. Tot això, per si sol, ja és una tasca impressionant, però potser l'actuació més important que féu Bellido fou l'anul·lació de la participació dels presos en les obres, commogut per la situació penosa per la qual estaven passant. Aquesta

¹⁴⁵ El projecte del dic Transversal va aprovar-se el 12 d'octubre de 1874, i les obres havien estat paralitzades des de feia dos anys. És aquí quan començà a implementar-se, cosa que també anà unida a la programació d'altres treballs de neteja i dragatge.

¹⁴⁶ APT. Fons Junta Obres del Port. Carpeta 2791 Núm. 2. Edificios. Su ocupación, construcción y reparación.

¹⁴⁷ APT. Fons Junta Obres del Port. Carpeta 2791. Núm. 1. Asuntos varios: sopa matutina, exposiciones de los penados, mobiliario de cuerpos de guardia y otros. 7 de noviembre de 1875.

¹⁴⁸ JUNTA DE OBRAS DEL PUERTO DE TARRAGONA. Memoria sobre los actos más importantes de la Junta de Obras del Puerto de Tarragona..., p. 10.



Plànol del port amb les últimes obres projectades, 1883. APT.

voluntat significà l'obertura d'un debat,¹⁴⁹ que com a resultat va tenir la fi dels 92 anys de treballs forçats. Bellido, per defensar la seva postura, argumentà que, d'una banda, l'ús de presos havia encarat i alentit el desenvolupament de les obres i, de l'altra, ja no quedaven ports que s'estiguessin construint amb l'ajut de presos, tots ho feien amb mà d'obra contractada. Les idees de Bellido estaven fonamentades en l'experiència del moment en què vivia. La pedrera havia quedat rodejada per la ciutat. Aquest fet facilitava als presos la fuga, ja que es barrejaven fàcilment amb la població. La seva vigilància s'havia tornat més complexa i també més complicada a causa de la manca de personal vigilant.

Per tot això el treball forçat s'abandonava definitivament a favor de la contractació. I es determinava que el contractista de les obres fos l'encarregat de buscar el personal facultatiu i d'entregar-li el sou. Però continuava sent un problema molt comú en tot el període la falta de recursos econòmics. Per solucionar-ho, una via proposada fou l'augment de la recaptació en matèria de càrrega i descàrrega a mesura que les obres avançaven. La reial ordre del 13 d'octubre de 1884 esdevingué el punt final a tants anys de treball forçat. Però les obres continuaren, i els directors encarregats de dur-les a terme esdevingueren Luis Corsini Pérez (del febrer de 1889 al juny de 1891), Ramon Gironza Figueras (del juny de 1891 al febrer de 1893) i Fausto Elio Vidarte (del febrer de 1893

a finals de 1902). El primer adjudicà la recepció definitiva del moll de costa a favor de Pere Cobos i Roa i les obres del moll interior al Banc de Valls (1890). El darrer director va encarregar-se d'aprovar el pressupost del projecte reformat del moll interior, que s'acabà al juny de 1897.

¹⁴⁹ Aquest tema, tractat en un altre capítol, queda especificat pel mateix Saturnino Bellido, nomenant tots els acords de la pròpia Junta dins de: JUNTA DE OBRAS DEL PUERTO DE TARRAGONA. *Memoria acerca del estado y progreso de sus obras durante el año económico de 1883 a 1884*. Tarragona, Imprenta de F. Asís é Hijo, 1884, p. 45-66. Amb això també veiem que el debat es va estendre tot un seguit d'anys, ja que no es posà fi als treballs forçats en les obres portuàries fins que no ho dictaminà el rei el 13 d'octubre de 1884.



4.1 Els primers presos arriben a Tarragona

El projecte que proposava Juan Ruiz de Apodaca, basat en l'aprofitament de les restes medievals i romanes que encara subsistien al port, tot just començava al juny de 1790. Però a mesura que l'obra va anar avançant, el que ell havia preestablert des d'un bon principi es va haver de canviar una mica. I pel seu compte, sense subscriure's al coneixement de l'Ajuntament (o sí, però no n'ha quedat constància), envià a Madrid un informe per demanar autorització per promoure alguns canvis. Per això, l'Ajuntament va rebre al febrer de 1792 una carta firmada pel secretari d'Estat, Antonio Valdés, en què es demanava el trasllat d'Apodaca a Madrid per tal de donar més detalls sobre l'assumpte.¹⁵⁰

Amb vista d'això, l'Ajuntament nomenà dos regidors (el baró de les Quatre Torres i Joan Pau Font) perquè ajudessin Apodaca a redactar l'estudi econòmic que s'hauria de presentar a les Corts. Acabaria de redactar-se el 28 de febrer i s'hi especificarien els mitjans per a la continuació de les obres, quant a imposició d'arbitris (en la sal, la carn i el peix fresc), la venda de terrenys¹⁵¹ o de títols nobiliaris. Així, informe en mà, marxà cap a Madrid, i mentrestant les obres restaren a mans d'Antonio Bada, que tenia professió de tinent de fragata. A Madrid, aconseguí que es traslladessin 60 presidaris des de Cartagena per reforçar les obres en el sector de pedrera. El nombre d'obriers era insuficient i amb els recursos econòmics encara hi havia més problema, cosa que serà constant al llarg de les obres.¹⁵² Des d'un primer moment es pensà que aquest ajut suposaria tenir més homes a les obres a un cost més baix, i, per tant, més feina feta en menys temps.

Però, i per què de Cartagena? Segons la pragmàtica de 1771, els treballs de bombes sols eren possibles a Cartagena, cosa que va determinar que l'arsenal de la ciutat se sobrecarregués de presidaris; per exemple, el 1786 n'hi havia 2.536. Amb tants, el 1872 ja havien construït la caserna de Marina, les muralles de la ciutat, l'hospital Reial, l'amfiteatre, el cementiri, els dos dics antics de l'arsenal, la Tenidoria, i acabaven els seus treballs amb l'aixecament de l'edifici que els tancaria. Finalitzades aquestes tasques, els penats es van anar quedant cada cop més sense aplicació específica. I tampoc és que poguessin ser traslladats a altres establiments penals. Com que els d'Àfrica "se hallaban atestados de desterrados, especialmente desde la pérdida de Orán en 1791, las galeras aun rehabilitadas en 1784, adolecían en esta segunda fase de un efectivo poder de absorción de delincuentes; las minas estaban atrofiadas asimismo como destino penal".¹⁵³ Per això mateix en demanar-li al rei un conjunt de reclusos per treballar al port de Tarragona, enviar-ne de Cartagena era una molt bona opció, tenint en compte que allí no tenien feina i que la junta de l'arsenal contínuament es queixava que tenia massa presos. Però Cartagena no serà l'únic lloc des del qual s'enviaran presos.

El 10 d'abril s'emetia l'ordre que enviava els seixanta presos de Cartagena cap a Tarragona. Al maig del mateix any arribaren a la ciutat, i l'última setmana ja apareixen treba-

¹⁵⁰ SÁNCHEZ REAL, J. *Puerto de Tarragona. Acontecimientos notables en su construcción (1802-1829)*..., p. 139.
¹⁵¹ Un dels primers terrenys que es va vendre fou el que hi havia entre els convents de Sant Agustí i Sant Francesc, porta de Sant Joan i hospital. El motiu va ser perquè ocupava un total de 2.000 vares i es trobava al costat d'una de les portes de Tarragona, per això a un lloc que seria tan concorregut i sense aprofitar valia la pena buscar-li un canvi, tenint en compte que "ermosará aquel sitio, dará más ensanche a la población, y contribuirá a su salubridad". AHMT. Llibre d'acords de l'Ajuntament de Tarragona, 1792.
¹⁵² En un primer moment, l'Ajuntament demanà al rei disposar dels diners de l'arca d'espòlis, que eren uns 18.000 ducats; també es va recórrer al bisbe, que deixà la quantitat de 1.500 lliures catalanes, i dins el mateix any, a l'octubre es demanà al rei disposar del que es percebia pel dret de l'octau d'aiguardent recaptat al corregiment. Imaginem, doncs, la continuïtat que tingueren aquestes demandes, derivades de la mala situació per la qual passava la ciutat.
¹⁵³ ROLDÁN BARBERO, H. *Historia de la prisión en España*. Barcelona, Publicaciones del Instituto de Criminología de Barcelona, 1988, p. 62.

La primera llista de noms de presos treballadors a les obres del port data del 7 de juliol de 1792 i es troba al Llibre de certificacions i lliuraments. APT

llant en la construcció de l'escullera del port. El 26 de maig, de fet, el llibre de certificats i lliuraments diu que s'havien de repartir entre els presos la quantitat de 166 rals i 16 diners d'ardit;¹⁵⁴ aquesta fita esdevenia de les primeres referències als presidaris. Alguns dels presos treballadors seran els següents, segons la primera de les anotacions al Llibre de certificacions i lliuraments: "Juan Mariano Jimenes, Felipe Dias, Gaspar Romero, Domingo Cano, Pedro Mayo, Juan Chanches Lopes, Luis Arispe, Antonio Martines, Pablo Martin, Gabriel Gimenes, Visente Castillejo i Antonio Lopez."¹⁵⁵

Les llistes que anem trobant en aquests llibres, precisament, ens mostren el volum de presos que anaven sortint a treballar segons setmanes i les quantitats que se'ls pagava. Per exemple, mentre que les tres setmanes anteriors al dia 7 de juliol havien sortit aquests dotze, el dia 21 del mateix mes ens certifica que les setmanes anteriors n'havien sortit quaranta-nou: "Juan Manzano, Luis Arispe, Antonio Martines, Rafael Pareja, Juan Fernandez,

¹⁵⁴ APT. Fons Junta Protectora de les Obres del Port. Llibre de certificacions i lliuraments, 1791-1792. 26 de maig de 1792.
¹⁵⁵ APT. Fons Junta Protectora de les Obres del Port. Llibre de certificacions i lliuraments, 1791-1792. 7 de juliol de 1792.



Francisco Camacho, Manuel Badirja, Juan Cavallero, Andres Muñoz, Venito Cid, Jacinto Thomas, Juan Sanchas Lopes, Pedro de Mayo, Josep Jimenez, Pedro Ribas Gimás, Maurisio Senmar, Josep Mosmar, Juan de Alcazar, Juan Delgado, Gaspar Romero, Domingo Cano, Felipe Dias, Manuel Pallares, Juan Galvez, Manuel Garzes, Miguel Fontana, Thomas Gonzales, Antonio Caramiñana, Juan Cano, Francisco Heredia, Francisco Nuñez, Pedro Fuentes, Josep Alfonso Dias, Esteban Padilla, Josep Garcia, Juan Blanco, Francisco Canameno, Lorenzo Gonzales, Agustin Sanchez, Francisco Herrera, Luiz Muñoz, Antonio Acosta, Francisco Chacon, Visente Castillejo, Antonio Lopez, Francisco Garcia, Juan Aumada, Francisco Batia, Antonio Dias".¹⁵⁶

En principi, s'albergarien a les quadres del Castell del Patriarca, tenint en compte que allí mateix era on estava acollida la tropa, que podia ser l'encarregada de la seva vigilància. Abans que arribessin, les quadres es van haver de condicionar per tal d'oferir uns mínims. Uns anys després, els presos s'allotjaren als penals del Miracle i la Pedrera, habilitats específicament per a les obres del port.

Pel que fa al trasllat dels presos al Miracle, llegim al Llibre d'Acords de l'Ajuntament de Tarragona: "El Señor Regidor Dn. Gaspar Cases ha hecho presente en Ayuntamiento, que en el día de ayer le insinuó el Caballero Gobernador de esta Plaza tenía dispuesto que los Presidarios destinados a las obras del Puerto pasasen al convento, que fue de Trinitarios y a fin de que quedasen desocupadas las dos cuadras del Cuartel del Patriarca que ocupan en el día dichos Presidarios para que pudiese habitarlas la Tropa del Regimiento de Suizos en atención a la estrechez con que se halla en dicho Cuartel a fin de que lo manifestase a este Ayuntamiento para que se sirviese con la mayor brevedad disponer el que se practicasen aquellos reparos que fuesen precisos en dicho Convento para la comodidad de la tropa que se destine para la Guardia y custodia de dichos presidarios".¹⁵⁷

L'Ajuntament, tot i haver de pagar una quantitat considerable pel canvi d'ubicació, no féu cap queixa sobre això. Li interessava, atès que el convent dels Trinitaris es trobava en un lloc més apartat del centre urbà i més proper a les obres, i afavoria el trasllat dels presos, que anaven en files i encadenats. En ple segle XIX fou força comuna la utilització dels convents com a presons, tot i no ser gaire apropiats per a aquests fins. En el cas que ens ocupa, l'any 1800, el director de les obres portuàries, Juan Smith, demanava permís per poder realitzar les obres de reforma que calien per condicionar el convent. El reial decret pel qual se li concedeix el permís data del 19 de novembre d'aquell any. Dotze mesos després, les obres encara continuaven actives.

Per això mateix no es coneix en quina data exacta va donar-se el trasllat al nou edifici, però s'intueix que va ser cap al 1796, segons sembla indicar-nos el Llibre d'acords de l'Ajuntament. Tot i que les instal·lacions del Penal del Miracle podien tenir cabuda aproximada per a 250 penats, se n'hi van arribar a allotjar 350. Imaginem, doncs, en quin estat devien estar totes aquestes persones i, a més, l'edifici no reunia gaire bones condicions. Al llarg de tot el període en què fou actiu l'establiment, són moltes les queixes que trobem al Llibre d'acords de l'Ajuntament o al Llibre d'actes de la Junta d'Obres, quant a reparacions o noves obres. I venien tant pel presidi del Miracle com pel de la Pedrera, que

va construir-se el 1808 i podia allotjar fins a 200 presos. Recordem que aquest moment coincideix amb la Guerra del Francès, en què les obres portuàries quedaren aturades i els presos s'enviaren a altres feines per la ciutat, com les de fortificació. Cal dir, també, que dins d'aquesta cronologia l'edifici del Miracle va ser utilitzat com a magatzem de pólvora, una situació que va allargar-se fins mitjan 1816, quan es reprengueren els treballs al port.

4.2 L'elecció dels penats

La utilització de presos en obres públiques no constitueix una novetat d'aquesta època. Al llarg de la història, des dels egipcis o els romans, es considerà l'explotació humana com un mitjà per rescabalar el mal causat. A Espanya, per exemple, en temps de Carles V (1516-1558), a causa de la necessitat d'homes tant per atendre les necessitats de l'exèrcit com per a altres serveis, es decidí treure profit dels presoners. Les condemnes per serveis en substitueixen altres d'eliminatives o aflictives (com la mutilació), ja que la conseqüència final era la disminució de ciutadans (i, per tant, de mà d'obra) o l'augment dels invàlids.

La disposició era firmada el 31 de gener de 1530. I a partir d'aquí començaren a destinar-se efusivament penats a galeres, mines, presidis militars, obres a arsenals, servei domèstic, milícia, obres públiques, obres a Àfrica, tot treballant en nom de l'Estat durant tot aquell temps en què tinguessin condemna. Però no fou fins al 1805 quan el rei Carles IV promulgà el dia 15 de juliol la reial cèdula que aprovava la *Novísima Recopilación*. Una recopilació de lleis, en què el llibre XII portava per títol: "De los delitos y las penas y de los juicios criminales". Adoptava per primera vegada les penes generals de privació de llibertat a la presó, presidis d'Àfrica, arsenals, galeres i mines, i respecte a dones, la reclusió en l'establiment de San Fernando.

Després d'això, el dia 9 de desembre de 1810 les Corts generals i extraordinàries van nomenar una comissió que proposés un projecte de codi criminal, ja que veien una forta necessitat de reformar la legislació penal, tot i que en aquell moment no es portà a terme a causa de la Guerra del Francès. Passada la guerra, s'obria el camí per preparar el primer Codi Penal, i el 8 de juny de 1822 era aprovat.¹⁵⁸ Uns mesos després, el rei firmava una reial ordre sobre edificis en què es col·locaria els condemnats a obres públiques.¹⁵⁹

El 1834 apareixia l'Ordenança general de presidis. I uns anys després, el 1839 sorgia de nou la iniciativa per refer el Codi Penal, per al qual decidiren redactar projecte el 1843, tot i que acabà desestimant-se. Però sí que s'aplicà aquell any una part addicional a l'Ordenança general de presidis, el 2 de març, "para poner término al estado de desorden en que por lo general se hallaban los presidios del reino, para conciliar la vindicta pública y la corrección de los penados con las atenciones de humanidad y economía".¹⁶⁰ Tres anys després, la reforma del Codi Penal tornava a sortir a debat i, finalment, el 1848, s'aprovava. Dos anys després s'hi aplicà un seguit de reformes.

El 1870 s'emetia un nou Codi Penal,¹⁶¹ amb l'objectiu d'adaptar-se a la Constitució de 1869, sorgida de la Revolució Liberal de 1868. D'aquest nou codi cal destacar la prohibició de sortida dels penats als treballs a què es dedicaven i voler que s'extingissin dins dels

¹⁵⁸ Més informació a: CADALSO, F. *Instituciones penitenciarias y similares en España*. Madrid, José Góngora Impresor, 1922, p. 118-125.

¹⁵⁹ *Gaceta de Madrid*, núm. 362 (12 de desembre de 1882).

¹⁶⁰ CADALSO, F. *Instituciones penitenciarias y similares en España...*, p. 358.

¹⁶¹ *Gaceta de Madrid*, núm. 243 (31 d'agost de 1870).

¹⁵⁶ APT. Fons Junta Protectora de les Obres del Port. Llibre de certificats i lliuraments, 1791-1792. 21 de juliol de 1792.

¹⁵⁷ AHT. Fons de l'Administració local. Llibre d'acords de l'Ajuntament de Tarragona, 23 de maig de 1796.



mateixos locals, i que no poguessin ser destinats a "empresas particulares ni a las públicas que se ejecutasen por empresas o contratas con el Gobierno" (art. 108). Però no en tots els casos es donà aquest cessament, precisament a Tarragona no, malgrat que es coneix el testimoni de diversos presos que passen comunicat al capatàs per indicar-li que no volien treballar al port en no estar-hi obligats¹⁶², ja que, com deia l'art. 110: "La reclusión perpetua y la temporal se cumplirán en establecimientos situados dentro o fuera de la Península. Los Condenados a ellas estarán sujetos a trabajo forzoso en beneficio del Estado, dentro del recinto del Establecimiento".¹⁶³

A partir d'aquí, cada cop més, la pena de presó anà perdent el sentit d'inversió. La ideologia correccionista hi va aportar un nou contingut polític. En no poder-se tancar per treballar, havia de fer-se per encaminar les conductes dels interns. Fou també a partir d'aquest moment quan va aparèixer la defensa del presoner. La presència del nou personal suposava un pas més en el programa assistencial, però també la configuració d'una partida pressupostària que havia de ser finançada amb fons públics. Però això també representaria una major repressió per a aquells criminals perillosos i un tracte més benèvol amb relació als delinqüents que cometessin delictes més lleugers. No es redactà un nou Codi fins a l'any 1928. No obstant això, entre els dos codis es va emetre tot un seguit de reials ordres, ordenances i cèdules que d'una manera o altra van anar condicionant l'estat dels presos i de les presons.¹⁶⁴ Els canvis es van veure en el nomenament de les penes, el tipus de condemna, s'hi afegiren clàusules, d'altres es van treure, etc.

Si ens fixem en el que ens diuen les normatives, trobem tota una relació de delictes i penes determinades segons el grau comès. Pel que fa als delictes, cal esmentar les tipologies següents: delictes contra la religió, delictes contra la seguretat exterior de l'Estat, delictes contra la seguretat interior de l'Estat i l'ordre públic, delictes de falsedats (bitllets, monedes, documents, certificats, etc.), delictes contra la salut pública, delictes de vagància i mendicitat, delictes de jocs i rifes, delictes d'empleats públics en l'exercici dels seus càrrecs, delictes contra les persones, delictes contra l'honestedat, delictes contra l'honor, delictes contra l'estat civil de les persones, delictes contra la llibertat i seguretat, delictes contra la propietat, delictes d'imprudència temerària.¹⁶⁵

Pel que fa a les penes, cal comentar que els presos que podien ser destinats a obres públiques havien de ser de presidi major, presidi menor, presidi correccional o cadena temporal. Aquests últims eren condemnats de dotze a vint anys; els de presidi major, de set a dotze anys; els de presidi menor, de quatre a sis anys, i els de presidi correccional, de set mesos a tres anys. El producte del treball dels presidiaris era destinat, segons l'article 105 del Codi Penal de 1843: "1. Para hacer efectiva la responsabilidad civil de aquellos, proveniente del delito; 2. Para indemnizar al establecimiento de los gastos que ocasionen;

3. Para proporcionarles alguna ventaja o alivio durante su detención si lo merecieren; y para formarles un fondo de reserva que se les entregará a su salida del presidio."

La destinació també hi anava una mica en conjunció. Per exemple, els penats de presidi major i de reclusió temporal havien de complir dins de la Península, illes Balears o Canàries. Els de presidi menor, dins del territori de l'audiència que li imposava la pena. Els de correccional havien de ser destinats dins de la província en què tingués domicili el penat, o, si no fos possible, en la que hagués comès el delictes. Les destinacions pel que fa a penes de presó major, menor i correccional esdevenien les mateixes que havien estat proposades per a presidi. D'aquí ve la diversitat de procedències que trobem en els presos que treballaren en les obres del port tarragoní; així també sabem que, menys els de Barcelona o Tarragona, la resta complien condemnes de més de dos anys, i venien de: Alcalá, la Corunya, Sevilla, València, Saragossa, Alacant, Badajoz, Burgos, Cartagena, Granada, Toledo, Madrid, les Balears, les Canàries, Ceuta, Alhucemas, Melilla, Chafarinas i del presidi de Torrelaguna (Canal d'Isabel II).¹⁶⁶

En el cas de Tarragona, el penal del Miracle es creà exclusivament per portar-hi els presos que treballarien a les obres del port, tot i que també és sabut que participaren en altres obres públiques de la ciutat, com en l'arranjament de carreteres o en la construcció d'algunes fortificacions. És per això que regularment es va anar sol·licitant presos. Aquestes demandes algunes vegades es van satisfer de manera completa i d'altres parcialment. Un exemple són els 300 presos que es concedien a Juan Smith, quan n'havia demanat 500. Moltes vegades, aquest incompliment anava condicionat pels termes de pagament i manutenció dels presos. Per això el nombre de treballadors a les obres és molt variable.

El rei era qui firmava els enviaments dels presos a les obres, amb la petició prèvia dels interessats. Aleshores, un cop aquests deixaven el penal d'origen, passaven directament a dependre del nou, en què haurien de complir la totalitat de la seva condemna. El director de l'obra escrivia carta al rei i hi exposava els avantatges de negar-los o concedir-los, i també com serien pagades les despeses que els nous ocasionarien, tant pel que fa a la manutenció com als treballs per fer i les gratificacions a rebre. És a dir, tot el seguit de condicions que afectarien els volguts presidiaris. De la mateixa manera, si era afirmativa la resposta, el rei disposaria tot un seguit de qüestions per complir.¹⁶⁷

A l'Arxiu del Port de Tarragona hi trobem un document en referència a les ordenances que abracen tota aquesta qüestió de la destinació dels confinats. Ens cita la reial ordre de 7 de setembre de 1847 i la circular de 6 d'agost de 1850, que exposen: "Siendo frecuentes las dudas que ocurren acerca de los destinos que deba darse a los confinados cuando se manda sacar cierto número para las carreteras y demás obras publicas en beneficio del Estado, la Dirección de mi cargo ha creído conveniente fijar a los Comandantes de los presidios las reglas siguientes en cumplimiento de lo resuelto por S.M. la Reina: 1ª Presentar el número exacto de penados que una Real Orden designa o aproximarse al total, es para la Dirección una prueba de celo por el buen servicio y una razón que aleja las suposiciones desfavorables, tan frecuentes contra los Jefes de los presidios [...] 4ª No hay ocupación ni

¹⁶² APT. Llibre d'actes de la Junta d'Obres, 15 de febrer de 1872.

¹⁶³ APT. Fons Junta Obres del Port. Carpeta 2791. Núm. 1. Asuntos varios: sopa matutina, exposiciones de los penados, mobiliario de cuerpos de guardia y otros. Expedient 1, 7 de novembre de 1875.

¹⁶⁴ ROEDER, C. D. A. *Estudios sobre derecho penal y sistemas penitenciarios*. Madrid, Imprenta de T. Fortanet, 1875, p. 61-106, presenta una relació de com va ser el sistema de penes i estat de la legislació de presons dins de tota aquesta evolució de lleis i codis penals. En un altre punt fa un breu estudi comparatiu amb Àustria, Baviera, Baden, Bèlgica, Dinamarca, Estats Units, França, Holanda, Anglaterra i Escòcia, Irlanda, Itàlia, Mèxic, Noruega, Portugal, Prússia, Saxònia, Suècia, Suïssa, Rússia, Württemberg.

¹⁶⁵ Més detalls a AADD. *Código penal de España. Sancionado por S.M. en 19 de marzo de 1848, arreglado á los reales decretos de 21 y 22 de setiembre de 1848, 30 de mayo y 2 de junio de 1849, 7 y 8 de junio de 1850*. Barcelona, Imprenta y Librería Politécnica de Tomás Gorch, 1850.

¹⁶⁶ La relació prové d'una llista de penats amb data de juliol de 1851. No es descarten altres procedències, però, com veiem aquí, ja hi figuren molts llocs. AHNM. Fondos Contemporáneos. Obras públicas, Obras del Puerto de Tarragona. Rotlle 1, expedient 5 (1859-1860), p. 1.

¹⁶⁷ AHT. Llibre d'acords de l'Ajuntament de Tarragona, 20 de juliol de 1795. Carta de Fernando Seydel theniente de Rey y director de la obra del puerto sobre la entrega que se ha hecho de tres presidiarios con la condena de Real Audiencia, p. 113.



destino de un penado en el presidio bastante importante para impedir para que sea incluido en la cuerda que haya de marchar; solo la falta de salud justificada puede producir la eliminación de un nombre en la lista; la conducta de los Comandantes en esta parte será la Regla con que la Dirección apreciará sus circunstancias [...] 7ª Los Comandantes harán a los actuales arrendatarios de los talleres, o en los que haya en lo sucesivo, las prevenciones oportunas para que puedan precaver que la salida de una cuerda pueda causarles."¹⁶⁸

Seguint dins el mateix document, el qual cita una ordre de 29 de juny, que va ser expedida per la Dirección General de Establecimientos Penales, es facilitava a les obres del port un total de set-cents confinats. S'escollien segons la condemna, ja que no totes permetien l'enviament dels confinats a obres. Si no és que ells mateixos s'oferissin de forma voluntària (presos de reclusió). El director de les obres i el seu ajudant escollirien els seus treballadors forçats, tal i com determinava l'ordenança addicional de 2 de març de 1843, l'ordre de 3 d'abril de 1869, els decrets de 18 d'octubre i 25 de novembre de 1869 i l'ordre de 29 de juny: "estando a cargo del Ingeniero la dirección y organización de las obras a su cargo ha de estar también la elección del personal más útil para los trabajos, así como la distribución más conveniente de este mismo personal aplicando cada uno a aquello para qué es más apto. [...] Una vez elegido (por el Ingeniero) un confinado y destinado a las obras, no podrá salir de ellas sin una orden especial de la Dirección general de presidio, previos los informes del Ingeniero y del Comandante".¹⁶⁹

Però també es donen diversos casos de presoners que per la seva condemna¹⁷⁰ o per característiques físiques no eren bons per al treball de les obres, però que s'allotjaren igual als penals del Miracle o de la Pedrera.¹⁷¹ De vegades se'n demanava la devolució, però d'altres fins i tot molts, tot i tenir una condemna que els privava, foren enviats a treballar, com passà al juny de 1875: "que por razón de las circunstancias anormales porque atraviesa el país debían ser todos los penados ocupados en ellos cualesquiera que fuere la condena que tuviesen que sufrir".

Escollir per escollir, tenim constància de les preferències que hi havia segons els llocs. La documentació ens diu que agradaven més els presoners vinguts de Saragossa o Barcelona, "por ser de los que mejores resultados se obtienen y no de Valencia, Málaga y Cartagena".¹⁷² No obstant això, en van venir molts i de molts llocs diferents, tot i que precisament de Cartagena és un dels llocs des d'on en vingueren més, que feien un total de 702; de Barcelona, 486, i de Saragossa, 232.¹⁷³

De la bona organització dels efectius en dependria el progrés de les obres. Per aquest motiu, no se'ls destinava a fer qualsevol treball, sinó que, prèviament, s'examinaven les seves habilitats, distribuint-los en conseqüència. Un cop assignada la tasca, es procurava que no hi haguessin gaires canvis, amb el doble objectiu de promoure l'especialització del

presoner i optimitzar els aprenentatges.¹⁷⁴ La iniciativa era bona, però el fet que els presos fossin obligats a treballar reduïa la qualitat de les seves accions i això repercutia de manera negativa en el desenvolupament de les obres (per exemple, fent-les més cares o lentes).

4.3 Els trasllats

Per traslladar els presos d'un presidi a un altre, eren encadenats amb grillons (molts cops anaven dos presos lligats l'un amb l'altre), i sempre amb la vigilància corresponent (que variava en funció del nombre de presos i la gravetat de les condemnes), i el mitjà sempre podia canviar tot depenent del lloc des d'on venien. Per exemple, se sap que des de Cartagena arribaven amb vaixell.¹⁷⁵ La conducció per terra es feia per trànsits de justícia en justícia, deixant-los a càrrec del poble del qual sortien al matí. Des d'aquell poble, sota la responsabilitat d'una persona de l'Ajuntament del municipi en què es trobaven, es feia el viatge cap al lloc on passarien la nit següent. Mai feien nit en un lloc despoblat, si no és que no hi havia més remei. Els viatges normalment eren de tres a cinc llegendes i pel camí s'anaven fent cada cert temps "altos", tenint en compte la càrrega que els presos portaven a l'esquena amb les seves pertinences. Això vol dir que, si una llegua equival al temps caminat durant una hora, que pot ser de 4 a 7 km, posant una mitjana de 5,5 km per llegua, els presos caminaven en els trasllats de 16,5 km a 27,5 km el dia.¹⁷⁶

Cada comandant era responsable dels confinats. Quan s'arribava a una població, el comandant havia de lliurar la documentació a les autoritats del lloc, i aleshores se li retornaria una acta on es confirmava el lliurament. Mentre es donava tot aquest procés de trasllat, els presos menjaven dos cops al dia. Els presoners també van poder ser traslladats via ferrocarril, però això va ser ben entrada la segona meitat del segle XIX.¹⁷⁷

La possibilitat de fuga era molt més elevada durant els trànsits, tot i que de les obres i dels penals també se n'escaparen. Se sap que el 1849 es van redactar fins a 29 sumaris de fugues, per massa confiança o despistament dels guàrdies. Fins i tot, ens diu Salillas, que algun cop, uns quants caps polítics van haver d'avisar el Ministeri de "la necesidad en que algunos Comandantes de las partidas de seguridad pública se han visto de dar muerte a los presos que conducían de una á otra cárcel, en atención á que los custodiados habían intentado eludir la acción de los Tribunales por medio de la fuga".¹⁷⁸

Per aquest motiu, aquell mateix any es va emetre una reial ordre prohibint la conducció de presos per trànsit de justícia en justícia amb escorta de paisans armats. Deia així: "1. Se prohíbe la conducción de presos y penados por tránsito de justicia en justicia con escolta de paisanos armados. 2. Se exceptúan las conducciones de los encausados por delitos leves, en los casos que determinen las respectivas Autoridades Judiciales. 3. Con arreglo a las leyes y sin contemplación alguna, se exigirá la responsabilidad á los Alcaldes ó conductores por toda falta en el servicio señalado en la excepción del párrafo anterior. 4. Las

¹⁶⁸ APT. Fons Junta Obres del Port. Carpeta 2791. Núm. 3. Conflictos. Registre 105.

¹⁶⁹ APT. Fons Junta Obres del Port. Carpeta 2791. Núm. 3. Conflictos. Registre 105, núm 3. Aquest document fa referència a l'*Ordenanza adicional de presidios de 2 de marzo de 1843*.

¹⁷⁰ APT. Al penal del Miracle i la Pedrera hi va haver condemnats de reclusió, presó major, presó menor i presó correccional, uns que per llei no podien sortir a obres. Fons Junta Obres del Port. Carpeta 2792. 11 de juliol de 1871.

¹⁷¹ AHT. Llibre d'acords de l'Ajuntament de Tarragona, 16 de febrer de 1798.

¹⁷² AHNM. Fondos Contemporáneos. Obras públicas. Obras del Puerto de Tarragona. Rotlle 1, expedient 5 (1859-1860). Núm. 221.

¹⁷³ AHNM. Fondos contemporáneos. Obras públicas. Obras del Puerto de Tarragona. Rotlle 1, expedient 5 (1859-1860). Llista de penats al juliol de 1859, p. 1.

¹⁷⁴ APT. Fons Junta Obres del Port. Carpeta 2791. Núm. 3. Conflictos. Registre 105.

¹⁷⁵ BERTRAN BALLVÉ, D. *La Justicia en Tarragona a través de los siglos*. Tarragona, Ilustre Colegio de Abogados de Tarragona, 1981, p. 157.

¹⁷⁶ Càlculs aproximats segons referències de l'ordenança de presidis de 1834.

¹⁷⁷ El 1848 es va inaugurar la primera línia Barcelona-Mataró; la següent va ser la línia Madrid-Aranjuez el 1851; el 1854, Barcelona-Granollers, Barcelona-Martorell, València-Xàtiva, etc., i a partir d'aquí, començà a implantar-se a poc a poc a la resta de territori. A Tarragona es construí la primera línia direcció Reus el 1856. Després Tarragona s'uní amb Martorell el 1861; per tant, ja quedà unida a Barcelona, i aquesta amb Girona s'hi uniria un any després. No fou fins al 1879 que Tarragona i Lleida quedarien unides. El 1861 Barcelona també s'unia a Saragossa. I les primeres obres per unir Barcelona amb Madrid, passant per Reus, no començaren fins al 1884, data en què els presos deixen de treballar a les obres portuàries.

¹⁷⁸ SALILLAS, R. *La vida penal en España*. Madrid, Imprenta de la Revista de Legislación, 1888, p. 333-334.



conducciones de presos y penados se harán por regla general por la guardia civil, bajo la responsabilidad del Jefe que la mande. 5. A falta de guardia civil y cuando esta fuerza se halle completamente ocupada en otros servicios preferentes, se encargará de dichas conducciones con igual responsabilidad cualquiera otra fuerza organizada que dependa inmediatamente de este Ministerio. 6. En último término se recurrirá a las Autoridades militares para que faciliten la correspondiente escolta del ejército. 7. Que si las conducciones se han de verificar á largas distancias, ó fuera de la provincia, cuiden las Autoridades civiles de la seguridad de los presos, poniéndose de acuerdo con los militares, combinando el modo de relevar la fuerza siempre que sea posible y se considere conveniente".¹⁷⁹

El que costaven aquests trànsits en moneda, depenia molt de les distàncies, de quin mitjà de transport s'utilitzava, del nombre de presos, de la seva perillositat, etc. Des del punt en què es notificava la sentència fins al dipòsit correccional se n'encarregaven els pobles pels quals s'anava passant, tot i que després se'ls retornarien les quantitats agafant-se als pressupostos del ram. Per normativa s'havia d'oferir (article 235 de l'Ordenança general de presidis): dos rals diaris a cada sentenciat, calçat a qui en necessités, bagatge per a qui no pogués caminar a peu per algun impedient físic o per major seguretat en cas d'haver comès un delictes greu. Aquí s'hi sumaria la despesa que es cregués convenient quant a seguretat i assistència mèdica. Però també cal dir que els pobles no estaven obligats a facilitar aquests ajuts als condemnats que tinguessin els béns suficients per costejar-los.

En cas que el trànsit es donés per mar, la despesa també anava a càrrec del ram. A Màlaga i a Cadis hi havia uns bucs específics per al transport de penats. Però si això no era possible, s'escollia un vaixell dels que hi hagués al port, i pagaven al seu capità la meitat del cost del viatge a la sortida i l'altra meitat a l'arribada. Hi hauria una persona que s'encarregaria que el trajecte anés correctament i també d'apuntar els rebuts corresponents. Com a exemple de viatge, tenim el cas que el 1875 es va voler traslladar des de Tarragona, 147 presos al penal de València, en haver quedat inútils per als treballs portuaris. El responsable del trasllat va ser Andrés Rivera i Duro, i se li lliurà la quantitat de 1.000 pessetes; d'aquesta manera es podien cobrir les despeses que fessin falta.¹⁸⁰ El viatge devia fer-se per mar. Malauradament, no hem trobat més referències per cobrir tota aquesta qüestió de la despesa en transport. Però sabem que aquesta despesa, en el cas tarragoní, anava a càrrec de la Reial Hisenda o de la mateixa Junta d'Obres del Port, tenint en compte que era aquest organisme qui demanava els efectius.

Un cop els presos arribaven a Tarragona, calia verificar si eren vàlids per a les obres. Per exemple, el 1870 es demanaren 100 penats, però la majoria dels arribats no eren bons per treballar amb la condemna que tenien.¹⁸¹ Davant d'una situació així, s'acostumava a demanar un canvi. I, efectivament, d'aquests 100 se sol·licità que almenys 12¹⁸² fossin canviats per altres que reunissin les condicions necessàries per treballar al port.

Un cop determinat quins presos eren bons per a obra, i a quina ocupació se'ls havia d'enviar (un procés que podia durar uns dies), els presos ja podien sortir a treballar i seguir la rutina diària que això suposava. El trasllat del penal a la pedrera o a la zona de treball

portuari el feien en files, organitzats segons brigades i encadenats. Sempre sota la vigilància de capatassos i caps de vara, tot i que "eren molt pocs els presidiaris que acudien a la feina amb els grillons posats i arrossegant les cadenes".¹⁸³ Suposem, per tant, que hi anaven aquells que fossin considerats més perillosos, ja fos per condemna, comportament a les obres o presidi, etc. Això sí, encadenats o no, sortien cada matí que fes bon temps i que s'ho pogués permetre econòmicament la Junta d'Obres del Port, en cas de no subvencionar-ho la Reial Hisenda.

4.4 La llicenciatura dels presos

Quan els presos finalitzaven la condemna retornaven al seu lloc d'origen, i recuperaven els drets de tota persona lliure. També era el moment de reclamar "sus haberes", és a dir, el pagament dels plusos,¹⁸⁴ que havien de servir per resituar-se dins la societat, ja que molts eren pobres. La secció quarta de l'Ordenança general de presidis de 1834¹⁸⁵ ens parla de les condemnes complertes, és a dir, de la llicenciatura dels penats, concretament en els articles 309, 310, 311, 312, 313, 314 i 315. A tall de resum, cal esmentar que quatre mesos abans del compliment de la condemna, els expedients serien instruïts. El comandant havia de remetre al director general una còpia de la part del llibre on havia quedat registrat el penat i preparar una liquidació segons el temps d'estada al presidi (els "haberes").

Un cop expedida la llicència, el director general avisava el jutge o president del tribunal que havia marcat sentència, per tal que quedés constància de la nova situació. A les llicències no hi quedava constància dels delictes que motivaren els empresonaments. Al penat que no tingués diners per tornar al seu poble se li havien de facilitar dos rals diaris per cada trànsit, i amb un termini màxim de 3 dies havia de marxar de la ciutat on havia estat empresonat, llevat que hi tingués l'esposa, parents, béns o un antic domicili. Aquells penats que haguessin complert condemna en els presidis peninsulars o a ultramar no podrien establir-se a la cort ni en llocs reials fins passats quatre anys, a excepció dels naturals del lloc o els que retornessin amb les seves famílies. Posteriorment a aquesta ordenança, el 24 de gener de 1843,¹⁸⁶ s'emetia una circular que també hi feia referència. Obligava a donar a conèixer als confinats els drets que tenien com a tals, per exemple pel que fa a pagaments o extinció de la condemna.

Finalment, cal esmentar que el concepte d'aprendre mentre es complia condemna i el de pagar uns plusos per dies treballats i els "haberes" havia quedat perfectament dictaminat amb la reial ordre dels presidis-arsenals de Marina de 20 de març de 1804.

¹⁷⁹ *Gaceta de Madrid*, núm. 5470 (4 de setembre de 1849).

¹⁸⁰ APT. Llibre d'actes de la Junta d'Obres, 21 de desembre de 1875.

¹⁸¹ APT. Llibre d'actes de la Junta d'Obres, 31 de gener de 1870.

¹⁸² APT. Llibre d'actes de la Junta d'Obres, 1 de juliol de 1870.

¹⁸³ ADSERÀ MARTORELL, J. *Joan Smith i Simot. Director del Port Modern de Tarragona (1800-1809)*. Tarragona, Autoritat Portuària de Tarragona, 1993, p. 19.

¹⁸⁴ APT. Fons Junta Obres del Port. Carpeta 2792. Expedient 75, 15 de maig de 1871.

¹⁸⁵ Aquesta ordenança era firmada per Javier de Burgos a Aranjuez el 14 d'abril de 1834.

¹⁸⁶ Firmava la circular el director general de presidis, Dionisio Valdés, el 24 de gener de 1843.

5



ELS ESTABLIMENTS PENALS
DE LES OBRES PORTUÀRIES
I LA SEVA ORGANITZACIÓ



Un cop arribats els primers presos a Tarragona, es decideix allotjar-los a les quadres del Castell del Patriarca. Després es distribuïren entre el penal del Miracle, primer, i el de la Pedrera després, tot i que l'església del convent de Sant Francesc fou també un punt eventual d'allotjament. A més d'aquestes presons, dins la mateixa cronologia n'existien d'altres a la ciutat.¹⁸⁷

5.1 Les quadres del Castell del Patriarca

Vers el 1792, a les quadres del Castell del Patriarca s'hi allotjava part de la tropa que hi havia a la ciutat. Comptant amb la possibilitat de vigilància, es va creure convenient allotjar a les mateixes instal·lacions els primers penats vinguts de Cartagena. A partir d'aquí, també caldria preveure tot un seguit de reformes. El dia 29 de maig es van registrar "escobas para barrer el cuartel de los presidiarios, una caña para limpiar el techo, seis cuernos para que beban los presidiarios, una alcuza de hojalata en donde guardar el aceite para la lámpara del cuartel".¹⁸⁸ Dos mesos després, el 27 de juliol, es registraven "200 lámparas y un mechero para alumbrar las quadras de los Presidiarios".¹⁸⁹

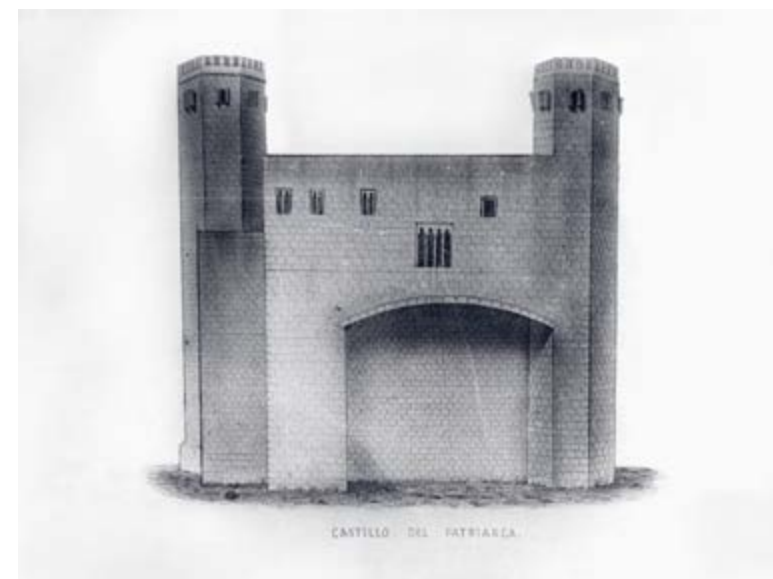
I és que els presos sortien a treballar sense que les obres de condicionament haguessin començat.¹⁹⁰ Sobre aquestes obres, cal dir que l'enginyer militar de Tarragona que hi havia en aquell moment havia previst un cost de 1.720 rals. Però l'Ajuntament pensà que, gastant-s'hi una mica més, l'adequació seria molt millor. I finalment la despesa seria de 200 rals més, és a dir, un cost total de 1.920 rals. La remodelació consistia a continuar de "ladrillo de canto la bóveda que falta en la cuadra primera de mano derecha, donde deben colocarse aquellos, al paso que estaría más segura la casa de lo que antes se había propuesto; se ganaría de otra parte que la tal cuadra quedaría habilitada para poner allí tropa en lo sucesivo, y aún más, se logrará el beneficio de tener ya hecho el piso para la cuadra de encima".¹⁹¹

5.2 El penal del Miracle

El 23 de maig de 1796 es firmava l'ordre per traslladar els presidiaris al convent que havia estat dels trinitaris. Aquests havien abandonat l'edifici entre 1768 i 1778. En aquell moment, el convent passava a formar part del Patrimoni Real, ja que els trinitaris encara hi tenien en propietat algunes de les dependències. Però, tot i això, l'edifici començà a estar desatès: "tot just com fou ingressat al Patrimoni Reial, fou abandonat als rèptils i aus nocturnes, les quals precipitaren l'enderroc de l'edifici, estovat per les goteres, clivillat per les ventades i caduc pel temps".¹⁹²

Davant de l'abandó de l'edifici i també perquè estava més a prop de la zona de treball, es va pensar en el trasllat dels presos de les quadres del Castell del Patriarca.¹⁹³ L'ordre de trasllat es manà el 1796, però probablement no fou efectiva fins uns mesos després del

Dibuix de la façana del Castell del Patriarca. AHCT.



Vista del penal del Miracle. APT.



dictamen. Les quadres que havien ocupat els presos passaven, aleshores, a ser ocupades per un regiment de suïssos que s'allotjaven a una altra caserna de la ciutat, la qual havia quedat petita¹⁹⁴ per a tants efectius. El trasllat comportà unes obres d'habilitació de l'edifici, pagades de la partida de despeses extraordinàries que la Junta d'Obres del Port preveia per a l'any següent, el 1797,¹⁹⁵ unes despeses que pujaven a 60 lliures, 12 sous i 3 diners. I foren aprovades per reial decret el 19 de novembre de 1800.¹⁹⁶

¹⁸⁷ Totes les trobem recollides a: BELTRAN BALIVÉ, D. *La justicia en Tarragona...*

¹⁸⁸ APT. Fons Junta Protectora de les Obres del Port. Llibre de certificats i lliuraments, 1791-1792. 29 de maig de 1792.

¹⁸⁹ APT. Fons Junta Protectora de les Obres del Port. Llibre de certificats i lliuraments, 1791-1792. 27 de maig de 1792.

¹⁹⁰ AHT. Llibre d'acords de l'Ajuntament de Tarragona, 3 de juny de 1792, p. 86.

¹⁹¹ SÁNCHEZ REAL, J. *Puerto de Tarragona...*, p. 125.

¹⁹² Biblioteca Hemeroteca Municipal de Tarragona. CAPDEVILA, S. "Reflexions sobre el Temple de Sta. Maria del Miracle", *La Cruz*, 17 d'agost de 1924.

¹⁹³ Anteriorment a la seva vinguda, el convent ja havia acollit tot un seguit de presoners de Maó, havia estat cap al 1792. TED'A. *L'amfiteatre romà de Tarragona, la basílica visigòtica i l'església romànica*. Tarragona, 1990, p. 248.

¹⁹⁴ AHT. Llibre d'acords de l'Ajuntament de Tarragona, 23 de maig de 1796.

¹⁹⁵ AHT. Llibre d'acords de l'Ajuntament de Tarragona, 9 de setembre de 1796.

¹⁹⁶ BELTRAN BALIVÉ, D. *La Justicia en Tarragona a través de los siglos...*, p. 154.



No era pas estrany la utilització d'un convent com a lloc penitenciari,¹⁹⁷ ni tampoc per a resguardar-se els militars. Molts convents havien quedat abandonats a la sort de caure en una ruïna inevitable, tot i que adaptar-se a les noves funcions també repercutiria negativament en l'edifici. El procediment general per adaptar convents com a presidis consistia a "derribar los tabiques de división de las celdas para dejar libres las crujías".¹⁹⁸ És a dir, una arquitectura inspirada en les presons algerianes, les anomenades de tipus magatzem, de les quals ja hi havia l'exemple de Linares, Totana i Lorca.

En el cas del penal del Miracle, l'arquitecte Francisco Bemba redactava en un informe: "Todo indica á las claras que no presidió pensamiento ni plan alguno en la formación de este establecimiento, sino que empezaron por echar mano de la antigua iglesia de carácter bizantino, que encontraron allí construida, y la convirtieron, sin más que destruir sus principales caracteres, en cuadra dormitorio de los confinados, construyendo sucesivamente las demás dependencias á medida que el número de albergados iba en aumento, sin otra idea ni cuidado que el tenerlos encerrados."¹⁹⁹

Una de les obres d'adequació que va portar-se a terme fou afegir una espècie de tribuna en tota l'extensió dels murs i a convenient altura, en la qual dormirien els confinats, alineats en paral·lel. També s'obrí una finestra en cada braç de l'edifici i una altra a la clau de la volta del cimbori, per tal d'intentar donar ventilació, qüestió que era força difícil en estar envoltat l'edifici per terraplens. Fernando Cadalso ens dóna referències de com eren les quadres on dormien els presoners: eren tancades per una petita porta, en què hi havia una finestreta. Al costat de la porta hi havia les latrines, i seguidament, els farcells dels presidaris. Les parets estaven ennegrides i esquerdades, com també el sostre. S'il·luminava l'estança amb un fanalet d'oli, que normalment feia més fum que llum. Els farcells a l'hivern atreïen la humitat, i a l'estiu es convertien en un niu de paràsits. Per tapar-se ho feien amb una manta, que almenys havia de durar sis anys. De la mateixa manera que la vestimenta i els estris per menjar, se'ls entregava en entrar al penal.

Una altra referència²⁰⁰ que tenim ens relata que, a l'interior de l'església, es va mantenir la cota d'enllosat del convent, canviant les lloses i retirant els enterraments que hi podia haver. El nou enllosat implicaria un farciment, però també s'arrebossarien tots els murs i paraments de l'església. Fou aquí quan es taparen les decoracions de la cornisa interna i també es paredaren les absidioles. A sobre de l'absis, el transsepte i part de la nau s'hi edificà com una mena de passarel·la per vigilar els presoners. S'hi podia accedir a partir de dues escales. Després altres construccions exprés van ser la capella i un edifici que acolliria el cos de guàrdia. L'edifici es disposava de manera perpendicular, en paral·lel a la nau de l'església i fent una forma de U, de manera que al centre de les edificacions hi quedava un pati. També es construïren garites de vigilància. Per al subministrament de l'aigua, es construí una cisterna, que proveiria d'aigua la font bastida el 1833 al mig del pati.²⁰¹



Interior del penal del Miracle. AHCT.

¹⁹⁷ Altres exemples són: el reial exmonestir de Montserrat, el de San Miguel de los Reyes, els convents de San Jerónimo del Prado, Sant Pere de les Puellas, San Jerónimo de Buenavista, San Isidro del Campo, San Gregorio de Valladolid, Sant Francesc de Palma de Mallorca, Sant Agustí a València... SALILLAS, R. *La vida penal en España...*, p. 144-145.

¹⁹⁸ SALILLAS, R. *La vida penal en España...*, p. 152.

¹⁹⁹ *Ibidem*, p. 153.

²⁰⁰ TEB A. *L'amfiteatre romà de Tarragona...*, p. 277-278.

²⁰¹ Sobre aquesta font, cal dir que va estar bastida pel governador J. Carratalà, amb motiu que aquell any la princesa d'Astúries féu el jurament com a futura Isabel II. Al costat de la font s'hi disposà una placa commemorativa que donava els detalls corresponents.



Interior del penal del Miracle. AHCT.



Suposadament, el penal del Miracle va arribar a allotjar 350 presos, malgrat que l'edifici tenia una capacitat per a solament 200. Hernández de Sanahuja ens descriu el 1884 quina era la imatge que ell percebia del conjunt: "se halla aislado, y dominado en su alrededor por las alturas de la ciudad por una parte; y el mar de otra; bien ventilado, con agua viva y con espacios de terreno interior y exterior para pasearse y limpiarse los penados no le hay ni puede haberle más económico para el Estado, sea por lo que exige la custodia diaria de un establecimiento de esta clase".²⁰² Els únics llocs d'esbarjo que tenia eren un pati descobert i una rampa, però no pensem que les dimensions d'aquests dos llocs eren gaire grans i menys amb tant volum de presos.

D'altra banda, Eduardo Muñoz, mostrava una altra perspectiva: "era un ambiente que no permite la compostura, el orden y el decoro, porque se les niega espacio para colocarse cómodamente [...]. La lobreguez del patio que venimos refiriéndonos, las escurriduras de las prendas lavadas y puestas á secar en una verdadera techumbre de sogas y las inclemencias del cielo en todas las épocas del año, hace que los reclusos entren de buen grado en la ex-iglesia que les sirve de dormitorio; pero bien pronto la respiración se hace fatigosa por el enrarecimiento del aire que pierde totalmente el oxígeno, substituyéndole las emanaciones de aquellos 350 cuerpos que se recuecen, no ya en su cubil como las fieras, sino en informe montón, como sardinas en banasta, aguardando ansiosas á que se abra la puerta de la mazmorra para lanzarse atropelladamente á respirar la atmosfera del patio, que por lo menos permite el funcionamiento de sus pulmones".²⁰³

Aquestes males condicions es van reflectint molt clarament en la documentació que anem trobant dins del període d'obres. Les reformes s'aniran donant en tots dos establiments penals (Miracle i Pedrera), però tant en l'un com en l'altre hi continuarà havent queixes de les males condicions en què es tindrà els reclusos, que es veuen molt reflectides, per exemple, en l'obra d'E. Muñoz dita *El penal de Tarragona. Apuntes del natural*. També veurem que el presidi s'amplia o hi apareixen nous punts amb noves funcions, com fou el cas de la construcció d'una capella per dir missa l'any 1849, amb els treballs sota la direcció d'Ángel Camón. Al càrrec de la capella hi havia un capellà, que cobrava, segons un document del 25 d'octubre de 1859, la quantitat de 82 sous diaris.²⁰⁴ La infraestructura es trobava a nivell de pati i les dimensions eren molt reduïdes, d'uns 4 m², per la qual cosa si es volia oir missa s'havia de fer des del mateix pati i de peu, mullant-se en cas de pluja.

Un altre problema important fou l'aigua. Una de les canonades, feta de teula, tenia filtracions, fet que provocava la contaminació de l'aigua destinada a l'abeurament. Per solucionar-ho es canviaria la canonada per una de plom,²⁰⁵ però el canvi no es féu fins el 1879.²⁰⁶ L'obra fou costejada per la Junta d'Obres del Port, però ho féu a condició que no donarien més plusos als penats, tenint en consideració l'elevat cost de l'obra, que pujava a 137 pessetes.²⁰⁷ Aquell mateix any també es portaren a terme treballs de neteja i d'emblanquinament

²⁰² HERNÁNDEZ DE SANAHUJA, B. *Opúsculos históricos, arqueológicos y monumentales*, Imprenta de la Viuda e Hijos de Tort, 1884, p. 21.

²⁰³ MUÑOZ, E. *El penal de Tarragona. Apuntes del natural*. Tarragona, Tipografía Tarraconense Méndez Núñez, 5, 1904, p. 10-11.

²⁰⁴ AHNM. Fondos Contemporáneos. Obras públicas, Obras del Puerto de Tarragona. Rotlle 1, Lligall 15.195, Expedient 11 (1854). Pressupost d'acabament del port.

²⁰⁵ APT. Llibre d'Actes de la Junta d'Obres, 4 de juny de 1873.

²⁰⁶ APT. Fons Junta Obres del Port. Carpeta 2791. Núm. 2. Edificios. Su ocupación, construcción y reparación, 9 de setembre de 1879 i 13 de setembre de 1879.

²⁰⁷ APT. Llibre d'Actes de la Junta d'Obres, 30 de juny de 1873. Respecte a les canonades d'aigua potable al 1879, APT. Llibre d'Actes de la Junta d'Obres, 12 de setembre de 1879.



de les parets del penal,²⁰⁸ per a la qual cosa s'utilitzaren vuit quintars de calç. Més elements es van haver d'intervenir tant en l'edifici en general com en el mobiliari que el completava: "siendo bastantes los reparos que indispensablemente hay que practicar en los cuarteles del Milagro y la Pedrera, tanto de albañilería como de carpintería y cerrajería, no tan solo para la debida seguridad de los Confinados, sino también conveniente a la buena higiene tan precisa y recomendada en estos establecimientos, y en vista de que la Dirección general del ramo en comunicación del 21 de abril del año último tiene dispuesto sea la Junta encargada de los de este puerto la que deba atender a los indicados reparos".²⁰⁹ I una altra vegada fou la Junta d'Obres del Port qui va haver de pagar.

El director de les obres va ser qui va haver de fer la revisió per determinar tots aquells canvis. Un cop feta la revisió, comunicà a la Junta què calia fer, i aquesta, "teniendo en cuenta que por el artículo 20 del Reglamento orgánico corre á su cargo la conservación y reparación que exijan los edificios del presidio y enfermería, para obtener la debida seguridad de los penados", li demanà també que redactés un pressupost.²¹⁰ El pressupost per a les reparacions de l'edifici pujà a 758 escuts i 954 mil·lèsimes i el del mobiliari per als cossos de guàrdia a 75 escuts i 300 mil·lèsimes.²¹¹ Sobre això, la Junta emeté la seva contesta tot afirmant l'aprovació; deia així: "En contestación esta Junta del presupuesto de las obras de reparación de los edificios destinados al cuartel del penado y cuerpos de guardia respectivos, y del mobiliario destinado a los cuerpos de guardia referidos que V.S. le remitió en 16 del actual ha acordado aprobar los referidos presupuestos y que se devuelvan a V.S. para que en cuanto antes se lleven a cabo las mencionadas obras y adquiera el mobiliario necesario."²¹² S'havia d'adquirir el mobiliari necessari, ja que es trobava completament inútil a causa del seu ús, tant el que ocupava les instal·lacions dels guàrdies com de la infermeria.²¹³

Una altra de les actuacions que va ser necessària fou la de tapiar una de les finestres dels tallers, ja que van escapar-s'hi sis presidaris. La crònica explicava el següent: "la ventanilla o respiradero que existe en el local destinado a taller de Cubas en este Cuartel y por cuyo respiradero que servía para dar ventilación al local se fugaron días atrás 6 Confinados arrancando la rejita que en forma de cruz en él había ensanchándola en su contorno; espero se dignará V. disponer sea tapada convenientemente a la debida seguridad para evitar nuevas fugas por aquel local".²¹⁴ També mirant per la seguretat, es manà construir a la caserna del Miracle "un trozo de pared al salir del rastrillo que da a la carretera hasta la segunda garita del recinto".²¹⁵

El 1871, el comandant del presidi, Jaime Ambot, va exigir una sèrie de reparacions vitals: arranjar la barra que separava la gent que anava a fer visita als presos, les portes exteriors i les quadres. Per això mateix, el governador de la província dictaminà "que se hiciesen los reparos necesarios indicando que el rastrillo se modificase con condiciones

de seguridad lo mismo que la barra para impedir que se aproximen a los penados; que en el calabozo por su falta de salubridad y ventilación creía necesaria la apertura de dos ventanas aseguradas con fuertes rejas la una en la parte superior del edificio y la otra que mira al patio; que se enladrillase el calabozo y se colocase algún material para evitar la humedad".²¹⁶ El pressupost d'aquestes obres pujà a 333 pessetes i 13 cèntims, però en comptes de posar maó al terra del calabós, s'hi col·locà formigó hidràulic, per evitar el perill que podien córrer les personalitats que havien d'entrar al calabós, quan aquests estiguessin ocupats per penats.²¹⁷

No sols es canviava aquest terra per prevenir possibles actes violents, sinó que també se substituïa l'empedrat del pati del presidi per pedres petites, "á fin de evitar y deplorar alguna desgracia si se reprodujera un motín igual al que tuvo lugar hace un mes".²¹⁸ Aquell mateix any va ser el del fort temporal de Santa Tecla que afectà les obres del port fins al punt de paralitzar-les; també provocà diversos desperfectes al penal del Miracle. La força del temporal s'endugué un tros de la paret exterior, que va fer que s'inundés un dormitori quan la claveguera va quedar col·lapsada. Davant del gran perill de fuga, les reparacions començaren el mateix dia a càrrec dels presoners que ocupaven el local.²¹⁹ Foren pagades per la Junta d'Obres del Port,²²⁰ i ells mateixos anirien subministrant "a medida que vayan necesitando todos los materiales que exijan las reparaciones".²²¹

Un any més tard, el comandant del penal del Miracle demanava la construcció d'una paret exterior a l'edifici, de manera que el recinte quedés emmurallat.²²² Es considerava de poca seguretat la façana oriental, i per això es pensà a construir una paret que enllacés les garites que hi havia als extrems, idea que ja havia estat aplicada en un altre punt. Finalment també s'adossaren unes reixes a sobre d'unes altres d'antigues, de manera que establissin una doble reixa.

Amb aquests darrers exemples no sols veiem canvis en l'estructura, sinó també per tal de prevenir possibles incidents, sigui de violència, fugues, etc., en un convent que havia estat habilitat com a penal, però que no "pensaron en montar un establecimiento penal, sino un simple cuartel donde alojarlos por la noche y en los días que no trabajasen, puesto que el tiempo restante lo pasaban en la cantera y talleres de las obras los cuales han estado siempre fuera de los cuarteles"²²³ (en el cas del Miracle, perquè en el de la Pedrera veurem que el 1870 s'obriren tallers al pati mateix).

5.3 El penal de la Pedrera

A poc més de 500 metres del penal del Miracle, just al costat de l'estació del ferrocarril, es construïa el 1808 el penal de la Pedrera. Podia allotjar unes 200 persones, però

²⁰⁸ APT. Fons Junta Obres del Port. Carpeta 2791. Núm. 2. Edificios. Su ocupación, construcción y reparación, 3 de juny de 1873.

²⁰⁹ APT. Fons Junta Obres del Port. Carpeta 2791. Núm. 2. Edificios. Su ocupación, construcción y reparación. Núm. 14.

²¹⁰ APT. Llibre d'Actes de la Junta d'Obres, 15 de març de 1870.

²¹¹ APT. Fons Junta Obres del Port. Carpeta 2791. Núm. 2. Edificios. Su ocupación, construcción y reparación. Núm. 27.

²¹² APT. Fons Junta Obres del Port. Carpeta 2791. Núm. 2. Edificios. Su ocupación, construcción y reparación. Datat en el 23 d'abril de 1870.

²¹³ APT. Fons Junta Obres del Port. Carpeta 2791. Núm. 1. Asuntos varios: sopa matutina, exposiciones de los penados, mobiliario de cuerpos de guardia y otros. Registre 15, 1870.

²¹⁴ Fons Junta Obres del Port. Carpeta 2791. Núm. 2. Edificios. Su ocupación, construcción y reparación, 16 de setembre de 1874. APT.

²¹⁵ Llibre d'actes de la Junta d'Obres, 31 d'agost de 1875. APT.

²¹⁶ Llibre d'actes de la Junta d'Obres, 15 de juny de 1871. APT.

²¹⁷ Llibre d'actes de la Junta d'Obres, 30 de juny de 1871. APT.

²¹⁸ Llibre d'actes de la Junta d'Obres, 15 de juny de 1872. APT.

²¹⁹ Fons Junta Obres del Port. Carpeta 2791. Núm. 2. Edificios. Su ocupación, construcción y reparación, expedient 56, 24 de setembre de 1874. APT.

²²⁰ Fons Junta Obres del Port. Carpeta 2791. Núm. 2. Edificios. Su ocupación, construcción y reparación, 23 de setembre de 1874. APT.

²²¹ APT. Fons Junta Obres del Port. Carpeta 2791. Núm. 2. Edificios. Su ocupación, construcción y reparación, Expedient 58, 30 de setembre de 1874.

²²² APT. Fons Junta Obres del Port. Carpeta 2791. Núm. 2. Edificios. Su ocupación, construcción y reparación, secció 30, núm. 1002, 31 de maig de 1875.

²²³ APT. Fons Junta Obres del Port. Carpeta 2791. Núm. 1. Asuntos varios: sopa matutina, exposiciones de los penados, mobiliario de cuerpos de guardia y otros. 7 de novembre de 1875.



les condicions que s'hi donaven eren molt més dures que les del Miracle. Per començar, tenien per dormitori "no ya habitaciones reducidas o incapaces sino verdaderos cobertizos húmedos y desabrigados, donde se está peor aun que al directo influjo de la intemperie".²²⁴ Com en el cas anterior, les diverses queixes donaran lloc a constants impulsos per reparar el complex. Però, no obstant això, les males condicions en què es tenia tancats els penats continuaran sent pèssimes.

La fesomia de l'edifici canvià considerablement. Amb el pas dels anys es convertí en un recinte rectangular format per tres edificis. En un s'hi allotjava la tropa i el director. En el central, construït el 1808, hi havia els presidiaris. En el tercer, bastit el 1885, hi havia els tallers i la cuina. En conseqüència, el menjar s'havia de transportar d'un penal a l'altre. El viatge es feia de dos en dos, amb un pal sobre els muscles, que servia per carregar els enormes recipients que contenien el ranxo. Es duïen a terme dos viatges al dia i se n'ocupaven els presos, sota forta vigilància, tant de la tropa del penal com d'una secció d'infanteria. Aquesta faceta es donà en els últims temps en què fou actiu aquest presidi.

Abans de l'existència d'aquest complex, els tallers s'ubicaven a la mateixa zona de descans dels presos,²²⁵ fet que va propiciar també diverses queixes. El resultat fou la supressió, el 25 d'agost de 1875,²²⁶ dels tallers i l'alçament del nou emplaçament; s'hi invertí la quantitat de 9.000 duros. La supressió havia de ser efectiva "para el día primero de Setiembre próximo tenga desocupado y á disposición de la Junta el piso bajo de la casa enfermería, y que el Gobernador procure que vayan á los trabajos el mayor número de penados posibles".²²⁷ I el vistiplau havia d'estar donat per Ignacio Morera.

Després d'aquests tres edificis, hi havia altres pavellons,²²⁸ que es construïren per cobrir altres necessitats. Dos d'aquests es van manar edificar el 10 d'abril de 1870, amb la finalitat que "los empleados de este Establecimiento puedan vivir con la independencia conveniente [...], puesto que en el día y por carecer de ellos se hallan igual número de capataces en unión de otros de su clase, lo cual además de ser contrario á la decencia y tranquilidad de las familias, suele producir lances desagradables",²²⁹ que calia evitar. D'aquesta nova construcció se n'encarregaria la Junta d'Obres del Port, qui també havia pagat fins aleshores el lloguer de les habitacions necessàries per allotjar els empleats que es necessitessin.²³⁰

Aquests dos nous pavellons se sumaven als nou que ja hi havia, destinats específicament a habitació del comandant, ajudant, furrier i als vuit capatassos. Aquest era el nombre de treballadors que tenia el presidi per dirigir els penats l'any 1870,²³¹ considerant que el nombre era suficient per als 500 penats que hi podia haver entre els dos penals. Temps després s'anirien construint altres edificis o pavellons, com ara el 1883, quan el governador militar demanava la construcció d'una habitació per als oficials de l'escorta i una altra per a la tropa dins el recinte de la pedrera, al costat del penal. I és que abans d'aquesta petició

existien dues habitacions per a cossos de guàrdia, d'oficials i soldats, i també dos porxos per a la força restant de l'escorta, els quals anteriorment estaven al ras.²³²

Però tornant al 1870, des d'aquest any fins quatre després, les obres van quedar paralitzades, fet que donà pas a la creació de tot un seguit de tallers a l'edifici central, on feien vida els presoners. Els tallers s'instal·laren al pati, al mateix lloc que esdevenia a la nit zona de descans. El pis del pati era empedrat i es trobava a nivell més baix que el carrer. Tenia cobertes tres quarts parts. Els presos, en teoria, havien de dormir al terra, però era molt humit i dur; per això mateix s'autoritza "los penados para que duerman en catres de tijera en vez de efectuarlo sobre el suelo y en petates, como ordenan los reglamentos, porque se empapaban como esponjas y se podrían en pocas semanas".²³³ Al pis superior hi havia la infermeria, en què hi havia presos dels dos penals.

La disposició d'aquests tallers aixecà força crítiques pel malestar que causaven, ja que els malalts estaven sotmesos tot el dia al "ruido infernal que producen los toneleros, los majadores de esparto, los teleros, etc.". ²³⁴ Una de les queixes la féu el mateix metge del presidi: "Esta Dirección general se ha enterado detenidamente de la cuestión promovida por la Junta de Obras del puerto de esa Capital pidiendo que sea destinado al descanso de los penados que trabajan en ellas el patio de la casa enfermería donde se hallan establecidos los talleres del presidio. Y resultando que V.S. ha intervenido en esa y otras cuestiones pendientes entre el Comandante del presidio y el Ingeniero de las Obras, determinó que se trasladasen dichos talleres al cuartel Milagro u otro punto conveniente: Resultando que el Comandante se negó a cumplir esta providencia alegando que en dicho cuartel no había sitio bastante para instalar los talleres, cuya supresión causaría gran perjuicio al Estado; y que aun cuando V.S. insistió en lo acordado dijo al Comandante que no le obligaría a cumplirlo si bien declinaba en toda responsabilidad de insolación o enfermedad de los penados por no poderse albergar en el referido patio, responsabilidad que aceptó el Comandante manifestando que los penados preferían pasar las dos horas de siesta en la cantera donde trabajan, mejor que ir al cuartel del Milagro".²³⁵

Per això mateix, Joaquín de Castellarnau, León Bofarull i Antonio Herrera Bonillo, com a representants de la Diputació Provincial, de l'Ajuntament i de la Junta d'Obres del Port, respectivament, demanaren que s'ordenés la supressió dels tallers. També demanaren al comandant del presidi que no s'oposés al fet que la Junta utilitzés per al descans dels condemnats el pati de la infermeria, atès que en un primer moment la previsió havia estat aquesta. Les peticions no foren una realitat fins a l'any 1885, en què es construïa el tercer pavelló, que, a més dels tallers, tindria la cuina. Però el taller-dormitori tenia un altre problema, i és que l'eina utilitzada en les hores de treball es convertia en arma homicida i element de pertorbació durant el temps de descans.

El 28 d'abril de 1875, el director de les obres, Antonio Bonillo, escrivia el següent amb referència al penal de la pedrera, tot queixant-se de la situació en què es trobava l'edifici amb tota la qüestió dels tallers pel mig: "No puede hacerse otro tanto respecto al cuartel

²²⁴ MUÑOZ, E. *El penal de Tarragona. Apuntes del natural...*, p. 7.

²²⁵ Aquests tallers s'incorporaren quan les obres es paralitzaren durant el període de 1870 a 1874.

²²⁶ APT. Llibre d'actes de la Junta d'Obres, 25 d'agost de 1875.

²²⁷ SALILLAS, R. *La vida penal en España...*, p. 152.

²²⁸ Sabem, per exemple, que el 16 d'abril de 1870 se'n van manar construir dos, per tal de resguardar els capatassos (APT. Llibre d'actes de la Junta d'Obres, 16 d'abril de 1870.). I també, per exemple, el 1871 se'n construí un com a magatzem de ferramentes, a prop del contramoll, amb un cost d'obra de 1376 pessetes i 14 cèntims. APT. Llibre d'actes de la Junta d'Obres, 17 d'agost de 1871.

²²⁹ APT. Fons Junta Obres del Port. Carpeta 2791. Expedient 26, 10 d'abril de 1870.

²³⁰ APT. Fons Junta Obres del Port. Carpeta 2791. Expedient 461, 13 d'abril de 1870.

²³¹ APT. Fons Junta Obres del Port. Carpeta 2791. Expedient 26, 30 d'abril de 1870.

²³² APT. Fons Junta Obres del Port. Carpeta 2792. Núm. 6. Pluses de confinados y reclamación de haberes de los empleados, expediente 209, 3 de setembre de 1883.

²³³ MUÑOZ, E. *El penal de Tarragona. Apuntes del natural...*, p. 35.

²³⁴ APT. Fons Junta Obres del Port. Carpeta 2791. Núm. 3. Conflictos. Registre 105.

²³⁵ APT. Fons Junta Obres del Port. Carpeta 2791. Núm. 3. Conflictos. Registre 105. Núm. 1058.



Dic de Llevant amb l'estació al fons i el penal de la Pedrera, en una foto de 1915. APT.

de abajo porque no existe tal cuartel. A lo que da este nombre el Comandante es al edificio denominado enfermería y descanso de los confinados. Dicho edificio fue construido por una Junta de Obras del puerto, determinando el piso superior a enfermería del presidio y el inferior a descanso de los confinados ocupados en las obras conservando constantemente esa aplicación exclusiva, hasta que habiéndose paralizado los trabajos y hallándose el edificio en poder del Estado, el cual había suprimido la Junta del puerto, se instalaron algunos aunque pocos, talleres en el piso bajo del edificio, esto es en el departamento destinado al descanso.²³⁶

Però no sols hi havia aquest problema amb els tallers; els dos edificis que per aleshores constituïen el penal estaven tenint greus problemes amb els sostres i la cuina estava patint tot un seguit d'humitats que esdevenien molt perjudicials, tenint en compte la funció que tenia el local.²³⁷ És per això que es van haver de fer unes obres que pujaren a 500 pessetes de despesa.²³⁸ Dos anys més tard, era el paviment del lavabo el que requeria reparacions, atès que al maig de 1874 hi va haver un enfonsament.²³⁹ I encara altres obres més es van fer al setembre i novembre d'aquell any: una esdevindria la col·locació d'un enreixat d'aram en dues finestres,²⁴⁰ i l'altra la reparació de l'habitació del capatàs Victoriano Gallego. Aques-

ta habitació just donava a la zona on estaven tancats els presos, per això la possibilitat que hi hagués una fuga²⁴¹ era alta, com ja havia passat en aquell edifici.

El 1876, per demanda de l'arquebisbe de la ciutat, es construïa una capella, que se situava al costat d'un petit magatzem que es trobava a continuació de la infermeria.²⁴² I després de totes aquestes obres, i ja passades les del 1885, el Llibre d'actes de la Junta d'Obres ja fa poca referència als presos del penal, solament fa al·lusió a l'activitat de treure a subhasta el dipòsit de "virutas y estiércol". I no és fins al 1910 quan trobem un document que ens parla de l'inconvenient que tenia la situació del penal i que calia fer quelcom per posar fi a la situació, la d'"un penal raquíto, sin condiciones de ninguna clase dentro del casco de la población y en sitio que es absolutamente indispensable para el desarrollo del tráfico ferroviario". La proposta seria un nou establiment penal en condicions, a 3 quilòmetres d'aquest.

5.4 L'allotjament provisional a l'església del convent de Sant Francesc

Poca notícia es té al voltant de l'estada dels presos a l'església del convent de Sant Francesc. Però sabem que a principis de 1858, a causa de l'arribada de 317 presidiaris més, sumats als que ja hi havia (la xifra ascendia a un total de 800), es va haver d'habilitar el convent. Un document ens explica els fets: "Dos cientos quince penados llegaron ayer a esta Ciudad procedentes del presidio de Cartagena con destino a estas obras del Puerto. Han sido colocados en la Iglesia del convento de S. Francisco cuyo local se ha habilitado para estas obras del Puerto con la urgencia requerida, ínterin proceden a ejecutar las de ensanche en el cuartel del Milagro para alojamiento del destacamento a efecto a este puerto. Cuando lleguen los ciento dos restantes avisaré a V.S. [...] todos se alojaron desahogadamente en dicha iglesia."²⁴³

Sobre l'aglomeració en els penals de la Pedrera i del Miracle, un altre document ho referia així: "En los cuarteles de las obras de este Puerto no hay local más para alojar quinientos cincuenta penados, no pudiendo habilitar tan pronto como fuera de hacer el suficiente para ochocientas plazas, al menos con las condiciones de seguridad y salubridad que deben reunir aquellos Establecimientos."²⁴⁴ L'església del convent, construïda entre 1704 i 1758, fou el lloc on es quedaren els presoners fins a l'1 d'octubre de 1858,²⁴⁵ data en què van ser traslladats a la part nova del penal del Miracle. L'església era un edifici de planta de creu llatina, amb tres capelles laterals i un estret campanar de planta quadrada al costat de la capçalera. Malauradament, de l'antic convent sols en resta el claustre, que va ser incorporat a l'edifici que ara ocupa l'Arxiu Històric de Tarragona.

5.5 Trajectòria i fi dels penals del Miracle i la Pedrera

El 1875, arran de diverses queixes proposades per alguns presos i elevades al Ministeri de Gràcia i Justícia, el director de les obres del port, Antonio Herrera Bonillo, redactava

²³⁶ APT. Fons Junta Obres del Port Carpeta 2791. Núm. 3. Conflictos. Registre 105.

²³⁷ APT. Llibre d'actes de la Junta d'Obres, 16 de gener de 1872.

²³⁸ APT. Llibre d'actes de la Junta d'Obres, 10 de desembre de 1872.

²³⁹ APT. Llibre d'actes de la Junta d'Obres, 6 de maig de 1874.

²⁴⁰ APT. Llibre d'actes de la Junta d'Obres, 15 de setembre de 1874. APT. Fons Junta Obres del Port. Carpeta 2791. Núm. 2. Edificios. Su ocupación, construcción y reparación, 18 d'agost de 1874.

²⁴¹ APT. Fons Junta Obres del Port. Carpeta 2792. Núm. 6. Pluses de confinados y reclamación de haberes de los empleados, 9 de novembre de 1874.

²⁴² APT. Llibre d'actes de la Junta d'Obres, 2 de maig de 1876.

²⁴³ AHNM. Fondos contemporáneos. Obras públicas. Rotlle 1, expediente 3 (1857). Personal. Núm. 222, p. 1.

²⁴⁴ AHNM. Fondos contemporáneos. Obras públicas. Rotlle 1, expediente 3 (1857). Personal. Núm. 215, p. 4.

²⁴⁵ *Gaceta de Madrid*, núm. 274, 1 d'octubre de 1858.



una relació força crítica sobre l'establiment: "En una palabra: cuanto aquí lleva el nombre de presidio ¿debe su asistencia a las obras del puerto? Pero jamás han pensado estas en dotar a los cuarteles de talleres interiores y de introducir en aquellos el trabajo bajo ninguna forma. Los cuarteles solo responden al descanso de los confinados, para concentrar el trabajo en el presidio de Tarragona hay que salir de los cuarteles a la cantina de las obras que está precisamente al lado mismo de los cuarteles. Los que sí han hecho las obras, obrando con rigurosa lógica, ha sido cerrar la cantera con un sumo de circunvalación para la mayor seguridad de los confinados; dentro de ese sumo se hallan también los talleres de las obras instalados por cierto en locales cubiertos, espaciosos y sanos. Ahora bien, estos cuarteles, que solo sirven para el reposo de los penados, donde estos no pueden hacer otra cosa que descansar; ¿pueden constituir por sí solos un verdadero presidio, un establecimiento penal? Lo indudable que no. Para que esto suceda hay que considerar como compañero inseparable, como complemento indispensable de los cuarteles, el recinto murado de la cantera; hay que asociar en una palabra el trabajo con el descanso. Si los cuarteles estuvieran dentro del recinto murado de la cantera; este recinto seria indiscutiblemente el del presidio de Tarragona. Pues bien, la cantera de las obras ha avanzado continuamente, y razones económicas bien fáciles de comprender, se han opuesto a que los cuarteles operen un movimiento análogo. Ha sucedido lo que no podía menos de suceder después de más o menos tiempo: que los cuarteles se han quedado fuera del recinto de la cantera. ¿Y han podido variar por esto las relaciones esenciales de los cuarteles con la cantera? Indudablemente que no. Es pues incontestable que el verdadero recinto del establecimiento penal de Tarragona es el recinto murado de la cantera. Es por otra parte inexacto que empresa alguna particular se utilice de las ventajas de aplicar los confinados a las obras del puerto."²⁴⁶

Quan el 1834 es publicà l'Ordenança de presidis, el de Tarragona passà de destacament de Barcelona a ser presidi de la Ciutat Comtal. Però el 30 de març de 1850, se'l declarà independent. Més tard, el 1873 passà a ser presidi de segona. El 1884 els presos que hi tenia deixaren d'anar a treballar a les obres i el 1906, per reial ordre del 18 d'octubre, s'ordenà el trasllat dels condemnats del presidi del Miracle al castell de Sant Ferran de Figueres. Però l'edifici no quedà buit fins al 16 de maig de 1908.²⁴⁷

Dos anys després d'haver marxat els presos, l'edifici passà a ser propietat de l'Ajuntament de Tarragona, que pretenia que aquest traspàs es fes de manera gratuïta. Pretenien urbanitzar tota la zona i conservar les restes arqueològiques que es trobaven al lloc: "En la seguridad de que en breve será un hecho el traslado de la población penal que ocupa el Presidio del Milagro y Cuartel Pedrera, y teniendo en cuenta que los edificios indicados no son utilizables por el Estado, tanto por su situación topográfica como por su falta de solidez y pésimas condiciones." Per això es demanà al ministre d'Hisenda "la cesión gratuita al Ayuntamiento de todas las edificaciones que ocupa el presidio del Milagro por ser de gran conveniencia para urbanizar seguidamente aquella parte de la Ciudad y al propio tiempo conservar los restos arqueológicos é históricos que se hallan enclavados dentro el perímetro".²⁴⁸



Abandó del penal del Miracle. Estat en què es trobava el lloc abans de començar les excavacions. AHCT.



Restes del penal del Miracle, l'amfiteatre romà i l'església. AHCT.

²⁴⁶ APT. Fons Junta Obres del Port. Carpeta 2791. Núm. 1. Asuntos varios: sopa matutina, esposiciones de los penados, mobiliario de cuerpos de guardia y otros. Expedient 1, 7 de novembre de 1875.

²⁴⁷ Totes aquestes referències d'anys les trobem a: FERRER BOSCH, M. A. *CL Anys de la Societat Arqueològica Tarraconense*. Tarragona, Reial Societat Arqueològica Tarraconense, 1994, p. 248.

²⁴⁸ AHMT. Fons Municipal. P4015. Cessions. Terrenys del penal del Miracle. 17 d'octubre de 1906.



El 27 de març de 1911 l'Ajuntament de Tarragona va acordar enderrocar l'edifici.²⁴⁹ Trau-rien a concurs aquests treballs, i a principis de l'any següent començaria l'obra. El contrac- tista seria José Icart, en presentar les millors condicions, i calia "derribar paredes, techos, tabiques, pilares", tots interiors a excepció de parets, "que cercan en la parte lindante veci- nal [...], los terraplenes existentes y los muros".²⁵⁰ I per a tal feina se li abonà la quantitat de cinc-centes pessetes. Després d'aquest primer pas, començà el camí de taxació de l'edifici. El 22 d'octubre, per exemple, l'arquitecte Jeroni Martorell feia proposta per reconstruir el temple del Miracle, i dos anys més tard es proposà declarar-lo Monument Nacional.²⁵¹

Pel que fa al penal de la Pedrera, el 1910 encara era actiu, a pesar de les crítiques re- budes: "El reunir asimismo pésimas condiciones el Penal de la Pedrera de escasa cabida y junto con los talleres al mismo afectos, dificultan en gran manera la expansión de las Com- pañas de ferrocarriles [...] sin poder desarrollar vías ni andenes [...]. La competencia que á la industria local venían haciendo aquellos Talleres establecidos en el Penal, competen- cia ruinosa por la importante reducción en la mano de obra cuando ésta se efectúa por los reclusos. El aumento de tipo contributivo, que para las cuotas de consumo é industrial representa el computarse en el censo de la población los penados, que por sus condiciones han forzosamente de contribuir poco, recargándose, por lo tanto, lo que corresponde á la población libre. Los inconvenientes que ofrece la vecindad de parte de las familias de los reclusos que, al establecerse en esta ciudad, sin medios de vida, son causa de frecuentes ataques á la propiedad."²⁵²

Així, doncs, per què no es posava fi al penal o es prenia algun altre tipus de mesura? Probablement perquè li interessava a l'Estat. Però cada cop s'hi anaren sumant més difi- cultats i problemes, atès que la societat i l'entorn urbà aniria canviant. Finalment, l'Estat accedia a construir a 3 quilòmetres de la població un nou centre penitenciari. El projecte, sense comptar el solar, pujà almenys a 4 milions de pessetes. El terreny de la pedrera, els tres edificis i els pavellons passaren a ser de l'Ajuntament, i fou aprovat el 29 d'octubre de 1917.²⁵³ A poc a poc els terrenys anaren sent ocupats per altres indústries, com la So- ciedad Anónima de Barcelona Mundial Transporte,²⁵⁴ i també es va promoure tot un seguit d'arrendaments mensuals, a títol precari, pagament anticipat i sense que per cap concepte l'arrendatari pogués demanar indemnització de cap mena.²⁵⁵

5.6 L'organització del presidi

Al presidi hi havia tota una estructura interna, que, molt ben organitzada, era l'en- carregada del funcionament de l'establiment. Vista com una piràmide, s'organitzava així: comandant, major, ajudant, furrier, capatàs (sempre n'hi havia més d'un i el nombre era variable) i cap de vara (sempre n'hi havia més d'un, i el nombre també era variable). El comandant, el comissari i el major formaven la Junta Econòmica, encarregada de resoldre

la part governativa, administrativa i econòmica de tots aquells negocis que es poguessin dur a terme. Per aquest motiu, cadascun tenia una clau de l'arca de cabals. D'altra banda, hi havia altres personalitats que intervenien en algunes funcions dins del presidi, com el capellà i el metge.

Si ens imaginem un presidi amb 500 penats, que era el nombre màxim que s'havia determinat arribar a Tarragona, es dividirien en 5 brigades de 100 homes, i cadascuna en quatre esquadres de 25. La plana major del presidi la componien: un comandant, un major, un furrier i dos ajudants; la plana menor la formaven cinc capatassos, i la plana penal la formaven almenys dos caps de vara per esquadra, és a dir, 40 caps de vara.

El comandant del presidi

El comandant era nomenat pel director general de Presidis. L'elegit podia ser tota per- sona que hagués estat cap de l'exèrcit o de l'armada. Esdevenia la personalitat superior del penal, hi tenia la residència i tota una sèrie d'obligacions per complir: la responsabilitat de mantenir el bon ordre al presidi, assegurar-se de la bona qualitat del menjar o revisar cada dia i a hores diferents la zona on es trobaven els penats i la resta de treballadors del presidi per tal que tot fos correcte. Quan li enviaven un o més presoners d'un altre presidi, ell era qui rebia l'informe que detallava: qui eren, d'on venien, l'edat i pes, el motiu de condemna, quines habilitats tenien, en què havien treballat, etc. Aquests informes eren essencials per poder determinar a quina feina o ofici se'ls destinaria a les obres, i era el mateix comandant qui, juntament amb el director de les obres, ho decidia.

També havia d'encarregar-se que s'apliquessin els grillons i cadenes a aquells presos que ho requerissin, reclamar les fes de mort dels presidiaris, tenir constància dels moviments dels presidiaris a les entrades i sortides, i altes i baixes, facilitar al subdelegat de foment les llistes i notícies necessàries per a la translació de penats per mar o per terra i fer que es complissin amb exactitud les ordres d'aquest cap. També havia de notificar les desercions en el moment que es verificuessin, tenir cura que no entrés ni sortís cap objecte de l'esta- bliment sense la seva autorització, també havia d'encarregar-se que dins del penal no es vengués cap tipus d'alcohol ni es portessin a terme jocs amb cartes, daus o d'altre tipus, vigilar la conducta dels subalterns intervenint en l'acomiadament si fes falta, etc.

El comandant estava al servei del director de les obres, per la qual cosa interactuava constantment amb la Junta d'Obres del Port. Tot allò que passava al presidi, que hi fes falta per al bon funcionament, havia de notificar-se a la dita Junta. Malauradament, no hi ha tanta documentació com podríem pensar, però almenys les dades que tenim ens ajuden a reconstruir i a saber quins van ser els protagonistes de tots aquells actes. Per exemple, sabem que el 18 d'abril de 1877 el comandant del presidi era Bernardino Domínguez, i que el substituïria Eduardo Muñoz de Vaca el 22 d'abril de 1881.²⁵⁶ En aquest cas, la substitu- ció es donava perquè Domínguez era destinat a Valladolid.

La majoria dels noms que podem recopilar els trobem dispersos en diversos expedi- ents. No existeix per a cada moment una llista de tots els treballadors que tenia el penal. L'excepció, però, la tenim en un document datat el 13 de juliol de 1875: el director de les

²⁴⁹ AHMT. P3994. Contracte d'enderrocament del penal del Miracle. 28 d'abril de 1911.

²⁵⁰ AHMT. P3994. Contracte d'enderrocament del penal del Miracle. 5 d'abril de 1911.

²⁵¹ Tota la qüestió al voltant del futur de l'edifici del Miracle, com evolucionà i es desenvolupà, pot consultar-se a: TED'A. *L'amfiteatre romà de Tarragona*...

²⁵² APT. Llibre d'actes de la Junta d'Obres, 11 d'agost de 1910.

²⁵³ APT. Llibre d'actes de la Junta d'Obres, 29 d'octubre de 1917.

²⁵⁴ APT. Llibre d'actes de la Junta d'Obres, 14 de febrer de 1920 i 28 de maig de 1920.

²⁵⁵ APT. Llibre d'actes de la Junta d'Obres, 13 de març de 1925.

²⁵⁶ APT. Fons Junta Obres del Port. Carpeta 2792. Expedient 612.



obres, Antonio Herrera Bonillo, ens presentava una relació de treballadors, on apareixen noms, classes i servei al qual es destinaren.²⁵⁷

Quadre 1. Relació de treballadors del penal del Miracle, 13 de juliol de 1875

Noms	Classes	Servei al qual se'ls destinà
Agustín Carbonell	comandant	el que li marca l'ordenança
Francisco Losada	ajudant	vigilància de totes les brigades de l'obra
José Barberá	furrier	autenticar els comunicats dels capatassos
Francisco Ariño	capatàs en la 1a brigada de les obres	vigilància de la seva brigada
Manuel Alonso	capatàs en la 2a brigada de les obres	ídem
Victoriano Gallego	capatàs en la 3a brigada de les obres	ídem

El major del presidi

El major havia de tenir nocions d'economia i administració. En la mesura que fos possible, s'allotjava al mateix presidi en una habitació única per a ell. Si per algun motiu el comandant no podia exercir el seu càrrec per absència o malaltia, era el major qui l'ocupava, i a ell el substituïa l'ajudant. També s'encarregava del bon compliment del reglament i d'aquelles ordres que disposés la Direcció General o el comandant, a més de diverses feines d'oficina. Ell era el que intervenia en l'entrada i sortida de cabals, en els rebuts, en la distribució d'aliments, roba o altres objectes, també era l'encarregat de controlar les altes i baixes de presos i les seves filiacions per a la classificació dins del presidi i per a la sortida. Al costat de cadascun dels expedients també hi marcava els premis, gratificacions o càstigs dels presoners per tal de fixar el concepte de conducta.

Hi havia algunes tasques que les executava conjuntament amb altres treballadors del penal. Per exemple, cada dia havia d'elaborar una notificació impresa, que un cop firmada pel comandant, entregava al subdelegat. Hi figuraven les incidències o fets més rellevants ocorreguts. Amb l'ajudant redactava les quantitats necessàries per a la subsistència de les brigades, i disposava la resta de pagaments, sempre d'acord amb la Junta Econòmica (de la qual formava part el major) i amb l'expressa ordre del comandant.

En la documentació consultada, bàsicament de l'Arxiu del Port de Tarragona i també de l'Archivo Histórico Nacional de Madrid, hi ha poques referències del major del presidi; no obstant això, pot citar-se que el 1863 el càrrec l'ocupava José María Beltran.²⁵⁸ Examinant la premsa de l'època, tampoc hi ha gaire més sort, l'única esmena fa referència al mateix José María Beltran, la qual notifica que ell, junt amb el furrier Manuel Rodríguez Cuesta,

havia comès tota una sèrie de delictes mentre ocupava els càrrecs al presidi,²⁵⁹ però en cap cas no es donen detalls de les faltes comeses ni de les repercussions.

L'ajudant del presidi

L'ajudant del presidi també vivia al penal, en una habitació habilitada específicament per a ell. Ell era l'executor de tota ordre manada pel comandant i major. Més o menys cobrava sis rals diaris, mentre que el major en podia cobrar uns 9.²⁶⁰ Era qui assenyalava l'inici i l'acabament dels treballs, per això hi era indispensable la seva presència, i feia que es complissin d'acord amb les normatives establertes. Diàriament havia de nomenar un dels capatassos (era designat capatàs de plaça) perquè anés a comprar amb els cuiners els aliments necessaris per al ranxo dels presos. Però a més d'aquest, en nomenava dos més: el capatàs de policia i el capatàs de guàrdia. Aquest triatge feia que tots els capatassos passessin pels tres llocs de manera aleatòria.

Per citar altres feines, una era la de recollir dels capatassos de brigada les llistes de revista i, un cop corregides, les entregava al major perquè fes la llista general. Els diumenges o dies de festa era ell qui, a més dels vigilants corresponents, acompanyava els presos a oir missa, i els mateixos diumenges també eren els dies que passava revista al vestuari (era el dia de canvi de roba) i a tots aquells efectes personals que tinguessin a sobre o a les habitacions on dormien. Les cel·les també es revisaven, tant per buscar objectes indeguts, com per detectar cap desperfecte i reparar-lo. Igualment, cada nit havia de passar obligatòriament llista als presos. Per fer-ho bé, cada presoner tenia assignat un número i, a més, en el moment de la vista, formaven, segons brigada. Si un pres moria o finalitzava condemna, aquest número l'ocupava un altre.

A través dels capatassos, l'ajudant rebia dels confinats tot tipus de sol·licituds verbals o per escrit, que havia de comunicar o entregar al comandant. Un exemple podrà consultar-se més endavant en el punt del vestuari, ja que arriba un moment que és gairebé impossible la sortida dels presos a obres per falta de roba i constantment fan comunicat d'aquesta falta.²⁶¹ Alguns noms d'ajudants que van treballar amb els presos i les obres portuàries de Tarragona són: Carlos Checa y Checa, Juan Antequera, Eloy Clarós y Piñol i José Castañeda.

El furrier

El furrier era l'encarregat del funcionament intern de l'establiment. També s'allotjava al presidi i anava vestit igual que els capatassos. Sota la seva custòdia es trobava tot el material de treball i era ell l'encarregat de repartir-lo als capatassos o caps de vara, però també de recollir-lo un cop la feina hagués finalitzat, per tal de comunicar si hi hagués falta o deteriorament. També era el distribuïdor del pa, la llenya i l'oli a aquells capatassos que ho requerissin. Una altra tasca que tenien era la de recollir les baixes i acompanyar als presidiaris malalts a l'hospital o conduir-los de tornada. Així mateix, cada dia havia de visitar els confinats que es trobaven ingressats a l'hospital, per tal d'assegurar-se del seu estat i si havien rebut visites estranyes, si s'havien portat bé durant la jornada o també si algun volia

²⁵⁷ APT. Fons Junta Obres del Port. Carpeta 2791. Núm. 1. Asuntos varios: sopa matutina, exposiciones de los penados, mobiliario de cuerpos de guardia y otros. Expedient 1032, 13 de juliol de 1875.
²⁵⁸ AHNM. Sección Fondos Contemporáneos. Obras públicas, Obras del Puerto de Tarragona. Rotlle 5, lligall 15.196, expedient 9. Sol·licitud de J. M. Beltran i M. Rodríguez Cuesta, major del presidi i furrier respectivament, perquè se'ls abonin diners en qualitat de plusos per diversos serveis.

²⁵⁹ *Diario de Tarragona*, 31 de juliol de 1861, p. 3.
²⁶⁰ APT. Fons Junta Obres del Port. Carpeta 2791. Núm. 6. Personal obrero: Capataces.
²⁶¹ AHT. Llibre d'Acords de l'Ajuntament de Tarragona, 23 de maig de 1798.



fer testament, donar alguna disposició sobre els seus interessos, dirigir alguna sol·licitud, comunicar algun assumpte als familiars, etc.

Els capatassos

Els capatassos eren els encarregats de dirigir les brigades de presos, en cadascuna hi podia haver fins a 100 individus. Normalment el càrrec era ocupat per sergents o caporals de l'exèrcit. Durant tot el període d'obres, no van allotjar-se sempre al presidi; de fet, això no fou possible fins que no s'instal·laren els pavellons a la zona de la pedrera. Abans s'havien allotjat en habitacions que pagava la Junta d'Obres del Port mateix. Anaven vestits d'una determinada manera que els diferenciava de la resta de presos o caps de vara, i també portaven arma per colpejar o defensar-se.

Cada matí, abans de començar la jornada, els capatassos de plaça i policia havien d'anar a l'habitació de l'ajudant a buscar les claus, per obrir els dormitoris dels presos perquè aquests, seguint un ordre, sortissin al pati. Aleshores els caps de vara mirarien si els grillons i cadenes estaven ben col·locats. Formats al pati, cada capatàs comptava els presos que els corresponien, i en donaven constància a l'ajudant. Mentrestant, es revisaven les habitacions i quedaven obertes fins a la tarda, que es tornaven a tancar. Les claus es retornaven a l'habitació de l'ajudant. La sortida de les cordes havia de quedar en total secret, per evitar fugues i complots; així mateix, també era obligació dels capatassos vigilar les converses i conductes per tal d'evitar possibles incidents. A la menor indisposició d'un penat, els capatassos estaven obligats a presentar-lo al metge dins la seva vista diària. Però havien de ser molt circumspectes en el tracte amb els presidiaris, evitant la menor familiaritat i si es donava o es descobria algun tracte, el capatàs quedava suspès.

Per esmentar alguns noms, trobem un expedient de 1839 que cita Francisco Arbós (encarregat de la punta del moll) i Pablo i Ventura Bartolí (capatassos de pedrera).²⁶² Cal esmentar també que Tomàs Ibáñez va tenir la responsabilitat com a capatàs cap a l'any 1870²⁶³ i que el substituïa a l'octubre de 1883 Pedro Fernández García. Sobre el que cobrava un capatàs, un document de 1870 ens diu que a partir del dia 13 d'agost cobrarien seixanta rals mensuals.²⁶⁴ D'altra banda, un altre document ens indica que el citat Pedro Fernández cobrava un sou de 1.000 pessetes anuals²⁶⁵ (1 pesseta equivalia a 4 rals, recordem que aquesta havia entrat en vigor l'any 1869).

Els caps de vara

Els caps de vara eren presidiaris escollits per bona conducta o perquè sabien un ofici concret. Eren els encarregats de les brigades (formades per 25 penats). Cada grup s'anomenava esquadra i tenia un cap primer i un cap segon. Els caps no portaven grillons i per identificar-los de la resta portaven a la màniga un identificatiu. Tot i ser presoners, no dormien al mateix lloc que els altres, i fins i tot, el cap primer rebia una gratificació. Per tenir una mica d'autoritat entre els presos, portaven una vara.

La seva tasca consistia a acompanyar els presidiaris des de les seves quadres fins al treball al port o a la pedrera i, a més, fer que complissin les obligacions diàries que se'ls marcaven. No sempre sortien a treballar tots els presos d'una esquadra, per això mateix als caps de vara se'ls entregaven unes llistes en què figurava el nom dels que sortien i dels que es quedaven a presidi. Cada un era l'encarregat de fer complir les normes establertes dins de la seva esquadra i que, si es passava llista general, tots els membres del seu grup hi fossin presents. També s'encarregaven de prendre la roba bruta i repartir la neta; com s'ha dit, el dia de canvi era diumenge.

Els eren qui entraven a les cel·les i remiraven entre els objectes personals, per si trobaven algun objecte prohibit (armes o elements materials deteriorats que poguessin causar danys). Si no complien l'estipulat o feien alguna acció que pogués perjudicar els altres membres del presidi, fos treballador o penat, se'ls treia directament del càrrec. Per assegurar-se que actuaven com era correcte, a la tarda també se'ls passava revista. Si la seva tasca es desenvolupava com calia, obtenien un honrós certificat quan finalitzaven condemna.

Per acabar el capítol, llegiu el text que Salillas redactà en veu del director de les obres del port de Tarragona fent referència als caps de vara: "Hasta hoy en éstas obras y por mucho que sea el celo que se quiera tener y la justicia con que se pretenda obrar, no ha podido evitarse que los confinados de habilidad ó influencia, consigan el nombramiento de cabo de vara, ó el pasar á los talleres de las obras en clase de operarios de oficio ó por lo menos de aprendices [...]. Ganan mucho en plus y en darse buena vida, muchos lo consiguen, acaso con perjuicio de las obras que casi siempre pagan un número excesivo de cabos de vara respecto al que realmente sería necesario; y dando esto lugar á que dichos numerosos cabos no solamente se entretengan entre ellos sino que entretengan también á los trabajadores. Si al pasar un confinado de trabajador á cabo de vara no encontrase aumento de plus y sólo la ventaja de no trabajar, ya no sería tan excesivo el número de pretendientes a cabo de vara, y por lo menos, no se daría el absurdo de que en la mayoría de los casos, como sucede hoy día, los más holgazanes consiguen no trabajar y aumentar de plus."²⁶⁶

²⁶² Fons Junta Obres del Port. Carpeta 2791. Núm. 6. Personal obrero: Capataces. 6.1. Capataz Francisco Arbós (28 d'abril de 1839) / 6.4. Capataz Bonaventura Bartolí, 19 de desembre de 1851. APT.

²⁶³ Fons Junta Obres del Port. Carpeta 2792. Expedient 57, 25 d'octubre de 1870. APT.

²⁶⁴ Fons Junta Obres del Port. Carpeta 2792. Núm. 6. Pluses de confinados y reclamación de haberes de los empleados, 13 d'agost de 1870. APT.

²⁶⁵ Fons Junta Obres del Port. Carpeta 2792. Expedient 1470, 8 d'octubre de 1883. APT.

²⁶⁶ SALILLAS, R. *La vida penal en España*. ... p. 202.

El Sr. D. Juan
Navarro de la R. Amada; y Director Mexicano el Sr. D. Francisco de Paula
Sr. Antonio de Padua y Navarrete.

Certifico: Que en proporción del trabajo que han efectuado los
Presidarios en la presente semana les concede el Sr. Director Mexicano
a cada uno de los siguientes la gratificación que se indica.

Presidarios.

Juan Manzano

Esteban Padilla

Manuel Nuñez

Andrés Díaz

Jacinto Thomas

Josef García Conde

Josef Gomez

Thomas Villareal

Luis Muñoz

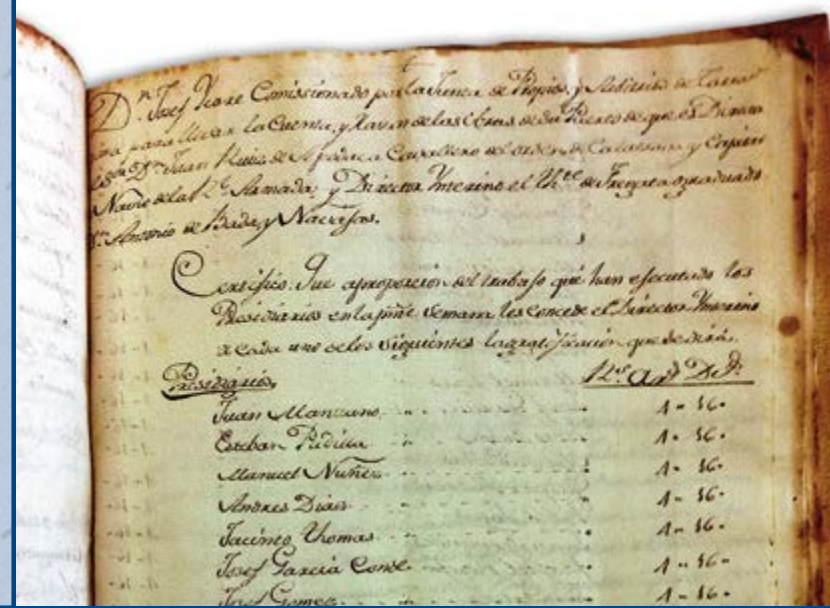
Juan Chacon

Antonio Lopez

Juan Sanchez Lopez

Pedro de la Hoya

12.º de Agosto de 1860



Presidarios.	12.º de Agosto
Juan Manzano	A. 16.
Esteban Padilla	A. 16.
Manuel Nuñez	A. 16.
Andrés Díaz	A. 16.
Jacinto Thomas	A. 16.
Josef García Conde	A. 16.
Josef Gomez	A. 16.
Thomas Villareal	A. 16.
Luis Muñoz	A. 16.
Juan Chacon	A. 16.
Antonio Lopez	A. 16.
Juan Sanchez Lopez	A. 16.
Pedro de la Hoya	A. 16.

ELS PRESOS EN NOMBRES:
ENTRADES I SORTIDES



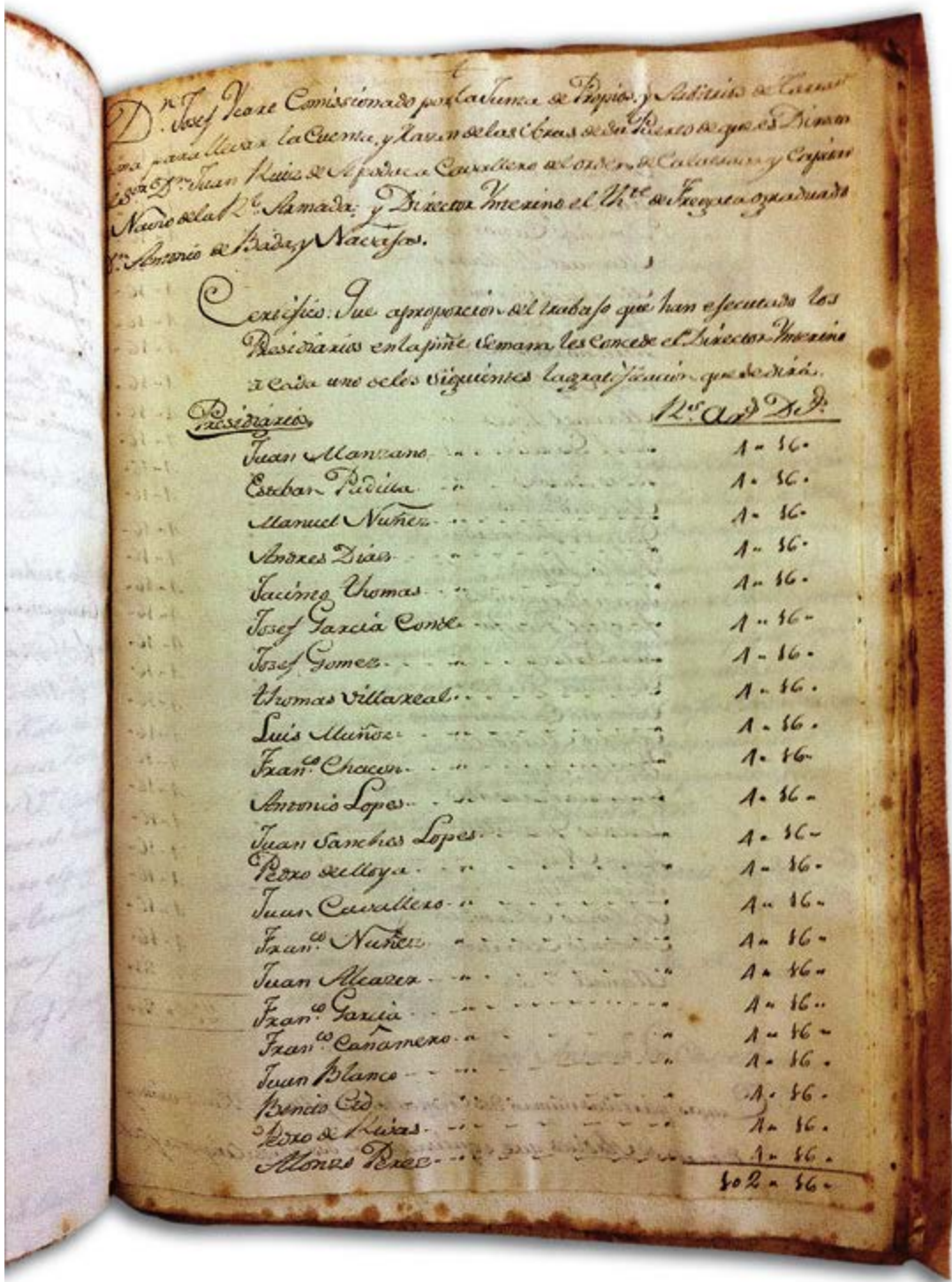
Van ser molts els confinats que passaren pels penals del Miracle i la Pedrera, i dipositaren totes les forces en la construcció de les obres públiques que des de 1792 fins a 1884 van efectuar-se a Tarragona. Port, carretera i muralla, als tres llocs hi treballaren. Fer un recompte dels que hi havia als penals i dels que sortien a treballar esdevé constantment variable. Ajuda a determinar-ho les llistes que apareixen al Llibre de certificacions i lliuraments de l'Arxiu del Port de Tarragona, en el cas de les obres de port. Des del juliol de 1792 fins a 1836 apareixen setmanalment (amb anys i moments d'excepció) els noms de tots els operaris i presos que treballaven a les obres, les feines a què es dedicaven i els plusos que els entregaven.

6.1 De l'inici de les obres a la fi de la Guerra del Francès (1792-1814)

A l'abril de 1792 arribaren 60 presos per via marítima des de Cartagena. Aquests, tal com s'ha comentat anteriorment, van ser allotjats a dues quadres del Castell del Patriarca, habilitades per a tal fi. Dos anys després d'arribar hi hagué els primers problemes, ja que la tropa que els custodiava va haver de retirar-se, i sense la seva vigilància, els reclusos no podien sortir a treballar. En aquest punt, cal fer esment que, el 6 d'agost de 1794, el governador militar, el marquès de Robén, va comunicar a l'Ajuntament que el destacament suís que prestava servei al Castell del Patriarca havia de traslladar-se a la Seu d'Urgell a causa de l'esclat de la Guerra amb França (1793-1795).²⁶⁷ La ciutat també havia enviat una companyia de voluntaris a la frontera, per això decidiren que la millor opció era tenir-los tancats amb la vigilància de vuit homes i un cap, i enviar-ne quatre més a l'hospital.

El Llibre d'acords de l'Ajuntament de Tarragona exposava, sobre aquesta situació: "Desde la tarde del 6 de los corrientes carece la obra de este puerto del auxilio de los presidiarios, que se empleaban en el arrastre y acarreo de las piedras de todos los tamaños que sacadas de las canteras las llevaban a los sitios convenientes para la formación de la escollera y muelle. De esta falta ha resultado el amontonarse piedras y escombros que estorban mucho, y para sacarlos sería necesario alquilar competente número de jornaleros que no se encontraran a menos de cinco reales cada uno al día que trabaja. A más de esto se sigue al Real Erario un gasto infructuoso con la manutención de los referidos presidiarios, pero aunque este es originado de las actuales circunstancias de la guerra que han motivado el retiro de la tropa que los custodiaba así en el cuartel como en los trabajos, estas mismas pueden dar campo a V.S. para adoptar algún medio extraordinario que supla al defecto de la citada tropa."²⁶⁸

Si les obres del port havien de tirar endavant, calia buscar solucions, i la més factible era recaptar el màxim de diners possible a partir dels beneficis obtinguts dels arbitris, vendes, concessió de títols, donatius, etc. Però les quantitats que s'acabaren recollint eren inferiors a les previsions fetes; molts ciutadans, abans de pagar, al·ludien els impostos o efectuaven els pagaments amb vals reials, fet que perjudicava els treballadors a l'hora de cobrar el jornal setmanal. Davant d'això es demanaria al rei augmentar el nombre de barques de bou, per tal de recaptar una mica més, i també la pròrroga dels arbitris imposats sobre la sal, la carn i el peix fresc. Aquestes peticions van ser escoltades i transmeses al



Llibre de certificacions i lliuraments. Llista de presos i plusos que els assignen dins el context de les obres del port, 1 de juny de 1793. APT.

²⁶⁷ AHT. Llibre d'acords de l'Ajuntament de Tarragona, 6 de març de 1794.
²⁶⁸ AHT. Llibre d'acords de l'Ajuntament de Tarragona. 14 d'agost de 1794.



secretari d'Estat. Un any més tard, el 1795, es va concedir la pròrroga dels arbitris, i es destinaren tots els beneficis al port.

Amb aquesta nova entrada de diners, també podien plantejar-se nous projectes dins de l'obra, i així fou. A l'octubre, el director proposà millorar el projecte d'ampliació del port tot prolongant l'escullera en "180 vares castellanes i construir 100 vares noves de martell en el seu extrem".²⁶⁹ Aquesta nova feina comportaria un augment de treballadors, tant de presidaris com de peons lliures. Es volia "ochenta paisanos para los barrenos de las canteras, obras de carretería y demás máquinas necesarias, cien soldados para faenas de peonaje y ciento veinte presidiarios (disponiendo completas las dos cuadrillas concedidas de Cartagena y Barcelona al respecto de sesenta plazas cada una)".²⁷⁰ Es demanà que als nous reclusos els vigilessin els militars per considerar que eren més perillosos i agressius.

La nova esquadra de presos venia de Barcelona. És per això que el 14 de gener de 1796 l'Ajuntament de Tarragona envià una carta al governador de la Sala del Crim de Barcelona en què demanava que els enviessin el major nombre de presos possible, tot recordant una petició que ja havia fet el 24 d'octubre de l'any anterior el director Fernando Seydel. Deia així: "En cuya virtud le ha parecido a este Ayuntamiento renovar a V.S. la solicitud que sobre este particular hiso a V.S. con fecha de 24 de octubre del año pasado, suplicándole nuevamente la remesa del mayor número de reos que se pueda y tengan sus correspondientes condenas, consecuente a la Real Orden del Rey para que se destinen a los trabajos de este puerto en número determinado a fin de que con esto pueda aumentarse el número de operarios para el mayor adelantamiento de las referidas obras."²⁷¹

Però al setembre de 1797, el consistori va haver d'escriure al secretari d'Estat, Juan de Langara, per indicar-li els pocs recursos que tenien per a les obres del port i la situació en què es trobaven: "Don Juan Ruiz de Apodaca [...] solicitó la remisión de los sesenta presidiarios para facilitar por este medio alguna ventaja a la expresada obra, no creyendo gravar a la dotación del Departamento pues la ración, vestido y calzado igualmente se les suministraría por cuenta de S.M. si estuviesen en el presidio, sin cuyos auxilios hubiera tenido de suspenderse la obra pues la escasez de fondos ha precisado se continúen hace mucho tiempo sus trabajos, con solos los presidiarios y catorce jornaleros, de modo que aun con esta reducción ha ocurrido algunas veces no poderlos satisfacer la gratificación establecida, y en la actualidad estén solamente en arcas unos cuatro mil reales de vellón."²⁷²

Amb vista del panorama, Apodaca manifestava ser impracticable la resolució proposada pel rei, atès que el treball dels presos era poc notori i igualment se'ls havia de mantenir, fins i tot pagar-los les assistències a l'hospital. També indica que "sin la menor duda resultaría mucho más utilidad al muelle tener jornaleros en lugar de dichos presidiarios porque aquellos a más de trabajar a proporción de su goce podrían tomarse y despedirse según la existencia de caudales, y éstos deberán en todo tiempo mantenerse en crecido número, sin corresponder sus trabajos a los gastos ocasionados".²⁷³ Aquest és el primer testimoni en contra del treball amb presoners.

Uns mesos després, el 7 de novembre, quedaven fixats els detalls del trasllat dels presidaris, tal com ho especificava el capità general del Departament de Marina de Cartagena: "que los sesenta presidiarios que se emplean en las obras del muelle de Tarragona, se restituyan al Arsenal de este Departamento, para ocuparse en sus atenciones". L'operació va estar dirigida per Joaquín de Urrutia (comandant de la División de Buques de Corso), i rebria al port de Tarragona "los enunciados sesenta presidiarios y capataces destinados a su custodia, repartidos en los tres buques de su mando, a fin de verificar su transporte sin los dispendios de la Real Hacienda, que ocasionaría el fletamento de embarcaciones particulares y escolta de tropa que debería custodiarlos".²⁷⁴

Cinc anys després, dels 60 de Cartagena, tan sols en quedaven 36. Molts s'havien llicenciat, altres havien mort i alguns havien desertat.²⁷⁵ Les baixes s'havien comunicat a Capitanía General, segons cita el document esmentat. No obstant això, en dos anys es concediren dos-cents presidaris més. Aquest cop venien de Maó, i amb la condició que el seu manteniment anés a càrrec de la Junta d'Obres del Port, ja que havien estat ells els que havien fet la petició.²⁷⁶

Tot i el desig de la Junta, l'Ajuntament de Tarragona va anar per la seva banda, argumentant que no tenia recursos per afrontar una despesa com aquesta i que, per tant, era més factible contractar 60 peons lliures. La mesura, a més de l'estalvi, permetia mitigar l'atur entre la classe jornalera. Al Llibre d'actes de l'Ajuntament hi trobem el següent: "He enterado al Rey de cuanto expone esa Junta en carta de veinte y seis del mes anterior acerca de que los cortos fondos de las obras del muelle no permiten costear la manutención de los doscientos presidiarios concedidos a ella."²⁷⁷

El 5 de desembre de 1799, Juan Smith era nomenat director de les obres. Però la seva feina no començà fins a l'agost següent. De primeres, va decidir ampliar el projecte que havia proposat Apodaca, i un any i mig més tard es posava en marxa. Caldria demanar més presidaris, i el nombre es fixà en 500, tot i que sols se'n concediren 200 i s'enviarien sota la condició que l'Ajuntament i la Junta d'Obres del Port no s'haguessin de preocupar pel manteniment. També es concediren dotze quintars de pólvora mensuals, i es donà la possibilitat d'augmentar la quantitat si calia.

Dos anys més tard, eren tres-cents vint els presos que treballaven al port. El nombre anà en augment els anys següents, ja que el 1805 podien comptar-se 650 penats i 170 contractats. L'augment es produí sense que ni l'Ajuntament o la Junta d'Obres del Port s'haguessin de preocupar del manteniment bàsic (menjar i vestuari), perquè molt probablement va ser Smith qui va convèncer l'Administració que el seu ajut seria l'única via per tirar endavant el projecte. Sota la direcció de Smith, cal destacar que el 1802, el rei Carles IV i la seva cort van visitar Tarragona. Aquest fet va influir notòriament en el curs de les obres del port, però també a la resta de la ciutat. Tot aquell període resultà ser un bon moment per a l'obra portuària, però la Guerra del Francès finalment les va aturar.

²⁶⁹ ESCODA MÚRRIA, C. "Los ingenieros militares, partícipes de las obras del Puerto de Tarragona en el siglo XVIII", *Revista de Historia Naval*. Instituto de Historia y Cultura Naval Armada Española. Any 2008, núm. 102, p. 68.

²⁷⁰ AHT. Llibre d'acords de l'Ajuntament de Tarragona, 15 d'octubre de 1795.

²⁷¹ AHT. Llibre d'acords de l'Ajuntament de Tarragona, 14 de gener de 1796.

²⁷² AHT. Llibre d'acords de l'Ajuntament de Tarragona, 2 de setembre de 1797.

²⁷³ AHT. Llibre d'acords de l'Ajuntament de Tarragona. 18 de setembre de 1797.

²⁷⁴ AHT. Llibre d'acords de l'Ajuntament de Tarragona, 7 de novembre de 1797.

²⁷⁵ El Llibre d'acords de l'Ajuntament de Tarragona, 16 de febrer de 1798, ens parla de 4 desercions en què finalment s'entreguen dos penats.

²⁷⁶ AHT. Llibre d'acords de l'Ajuntament de Tarragona, 26 d'abril de 1799.

²⁷⁷ AHT. Llibre d'acords de l'Ajuntament de Tarragona, 22 de maig de 1799.



Quadre 2. Relació de presidiaris i contractats des de 1792 a 1810²⁷⁸

Directors	Any	Presidiaris	Contractats	Observacions
Juan Ruiz de Apodaca	1792	60		
	1793	60		
	1794	60		
	1795	120		Es demana que les dues quadrilles de 60 presos cadascuna de Barcelona i Cartagena es destinin a les obres portuàries.
	1796	120		
	1797	96	14	Es determina el retorn dels penats que havien vingut de Cartagena, però sols en queden 36.
	1798	60		
	1799	25	120	Es concedeixen 200 penats procedents de Maó, però es demana l'anul·lació per no poder amb les despeses.
Juan Smith Sinnot	1800	20	240	
	1801	180	130	
	1802	320	200	
	1803	520	150	
	1804	580	140	
	1805	650	170	
	1806	600	190	
	1807	650	125	
	1808	614	20	
	1809		80	
	1810	140	55	
	1811-13			
Vicente Teixeira	1814	16	60	

²⁷⁸ Aquest quadre ha estat elaborat a partir d'una relació proposada per José Sánchez Real a "Puerto de Tarragona. Acontecimientos notables en su construcción" i altres documents procedents del Fons de la Junta Protectora de les Obres del Port, el Fons de la Junta d'Obres del Port i el Llibre d'actes de la Junta d'Obres del Port, tots procedents de l'Arxiu del Port de Tarragona i el Fons Contemporani d'Obres Públiques de l'Archivo Histórico Nacional de Madrid. Les dades són exposades de manera aproximada.

Quadre 3. Relació de presos que treballaren en les obres del port durant un any (juliol de 1792 a juliol de 1793), amb el recompte fet setmana a setmana, indicant també els plusos a repartir entre els efectius²⁷⁹

Data de registre	Nombre presos	Plusos
07/07/1792	12	67 rals, 12 diners d'ardit
15/07/1792	41	153 rals, 18 diners d'ardit
21/07/1792	49	183 rals, 18 diners d'ardit
28/07/1792	46	172 rals, 12 diners d'ardit
04/08/1792	43	171 rals, 6 diners d'ardit
11/08/1792	45	126 rals, 20 diners d'ardit
18/08/1792	29	105 rals, 18 diners d'ardit
25/08/1792	41	129 rals
01/09/1792	43	144 rals, 6 diners d'ardit
08/09/1792	35	114 rals, 2 diners d'ardit
15/09/1792	43	167 rals, 6 diners d'ardit
22/09/1792	42	125 rals, 12 diners d'ardit
29/09/1792	42	132 rals, 4 diners d'ardit
13/10/1792	43	161 rals, 6 diners d'ardit
20/10/1792	43	136 rals, 18 diners d'ardit
27/10/1792	42	153 rals, 18 diners d'ardit
03/11/1792	41	131 rals, 16 diners d'ardit
10/11/1792	41	126 rals
17/11/1792	41	141 rals, 16 diners d'ardit
24/11/1792	41	150 rals, 22 diners d'ardit
01/12/1792	39	146 rals, 6 diners d'ardit
08/12/1792	19	56 rals, 16 diners d'ardit
15/12/1792	41	150 rals, 18 diners d'ardit
22/12/1792	39	142 rals, 12 diners d'ardit
29/12/1792	39	34 rals, 12 diners d'ardit
05/01/1793	41	128 rals, 12 diners d'ardit

²⁷⁹ APT. Fons Junta Protectora de les Obres del Port. Llibre de certificacions i lliuraments, 1792-1793.



<i>Data de registre</i>	<i>Nombre presos</i>	<i>Plusos</i>
12/01/1793	40	147 rals, 12 diners d'ardit
19/01/1793	40	146 rals, 12 diners d'ardit
26/01/1793	36	131 rals, 12 diners d'ardit
02/02/1793	38	129 rals, 18 diners d'ardit
09/02/1793	51	174 rals, 14 diners d'ardit
16/02/1793	53	159 rals
23/02/1793	51	95 rals, 15 diners d'ardit
09/03/1793	55	197 rals, 12 diners d'ardit
16/03/1793	57	304 rals, 9 diners d'ardit
23/03/1793	57	244 rals, 19 diners d'ardit
30/03/1793	57	70 rals, 14 diners d'ardit
06/04/1793	57	47 rals, 16 diners d'ardit
13/04/1793	57	99 rals, 5 diners d'ardit
20/04/1793	56	232 rals, 12 diners d'ardit
27/04/1793	54	234 rals, 24 diners d'ardit
04/05/1793	57	257 rals, 10 diners d'ardit
11/05/1783	52	206 rals, 15 diners d'ardit
18/05/1793	50	221 rals, 2 diners d'ardit
25/05/1793	51	231 rals, 18 diners d'ardit
01/06/1793	52	239 rals, 11 diners d'ardit
08/06/1793	53	282 rals, 2 diners d'ardit
15/06/1793	53	242 rals, 16 diners d'ardit
22/06/1793	51	279 rals, 15 diners d'ardit
29/06/1793	49	180 rals, 22 diners d'ardit
06/07/1793	50	176 rals, 18 diners d'ardit

6.2 S’acaba la guerra, s’engeguen de nou els treballs

Acabada la guerra, les obres continuen, presos i peons lliures es fusionen de nou sota la direcció de Smith. Entrades i sortides de presos són constants. Però hi ha molta feina per fer, atès el retrocés patit per la guerra. No sols es va haver de netejar el port, reconstruir

tallers i oficines, treure del fons del mar els materials aprofitables, sinó que també es va haver de recuperar la documentació: "en los últimos momentos y antes de que se cerrara el cerco, se marcharon muchas personas a Mallorca, y se llevaron bienes y objetos de valor y entre ellos la documentación de la Junta de Obras del Puerto".²⁸⁰

La determinació de tirar endavant els treballs portuaris va fer que el nombre de presos destinats augmentés en els anys següents. Comencen les obres a mitjan 1814 amb 17 presos i 35 contractats. El 1815 a les obres hi treballava una mitjana de 35 presos i 135 contractats, i sols l'any següent de presos ja n'hi havia 85, i de contractats 140. El 1817 són els presos els que superen els contractats (arriben als 220), mentre que els contractats són 125. El decalatge fou més elevat entre els anys 1818 i 1819, quan hi havia 300 presos i tan sols 90 contractats.

Als anys vint, els contractats es mantingueren, però els presos baixaren a 180, tot i que un any després pujava el nombre a 235. El 1822 el nombre de penats baixà encara més, i es quedà en 85. A partir de 1823 augmentava de nou a 160. Els anys que seguiran tindran els següents presos: 210 per al 1824, 230 per al 1825, 400 per al 1826, 440 per al 1827 i 1828, 520 per al 1829, 475 per al 1830, 485 per al 1831, 480 per al 1832, 475 per al 1833, etc. La tendència es va anar mantenint, amb pujades i baixades, però sempre amb més presència de treballadors forçats que de treballadors contractats.

Quadre 4. Presidiaris i contractats que van tenir les obres durant la direcció de Vicente Teixeiro, de 1814 a 1833²⁸¹

<i>Any</i>	<i>Presidiaris</i>	<i>Contractats</i>
1814	16	60
1815	35	135
1816	85	140
1817	220	125
1818	300	90
1819	300	90
1820	180	90
1821	235	70
1822	85	65
1823	160	60
1824	210	60
1825	230	60

²⁸⁰ SÁNCHEZ REAL, J. *Puerto de Tarragona. Acontecimientos notables en su construcción...*, p. 168.
²⁸¹ Ha estat elaborada a partir del Llibre d'acords de l'Ajuntament de Tarragona, el Fons de la Junta d'Obres del Port, el Fons contemporani de l'AHNM i les dades que aporta José Sánchez Real a "Puerto de Tarragona. Acontecimientos notables en su construcción".



<i>Any</i>	<i>Presidiaris</i>	<i>Contractats</i>
1826	400	80
1827	440	100
1828	440	100
1829	520	110
1830	475	80
1831	485	135
1832	480	70
1833	475	135

Possiblement els anys que més presidiaris van tenir les obres foren el 1858 i el 1859, perquè es va voler arribar als 800. Però entre els penals de la Pedrera i el Miracle no hi havia prou espai, ja que entre els dos només es podien acollir a 550. Així que es plantejà ampliar el penal del Miracle: “En los cuarteles de las obras de este Puerto no hay local más para alojar quinientos cincuenta penados, no pudiendo habilitar tan pronto como fuera de hacer el suficiente para ochocientas plazas, al menos con las condiciones de seguridad y salubridad que deben reunir aquellos Establecimientos.”²⁸² Mentrestant, els que anaren arribant, s’allotjaren a l’església del convent de Sant Francesc: “Dos cientos quince penados llegaron ayer a esta Ciudad procedentes del presidio de Cartagena con destino a estas obras del Puerto. Han sido colocados en la Iglesia del convento de S. Francisco cuyo local se ha habilitado para estas obras del Puerto con la urgencia requerida, ínterin proceden a ejecutar las de ensanche en el cuartel del Milagro para alojamiento del destacamento a efecto a este puerto. Cuando lleguen los ciento dos restantes avisaré a V.S. [...] todos se alojarán desahogadamente en dicha iglesia.”²⁸³

Quadre 5. Llista de condemnats (juliol de 1859). Es detalla el tipus de pena i la procedència²⁸⁴

<i>Origen</i>	<i>Cadena perpètua</i>	<i>Cadena temporal</i>	<i>Presidi major</i>	<i>Total</i>
Alcalá				
Barcelona	230	304	152	486
la Corunya				
Sevilla				

²⁸² AHNM. Fondos contemporáneos. Obras públicas. Obras del Puerto de Tarragona. Rotlle 1, expediente 3 (1857). Personal. Núm. 215, p. 4.
²⁸³ Fondos contemporáneos. Obras públicas. Obras del Puerto de Tarragona. Rotlle 1, expediente 3 (1857). Personal. Núm. 222, p. 1. AHNM.
²⁸⁴ Fondos contemporáneos. Obras públicas. Obras del Puerto de Tarragona. Rotlle 1, expediente 5 (1859-1860). Llista de penats al juliol 1859, p. 1. AHNM.

<i>Origen</i>	<i>Cadena perpètua</i>	<i>Cadena temporal</i>	<i>Presidi major</i>	<i>Total</i>
València	23	1	18	42
Valladolid	321	3	336	660
Saragossa	98	4	130	232
Alacant				
Badajoz	11		19	30
Burgos	44		92	96
Canal de Isabel II	370		251	621
Cartagena	634	53	19	702
Granada	97	1	165	263
Tarragona	312	12	144	468
Toledo	25	1	55	81
Madrid	83		88	171
Balears	21		24	45
Canàries	13	2	9	24
Ceuta	42	667		709
Alhucemas	2	4		6
Chafarinas	7	27	6	40
Melilla	16	52	7	75
<i>Total</i>	<i>931</i>	<i>2.349</i>	<i>1.471</i>	<i>4.751</i>

6.3 Del 1870 a la fi del treball forçat, el 1884

El 31 de gener de 1870 es demanaren 100 presos més per al treball del port.²⁸⁵ Mentre no arribaven, atès que el comandant encara no havia rebut instruccions, hi havia 677 penats al presidi, dels quals tan sols se’n podien comptar com a vàlids per a treballar a 150. Davant d’aquest problema, la Junta d’Obres del Port decidí reclamar al Govern la condició 1ª de l’ordre de 3 d’abril de 1869, en què es deia que no podien formar més de 500 persones el destacament penal de Tarragona, a més de l’exigència que tots estiguessin condemnats a cadena temporal; si no, no podien ser enviats a les obres. D’aquesta manera, es demanà al comandant del presidi una nota informativa sobre els homes útils que hi havia al servei de les obres, atenent a la seva condemna i estat físic. Un cop fet l’informe, va ser

²⁸⁵ APT. Llibre d’actes de la Junta d’Obres, 31 de gener de 1870.



enviat a l'ordre superior per reclamar el compliment de les condicions que establia l'ordre. Finalment, el nombre augmentà en 130, a causa de l'exigència dels treballs.²⁸⁶

El 17 de juny de 1870, amb vista d'aquesta disposició, dotze presos que treballaven a les obres portuàries eren cessats, ja que la seva condemna no els permetia treballar-hi. També es plantejaria si havien de ser reemplaçats, i es determinà que "el presidio de esta plaza se componga de hombres útiles para el trabajo".²⁸⁷ Els dotze cessats eren: Antonio Fenollosa, Felix Ayrés, José Font, Melchor Aragón, Luis Fenollosa, Julián del Río, Manuel Orenga, Agustín Pacheco, Manuel Sierra, Miguel Tort, José Boluda, Pascual Santamaría.²⁸⁸

Malgrat la prohibició de treball segons condemna, va haver-hi un moment, l'any 1871, que va ser ignorada. Calia construir un terraplè que enllaçaria la via ferroviària que venia de València amb el contramoll. Com que aquesta fase exigia molta mà d'obra, es va ordenar al comandant del presidi que augmentés la presència d'homes a l'obra, sense importar-ne la condemna. El 30 de juny de 1871 es demanaven 30 homes més.²⁸⁹ En la petició s'exigia que "bajo ningún concepto consienta que se destinen a ellas a ninguno de los ciento cuarenta y cuatro confinados que existen en el presidio sentenciados a reclusión temporal", que eren en teoria els reservats a les obres portuàries. D'aquests se'n prengueren 70 o 80 per als treballs del port.²⁹⁰ A més, com que es volia evitar que s'aturessin les obres per falta de braços, s'obligà a tots aquells que per condemna hi poguessin treballar i que "a los sentenciados á prisión mayor, prisión menor y correccional se les invite para que si voluntariamente quisieran concurrir á dichos trabajos pudieran verificarlo, pero que en manera alguna deben ser invitados los condenados á reclusión temporal".²⁹¹

Quadre 6. "Relación general demostrativa de la fuerza de penados existentes en el destacamento de Tarragona".²⁹² Dels 314 individus disponibles per a les obres, n'hi ha uns seixanta que eren considerats inútils

Nº penados	Clase de condena	Aplicables o no a las obras según la orden que esta regente	Distribución de los confinados aplicables a las obras Cabos /trabajadores	Se manifestará en esta casilla dividiéndola convenientemente, si en los confinados destinados a los servicios interiores del presidio hay algunos que sean de los comprendidos en la clase de aplicables a las obras
10	Presidio peninsular	Aplicable	34 / 280	Ninguno
238	Cadena temporal	Aplicable		Ninguno
20	Presidio mayor	Aplicable		Ninguno

²⁸⁶ APT. Llibre d'actes de la Junta d'Obres, 15 de març de 1870.
²⁸⁷ APT. Fons Junta Obres del Port. Carpeta 2792, 1 de juliol de 1870.
²⁸⁸ APT. Fons Junta Obres del Port. Carpeta 2792. Núm. 53, 17 de juny de 1870.
²⁸⁹ Llibre d'actes de la Junta d'Obres, 30 de juny de 1871. APT.
²⁹⁰ Llibre d'actes de la Junta d'Obres, 31 de juliol de 1871. APT.
²⁹¹ Llibre d'actes de la Junta d'Obres, 15 de febrer de 1872. APT. Trobem també un document del 12 de març de 1872 que comenta de nou la qüestió: Fons Junta Obres Port. Carpeta 2792. Núm. 223. APT.
²⁹² Fons Junta Obres del Port. Carpeta 2792, 11 de juliol de 1871. APT.

Nº penados	Clase de condena	Aplicables o no a las obras según la orden que esta regente	Distribución de los confinados aplicables a las obras Cabos /trabajadores	Se manifestará en esta casilla dividiéndola convenientemente, si en los confinados destinados a los servicios interiores del presidio hay algunos que sean de los comprendidos en la clase de aplicables a las obras
18	Presidio menor	Aplicable		Ninguno
28	Presidio correccional	Aplicable		Ninguno
144	Reclusión	No aplicable	14 / 229	Ninguno
53	Prisión mayor	No aplicable		Ninguno
21	Prisión menor	No aplicable		Ninguno
25	Prisión correccional	No aplicable		Ninguno
Total 557				

Va ser, precisament, a partir de 1871, quan es començaren a editar cada final d'any unes memòries del progrés de les obres, tal com ho preveia el Reglament de la Junta d'Obres del Port de Tarragona. Hi tenim molt ben documentat quants presos i peons contractats intervingueren en els treballs. Així mateix, totes aquelles petites o grans feines portades a terme també hi quedaven reflectides. A aquesta informació cal sumar-hi la que proporciona el Llibre d'actes de la Junta d'Obres del Port, vigent des de 1869.

El 17 de maig de 1872, la Junta d'Obres del Port acordava que els presos que fossin inútils per als treballs portuaris fossin substituïts per altres fins que es completés el nombre de 500 que havien estat concedits per a Tarragona.²⁹³ La situació del moment va generar una dinàmica creixent de demanda de presos, amb les seves exigències i problemes derivats. Un mes després, el dia 15, es reunia la Junta d'Obres del Port per acordar amb el director "la traslación al penal de esta plaza 300 confinados útiles para las obras procedentes de Zaragoza".²⁹⁴ Però el mateix dia, un altre dels punts exposava que "el Sr. Ingeniero manifestó que el comandante del presidio había dado cuenta del oficio que había recibido del Sr. Gobernador de la provincia para que con urgencia se diesen de baja 300 confinados útiles para el servicio de las obras y ser destinados a otro punto por resolución de la Dirección General de Establecimientos penales".

El 20 de juliol de 1875 apareix una altra queixa al voltant de la falta de penats aptes per a les obres. Es dictaminava que els que per falta d'aptitud legal o física no poguessin ocupar-se en els treballs de les obres del port fossin substituïts per altres. D'aquesta manera se n'enviarien 200 a València, per ser reemplaçats per 300 que fossin aptes. Les despeses dels

²⁹³ Llibre d'actes de la Junta d'Obres, 17 de maig de 1872. APT.
²⁹⁴ Llibre d'actes de la Junta d'Obres, 15 de juny de 1872. APT.



trasllats anaren a càrrec de la Junta d'Obres del Port. La designació d'aquests 200 homes havia de ser verificada pel comandant del presidi, pel director de les obres del port i pel metge de l'establiment.

La Junta d'Obres no estava disposada a acceptar-ho i va actuar per impugnar-ho aco-llint-se a l'ordre de la Direcció General d'Establiments Penals de 29 de juliol del 1874, la reial ordre de 3 d'abril del 1869, el decret del "Regente del Reino" de 18 d'octubre del 1869 i amb el prescrit a la vigent Ordenança de presidis. "Opinando que la Junta no puede aceptar lo propuesto por la Dirección general por ser atentado á su dignidad é intereses y porqué con las facultades que se conceden al Comandante del Presidio de elegir los confinados se crearían nuevos conflictos y no se evitarían los abusos de que se lamenta la Junta, pudiendo dar lugar á que los confinados procedentes de Valencia no pudiera utili-zarlos todos para las obras atendida la conducta que tocante á ellas viene observando el Comandante del presidio."²⁹⁵

El 15 de juliol de 1875, tan sols hi havia 100 presos treballant a les obres, atès que el comandant no els deixava sortir. El director, cansat d'enviar peticions al govern que no eren escoltades, va deixar l'assumpte en mans de la Junta. La solució que es va adoptar fou l'enviament d'un comunicat al govern provincial per tal d'informar dels abusos que come- tia el comandant dels penals.²⁹⁶ Aquesta situació es va perllongar fins a mitjan setembre del mateix any, en què "se procedió a la elección y quedaron como inútiles para ser trasladados al presidio de Valencia 147 confinados".²⁹⁷ La memòria corresponent a aquest any ens diu que treballaren a les obres 430 presos i 91 contractats.

De l'any 1875 trobem una llista de presos²⁹⁸ on s'indica la condemna i el nom dels im- plicats, però no es fa referència a la seva procedència. Sobre qui eren i què feren aquests homes per ser condemnats hi ha poca informació, a vegades apareix alguna referència, en el cas que algun hagués passat per una experiència conflictiva dins del penal o a les obres, perquè s'havia posat malalt, etc. Cal citar, però, la relació que fa Josep Maria Sanet i Jové a "Algunes notes entorn dels penats de les obres del port de Tarragona",²⁹⁹ on ens descriu les vides d'alguns presos catalans que treballaren a les obres, sense especificar-ne la cro- nologia. Són: Josep Xifró, Francesc Figuerola, Francesc Rius, Antonio Grau, Josep Sabaté, Antoni Rabassa, Josep Boldú i Andreu Mestres.

Quadre 7. Llista de presos i condemnes, 4 de novembre de 1875

Noms	Condemnes	Observacions
José Álvarez Corona	Reclusió	
Antonio Arques Serra	Reclusió	
Antonio Aragonés Escribano	Reclusió	

²⁹⁵ APT. Llibre d'actes de la Junta d'Obres, 20 de juliol de 1875.

²⁹⁶ APT. Llibre d'actes de la Junta d'Obres, 15 de juliol de 1875.

²⁹⁷ APT. Llibre d'actes de la Junta d'Obres, 1 d'octubre de 1875.

²⁹⁸ APT. Fons Junta Obres del Port. Carpeta 2791. Núm. 3. Conflictos. Registre 105, 4 de novembre de 1875.

²⁹⁹ SANET I JOVÉ, J. M. "Algunes notes entorn dels penats de les obres del port de Tarragona". TAG, Revista del Col·legi d'Aparelladors i Arquitectes Tècnics de Tarragona. Any VIII, núm. 31.

Noms	Condemnes	Observacions
Andrés Anguela Moliner	Presidi major	
Jaime Aleray Amigó	Reclusió	
Juan Adell Parcá	Reclusió	
Andrés Aragó Sanfeliu	Reclusió	
Agustín Barberá Arasa	Presidi major	
José Creus Figieras	Presidi major	
Joaquín Cid Royo	Reclusió	Comandància
Manuel Carnero Perasino	Reclusió	
Antonio Castaná Castella	Reclusió	
Juan de la Cruz Expósito	Reclusió	
Melchor Cano Moreno	Reclusió	
Juan Cosme Vara	Reclusió	
Juan Chavalí Carlá	Reclusió	
Juan Bautista Domínguez Banzada	Presidi major	
Adolfo Dandi Colomer	Presidi major	
Antonio Espuny Resé	Presidi major	
Antonio Egea Navarro	Presidi major	
José Guillén Díaz	Reclusió	
Fernando García Landines	Reclusió	
Matías Hayo Checa	Reclusió	
Sebastián Lozano Boya	Reclusió	
Gaspar Linares Martínez	Reclusió	
Eduardo Martínez Gaspar	Reclusió	
Felipe Montejo Bravo	Reclusió	
Román Martín Moreno	Reclusió	
Antonio Maya Salas	Reclusió	
Simón Molina Ordóñez	Reclusió	
Sebastián Mercadé Ballvé	Reclusió	



Noms	Condemnes	Observacions
Tomás Montadas Latorre	Reclusió	
Santiago Martínez Palomar	Reclusió	
Francisco Navarro García	Presidi major	
Tomás Robledo Cancuto	Reclusió	
José Ramón Río	Reclusió	
José Baca Menasach	Presidi major	
Pedro Ramón Rodríguez	Reclusió	
Pascual Santamaria V.	Reclusió	
Francisco Tomás Moreno	Reclusió	
Fernando Zamora García	Reclusió	
José Canales Lorente	Presidi major	
Miguel Vila Prim	Reclusió	
José Rovira Bidiella	Cadena	

Segons les memòries de les obres del port, el 1876 el nombre de presos va augmentar fins a 650, mentre que de contractats tan sols n'hi havia 81. A partir d'aquest moment, el nombre de presidiaris emprats va anar caient: 645 el 1877, 579 el 1878, 441 el 1879. Un document datat el 1879³⁰⁰ proporciona les dades de quants presos, capatassos i caps de vara estaven destinats a l'obra portuària i quants eren els encarregats de vigilar-los, dividits entre oficials, sergents, caporals i soldats.

Quadre 8. Relació de presos, capatassos, caps de vara, oficials, sergents, caporals i soldats (juliol 1876, 1877, 1878, 1879)

Data	Presidi			Escorta			
	capatassos	caps de vara	presos	oficials	sergents	caporals	soldats
Juliol 1876	6	47	530	1	1	2	70
Juliol 1877	7	64	650	1	1	2	72
Juliol 1878	7	66	620	1	1	2	60
Juliol 1879	7	54	390	2	1	2	60

³⁰⁰ APT. Fons Junta Obres del Port. Carpeta 2791. Núm. 3. Conflictos. Registre 105, 23 de juliol de 1879.

Quadre 9. Presos i contractats que treballaren cada any entre 1870 i 1882³⁰¹

Directors	Any	Presidiaris	Contractats	Observacions
Amado de Lázaro	1870	130		Es demanen 100 presos més per als treballs del port. Aleshores hi havia 677 presos al penal, però només 150 aptes per a les obres.
	1871	148	42	Es treballa a obres noves.
	1872	7	17	Els penats sols han treballat 37 dies aquest any. Es treballa a obres noves. S'acorda traslladar 300 penats des de Saragossa.
Antonio Herrera Bonillo	1873	110	22	Tan sols es treballa de febrer a juny, 28 dies els presos, dedicats a obres de conservació.
	1874	337	55	De setembre a juny els presos treballaren 169 dies en obres noves, 131 en conservació i en dragat els primers 15 dies de juny.
	1875	430	91	De l'1 de juliol al 6 de novembre es fan les obres de dragatge, hi participen 32 presos.
	1876	650	81	D'aquests, 566 es destinen a obres noves, 46 a conservació i 38 a dragatge.
	1877	645	65	586 presos són destinats a obra nova, 26 a conservació i 33 a dragatge.
	1878	579	82	520 presos destinats a obres noves, 13 a conservació i 46 a dragatge.
	1879	441	102	334 presos destinats a obres noves, 54 a conservació i 43 a dragatge.
	1880	253	138	278 presos destinats a obres noves, 57 a conservació i 18 a dragatge.
Saturnino Bellido	1881	390	87	341 presos destinats a obres noves, 9 a conservació i 40 a dragatge.
	1882	454	77	389 presos destinats a obres noves, 22 a conservació i 43 a dragatge.

Les últimes dades que donen un nombre de presos que treballaven a les obres del port corresponen a l'any 1882, i són 454 efectius. No obstant això, encara es veieren involucrats en els treballs dos anys més, fins arribar a mitjan octubre, en què per reial ordre se cessava aquest ajut forçat.

³⁰¹ Quadre elaborat a partir dels llibres de memòries de la Junta d'Obres del Port, corresponents als anys citats. Es troben a l'APT i a la Biblioteca Municipal de Tarragona.

alguno de los que termino en 31. Diciembre ultimo.

Mancho p. ^a a dia 16 de Junio					
Abrascas	Picos	Sal	Pimi ^o	Arrote	Bandura
Almonzo . . . 4 . . .	40 . . .	2 r ^o . . .	3 m . . .	$\frac{1}{2}$. . .	2
Gorniza . . . 5 . . .	15 . . .	2 r ^o . . .	3 m . . .	$\frac{1}{2}$. . .	4
Sena . . . 9 . . .	15 . . .	2 . . .	3 m . . .	$\frac{1}{2}$. . .	4
14 . . .	40 . . .	6 r ^o . . .	3 m . . .	$\frac{1}{2}$. . .	10
224 . . . Plasas a 7 quart^{os} imp^o . . . 182 . . . 0 Reducion de monca 1 . . . 12 180 . . . 22					

EL MANTENIMENT DELS PRESOS



Un cop finalitzats els litigis en lluita per quina ciutat construïria el nou port, havent estat Tarragona l'escollida, començava la cursa per finançar les obres. Com hem vist, estan constantment plenes de problemes; el principal, la falta de diners. Arbitris, concessió de títols nobiliaris, donacions, préstecs, sorteigs, esdevingueren els instruments dels quals es va valdre la Junta Protectora de les Obres del Port per aconseguir diner i tirar endavant tan gran projecte, tot i que més d'un cop va fer falta l'ajut del rei. El manteniment dels presos en un principi anava a càrrec de l'Administració, però no sempre va ser així. El 1797 passava a jurisdicció de la Junta Protectora de les Obres del Port de Tarragona.

Però els agents portuaris, amb vista de no poder mantenir tants presidiaris, decidiren retornar els que havien vingut de Cartagena, i quedaren solament els que havien estat enviats per la Reial Audiència de Barcelona: "Puesto que entre otros acordó la Junta de este Departamento en sesión de 15 del corriente. Con reflexión a lo expuesto en carta de 7 del corriente por el Ministro de la Provincia de Tarragona sobre la imposibilidad representada por aquel Ayuntamiento de costear de los fondos destinados a la obra del Puerto la ración, vestuario y calzado que necesitan los Presidarios hasta verificar su embarco para su transporte a este Arsenal quedó acordado que el Sr. Intendente le advierta deber efectuar el abono de socorros de cuenta de la Real Hacienda bajo las mismas reglas anteriores por el corto tiempo que reste hasta su citado embarco en los Buques de la división del mando del Tren de Navíos Don Juaquin de Nuresia."³⁰²

Quasi un any després, a l'octubre, es determinava per reial ordre que la manutenció dels presos anés a càrrec de la Reial Hisenda. Cadascun costava un ral de billó diari, un cost que, segons Teixeira, representava una quarta part del cost d'un treballador lliure.³⁰³ A la llarga, es va veure que molts dies per mal temps, per falta de diners, per no tenir prou vigilants o per altres motius, els presos no sortiren a treballar, però igualment se'ls havia de pagar l'alimentació i tenir cura del seu vestuari. Així mateix, no oblidem la despesa que suposava quan un confinat havia d'anar a l'hospital. Reflexionant a partir d'aquests fets, començava a sorgir la idea que sortia molt més a compte tenir peons contractats i pagar-los per dies contractats.

Però mesos després se sol·licitava la vinguda d'un grup de presos de Maó. Els concediren a condició que el manteniment es cobrés amb el pressupost de les obres. Però finalment es desestimà la demanda, i fins que Smith no es posà al capdavant de la direcció i impulsà l'ampliació de l'antic projecte, no augmentà el nombre d'efectius. Un cop establertes les noves bases, es començà a buscar nous punts de subvenció, atès que, una altra vegada, seria la Junta d'Obres del Port qui mantindria els presoners. La Junta constantment es queixava d'haver de mantenir tot un seguit de penats que no podien sortir a treballar, i que, no obstant això, se'ls enviava igualment als penals destinats a les obres.

Així, doncs, qui s'encarregà de la manutenció dels penats va anar variant entre la Junta de les Obres del Port i la Reial Hisenda, i l'Ajuntament també féu la seva aportació, almenys pel que fa a les obres en general. Un document de 1875 diu sobre l'assumpte: "Estas obras se costean por mitad entre el Estado y la localidad, lo cual atiendo a su parte con el prudente de un arbitrio extraordinario sobre las mercancías embarcadas y desembarcadas en el puerto y con una subvención del Municipio y otra de la Diputación provincial. La

recaudación del arbitrio y subvenciones y la aplicación de estos fondos a las obras se han confiado por el Gobierno a una Junta local denominada «Junta de las obras del Puerto», la cual tiene además el deber de velar por todo lo que directa o indirectamente pueda interesar al puerto y a su mejora y ensanche. [...] La Junta de Obras del Puerto no es por consiguiente una empresa particular que especula con dichas obras, es una delegación del Gobierno a la vez que una representación de una localidad para administrarla sin que sus miembros tengan retribución ni lucro de ninguna clase."³⁰⁴

Els detalls sobre les despeses que generaven els presos vénen molt fragmentats i dispersos. No obstant això, documents com el que firmava Smith el 31 de desembre de 1806³⁰⁵ ajuda a fer-se'n una idea. Es tractava d'una "Relación del total de gastos causados en las obras del puerto de Tarragona, desde el 20 de junio 1790 que tuvieron principio hasta fin de diciembre 1806, expresiva por menor de las cantidades invertidas en cada clase de trabajos, obras de diversos oficios, maderas, materiales, géneros, y demás acopios y atenciones que han ocurrido en ellas".

Quadre 10. "Gastos de presidiarios", entre 1792 i 1806, segons l'expedient de despeses de Smith

Gastos de la capilla del Presidio	1.414,21
Goces de Capataces	893,40
Gratificaciones á Presidarios	878.169,50
Ídem á los que han cumplido las tareas	12.198,60
Raciones de pan de munición	11.105,80
Idem de menestras	35.786,10
Estancias de hospital	4.630,70
Gastos de guisar la comida	685,00
Obras executadas en el Quartel del Presidio	1.599,19
Vestuario para presidiarios	560,30
Paja para xergones	140,15
	947.182,18

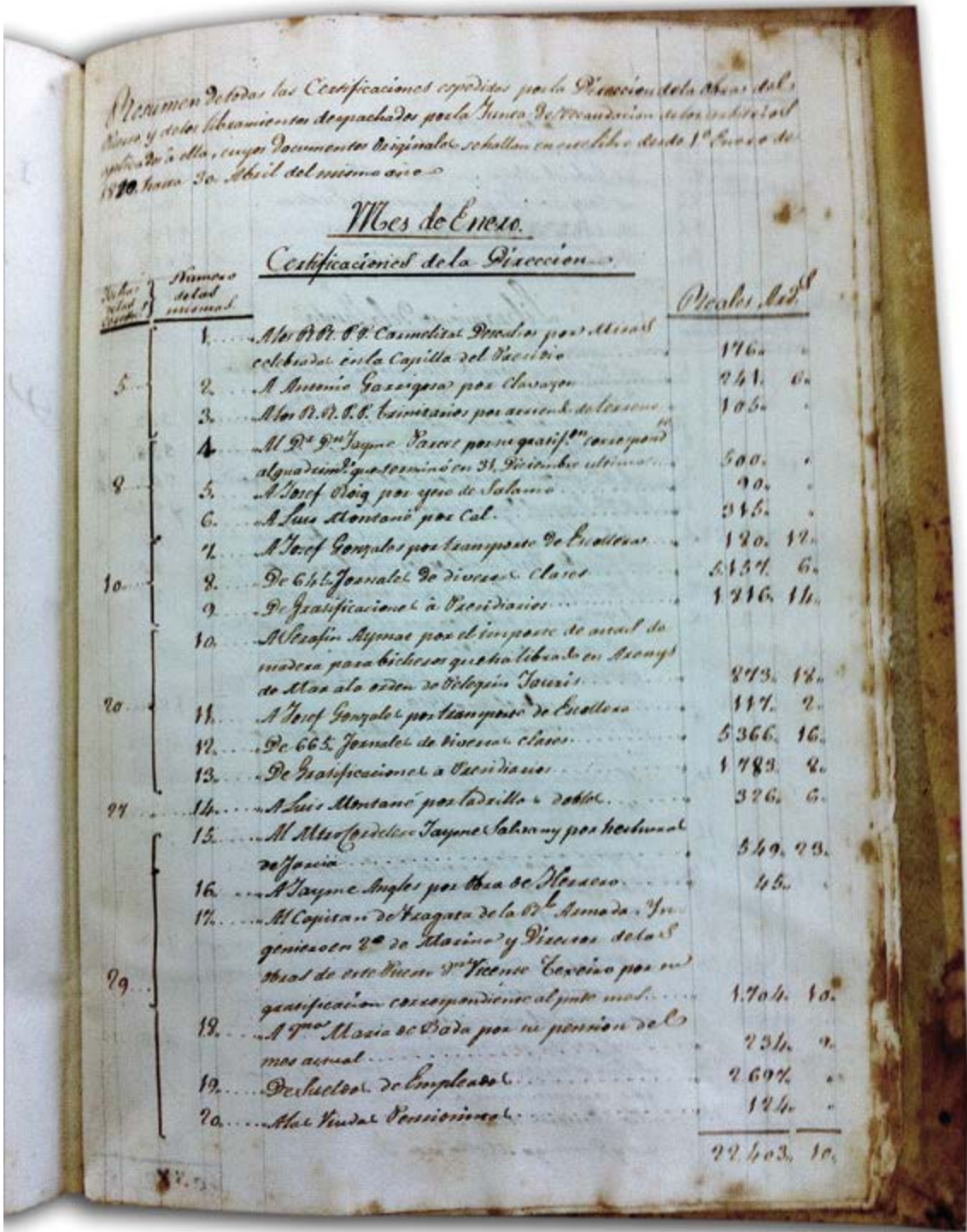
Als Llibres de certificacions i lliuraments de l'APT hi figuren les despeses que la Junta Protectora de les Obres del Port anava generant, tot i que no es cau en el detall exposat en el darrer quadre. Particularitats semblants es troben a les memòries de la Junta d'Obres del Port, en què a partir de 1871, descrivint-se en quinzenes, figuren les obres que es van anar executant any per any, el nombre de participants i les despeses que tot junt ocasionava.

³⁰² APT. Fons Junta Protectora de les Obres del Port. 176.7 Presidi 1797/1806 p. 1, 29 de novembre de 1797.

³⁰³ ESCODA MÚRRIA, C. "Els presidiaris, constructors del Port de Tarragona", *Drassana. Revista del Museu Marítim de Barcelona*. Núm. 18 (desembre de 2010), p. 140.

³⁰⁴ Fons Junta Obres. Carpeta 2791. Núm. 1. Asuntos varios: sopa matutina, esposiciones de los penados, mobiliario de cuerpos de guardia y otros. El document porta la data del 7 de novembre de 1875. APT.

³⁰⁵ Biblioteca de Catalunya. Topogràfic Tor. 298-Fol. Relación del total de gastos causados en las obras del Puerto de Tarragona desde 20 de junio de 1790 hasta fin de diciembre de 1806.



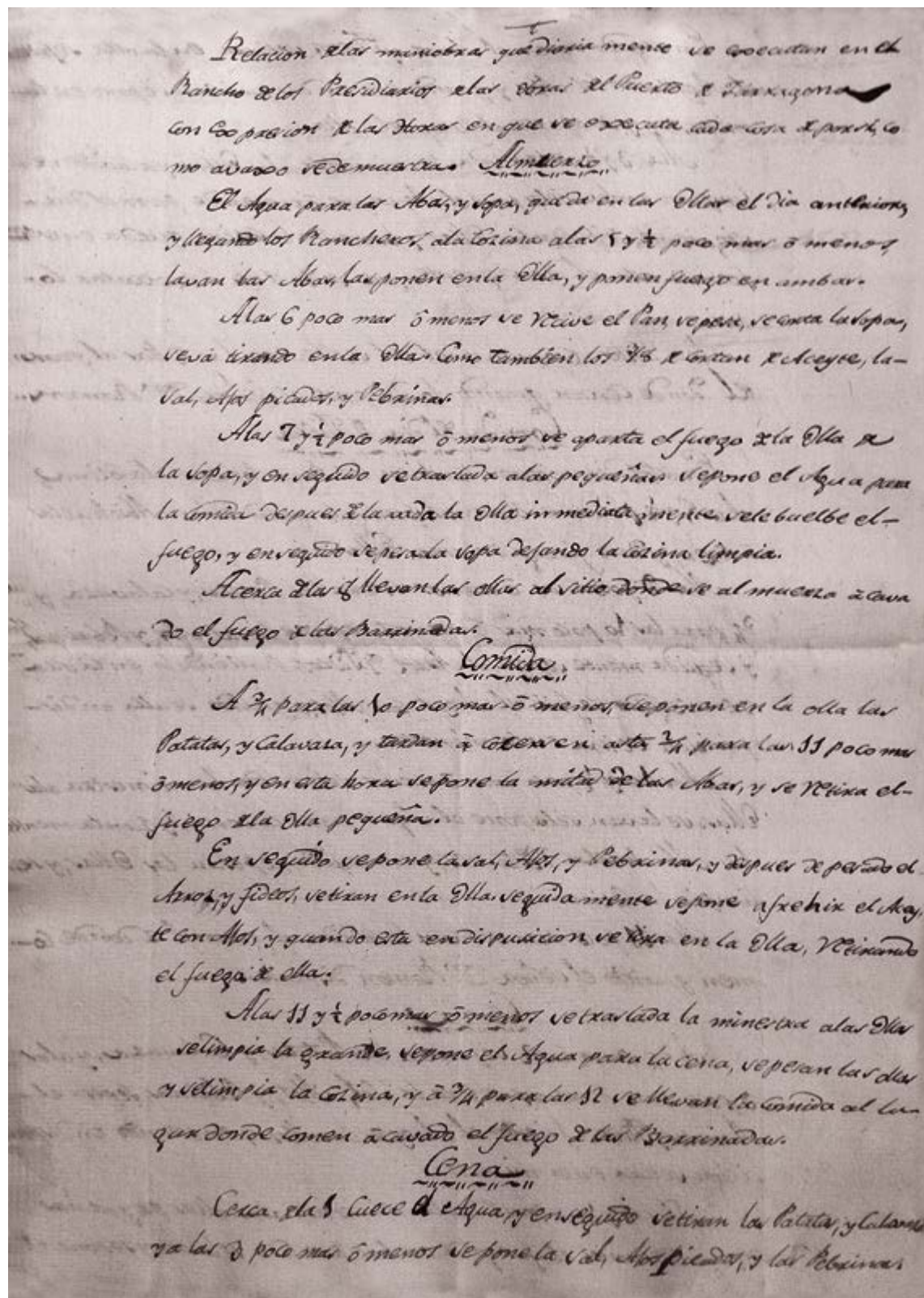
Llibre de certificacions i lliuraments. Relació de despeses de la Junta Protectora de les Obres del Port el mes de gener de 1820. APT.

Quadre 11. Gratificacions de la plana major del presidi (comandant, furrier, major i ajudants) i despeses en capatassos i confinats (1871-1883)

Anys	Gratificacions plana major presidi	Llista capatassos de presidi i confinats	Total despeses
1871-1872	1.893 pts. 75 cts.	11.117 pts. 2 cts.	103.164 pts. 42 cts.
1872-1873		84 pts. 84 cts.	34.079 pts. 77 cts.
1873-1874		1.669 pts. 19 cts. (s'hi afegeix despeses sopa matutina)	31.308 pts. 81 cts.
1874-1875	19.491 pts. 25 cts.	19.491 pts. 25 cts. (obres noves), 616 pts. 74 cts. (obres de conservació), 66 pts. 41 cts. (inclou sopa matutina)	130.993 pts. 73 cts.
1875-1876	2.763 pts.	42.738 pts. 73 cts. (obres noves), 2.400 pts. 48 cts. (obres de conservació), 4.518 pts. 48 cts. (obres de dragatge)	272.398 pts. 52 cts.
1876-1877	2.748 pts. 75 cts.	59.340 pts. 98 cts. (obres noves), 2.963 pts. 82 cts. (obres de conservació), 2.478 pts. 22 cts. (obres de dragatge)	255.990 pts. 20 cts.
1877-1878	2.783 pts. 75 cts.	47.909 pts. 71 cts. (obres noves), 2.372 pts. 76 cts. (obres de conservació), 2.894 pts. 58 cts. (obres de dragatge)	213.197 pts. 99 cts.
1878-1879	2.806 pts. 25 cts.	40.303 pts. 44 cts. (obres noves), 935 pts. 86 cts. (obres de conservació), 4.509 pts. 32 cts. (obres de dragatge)	247.178 pts. 39 cts.
1879-1880	1.819 pts.	18.734 pts. 80 cts. (obres noves), 2.443 pts. 51 cts. (obres de conservació), 2.881 pts. 11 cts. (obres de dragatge)	226.037 pts. 66 cts.
1880-1881	2.753 pts. 75 cts.	5.200 pts. 62 cts. (obres noves), 5.200 pts. 62 cts. (obres de conservació), 1.999 pts. 64 cts. (obres de dragatge)	274.357 pts. 19 cts.
1881-1882	2.828 pts. 75 cts.	35.095 pts. 34 cts. (obres noves), 1.033 pts. 16 cts. (obres de conservació), 4.528 pts. 70 cts.	226.688 pts. 46 cts.
1882-1883	2.931 pts. 27 cts.	41.942 pts. 71 cts. (obres noves), 2.553 pts. 64 cts. (obres de conservació), 5.220 pts. 98 cts. (obres dragatge)	2.269.939 pts. 75 cts.

Les relacions que presenten les Memòries de les obres del port es diferencien molt de la que Juan Smith redactava l'any 1806, on especificava en què es gastaven els diners dins un període de 15 anys presentats de manera conjunta. A les memòries, en canvi, apareixen les dades d'una forma molt més general, any per any i, dins d'aquests, de quinzena en

127



Procés d'elaboració de la sopa matutina, segons Antonio Salazar, 26 de febrer de 1807. APT.

d'això, la Junta acabaria demanant al comandant del presidi que fes un escrit en què es detallessin els jornals dels dies festius i també aquells en què no se sortís a obres per ordre superior.

En contestació, el governador de la Província responia que quan les obres del port havien estat a càrrec del govern sols s'havia abonat al contractista del subministrament les racions d'aquells que treballaven a les obres. Però, tenint en compte la quantitat insignificant de la despesa, la Junta d'Obres del Port acordava que "no tiene inconveniente en que los días festivos se suministre la sopa matutina a los penados ocupados en las obras del puerto entendiéndose que esta concesión no tiene el carácter de obligatorio, y tan sólo se hace por mera complacencia".³¹⁴

La sopa era subministrada tres vegades al dia, a excepció dels dies que no se sortia a obra, que sols es menjava dos cops. El primer àpat era l'esmorzar, que començava a preparar-se a dos quarts de sis del matí. Es netejaven les faves i es ficaven a l'olla³¹⁵ amb oli, sal, alls picats i pebre. Es deixava bullir fins a dos quarts de vuit. Tot seguit, es netejava la cuina i a les vuit la sopa era servida, un cop parat el foc de les barrinades. El pa havia arribat a les sis, havia estat pesat i tallat en les porcions requerides. Menjat l'esmorzar, els penats retornaven a les obres i així fins que toqués la campana per anar a dinar, que ja havia començat a preparar-se a les nou del matí.

Es cuinava amb els mateixos ingredients, però afegint-hi també patates, carabassa, fideus i arròs. Tot bulliria fins a dos quarts de dotze, en què es passava la sopa a olles més petites (els *gabtones*) per transportar-les al lloc on se servia el ranxo. La cuina es netejava, però a les olles grans se'ls tirava aigua i amb les restes es coïa el menjar per sopar, que ja començava a preparar-se a la una del migdia. Un cop bullia l'aigua, de seguida se li tiraven les patates i la carabassa, i més o menys cap a les tres, la sal, els alls picats i el pebre; una mica més tard, l'arròs i els fideus. A dos quarts de quatre, la sopa era cuïta, es passava a les olles més petites i es portava al presidi on soparien quan ho disposés el carceller (el document que ens fa la descripció cita com a carceller Ramón Pons).³¹⁶ La cuina es netejava i les olles es deixaven plenes d'aigua, preparades per cuinar de nou. Els dies de festa, la primera de les menjades es feia a les onze, aproximadament, havent-se seguit el procediment anteriorment descrit. A un quart de dues es començava a coure el sopar i a les quatre ja era traslladat al presidi per menjar-lo quan ho dictaminés el carceller.

Durant els anys que se serviren aquestes racions, els seus costos van ser variables, així com també les quantitats servides en un mateix plat. Segons l'article 55 de la part addicional de l'Ordenança general de presidis, el subministrament de pa i ranxo als confinats es feia de la manera següent: una lliura de minestra per dia i plaça per a dos ranxos, una unça per dia i plaça per a dos ranxos, una lliura de sal per dia i vint-i-cinc places, una lliura de pebre per dia i per a 100 places, un rastre d'alls per dia i per dues-centes places, una lliura i tres quarterons de pa per dia i plaça. El quarteró de pa que s'augmentava sobre la ració ordinària era per a sopa, que havien de menjar els confinats al matí abans de sortir a treba-

³¹⁴ APT. Llibre d'actes de la Junta d'Obres, 16 d'agost de 1870.

³¹⁵ Les olles amb què es cuinava s'anomenaven "bombo", i segons les dimensions es podien coure per a 400 o 500 places. Un problema que tenien és que l'escalfor no es repartia de manera igual.

³¹⁶ En tenim molt poques referències. La primera la trobem l'any 1794 en una de les notes del Llibre d'acords de l'Ajuntament, en què es demanava que se li pagués l'import en grillons i altres per a la seguretat dels presos. APT. Llibre d'acords de l'Ajuntament de Tarragona, 6 de març de 1794.



llar o a l'hora del primer descans com si fos l'esmorzar. La Junta d'Obres del Port, tal com preveia l'article, pagava a l'Estat la quantitat corresponent.³¹⁷ Però un any després, el reglament de 5 de setembre de 1844 calculava una lliura i mitja de pa de municipi, igual que el que se servia per a la tropa, i una minestra composta de diferent manera i quantitats els set dies de la setmana. Com a aliments nous apareixia la cansalada, el bacallà, els cigrons, les mongetes i la mantega. Els dijous i diumenges eren els dies que se servien dues unces de carn amb os per ració.³¹⁸

Pel que fa a les racions, hi va haver un moment en què, en augmentar els preus, es va haver de reduir la quantitat de menjar per plaça. En aquell moment (març de 1870), una ració valia 9 cèntims, quan anteriorment en costava 5. Per això mateix, de 20 racions en van haver de treure 30, i cadascuna costava 6 cèntims: "La ración de sopa matutina que suministra a los confinados ocupados en las obras del puerto de esta capital, ha sufrido una sensible alteración en la contrata que actualmente rige de suministros al presidio. Con las cantidades de pan, aceite, pimentón, sal y ajos que en las contratas anteriores se formaban, veinte raciones de sopa, se forman en la contrata actual treinta; de donde resulta que la actual ración es solamente los dos tercios de la antigua e insuficiente a todas luces para la alimentación del confinado."³¹⁹

Aquest augment de preus no anava gens bé a la Junta d'Obres del Port, ja que, amb tot, a penes podia fer front a les despeses: "El quebranto que esto representa para la Junta es de mucha consideración, porque ocupándose en las obras sobre seiscientos confinados y setecientos algunas veces, el quebranto por día puede calcularse en más de veinte y cinco pesetas y el quebranto por los cuatro años que dura la contrata en más de treinta mil."³²⁰

Finalment, amb vista del malestar, la Junta dictaminava uns canvis: augmentar la ració de sopa matutina per igualar-la amb la servida anteriorment, al preu de sis cèntims de pesseta cada ració completa. En cas que el contractista no complís, deixaria de subministrar la sopa.³²¹ Pel que fa a les racions servides, el director de les obres, en un escrit de 1870, comunicava l'import a què ascendia la sopa des del 4 de febrer fins a finals de maig: "la sopa matutina suministrada al presidio desde el día 4 de febrero último, hasta fin de mayo del corriente año asciende a 260 escudos 540 milésimas por los 13.027 jornales o individuos que dice se han ocupado en las obras de otro puerto, siendo así que el número de jornales que aparecen en el estado adjunto es de 11.198 únicos que deben abonarse para la sopa matutina deducido de las partes [...] las cuales importan 223 escudos 960 milésimas, cuya diferencia de más según la relación del Sr. Comandante es de 36 escudos 580 milésimas".³²²

³¹⁷ APT. Llibre d'actes de la Junta Obres, 15 de febrer de 1870.; APT. Fons Junta Obres del Port. Carpeta 2791. Núm. 1. Asuntos varios: sopa matutina, esposiciones de los penados, mobiliario de cuerpos de guardia y otros. 7 de febrer de 1870.

³¹⁸ SALILLAS, R. *La vida penal en España...*, p. 49.

³¹⁹ APT. Fons Junta Obres del Port. Carpeta 2791. Núm. 1. Asuntos varios: sopa matutina, esposiciones de los penados, mobiliario de cuerpos de guardia y otros. Registre: 872.

³²⁰ Ídem.

³²¹ Ídem.

³²² APT. Fons Junta Obres del Port. Carpeta 2791. Núm. 1. Asuntos varios: sopa matutina, esposiciones de los penados, mobiliario de cuerpos de guardia y otros.

Quadre 12. Racions de sopa matutina servides per mesos (de febrer a maig)³²³

Meses		Escudos	Mil.
Febrero	Por el importe de 2.465 raciones de sopa matutina que se han facilitado a los confinados de este establecimiento ocupados en las obras del puerto desde el día 4 al 28 inclusive al respecto de 20 milésimas uno, según contratista.	49,	300
Marzo	Por el id. de 3.558 id de id que se les ha suministrado a los id. de id. ocupados en las mismas obras durante todo el mes a 20 miles. una, según id.	71,	160
Abril	Por el id. de 3.134 id. de id. id. que se les ha dado a los id. id ocupados en las mencionadas obras en todo el mes a 20 miles. una, según id.	62,	480
Mayo	Por el id. de 3.380 id. de id. que se les ha facilitado á los id. de id ocupados en las obras de este puerto durante todo el mes a 20 miles. una, según id.	77,	600
	Total	260,	540

Quadre 13. Dies de treball, nombre de jornals de confinats ocupats a les obres, racions de sopa i preu per ració segons contracte (febrer-maig de 1870)³²⁴

Meses	Días de trabajo	Número de jornales de confinados ocupados en las obras	Raciones de sopa	Precios por ración según contrata	Importe total: escudos i milésimas
Febrero	21	2.263	2.263	0,02	45,260
Marzo	26	3.000	3.000	0,02	60,000
Abril	25	2.759	2.789	0,02	55,780
Mayo	25	3.146	3.146	0,02	62,920
Total	95	11.198	11.198		223,960

7.2 El vestuari

L'ordenança general de presidis de 1834 dictaminava unes robes concretes, tant per als penats com per als caps de vara, capatassos i la resta d'empleats del penal. Pel que fa als primers, quedava exposat al títol II, secció V: art. 225: "El vestuario de los presidiarios se compondrá de chaqueta pantalón, gorro de paño, dos camisas y alpargatas. El de los cabos de vara será lo mismo que el de los presidiarios con la divisa de dos galones de estambre encarnado un el brazo derecho y el de los capataces consistirá en casaquilla corta azul, abotonada por delante, y pantalón de lo mismo, camisas, medios botines de paño, zapatos, sombrero y capote en el invierno." Art. 226: "El paño para los cabos y presidiarios deberá ser de duración, de una misma clase y color, según considere más económico y conveniente el Director general, y los vestidos se harán anchos para que los confinados puedan trabajar con desahogo."

³²³ APT. Fons Junta Obres del Port. Carpeta 2791. Núm. 1. Asuntos varios: sopa matutina, esposiciones de los penados, mobiliario de cuerpos de guardia y otros.

³²⁴ APT. Fons Junta Obres del Port. Carpeta 2791. Núm. 1. Asuntos varios: sopa matutina, esposiciones de los penados, mobiliario de cuerpos de guardia y otros. 1870.



Però amb la falta de diners constant, la realitat acabarà sent una altra. Les fotografies que ens mostren les obres portuàries i els confinats treballant ajuden a fer-se una idea de la imatge que donaven, així com alguns documents. D'aquesta manera s'ha pogut esbrinar que portaven camisa, pantalons i eren calçats amb *alborgas*.³²⁵ Les peces de roba, juntament amb els utensilis per menjar, se'ls entregaven un cop arribaven al penal. A partir d'aquell moment cadascú s'havia de fer responsable dels seus objectes; en cas d'extraviament haurien de ser ells els que abonessin la quantitat que costava.

Diumenge era el dia que es canviaven la camisa, i dilluns era el dia de neteja. El problema era eixugar-la, ja que havia de fer-se a les mateixes quadres. Normalment s'entregava roba nova cada tres anys, i si dins d'aquest termini un penat es llicenciava i la roba estava en condicions, s'entregava a un altre. Salillas exposava que si s'analitzés un tros de la roba d'un presoner d'aquell moment, "se hallarían de 30 a 50 por 100 de sustancias orgánicas, gran cantidad de polvo, bastante agua higrométrica y de interposición, manchas más feculentas que grasosas, películas vegetales, pelos, mucosidades, sangre de chinches, parásitos, etc." I es que "el uniforme lo recoge todo y por él no pasan ni la lejía ni el cepillo. Al cabo de un tiempo, el medio aislador se convierte en propagador; la tela no es tela sino continente; el algodón no es filtro sino estercolero del aire; la lana no aprisiona entre sus mallas aire caliente sino agua corrompida, y el hombre lleva por armadura todos los enemigos sobre sí".³²⁶

La roba, com el menjar, es concedia a partir d'un contracte, convocat per licitació. S'hi estimava el temps que duraria, però normalment es feia per tres anys, i guanyava qui proposés les millors condicions. La documentació de referència, no gaire abundant, torna a citar Pando. Hi figuren constants referències a com anaven de mal vestits els confinats i a la falta de diners per poder-los pagar roba, fins al punt de no deixar-los ni sortir a treballar per aquest motiu.³²⁷

La primera notícia la trobem el 1792 al Llibre de certificats i lliuraments, on com a despeses hi figuren 24 "espargates de esparto", que ascendeixen a un cost de 42 rals i 16 diners.³²⁸ Al Llibre d'acords de l'Ajuntament, la primera referència apareix per al dia 16 de febrer de 1798, on Pando comunicava com van de mal vestits els penats i la necessitat de restituir-los les robes. Dos mesos després apareix un altre apunt redactat pel regidor Juan Pablo Font, del qual cal destacar el mal comportament d'alguns presos com a protesta per no tenir roba en condicions: "Es públicamente notoria la necesidad y falta de vestuario de los presidiarios de suerte que llenos de piojos hacen amagos todos los días de insultar a los que se acercan a la obra del muelle por no socorrer a su mucha desnudez y como de no dar pronto socorro a tan grave urgencia pueden resultar consecuencias muy perjudiciales."³²⁹

Davant d'això, el regidor exigia, un altre cop, que se'ls procurés la roba necessària tan aviat com fos possible. Però un mes després, el capatàs Manuel Roca feia redacció del que li acabaven de comunicar els presidiaris: "como todos los presidiarios me han dado parte que sino se les da el vestuario, que desde primero de Diciembre próximo pasado les co-

rresponde no pueden salir al trabajo por estar todos sin ropa, y muchos de ellos sin camisa, y sino que les digan a quien han de recurrir por dicho vestuario".³³⁰

A l'octubre de l'any següent tornaren les queixes.³³¹ De totes maneres, si se segueix el contingut dels acords, hi figuren constantment referències a aquesta mancança i el malestar que produïa, el qual acabà donant-se al llarg de tot el període. Uns quants anys després, el 1857 apareixia una altra referència: "Los penados destinados a las obras de este puerto se hallan mal vestidos y tan poco abrigados que no pueden dedicar-se a los trabajos con la actividad que fuera de desear. Como destacamento dependiente del presidio de Barcelona no es atendido cual requiere su índole del trabajo a que está dedicado [...]. Interesado como estoy en que los penados que se ocupan en estas obras se hallen equipados en proporción a los haberes. [...] Me atrevo a rogar a V.S. se sirva dictar una providencia que tenga por objeto remediar la falta que ahora se nota, al ver el vestuario despedazado; cuyo aspecto repugna sobre manera y da una idea desventajosa de los Establecimientos penales."³³²

³²⁵ APT. Llibre d'actes de la Junta d'Obres, 31 d'agost de 1875.

³²⁶ SALILLAS, R. *La vida penal en España...*, p. 36.

³²⁷ Ídem.

³²⁸ APT. Fons Junta Protectora de les Obres del Port. Llibre de certificats i lliuraments, 1972-1973. 28 de juny de 1792.

³²⁹ AHT. Llibre d'acords de l'Ajuntament de Tarragona, 16 de febrer de 1798.

³³⁰ AHT. Llibre d'acords de l'Ajuntament de Tarragona, 23 de maig de 1798.

³³¹ AHT. Llibre d'acords de l'Ajuntament de Tarragona, 7 d'octubre de 1799.

³³² AHNM. Fondos contemporáneos. Obras públicas. Obras del Puerto de Tarragona. Rotlle 1, expedient 3 (1857). Núm. 1089.

8



ELS TREBALLS.
PEDRA, TALLERS I ALTRES





8.1 La jornada laboral

A toc d'alba, uns dels primers de llevar-se eren els caps de vara i els capatassos per tal d'anar a buscar les claus a l'habitació de l'ajudant i poder obrir les distintes quadres en què habitaven els presos. Aquests, ja formats en files, esperaven que se'ls anomenés per sortir a treballar. La llista ja havia estat elaborada la nit anterior pel director i cada dia podia ser variable. Tot seguit, es col·locaven els grillons als que sortirien i marxaven a esmorzar (més o menys eren les vuit). Menjat l'esmorzar, se'ls agrupava en esquadres i es dirigien cap a la feina a la qual se'ls havia destinat. Els treballs començaven amb el toc d'una campana tocada per un pres. La campana serviria també per marcar els descansos, l'hora de dinar (tenien dues hores en les quals havien de menjar i descansar), la tornada i la fi de la jornada laboral.

Les hores que es treballava depenien de la durada de la claror diürna; aquí també hi tenien a dir el director de les obres i el comandant del penal. Un escrit del director de les obres així mateix ho indicava: "por la ordenanza adicional de 1843 vigente para las obras del puerto de Tarragona, las horas de trabajo de los confinados debe fijarlas la Dirección general de Obras a propuesta que el Ingeniero Director haría con el Comandante. V.S. sabe también que las obras de este puerto a las que se viene aplicando el presidio des del siglo pasado, hay ya horas sancionadas por la Superioridad desde tiempo inmemorial, cuyas horas están fijas en una tablilla de las obras, y con arreglo a ellas se dan por un confinado de las obras los diferentes toques de campana mandando empezar o dejar el trabajo".³³³ En un altre document, el director comenta que aproximadament treballaven de set a deu hores diàries, i finalitzaven la jornada abans de la posta del sol.³³⁴

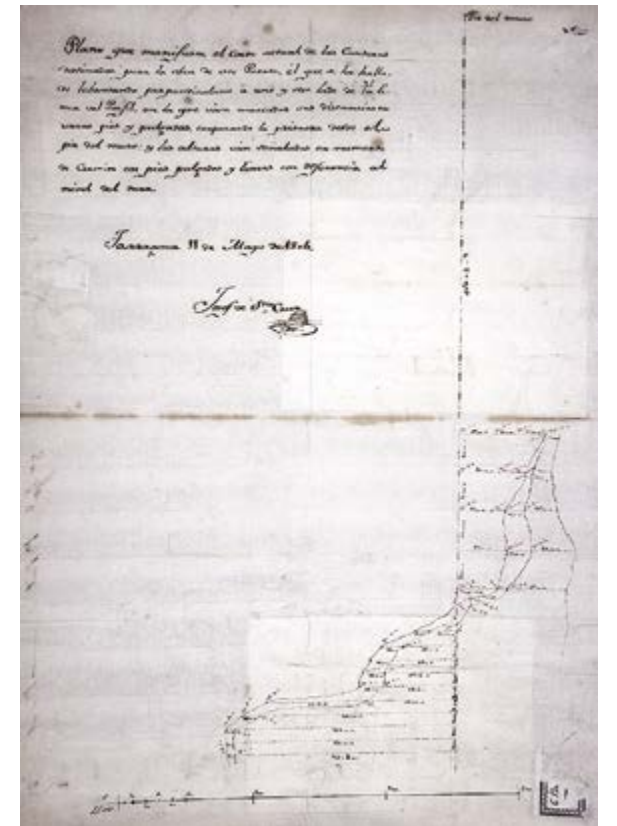
Quan arribaven al penal sopaven, i cap a les vuit sonava la corneta que els obligava a anar a dormir. L'obra de Muñoz *El penal de Tarragona. Apuntes del natural* dóna referències, en boca dels mateixos penats, de com se sentien allà tancats, de com era aquell fi de dia: "Las luces que alumbran algo al principio, empiezan á amortiguarse á poco de haber entrado y acaban por dejarnos en la más completa oscuridad [...]. Las chinches y otros viles insectos, son tan numerosos que los matamos á alpargatazos [...]. La tina del agua para beber y el zambullo que cada uno tenemos al lado del petate, se hallan tan juntos que se mezclan frecuentemente sus contenidos [...]. El acto de satisfacer sus necesidades de la vida proseguía simultáneamente, es presenciado por todos [...]. Tenemos que dormir con la boca abierta porque nos falta aire para la respiración [...]. Salimos desaforadamente cuando nos abren el calabozo y la mayor parte de nosotros sacamos las narices ennegrecidas y con ansias de ahogo, como si hubiéramos estado en un pozo de sepultura."³³⁵

8.2 L'explotació de la pedrera

L'extracció de la pedra

Les obres del port tenien dos sectors d'actuació: el mateix port i la pedrera adjacent. Al capítol 3 s'ha exposat quina va ser l'evolució, com el van anar construint i els canvis que s'hi van anar produint circumstancialment a partir dels esdeveniments del moment.

Plànol que manifesta el tall de la pedrera l'any 1804. APT.



D'una banda, hi havia les obres noves, després les de dragatge i conservació. Tenir al costat del port i dels presidis la pedrera va facilitar molt la feina, tot i que arribaria un punt que s'esgotaria i s'hauria de buscar l'extracció a altres llocs. Amb referència a aquesta explotació i com va anar canviant el paisatge, Magriñá comentava: "Aquella muntanya, que allà en la noche de los tiempos, en las primeras edades de la tierra se levantó del fondo del mar, al mar ha vuelto una gran parte de ella, triturada por la mano del hombre. Cuando en el porvenir se diga que en las Ramblas se rebajó en algunos puntos la montaña de roca viva de una altura que alcanzaba á los segundos pisos de las casas, no querrán creerlo."³³⁶

Per extreure la pedra se seguien estrictament unes directrius, que sobretot es van començar a marcar encara més, amb la creació el 1802 de l'Escuela de Ingenieros de Caminos y Canales. Actualment l'explotació es fa totalment amb maquinària, però en aquell moment, fins que no es començaren a introduir grues i altres aparells mecànics, es feia a mà amb la maceta, escoda, buixarda, escarpra, cisell, punter, almandina, etc. La tasca començava picant la capa superior de la terra, i quan quedava la roca a la vista es disposaven les barrinades per fer-les explotar. Aquestes es col·locaven en sèries paral·leles i de manera vertical; la quantitat depenia de la duresa i del perímetre d'interès, ja que com més diàmetre tingués la barrinada, la quantitat d'explosius utilitzats era superior.³³⁷ Per ajudar a encendre les barrinades s'utilitzava cotó i aigües.³³⁸

³³³ APT. Fons Junta Obres del Port. Carpeta 2791. Núm 3. Conflictos. Signatura 105. Any 1875.

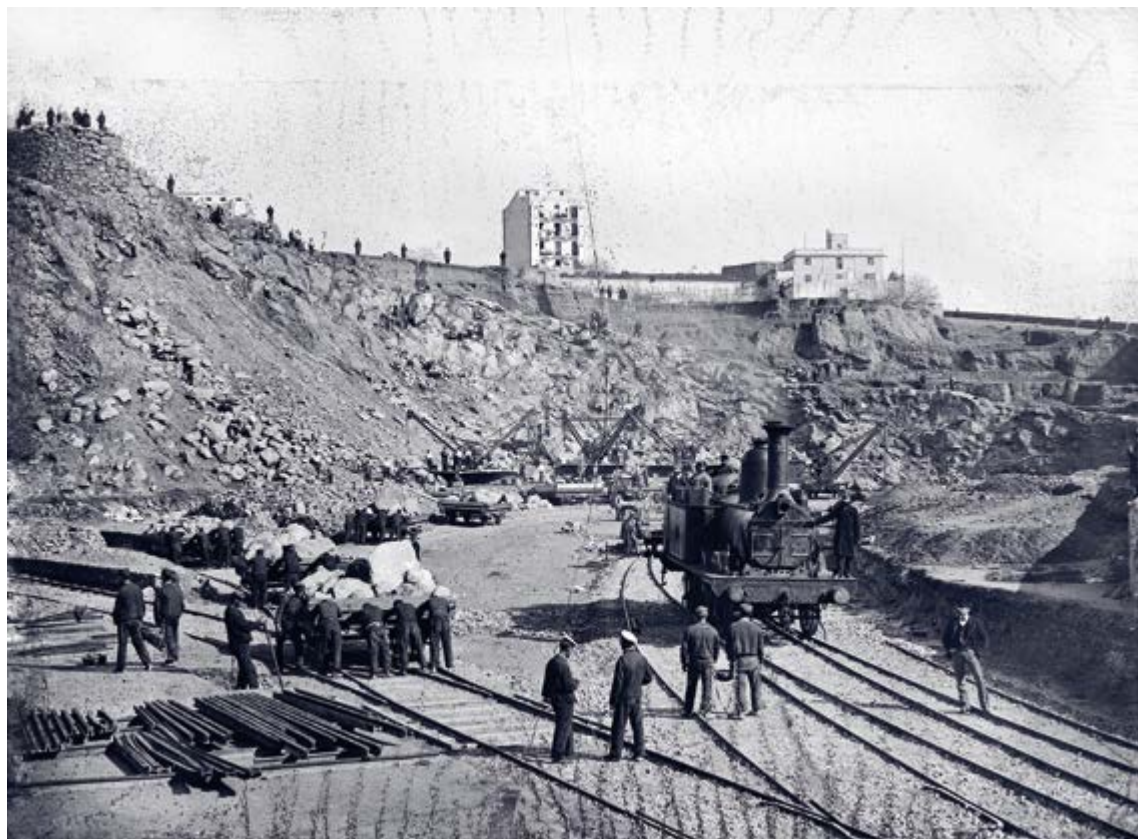
³³⁴ APT. Fons Junta Obres del Port. Carpeta 2791. Núm 1. Asuntos varios: sopa matutina, esposiciones de los penados, mobiliario de cuerpos de guardia y otros.

³³⁵ MUÑOZ, E. *El penal de Tarragona. Apuntes del natural*. Tipografía Tarraconense Méndez Núñez, 1904, p. 21-22.

³³⁶ MAGRIÑÁ, A. *Tarragona en el siglo XIX*. Tarragona, Establecimiento Tipográfico de Hered. de J.A. Nel-lo, 1901, p. 68.

³³⁷ A l'Arxiu del Port de Tarragona hi trobem documentació referent a les càrregues i pólvora utilitzada en les successives explosions que es van portar a terme. APT. Fons Junta Protectora de les Obres del Port. 177. 7. Documentació annexa. Barrinades (1803-1804).

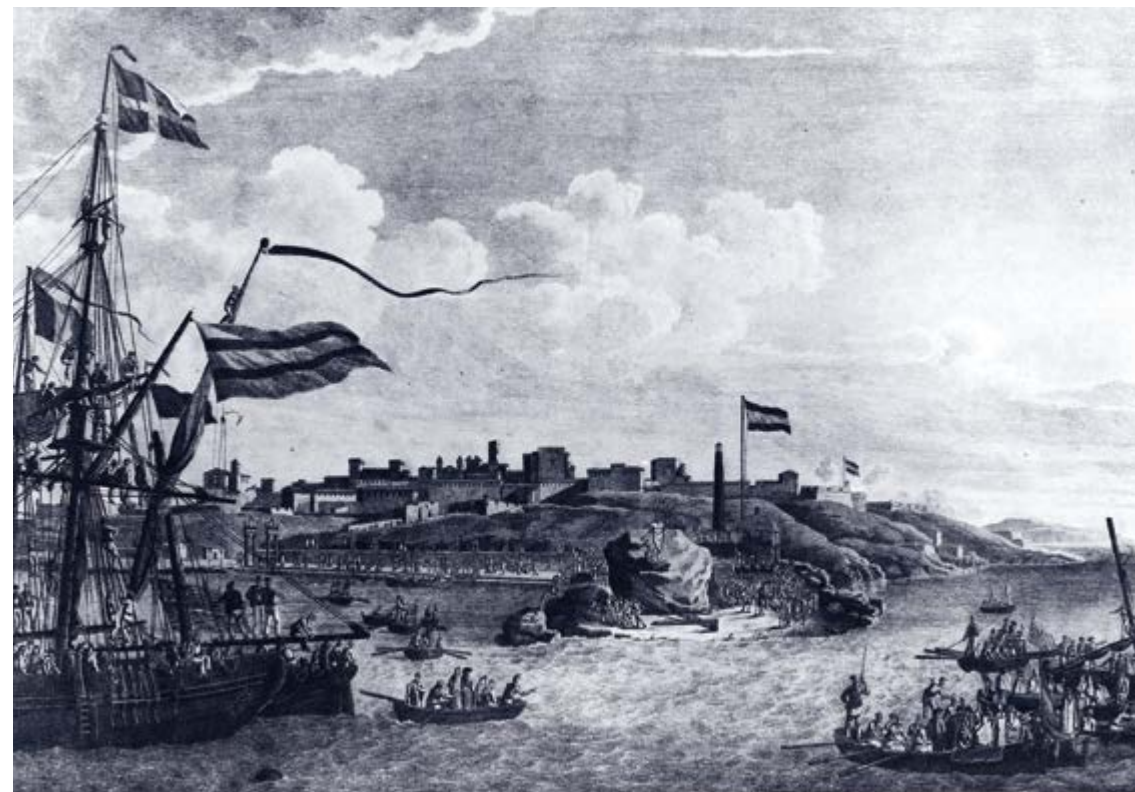
³³⁸ APT. Fons Junta Protectora de les Obres del Port. Llibre de certificats i lliuraments, 1792-1793. 20 de setembre de 1792.



Confinats treballant a la pedrera del port. En primer terme, vagonetes carregades de pedra per a la construcció del port (1872). MCU.



Treballs d'extracció de pedra a la pedrera del carrer de Pons d'Icart, per a les obres del nou port. Es veuen algunes de les vagonetes que feien servir. APT.



Gran pedra col·locada sobre el burro. Aquest gravat es va manar fer el 1802, tot commemorant la visita del rei Carles IV a les obres portuàries. APT.

Parat el foc, començava a preparar-se la pedra a la mateixa pedrera, als tallers o es portava directament al port. Al principi el transport es feia amb carros³³⁹ i carretes que arrossegaven els mateixos penats, tot i que hi va haver moments que estigueren ajudats per bous i mules. Els bous pertanyien a la Junta de Propios y Arbitrios de la Ciudad i no solament s'utilitzaven per al transport de pedra de la pedrera al port, sinó que també portaven altres càrregues.

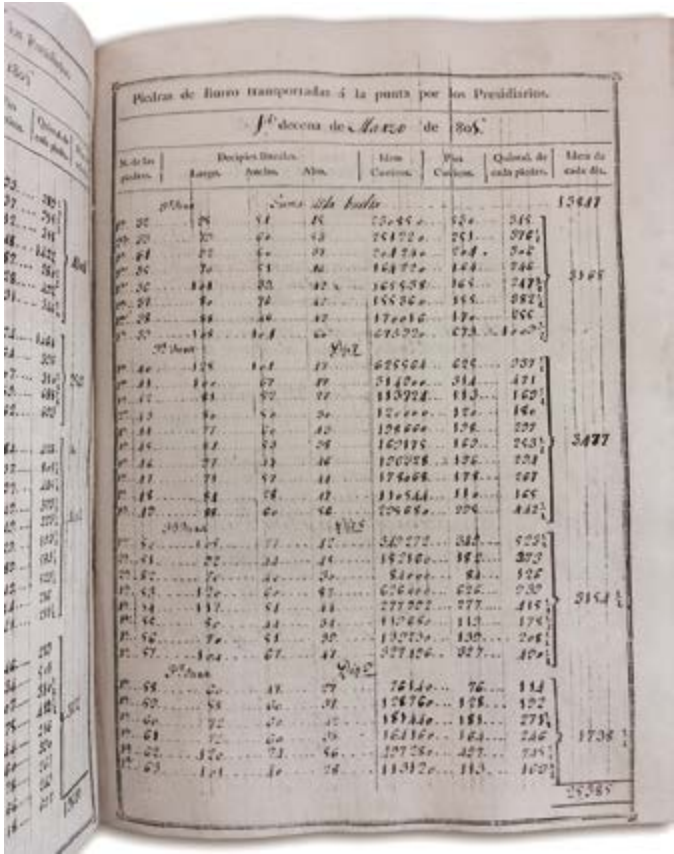
Les mules acabaren substituint el sistema dels bous. Aquestes eren propietat dels qui feien la feina, és a dir, els amos mateix eren els que presentaven el càrrec pel lloguer del servei prestat. Els preus variaven segons el nombre de mules que arrossegaven els carros: un carro d'una mula costava 15 diners, un carro de dues mules costava 30 diners, les carrosses de quatre mules, 8 rals, i les de cinc, 9 rals.³⁴⁰ No fou fins el 1861 que s'establí un sistema de vagonetes que, tirades per cavalleria, transportarien per via ferrada la pedra al moll.³⁴¹ Un mètode molt més ràpid i econòmic, atès que els penats que es dedicaven al transport de pedra ara es dedicarien a l'extracció de la pedra i a altres tasques de la pedrera.

Quan una pedra pesava més de cent quintars s'utilitzava el *burro*. Era una plataforma que es feia lliscar a través de corrons untats amb greix, que tiraven tots aquells presos i operaris que fessin falta. Un cop arribats al lloc on s'havia de dipositar la gran pedra, per

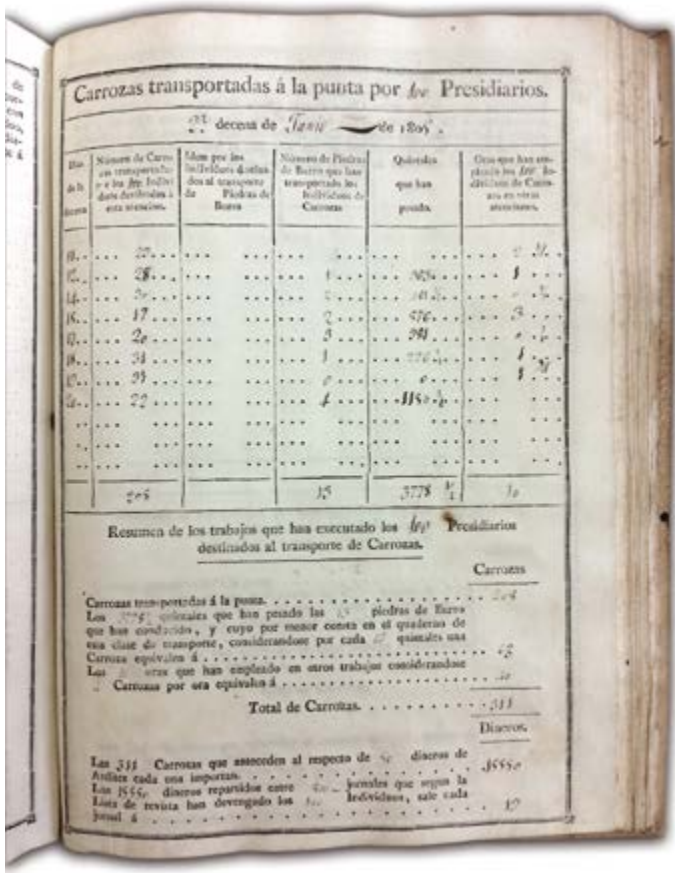
³³⁹ Hi havia carros de ruc i de trabuc. Els de ruc eren per tragar coses molt feixugues, no tenien baranes i les seves rodes eren petites i robustes. El carro de trabuc tenia una caixa giratòria sobre un eix horitzontal, i s'utilitzava per transportar elements petits com pedra o sorra. Podien portar una o dues mules.

³⁴⁰ ADSERÀ MARTORELL, J. Joan Smith i Simot..., 1993, p. 37.

³⁴¹ *Diario de Tarragona*, 25 de maig de 1861, p. 1.



Llibre de “Cuenta y razón del transporte de escollera con mulas executadas a destajo”. Carrosses transportades a la punta per 100 presidiaris, primera desena de març de 1805. APT.



Llibre de “Cuenta y razón del transporte de escollera con mulas executadas a destajo”. Pedres de burro transportades a la punta pels presidiaris, segona desena de juny de 1805. APT.

col·locar-la es feia tracció lateralment. L'Arxiu del Port de Tarragona conserva un quadern en el qual queden detallades, des de 1801 fins a 1807, les característiques físiques de les grans roques (ample, llarg, alt, peus cúbics), els quintars que valien i els dies en què es transportaren i llançaren al mar.

Per exemple, l'any 1804 els presidiaris carregaren un total de 2.303 pedres de burro i conduïren cap a la punta un total de 5.840 carrosses, que van ser mogudes per un grup de 100 individus. Aquest transport podia durar entre mitja hora i dues hores i mitja, tot i que en una ocasió es registrà el temps de quatre hores i mitja. Més o menys els números registrats són força similars per als anys citats. La pedra tenia un valor d'un quart de diners d'ardit el quintar.³⁴² Tenim, també, el registre dels jornals i de diners assignats per a cadascun.

Quadre 14. Relació de pedres carregades els mesos de gener i febrer de 1804, indicant per desenes el nombre de pedres carregades, els quintars que pesen i els jornals³⁴³

Data	Pedres carregades	Quintars que pesen	Jornals
1a desena gener 1804	43	14.542	84 x 1 ral 19 diners
2a desena gener 1804	58	23.111 ½	110 ½ x 2 rals 4 diners
3a desena gener 1804	51	23.382	117 x 2 rals 2 diners
1a desena febrer 1804	65	27.239	104 x 2 rals 17 diners
2a desena febrer 1804	50	21.528 ½	91 x 2 rals
3a desena febrer 1804	68	28.015	104 x 2 rals 19 diners

La pólvora i les barrinades

La pólvora per a les barrinades era demanada pel director de les obres al rei (concedia vals reials) o a l'exèrcit. En van portar de llocs diversos com de Vilafeliche (Saragossa), de les Reials Fàbriques de Manresa, del fort de Montjuïc, de Cartagena (l'havien d'anar a buscar a Barcelona) i també de la Seu d'Urgell i del Castell d'Hostalric. Per exemple, el 23 de gener de 1800, el director de les obres, Antonio Bada, demanava 16 quintars de pólvora.³⁴⁴ I dins el mateix any, amb la nova direcció de Smith, es concedien dotze quintars de pólvora mensuals. Les quantitats concedides van anar variant o fins i tot es deixaren de concedir, molt depenent de l'obra que s'estava fent, però també de la situació del moment: “alguns cops van haver de suspendre les obres per manca d'explosius coincidint amb períodes bèl·lics com la Guerra del Francès. [...] Quan les obres es suspenien per manca de

³⁴² Unitat de pes emprada antigament, equivalent a 4 roves o 104 lliures, que són 41 quilos, aproximadament.
³⁴³ APT. Fons Junta Protectora de les Obres del Port. 167. 3.3. Escullera. Libro de cuenta y razón de los transportes de escullera con mulas executadas a destajo en los años 1804-1806. Tomo II.
³⁴⁴ AHMT. Llibre d'acords de l'Ajuntament, 23 de gener de 1800.



pólvora o de cabals, els presos eren destinats a altres tasques com les de fortificació de la ciutat o construcció de la carretera Reus-Tarragona, coneguda com Via Amàlia".³⁴⁵

Pel que fa al transport de la pólvora, Josep Adserà comenta el següent: "Un certificat de despesa de 17 de maig de 1799 refereix un viatge a Barcelona. Detalla que dos homes i tres muls van trigar cinc dies per portar 10 quintars de pólvora de munició. El cost total fou de 270 rals d'ardits. Al maig de l'any següent van tornar a la Ciutat Comtal per emportar-se'n 20 quintars. Van emprar cinc muls i els va acompanyar el mateix interventor, Sr. Icart."³⁴⁶ Un cop a Tarragona, la pólvora s'havia de guardar, un dels llocs va ser el baluard de Sant Jordi. Per fer la funció, es va haver d'habilitar un magatzem, tot realitzant-se algunes obres, com revocar i lluir les parets i fer una finestra de dos peus d'ample i tres peus d'alt. Es farien també dues portes de set peus d'alt i quatre d'ample, cadascuna en un extrem. Les portes serien fetes amb marc de fusta i la resta de llauna. Trobem aquestes referències per a l'any 1816,³⁴⁷ així que anteriorment el lloc utilitzat va poder ser un altre. Sabem que durant la Guerra del Francès s'utilitzà com a polvorí el penal del Miracle. De la vigilància del polvorí se n'encarregava el rondí. No es tenen gaires referències al voltant d'aquesta feina, sols dos noms: José Torres i Andrés Basanta, que substituï el primer quan va morir.³⁴⁸

El 1840 hi va haver una parada a l'explotació de la pedrera, en haver-se quedat sense pólvora: "Obra de las dificultades que han paralizado las interesantísimas obras puestas al cargo de esta Comisión, es la falta de pólvora para volar los barrenos de la cantera; por lo que recurre la misma a la autoridad [...] suplicando se sirva oficiar a quien corresponda pagarla, se la facilite. La Comisión cree sería oportuno, recordar las grandes cantidades que este establecimiento ha proporcionado para el sostén de la finida guerra; y que al principio tenían asignadas de 30 hasta 60 barriles de pólvora mensuales; y por lo tanto para poder continuar la empresa [...] se necesita la cantidad de 30 barriles al mes."³⁴⁹

Un any després, el 14 de juny, s'establí una reial ordre que manava treure dels magatzems d'artilleria la pólvora necessària, però que, a més, se'ls cediria per un preu més econòmic que el que hi havia al mercat.³⁵⁰ A partir d'aquestes dates comencen a aparèixer expedients que marquen la petició de pólvora procedent de la caserna d'artilleria, que era servida per la fàbrica de Múrcia.

La perillositat de les barrinades

L'explotació de la pedrera ben bé es podia allargar tota la jornada laboral dels presidiaris.³⁵¹ És per això que el mateix director de les obres emetia uns bans per comunicar a la població quan es portarien a terme: "Por quanto el Sr. Director de las obras de este Puerto me ha dado parte de que el Lunes próximo, 12 del corriente, se empezaran á bolar

Barrenos en las inmediaciones de aquel, por la mañana á las 8 de ella, al medio día y al anochecer, cuya operación se avisará, un cuarto de hora antes de empezarse, por medio de una pequeña campana, la que no cesará de tocar hasta finalizada aquella, y al mismo tiempo permanecerá en el asta de una bandera, puesta en lo alto de las canteras, un pabellón rojo; a fin de precaver toda desgracia tanto en los habitantes de la población de la Marina como en los que bajan de la ciudad hacia al Puerto."³⁵² O un altre exemple, uns quants anys després: "Hoy a las doce y media del día se dispararan en la plaza de la cantera del puerto gran porción de barrenos, 19 de los cuales serán de más carga u mayor efecto."³⁵³

Si s'emetien aquests bans és perquè veritablement les barrinades van ocasionar més d'un maldecap als veïns. Amb les explosions, molts fragments de pedra sortien disparats, a més del soroll insuportable que s'havia de sentir cada dia. Des del convent dels Caputxins es queixarien i demanarien una solució al director de les obres, ja que molts dels materials volaven de cara a l'edifici i posaven en perill la vida dels religiosos. Fins i tot, una vegada, a un d'ells, el pare Josep Antoni de Riudoms, li va caure una roca a sobre.³⁵⁴ En resposta, tot i que els religiosos demanaven que els treballs seguissin direcció a ponent, el director afirmava que la millor opció seria que se'ls construís un altre convent en un altre punt del municipi.³⁵⁵ Finalment, així va ser.

Al llarg de tots els anys que s'explotà la pedrera, van ser contínues les queixes de veïns quant a la perillositat que comportava la caiguda de grans roques a sobre d'habitatges o al mateix carrer, que posaven en situació de risc la vida de moltes persones. A l'Arxiu del Port hi trobem un expedient relatiu a tot aquest tema,³⁵⁶ però la premsa de l'època també va reflectir tals incidències. Per exemple, el 18 de novembre de 1856: "Anteayer uno de los barrenos que diariamente se disparan de la del puerto arrojó dos piedras de más de 40 libras cada una, las cuales atravesando por encima de las casas inmediatas vinieron a caer en medio de la calle de Apodaca. Aunque dicha calle estaba llena de personas y carros, no se experimentó desgracia alguna. Una de las piedras cayó en medio de dos chicos que estaban jugando y de rechazo dio contra la puerta del almacén del señor Morera, en ocasión en que los mozos acababan de cerrarla, y levantó una astilla de considerable dimensión."³⁵⁷

O un altre cas, uns anys després: "Durante el acto ú operación de dispararse los barrenos de la del muelle, en la mañana del sábado, penetró una piedra de bastante magnitud en uno de los tinglados que en la ancha plaza contigua tiene la empresa del ferro-carril de Barcelona para colocar sus artefactos, abriendo un ancho boquete, como en la parte superior de aquellos edificios. No hubo desgracias personales, y se salvó como por milagro un pobre burro que sin advertir peligro, permanecía atado con la mayor resignación."³⁵⁸ Tants seran els desperfectes que fins i tot ens trobem una relació dels mals causats entre

³⁴⁵ ESCODA MÚRRIA, C. "Els presidiaris, constructors del Port de Tarragona", *Drassana. Revista del Museu Marítim de Barcelona*. Núm. 18 (desembre de 2010), p. 141.

³⁴⁶ ADSERÀ MARTORELL, J. *Joan Smith i Sinnot...*, p. 36.

³⁴⁷ APT. Fons Junta Obres del Port. 3.2. Obres. 164: 2.1. Pedidos y reclamación de pólvora para barrenos. 2 d'abril de 1816.

³⁴⁸ APT. Fons Junta Protectora de les Obres del Port. 172: 4.2. Personal obrer i facultatiu. Vigilante del polvorín José Torres. 18 de juliol de 1850.

³⁴⁹ APT. Fons Junta Obres del Port. 3.2. Obres. 164: 2.1. Pedidos y reclamación de pólvora para barrenos. 10 d'octubre de 1840.

³⁵⁰ APT. Fons Junta Obres del Port. 3.2. Obres. 164: 2.2. Reales Órdenes y correspondencia con varias autoridades relativas á pólvora para barrenos en esta obra.

³⁵¹ Durant 80 anys no hi va haver dia que no s'explotessin almenys 12 barrinades, imaginem així el volum que suposà l'extracció. MACRIÑÁ, A. *Tarragona en el siglo XIX...*, p. 65-66.

³⁵² "Bando", *Diario de Tarragona*, 12 de novembre de 1809, p. 3-4. Manava publicar l'avís el secretari Juan Fernando Fochs.

³⁵³ "Gacetilla. Salvas", *Diario de Tarragona*, 6 de gener de 1864.

³⁵⁴ APT. Fons Junta Obres del Port. 3.2. Terrenos. 158: 2. Expediente relativo a reclamaciones contra estas obras por los barrenos que se disparan para explotar la cantera. 16 de desembre.

³⁵⁵ AHT. Llibre d'acords de l'Ajuntament de Tarragona, 14 de juny de 1799.

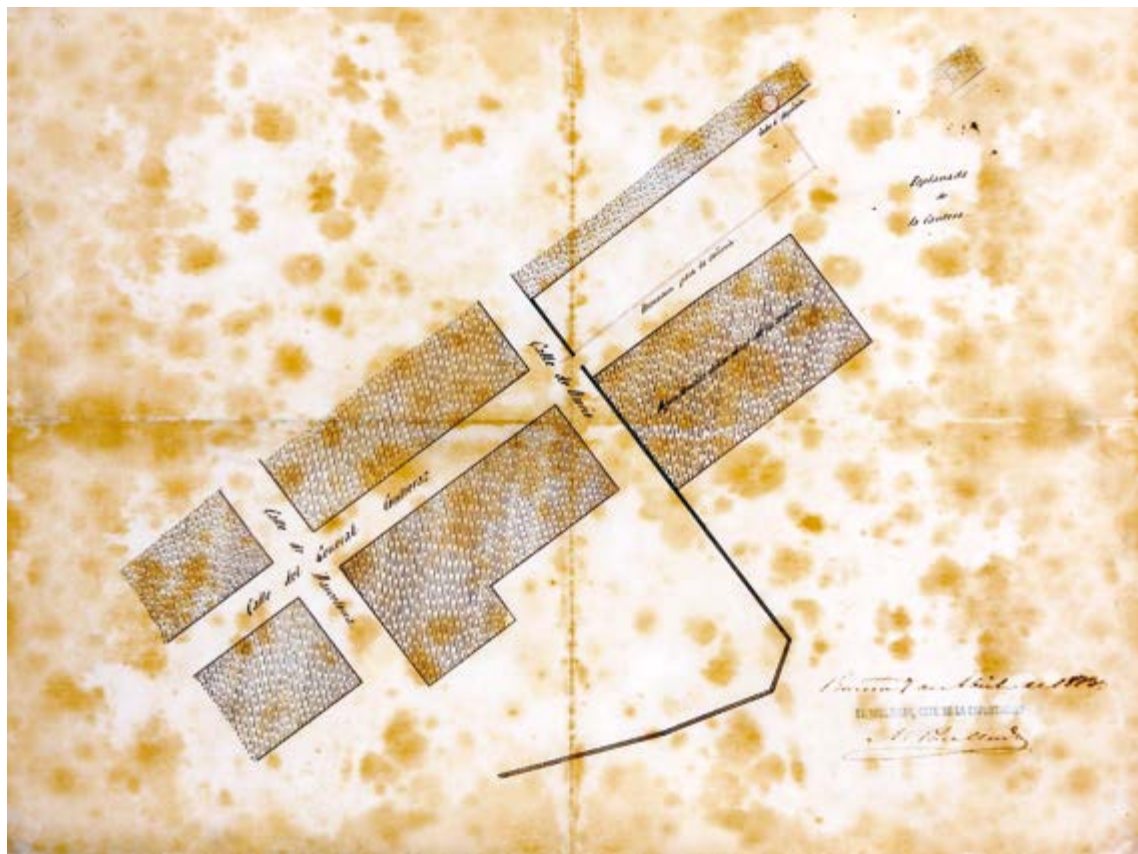
³⁵⁶ APT. Fons Junta Obres del Port. 3.2. Terrenos. 158: 2. Expediente relativo a reclamaciones contra estas obras por los barrenos que se disparan para explotar la cantera.

³⁵⁷ *Gaceta de Madrid*, núm. 1424 (27 de novembre de 1856).

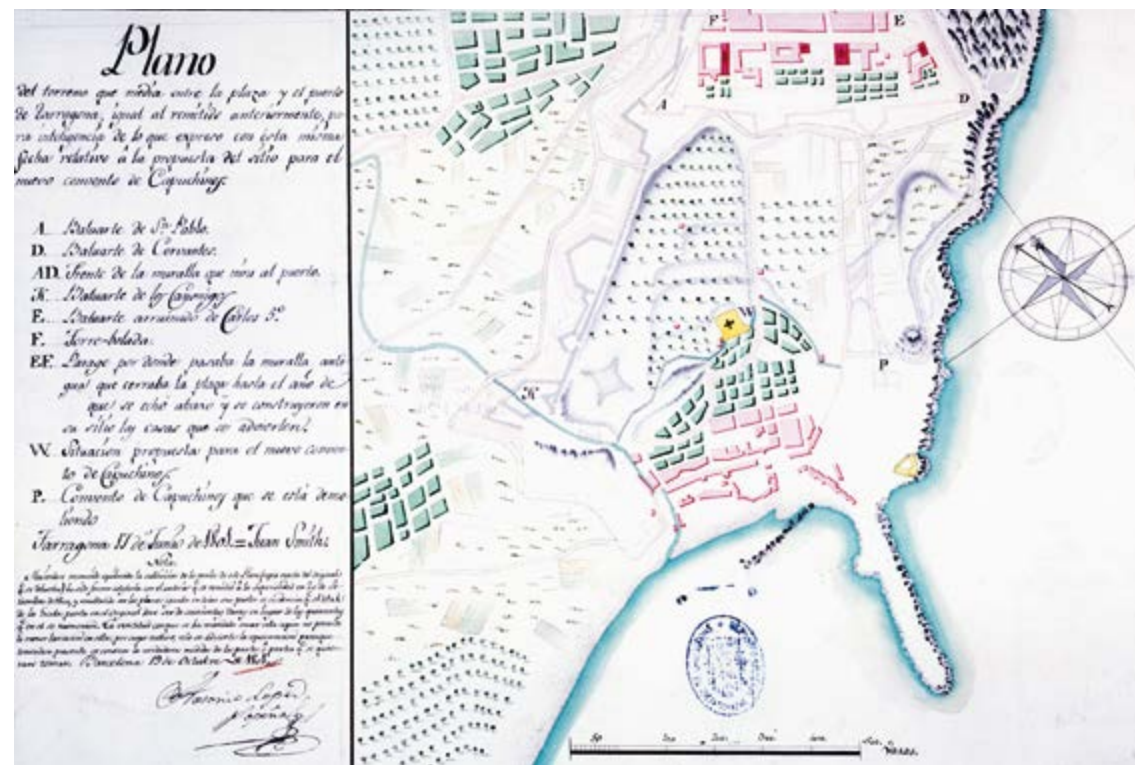
³⁵⁸ "Proyectiles de piedra", *Diario de Tarragona*, 20 d'octubre de 1863.

[illegible]

"Document sobre els incidents ocasionats per les barrinades en sis cases dels carrers la Pau, Unió i Pons d'Icart". APT.



Plànol dels carrers al voltant de la pedrera, el 1873. APT.



Plànol de Tarragona que conté el terreny on havia d'anar el nou convent dels Caputxins. APT.

1876 i 1877, amb els noms dels propietaris afectats i les reparacions que caldria fer en cada cas. Hi trobem 6 incidents a cases dels carrers Pau, Unió i Pons d'Icart.³⁵⁹ Tots els danys materials eren pagats i reparats per la Junta d'Obres del Port.

Dimensiones de la pedrera

A poc a poc la pedrera s'anava consumint. El mateix 1797 es donava un primer avís, per intentar que s'explotessin altres punts.³⁶⁰ Un any després es decidia obrir un camí que havia de travessar la muralla, per explotar la pedrera darrere dels magatzems dels canonges.³⁶¹ El 1800 es començà a qüestionar la possibilitat de derruir el convent dels Caputxins per a poder treure la pedra del solar,³⁶² tot i que, en un primer moment, el rei havia emès una ordre en què es prohibia internar-se en el solar conventual.³⁶³ Finalment, començaven els tràmits de l'enderrocament; hi donava el vistiplau l'enginyer director de l'exèrcit, Antonio López Sopena. Un any després, començaven els treballs d'enderrocament,³⁶⁴ i al mateix temps s'emetia l'ordre de la construcció del nou convent. Com a allotjament provisional se'ls destinarien uns magatzems, que eren propers al convent i pertanyien al consistori, i també una propietat dels Castellarnau situada a la partida del camí de l'Abeurador, que te-

³⁹⁹ APT. Fons Junta Obres del Port. 3.2. Obres. 164: 6. Reclamaciones de particulares contra estas obras: por los barrenos que se disparan para la extracción de piedra.

³⁶⁰ AHT. Llibre d'acords de l'Ajuntament de Tarragona, 28 de juliol de 1797. Altres punts eren, per exemple, el Llorito. Fondos Contemporáneos. Obras públicas. Obras del Puerto de Tarragona. Rotlle 9. Acceptació de pedra del Llorito per a les obres del moll paral·lel.

³⁶¹ AHT. Llibre d'acords de l'Ajuntament de Tarragona, 24 d'octubre de 1798.

³⁶² AHMT. Llibre d'acords de l'Ajuntament de Tarragona, 13 de gener de 1800.

³⁶³ CARDONA, P. *El convent de frares menors caputxins a la ciutat de Tarragona (1589-1989). Aproximació històrica*. Tarragona, Diputació de Tarragona, 1994, p. 74.

³⁶⁴ APT. Fons Junta Protectora de les Obres del Port. 3.1. Terrenos. 158: 1. Expropiació convent dels caputxins.



nia hort, caseta, sènia i zona arbrada. Aquesta propietat seria arrendada a la Junta d'Obres del Port per a gaudi i ús dels pares caputxins durant 4 anys. Però també implicava que el pagès, Francisco Trilla, que cuidava d'aquests horts continués la seva feina.³⁶⁵

A l'abril de 1802 s'iniciarien els treballs per desmuntar l'antic convent. Es començaria per l'hort de tabac i, a finals de juny, el constructor Rafael Gil comunicava que "tenía concluido el destajo de demoler los cinco lienzo de pared del convento de capuchinos, con sus divisiones y bóvedas".³⁶⁶ Un altre punt que s'explotaria seria la part del darrere dels magatzems on s'allotjarien els pares caputxins, concretament a l'hort de Carracho.³⁶⁷ Mentrestant, el 1802 s'iniciava la construcció del nou convent, al lloc on actualment trobem l'església de Sant Joan.

Les obres no acabaren fins al gener de 1805 i es pagaren amb fons destinats a l'obra portuària, tal com s'havia determinat per reial ordre el 19 de setembre de 1800. A més, la Junta els hauria de pagar 76.000 lliures catalanes en un període de 7 anys.³⁶⁸ L'anècdota aquí és que van pagar als caputxins mil lliures de més i, aleshores, la Junta insistent no deixà de demanar el retorn. Els diners van ser ingressats en 63 pagaments, l'últim dels quals correspon al dia 1 de febrer de 1819.³⁶⁹

L'explotació de la pedrera anava seguint, i a més del descontentament dels veïns per les barrinades en sorgiren altres per l'expropiació de terrenys. Un dels casos fou el de Serafina Soler, que exigia com a compensació un terreny de les mateixes proporcions. Però aquí també havia de tenir-se en compte, segons deia, que no solament li pertanyia la capa superficial, sinó també el benefici que s'extrauria de l'explotació del terreny. Finalment, la Junta decidí que, com que l'explotació era únicament temporal, se la indemnitzaria només pel temps que s'explotés el terreny.³⁷⁰ Uns altres casos es donaven amb el terreny de Gabriel Nolla³⁷¹ o el de Juan Grimaldi.³⁷² Davant els problemes que poguessin causar els desacords, es determinava el 10 d'agost de 1848 una reial ordre que disposava que s'entregués als propietaris la mateixa superfície que posseïen abans de l'explotació.³⁷³

La construcció del port requeria molta pedra i, tot i anar expropiant terrenys, es toparien amb les vies de servei, que havien començat a tenir ús el 1856. D'aquesta manera, el director Amado de Lázaro promovia un projecte de desviació cap al 1870,³⁷⁴ però cada cop més s'anaren apropant al rengle d'edificis, i l'expropiació, compra³⁷⁵ o demolició eren vies massa costoses. S'inspeccionava la zona i aleshores es decidia què calia fer; en principi es

determinava rebaixar tres metres de tota la zona de pedrera i quatre metres de tota la part inferior (que era la part ocupada per les vies).³⁷⁶ I es proposava com a nou punt d'extracció uns terrenys propers al baluard de Sant Jordi.

El *Diario de Tarragona*,³⁷⁷ cinc anys després, comentava el notori canvi que hi havia hagut a la zona: "La de esta ciudad en poco tiempo ha cambiado por efecto de la gran cantidad de piedra que los barrenos arrancan todos los días para las obras del contramuelle, las cuales se llevan á cabo con mucha actividad." També fou aleshores quan es retirà la pedra dels terrenys que es trobaven entre el camí del Miracle i la baixada de Toro, i que establia un camí que enllaçaria amb l'antiga pedrera. Aquests foren dels últims treballs que realitzaren els presos a la pedrera.

Les restes arqueològiques de la pedrera

Durant tots aquests anys d'explotació, no solament es va treure pedra per al port o per a alguna altra obra urbana. També es va anar descobrint i destruint un dels suburbis de l'antiga Tàrraco que es trobava al costat sud-occidental del turó tarragoní. Segons Margriñá, no es va salvar ni un 10% dels materials que hi podia haver. Ceràmiques, escultures, estructures d'edificis, mosaics, joies, monedes, tot començà a quedar al descobert. I el que no va anar a parar al fons del mar, finalment formà part de tot un comerç en què presos i operaris venien al millor postor.³⁷⁸ Tota aquesta compravenda generà la formació de moltes col·leccions privades. Aleshores, no sols s'estava donant a Tarragona, sinó que en molts altres llocs estava passant el mateix.

La situació tarragonina era descrita per Bonaventura Hernández de Sanahuja de la manera següent: "en época que se tenía en el mayor abandono, mutilasen echándose al mar los restos escultóricos, arqueológicos, y epigráficos más importantes para las artes y la historia de esta ciudad y aun de la España entera, sin existir en las obras funcionario alguno oficial que vigilara, vendiéndose objetos más preciosos a los extranjeros ó al que más los pagaba, con notable escándalo de las personas inteligentes de esta ciudad, que en vano se lamentaban de este incalificable descuido".³⁷⁹ I també explicava al *Diario de Tarragona*: "Concíbase bien que para abrir los barrenos en la peña viva, habla de sacarse antes la densa capa de tierra que la cubría y que era el producto de la ruina de las casas y de los palacios de la ciudad patricia, convertida, con el curso de los siglos en tierra vegetal, la que, junto con las lápidas, fragmentos de estatuas y de mosaicos, trozos de columnas de mármol y granito, ricos capiteles, en una palabra, todo cuanto aparecía, era sin consideración alguna echado a la carreta y de allí al mar para formar el terraplén de las escolleras del puerto."³⁸⁰

Aquest panorama estava tenint lloc, tot i que el 1803 el rei Carles IV havia fet un primer intent d'institucionalitzar la conservació dels monuments.³⁸¹ La cèdula confiava a la Reial Acadèmia de la Història la inspecció general de totes les antiguitats existents al regne.

³⁶⁵ APT. Fons Junta Protectora de les Obres del Port. 3.2. Terrenos. 158: 1.2. 1. Adquisición por estas obras del huerto propiedad de Don José Antonio de Castellarnau para alojar a los R.R.P.P. Capuchinos, 31 d'agost de 1801.

³⁶⁶ ADSEÀ MARTORELL, J. *Joan Smith i Simot...*, p. 24.

³⁶⁷ APT. Fons Junta Obres del Port. 3.2. Terrenos. 158: 1.2.2. Expediente autorización para continuar explotando por estas obras la extensión de terreno y demolición de una pequeña casa próxima a los almacenes del Cabildo y huerto de "Carracho".

³⁶⁸ APT. Fons Junta Obres del Port. 3.2. Terrenos. 158: 1.2.4. Construcción por cuenta de estas obras del nuevo Convento de PP. Capuchinos en la huerta que fue de D. José Antonio de Castellarnau. 7 d'agost de 1802.

³⁶⁹ APT. Fons Junta Obres del Port. 3.2. Terrenos. 158: 1.2.5. Cantidades satisfechas a los R.R.P.P. Capuchinos por la expropiación del antiguo convento.

³⁷⁰ APT. Fons Junta Obres del Port. 3.2. Terrenos. 158: 3. 2. D^a Serafina Soler reclama contra estas obras por ocupar un solar de su propiedad. 13 d'agost de 1847.

³⁷¹ APT. Fons Junta Obres del Port. 3.2. Terrenos. 158: 3. 3. Expediente relativo al terreno de los Srs. D. Gabriel Nolla. 18 d'agost de 1847.

³⁷² APT. Fons Junta Obres del Port. 3.2. Terrenos. 158: 3. 7. Expediente reclamación por Don Juan Grimaldi de un terreno que dice le pertenece en la plaza de la cantera.

³⁷³ APT. Fons Junta Obres del Port. 3.2. Terrenos. 158: 3. 4. Expediente Real Orden fecha 10 agosto 1848. 21 d'agost de 1848.

³⁷⁴ APT. Fons Junta Protectora de les Obres del Port. 3.1. Terrenys. 163: 9. Projecte desviació ferrocarril Barna per aprofitar pedrera, 1870.

³⁷⁵ APT. Van sortir venedors de terrenys com Vicente Mateo, al que se li decidí comprar el terreny. No obstant el document en referència no ens indica la quantitat. Fons Junta Obres del Port. 3.2. Terrenos. 158: 3. 5. Expediente Vicente Mateo. 11 de setembre de 1848. APT. Un altre que proposava vendre el seu terreny va ser Agustín Manresa. Fons Junta Obres del Port. 3.2. Terrenos. 158: 3. 6. Expediente relativo al terreno de Agustín Manresa.

³⁷⁶ APT. Llibre d'actes Junta Obres. 15 de març de 1873.

³⁷⁷ *Diario de Tarragona*, 18 de juny de 1875.

³⁷⁸ Vegeu MASSÓ CARBALLIDO, J. "Bonaventura Hernández Sanahuja i l'arqueologia urbana de Tarragona", a: *Homenatge a Bonaventura Hernández Sanahuja: un home per a la història*. Tarragona, Museu Nacional Arqueològic, 1992, p. 40-55.

³⁷⁹ AHDT. Fons Diputació: Negociat: Instrucció Pública. Caixa 1881-1894. Expedients. "1892 relativo al legado de D. Buenaventura Hernández, Director del Museo Arqueológico y adquisición del Monetario demás objetos de su pertenencia". Signatura. 8 6.7.

³⁸⁰ "Bonaventura Hernandez Sanahuja", *Diario de Tarragona*, 10 de novembre de 1981, p. 2.

³⁸¹ Vegeu MAIER ALLENDE, J. *Comisión de antigüedades de la Real Academia de la Historia. Documentación General catálogo e índices*. Madrid, Real Academia de la Historia, 2002.



Mosaic de la Medusa. Arxiu MNAT.

Es podria dir que un antecedent fou la reial ordre que donà Ensenada el 1752, en què alertava de la necessitat de conservar totes les restes antigues que es trobessin durant les obres que es realitzaven al port de Cartagena. La instrucció s'acabà enviant a tots els ports d'Espanya que es trobessin amb aquestes similituds i el que s'encarregaria de reconèixer totes aquestes antiguitats era Luis José Velázquez de Velasco.³⁸²

Per sort no tardà a desplegar-se una consciència de protecció, d'estim per aquell passat romà, que era tan característic i propi de Tarragona. Així és com diversa gent del municipi decidí recuperar totes aquelles peces que anaven sortint, i a poc a poc s'anà muntant una exposició que s'obrí al públic al local de l'Acadèmia de Belles Arts. Un dels encarregats de la recuperació va ser el canonge Bertomeu Soler, que, essent membre de la Junta Protectora de les Obres del Port, es dedicà a recollir, dibuixar i descriure tot el seguit de peces arqueològiques. Domènec Sala també hi ajudà, però les dades que tenim sobre la seva tasca es limiten al fet que fou el que evità la pèrdua del mosaic *El triomf de Bacus*.³⁸³ També cal destacar l'escultor Vicenç Roig, que salvà algunes estàtues d'importància, com la del déu Bacus.

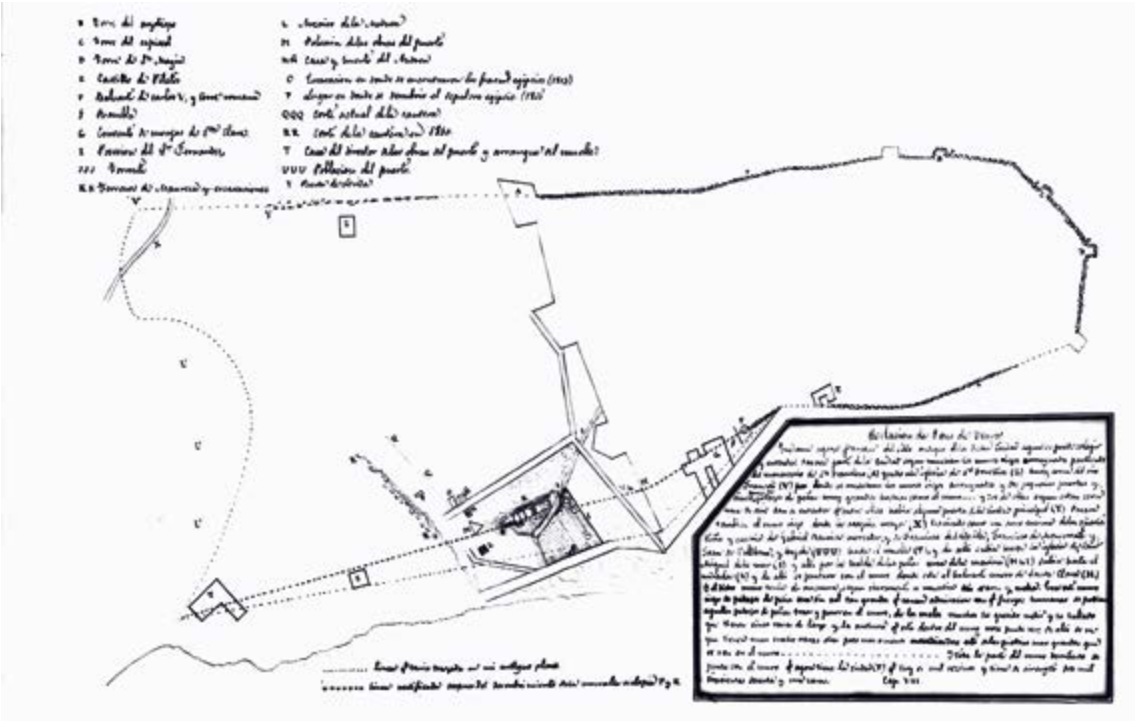
El 10 d'agost de 1844 es creava la Comisión de Monumentos Históricos y Artísticos de la Provincia de Tarragona i el 21 de setembre la Reial Societat Arqueològica. Aquesta societat es fundà amb la intenció de "crear un Museo «particular» de Antigüedades, Historia Natural y Pinturas de Tarragona"³⁸⁴, que reuniria les col·leccions dels seus membres: el notari Joan Francesc Albiñana i de Borràs, l'advocat Josep Maria de Torres i Sedó, i també les de Joaquim Benet. Un any més tard, el 1845, es formalitzà una "Comisión de escabaciones" al trobar-se el mosaic de la *Medusa*. Al capdavant s'hi posà Ivo de la Cortina.

A poc a poc anaren apareixent noves peces, que s'anaren traslladant a un únic museu que es fundava el 1849, havent reunit les peces de la Reial Societat Arqueològica i de la Comissió de Monuments. El 1852 ja apareixia el primer catàleg conjunt de peces i també s'iniciava tota una etapa de compra de materials arqueològics procedents de la pedrera de

³⁸² Luis José Velázquez de Velasco, marquès de Valdeflores (1722-1772), inicià el 1752 un viatge per la geografia espanyola, comissionat per la Reial Acadèmia de la Història, per formar una història d'Espanya. El viatge el féu acompanyat per un dibuixant i anaren documentant tots els monuments i inscripcions antigues que trobaven al seu pas. L'encàrrec havia estat dictaminat per reial ordre el 2 de novembre de 1752.

³⁸³ Un mosaic que, temps després, es restauraria "por medio de unas piedrecitas artificiales, químicamente preparadas con el verdadero colorido" perquè casessin amb les que componien el mosaic; una tasca que anà dirigida per Hernández de Sanahuja i de la qual trobem notícia a: *Diario de Tarragona*, 17 de maig de 1872.

³⁸⁴ AADD. *250 años de arqueología y patrimonio*. Madrid, Real Academia de la Historia, 2003, p. 77.



Planimetria de Tarragona, en què s'observen les línies que marcaven la muralla. L'estructura que veiem a la part baixa del centre i les diferents lletres que hi corresponen marquen diversos punts d'importància pel que fa a excavacions i treballs arqueològiques, amb data 1853. Archivo Universidad de Sevilla. Fondo Antiguo, Colección Antonio Delgado y Hernández, legajo 12: Antigüedades Tarragona, p. 829.

les obres del port.³⁸⁵ Un any després s'enviava a Tarragona, per reial ordre, una comissió dirigida per Antonio Delgado, antiquari de la Reial Acadèmia de la Història, per reconèixer i examinar les antiguitats descobertes a Tarragona.³⁸⁶ Francisco Albiñana i Hernández de Sanahuja van tenir un destacat paper en tot aquest tema de recuperació i de coneixença del passat, les publicacions que en derivaren en són un notori testimoni.

Fi del treball a la pedrera del port

El 20 de novembre de 1877, arran d'un dels molts incidents causats per les barrinades (una pedra va matar un nen que es trobava al pati d'una escola propera), setanta-sis veïns van demanar la fi de l'explotació de la pedrera del port. Aleshores s'estava construint el dic transversal, i per acabar-lo feien falta sis o set metres cúbics de pedra que es podien aconseguir en tres mesos. Tot i això, s'arribà a l'acord de deixar un marge de sis mesos, i un cop passats, l'explotació s'hauria de traslladar a una pedrera fora de la ciutat.

Mentrestant, l'explotació s'havia de fer seguint les condicions següents: "1. No disparará barreno alguno en el cantil alto por mirar este a los edificios y ser por tanto allí peligrosos los barrenos. 2. Solo se disparará barrenos en los pequeños cantiles de las excavaciones que miran al cantil alto, porque las piedras que estos barrenos proyectan irán á dar contra el cantil alto. 3. El número medio de barrenos disparados al día no será más de la mitad del

³⁸⁵ Fixem-nos amb el que dictaminava la Diputació Provincial en sessió ordinària a divendres 13 d'abril de 1877: "Para el Museo Arqueológico de esta provincia se aprueba el presupuesto especial presentado por su Jefe Director y comprende la gratificación de 150 pesetas á un portero y 850 para compra de monedas y objetos arqueológicos, libros, formación de catálogos reparos y conservación, etc. Total. 1.000'00". *Diario de Tarragona*, 24 d'abril de 1877, p. 2.

³⁸⁶ Arxiu Universitat de Sevilla (AUS). Fondo Antiguo, Colección Antonio Delgado y Hernández, legajo 12: Antigüedades de Tarragona.



número medio de los que diariamente se venían disparando á fin de poderlos vigilar mejor.

4. Los barrenos se dispararan con la mayor puntualidad á las doce del día y los agentes de orden publica y los de la Alcaldía prohibirán de la manera más absoluta que nadie transite ni se detenga en el contorno de la cantera durante la explosión de los mismos.³⁸⁷

Fins i tot es van haver d'establir diversos guàrdies per tal que es complissin aquestes normes, les quals es van fer extensives entre els veïns, ja que indicaven que a l'hora de les explosions no sortissin als balcons ni passegessin pel carrer. Aquests guàrdies portaven a les mans unes banderes per alertar del perill a la població. Les barrinades, ara, serien cobertes per una espècie de "fagines" per tal d'evitar que saltessin les pedres, i la pólvora utilitzada seria l'adequada (sembla que si se n'utilitzava menys de la que tocava, la projecció de les pedres era més pronunciada).³⁸⁸

8.3 Tallers i oficis

Tallers i oficis documentats

La construcció d'un port requeria tallers i oficis diversos. Aquesta faceta la tenim sobretot documentada a partir de 1870,³⁸⁹ quan es decidí destinar el pati del penal de la Pedrera com a zona de tallers. Igualment, dins el perímetre de pedrera n'hi havia altres que ja havien estat disposats anteriorment. Aquests tallers produïen exclusivament per a les obres portuàries, en cap cas per a cap altra empresa particular. Això no eximeix que alguna vegada sí que donessin un cop de mà a altres, com quan es demanà al taller dels picapedrers que els preparessin pedra per empedrar el carrer dels Cavallers.³⁹⁰

Un altre taller del qual tenim constància és el de ferreria, que en principi s'ubicava a la plaça de Ferran VII (actual plaça dels Carros). Però el 1864 es decidí realitzar tot un seguit de reformes a la zona,³⁹¹ i el taller de ferreria i un edifici de guàrdia havien de ser tirats a terra per donar pas a la via fèrria que venia de València. Davant d'això, el nou taller de ferreria per donar suport a les obres del port s'establí a la plaça de la pedrera.³⁹² Pel que fa al que cobrava el mestre del taller, tenim notícia de 1873, en què, arran d'una queixa buscant un augment de sou, volia cobrar la quantitat de 20 rals diaris, mentre que abans en cobrava 18.³⁹³

Tot i que el 1870 es disposava un seguit de tallers a la zona de descans del pati de la pedrera, i sabent que fins al 1874 els presos no van sortir a treballar al port, també ens consta una ampliació dels tallers de la zona de pedrera el 1871. En concret, el dia 15 de juny,³⁹⁴ quan José Tomàs presentà una instància per demanar la cessió de 800 carretades de pedra per a l'ampliació. Seria al preu de dos rals i mig per tona de vint quintars, i oferia pagar

aquest import amb fusta. Però la Junta d'Obres i el tresorer (Josep Antoni de Castellarnau) demanaren que el pagament fos en metàl·lic.

Així, doncs, sense saber una cronologia exacta de quan es disposaren, sabem que hi havia els següents tallers a la zona de pedrera: ferreria, fusteria, tubs, estoreria, cordilleria, caldereria i ajustatge.³⁹⁵ Però a més dels oficis que deriven d'aquí, també hi havia paletes, i de vegades també feien falta tasques de sastreria, sabateria, cistelleria i treball amb llauna. Hi havia un mestre que era l'encarregat de tots els tallers. A cadascun hi havia tot un seguit de peons contractats que estaven especialitzats i també un grup de presos (el nombre era variable). Al taller de ferreria hi havia assignat un mestre; un altre per als de fusteria, estoreria, cordilleria i tubs; caldereria tenia un mestre i un oficial; ajustatge tenia un mestre, 2 oficials, 1 torner de metalls, 1 forjador i 3 aprenents; el grup de paletes era encapçalat per un oficial i un mestre, que era el mateix que ajudava a l'oficial picapedrer.

A la fusteria hi arribaven molts tipus d'arbres, com alzines, pins, àlbers, freixes i pollancrees. Venien de llocs molt diversos: de la platja Llarga, Riuciar, Tàrrega, Barenys, Poblet, Constantí, etc. El seu transport es feia amb carros tirats per ases. Un exemple de la despesa que podia suposar ens la presenta Josep Adserà, referint-se a un transport fet des de Poblet: "El maig de 1806 l'objectiu fou anar als boscos de Poblet. Es van comprar arbres en diverses ocasions al preu de 30 rals d'ardits cadascun. Prèviament, es van haver de realitzar uns treballs de desembosc i de construcció de carreteres. El capatàs Rafael Forns va presentar una certificació de despeses. [...] Els treballadors van fer 324 jornades. La cavalleria va costar 17 rals. En total 2.192 rals d'ardits que van ser lliurats a Jaume Ferrando, subdelegat del monestir de Poblet i apoderat del pare abat, Joaquim Casanoves."³⁹⁶ Un mestre de fusteria cobrava, el 1875, 19 rals diaris.³⁹⁷

A les obres del port també es necessitaven delineants i escriptors, per als quals es disposà una oficina. Sabem, per exemple, que el 2 de novembre de 1858 un dels escriptors es deia Juan Prunera i cobrava al dia 6 rals; era menys que el seu antecessor, ja que aquell gaudia d'una gratificació d'un 1% de totes les quantitats que satisfia a peu d'obra com a pagador especial.³⁹⁸ També es van necessitar bussos, perquè no esdevenia pas difícil que en tirar les grans roques caiguessin darrere els burros, i també van ser utilitzats per reparar maquinària.³⁹⁹ Fins i tot es necessità el seu ajut per recuperar molts materials que havien caigut al mar quan hi hagué el temporal de Santa Tecla el 1874.

Dinàmiques de treball

En capítols anteriors, ja s'ha especificat que, quan un confinat arribava al penal, el director examinava el seu expedient, i determinava d'aquesta manera quina tasca desenvoluparia a les obres, o si per la seva condició podia sortir a treballar. Un cop assignat un taller o ofici, el pres hi treballava tots els anys condemnats. No obstant això, hi ha el cas d'Antonio i Lluís Fonollosa, que el 1870 demanaren al director, amb intermediaris pel mig,

³⁸⁷ APT. Llibre d'actes de la Junta d'Obres, 20 de novembre de 1877. I amb més extensió: AHMT. Fons municipal. P4087. 7.1.2. Reclamacions per accidents que causa la pedrera. Expedient 60. 12 de desembre de 1877.

³⁸⁸ *Ibidem*.

³⁸⁹ A partir d'aquesta data és quan més referències tenim, tot i que al llarg del període van sortint al·lusions al tema dels tallers de l'obra del port. No obstant això, la informació que es té és molt fragmentada.

³⁹⁰ APT. Fons Junta Obres del Port. 3.2. Obres. 164: 2.1. Pedidos y reclamación de pólvora para barrenos. 4 de desembre de 1837.

³⁹¹ Hi ha un expedient que ens parla d'una sol·licitud de J. A. de Castellarnau de pedra de la pedrera del port per a la construcció d'uns porxos a la dita plaça, l'any 1861. AHNM. Fondos Contemporáneos. Obras públicas. Obras del Puerto de Tarragona. Rotlle 5, lligall 15.196, expedient 16 (1861).

³⁹² *Diario de Tarragona*, 13 de febrer de 1864, p. 3.

³⁹³ APT. Llibre d'actes de la Junta d'Obres, 14 d'agost de 1873.

³⁹⁴ APT. Llibre d'actes de la Junta d'Obres, 15 de juny de 1871.

³⁹⁵ APT. Fons Junta Obres del Port. Carpeta 2791. Núm. 3. Conflictos. Registre 105. 16 de juliol de 1879.

³⁹⁶ ADSERÀ MARTORELL, J. *Joan Smith i Simot...*, p. 36-37.

³⁹⁷ APT. Llibre d'actes de la Junta d'Obres, 20 de maig de 1875.

³⁹⁸ AHNM. Fondos Contemporáneos. Obras públicas. Obras del Puerto de Tarragona. Rotlle 1, expedient 5 (1859-1869). Personal, p. 16.

³⁹⁹ *Diario de Tarragona*, 26 de gener de 1872, p. 1. Ens parla de reparacions a la draga, atès que s'havia enfonsat sis pams sota la sorra.



ser traslladats al taller de ferreria.⁴⁰⁰ Vista l'exposició, el director considerà oportú el canvi, tot i que no era gaire freqüent, ja que si es destinava un penat a una feina en especial també s'havia buscat el doble objectiu: "Los talleres [...] monoclizan al penado, que trabaja en ellos en perfectas condiciones higiénicas y aprende a perfeccionar allí un oficio con el que puede vivir luego honradamente en sociedad."⁴⁰¹

Salillas indicava que els individus que sortien a tallers i que tenien un temperament fort acabaven millorant la seva conducta, mentre que els que es quedaven tancats i inactius acabaven emmalaltint. "La holganza y inacción fomentan la inmoralidad y aniquilan las fuerzas físicas de los reclusos [...]. De modo que la indolencia puede, en las intenciones de la ley, no ser un castigo; pero el presidio para muchos es condena a indolencia forzada, y es el corrotto far niente, no el dulce. Es un recargo penal durísimo, pues que aniquila las fuerzas, adultera los temperamentos y fija las enfermedades. Es la pena de salud".⁴⁰²

Un problema que podia sorgir és que els penats normalment no estaven especialitzats en la feina a la qual se'ls destinava, i això també ocasionava certs desavantatges. El director d'obra Antonio Herrera Bonillo comentava sobre això: "No he encontrado en el presidio ni un solo ajustador de feiro, ni torneador de metales ni calderero de Hierro: los que se ocupan en estos trabajos han aprendido lo que saben en estos talleres sin que ninguno de ellos sea todavía un oficial libre a la vez que los dirige y enseña ejecuta los trabajos más delicados y da los últimos toques a las piezas que ellos elaboraron. Lo propio sucede con los maestros de talleres que alardean la importancia y desarrollo de estos y la índole de los trabajos que en ellos se ejecutan necesitan servir condiciones de aptitud especiales figurando entre ellas la de entender los planos que se les da de las piezas y aparatos que deben ejecutarse, y porque en los talleres se construyen grúas, vagones y cuantos aparatos por importantes que sean requiera las Obras; y esa actitud no la reúne ni uno solo de los confinados, ni aunque la reuniera podría confiársele un taller porque los materiales útiles y efectos que encierra valen demasiado dinero para confiarse a un confinado que no tiene la debida independencia y responsabilidad."⁴⁰³

El document continua especificant que no sempre es podia comptar amb els penats, no solament per no tenir nocions d'alguna de les feines, sinó també per les moltes vegades que no se'ls podia treure a treballar. Un exemple podia donar-se en la feina de dragatge; no obstant això, hi havia vegades molt concretes en què sí que s'utilitzava l'ajut forçat: "En el dragado mismo tengo que prescindir ordinariamente en absoluto de los confinados para todos los trabajos que se ejecutan a flote, porque allí han de ser maquinistas o fogoneros, o buzos o marineros, que no se encuentran entre los confinados y porque allí interesa especialmente, y por la índole especial del trabajo, que este empiece al romper el día y concluya de noche y que el personal trabaje a veces de noche y en días festivos, aparte de la guardia de vigilancia que ha de ser permanente [...]. Solo cuando ocurre una reparación urgente para la que no bastan los oficiales libres de las obras envió algunos confinados porque en Tarragona no hay oficiales libres de que echar mano; pero esto ocurre rara vez

hasta el punto de haber transcurrido campañas enteras de dragado sin que un confinado pise un barco de las obras."⁴⁰⁴

Les llistes d'operaris i presos dels Llibres de certificacions i lliuraments sols indiquen les feines a què es dedicaven els primers; per als segons, en canvi, s'esmenta de manera més general. Tanmateix, la resta de documentació revisada ha aportat una llista del 4 de juny de 1875⁴⁰⁵ i dóna el nom i la feina de 40 penats, els quals eren retirats de les obres aquell mateix dia. Eren trets de les tasques per ordre expressa del comandant del presidi, que durant un temps va posar-se amb aquesta posició, i generà contínues queixes per part de la Junta d'Obres del Port. Amb aquesta postura, la despesa continuava generant-se i la feina al moll s'endarreriria cada dia més. Finalment, s'arribà a un pacte i els confinats sortiren de nou.

Quadre 15. Llista de presos i treballs als que són destinats en les obres portuàries.
Tots eren retirats per ordre expressa del comandant, el 4 de juny de 1875

Noms	Ocupació a les obres
Julián Barderas, Agustín Sovig Canals	Ferrers
Salvador Fortuny Calell	Fuster
Baldomero Hostelrich	Escrivà
Anselmo Sarmiento Mateu, José Torres Mesa, Sebastián Gras Vidal, Francisco Valdivia Villegas, Francisco Garzaball Llop, Antonio Grace	Encarregats dels <i>tippings</i> ⁴⁰⁶
José Anfrons, Jaime Borrás	Peons de paleta
Ramon Aymerich, Joaquín Latorre, Ramon Bosch, Felip Serrano Martínez	Barrinaires
Martín Sarzal Girona, Eduardo Piñol, Antonio Barenys, Juan Bautista Coromines Hacher, Martín Casals Devi	Peons de grues
José Bayer Cabré, Cayetano Closellas Gibou, Juan Pamias Martorell, Vicente Sort Boluñas, Miguel Ferrer Abadall, Ramon Pujol Ventura, José Pamias Salvat, José Casas Pons, Pablo Vise Mor, Manuel Molina Sarabia, José Roig	Peons en el maneig de vagons
José Serra Giné	Arrencador
Domingo Beltran, Fernando Ribas Casanovas, Lorenzo Uris Burgos, Mariano Foques Tur, Narciso Foques Tur, Narcisco Torralba Vernes, Miguel Acero Pallàs	Peons ordinaris

⁴⁰⁰ APT. Llibre d'actes de la Junta d'Obres, 1 de juliol de 1870.
⁴⁰¹ APT. Fons Junta Obres del Port. Carpeta 2791. Núm. 3. Conflictos. Registre 105. Datat en el 16 de juliol de 1879.
⁴⁰² SALILLAS, R. *La vida penal en España...*, p. 24-25.
⁴⁰³ APT. Fons Junta Obres del Port. Carpeta 2791. Núm. 3. Conflictos. Registre 105. Datat en el 16 de juliol de 1879.

⁴⁰⁴ *Ibidem*.
⁴⁰⁵ APT. Fons Junta Obres del Port. Carpeta 2791. Núm. 3. Conflictos. Registre 105. 4 de novembre de 1875.
⁴⁰⁶ El *tipping* podria ser un tipus de grua que servia per llançar les pedres al mar.



El document data de 1875, el mateix any que es manava traslladar els tallers de dragatge a la pedrera, i s'havia d'organitzar de nou el personal.⁴⁰⁷ D'aquesta manera, "colocados a la pedrera podrá aplicar á ellos los penados forjadores sustituyendo á los trabajadores libres resultando economías notables sacando del presidio el elemento principal para dichos trabajos". Al capdavant s'hi posà Manuel Gómez, que ja tenia una llarga experiència al lloc, cobraria setanta duros mensuals. També fou l'any que el pati del penal de la Pedrera suprimí els tallers que el 1870 se li havien disposat, i es féu efectiu a partir del dia 1 de setembre.⁴⁰⁸ Primer perquè l'establiment havia estat concebut per al descans dels penats, ja que hi havia la zona de dormitori al primer pis, i al segon la infermeria. Però també per raons de caràcter humanitari, per tal de mirar per al descans dels malalts.⁴⁰⁹

L'escrit que en feia comunicat deia així: "Resultando que D. Joaquín de Castellarnau, D. León de Bofarull y D. Antonio Herrera Bonillo, como representantes respectivamente de la Diputación provincial, del Ayuntamiento y de la Junta de Obras del Puerto de Tarragona, han accedido a esta Dirección en escrito de 6 del actual pidiendo que se ordene la supresión de los talleres y se mande al Comandante del presidio no se oponga a que aquella Junta utilice para descanso de los penados el patio de la enfermería, aduciendo entre otras razones, la de que el espresado edificio fue construido por una Junta de Obras destinándose el piso bajo para descanso de los penados y el alto para la enfermería, sin que nunca hubiesen existido talleres hasta el periodo de 1870 a 1874 en que fueron interrumpidas las obras del puerto, y haciendo presente que la tranquilidad y reposo del que gozaban antes los enfermos han sido sustituidos por el infernal ruido que producen los cuberos, majadores de esparto y demás operarios de los talleres."⁴¹⁰ Si us hi fixeu, precisament amb aquesta última frase tenim els oficis que es desenvolupaven en aquells tallers.

Passats deu anys, s'aixecava a la zona de la pedrera un pavelló destinat als tallers, un any després d'haver estat dictada la reial ordre que posava fi al treball dels presos a les obres portuàries.

8.4 Altres intervencions: fortificacions i carretera Amàlia

A més de la construcció del port, els presos del Miracle i la Pedrera també van treballar en altres obres urbanes, com la construcció i enderrocament de fortificacions i l'arranjament de carrers i carreteres. La falta de pólvora, els conflictes bèl·lics i possiblement altres motius van fer que, en alguns moments donats, aquests treballadors forçats, que en principi s'havien de destinar a les obres portuàries, es dediquessin a altres tasques. La primera es donà amb la Guerra del Francès, quan es va fer necessari realitzar tot un seguit de treballs de fortificació per tal de protegir una mica més la ciutat. Les obres del port havien quedat paralitzades i el penal del Miracle s'havia convertit en polvorí.

Enderrocament de la muralla de Sant Joan

Un dels esdeveniments que ha tingut molta transcendència urbanística ha estat l'enderrocament de la muralla de Sant Joan. Separava la part alta i baixa de la ciutat i anava des del pont de Llevant fins al de Sant Pau. La intenció era ordenada el 1852: "Que se derribe el muro de la puerta de San Juan comprensivo des del puente de Levante al de San Pablo que divide la población alta de la baja o del puerto para que pueda esta ciudad llegar al grado de esplendor y prosperidad de que es digna."⁴¹¹ Però les obres no començaren fins al 19 d'agost de 1854, i s'havia redactat un comunicat tres dies abans per reclutar treballadors: "Con el objeto de practicar el derribo de la muralla interior de esta ciudad [...] advierto a las personas domiciliadas en la misma que deseen ocuparse en la operación la clase de jornaleros, acudan a inscribirse en la secretaría del M. Y. Ayuntamiento antes del día 19 del corriente en que la obra será inaugurada."⁴¹² L'única condició era ser veí de Tarragona o haver-hi viscut un mes.

Aquests jornalers treballaren juntament amb tot un seguit de presoners dels penals del Miracle i la Pedrera. Així donava testimoni l'Ajuntament: "El Ayuntamiento de esta capital parece desde luego contar para el derribo de la muralla con toda la fuerza disponible del destacamento penal para la cual tengo dadas las disposiciones oportunas de acuerdo con el jefe civil de Ingenieros en esta provincia y Director de las Obras del Puerto."⁴¹³ Aquesta realitat es féu efectiva a partir del dia 25 d'agost, però s'advertia que "los penados no podrán llevar herramientas en razón a que no las hay a propósito para el objeto en los almacenes de las obras del puerto".⁴¹⁴ Les obres eren dirigides des de l'Ajuntament, però anaven a càrrec del Govern, i aquest era també l'encarregat de proporcionar el material: 75 pics, 21 pales, 24 aixades, 30 barretes i 400 cabassos que es distribuïen entre els operaris de cada secció. També es feren servir quinze carros per a la conducció de materials i se'n destinaren cinc a cadascun dels fronts de la muralla.

Per a l'enderrocament s'utilitzarien tres-cents operaris dividits en tres seccions, que es disposaren enfront de cada llenç que havia de derruir-se. També se sol·licitaren dos-cents confinats procedents dels penals del Miracle i la Pedrera. Hi havia lloc per a 100 treballadors més, que haurien de presentar una cèdula firmada per l'alcalde tot indicant que no tenien cap altre treball per subsistir. Els operaris es dividien en sis quadrilles de cinquanta homes cadascuna, la meitat per a les operacions d'enderrocament, i la resta s'encarregava del transport dels materials. El personal directiu dels treballs el formava "tres sobrestantes, uno por cada sección, y seis capataces para el mando de las cuadrillas".⁴¹⁵ També hi havia una persona encarregada de la comptabilitat i de la documentació relativa a l'obra. Finalment, no foren dos-cents els penats empleats; el comandant del presidi acabà enviant una brigada composta per un capatàs, vuit caps de vara i 92 confinats.⁴¹⁶

⁴¹¹ AHMT. Fons Municipal. P4502. Enderrocament de la muralla de Sant Joan (1850-1854). 30 d'abril de 1852.

⁴¹² AHMT. Fons Municipal. P4502. Pla d'unió entre la part alta i baixa de la ciutat. Enderrocament de la muralla (1854-1858). 16 d'agost de 1854. Pel que fa a la inauguració d'aquesta obra, es féu una festa civil, en què es convidaren totes les autoritats militars i civils de la ciutat.

⁴¹³ AHMT. Fons Municipal. P4502. Pla d'unió entre la part alta i baixa de la ciutat. Enderrocament de la muralla (1854-1858). 16 d'agost de 1854.

⁴¹⁴ AHMT. Fons Municipal. P4502. Pla d'unió entre la part alta i baixa de la ciutat. Enderrocament de la muralla (1854-1858). 24 d'agost de 1854.

⁴¹⁵ AHMT. Fons Municipal. Carpeta "Concurso de proyectos de unión de la parte alta y baja de Tarragona".

⁴¹⁶ AHMT. Fons Municipal. P4502. Pla d'unió entre la part alta i baixa de la ciutat. Enderrocament de la muralla (1854-1858). 28 de febrer de 1856.

⁴⁰⁷ APT. Llibre d'actes Junta d'Obres, 16 de març de 1875.

⁴⁰⁸ APT. Llibre d'actes Junta d'Obres, 25 d'agost de 1875.

⁴⁰⁹ APT. Fons Junta Obres del Port. Carpeta 2791. Núm. 2. Edificios. Su ocupación, construcción y reparación, 25 d'agost de 1875.

⁴¹⁰ APT. Fons Junta Obres del Port. Carpeta 2791. Núm. 3. Conflictos. 26 d'agost de 1875.



A poc a poc la muralla anava desapareixent, i dins el pla establert de nova població molts solars quedaven buits i a disposició d'aquells que hi volguessin edificar les seves cases, qüestió que calia comunicar al cos municipal. Aquest nou pla també feia obrir nous carrers. Un d'aquests, per exemple, sabem que passava per un punt de la pedra que encara no havia estat explotat, per això es determinà que "del gran número de penados que hay en esta plaza, se destinan diariamente 14 o 16 de ellos para ocuparse exclusivamente del roquedal, que como ha dicho forma parte de la referida".⁴¹⁷ Aquesta pedra, igualment, fou aprofitada per a la prolongació del moll.⁴¹⁸

La iniciativa no suposaria res més que la formació del primer eixample, que es desenvolupà a partir de dos eixos principals: la rambla Nova i el carrer de la Unió, a partir dels quals es constituïria un sistema viari perpendicular i paral·lel. En un principi, l'Estat va voler apropiat-se dels terrenys resultants, i l'Ajuntament no va estar-hi pas en desacord. Això sí, demanà que 55.251 pams quadrats es destinessin a vials, però l'Estat volia que se li pagués a 5 rals el pam quadrat, fet que pujava la suma a 276.255 rals. D'altra banda, l'Ajuntament li reclamava el pagament dels 91.870 rals que el municipi havia gastat en la demolició dels baluards de Sant Joan i de Jesús i dels llenços de muralla existents entre ells, o si no, com a compensació, demanaven els terrenys necessaris per a la construcció viària.

A aquests problemes burocràtics s'hi afegiren algunes dificultats topogràfiques, atès que el terreny presentava desnivells acusats i hi havia punts en què la muntanya de roca viva tenia una altura considerable. També cal dir que tots aquells nous edificis que s'haguessin de construir havien de tenir una alçada màxima de noranta-sis pams i una amplada mínima de cinquanta. Entre els anys 1857 i 1868 es donaren 18 permisos per edificar a la Rambla i a finals de segle ja hi havia cinquanta-tres cases.⁴¹⁹

La carretera Amàlia

Arran de la construcció del Port de Tarragona, per millorar les comunicacions entre la capital i els municipis del Camp, el Penedès i la Conca de Barberà, va caldre establir una bona xarxa de carreteres. Una va ser la carretera Amàlia, que enllaçava el port amb el municipi de Reus. Portava el nom de la tercera esposa de Ferran VII de Borbó (1784-1833), Maria Amàlia de Saxònia, ja que l'escomesa s'impulsà dins el seu regnat. El 22 d'octubre de 1827, per reial ordre, s'autoritzava a la Junta d'Obres del Port perquè, amb els fons que tenien destinats, se'n comencés la construcció; i també s'encarregaria del manteniment.

Els antecedents de voler aquesta unió, ens comenta Salvador Rovira,⁴²⁰ vénen de 1801, el moment que el govern de Carles IV, davant de les pressions pel port, va manar fer un estudi per veure quina seria la viabilitat d'instaurar un canal que unís Tarragona i Reus. Al mateix manament s'hi establia també la possibilitat de construir una carrete-

ra. Finalment, no es construí el canal per la seva inviabilitat, però tampoc la carretera perquè aviat s'entraria en guerra. Temps després, arran de la visita que al setembre de 1827 féu el monarca Ferran VII a la ciutat de Tarragona, es disposava la construcció del vial, entre altres disposicions. La primera notícia que ens apareix al Llibre d'acords de l'Ajuntament de Tarragona amb referència a la carretera data del 26 d'octubre de 1827. En aquesta citació, el consistori mostra una gran gratitud al monarca per l'obra que havia manat.

Un dia després, el 27 d'octubre, tenia lloc la cerimònia d'inauguració. Va ser a les quatre de la tarda dins un solemne acte al qual no va assistir la reina. A la construcció de la carretera hi participaren uns vuitanta presos (segons referència de Salvador Rovira)⁴²¹ concedits des dels penals del Miracle i la Pedrera, i també tot un seguit de peons contractats. Els contractats, en principi, cobraven 7 rals, però després el preu va rebaixar-se a 6 rals, ja que era la quantitat que cobraven els peons destinats a carreteres generals.⁴²² El nombre de treballadors que es destinaven a l'obra fou variable durant tot el període, i s'ha de dir, també, que l'obra no va ser contínua, sinó que hi va haver molts moments que va estar aturada.

La Junta d'Obres del Port s'encarregà de la construcció fins que per decret del 20 d'abril de 1836 se suprimien les juntes particulars de ports, i s'encarregaren de l'administració les diputacions provincials i governadors civils. Aquest sistema va continuar així fins que al febrer de 1841 es restablí la dita Junta. Des del juliol de 1845, la Junta d'Obres del Port només tenia el caràcter de consultiva, és per això que la recaptació dels arbitris es centralitzà en el govern polític, que els separà de la resta de fons i els invertí exclusivament en les obres del port i la carretera Amàlia.

La carretera va ajudar a un millor desenvolupament econòmic de la zona, en reduir-se la distància entre les dues ciutats. A més, s'hi sumava el fet que, en no ser carretera general i destinar-se exclusivament al transport de mercaderies, no es faria pagar cap taxa de pas. De 1840 existeix un document en què el secretari d'Estat, en nom de la reina, enviava un comunicat a la Diputació Provincial per tal que "active la realización de los medios necesarios para la construcción y reparación de las obras de la carretera Amalia que según partes recibidas en el Ministerio de mi cargo, se halla en el día intransitable y en el mayor abandono".⁴²³ Aquesta disposició havia estat dictaminada per reial ordre el 29 de maig de 1840. El descuit de la carretera venia perquè l'intendent que es feia càrrec de la recaptació havia estat destinant els fons a la guerra. I ni carretera ni port rebien la part que els pertocava.⁴²⁴

Sembla que al juliol les obres s'havien engegat de nou, però a causa de la calor que feia, el director dels treballs portuaris, Ramon del Pino, va haver d'acomiarar provisoriament uns quants peons. Només es quedaren el capatàs encarregat, dos peons i tres

⁴¹⁷ AHMT. Fons Municipal. P4501. Pla d'unió entre la part alta i baixa de la ciutat. Enderrocament de la muralla (1854-1858). 1 de desembre de 1859.

⁴¹⁸ AHNM. Fondos Contemporáneos. Obras públicas. Obras del Puerto de Tarragona. Rotlle 7, Lligall 15196, expedient 64 (1874). L'Ajuntament demana pedra procedent del desmuntament de la rambla de Sant Joan i un vagó per traslladar-la al port i poder reforçar les fortificacions que tancaven la part baixa de la població.

⁴¹⁹ Més detalls de com va anar tot aquest procés d'eixample els trobem a ROVIRA I GÓMEZ, S. J. *Història de Tarragona. L'època de les revolucions, les guerres i el reformisme borbònic*. Lleida, Pagès Editors, 2011.

⁴²⁰ ROVIRA I GÓMEZ, S. J. "La carretera Amàlia", *Revista del Centre de Lectura de Reus: el Centre*, núm. 263 (octubre de 1974), p. 1632-1633.

⁴²¹ *Ibidem*.

⁴²² A l'Arxiu de l'Ajuntament hi ha tot un seguit d'expedients que marquen dia a dia aquests contractats. AHMT. Fons municipal. P4512. Camins veïnals 1841-1850.

⁴²³ APT. Fons Junta Obres del Port. 162: 3.1. Construcció de la carretera "Maria Amalia" y reparación del puente sobre el río "Francolí". 20 de juny de 1840.

⁴²⁴ APT. Fons Junta Obres del Port. 162: 3.1. Construcció de la carretera "Maria Amalia" y reparación del puente sobre el río "Francolí". 3 de juliol de 1840.



carros.⁴²⁵ Un any després, la Junta donava constància de les mancances que tenia, però al mateix temps mostrava un gran interès a fer tots els possibles per a la conservació del vial: "el actual estado de sus fondos no le permiten dedicarse a su cabal perfección, desea no obstante mantenerla transitable procurando su conservación. Más aun para esto se le ofrecen obstáculos que se promete superar con la cooperación de esa municipalidad; tales son la absoluta falta de piedra en los contornos del tramo de aquella carretera des de la Florida a Reus, y ellos quedaran allanados si V.S. se digna autorizar a esta Junta, para que pueda extraer la pieza de tierra propia de esa coma llamada la Garriga de la ciudad, en donde hay con abundancia".⁴²⁶ L'Ajuntament donà el vistiplau de l'extracció tres dies després.

L'any següent, procurant per la conservació, s'emetia una reial ordre per establir quins tipus de carros podien passar per la carretera: "Desde primero del próximo año 1843 no se permitirá el tránsito por la carretera Amalia de los carruajes de tráfico que no tengan las llantas de las ruedas de cuatro pulgadas y los clavos embutidos, y de los destinados a la labranza que no sean dichas llantas de tres pulgadas y los clavos también embutidos, permitiéndose únicamente el uso de ruedas estrechas, pero sin clavos salientes en los carruajes destinados tan solo a la traslación de las personas de un punto a otro, y a los de uso particular de las familias, en el concepto de que se exigirá de cada uno de los contraventores la multa de cincuenta ducados con aplicación a los reparos de dicha carretera."⁴²⁷ Aquell mateix any també es reconstruí el pont del riu Francolí, pel qual passava la carretera Amàlia. Els treballs anaren a càrrec de la Junta d'Obres del Port.

Per tal de donar certa seguretat a tots aquells que transportaven les seves mercaderies per la nova carretera, es posà vigilància i fou encapçalada per la Milícia Nacional de Reus. Això suposà una despesa més, tant pel que fa al pagament d'aquestes persones com al manteniment dels seus cavalls. Es disposaren, també, cinc forts al llarg del recorregut. En aquesta construcció hi treballaren més o menys dotze homes diaris, als quals se'ls pagaria 4 rals. José Crivilles fou, per exemple, el director de la construcció del fort al punt anomenat del Coll Blanc.⁴²⁸ Els dies invertits en cadascuna d'aquestes obres van ser variables.

Resseguint la documentació, també s'ha vist que van sorgir alguns problemes en ocupar-se algunes propietats, com la de Cristóbal Pi i Antonio Soriano o Josefa Palau.⁴²⁹ Ha estat difícil, però, resseguir quina evolució van tenir les obres. La carretera tenia una amplada de 20 peus i una llegua de longitud (la llegua antiga catalana equivalia a 6.717,6 metres) el 8 d'abril de 1848.⁴³⁰ Però poques dades més es tenen dels diferents trams, només que el 1846 es construí el que passava per la Boella i que per a l'obra es necessitaven 1.500 vares cúbiques de pedra picada extreta de les pedreres de Monra-

và. No es coneixen amb exactitud les quantitats invertides; així mateix, mentre que el nombre i nom de treballadors contractats queda força resolt, no passa el mateix amb els presos. Se'n coneix la participació perquè apareixen en diferents documents, però qui eren i què van fer esdevé una incògnita. Les dades que trobem són molt generals quantitativament parlant.

⁴²⁵ APT. Fons Junta Obres del Port. 162: 3.1. Construcción de la carretera "Maria Amalia" y reparación del puente sobre el río "Francolí". 28 de setembre de 1840.

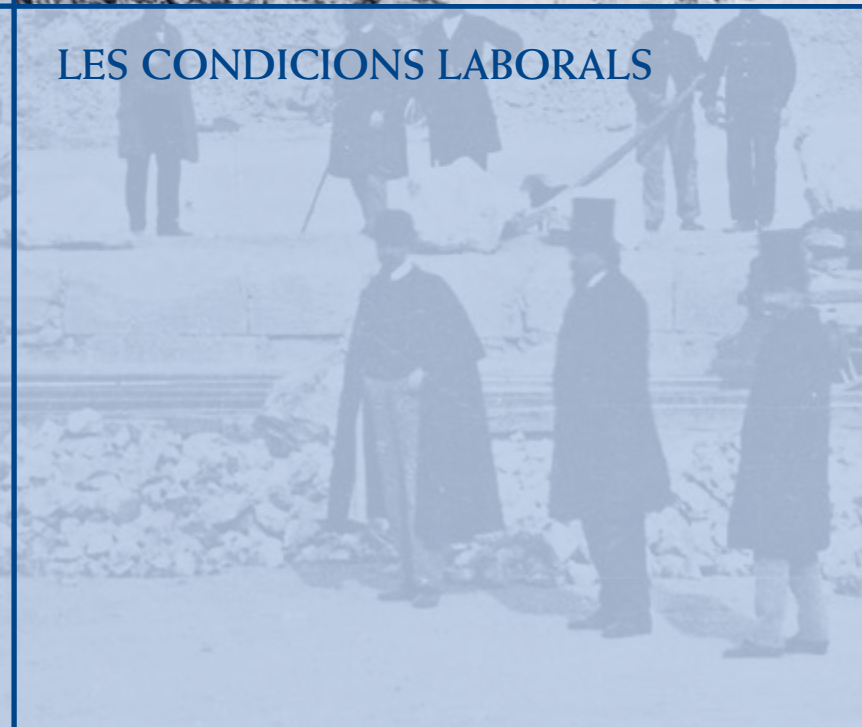
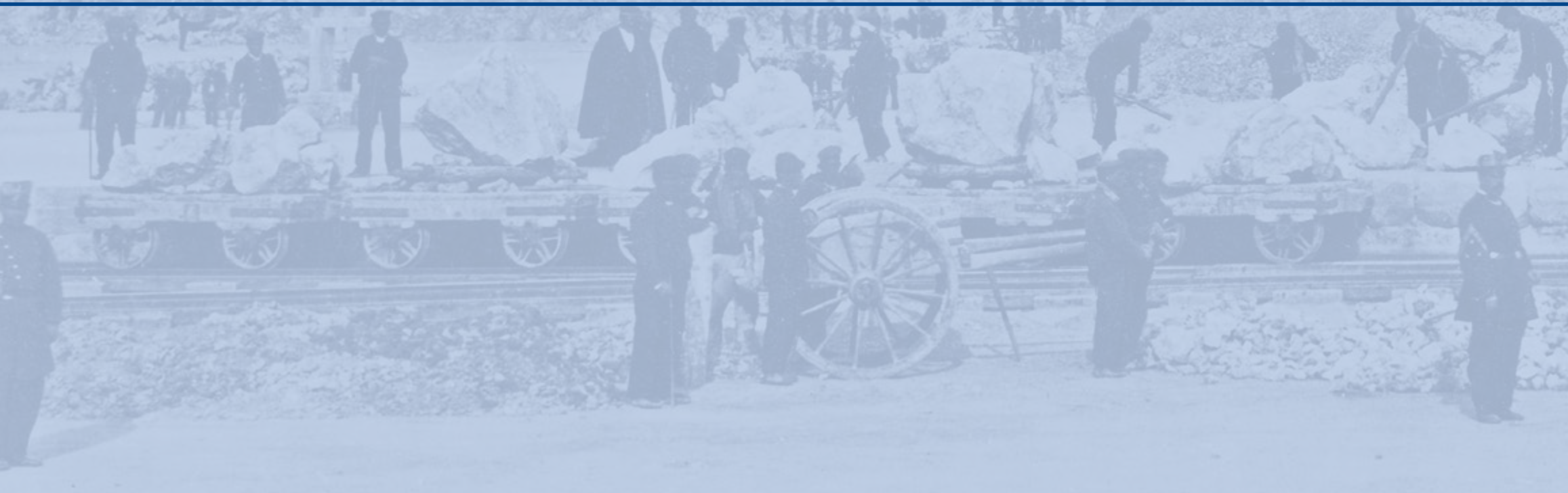
⁴²⁶ APT. Fons Junta Obres del Port. 162: 3.1. Construcción de la carretera "Maria Amalia" y reparación del puente sobre el río "Francolí". 8 de maig de 1841.

⁴²⁷ *Boletín Oficial de la Provincia de Tarragona*. Núm 56. 4 de juliol de 1842.

⁴²⁸ AHMT. Tots els noms dels treballadors i els punts d'actuació els trobem a: Fons municipal. P4512. Camins veïnals 1841-1850.

⁴²⁹ APT. Fons Junta Obres del Port. 162: 3.1. Construcción de la carretera "Maria Amalia" y reparación del puente sobre el río "Francolí". 24 de febrer de 1846 i 20 de novembre de 1850.

⁴³⁰ AHMT. Fons municipal. P4512. Camins veïnals 1841-1850.



LES CONDICIONS LABORALS



9.1 La vigilància dels presos

Els primers presos que arribaren a Tarragona per treballar a les obres del port s'allotjaren a dues de les quadres del Castell del Patriarca. Al Castell també s'hi quedava un destacament suís que pertanyia al batalló de Gall Rutiman (també conegut com San Gall-Thurn) i seria l'encarregat de vigilar-los fins que es van haver de traslladar a la Seu d'Urgell en avenir-se la guerra amb França. Davant d'aquesta falta, es va mirar de buscar una solució, i mentre esdevenia una incògnita els presos romangueren tancats a quadra sense sortir a treballar. Examinant quina seria la millor solució, es pensà que de moment se'n podien encarregar 40 ciutadans i un cap, que serien repartits entre les quadres i l'hospital en què es guarien els presos. El problema era que amb la guerra molts dels tarragonins estaven mobilitzats i alistats al servei de les armes. Finalment, els presos continuaren tancats i, de moment, foren vigilats per vuit homes i un cap. A l'hospital també s'hi destinaren quatre vigilants.

Aquests tretze havien de ser homes de més de seixanta anys que disposessin de bones condicions físiques. S'excloïa procuradors, escrivans i personal de l'Ajuntament. El relleu entre el batalló de Gall Rutiman i aquests homes va tenir lloc el dia 11 d'agost de 1794. No es coneixen gaire bé els detalls de la situació donada posteriorment, però, seguint l'eix cronològic, tenim testimoni que el dia 11 de gener de 1796 hi ha una petició feta per Fernando Seydel a Juan Cambiaso, governador de la ciutat, en què li demana que de la vigilància se n'encarreguin els militars, ja que els havia arribat un nou grup força inquiet: "los que han venido en reemplazo de los primeros, son inquietos, y perturbadores del buen orden, porque al que menos le falta cuatro años para cumplir su destierro, no es fácil conseguir el que los capataces con solo sus ayudantes puedan contenerlos en sus excesos, como ya se ha verificado, que ha resultado el desertarse tres desde el mes último".⁴³¹

Es demanà que s'enviés un oficial subaltern, un sergent, trenta homes entre caps i soldats perquè vigilessin els penats nit i dia, tant a quadra com a obra. A partir d'aleshores, tots serien els vigilants, però al desembre de 1806, estant els presidiaris al penal del Miracle i sent-ne un total de 600, trobem una nota que esmenta que part de la tropa vigilant havia de ser traslladada a les casernes de Reus, perquè el governador de la plaça es queixava de no poder-los mantenir.⁴³² Dos anys després vingué la guerra, les obres es paralitzaren i es perdé el compte de presos i d'implicats en la vigilància. El presidi quedava aleshores a disposició de l'autoritat militar en tot el que feia referència a la col·locació i custòdia.

La qüestió de la vigilància sembla que mai no es va acabar de solucionar de manera satisfactòria, evidència que queda reflectida amb els conflictes aixecats i desercions que van donar-se en el període. El nombre canviant de presoners feia més difícil la feina, de manera que van haver d'idear estratègies, com la de col·locar els vigilants a la part alta de la pedrera per deixar-los a bona vista tot el perímetre. D'aquesta manera tenien amenaçats els presoners en el sentit que si un es volia escapar, seria disparat. Es desconeixen,

però, quines estratègies se seguïen per a la vigilància dels tallers, durant els transports de pedres a la punta del moll o dins del mateix presidi.

Resseguint la documentació, es troba detallat el nombre de presos, capatassos, caps de vara i la resta de força d'escorta que van tenir les obres del port entre els anys 1876 i 1879, una informació que ja ha estat presentada al capítol 6, però que cal recuperar, en el sentit que el 1876 hi havia 74 persones dedicades a escorta per a 530 presidiaris; l'any següent hi havia 120 presos més i l'escorta només havia augmentat en dos.⁴³³ En el primer dels casos, tocava a set o vuit penats per vigilant; en el segon, a vuit o nou. A aquesta vigilància també hi ajudava la presència dels capatassos i caps de vara.

9.2 El descontentament dels penats: maltractaments, aixecaments, faltes i desercions

Maltractaments i aixecaments

Al llarg de totes aquestes línies, s'han pogut apreciar quines eren les condicions en què es desenvolupava la vida i el treball dels confinats ocupats en les obres del port de Tarragona. Estaven obligats indiscutiblement a complir unes tasques, sota unes condicions i pressió que no eren les més adequades. De la documentació se'n pot extreure poc sobre quin era el sentiment i malestar que es desprenia, només hi ha dades amb més concreció a l'obra d'Eduardo Muñoz *El penal de Tarragona. Apuntes del natural*, però les referències són d'una cronologia en què aquells presos ja no treballen al port.

Una altra font són les notícies que van apareixent a la premsa del moment referents a queixes o amotinaments. Un dels primers que va haver-hi fou el dia 5 de juny de 1808, de les deu del matí a les dues del migdia. Hi posà fi el convenciment del tinent Fernando Seydel i el coronel del destacament suís Lluís Wimpffren, però molts dels participants van acabar ferits greument. Davant d'aquest conflicte es pensà que feia falta alguna cosa per estimular els presidiaris amb el treball, calia premiar-los per la feina feta. I va ser aquí quan es decidí que es rebaixaria un dia de condemna per quatre dies treballats. No era la primera decisió que es prenia pel que fa a rebaixa de condemna, perquè ja anteriorment s'havien expedit "diferentes Reales Órdenes en 26 de Noviembre de 1802, 15 de Junio de 1803 y 30 de Noviembre de 1807, por las cuales S.M. se dignaba conceder a los presidiarios que se empleaban en los trabajos penosos de las obras de este puerto, rebaja del tiempo de sus condenas, proporcionada al exceso de las tareas en el trabajo y a la buena conducta del penado".⁴³⁴

Un altre motí conegut tingué lloc a l'abril de 1857, quan arribà una carta en què es dictaminava l'enviament d'alguns dels presos a acabar condemna als penals africans. Després de l'avís, en un principi semblava haver-hi calma, però el matí següent, al moment de sortir a la pedrera, "se amotinaron en el patio, deshicieron instantáneamente una cocinilla y armados con los ladrillos y piedras se parapetaron en varios sitios del reducido patio, que en parte les guarecían, y dieron principio á ladrillazos á una resistencia desesperada". La crònica continua explicant que "Hallábase por fortuna reunidos todos los empleados del destacamento [...] y acudieron todos con la rapidez del rayo a contener el motín y poniendo en inminente peligro sus vidas, después de haber sosteni-

⁴³¹ AHT. Llibre d'acords de l'Ajuntament de Tarragona, 11 de gener de 1796.

⁴³² APT. Fons Junta Protectora de les Obres del Port. 7: 176. Presidi 1797/1806.

⁴³³ APT. Fons Junta Obres del Port. Carpeta 2791. Núm. 3. Conflictos. Registre 105. 23 de juliol de 1879.

⁴³⁴ JUNTA DE OBRAS DEL PUERTO DE TARRAGONA. *Memoria sobre los actos más importantes de la Junta de Obras del Puerto de Tarragona...*, p. 153.



do una lucha que duró más de un cuarto de hora, por no querer rendirse algunos veinte, pues que los otros, á la imperiosa orden del jefe del destacamento de echarse en el suelo obedecieron, se pudo sujetar á los revoltosos e inmediatamente hacer que marcharan todos á sus faenas ordinarias. Luego quedó todo en su estado normal, sin que ocurriera después lo más mínimo, á no ser el rigor de que tuvieron que echar mano los cabos durante el principio del trabajo".⁴³⁵

Es castigà els que van motivar l'aixecament amb més feina. En cap cas no se'ls va colpejar, com ja havia passat altres vegades, ja que la pena de "palos y azotes" estava permesa si hi havia causa. El comandant del presidi era aleshores José Fernández Campa. Aquesta vegada fins i tot va prevenir que s'enviessin a la infermeria tots aquells que havien estat ferits, però no n'hi havia hagut cap. Aquí hi figura un canvi respecte al tracte, i és que no gaires anys abans, sota la direcció de Ciriaco Muller (1841-1845), s'havia arribat a una situació en què es treballava més del que tocava, es menjava menys i els "palos" es donaven sovint, un malestar que obligà el cap polític a suspendre el director del càrrec. Tota aquesta situació havia provocat diversos altercats entre els presoners tant per la feina com pels plusos que se'ls havia de pagar.⁴³⁶

Un altre testimoni del que s'havia de suportar figura en un document de 1884, moment en què l'ajudant del presidi comentava al director de l'obra: "Con motivo de haber llegado al penal de esta Ciudad varios presidiarios destinados al mismo por incorregibles, se me pidió por el Director de dicho Establecimiento, que admitiera a dichos individuos en las obras de mi cargo, con preferencia a cualquier otro diciendo se les destinará a los trabajos más penosos, para que les sirviera de castigo. Por acceder a dicha petición tuve que alterar hasta la marcha de las obras en algunos casos, solo por complacer al Director del penal, y ayudarle en el cumplimiento de su cometido, observando con disgusto que a los pocos días de admitidos en las obras los confinados en cuestión dejaron de asistir a las mismas sin que hubiera precedido absolutamente ninguna orden para ello de esta Dirección facultativa. Volvió a llegar al penal una segunda remesa de confinados incorregibles, y el Señor Director del penal volvió otra vez a rogarme que los admitiera en las obras; y aunque esto me disgustaba por lo que había sucedido con los anteriores volví a admitirlos."⁴³⁷

Faltes i desercions

Al llarg de tots els anys en què foren actives les obres, es van donar diverses desercions. Sobretot, aquestes temptatives van tenir lloc des de la mateixa caserna en què es trobaven tancats els presos, però també se'n van donar durant la jornada de treball i els trànsits. En l'ordenança de presidis hi figuren algunes referències. Cada dia, almenys dues vegades, es passava llista als penats; si un faltava, el comandant era l'encarregat d'aplicar-li la correcció que cregués convenient. En cas de deserció, si voluntàriament tornava abans de vuit dies seria subjecte a correcció, però si tornava passats aquests dies, a la seva condemna se li sumarien els dies faltats, quatre mesos més si era la primera ve-

gada i un any si ja havia passat un altre cop. Les gratificacions i rebaixes de condemna serien perdudes, a més de procurar-li unes mesures de seguretat més severes, com unir el penat implicat a un altre a través de grillons. El fet de desertar més d'un cop també podia comportar el canvi de presidi, però tot això també variava depenent de la condemna que tenia cadascun.

Quan hi havia una deserció, el comandant del presidi era l'encarregat de notificar-la a les autoritats corresponents: a les justícies immediates, a la del domicili i procedència del penat, a la policia i al subdelegat de foment de la província del seu domicili, de manera que es preveïés la captura tan aviat com fos possible. En cas que en la deserció l'individu cometés cap delictes, era jutjat de nou pel jutge competent, atenint-se a tots els nous càrrecs que li vindrien, a més del de deserció i els que anteriorment complia. En tot aquest procés, la pena de "palos y azotes" era permesa. Aquesta mortificació correccional consistia en el tancament durant el dia i la nit, calabós, privació d'aliment (reduint-lo a pa i aigua per un temps moderat) o retardament d'aliment ordinari fins a concloure la seva tasca regular. Per als que abusaven amb paraules o gestos indecents, es podia utilitzar la mordassa o argolla en públic al pati de la caserna per tal que els veiés tothom. Aquests càstigs no podrien donar-se en temps de Setmana Santa ni el dia de l'aniversari de la reina.

Si es ressegueix la premsa, hi apareixen diversos episodis corresponents a fugues i a tot el conflicte que se'n derivava. Un d'aquests va passar el 12 de setembre de 1848. Segons detalla la *Gaceta de Madrid*,⁴³⁸ es va donar un terrible episodi arran de la fuga d'un penat quan els cinc-cents que hi havia aleshores acabaven la jornada i es dirigien de nou a la caserna. Sembla que, en escapar-se, diversos caps de vara li van anar al darrere, i ell, esperant-se en una cantonada, amenaçà de mort aquell que se li apropés. Tant és així que acabà apunyalant un dels caps de vara, i la resta es féu enrere. Aleshores s'hi apropà tot un seguit de treballadors que estaven per la zona armats amb bastons i pedres. I mentre un cap de vara li tirava sorra a la cara i el cegava, la resta l'atacava. El penat apunyalà un altre cap de vara, i ja, tot seguit, el van poder contenir. D'altra banda, el comandant de l'escorta, manà als penats tirar-se a terra, tot dient que si un es movia, s'obriria foc. A pesar de l'amenaça, dos dels presidiaris començaren a córrer. Un fou travessat per un sentinella i l'altre s'aturà de sobte. L'incident va concloure amb dos morts i amb la pretensió d'afusellar el penat que va originar tot aquest esdeveniment.

El 29 de juliol de 1855, la *Gaceta de Madrid*⁴³⁹ publicava una altra trifulga; aquest cop, el protagonista era el penat Tarrés. Havia intentat escapar despenjant-se a través d'una corda, per poder baixar per la part rocosa que tocava a l'edifici. Finalment, va ser descobert i se li aplicà el càstig que es considerà adient. Una altra crònica del *Diario de Tarragona* comentava: "Serían las cuatro horas de la tarde de anteayer cuando uno de los penados que iba con la sección del rancho, al llegar cerca del establecimiento penal, se escapó tirándose desde el boquete que existe junto al rastrillo de entrada. Vista la fuga, fueron tras de él varios números de la guardia disparándole tres tiros, que no lograron

⁴³⁵ *Diario Mercantil de Avisos y Noticias*, 21 d'abril de 1857, p. 2.

⁴³⁶ JUNTA DE OBRAS DEL PUERTO DE TARRAGONA. *Memoria sobre los actos más importantes de la Junta de Obras del Puerto de Tarragona...*, p. 156.

⁴³⁷ APT. Fons Junta Obres del Port. Carpeta 2791. Núm. 3. Conflictos. Registre 105. Núm. 318.

⁴³⁸ *Gaceta de Madrid*, núm. 5120 (19 de setembre de 1848).

⁴³⁹ *Gaceta de Madrid*, núm. 945 (4 d'agost de 1855).



alcanzarle pero si consiguieron espantar al fugitivo, el cual fue capturado por uno de los cabos del establecimiento.⁴⁴⁰

Dos anys després d'aquests fets, un document de l'Arxiu del Port de Tarragona indica la fuga de sis presos. Aquest cop s'havien escapat des d'una finestra de ventilació existent al taller de "cubas", al penal de la Pedrera: "Se fugaron días atrás seis confinados arrancando la rejita que en forma de cruz en él había ensanchándola en su contorno."⁴⁴¹ Vist l'incident, es manava tapiar la finestra per evitar noves fugues per aquella part del local. D'altra banda, el Llibre d'actes de la Junta d'Obres diu que la fuga es va fer pel taller de botam.⁴⁴²

El 6 d'octubre de 1883 es produïa una altra fugida des de la zona de pedrera. Un penat s'escapava agafant-se al tren que sortia en aquell moment direcció a Barcelona. Aquest cop, els vigilants van començar a disparar trets, sense tenir gaire en compte que al mateix costat de la pedrera hi havia l'estació de tren amb les màquines i passatgers. El guardaagulles (el Sr. Fornet) va resultar ferit i diverses persones van patir un xoc a causa del tràngol sofert. La companyia ferroviària va acabar denunciant els fets i demanà que es construís un mur de tancament de la pedrera per tal de separar zones i evitar un nou incident com el que havia tingut lloc. També es demanà que la retirada a la caserna es fes en moments que no hi hagués trànsit de trens i que s'avisés amb el toc d'una corneta per tal que els empleats de l'estació poguessin amagar-se durant el pas dels presidiaris.⁴⁴³

Arran dels fets, uns dies després, la Junta d'Obres es reunia i proposava tot un seguit de precaucions per tal d'evitar l'evasió de més presos. Els soldats que havien disparat van ser penalitzats. I es determinà la prohibició de disparar a qualsevol penat, si es posava en perill la vida d'altres persones.⁴⁴⁴ I, finalment, també s'edificà un mur que tancava el recinte de pedrera.

No obstant això, el 24 d'agost següent hi ha un document que parla de la fuga de dos presos, aquest cop donant noms: José Cortés Tortosa i Adolfo Domínguez López. El text ens exposa el següent: "Que se haga presente a la Junta de Obras del Puerto, la necesidad indispensable de que adopte lo mismo que el Director de dichas obras las precauciones necesarias a evitar nuevas fugas, pues de otra suerte y tan pronto como se tenga noticia de otra evasión será preciso proponer que se retiren los penados de los trabajos para conseguir que todos ellos en obediencia a la ley cumplan las condenas que se les han sido impuestas por sus delitos."⁴⁴⁵

9.3 Pagaments, premis i gratificacions

Per llei, tots els presos que sortissin a treballar a les obres portuàries havien de rebre una remuneració. Així en donava fe l'article 6 de l'Ordenança addicional de presidis de 1843: "Todos los confinados que trabajan en las obras de caminos, canales y puertos, disfrutarán, según su clase, los pluses siguientes: Los empleados en clase de peones

ordinarios 24 maravedíes. Los que tengan conocimiento de algún oficio o arte útil y la ejerzan en beneficio de las obras, 40 maravedíes. Los cabos de vara 42 maravedíes. Del plus correspondiente a cada uno se rebajaran ocho maravedíes, que recaudará la Junta económica para gastos de reposición del vestuario, y el resto lo percibirán los mismos interesados." D'aquesta recaptació se n'encarregava un dels vigilants; el 1883, per exemple, tenia el càrrec Serapio Bosqued, que era el vigilant número 20 del penal.⁴⁴⁶ Uns mesos després, el càrrec passava al vigilant número 30, Miguel Vallés Ballesteros.⁴⁴⁷

Les quantitats van ésser variables quant a dies/temps treballat i esforç. Només cal veure l'exemple del dia 30 d'abril de 1870, en què se'ns diu que la primera quinzena del mes anterior, és a dir, del març, només s'acredità mig plus "fundándose para ello en que los confinados sólo habían trabajado medio día y que por lo tanto no tenían derecho los referidos empleados en hacer la reclamación indicada, que según el artículo 9 de la ordenanza adicional del ramo, debe abonárseles todo el plus desde el momento que las brigadas han salido al trabajo sea cualquiera el tiempo que se ocupen en él, por la responsabilidad que les proporciona su cargo".⁴⁴⁸

Aquestes quantitats es pagaven, primerament, cada set dies, i després passà a ser cada quinze dies, sempre en diumenge o en dia festiu⁴⁴⁹ a les vuit del matí,⁴⁵⁰ atès que l'acte ocupava aproximadament una hora i mitja i no es volien perdre hores de treball. Normalment si feia bon temps es citaven els presos a les oficines de la pedrera, i dividits en brigades i disposats en fila, rebien les quantitats que els pertocaven. Per exemple, el 2 de juny de 1792 es repartí entre els 60 penats 220 rals d'ardit, mentre que el mes anterior havien estat 166 rals i 16 diners d'ardit.⁴⁵¹

D'altra banda, si les condicions meteorològiques ho impedièn, els pagaments es feien al mateix penal: "el pago de los confinados ocupados en ellas [obres del port] se ha verificado siempre en las oficinas de la pedrera a excepción de algún día de lluvia que se iría a hacerlo en el cuartel. Además se ha elegido de ordinario para pagar el Domingo o fiesta inmediatamente siguiente al día en que las cuentas han sido aprobadas, pues de verificarse el pago en día laborable han de perder los confinados hora y media de trabajo, a menos que no se verifique durante el descanso del mediodía, en cuyo caso se reduce el tiempo perdido de trabajo pero no se les deja descansar reposadamente".⁴⁵²

Però molts cops sorgia el problema de no tenir prou escorta els dies festius per vigilar que tot aquest procés de pagament anés correctament i no es produís un incident. D'aquí el comentari que fa el director de les obres: "Cuando me encargué de las obras y saqué el presidio a los trabajos, la fuerza de ejército que se me suministraba para escoltarlos tenía dificultad en bajar los días de fiesta, por cuya razón fue preciso para hacer el pago en dichos días subir al cuartel del Milagro. Pero en este local no hay condiciones ningunas de seguridad ni se tiene siquiera la garantía de que asista a él el Comandante

⁴⁴⁰ *Diario de Tarragona*, 28 de gener de 1872, p. 2.

⁴⁴¹ APT. Fons Junta Obres del Port. Carpeta 2791. Núm. 2. Edificios. Su ocupación, construcción y reparación, 16 de setembre de 1874.

⁴⁴² APT. Fons Junta Obres del Port, 6 d'octubre de 1874.

⁴⁴³ APT. Fons Junta Obres del Port. Carpeta 2791. Núm. 5. Personal. 15 d'octubre de 1883.

⁴⁴⁴ APT. Llibre d'acords de la Junta d'Obres, 17 d'octubre de 1883.

⁴⁴⁵ APT. Fons Junta Obres del Port. Carpeta 2791. Núm. 4. Confinados. Número de estos que puede emplear las Obras, su ocupación, reconocimiento y traslación al penal de Valencia. 24 d'agost de 1884.

⁴⁴⁶ APT. Fons Junta Obres del Port. Carpeta 2792. Núm. 5. Personal. 29 de març de 1883.

⁴⁴⁷ APT. Fons Junta Obres del Port. Carpeta 2792. Núm. 5. Personal. 31 d'agost de 1883.

⁴⁴⁸ APT. Llibre d'actes de la Junta d'Obres, 30 d'abril de 1870.

⁴⁴⁹ APT. Els dies festius els marcava el comandant del presidi. Fons Junta Obres del Port. Carpeta 2791. Núm. 3. Conflictos. Registre 105. Núm 6. 5 de juny de 1875.

⁴⁵⁰ APT. Fons Junta Obres del Port. Carpeta 2791. Núm. 3. Conflictos. Signatura 105. Núm. 4.

⁴⁵¹ APT. Fons Junta Protectora de les Obres del Port, 1792-1 793. 2 de juny de 1792 i 26 de maig de 1792.

⁴⁵² APT. Fons Junta Obres del Port. Carpeta 2791. Núm. 3. Conflictos. Signatura 105. Núm 5. 5 de juny de 1875.



como previene el artículo 8 de la Ordenanza adicional de 2 de Marzo de 1843, y habiéndome manifestado repetidas veces el personal subalterno mío que tiene miedo de colocarse con el dinero en medio de los confinados y en sitio donde no hay salida posible en caso de una agresión de los penados, he hecho las gestiones necesarias para que la escolta baje los días festivos de pago, que son dos cada mes.”⁴⁵³

L'article 8 de l'Ordenança addicional de presidis determinava que els plusos s'havien de pagar en mà a cadascun dels penats. Ho faria una persona encarregada específicament per a la feina, i sempre amb l'assistència del comandant i del subaltern. Aquest plus se'ls deixaria d'abonar en el moment que l'obra a què estiguessin destinats s'aturés o finalitzés, tal com indicava l'article 11 de l'Ordenança addicional de presidis de 1843: “Cuando se suspendan las obras á que estuviese destinado un presidio por tiempo indefinido, sea larga ó corta su duración, cesará el abono de pluses desde el día en que tenga efecto la suspensión hasta el que se vuelvan á empezar de nuevo los trabajos. Siempre que la suspensión haya de verificarse en virtud de orden de la Dirección general de Caminos, dará ésta el oportuno aviso á la de presidios con treinta días de anticipación, para que la misma pueda destinar á donde convenga la fuerza del presidio.”

Un problema que va sorgir amb els pagaments fou el retard a fer-los efectius. Segons l'article 46 del reglament de la Junta, aprovat el 25 de novembre de 1869, el director de les obres presentaria durant els primers vuit dies de cada mes la relació de despeses ocasionades per les obres. Aquestes dades passarien l'examen d'una comissió i, un cop aprovades, es procedia als pagaments. El problema aquí és que la Junta havia de celebrar les seves sessions els dies 15 i últim del mes, tal com ho preveia l'article 24 del seu reglament. I, per tant, no podia aprovar els comptes d'un mes fins el dia 15, amb la qual cosa els pagaments s'anaven retardant.

A partir d'aquí és quan van venir les queixes i les sospites que alguna cosa s'estava fent malament. Mariano Díaz, vicepresident de la Junta d'Obres en veu del director general d'establiments penals, comentava el següent: “Tratándose de una obra pública que se administra por una Junta que cuenta con recursos especiales y que se paga quincenalmente, que es cuanto puede concederse tratándose de jornales y pluses, parece inconcebible el retraso que se observa de dos quincenas en el pago de estas; y con el fin de que se consiga cualquier abuso que pudiera recibir, bien en los dependientes subalternos de la Junta o del presidio, lo pongo en conocimiento de V.S. para los efectos consiguientes, esperando se sirva manifestarme lo que se le ofrezca.”⁴⁵⁴ Davant d'això, finalment la Junta acordava, deixant de banda el reglament, que els comptes es farien cada quinze dies. Segons ells, el retardament en els pagaments sols s'havia donat en sis ocasions entre els anys 1874 i 1880.⁴⁵⁵ Però dos anys més tard el comandant del presidí tornava a escriure a la Junta d'Obres del Port perquè es pagués el plus amb puntualitat. Passava el 19 de maig de 1882 i tornava a passar el 12 d'octubre del mateix any.⁴⁵⁶

Al cap d'uns mesos, el 31 de gener de 1883 s'emetia una reial ordre relativa a l'augment de plus i ració de ranxo dels presos ocupats a les obres, ja que, pel que sembla, als

de Tarragona no se'ls pagava ni una tercera part del plus establert per normativa ni se'ls servia la quantitat de sopa que s'havia previst a l'article 55 de l'Ordenança addicional de presidis de 1843, com ja s'ha comentat al capítol 7. En no complir-se, estava “desatendido un servicio de la mayor importancia, pues se estima necesario e indispensable que los confinados, al extinguir su condena, dispongan de un peculio propio, no solamente para evitar a la Administración los gastos de transporte a su punto de residencia, que esto sería de menos importancia, y si para que el confinado puesto en libertad disponga de haberes que le permitan establecerse honradamente cerrándole el camino de la reincidencia”.⁴⁵⁷

Les disposicions marcades eren les següents: la millora dels plusos que rebien els confinats, agafant com a preu base el jornal de quaranta cèntims de pesseta diaris, que era la quantitat que es pagava als oficials de tercera als tallers de presidí; la distribució dels plusos en dues parts, una unitat que s'entregaria en mà i una altra destinada a la creació del seu fons d'estalvi; la millora del racionament, fent-lo igual que el dels confinats dels destacaments penals de Moncloa i Ocaña, i l'abonament del preu al qual pujava el suplement de ració anava a càrrec de la Junta d'Obres del Port.⁴⁵⁸ Finalment, el plus que es determinà va ser el següent (en pessetes):⁴⁵⁹

Quadre 16. Plusos per a capatassos, caps de vara, peons d'ofici i peons ordinaris

Capatassos	pts.	Caps de vara	pts.	Peons d'ofici	pts.	Peons ordinaris	pts.
1a classe	1,00	1a classe	0,40	1a classe	0,60	1a classe	0,45
2a classe	0,75	2a classe	0,40	2a classe	0,40	2a classe	0,26
3a classe	0,50	3a classe	0,31	3a classe	0,40	3a classe	0,30
				4a classe	0,30		

A més del plus que rebien, els dies que feia molt de fred, mala mar o es feien feines extra, se'ls donava vi o aiguardent acompanyant les mateixes menjades. Per exemple, es coneix que Fèlix Duch va facturar de l'1 d'abril al 30 de juny de 1802 la quantitat de set mil gots i que per cadascun cobrà dos quarts.⁴⁶⁰

9.4 El treball lliure

El 14 de febrer de 1869 la Direcció General d'Establiments Penals emetia una circular en què s'esmentava la necessitat de reforma als establiments: “Es necesario que sin desnaturalizar la índole penitenciaria y correccional de los presidios, se las apañe para la enseñanza y mejora del penado y que se les den condiciones para enriquecer la inteligencia y estimular la laboriosidad de este, preparando su vuelta a la sociedad como un miembro útil, diferente a reparar el mal que otro día la infirió, dotado con más y mejores

⁴⁵³ Ibídem.
⁴⁵⁴ APT. Fons Junta Obres del Port. Carpeta 2792. Núm. 5. Personal. 2 d'abril de 1880.
⁴⁵⁵ APT. Fons Junta Obres del Port. Carpeta 2792. Núm. 5. Personal. 15 d'abril de 1880.
⁴⁵⁶ APT. Fons Junta Obres del Port. Carpeta 2792. Núm. 5. Personal. 19 de maig i 12 d'octubre de 1882.

⁴⁵⁷ APT. Fons Junta Obres del Port. Carpeta 2792. Núm. 5. Personal. 10 de febrer de 1883.
⁴⁵⁸ Ibídem.
⁴⁵⁹ APT. Fons Junta Obres del Port. Carpeta 2792. Núm. 5. Personal. 1 de març de 1882.
⁴⁶⁰ APT. Fons Junta Protectora de les Obres del Port. Llibre de certificacions i lliuraments, 1802.



medios de satisfacer sus necesidades y preservando con esto de la reincidencia."⁴⁶¹ Això ja havia quedat provat amb la presència dels tallers, però no sempre havia donat bons resultats.

D'aquesta manera es proposava la modalitat del "treball lliure", per a la qual aquells que s'hi volguessin adherir havien de seguir tot un conjunt de formalitats i obligacions. Primer de tot, s'havien d'inscriure al registre del treball lliure que obriria el major del presidi, el dia 3 o el 17 de cada mes. L'escrivà encarregat redactaria una fitxa en què hi havia d'aparèixer el nom i cognoms, la condemna, el temps extingit, la conducta observada i l'ofici a què s'havia dedicat o s'estava dedicant el penat en qüestió. Els presidaris que estiguessin adscrits a un taller no podien apuntar-se al treball lliure fins que no hi haguessin aprenents amb les aptituds suficients per reemplaçar-los. Un cop passaven a participar en la modalitat de "treball lliure", havien de continuar en l'ofici que adoptessin, sense excusar-se per altres causes que les de malaltia, i sempre amb el justificant mèdic. Els drets que emparaven els presos en tota aquesta qüestió del treball lliure serien llegits pel furrier els dies 1 i 15 de cada mes, sempre aportant les convenients recomanacions.⁴⁶²

Uns mesos després d'haver-se plantejat aquestes disposicions en la circular corresponent, s'hi afegien noves mesures: "1ª Los capataces efectivos de brigada solo irán con la fuerza de confinados que salgan del cuartel, cuando estos vayan a un acto del servicio del mismo establecimiento, o que la sección y destacamento que tenga que salir se componga y exceda de renta. 2ª. Todas las demás secciones cuya salida se concede, sea para obras públicas y de particulares, ira bajo la vigilancia de un capataz supernumerario al cual ha de abonar su respectivo sueldo la empresa o particular a quien estén concedidos los penados, como uno de sus gastos extraordinarios e independientes."⁴⁶³

Amb la nova modalitat del treball lliure es determinava que no sortissin presos i treballadors lliures a treballar conjuntament: "el lunes próximo irían a las obras todos los libres; y que los que no irían el lunes y hasta nueva orden serían los presidarios".⁴⁶⁴ Però això tampoc volia dir que "no trabajen simples braceros libres mezclados con los confinados; pero que de ninguna manera se opone como queda dicho en que continúen en las obras trabajando con ellos maestros oficiales".⁴⁶⁵

La documentació existent no dóna prou referències per conèixer fins a quin punt va ser aplicable aquesta nova modalitat de treball en els penals del Miracle i la Pedrera. No obstant això, cal presentar el cas de Manuel Siré i Francisco Ventura, dos penats que decidiren afegir-se al grup de treballadors lliures;⁴⁶⁶ fou cap al maig de 1872. Aquesta nova condició feia que no se'ls pogués obligar a sortir de l'establiment per treballar a les obres portuàries, però això no volia dir que no hi poguessin sortir. El conflicte va venir quan el comandant no els deixà sortir més i no informà la Junta de la decisió. La Junta, enfadada, s'agafava al fet que: "El destacamento presidar de esta plaza es una excepción

de la generalidad de los presidios en razón á que los confinados que lo componen se hallan destinados exclusivamente á los trabajos de las obras de este puerto y de cuya obligación no pueden ser distraídos, acuerda acudir al Sr. Gobernador de la provincia y secundar la justa y fundada petición del Sr. Ingeniero al efecto de que se obligue al Comandante del presidio á permitir que salgan al trabajo de los talleres los confinados que anteriormente se mencionan."⁴⁶⁷

⁴⁶¹ APT. Fons Junta Obres del Port. Carpeta 2791. Núm 3. Conflictos. Registre 105.

⁴⁶² APT. Fons Junta Obres del Port. Carpeta 2791. Núm 3. Conflictos. Registre 105.

⁴⁶³ APT. Fons Junta Obres del Port. Carpeta 2791. Núm 3. Conflictos. Registre 105.

⁴⁶⁴ APT. Llibre d'actes de la Junta d'Obres, 7 d'agost de 1879.

⁴⁶⁵ APT. Llibre d'actes de la Junta d'Obres, 23 d'agost de 1879.

⁴⁶⁶ APT. Fons Junta Obres del Port. Carpeta 2791. Núm. 3. Conflictos. Registre 105, núm 34, 14 de maig de 1872.

⁴⁶⁷ APT. Llibre d'actes de la Junta d'Obres, 17 de maig de 1872.

10



L'ASSISTÈNCIA SANITÀRIA



Accidents i malalties van ser una constant dins el grup de presos treballadors de les obres del port modern de Tarragona. El paludisme, una malaltia endèmica de la costa que predominava en aquella època, va ser molt freqüent, fins al punt de declarar-se l'any 1802 com el de la gran epidèmia. A les proximitats del port, amb l'aigua estancada no era pas estrany que el mosquit que transmetia la malaltia es reproduís amb facilitat. No es començà a tractar la zona per evitar aquests contagis fins passats uns quants anys, gràcies als continus escrits dels doctors Dalmau i Vilanova. Als malalts de paludisme se'ls subministrava quina; si era bona, curava el malalt i si no, "les repetía y perdían la vida".⁴⁶⁸

Però una de les causes més comunes d'emmalaltir va ser la mala alimentació. Salillas, per exemple, parla de la "púrpura hemorrágica",⁴⁶⁹ de la qual atribueix dos casos a Tarragona.⁴⁷⁰ D'altra banda, també recalca els menjars salats i picants que es servien a les cantines, ja que molts cops les males condicions d'aquests menjars acabaren generant afeccions a la pell i mucoses i, fins i tot, escorbut. També es patien les esmentades malalties professionals derivades de l'activitat única, com l'hemoptisi o altres de físiques com l'atròfia o l'anquilosi. A més d'aquestes, també cal fer referència a les malalties mentals.

L'estat de salut de molts d'ells empitjorava amb l'estança al penal, per les condicions a les quals estaven sotmesos. Fins al punt que, en els diàlegs proporcionats per Eduardo Muñoz a *El penal de Tarragona. Apuntes del natural*, pot veure's quina era la magnitud de l'assumpte. Un d'aquests diàlegs exposava el següent:

—El médico dice que precisamos de pulmones de hierro.

—Casi todos tenemos la lengua mala.

—Alto interrumpimos, llenos de pena y horror. ¿Dónde está la prueba de lo que ese dice? Y como movidos por un resorte sacaron la lengua buen número de penados, y vimos con espanto por nuestros propios ojos las llagas y escoriaciones que todos tenían. [...]

—Todos padecemos del pecho, y el diez por ciento ó quizá más de nuestros compañeros, arrojan sangre por la boca.⁴⁷¹

10.1 L'hospital de Sant Pau i Santa Tecla

L'assistència sanitària, en principi, va donar-se des de l'hospital de Sant Pau i Santa Tecla i, més endavant, cap al 1845, sota la direcció de Víctor Martí es construiria una infermeria al presidi de la Pedrera, per tal de donar assistències menors. Aquest hospital disposa d'una llarga trajectòria que ve del segle XII, de la qual hi ha constància gràcies a la donació d'uns béns per part de Guillem d'Aguiló, en època de l'arquebisbe Bernat Tort. La constitució de l'actual fundació no arribà fins al segle XV, quan, el 15 de desembre de 1464, Pere de Urrea, amb el consentiment i cooperació de l'Ajuntament municipal i el Capítol eclesiàstic, unia els dos hospitals que tenia la ciutat en un de sol, el de

Santa Tecla. L'administració determinà que aniria a càrrec de dues persones designades per l'Ajuntament i pel Capítol eclesiàstic.

El 24 de febrer de 1588 va finalitzar l'obra del nou hospital, ubicat per l'arquebisbe Antoni Agustí al terreny que aquest prelat va decidir i que pertanyia a la seva senyoria, situat entre el col·legi tridentí i el convent-església dels pares jesuïtes. És a dir, a la rambla Vella, on actualment es troba. En el segle XVIII, l'edifici s'ampliava fins al carrer de Sant Agustí, per integrar-hi la Casa de Recollides, i a principis del s. XIX es construïa la Casa de la Convalescència,⁴⁷² gràcies al testament del canonge Botines. Dins d'aquest context, foren allotjats els presos del Miracle i la Pedrera.

Els inventaris de l'època donen una idea de com estava l'hospital. Els malalts descansaven en llits de fusta o de ferro, coberts per matalassos de llana. Eren tapats per uns llençols, acompanyats de mantes i coixins. Les sales estaven il·luminades amb llànties d'oli, fetes de llautó. També hi havia unes escopidores de llauna. Pel que fa als utensilis de cuina, s'ha d'esmentar les calderes i cassoles per bullir, fetes de coure, i també les olles i paelles de ferro per als sofregits. L'aigua es guardava en cànirs de coure. I tots els aliments quedaven reservats en un magatzem adjunt a la cuina, en què hi havia unes grans tines per conservar el gra i l'oli, i també barrils de fusta per guardar-hi el vi.⁴⁷³

El costos tan elevats per cada assistència (4 rals i mig)⁴⁷⁴ i l'escassa subvenció que es tenia per poder-los fer efectius van suposar més d'una reunió entre l'Administració del centre i les autoritats. Un protagonista d'aquests encontres va ser la Junta d'Obres del Port, en lluita per les assistències dels presos malalts o accidentats. Finalment, la qüestió arribà al punt en què l'hospital amenaçà la Junta de les Obres del Port dient-los que si no s'abonaven les assistències no s'admetrien més penats;⁴⁷⁵ sobretot per "no serle lícito hacer limosna a éstos, sustrayéndola de los pobres de la Ciudad, que tanto lo necesitan".⁴⁷⁶

Les dificultats econòmiques per les quals passava l'hospital eren notòries. Fins i tot, s'havien vist obligats a rebaixar el sou dels empleats i a augmentar en un quart de billó el preu per assistència. No obstant això, l'hospital no aconseguí cobrar el deute; el 30 de novembre de 1799 ascendia a 3.694 rals i mig de billó (821 assistències). La queixa pel deute no va tornar a sortir fins el 9 de febrer de 1800, moment en què es va haver d'atendre un pres que s'havia trencat el braç. I aleshores, tres dies més tard, el governador Mariano Ibáñez contestava transcrivint l'acord de la Junta d'Obres del Port: "se entreguen inmediatamente doscientas libras a cuenta de las Hospitalidades devengadas, y que si estas no las satisface la Real Hacienda, como debe, lo practicará inmediatamente dicha Junta, convencida de que el Hospital no puede padecer los perjuicios de las competencias".⁴⁷⁷ No es veia gaire clar qui havia d'efectuar els pagaments, i finalment va ser la Junta. Però passaven els mesos, augmentava el nombre de malalts i l'assumpte

⁴⁶⁸ ADSERÀ MARTORELL, J. *El Hospital concierta la asistencia a los accidentados en las obras del Puerto de Tarragona, año 1801*. Junta del Puerto de Tarragona, 1985, p. 9.

⁴⁶⁹ La síndrome es caracteritzada clínicament per l'aparició de taques hemorràgiques disseminades per la superfície cutània, que afecten algunes vegades les mucoses. Pot acompanyar-se de sufusions sanguínies en alguns òrgans.

⁴⁷⁰ SALILLAS, R. *La vida penal en España...*, p. 120.

⁴⁷¹ MUÑOZ, E. *El penal de Tarragona...*, p. 22.

⁴⁷² VEGETU ADSERÀ, J. "La casa de convalescència de l'Hospital de Tarragona", *Gimbernat: Revista Catalana d'Història de la Medicina i de la Ciència*, vol. 17, 1992, p. 99-106.

⁴⁷³ PARELLADA, J. M. M.; SÁNCHEZ REAL, J. *Los hospitales de Tarragona*. Tarragona. Instituto de Estudios Tarraconenses Ramón Berenguer IV, secció Arqueología e Historia, núm. 22, 1959, p. 137.

⁴⁷⁴ Aquesta dada és per a finals de segle XVIII, el valor de les assistències anirà variant.

⁴⁷⁵ AHT. Llibre d'acords de l'Ajuntament de Tarragona. 14 d'octubre de 1797.

⁴⁷⁶ AHT. Llibre d'acords de l'Ajuntament de Tarragona. 18 d'octubre de 1799.

⁴⁷⁷ AHT. Llibre d'acords de l'Ajuntament de Tarragona. 12 de febrer de 1800.



continuava sense resoldre's.⁴⁷⁸ I un altre cop fou la Junta la que abonà la quantitat que es devia.⁴⁷⁹

Les queixes sobre els impagaments de les assistències no sols venien pels presidaris, sinó també per aquells treballadors de les obres del port contractats i procedents dels pobles de la comarca. L'hospital no tenia l'obligació d'atendre'ls: "Ab motiu de enviarse al Hospital molts malalts forasters que treballan al moll per curacio de desgracias, que es deven en aquella obra, apareguet que la Junta del Moll recompensia aquel gasto a la Administració; y que se fassia un offici a la Real Junta del Moll, fentle evidència de la justa pretenció de la Real Administració y se ha determinat unànimement, que se fascia dit offici."⁴⁸⁰ Finalment, la Junta del Port resolía fer-se càrrec de les assistències a aquests accidentats.⁴⁸¹

Un any després, la Junta Administrativa de l'hospital determinava la necessitat d'haver-hi un metge de guàrdia resident a plena i exclusiva dedicació. De moment sols s'havia seguit la directriu del reglament establert, en què el metge havia d'acudir a l'hospital cada dia al matí o a la tarda, segons l'avisés el practicant o l'infermer. El problema era que la majoria de dies durant la jornada més aviat era absent, i molts cops quan se'l necessitava arribava tard o no hi acudia. L'hospital convocà el corresponent concurs per ocupar la plaça, i s'hi presentaren facultatius de diversos punts de Catalunya. Finalment, el lloc fou per al Dr. Juan Vives Rubio, de Constantí. El canonge Vilallonga s'oferia a pagar part del cost de la plaça de metge resident.

El problema dels impagaments serà persistent al llarg del període de les obres. Un exemple de 1824 el tenim amb el presidiari Pablo Barril, ja que de sis dies assistit, sols se n'havia pagat cinc.⁴⁸² Un any després, el 3 de desembre de 1825 apareix una altra queixa sobre això, en què es demana a l'Ajuntament que assumeixi el deute,⁴⁸³ i el mateix per al 1828.⁴⁸⁴ Aquí interessaria trobar un llistat de tots aquells presos que van rebre assistència i també dades com la malaltia, la procedència, edat, però no existeixen. En cap dels llibres d'entrades i sortides de malalts de l'hospital s'especifica si un pacient era un dels penats de les obres del port. En al·lusió a ells només ens apareix, com hem vist, en queixes per impagament de les estances o també trobem sol·licituds d'admissió. Per citar-ne alguns, esmentem Ventura Deu, Juan Ribé o José Plasencia. La inexistència d'aquestes llistes, finalment, se'ns corrobora a partir d'una nova acta de l'hospital, signada el 30 de setembre de 1836. Aquesta acta deia que el jutge de primera instància havia demanat a l'hospital una relació de tots aquells presos que havien estat i estaven assistits a l'hospital, però que no la podien presentar pel simple fet de no existir cap

relació anterior a aquella data.⁴⁸⁵ Aquesta petició tampoc comportà que posteriorment es comencessin a elaborar les llistes.

10.2 La infermeria del presidi de la Pedrera

L'Ordenança general de presidis de 1834 deia que en tots els dipòsits o presidis era necessària l'existència d'un departament destinat a infermeria. Havia d'estar en una habitació amb sostre alt, ventilada i, si era possible, elevada de la superfície, per evitar humitats. L'espai havia de ser proporcional al nombre de llits que fossin necessaris. La sala s'havia de dividir: en una banda, s'hi farien les observacions d'aquells que hi anessin amb símptomes de malalties cutànies o contagioses i, a l'altra, s'hi situaria els accidentats. En cas de constatar una malaltia cutània o contagiosa, el malalt era traslladat a l'hospital, però també aquells que tinguessin dolences greus, ja que la infermeria només era per a casos lleus o per a la convalescència dels que s'havien curat a l'hospital. Per traslladar el malalt s'utilitzava una llitera.

La infermeria del penal de la Pedrera, però, no es va construir fins al 1845, i les obres portuàries estaven sota la direcció de Víctor Martí. S'ubicava al pis superior, sobre la zona de descans. D'altra banda, el penal del Miracle mai no va tenir infermeria. Quan els penats que hi complien condemna es posaven malalts, no se'ls deixava quedar a les habitacions a descansar per qüestions de ventilació, i sols en casos greus eren traslladats a la infermeria del penal de la Pedrera o a l'hospital. La seva tutela estava a càrrec d'un metge, tot i que el que vigilava les vint-i-quatre hores era un cap de vara, que canviava cada dia. Si calia, també es buscava l'ajut d'altres presos. A cadascun d'aquests se'ls abonava la quantitat d'un ral diari. El furrier, sota la direcció de l'ajudant, era l'encarregat de marcar el quadern d'altres i baixes, es feia càrrec de les despeses i havia de presentar mensualment els comptes. També s'encarregava, juntament amb l'ajudant i amb el visiplau del comandant, de comprar tots aquells utensilis que es necessitessin per al bon funcionament del departament.

Segons l'article 169 de la citada ordenança de presidis, les obligacions del metge, a tall de resum, eren les següents: 1. Reconèixer l'estat de salut de tots els presidaris de nova entrada. 2. Visitar cada matí els dipòsits de l'establiment per assabentar-se de l'estat de salut dels confinats i disposar el pas dels malalts a la infermeria o a l'hospital, segons la dolença. 3. Reconèixer diàriament les diferents estances del presidi i les vaixelles amb què menjaven els presos, perquè reunissin les condicions necessàries. 4. Concórrer sense demora a qualsevol cas imprevist de desgràcia o dolença particular dels individus de l'establiment, i visitar dos cops al dia els malalts i convalescents de la infermeria. 5. Entregar al furrier les llistes de medicines i utensilis que es necessitessin, tant per a la infermeria com per conservar la salubritat de l'establiment.

El subministrament d'utensilis i medicines, igual que els aliments, es feia per contractació, i el contracte tenia una durada de quatre anys. De la subhasta se n'encarregava la Dirección General de Beneficiencia, Sanidad y Establecimientos Penales. La *Gaceta de Madrid*⁴⁸⁶ publicava el 1874 les clàusules que havien de complir els contractistes. Aquests

⁴⁷⁸ El 10 d'octubre de 1800 tenim una altra queixa per impagament d'assistències. AHT. Llibre d'acords de l'Ajuntament de Tarragona. 10 d'octubre de 1800.

⁴⁷⁹ AHT. Llibre d'acords de l'Ajuntament de Tarragona. 18 d'octubre de 1800.

⁴⁸⁰ AHT. Llibre d'acords de l'Ajuntament de Tarragona. 10 d'octubre de 1800.

⁴⁸¹ AHT. Llibre d'acords de l'Ajuntament de Tarragona. 17 d'abril de 1801.

⁴⁸² AHAT. Fons de l'Hospital de Sant Pau i Santa Tecla. Resoluciones de la Administración del Hospital desde el 18 de Octubre de 1813 hasta fin de 1833. Unitat de catalogació 1, capsa 1. 18 de juny de 1824.

⁴⁸³ AHAT. Fons de l'Hospital de Sant Pau i Santa Tecla. Resoluciones de la Administración del Hospital desde el 18 de Octubre de 1813 hasta fin de 1833. Unitat de catalogació 1, capsa 1. 3 de desembre de 1825.

⁴⁸⁴ AHAT. Fons de l'Hospital de Sant Pau i Santa Tecla. Resoluciones de la Administración del Hospital desde el 18 de Octubre de 1813 hasta fin de 1833. Unitat de catalogació 1, capsa 1. 29 de gener de 1829.

⁴⁸⁵ AHAT. Fons de l'Hospital de Sant Pau i Santa Tecla. "Acuerdos adoptados por la muy ilustre administración del Hospital en los años de 1834 a 1838 inclusivos". Unitat de catalogació 4, capsa 1. 30 de setembre de 1836.

⁴⁸⁶ *Gaceta de Madrid*, núm. 207 (26 de juny de 1874).



estaven totalment obligats a mantenir constantment un bon ús del material de la infermeria i a disposar d'almenys sis llits per a cada cent presos, i tenir-ne uns quants més per si fossin necessaris. Si es considera això, el penal de la Pedrera devia tenir almenys dotze llits amb els corresponents matalassos de llana i coixins. Per cada llit, el contractista havia de subministrar una camisa de fil blanc i un barret de roba, també una tauleta amb un calaix, un tovalló quadrat, un got, un plat, una tassa, una cullera i cada tres llits un drap. Un altre element que havia de tenir la infermeria era un mocador negre de grans dimensions per cobrir el taüt d'aquells penats que morien.

La roba dels llits havia de canviar-se cada quinze dies i les camisoles, barrets, fundes i tovallons, cada vuit. La llana dels matalassos s'havia de rentar cada sis mesos. En cas que s'haguessin de cremar les robes davant del perill de contagi, s'abonaria al contractista la quantitat que havia costat. Però no s'abonaria la quantitat a la qual ascendia la roba utilitzada per enterrar els penats morts.

Un cop acabava el contracte dels quatre anys, quedaven a benefici de la Dirección General de Beneficiencia, Sanidad y Establecimientos Penales tots els utensilis que s'havien fet servir durant aquests anys, entenent que podien donar servei a un 6% de la força existent. Com s'ha comentat abans, el contractista subministrava també l'aliment, les medicines i les matèries necessàries per elaborar-les. En cap cas el contractista no podia subcontractar el que tenia en arrendament. Si incomplia les condicions, rebia una multa. Per guardar-ho tot, es disposava d'un petit magatzem; en el cas del penal de la Pedrera, no sabem on s'ubicava exactament, si a la mateixa infermeria o en una de les seccions de la cuina.

I és que ha arribat poca informació, quant a la distribució de la infermeria. No existeix un plànol específic de planta, sols de manera general, pel qual es dedueix que la infermeria, amb forma rectangular, tenia unes dimensions de 25 × 44 metres, aproximadament.⁴⁸⁷ El 1883 se li va construir una petita habitació en què restaren provisionalment els presos que morissin.⁴⁸⁸ Sobre les condicions en què es trobava l'edifici i el mobiliari, tenim noció que a partir de 1870 es va ordenar tot un seguit de reparacions i recanvis, que corregueren a càrrec de la Junta d'Obres del Port. Una d'aquestes reparacions va ser el terra del lavabo, que s'havia enfonsat.⁴⁸⁹

Sembla que part del terreny en què s'havia edificat el penal amb la seva infermeria pertanyia a Manuel Feliu. El 1861 aquest veí de Tarragona reclamava la seva part,⁴⁹⁰ per això la Junta determinà indemnitzar-lo segons la taxació establerta. Se li concedí un terreny ubicat entre els carrers de Santiyán, Sant Miquel i General Contreras, amb la possibilitat de poder-hi edificar com volgués el nou propietari. Uns anys després, el 1886 l'empresa de ferrocarrils d'Almansa a València i Barcelona sol·licitava l'adquisició de l'edifici d'infermeria i presidi i altres terrenys de la zona per construir-hi una estació destinada a mercaderies. Davant del perjudici que això ocasionaria a les obres del port,

⁴⁸⁷ APT. Fons Junta Obres del Port. 160: 3.1. Terrenos. Núm. 2.2. Expediente Don Manuel Feliu, coronel retirado solicita permutar un terreno de su propiedad ocupado con la enfermería del presidio. El plànol en qüestió ens ofereix les mesures en vares de Burgos (1 vara són 83,5 cm).

⁴⁸⁸ APT. Llibre d'actes de la Junta d'Obres. 17 d'abril de 1883.

⁴⁸⁹ APT. Llibre d'actes de la Junta d'Obres. 6 de maig de 1874.

⁴⁹⁰ APT. Fons Junta Obres del Port. 160: 3.1. Terrenos. Núm 2. Expediente general relativo a terrenos comprendidos en la enfermería del presidio. 26 de juliol de 1861.



Plànol del penal de la Pedrera amb la infermeria del presidi. APT.

el director de les obres redactà un document en contra de la proposta.⁴⁹¹ Quan el penal quedà anul·lat, els terrenys passaren a ser propietat d'Hisenda i, poc després, Foment decidia concedir de manera gratuïta els terrenys a la companyia dels ferrocarrils de Madrid, Saragossa i Alacant (MZA),⁴⁹² l'any 1916.

10.3 Accidents a la pedrera i zona de les obres del port

Durant el període comprès entre 1797 i 1799 es van portar a terme 821 assistències mèdiques a treballadors de les obres del port.⁴⁹³ La mitjana per any correspon aproximadament a 273, una quantitat molt considerable tenint en compte el nombre de presos que hi havia treballant en aquelles dates: el 1797, una mitjana de 36 presos i 14 contractats o, el 1799, 25 presos i 120 contractats. Les causes d'aquests accidents eren diverses i molts cops acabaven amb la vida dels implicats o amb una invalidesa que els inhabilitava per no assistir més als treballs portuaris.

D'aquí venia l'expedició d'unes pensions a les vídues o a aquests invàlids. Algunes d'aquestes vídues van ser Tecla Nadal, Josepa Pelegrí, Antònia Pujades o Isabel Oliver,

⁴⁹¹ APT. Llibre d'actes de la Junta d'Obres. 27 de gener de 1886.

⁴⁹² APT. Llibre d'actes de la Junta d'Obres. 28 de febrero de 1916.

⁴⁹³ LÓPEZ BONILLO, D.; ROVIRA I GÓMEZ, S. J. *El Port de Tarragona...*, p. 53.



a les quals se'ls concedí una pensió de dos rals d'ardit diaris, per reial ordre del 17 de novembre de 1800 les tres primeres i per reial ordre de l'11 de gener de 1806, la darrera. Pel que fa a la pensió d'invalidesa, sabem del cas de Pau Bartolí (picapedrer), al qual se li concediren deu rals d'ardit diaris, dos terços del salari que havia rebut,⁴⁹⁴ o també el cas de Pablo Bosch (picapedrer), al qual mentre es recuperava se li va abonar la meitat del jornal que cobrava. Desconeixem, però, com afectava tota aquesta qüestió el cas dels presidians.⁴⁹⁵

Un accident que cal destacar per la seva transcendència és el que succeí el 19 d'abril de 1852.⁴⁹⁶ L'afectat va ser el confinat Juan Antonio Mayorgas, que resultà greument ferit al cap. Pertanyia a la brigada del capatàs Ignacio Piferrer, al qual el cap de vara León Samper avisà d'estar mal falcada la carrossa que havien de moure, i aconsellà que "debia tirarse a derecha e izquierda, repitiendo esto por dos o tres veces". Però el capatàs no ho considerà i es provocà l'accident. Arran dels fets, veient la gravetat del penat, el comandant del penal, Bonifacio Bueno, examinà quines havien estat les causes i s'entrevistà amb el capatàs i cap de vara implicat, però, a més, també preguntà a tot un seguit de presos que hi havien estat presents. Aquests testimonis eren: Miguel Alsina, Juan Moles, José Behemena, Gaspar Pons, Pedro Urbaneja i Pedro Guzmán. Tot seguit, es copien algunes de les declaracions:

Juan Moles: "Preguntado dijo que oyó decir al cabo Samper que se separasen los tiros porque estaba mal puesta la carroza, y que esta se inclinó hacia el lado en que estaba el que fue herido Mayorgas. Preguntando si oyó decir a Piferrer que estaba bien puesta dijo que sí. Preguntando si creía que Piferrer obra con malicia, dijo que no."

José Behemena: "Preguntando dijo que después de arbolada la carroza le dijo al cabo Samper «Mira Ignacio que está mal puesta», «abrir los tiros». Y dice que al hecho de caer la carroza se inclinó hacia el lado del que fue herido. Preguntando si creía que podía haber mala intención por parte de Piferrer dijo que lo ignoraba."

León Samper: "Preguntando dijo que después de arbolada la carroza, mandó a los tiros que se ensancharan porque la carroza creía que estaba mal puesta, porque las falcas eran pequeñas. A lo que dijo Piferrer que ya estaba bien puesta que se tenía que obedecer a él. Dice que al tiempo de caer la piedra sobre la carroza hizo correr esta a una de las falcas y venció la cruz, de cuyas resultas cayó la carroza inclinada a un lado. Preguntando si por parte de Piferrer podría haber mala intención dijo que cree que no."

Un any després d'aquests fets, hi havia un altre accident en voler col·locar una de les grans pedres a sobre de la plataforma amb la qual s'havia de transportar. El ferit va ser Ventura Sahagún, al qual li va caure una pedra al peu. Ràpidament se'l va traslladar a l'hospital, però li van haver d'amputar el peu: "Al tiempo de preparar una de las grandes piedras para colocarla después sobre la plataforma de amarre, uno de los cuatro trabajadores libres llamado Ventura Sahagún, ha sido herido en un pie por haber resbalado la piedra que trataban de preparar, partiéndole un pie. Inmediatamente ha sido trasladado al Hospital, practicando enseguida la amputación y disposición de los facultativos."

Ante sensible acontecimiento no puede culparse a nadie, porque ha debido porvenir de no haber funcionado simultáneamente a los crics suprimiendo a los dos a la vez igual cantidad de fuerza haciendo por consiguiente bailar la piedra que descansaba solo por una arista."⁴⁹⁷ Al cap de pocs dies, Ventura moria. Aleshores se li pagà la pensió corresponent a la seva vídua, que era "una suma igual al haber de un mes que disfrutaba su difunto esposo".⁴⁹⁸

Un altre accident el va patir Manuel Piferrer el 28 de maig de 1854. Estava treballant a la pedrera preparant una barrinada quan, de sobte, hi va haver un despreniment, que el va fer caure d'una altura de 35 metres. Es colpejà el cap contra una roca i moltes més li colpejaren el cos. Ràpidament el van conduir a l'hospital, però la gravetat de les lesions posà fi a la seva vida el dia 12 de juny següent.⁴⁹⁹ Dos anys després, trobem un altre accident documentat; aquest cop l'implicat era el peó José Ferrer: "a las ocho menos cuarto de esta mañana, los peones libres Vicente Ferrer y José Ferrer estando trabajando en la cantera con los presidiarios en levantar piedras para la carga, una de aquellas ha resbalado y rechazado ha ocasionado una herida en la pierna izquierda del peón José Ferrer, siendo seguidamente llevado con una camilla al Santo Hospital".⁵⁰⁰

Si un pres estava malalt, i just aleshores acabava de complir la condemna, tenia dret a acabar de reposar la seva dolença a l'hospital. El *Diario Mercantil de Avisos y Noticias* per al dia 28 de juny de 1856 projecta un cas: "Ayer mañana un cabo acompañaba a unos penados que conducian una parihuela en direccion al Santo Hospital. En ella, envuelto, parecia llevaban alguno de sus compañeros, de lo cual deducian los espectadores, el hecho de haber tenido lugar una desgracia en los trabajos de cantera. Tenemos el gusto, que lo será igualmente para los mismos de hacer constar que se equivocaron. El sujeto que por los penados era conducido en dicha parihuela a la santa casa, acababa de cumplir su condena, y como se hallase enfermo suplicó que se le condujese del Hospital o enfermeria de los penados, al Hospital de esta ciudad puesto que á ello tenia derecho una vez llenada la ley. Nosotros vimos a éste infeliz al avisarle que ya se hallaba en la santa casa, sacar nuevas fuerzas de su postracion para incorporarse y separarse de la camilla y penados á quienes mientras andando sostenido hacia su nueva y honrosa mansion volvía la cabeza para dejarles una victoriosa mirada como de engreimiento por su nuevo estado."⁵⁰¹

⁴⁹⁷ APT. Fons Junta Protectora de les Obres del Port. 172: 4.2. Núm 7. Personal obrero. Expediente relativo a accidentes sufridos por el personal obrero en los trabajos de estas obras. 19 d'abril de 1852.

⁴⁹⁸ APT. Fons Junta Obres del Port. Carpeta 2791. Núm 3. Conflictos. Registre 105. 9 d'agost de 1853.

⁴⁹⁹ APT. Fons Junta Protectora de les Obres del Port. 172: 4.2. Núm 7. Personal obrero. Expediente relativo a accidentes sufridos por el personal obrero en los trabajos de estas obras. 29 de maig de 1854.

⁵⁰⁰ APT. Fons Junta Protectora de les Obres del Port. 172: 4.2. Núm 7. Personal obrero. Expediente relativo a accidentes sufridos por el personal obrero en los trabajos de estas obras. 3 de gener de 1856.

⁵⁰¹ *Diario Mercantil de Avisos y Noticias*. 29 de juny de 1859.

⁴⁹⁴ ADSERÀ MARTORELL, J. *Joan Smith i Simot...*, p. 51-52.

⁴⁹⁵ APT. Fons Junta Obres del Port. Carpeta 2792. Núm 5. Personal obrero. Canteros. 3 d'agost de 1849.

⁴⁹⁶ APT. Fons Junta Obres del Port. Carpeta 2792. Núm 7. Personal obrero. Expediente relativo a accidentes sufridos por el personal obrero en los trabajos de estas obras. 19 d'abril de 1852.

11

FI DEL TREBALL
DELS PRESIDARIS
AL PORT DE TARRAGONA



El tema de la utilització de penats per efectuar els treballs de les obres del port va anar obrint diversos debats al llarg de tot el període. Aquestes discussions agafaren més relleu dins la direcció de Saturnino Bellido. En la memòria de les obres del port de l'any econòmic 1883-1884, l'esmentat director parla d'una moció presentada en una de les sessions de la Junta,⁵⁰² en la qual es qüestiona el tema següent: "En el estado actual de las obras del puerto, y con los inconvenientes que ahora presenta el empleo del presidio en las mismas, ¿sería conveniente construirlas por contrata y administración con operarios libres, con arreglo a lo prescrito, en la legislación vigente de obras públicas, prescindiendo por completo del presidio para este objeto?"⁵⁰³

En opinió de Bellido, reiterada en diverses sessions, tant de manera oral com escrita, "hoy día el empleo del presidio en las obras es un anacronismo [...], la existencia de dicho presidio con destino á las Obras del puerto es perjudicial á estas, por resultar más caras que con operarios libres haciéndolas por contrata, por durar su ejecución un tiempo incalculable, y porque á la altura que han llegado las cosas en cuanto á la manera de pensar respecto de este asunto la inmensa mayoría de los Ingenieros y el Ministerio de Fomento, la continuación de dicho presidio será una rémora constante para que la Superioridad apruebe proyectos de obras para este puerto, ni pague la subvención ofrecida y mucho menos la aumente".⁵⁰⁴

La Junta finalment resolía, per unanimitat, que en aquell moment ja no convenia en els treballs del port l'ajut dels penats.⁵⁰⁵ Es considerava molt més avantatjosa la manera com operava la resta de juntes de ports: per contracte totes aquelles obres que fossin susceptibles de subhasta i per administració amb operaris lliures les que forçosament havien d'executar-se per aquest sistema. Davant d'això, la Junta d'Obres del Port de Tarragona demanà al director que redactés un informe que tractés l'assumpte. En l'escrit proposava demostrar tot un seguit de fets: 1. La utilització del presidi a les obres del port era un anacronisme conservat sols per la força del costum. 2. La seva utilització ja no tenia raó de ser pels inconvenients que presentava a la pràctica. 3. Les obres fetes al port amb el presidi resultaven més cares que si s'haguessin executat amb operaris lliures per contracte. 4. Les obres podien executar-se en menys temps amb operaris lliures i, per tant, ser més econòmiques. 5. No sols convenia més a les obres del port la supressió del presidi i la seva execució amb operaris lliures, sinó que la ciutat de Tarragona hi guanyava amb els seus interessos materials i morals. I era clar que, com deia Bellido, "si seguimos así, nunca se conseguirá hacer nada importante en este puerto".⁵⁰⁶

Si la utilització del presidi es conservava per qüestió de costum era perquè molts creien que sols amb aquesta força podien executar-se les obres, en haver-hi l'errònia idea que com que els plusos que es pagaven en mà als confinats eren petits (relativament al que guanyaven els operaris lliures), era l'única manera de tenir molts homes treballant. I, per tant, que les obres avancessin ràpidament. La seva utilització ja no tenia raó de ser, ja que els imperfectes mitjans antics havien estat substituïts pels més moderns coneguts quan co-

mençà a encarregar-se de les obres el cos d'enginyers de camins, canals i ports, l'any 1835. Abans d'aquesta introducció, com que no es coneixien les grues per carregar les pedres, els vagons i carrils per conduir-les, ni els *tippings* per descarregar-les, es considerava que un treball tan dur solament el podien portar a terme presos.

Se'ls tractava com a bèsties de càrrega, obligant-los a fer uns esforços que en cap cas no s'haurien exigit als operaris lliures. Quan es donà el canvi, el treball podia fer-se a torns i perfectament el podien fer els operaris lliures. Les noves maneres de treballar exigien la combinació de les dues forces, però a vegades l'ajut forçat feia més nosa que servei. I és que "á causa de las disposiciones legales, el número de horas que diariamente trabaja el presidio es mucho menor que el empleado por los operarios libres [...], son tantos los días en que el presidio no acude á las obras por disposiciones superiores, ó de las Autoridades locales, por falta de escolta, y por temor de mal tiempo [...], la falta de personal suficiente en el presidio, altera tan a menudo la marcha de las obras, que puede decirse sin exageración, que por mucho que sea el celo de la Dirección de éstas se hallan casi siempre desordenadas, pues nunca puede seguirse en ellas quince días una marcha determinada y fija".⁵⁰⁷

Un altre problema que tenia la utilització de presidi venia pel gran desenvolupament que havia tingut Tarragona en els últims anys, sobretot amb la formació de l'eixample i l'establiment de la línia de ferrocarril que se situava entre la pedrera i el port. Aquest desenvolupament havia tancat la pedrera per totes bandes, de manera que no la podien continuar explotant. Els confinats estaven treballant dins la població, rodejats de persones lliures i se'n feia gairebé impossible la custòdia. D'aquí les nombroses fugues, amb la greu responsabilitat dels empleats del presidi, a més d'esdevenir un perill constant per a la població i per als viatgers del ferrocarril.

Això comportava que gairebé mai no es podia destinar la força dels penats al lloc on realment se'ls necessitava, molts cops no ho consentia el nombre d'empleats disponibles ni el d'escorta que els custodiava. Anteriorment, quan la feina se centrava a arrancar, conduir i llançar pedra al dic, tot s'organitzava conjuntament, i els empleats i l'escorta eren pocs. Però en aquell moment (1884) s'estava treballant als tallers de l'esplanada de la pedrera, s'extreia pedra per a carreus a sobre del carrer de Pons d'Icart, s'extreia pedra per a escullera a la platja del Miracle, es construïen obres exteriors de conservació i reparació al dic de Llevant i al mateix moll, i també es construïen obres noves als dics Oest i Transversal. D'aquí la impossibilitat de dividir la força en tal nombre de brigades que la seva custòdia es feia pràcticament impossible. A tot això, s'hi afegia la mala imatge que es donava als veïns i visitants del municipi, en veure centenars de presos encadenats, mal vestits i mig moribunds.

Les obres que van executar-se amb el presidi, el dic de Llevant i el dic Transversal, havien resultat molt més cares que si s'haguessin portat a terme per contracte. El dic de Llevant havia costat onze milions de pessetes i tenia una longitud de tres-cents metres, és a dir, 8.500 pessetes el metre (sense comptar la pólvora utilitzada, ja que durant molts anys la van subministrar els parcs d'artilleria de la ciutat, i, si es compta, el metre sortia a

⁵⁰² La sessió corresponia a l'1 de juliol de 1884.

⁵⁰³ JUNTA DE OBRAS DEL PUERTO DE TARRAGONA. *Memoria acerca del estado y progreso de sus obras durante el año económico de 1883 a 1884*. Tarragona, Imprenta Puigrubí y Aris, 1884, p. 45.

⁵⁰⁴ APT. Llibre d'actes de la Junta d'Obres. 1 de maig de 1884.

⁵⁰⁵ APT. Llibre d'actes de la Junta d'Obres. 15 de maig de 1884.

⁵⁰⁶ APT. Llibre d'actes de la Junta d'Obres. 1 de maig de 1884.

⁵⁰⁷ JUNTA DE OBRAS DEL PUERTO DE TARRAGONA. *Memoria acerca del estado y progreso de sus obras durante el año económico de 1883 a 1884...*, p. 51.



10.000 pessetes). En canvi, el dic de Marsella,⁵⁰⁸ que s'havia fet per contracte, havia costat 5.500 francs per metre lineal i la seva constitució era molt més perfecta, sense els problemes d'erosió que tenia el de Tarragona. Per tant, el tarragoní havia costat quatre cops més, però si s'hagués comparat el resultat amb els altres ports espanyols, encara hauria estat més desfavorable el port de Tarragona.

Les obres es podien executar en menys temps utilitzant operaris lliures, i és que els penats treballaven de manera molt lenta en anar encadenats i estar mal alimentats. Sembla que el treball dels penats no arribava a una tercera part del que realitzaven els operaris lliures.⁵⁰⁹ A més a més, quan treballaven tots junts, entre uns i altres, el rendiment no tenia grans resultats. Per això, en alguns casos, es va haver de prohibir que treballessin conjuntament. Això no sols perjudicava els fons destinats a les obres, sinó que també s'hi sumaven les enormes pèrdues que patia el comerç i la navegació, que afectaven d'aquesta manera la zona i el país. Pèrdues perquè en no tenir el moll en condicions, les operacions de càrrega i descàrrega eren molt cares. Alguns consideraven que sense el presidi la ciutat de Tarragona hi perdria, però Saturnino Bellido buscà els arguments per presentar el contrari. Deia que una part del que guanyaven els presos sortia del país, i que, per contra, si es feia l'obra per contracte augmentarien les famílies de treballadors, que aportarien guanys considerables a la ciutat. Fins i tot, deia: "ganarán mucho con la desaparición del presidio de los trabajos del puerto, y aun ganarían más si desapareciera por completo de la población".⁵¹⁰

Tota aquesta situació comentada va ser exposada en l'informe que la Junta demanà al director de les obres. Va ser signada el 28 de maig de 1884 i exposada punt per punt a la Junta l'1 de juliol de 1884.⁵¹¹ Es presentà al rei el 30 de juliol, tot dient que la Junta d'Obres del Port havia acordat que les obres s'executessin per contracte en subhasta pública amb operaris lliures, i prescindint del presidi.⁵¹² Pels escrits del Llibre d'actes de la Junta d'Obres, s'ha pogut esbrinar que el 26 de setembre de 1884, la Junta ja té constància de l'ordre que posaria fi als treballs amb presidi, ens parla d'"una comunicació de Dirección General de obras públicas trasladando la Real orden expedida por el Ministerio de Fomento en la que se dispone que debiendo hacerse en lo sucesivo las obras del puerto por el sistema de administración con operarios libres o por contrata no es necesario el auxilio del presidio no debiendo ya utilizarse para ellas". Aquesta ordre passava a ser efectiva el 13 d'octubre de 1884.

A partir d'aleshores, com ja s'ha comentat en capítols anteriors, els presidis del Miracle i la Pedrera van tenir penats fins a la primera dècada del segle XX, en què es feia el trasllat al castell de Sant Ferran de Figueres. Mentrestant, en no sortir a obres, se'ls ocuparia en tot un seguit de tallers. Al penal del Miracle, segons Eduardo Muñoz, hi havia "varios telares de anjeo, algunas mesas y bancos de herrería, carpintería y zapatería y deficientes



Vista general del port des de la ziga-zaga de la pedrera (1906). APT.

artefactos para construir objetos de mimbre y cáñamo".⁵¹³ A més a més, també hi havia una escola sota la tutela d'un únic professor. D'altra banda, al penal de la Pedrera "la zapatería y alpargatería se ejercen en grande escala, y para el anjeo y otras manufacturas de cáñamo, funcionan telares de brazo y mecánicos. Recientemente se han instalado talleres de ebanistería y de juguetes".⁵¹⁴

Gràcies al testimoni de la visita del director general d'establiments penals (Navarro Reverter), l'alcalde Manuel T. Cuchí, els senyors Salillas i Hidalgo i el vocal de la junta de presons, s'ha pogut conèixer l'estat en què es trobaven les instal·lacions l'any 1906. Josep Llorens i Grau ens diu sobre la visita que Navarro i Reverter "va manifestar la seva preocupació pel mal estat dels presidis de la ciutat i va quedar pèssimament sorprès de l'amuntegament dels presos. Va dir que el penal del Miracle, a més de no reunir cap condició com a presidi, era una profanació arqueològica [...]. Del Presidi de la Pedrera va dir que era una vergonya per a Espanya, ja que els reclusos hi estaven poc menys que com a éssers irracionals, i que totes aquestes impies i inhumanes instal·lacions havien de desaparèixer com més aviat millor".⁵¹⁵ Aleshores el comandant del presidi del Miracle era Ceferino Ródenas i el de la Pedrera, Miguel Méndez Bringas.

Aquell any, el 18 d'octubre, es determinava una ordre que disposava la supressió de l'establiment penitenciari del Miracle. Els presos reclosos serien traslladats al castell de Sant Ferran de Figueres,⁵¹⁶ malgrat que això no seria efectiu fins al 17 de maig de 1908. Quasi tres mesos després, considerant la falta de locals en els establiments peninsulars d'adults, s'obligava a continuar utilitzant el penal de la Pedrera: "El departamento llamado Pedrera,

⁵⁰⁸ Bellido coneix les dades del port de Marsella gràcies a un viatge que va fer per diferents ports per tal de conèixer i estudiar tot allò que pogués ser aplicable a les obres del port de Tarragona, sobretot pel que fa als aparells de càrrega i descàrrega. Els ports visitats, segons ordre, van ser el de Barcelona, Portvendres, Seta i Marsella. De tots aquests, del que més referències va prendre va ser del de Barcelona. APT. Llibre d'actes de la Junta d'Obres. 1 de maig de 1884.

⁵⁰⁹ APT. Llibre d'actes de la Junta d'Obres. 1 de maig de 1884.

⁵¹⁰ JUNTA DE OBRAS DEL PUERTO DE TARRAGONA. *Memoria acerca del estado y progreso de sus obras durante el año económico de 1883 a 1884...*, p. 66.

⁵¹¹ APT. Llibre d'actes de la Junta d'Obres. 1 de juliol de 1884.

⁵¹² APT. Fons Junta Obres del Port. Carpeta 2792. Núm 5. Personal. 13 de setembre de 1884.

⁵¹³ MUÑOZ, E. *El penal de Tarragona...*, p. 18, 36.

⁵¹⁴ *Ibidem*.

⁵¹⁵ LLORENS I GRAU, J. "Els penals del Miracle i La Pedrera, patrimoni cultural de Tarragona", *Diari de Tarragona*, 8 d'abril de 1995, p. 15.

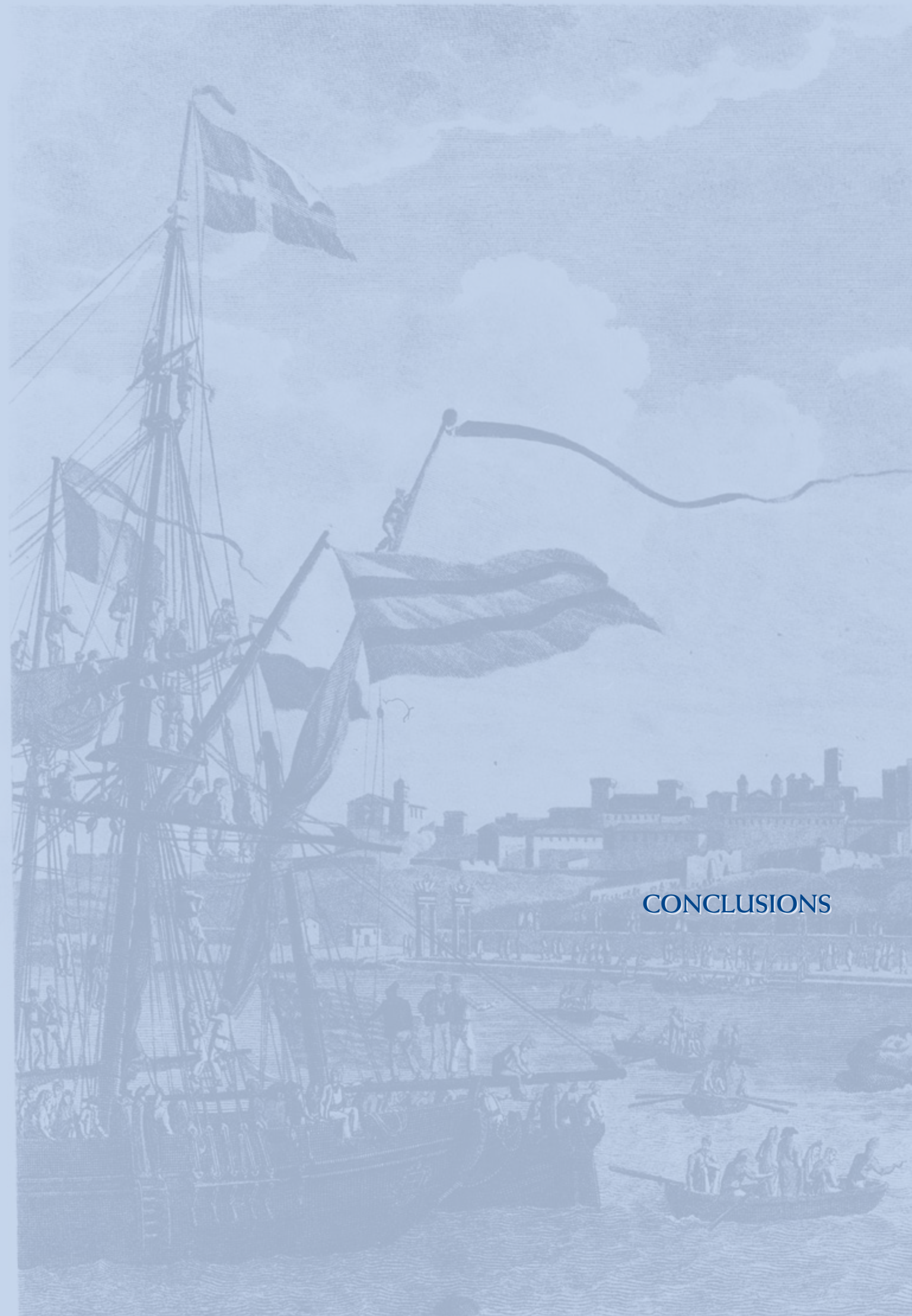
⁵¹⁶ *Gaceta de Madrid*, núm. 294 (21 d'octubre de 1906).



con el pabellón de talleres, de la prisión aflictiva de Tarragona, seguirá utilizándose para la extinción de condenas de presidio correccional y presidio y prisión mayores".⁵¹⁷ Però en cap cas no podria superar-se el nombre de dos-cents penats. Pocs anys després quedava obsolet el funcionament, i es posava fi a la història d'aquests dos penals; s'esborrava el testimoni que va allotjar tots aquells presos que van fer possible durant 92 anys la construcció del port modern de Tarragona.

⁵¹⁷ *Gaceta de Madrid*, núm. 212 (30 de juliol de 1908).

CONCLUSIONS





El Port de Tarragona, des del seu més antic origen, ha influït el territori més proper. Una influència creixent amb el pas dels segles, que s'ha vist escapçada per més d'un conflicte. Les guerres que van ocupar els segles passats i els enfrontaments amb Reus i els pobles del Camp en són els exemples més visibles. El 25 de maig de 1776, però, es donà el tret de sortida per reconstruir el port modern, tot i que els treballs no començaren fins uns anys més tard, el 1790, després d'haver reunit els 13.710 pesos anuals que eren necessaris per tirar endavant les obres. La falta de diners, però, fou constant al llarg de tot el període, d'aquí la quantitat d'iniciatives per aconseguir-ne, tant amb la imposició dels arbitris sobre la carn, la sal i el peix fresc com amb la venda de terrenys, la concessió de títols nobiliaris, etc. Aquesta falta, juntament amb un projecte mal plantejat amb la utilització dels presos, condicionà inevitablement el transcurs dels treballs portuaris i les vides dels implicats: presos, operaris, comerciants, etc.

Hem afirmat que les obres portuàries es van plantejar malament des del principi amb la utilització dels presos. A l'últim capítol s'han exposat els motius que portaren a la fi del treball forçat. Això no treu que en un primer moment, sobretot quan la manutenció dels presos corria a càrrec de l'Administració i la vigilància a càrrec de l'exèrcit, sortís rendible. Però quan el 1797 les despeses passaren a mans de la Junta d'Obres del Port i de l'Ajuntament de la ciutat, les obres sortien molt més a compte amb la contractació d'operaris. Mentre als presos se'ls mantenia de manera completa (allotjament, alimentació, vestuari, estades a l'hospital), als operaris només se'ls pagava el sou corresponent a la seva titularitat o especialització. De totes maneres, fins a finals de l'any 1884 els presos sortiren a treballar a les obres del port. Després d'aquesta data continuaren tancats als penals del Miracle i la Pedrera fins a finals de la primera dècada del segle XX, quan es decidí traslladar-los al castell de Sant Ferran de Figueres.

Al llarg de tot aquest treball, s'ha intentat posar de relleu el context que envoltà aquells penats que de manera forçada ajudaren a construir el port i, en conseqüència, la ciutat de Tarragona. S'ha intentat donar a conèixer el malviure i les condicions pèssimes que suposaven els treballs de pedrera (accidents constants, treball excessiu, maltractaments) i el tancament en uns establiments tan inhumans i infectes com els penals del Miracle i la Pedrera (presos amuntegats en cel·les fosques i humides en què gairebé no es podia ni respirar ni descansar). El perfil resultant no és res més que un retrat de finals de segle XVIII i segle XIX, reflecteix una mentalitat, unes creences i, a la fi, una manera de viure i de relació.

D'altra banda, també cal citar que, mentre en unes ocasions els presidaris eren tractats com a bèsties, en d'altres algú es preocupava per la seva integritat; no són gaires els exemples, però en podem citar almenys tres de significatius: la reducció de la condemna en una quarta part aprovada per Smith (capítol 3.5); les queixes derivades de la reducció de la sopa matutina, tot volent que es tornés a servir la ració completa (capítol 7.1); l'incident del capatàs Ignacio Piferrer i el penat Juan Antonio Mayorgas (capítol 10.2).

Tota aquesta història dels presos, el port i Tarragona pot generar diversos debats; per exemple, l'evolució de les condicions laborals i les lleis que es dictaminaren al voltant de les obres portuàries, el presidi i els presos o la utilització, en general, de treballadors for-

çats en obres públiques. Tot i que la trama d'aquest treball es regeix indiscutiblement sobre el que succeí a Tarragona, aquest no és més que un dels diversos exemples que trobem quant a construcció d'obres públiques dutes a terme per presos. Ports, camins, carreteres, arsenals i edificacions d'altre tipus han estat construïdes amb la seva força al llarg dels temps.

La reconstrucció del port de Tarragona coincideix amb una època en què a l'Estat espanyol, i també a altres indrets, com França (Portvendres, Seta, Marsella, etc.), es tiraven endavant nous projectes per als seus ports. Si acotem l'espai a la Península, cal citar els ports de Barcelona, el Grau de València, Santander, Sevilla, Màlaga, Vigo, Alacant, Cartagena, la Corunya, Ferrol o Almeria, entre d'altres. Aquest desenvolupament portaria en si mateix una època d'esplendor tècnica i puixança econòmica, acompanyada, també de les convulsions polítiques i socials, que inevitablement van tenir una influència evident en el disseny, organització i construcció dels ports. L'impuls a l'edificació i ampliació es va deure al creixement econòmic i a la industrialització, però també a un canvi en l'actitud de l'Estat, que, de sobte, es convertí en el principal promotor de les obres públiques. Aquesta transformació suposà una millor organització dels treballs, així com l'empenta per a nous plantejaments.

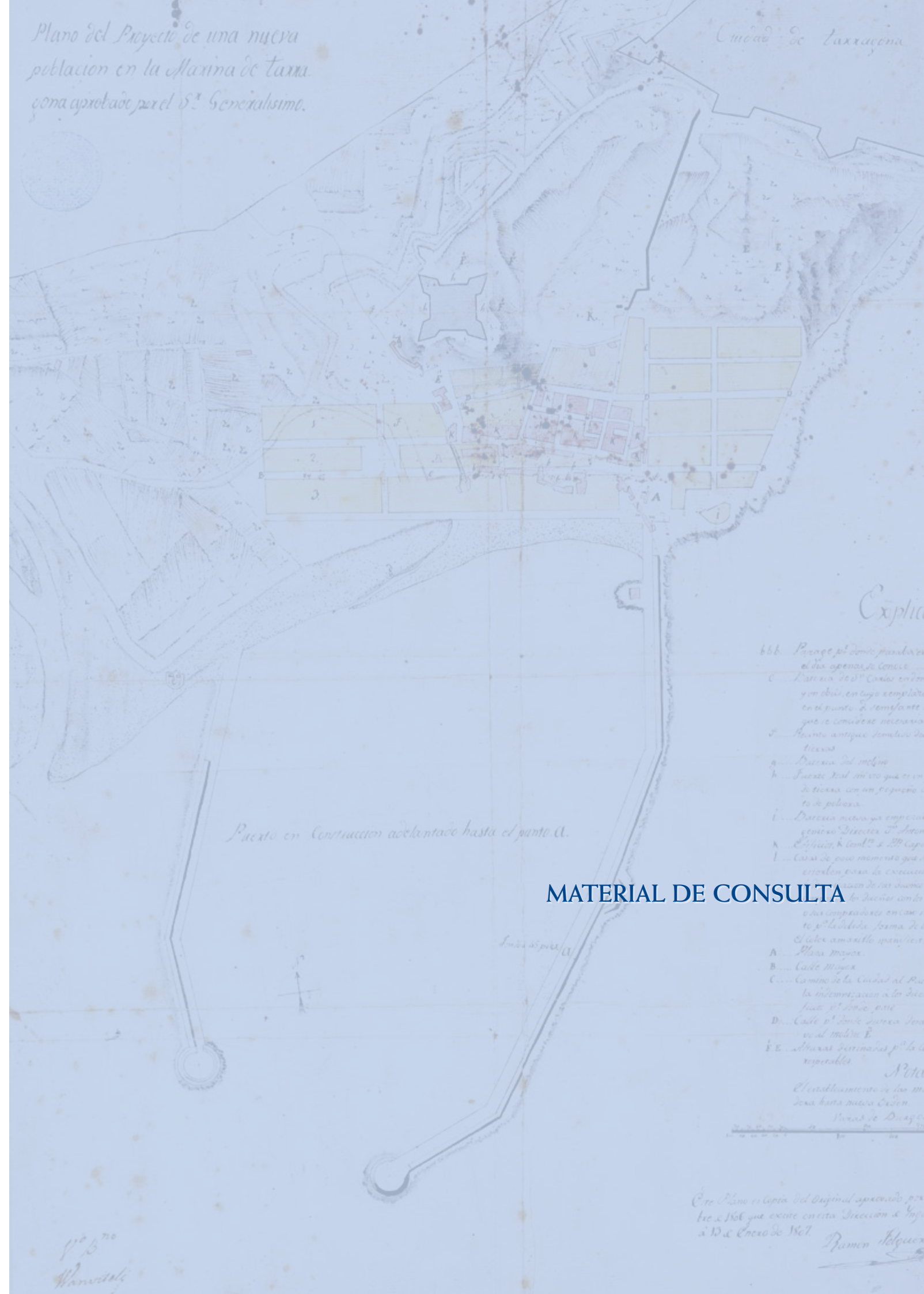
L'Ordenança addicional de presidis de 1843 dóna a conèixer de manera molt concreta el referent als presidaris que treballaven a les obres públiques. Aquestes directrius poden generar una idea de quina era la situació, i hem vist amb l'anàlisi del cas de Tarragona l'aplicació que tenien els seus preceptes. De fet, el treball dels presos en els diferents ports, tot i que va ser una realitat estesa, a penes ha estat estudiat. Un cas, però, que sí que hem pogut conèixer, és el port de Ferrol.

A partir de la segona meitat del segle XIX, el treball forçat dels penats va anar perdent protagonisme, i va quedar limitat a inicis del segle XX als presidis situats a les possessions espanyoles del nord d'Àfrica. Tarragona va ser dels últims casos actius del segle XIX. El sistema, però, es recuperà el 1911 amb la promulgació d'un reial decret el 20 d'octubre que regulava la utilització de presos en obres públiques. La República derogà de nou la utilització del treball forçat, però el 26 de desembre de 1936 es promulgava un nou decret que regulava camps de treball on s'aprofitaria la mà d'obra d'aquells que havien estat condemnats per conspirar contra el Govern republicà. Però, sobretot, s'acabaria instaurant amb força en l'Espanya franquista, sota modalitats molt diverses.

Amb aquestes darreres reflexions es tanca la història dels presos i el port modern de Tarragona, una història de 92 anys de treballs forçats, que van donar lloc al ressorgiment d'una ciutat que aclamava una nova infraestructura portuària per situar-se, de nou, com a enclavament de la Mediterrània. La intenció és, si més no, haver deixat una mica més clara una part petita, però molt important, de la història del municipi. Aquest estudi no busca ser un referent, però sí obrir-se al coneixement, al desig que, arran dels diversos detalls exposats, sorgeixin nous interessos i es motivin noves investigacions, ja que la història dels presos i el port no ha d'acabar per força en aquestes pàgines.

Plano del Proyecto de una nueva
poblacion en la Marina de Tuxtepec
con aprobacion por el S.^{to} Generalissimo.

Ciudad de Tuxtepec



Puerto en Construcion adelantado hasta el punto A.

MATERIAL DE CONSULTA

Explicacion
bbb. Puente al punto A para dar
aldea y para la ciudad
Calle de la Cruz en la
y en el punto A. remolque
que se considera necesario
2. Puente antiguo situado en
puerto
3. Puente del muelle
4. Puente del muelle que se
de traza con un pequeño
to de plaza
5. Puente nuevo ya en constru-
cion en la ciudad de Tuxtepec
6. Puente de la Cruz y de la
7. Puente de la Cruz y de la
8. Puente de la Cruz y de la
9. Puente de la Cruz y de la
10. Puente de la Cruz y de la
11. Puente de la Cruz y de la
12. Puente de la Cruz y de la
13. Puente de la Cruz y de la
14. Puente de la Cruz y de la
15. Puente de la Cruz y de la
16. Puente de la Cruz y de la
17. Puente de la Cruz y de la
18. Puente de la Cruz y de la
19. Puente de la Cruz y de la
20. Puente de la Cruz y de la
21. Puente de la Cruz y de la
22. Puente de la Cruz y de la
23. Puente de la Cruz y de la
24. Puente de la Cruz y de la
25. Puente de la Cruz y de la
26. Puente de la Cruz y de la
27. Puente de la Cruz y de la
28. Puente de la Cruz y de la
29. Puente de la Cruz y de la
30. Puente de la Cruz y de la
31. Puente de la Cruz y de la
32. Puente de la Cruz y de la
33. Puente de la Cruz y de la
34. Puente de la Cruz y de la
35. Puente de la Cruz y de la
36. Puente de la Cruz y de la
37. Puente de la Cruz y de la
38. Puente de la Cruz y de la
39. Puente de la Cruz y de la
40. Puente de la Cruz y de la
41. Puente de la Cruz y de la
42. Puente de la Cruz y de la
43. Puente de la Cruz y de la
44. Puente de la Cruz y de la
45. Puente de la Cruz y de la
46. Puente de la Cruz y de la
47. Puente de la Cruz y de la
48. Puente de la Cruz y de la
49. Puente de la Cruz y de la
50. Puente de la Cruz y de la
51. Puente de la Cruz y de la
52. Puente de la Cruz y de la
53. Puente de la Cruz y de la
54. Puente de la Cruz y de la
55. Puente de la Cruz y de la
56. Puente de la Cruz y de la
57. Puente de la Cruz y de la
58. Puente de la Cruz y de la
59. Puente de la Cruz y de la
60. Puente de la Cruz y de la
61. Puente de la Cruz y de la
62. Puente de la Cruz y de la
63. Puente de la Cruz y de la
64. Puente de la Cruz y de la
65. Puente de la Cruz y de la
66. Puente de la Cruz y de la
67. Puente de la Cruz y de la
68. Puente de la Cruz y de la
69. Puente de la Cruz y de la
70. Puente de la Cruz y de la
71. Puente de la Cruz y de la
72. Puente de la Cruz y de la
73. Puente de la Cruz y de la
74. Puente de la Cruz y de la
75. Puente de la Cruz y de la
76. Puente de la Cruz y de la
77. Puente de la Cruz y de la
78. Puente de la Cruz y de la
79. Puente de la Cruz y de la
80. Puente de la Cruz y de la
81. Puente de la Cruz y de la
82. Puente de la Cruz y de la
83. Puente de la Cruz y de la
84. Puente de la Cruz y de la
85. Puente de la Cruz y de la
86. Puente de la Cruz y de la
87. Puente de la Cruz y de la
88. Puente de la Cruz y de la
89. Puente de la Cruz y de la
90. Puente de la Cruz y de la
91. Puente de la Cruz y de la
92. Puente de la Cruz y de la
93. Puente de la Cruz y de la
94. Puente de la Cruz y de la
95. Puente de la Cruz y de la
96. Puente de la Cruz y de la
97. Puente de la Cruz y de la
98. Puente de la Cruz y de la
99. Puente de la Cruz y de la
100. Puente de la Cruz y de la

Este Plano es Copia del Original aprobado por
la Real Academia de Ingenieros y Arquitectos
a 10 de Enero de 1867.
Ramon Salazar

Y.^{to} B.^{no}
Manzanilla



Bibliografia, webgrafia i fonts hemerogràfiques

Bibliografia

- AADD. *Código penal de España. Sancionado por S.M. en 19 de marzo de 1848, arreglado á los reales decretos de 21 y 22 de setiembre de 1848, 30 de mayo y 2 de junio de 1849, 7 y 8 de junio de 1850.* Barcelona, Imprenta y Librería Politécnica de Tomás Gorch, 1850.
- AADD. *Los ingenieros militares en España. Siglo XVIII.* Barcelona, Universitat de Barcelona, 1983.
- AADD. "Puertos y sistemas portuarios (siglos XVI-XX)", a: *Actas del Coloquio Internacional "El sistema portuario español"*, 19-21 d'octubre de 1995.
- AADD. *250 años de arqueología y patrimonio.* Madrid, Real Academia de la Historia, 2003.
- AADD. *Estrabón. Geografía. Libros II-III.* Barcelona, Biblioteca Básica, 2008.
- AADD. *Puertos españoles en la historia.* Madrid, CEHOPU, 1994.
- ABELLÓ, A.; MASSÓ, J. "Les condicions portuàries a Tarraco", *Drassana*, núm. 3 (1995).
- ACERO IGLESIAS, P. *Organización y régimen jurídico de los puertos estatales.* Navarra, Thomson Aranzadi, 2002.
- ADSERÀ MARTORELL, J. *La Junta de Sanitat del Port de Tarragona.* Tarragona, Autoritat Portuària de Tarragona, 1990.
- ADSERÀ MARTORELL, J. *Joan Smith i Sinnot, director del Port Modern de Tarragona (1800-1809).* Tarragona, Autoritat Portuària de Tarragona, 1993.
- ADSERIAS, M. et alii. "L'hàbitat suburbà portuari de l'antiga Tàrraco. Excavacions al sector afectat pel PERI-2 (Jaume I-Tabacalera)", a: *Tàrraco 99. Arqueologia d'una capital provincial romana.* Documents d'Arqueologia Clàssica, 3, URV.
- AGUILAR Y CORREA, A. *Necesidad y urgencia de mejorar el sistema carcelario y penitenciario de España.* Madrid, 1868.
- ALEGRET, A. *Tarragona a través del siglo XIX: historia y anécdotas.* Tarragona, Torres & Virgili, 1924.
- ALEGRET, A. *Historia del sitio, defensa, asalto y evacuación de Tarragona en la Guerra de la Independencia.* Barcelona: Imprenta de Vicente Martínez, 1911.
- ALEMANY, J. *El puerto de Barcelona. Historia y actualidad.* Barcelona, Ed. Puerto Autónomo de Barcelona, 1984.
- ALEMANY, J. *Los puertos españoles en el siglo XIX.* Madrid, CEHOPU, 1991.
- ALEMANY, J. *El port de Barcelona.* Barcelona, Lunwerg, 1998.
- ALEMANY, J. "Los puertos atlánticos en el siglo XIX", a: *La ciudad portuaria atlántica en la historia: siglos XVI-XIX.* Santander, Autoridad Portuaria de Santander, 2006, p. 117-132.
- ALEMANY, J.; BLAY I BOQUÉ, J.; ROQUER I SOLER, S. *Port de Tarragona: història i actualitat.* Tarragona, Junta del Port de Tarragona, 1986.
- ALEMANY, J.; CASANOVAS, A. *La navegació a Catalunya.* Barcelona, Diputació de Barcelona, 1987.

- ALVARGONZÁLEZ, R. "Los puertos españoles desde una perspectiva geográfica. Modelos portuarios de los siglos XIX y XX", a: *Actas del Coloquio Internacional El Sistema Portuario Español: "Puertos y sistemas portuarios, siglos XVI-XX"*. Madrid, Ministerio de Fomento, 1996, p. 167-184.
- ALZOLA Y MINONDO, P. *Las obras públicas en España: estudio histórico.* Madrid, Colegio de Ingenieros de Caminos y Canales, 1994.
- ANGUERA, P. "Els malcontents del corregiment de Tarragona", a: *Miscel·lània d'homenatge a Josep Benet*, 1993.
- ARCO, L. *Nueva Guía artística y monumental de Tarragona y su provincia. Geografía, Historia, descripciones, investigaciones arqueológicas, costumbres, tradiciones, leyendas, itinerarios, instrucciones prácticas.* Tarragona, Imprenta de F. Arís, 1912.
- ARESTÉ, J. *El crecimiento de Tarragona en el siglo XIX. De la nueva población del puerto al plan de ensanche.* Ajuntament / Col·legi d'Aparelladors i Arquitectes Tècnics de Tarragona, 1982.
- ARESTÉ, J. "La población de la ciudad de Tarragona a mediados del siglo XIX", a: *I Col·loqui d'Història del Camp de Tarragona, Conca de Barberà i Priorat.* Tarragona, Institut d'Estudis Tarraconenses Ramon Berenguer IV, 1979.
- ARTOLA, M. *Los ferrocarriles de España, 1844-1943.* Madrid, Servicio de Estudios del Banco de España, 1978.
- BEA CASTAÑO, D. "El port romà de Tarraco. Aportacions historiogràfiques i noves interpretacions. La intervenció arqueològica als solars de l'U. A. 15 de Tarragona (Tarragonès)", a: *Ports marítims i ports fluvials: la navegació a l'entorn del nord-oest mediterrani durant l'antiguitat.* Tarragona, Arola Editors, 2008.
- BELLIDO, S. *Antecedentes sobre la historia Antigua y Moderna del Puerto de Tarragona.* Tarragona, Junta del Puerto de Tarragona, 1986.
- BERTRAN BALLVÉ, D. *La Justicia en Tarragona a través de los siglos.* Tarragona, Ilustre Colegio de Abogados de Tarragona, 1981.
- BOURGOING, J. F. *Tableau de l'Espagne Moderne*, vol. III. París, 1803.
- BUIGUES VILLAR, J. C. *El bienni progresista a Tarragona (1865-1856).* Tarragona, Diputació de Tarragona, 1987.
- CABESTANY, J. F. "La construcción del port de la ciutat de Tarragona: una venda de títols nobiliaris (1795)", *Quaderns d'Història Tarraconense*, V, 1985.
- CABRERA, F.; OLMEDO, M. *Historia del Puerto de Málaga.* Málaga, Autoridad Portuaria de Málaga, 1997.
- CADALSO, F. *Instituciones penitenciarias y similares en España.* Madrid, José Góngora Impresor, 1922.
- CÁRDENAS, F. "El derecho moderno", *revista de jurisprudencia y administración*, vol. I. Madrid, Establecimiento Tipográfico de D. Ramon Rodríguez de Rivera, 1847.
- CARDONA, P. *El convent de frares menors caputxins a la ciutat de Tarragona (1589-1989). Aproximació històrica.* Tarragona, Diputació de Tarragona, 1994.
- DE LA O, A.; CASASECA, F. *Colección legislativa de cárceles.* Madrid, Imprenta Nacional, 1860.



- DELGADO BARRADO, J. M. *Los puertos españoles: historia y futuro (siglos XVI-XX)*. Madrid, Ed. Fundación Portuaria, 2000.
- DELEITO PIÑUELA, J. *Delitos, penas y prisiones en España*. Madrid, Ministerio de Justicia, 1963.
- ESCODA MÚRRIA, C. *El Puerto de Tarragona*. Barcelona, Lunweg Editores, 2002.
- ESCODA MÚRRIA, C.; BALLESTER BAIGES, L. *El naixement dels barris del Port*. Tarragona, Autoritat Portuària de Tarragona, 2005.
- ESCODA MÚRRIA, C. "Los ingenieros militares, partícipes de las obras del Puerto de Tarragona en el siglo XVIII", *Revista de Historia Naval*. Instituto de Historia y Cultura Naval Armada Española, núm. 102 (2008).
- ESCODA MÚRRIA, C. "Els presidiaris, constructors del Port de Tarragona", *Drassana. Revista del Museu Marítim de Barcelona*, núm. 18 (desembre de 2010).
- ESCODA MÚRRIA, C. "El Port de Tarragona durant la Guerra del Francès", *AlPort*, núm. 47 (2n trimestre de 2011).
- FERNÁNDEZ ARTIACH, P. *El trabajo de los internos en establecimientos penitenciarios*. València, Universitat de València, 2006.
- FERRER BOSCH, M. A. *CL Anys de la Societat Arqueològica Tarraconense*. Tarragona, Reial Societat Arqueològica Tarraconense, 1994.
- GARCÍA GOYENA, F. *Código criminal español según las leyes y práctica vigente, comentado y comparado con el penal de 1822, el francés y el inglés*. Madrid, 1843.
- GÓMEZ BRAVO, G. *Crimen y castigo. Cárceles, justicia y violencia en la España del siglo XIX*. Madrid, Catarata, 2005.
- GÜELL, M. *La crisi de la Guerra del Francès (1808-1814) al Camp de Tarragona*. Tarragona, Cercle d'Estudis Històrics i Socials Guillem Oliver del Camp de Tarragona, 2011.
- GUIMERÀ RAVINA, A. "Puertos y ciudades portuarias (ss. XVI-XVIII): una aproximación metodológica", a: *O Litoral em Perspectiva Histórica (Séc. XVI a XVIII)*. Porto, Instituto de História Moderna, 2002, p. 285-305.
- HERAS CABALLERO, P. A. "Distribución de la población de Tarragona a mediados del siglo XIX. Notas para un estudio", a: *I Col·loqui d'Història del Camp de Tarragona*, 1979.
- HERAS CABALLERO, P. A. *El Sexenio Democrático en la ciudad de Tarragona (1868-1874). En el marco y ámbito históricos de la creación de la Junta de Obras del Puerto de Tarragona*. Tarragona, Edicions El Mèdol, 1994.
- HERNÁNDEZ DE SANAHUJA, B. *El indicador arqueológico de Tarragona. Manual Descriptivo de las antigüedades que se conservan en dicha ciudad y sus cercanías, con designación de los puntos donde se encuentran y ruta que debe seguirse para recorrerlos con facilidad*. Tarragona, Imprenta de los Sres. Puigrubí y Aris, 1867.
- HERNÁNDEZ DE SANAHUJA, B. *Opúsculos históricos, arqueológicos y monumentales*. Inprenta de la Viuda e Hijos de Tort, 1884.
- HERNÁNDEZ DE SANAHUJA, B. *Historia del Puerto de Tarragona. Desde su origen hasta nuestros días*. Edició facsímil. Autoritat Portuària de Tarragona, 2002.

- IZQUIERDO I TUGAS, P. "Barcino i el seu litoral: una aproximació a les comunicacions marítimes d'època antiga a la laietana", a: *La formació del cinturó industrial de Barcelona*, vol. 1. Barcelona, Institut Municipal d'Història / Proa, 1997, p. 13-21.
- IZQUIERDO I TUGAS, P. "Tarragona dins la xarxa portuària romana. Una aproximació", a: *Ports marítims i ports fluvials: la navegació a l'entorn del nord-oest mediterrani durant l'antiguitat*. Tarragona, Arola Editors, 2008.
- JACKSON, G. *The history and archeology of ports*. Regne Unit, World's Work, 1983.
- JORDÀ I FERNÁNDEZ, A; PUJALS I VALLVÉ, J. M. *Les lluites pel port de Salou. Un enfrontament singular entre el progrés econòmic i els drets senyorials*. Tarragona, Institut d'Estudis Tarraconenses Ramon Berenguer IV, 1983.
- JORDÀ I FERNÁNDEZ, A. *Poder i comerç a la ciutat de Tarragona: S. XVIII*. Tarragona, Institut d'Estudis Tarraconenses Ramon Berenguer IV, 1988.
- JORDÀ I FERNÁNDEZ, A. *Església i poder a la Catalunya del segle XVII: la Seu de Tarragona*. Barcelona, Publicacions de l'Abadia de Montserrat, 1993.
- JUNTA DE OBRAS DEL PUERTO DE TARRAGONA. *Memoria sobre los actos más importantes de la Junta de Obras del Puerto de Tarragona desde que se publicó la última memoria en 30 de junio de 1871 al 30 de junio de 1883*. Tarragona, Inprenta Puigrubí y Aris, 1883.
- JUNTA DE OBRAS DEL PUERTO DE TARRAGONA. *Memoria acerca del estado y progreso de sus obras durante el año económico de 1883 a 1884*. Tarragona, Inprenta Puigrubí y Aris, 1884.
- JUNTA DE OBRAS DEL PUERTO DE TARRAGONA. *Memoria acerca del estado y progreso de sus obras durante el año económico de 1886 a 1887*. Tarragona, Inprenta Puigrubí y Aris, 1887.
- LASALA NAVARRO, G. *Condena a obras, presidios de arsenales*. REP, n. 119, 1955.
- LASALA NAVARRO, G. *Condena a obras públicas*. REP, n. 125, 1956.
- LEPELLETIER DE LA SARTHE, M. *Sistema penitenciario. El presidio, la prisión celular, la deportación*. Toledo, Imprenta y Librería de Severiano López Fando, 1861.
- LÓPEZ BONILLO, D.; ROVIRA I GÓMEZ, S. J. *El Port de Tarragona*. Barcelona, Caixa de Pensions "la Caixa", 1986.
- LÓPEZ, M. A. *Descripción de los más célebres establecimientos penales de Europa y los Estados Unidos*. València, 1832.
- LUQUE DE LA PEÑA, F. *Cárceles y presidios del mundo: España*. Barcelona, Establecimiento Editorial de la Viuda de Pedro Font, 2003.
- MAGRINÁ, A. *Tarragona en el siglo XIX*. Tarragona, Establecimiento Tipográfico de Hered. de J. A. Nel·lo, 1901.
- MAIER ALLENDE, J. *Comisión de antigüedades de la Real Academia de la Historia. Documentación general, catálogo e índices*. Madrid, Real Academia de la Historia, 2002.
- MAKAREWICZ, J. *La evolución de la pena*. Madrid, Hijos de Reus Editores, 1907.
- MARCOS, C.; PONS, E. "Sobre falsificaciones egipcias de Tarragona a mediados del siglo XIX", *Boletín del Museo Arqueológico Nacional (Madrid)*, volum XIV (1996).



- MASSÓ CARBALLIDO, J. "Un informe de Bonaventura Hernández Sanahuja a la Real Academia de la Historia sobre excavacions i troballes arqueològiques a Tarragona (1859)", *Butlletí Arqueològic*, 23 (2001). Tarragona, Reial Societat Arqueològica Tarraconense.
- MASSÓ CARBALLIDO, J. "Bonaventura Hernández Sanahuja i l'arqueologia urbana de Tarragona", a: *Homenatge a Bonaventura Hernández Sanahuja: un home per a la història*. Tarragona, Museu Nacional Arqueològic, 1992.
- MELOSSI, D.; PAVARINI, M. *Cárcel y fábrica. Los orígenes del sistema penitenciario (siglos XVI-XIX)*. Mèxic, 1980.
- MOLINER PRADA, A. *Tarragona (mayo-junio 1811): una ciudad sitiada durante la Guerra del Francés*. Madrid, Consejo Superior de Investigaciones Científicas y Ediciones Doce Calles, 2011.
- MONTERO ARÓSTEGUI, J. *Historia y descripción de la Ciudad y Departamento naval del Ferrol*. Madrid, Imprenta de Beltrán y Viñas, 1859.
- MORELL I TORRADAMÈ, J. *El port de Salou en el segle XVIII*. Tarragona, Institut d'Estudis Ramon Berenguer IV, 1986.
- MORERA LLAURADÓ, E. *Historia de Tarragona desde los más remotos tiempos hasta la época de la restauración cristiana por Bonaventura Hernández Sanahuja*. Editada, anotada y continuada hasta nuestros días. Tarragona, Est. Tip. de Adolfo Alegret, 1892.
- MORERA LLAURADÓ, E. *El puerto de Tarragona*. Imprenta F. Sugrañes. Tarragona, 1912.
- MORERA LLAURADÓ, E. *Tarragona cristiana*, vol. V. Tarragona, 1959.
- MURUBE Y GALÁN, F. *Tratado de las prisiones y sistemas penales de Inglaterra y Francia, con observaciones generales sobre lo que conviene saber para la reforma de los de España*. Santiago de Compostela, 1860.
- MUÑOZ, E. *El penal de Tarragona. Apuntes del natural*. Tipografía Tarraconense Méndez Núñez, 1904.
- NAVARRO MIRALLES, L. "Tarragona en 1715-18, posibilidades para una evolución económica", a: *Primer Congrés d'Història Moderna de Catalunya. Barcelona del 17 al 21 de desembre de 1984*. Diputació de Barcelona / Edicions de la Universitat de Barcelona.
- ORTUETA, E. *Arquitectura y transformación urbana de Tarragona (1834-1900)*. [Manuscrit], 2003.
- ORTUETA, E. *De l'erudit al turista. Inici de la projecció del patrimoni artístic i cultural de Tarragona (1834-1933)*. Tarragona, Publicacions del Cercle d'Estudis Històrics i Socials Guillem Oliver del Camp de Tarragona, 2003.
- PAREDES, J. *Historia contemporánea de España, siglo XIX*. Barcelona, Ariel, 2008.
- PARRILLA, J. A. *Historia del Puerto de la Coruña*. Conde de Fenosa / Fundación Pedro Barrié de la Maza, 1996.
- PÉREZ, W. "Hernández Sanahuja y el puerto romano de Tarragona", *Butlletí Arqueològic de la Reial Societat Arqueològica Tarraconense*. Butlletí extraordinari dedicat a B. Hernández Sanahuja. Tarragona, 1991.

- PONS DE YCART, M. L. *Libro de las grandezas y cosas memorables de la Metropolitana Insignie y famosa Ciudad de Tarragona*. Lleida, Pedro Robles y Juan de Villanueva, 1572.
- RECASENS I COMES, J. M. *El Corregimiento de Tarragona en el último cuarto del siglo XVIII. Aspectos económico y político social*. Real Sociedad Arqueológica Tarraconense, VI Premio Cronista José M^a Pujol, 1963.
- RECASENS I COMES, J. M. "La influencia del movimiento portuario en el desarrollo de la ciudad de Tarragona", *Revista Técnica de la Propiedad Urbana*, any IV, núm. 7 (1963).
- RECASENS I COMES, J. M. "Contribución al estudio del comercio tarraconense en el siglo XVIII. Los Mallol, una familia de marineros y comerciantes". *Revista Técnica de la Propiedad Urbana*, 21, 1971.
- REMENSAL RODRÍGUEZ, J.; AGUILERA, A.; PONS, L. *Comisión de Antigüedades de la Real Academia de la Historia*. Madrid, Real Academia de la Historia, 2000.
- RIVERA, I. *La cárcel en el sistema penal: un análisis estructural*. Barcelona, Editorial M. J. Bosch, 1996.
- RODRÍGUEZ RAMOS, L. *La pena de galeras en la España moderna*. ADP, 1978.
- ROEDER, C. D. A. *Estudios sobre derecho penal y sistemas penitenciarios*. Madrid, Imprenta de T. Fortanet, 1875.
- ROIG RAVENTÓS, E. *La marina catalana del vuit-cents*. Barcelona, Editorial Barcino, 1929.
- ROLDÁN BARBERO, H. *Historia de la prisión en España*. Barcelona, Publicaciones del Instituto de Criminología de Barcelona, 1988.
- ROVIRA I GÓMEZ, S. J. "La carretera Amàlia", *Revista del Centre de Lectura de Reus: el Centre*, núm. 263 (octubre de 1974).
- ROVIRA I GÓMEZ, S. J. *Rics i poderosos però no tant. La noblesa a Tarragona i comarca al segle XVIII*. Tarragona, Publicacions del Cercle d'Estudis Històrics i Socials Guillem Oliver del Camp de Tarragona, 2000.
- ROVIRA I GÓMEZ, S. J. *Història de Tarragona. L'època de les revolucions, les guerres i el reformisme borbònic*. Lleida, Pagès Editors, 2011.
- ROVIRA I SORIANO, J.; DASCA I ROIGÉ, A. *Descripció del Corregiment de Tarragona. Segons un manuscrit del segle XVIII de la Biblioteca Nacional de Madrid*. Tarragona, Biblioteca Tarraconense, 12, 1995.
- SÁENZ RIDRUEJO, F. "Las obras públicas en el siglo XIX", a: *Cuatro conferencias sobre historia de la ingeniería de obras públicas en España*. Madrid, Cedex, 1987, p. 79-120.
- SALILLAS, R. *La vida penal en España*. Madrid, Imprenta de la Revista de Legislación, 1888.
- SALILLAS, R. *Evolución penitenciaria en España*. Madrid, 1918.
- SALVAT I BOVÉ, J. *Tarragona antigua y moderna a través de su nomenclatura urbana (siglos XIII-XIX)*. Excmo. Ayuntamiento de Tarragona, 1961.
- SALVAT I BOVÉ, J. *Tarragona en la Guerra y en la Postguerra de la Independencia*. Tarragona, Real Sociedad Arqueológica Tarraconense, 1965.



SÁNCHEZ REAL, J. *Puerto de Tarragona. Acontecimientos notables en su construcción (1802-1829)*. Tarragona, Autoritat Portuària de Tarragona, 1995.

SANET I JOVÉ, J. M. "Algunes notes entorn dels penats de les obres del port de Tarragona", *TAG, Revista del Col·legi d'Aparelladors i Arquitectes Tècnics de Tarragona*, any VIII, núm. 31.

SOBERANAS LLEÓ, A. J. "Un manuscrito de Salas Ricomá con datos demográficos de la Tarragona del siglo XIX", *Revista Técnica de la Propiedad Urbana*, any IV, núm. 8 (1963).

TOMÁS Y VALIENTE, F. *El Derecho penal de la monarquía absoluta (siglos XVI, XVII, XVIII)*. Madrid, 1969.

VIGO TRASANCOS, A. *A Coruña y el siglo de las luces. La construcción de una ciudad de comercio (1700-1808)*. La Corunya, Universidade da Santiago de Compostela / Universidade da Coruña, 2007.

Webgrafia

MOJARRO BAYO, A. M. *La historia del Puerto de Huelva (1873-1930)*. Universidad de Huelva, 2007: <http://www.tesisenred.net/>

Publicacions de l'Institut d'Estudis Catalans:
<http://publicacions.iec.cat/repository/pdf/00000062%5C00000024.pdf>
<http://ocw.innova.uned.es/ocwuniversia/derecho-constitucional/derechos-de-los-reclusos/pdf/ESTUDIOo.pdf>
http://usuarios.multimania.es/art_arab/1834/18340000.html
http://usuarios.multimania.es/art_arab/1843/18430000.html

Revista AlPort, núm 47: <http://apportt.com/alport47.pdf>
<http://www.mcu.es/archivos/lbe/>

Guimbernat: *Revista Catalana d'Història de la Medicina i la Ciència*, 1992, vol 17:
<http://www.raco.cat/index.php/gimbernat/article/viewFile/44515/54141>

Revista Kesse, núm 44: <http://www.tarragona.cat/lajuntament/conselleries/patrimoni/arxiu-municipal-tarragona/bicentenari-guerra-del-frances/fitxers/altres/revista-kesse-numero-44>

Revista A Carn!, any 6, II època:
<http://www.tarragona.cat/lajuntament/conselleries/patrimoni/arxiu-municipal-tarragona/bicentenari-guerra-del-frances/lajuntament/conselleries/patrimoni/arxiu-municipal-tarragona/bicentenari-guerra-del-frances/fitxers/altres/numero-16-de-la-revista-a-carn>

Revista de Obras Públicas, 1854, 2 (volum II):
http://ropdigital.ciccp.es/pdf/publico/1854/1854_tomoI_5_04.pdf

Revista de Obras Públicas, 1854, 2 (volum II):
http://ropdigital.ciccp.es/pdf/publico/1854/1854_tomoI_6_03.pdf

Revista de Obras Públicas, 1857, 5 (volum I):
http://ropdigital.ciccp.es/pdf/publico/1857/1857_tomoI_4_03.pdf

Revista de Obras Públicas, 1863, 11 (volum I):
http://ropdigital.ciccp.es/pdf/publico/1863/1863_tomoI_8_01.pdf

IV Congreso de Historia Ferroviaria: Trabajo Forzado y Ferrocarril:
<http://www.docutren.com/archivos/malaga/pdf/III04.pdf>

Fonts hemerogràfiques

Diario mercantil, político y militar de la ciudad de Tarragona
Diario Mercantil de Avisos y Noticias
Diario de Tarragona
El Pabellón Liberal
El Mercantil
Ateneo Tarraconense de la clase obrera
La Provincia de Tarragona
La Opinión
El Analizador Tarraconense
Boletín Oficial de la Provincia de Tarragona
Gaceta de Madrid
Diario de Tarragona

Relació d'abreviatures

APT	Arxiu del Port de Tarragona
AHT	Arxiu Històric de Tarragona
AHMT	Arxiu Històric Municipal de Tarragona
AHDT	Arxiu Històric de la Diputació de Tarragona
AHAT	Arxiu Històric Arxidiocesà de Tarragona
BHMT	Biblioteca Hemeroteca Municipal de Tarragona
MNAT	Museu Nacional Arqueològic de Tarragona
AHMR	Arxiu Històric Municipal de Reus
ACA	Arxiu de la Corona d'Aragó
BC	Biblioteca de Catalunya
AHNM	Archivo Histórico Nacional de Madrid
AUS	Archivo Universidad de Sevilla

Agraïments

Finalment, voldria agrair la magnífica atenció rebuda en cadascun dels arxius i biblioteques que he consultat i m'han proporcionat les imatges que surten en aquest treball, i cito de manera molt especial: l'Arxiu del Port de Tarragona, l'Arxiu Històric Municipal de Tarragona, l'Arxiu Històric de Tarragona, l'Arxiu Històric Arxidiocesà de Tarragona, l'Arxiu Històric de la Diputació de Tarragona, l'Arxiu de la Corona d'Aragó, l'Archivo de la Universidad de Sevilla, l'Archivo Histórico Nacional de Madrid, l'Archivo Histórico Municipal de Cartagena i el Centre de Documentació Marítima de Barcelona. També al personal d'una llarga llista d'arxius en què resseguint les pistes dels presos constructors del port tarragoní vaig fer-hi consulta.

Així mateix, vull fer referència a tres persones que han estat molt importants en l'elaboració d'aquesta investigació: Coia Escoda Múrria, Quim Vendrell Moreno i Montserrat Sanmartí Roset. Vull mostrar el meu agraïment a totes aquelles persones que durant tot aquest temps de recerca i redacció han estat al meu costat, donant-me el seu suport, preocupant-se i interessant-se. Gràcies a tots per ajudar-me a reconstruir la història dels presos que participaren en la construcció del Port de Tarragona.

Montserrat Gisbert Bel (Rossell, 1987) és llicenciada en Història per la Universitat Rovira i Virgili (2010). Durant els anys universitaris a Tarragona, també va formar-se en arqueologia, la qual cosa li va permetre participar en diverses campanyes arqueològiques arreu del territori català, i col·laborar posteriorment en les investigacions derivades. Actualment estudia el Màster de Gestió del Patrimoni Cultural a la Universitat de Barcelona i col·labora amb el Museu d'Arqueologia de Catalunya-Olèrdola. Amb aquest museu cal destacar la seva participació com a documentalista en l'exposició "De Sancti Michaelis a Sant Miquel. L'església de Sant Miquel d'Olèrdola del segle X al segle XXI". Darrerament també porta a terme diversos estudis relacionats amb el seu municipi, d'èpoques moderna i contemporània, i se serveix, sobretot, per a aquesta darrera etapa, de la memòria oral i dels vestigis materials i estructurals que amenacen de desaparèixer. Des de fa dos anys, forma part del Grup d'Estudis Rossell 750 Anys, amb el qual ha participat en algunes de les seves últimes publicacions com *El calendari festiu a Rossell. Tradició i modernitat* (2010). Així mateix, coordina i organitza un dels actes de més renom de l'entitat, la Setmana Cultural.

