

ENRIC GARCIA I DOMINGO

I PREMI D'INVESTIGACIÓ PORT DE TARRAGONA

80 ANYS DE CONSTRUCCIÓ NAVAL
A TARRAGONA, 1918-1998
(ASTILLEROS DE TARRAGONA, SA)

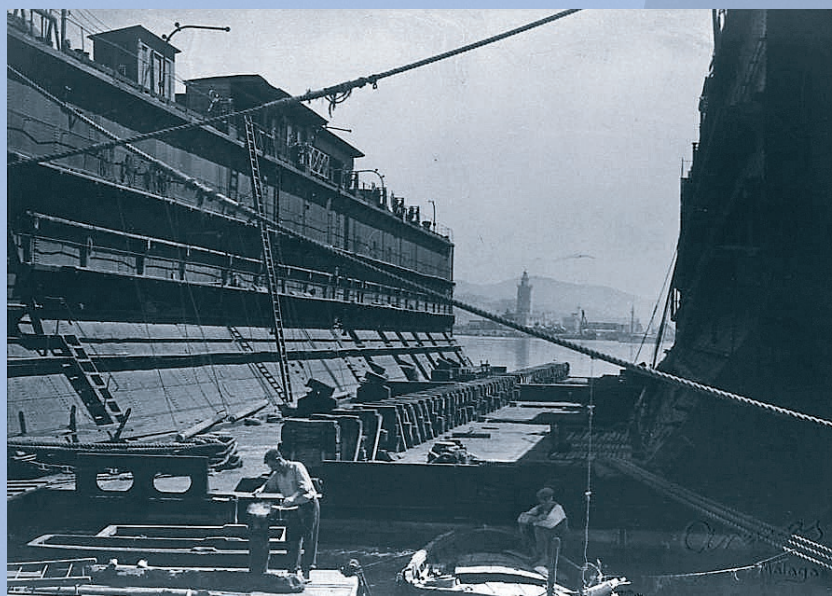
PORT DE TARRAGONA



COL·LECCIÓ
SATURNINO
BELLIDO

**80 ANYS DE CONSTRUCCIÓ NAVAL
A TARRAGONA, 1918-1998
(ASTILLEROS DE TARRAGONA, SA)**

Enric Garcia i Domingo



**80 ANYS DE CONSTRUCCIÓ NAVAL
A TARRAGONA, 1918-1998
(ASTILLEROS DE TARRAGONA, SA)**

Enric Garcia i Domingo

Aquest llibre és el resultat del treball guanyador del I Premi d'Investigació Port de Tarragona, que s'atorgà el 26 de gener de 2006. El jurat estava format per: Maria Bonet, professora titular d'Història Medieval de la Universitat Rovira i Virgili, Jordi Blay, professor titular de la Unitat de Geografia de la Universitat Rovira i Virgili, Coia Escoda, coordinadora de l'Arxiu del Port de Tarragona, Joaquim Vendrell, coordinador del Servei de Publicacions del Port de Tarragona i Josep Lluís Navarro, cap del departament de Projecció Exterior de l'Autoritat Portuària de Tarragona.

Edita:

Centre d'Estudis Marítims i Activitats del Port de Tarragona

C/ Anselm Clavé, 2 – 43004 Tarragona

Tel. 977 25 00 91 – Fax 977 22 16 40

publicacions@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: SS-797/2007

ISBN: 978-84-9791-292-1

A Pep Savall,
In Memoriam

*No hi hem arribat a temps,
però estic segur que, allà on siguis,
aquest llibre et serà agradable.*

ÍNDIX

Presentació	9	
Introducció	11	
1. LA I GUERRA MUNDIAL I LES INDÚSTRIES		
NAVALS ESPANYOLES	17	
Les indústries navals a l'Espanya del 1918	19	
El renaixement de la construcció naval a Catalunya	22	
2. NEIX UNA EMPRESA AMB AMBICIÓ		28
La constitució de la societat	30	
Els promotors i principals accionistes	32	
El <i>trust</i> Tarragona-Port	37	
La gestació d'un projecte	38	
3. EL PROJECTE D'UNA GRAN FACTORIA NAVAL		44
Descripció del projecte de factoria	47	
El fracàs del projecte i el replantejament	51	
El personal tècnic	55	
4. LES CONSTRUCCIONS NAVALS		58
El concurs pels guardapesques	60	
El remolcador Tarraco	63	
Els grans vapors	65	
El <i>Mont-Sant</i>	69	
El <i>Mont-Seny</i>	71	
Les primes a la navegació	73	
Les llanxes de la Compañía Arrendataria de Tabacos	73	

Els pailebots i altres construccions	75
A la caça de nous encàrrecs	78
5. EL NEGOCI DE LES REPARACIONS: L'ESCAR I EL DIC FLOTANT	80
L'escar del port	82
El dic flotant	84
6. EL FINAL D'ASTILLEROS DE TARRAGONA, SA	91
La societat anònima Unión Naval de Levante	93
Cap a la liquidació	96
El nou servei d'escar públic	99
Panorama de la construcció naval a Espanya fins a la Guerra Civil	103
La factoria de Tarragona durant la Guerra Civil	105
7. LA SEGONA VIDA D'ASTILLEROS DE TARRAGONA	109
La indústria naval espanyola canvia de pell	110
Astilleros de Tarragona, de Juan Bautista Garcia	112
Constructors navals a la Tarragona de la postguerra	115
L'au fènix	120
La crisi del sector naval mundial	128
El final	129
8. LES CONSTRUCCIONS NAVALS EN LA SEGONA ETAPA	132
Vaixells mercants de buc de fusta	134
Vaixells mercants de buc de ferro	134
Remolcadors	135
Barques de pesca amb buc de fusta	137
Barques de pesca amb buc metàl·lic	137
Vaixells especials	140
Transformacions	141
Reparacions	142
9. EPÍLEG	143
BIBLIOGRAFIA	147
ANNEXOS	153

PRESENTACIÓ

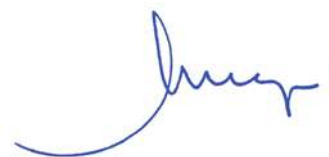
El novembre de 2004 es va crear el Servei de Publicacions del Port amb l'encàrrec de marcar, a partir d'aquell moment, les directrius de la tasca editora del Port, alhora que es responsabilitzava de gestionar les publicacions ja existents. Cal recordar que fins aleshores el Port de Tarragona havia editat, o bé col·laborat mitjançant la fórmula del patrocini, en la publicació de més d'un centenar de llibres.

En coincidència amb aquest moment de reestructuració del programa editorial, es va creure convenient incloure una proposta presentada des de l'Arxiu del Port de Tarragona que consistia en la creació del Premi d'Investigació Port de Tarragona, que té, entre d'altres finalitats, dues de força lloables i ambicioses.

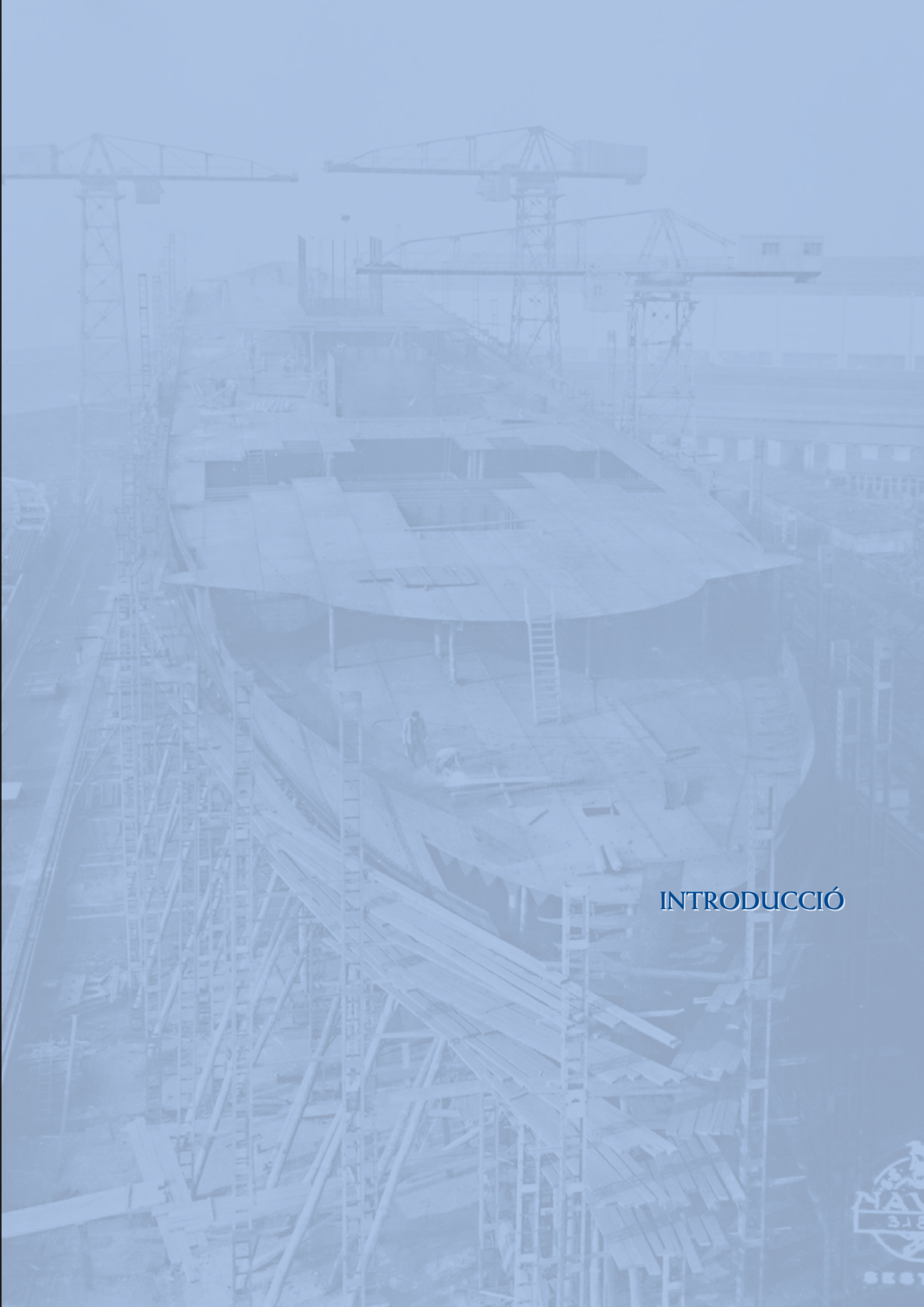
I és que, d'una banda, es vol incentivar tota aquella recerca que permeti la recuperació i l'actualització de qualsevol aspecte humanístic o científic vinculat al Port de Tarragona o a la seva àrea d'influència, mentre que, de l'altra, el treball guanyador tindrà la possibilitat de ser publicat dins d'una de les col·leccions que integren el programa editorial del Servei de Publicacions, en aquest cas, la col·lecció Saturnino Bellido, que recull tots aquells treballs vinculats amb la història del Port.

De fet, aquest plantejament té el propòsit de donar a conèixer el patrimoni marítim i portuari de Tarragona mitjançant un fons de publicacions de qualitat.

I, precisament, la publicació que teniu a les mans és el treball guanyador de la primera convocatòria del Premi d'Investigació Port de Tarragona. Els criteris que van guiar els membres del jurat, òbviament, van ser els del rigor i la qualitat, però deixeu-me destacar un fet que considero essencial en el desenvolupament de la nostra ciutat: l'esperit emprenedor. Perquè, de fet, aquest llibre ens parla d'unes persones que cregueren en la capacitat de Tarragona i el seu port d'acollir i tirar endavant uns projectes (molt ambiciosos en certs moments) de construcció naval, amb la voluntat de modernitzar i donar un important impuls econòmic a la societat tarragonina.



JOSEP A. BURGASÉ RABINAD
President de l'Autoritat Portuària de Tarragona



INTRODUCCIÓ



Aquest treball vol explicar què ha estat la indústria de la construcció naval a la Tarragona del segle XX a través de l'empresa Astilleros de Tarragona, SA, fundada el 1918, i de les empreses que van continuar la seva activitat i van mantenir el seu esperit fins el 1998. Intentaré explicar el com i el perquè de la instal·lació a la capital tarragonina d'unes drassanes el nom de les quals està íntimament lligat a la història recent de la ciutat.

La idea de crear Astilleros de Tarragona, SA va néixer l'any 1917, quan el món patia el conflicte més brutal vist mai fins al moment, una carnisseria que abans de l'estiu del 1914 hauria estat impossible d'imaginar i de creure fins i tot pels literats més fantasiosos. I mentre que cap al final de la denominada Gran Guerra una enorme quantitat de països s'hi havien involucrat, amb més o menys intensitat, d'altres es mantenien neutrals, per convenciment o per impotència. Espanya va ser dels països que van mantenir una prudent distància i dels que també en van obtenir un gran profit. Un riu d'or va fluir cap al nostre país, o, més ben dit, cap a algunes butxaques, ja que la major part de la població va patir l'encariment de les subsistències. Moltes indústries van viure una època d'expansió i, entre tots els sectors de la vida econòmica, potser va ser al negoci marítim on les millors oportunitats esperaven els esperits agosarats i mancats d'escrúpols.

La Gran Guerra va tenir un component marítim important, que va condicionar el desenvolupament dels esdeveniments en una guerra totalment industrial i econòmica. La mar va ser escenari de combats navals tradicionals, però també d'una nova forma de guerra marítima basada en el bloqueig econòmic i en la lluita per forçar-lo. La sagnia va ser enorme en vides humanes i en tonatge (uns 12,5 milions de tones perdudes, és a dir, una quarta part del tonatge mundial), però també van ser enormes les oportunitats per a les marines neutrals, com ara l'espanyola, que podien omplir els forats deixats pels països bel·ligerants. Naviliers, consignataris i constructors de vaixells van gaudir d'una època increïble.

Per a Catalunya en concret, no només va ser una època de vaques grasses; es va produir el miratge de creure que havia començat una tercera edat d'or per a la marina catalana (la primera havia estat l'edat mitjana i la segona els anys de la carrera d'Amèrica a cavall entre els segles XVIII i XIX) amb enormes flotes de vapors i velers solcant els mars com abans, fent un pols al País Basc per tal de recuperar per al Principat un centre de gravetat que a finals del XIX s'havia decantat definitivament cap a la ria de Bilbao.

És en aquest context que neixen els Astilleros de Tarragona, una aventura empresarial ambiciosa que proposava donar a la capital i al seu port una oportunitat de fer el salt cap endavant i de convertir-se en un dels grans centres marítims del Mediterrani. Aquesta aventura empresarial va portar il·lusió i esperança a una ciutat i a un port que tenien ambició i iniciativa i que no es resignaven a ser un port de segona.

Conèixer el com i el perquè d'aquesta aposta, la trajectòria dels seus protagonistes, el seu fracàs i la seva lluita per la supervivència, és l'objectiu d'aquest treball. En un principi, es volia analitzar el període que va del 1917 fins al 1936. El període posterior al conflicte civil només havia de ser un epíleg. En aquest sentit, el cos principal exigia, a més a més, una recerca més acurada, ja que tant els protagonistes com la documentació de l'època havien desaparegut, mentre que per als darrers anys les fonts eren, almenys teòricament, més accessibles.

Però, segons avançava el treball, s'anava fent clar que aquest esquema havia de ser modificat, ja que els esdeveniments de la segona meitat del segle XX mereixen també ser recordats i fixats en el temps de forma proporcionada al seu paper en el desenvolupament del port i de la ciutat en els darrers anys. D'aquesta manera, el que havia de ser només un epíleg ha esdevingut una part important del treball. El tractament d'aquest període ha estat diferent pel que fa a les fonts i a la profunditat de la recerca, però crec que tot i així fa justícia a una època i a una gent que, amb il·lusió i tossuderia, va intentar un altre cop dotar el port de Tarragona d'una indústria naval de qualitat i prestigi. Tot plegat, tal i com em va dir un dels protagonistes, Josep Maria Garcia Pujol, parlem, ni més ni menys, que de 80 anys de construcció naval a Tarragona.

El nom d'*Astilleros de Tarragona* està íntimament lligat al port de Tarragona del segle XX. Són vuitanta anys de construcció i reparació d'embarcacions, però també vuitanta anys de vida tarragonina. Reconstruir la seva història ha estat una bona excusa per donar un cop d'ull al gairebé desconegut món de les activitats marítimes en un port que no ha deixat mai de lluitar, amb més o menys fortuna, per guanyar-se el lloc que mereix. Aquest tipus de treball també serveix com a record i homenatge a totes les persones que, directament o indirectament, han participat en l'aventura d'Astilleros, i com a una forma de fixar amb paraules allò que molts recorden i aquelles coses que gairebé s'havien perdut ja en l'oblit.

Aquesta història conté una curiosa paradoxa. Astilleros de Tarragona van començar com un projecte molt ambiciós de factoria naval dedicada a la construcció de vaixells, i va acabar essent poc més que un escar.¹ En canvi, en la segona època, es va començar amb l'explotació de l'escar i es va acabar bastint una drassana important, almenys per la seva qualitat.

Cal dir alguna cosa sobre les fonts i la metodologia utilitzada. El primer pas ha estat la utilització dels interessants fons de l'Arxiu Central del Port de Tarragona. En aquest arxiu hi ha tant la documentació de la Junta d'Obres com un fons encara per inventariar que va ser recuperat dels locals de la drassana poc abans del seu enderrocament. En segon terme, s'han utilitzats altres fonts documentals, conservades bàsicament en arxius de Tarragona (Arxiu Històric de la Diputació de Tarragona, Arxiu Històric de Tarragona, Biblioteca i Hemeroteca de Caixa Tarragona i Registre Mercantil de Tarragona). També als fons documentals conservats al Centre de Documentació Marítima del Museu Marítim de Barcelona he trobat material d'un gran interès, especialment documentació tècnica de la primera època d'Astilleros de Tarragona, conservada al fons dels Talleres Nuevo Vulcano, actualment en procés d'inventari (a l'annex 3 podeu trobar-ne un inventari provisional fet a partir de la revisió d'aquest material).

Finalment, he hagut de fer un treball un xic detectivesc per tal de localitzar les famílies d'alguns dels protagonistes de la història d'Astilleros de Tarragona. Ha resultat especialment afortunat el contacte amb els descendents de l'enginyer naval Mateu Abelló (la seva filla Montserrat Abelló i el seu nét Miquel Bofill), que m'ha permès localitzar un interessant fons documental inèdit. També cal agrair a Josepa Mallol i a Jordi Mallol el seu

¹ Una definició acadèmica descriu un escar com a una excavació feta a la platja per treure i avarar les embarcacions. De fet, cal considerar que un escar és una rampa artificial que permet treure embarcacions de l'aigua amb l'ajut d'un cabestrant o d'una màquina de vapor. L'embarcació, encara en surada, acaba al damunt d'un carro que corre sobre uns rails similars als del ferrocarril i que en ser arrossegat per la màquina en qüestió treu el bastiment de l'aigua i el deixa en sec. Un cop feta la reparació o el carenat, s'inverteix el procediment i la nau torna a l'aigua.



ajut per tal de conèixer millor la trajectòria dels membres de la seva família. Josep Maria Garcia Pujol ha posat a la meua disposició els seus arxius (i la seva memòria) i m'ha ajudat a completar el present estudi en donar un fort impuls a la recerca.

He intentat fer un relat fidel als esdeveniments amb el màxim de rigor però amb un llenguatge planer, sense donar més dades tècniques de les que són imprescindibles; qui tingui interès en aspectes específics, trobarà les referències de la documentació que conté una informació més detallada. També he intentat explicar de forma clara aquelles expressions que formen part de la terminologia específica del món marítim; en cas de dubte, he procurat pecar per excés en els aclariments, en la presumpció que el lector d'aquest treball no sempre estarà familiaritzat amb aquest vocabulari tan ric i sovint críptic per als no iniciats. En definitiva, l'objectiu final d'aquest llibre és tant fer història com explicar una història, i crec que això només es pot fer obrint al màxim el ventall de possibles lectors.

He respectat els noms originals d'empreses i institucions quan aquestes són en castellà (Astilleros de Tarragona i no Drassanes de Tarragona), i per a alguns termes tècnics ha estat impossible trobar un equivalent satisfactori en català (*ataguia*, per exemple).

Al marge de les persones citades, vull agrair la seva col·laboració i ajut a tots aquells que m'han dedicat part del seu temps i paciència: Abdó Aiguader, Coia Escoda, Mercè Toldrà, Pere Lloret, M. Elena Virgili, Zacarías Reina, Juergen Rohweder, José María Sánchez Carrión, Joaquim Nolla, Agustí Bachs, Albert Roch, Pere Casado i Juan Domingo López. Finalment, Alfredo Jaén ha reconstruït amb el seu ordinador alguns moments en la història de la drassana, amb uns esquemes que ajudaran a comprendre l'evolució de la factoria al llarg del temps i a situar instal·lacions i edificis.

En darrer lloc (per allò que els darrers seran els primers) vull agrair el seu suport a Josep Lluís Savall, en gran mesura culpable del meu interès per les coses de Tarragona. Malauradament, no podrà llegir aquest llibre, que, sens dubte, l'hauria fet feliç.



1



LA I GUERRA MUNDIAL
I LES INDÚSTRIES NAVALS
ESPANYOLES



La progressiva incorporació de la propulsió mecànica i de la construcció metàl·lica a la indústria va estimular l'aparició a Espanya, durant les primeres dècades del s. XIX, de tallers dedicats a l'aplicació de les noves tecnologies, tant en el muntatge i reparació de màquines i calderes com en la construcció de bucs metàl·lics. Va ser un procés lent i no exempt de problemes, ja que en un principi els tècnics i l'utillatge havien de ser importats, especialment del Regne Unit. En tot cas, els canvis no es van imposar de forma ràpida, sinó que durant dècades van coexistir els vaixells tradicionals, construïts amb fusta i propulsats només amb la força del vent, amb les noves embarcacions de buc de ferro i màquina de vapor; entre aquests extrems, també es donaven altres possibilitats, com ara velers de buc metàl·lic, vapors de buc de fusta, i totes les combinacions possibles de màquines i aparells de vela. Des d'una altra perspectiva, mentre continuaven funcionant les petites drassanes tradicionals,² van començar a funcionar noves factories especialitzades en el desenvolupament de les noves tecnologies, amb infraestructures més complexes i en gran part dependents de l'estranger.

En la nostra història marítima recent hi ha un punt que marca un abans i un després per a la marina mercant espanyola. Parlem de la Ley para la protección y fomento de las industrias y las comunicaciones marítimas de 14 de juny de 1909, coneguda generalment com *Llei Maura* en honor al seu promotor, el mallorquí Antoni Maura. Aquesta llei, desenvolupada posteriorment al Reglament de 13 de octubre de 1913, havia d'emmarcar tots els esforços destinats a la protecció dels transports marítims i de les indústries de la construcció naval a Espanya. Per a una marina que, en termes generals, tenia dificultats per mantenir el ritme de la modernització i lluitava per mantenir-se en la llista de les grans potències mercants, aquesta llei suposava una esperança i un estímul que, en certa forma, l'esclat de la Gran Guerra, l'estiu de 1914, va aturar, ja que només havien passat cinc anys des de l'aprovació de la llei i uns mesos des de l'aprovació del reglament. Per altra banda, alguns punts de la norma, especialment els que feien referència a les primes a la navegació i a la reserva del cabotatge per a la bandera nacional, van ser motiu de conflicte durant la guerra, ja que les especials circumstàncies del moment obligaven a un replantejament de l'aplicació pràctica d'algunes parts de la llei i del reglament. Aquesta conflictivitat no va ser tan intensa en tot el que fa referència a les primes a la construcció naval.

El període de vigència previst a la llei de 1909 era de deu anys i acabava el 17 de juny de 1919. El Ministeri de Foment va prorrogar la llei fins que el març de 1921 el ministre De la Cierva va presentar un projecte de llei per a la protecció de les indústries navals. Aquesta nova llei apostava per una política proteccionista a través de l'augment dels aranzels per importació i abanderament de vaixells, i la rebaixa dels drets d'introducció de materials d'utilitat per a la construcció naval. També es preveia mantenir les primes per tona a la construcció durant deu anys.³

Vegem ara en quin context van néixer els Astilleros de Tarragona, fills d'un moment molt especial i que cal conèixer amb un cert detall.

² Segons una definició acadèmica, una drassana és un establiment vora el mar o vora un riu on són fabricats i reparats els vaixells. Quan parlem d'una drassana tradicional, fem referència, generalment, a un espai a l'aire lliure, a la platja, on només hi ha alguna caseta o barraca per guardar les eines i l'utillatge. Més endavant, amb tallers més complexos i obradors ubicats sota sostre, es continua utilitzant el mateix terme. Un sinònim és el terme *mestrança*. I tot i que no resulta "normatiu", també el terme *astiller* ha estat utilitzat sovint. En castellà els equivalents són *astillero* i també *maestranza*, tot i que aquest és més rar.

³ Referència extreta de *Navegación*, núm. 34, abril de 1921.

Les indústries navals a l'Espanya de 1918 ⁴

Durant la I Guerra Mundial, la destrucció de tonatge naval causada per les mines i per la guerra submarina, així com la plena ocupació de les flotes aliades i també de les neutrals, va provocar una enorme demanda de vaixells. Qualsevol nau capaç de desplaçar-se en surada d'un punt a un altre va assolir un valor desmesurat, tant si era un vaixell de nova construcció com si era només una andròmina acabada de reformar. Així, es van estimular a la vegada tant les noves construccions, ja fos a grans drassanes o a petites mestranxes, com les reparacions i carenes.⁵ En tot cas, per a la indústria de la construcció naval espanyola els anys de la guerra són un dels períodes més importants en la seva formació i consolidació: les drassanes espanyoles van entrar en un període d'activitat sense precedents. I la febre constructora encara va continuar a Espanya alguns anys després d'acabar el conflicte, però, passada la tempesta, només van quedar les grans drassanes com Euskalduna o la Sociedad Española de Construcciones Navales.

Malgrat la demanda d'un mercat àvid de noves construccions, la situació de la construcció naval espanyola no fou gens fàcil en la conjuntura del conflicte. D'una banda, la guerra va provocar greus problemes en l'obtenció de matèries primeres, en el subministrament de materials procedents de l'estranger (maquinària i utilitatge, recanvis, peces d'acer forjat o emmotllat, etc.) i de forma dramàtica en el subministrament de carbó. Per una altra, la pujada desmesurada dels nòlits va repercutir directament en el preu de les noves embarcacions i en el dels materials de construcció, en una espiral de difícil control. Amb aquests condicionants, resultava molt difícil mantenir una programació de treball raonable, i eren freqüents les interrupcions. Un bon exemple relacionat amb la marina mercant de matrícula catalana és el que va succeir amb el vapor *José Tayà*, la construcció del qual va començar als Astilleros Euskalduna el març de 1916, però que no va ser acabat i lliurat als seus armadors, la casa Tayà de Barcelona, fins al començament de 1918.

Les dificultats que patia la indústria de la construcció naval en aquell moment van tenir alguns aspectes positius, com ara que es va estimular la col·laboració entre diversos tallers nacionals, es van fer algunes passes en el camí de la racionalització i de la lluita per evitar la dependència de l'estranger, i també es va avançar en l'electrificació i mecanització de les factories. També hi va haver una important acumulació de reserves que va permetre la modernització d'algunes empreses i, en el cas de les empreses amb interessos naviliers, modernitzar les seves flotes, encara que amb un tonatge car que, en arribar la crisi de postguerra, va resultar un llast.

Malgrat les dificultats que hem citat, el cert és que els guanys que oferia la gran matança coneguda com a Gran Guerra van ser un estímul tant per a les empreses consolidades com per a les petites, que veien en la situació del moment una oportunitat de supervivència o de fer-se amb una part del pastís. Però la il·lusió no va durar gaire. Quan la recuperació de la postguerra va comportar una reducció dràstica de la demanda i un excés d'oferta, la construcció naval va patir una reducció.

⁴ Sobre aquest tema, podeu trobar una síntesi a GARCIA DOMINGO, Enric. *¿España neutral? La marina mercante española y la Gran Guerra: 1914-1918*. Real de Catorce. Barcelona, 2005.

⁵ Per *carena* s'entenen, bàsicament, les operacions de manteniment general i periòdic de les embarcacions, que impliquen treure-les en sec (o escorar-les fins a deixar una banda fora de l'aigua) per tal de rascar-les, fer petites reparacions, calafatar-les, tornar-les a pintar i deixar-les a punt per tornar a l'aigua.



Tal com diu Gutiérrez Molina:⁶ "[...] la construcción naval tuvo un ciclo expansivo más corto que el naviero. Además se encontró con que en el punto de partida estaba menos preparada para afrontar no sólo una rápida expansión sino su consolidación. En manos de un oligopolio, con una importante participación británica que controlaba los aspectos técnicos, la iniciativa privada quedó subordinada al empuje de la todopoderosa Sociedad Española de Construcción Naval."

Quan apareix en escena Astilleros de Tarragona, SA (l'empresa protagonista d'aquest treball), l'any 1918, a Espanya s'estaven construint 188.650 tones (segons la mateixa font, dos anys abans, el 1916, eren unes 87.000).⁷ La indústria naval espanyola estava en procés de desenvolupament, i de consolidació, en alguns casos. Al país hi havia drassanes grans i petites, però només donarem alguna idea sobre les més importants per tal de situar el panorama general amb el qual va intentar competir l'empresa tarragonina.

Comencem pel Cantàbric. La ria de Bilbao havia esdevingut el cor de la marina mercant espanyola i també en el camp de la construcció naval un cop Catalunya havia perdut pistonada a partir de la dècada dels setanta del segle XIX. La degana era la casa Astilleros del Nervión, creada a Sestao el 1889 a l'ombra del pla d'esquadra de Rodríguez Arias.⁸ El concurs va ser guanyat per la societat col·lectiva Martínez Rivas-Palmer, convertida en Astilleros del Nervión, SA a finals de 1891. Va fer fallida el 1892 i va ser confiscada per l'Estat. El 1918 estaven en construcció 23.000 tones. Més endavant, l'any 1920, l'empresa va ser arrendada per la Sociedad Española de Construcción Naval fins a la seva absorció definitiva quatre anys més tard. L'altra gran factoria era la Compañía Euskalduna de Construcción Naval y Reparación de Buques, SA, fundada el 1900, i que havia avarat més de 40 vapors. Tot i ser un consorci de diferents naviliers bascos,⁹ darrere aquesta empresa hi havia l'ombra potent de Ramón de la Sota. Euskalduna tenia en producció 27.000 tones l'any 1918 i estava funcionant a ple rendiment malgrat les dificultats per obtenir matèries primeres, com ja s'ha dit en citar el cas del *José Tayá*.

Fora del País Basc, la drassana més important era Astilleros Hijos de J. Barreras, empresa fundada el 1908. Durant la guerra havien fet 18 pescamines per a França, llanxes per a Portugal i un petit vapor mercant, el *Mercurio*, per a Anglaterra. En aquells moments hi havia en construcció tres vapors de 300 tones i altres petites embarcacions destinades al cabotatge i a la pesca, així com un remolcador i dues barcases de 250 tones. En total, estaven construint 3.340 tones.

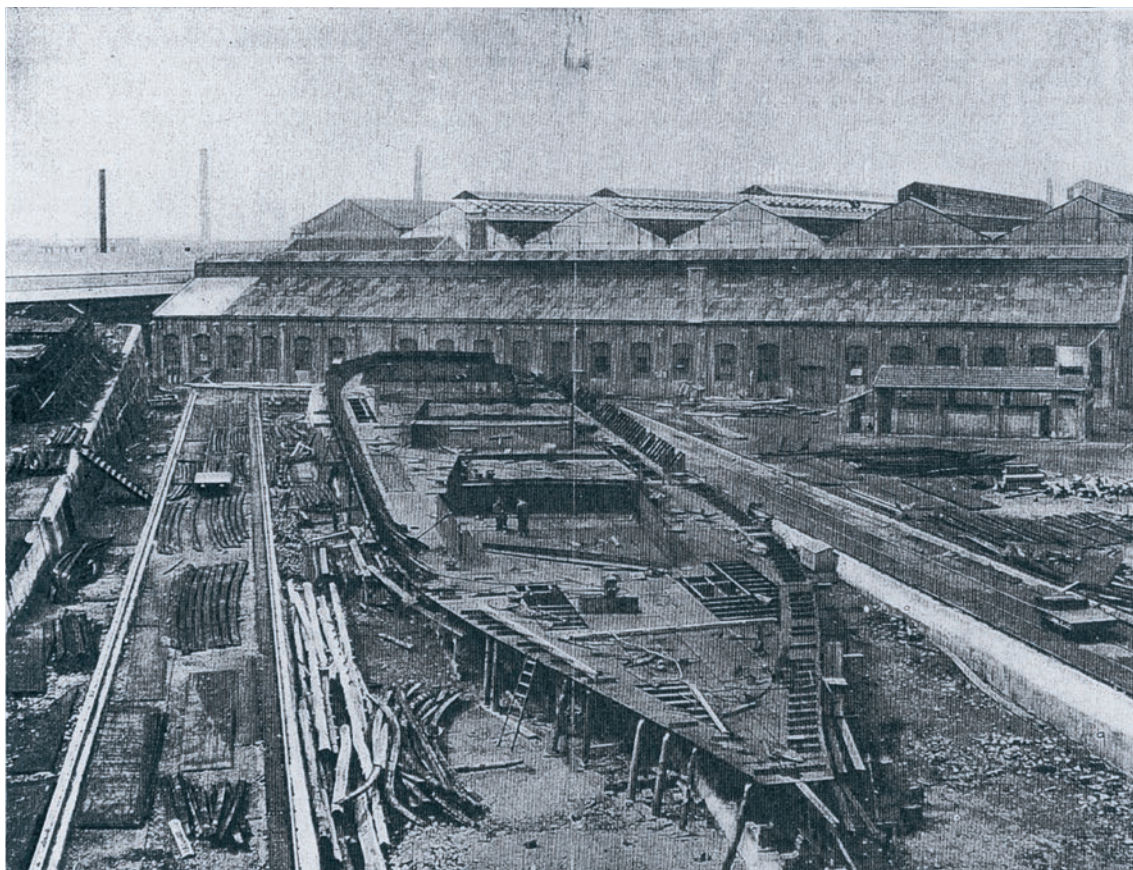
Al Mediterrani la badia de Cadis havia estat protagonista de diversos intents de creació d'unes drassanes, uns de fracassats i altres de reeixits des que, cap el 1840, es crearen els tallers de Thomas Haynes. Entre els projectes fracassats, cal citar la Factoría Naval Gaditana, creada el 1888 per optar també als concursos del Pla Rodríguez Arias. L'empresa va fracassar i el 1890 es va constituir la societat regular col·lectiva Veá-Murgía Hermanos,

⁶ GUTIÉRREZ MOLINA, José Luis. *Capital vasco e industria andaluza. El astillero Echevarrieta y Larrinaga de Cádiz (1917-1952)*. Universidad de Cádiz. Cádiz, 1996, pàg. 136.

⁷ AGACINO, Eugenio. *La construcción naval mercante en España en julio de 1918*. Imprenta de Vda. de Luis Tasso. Barcelona, 1918.

⁸ Un *pla d'esquadra* és un projecte de renovació i ampliació de la flota de l'Armada que implica la sortida a concurs públic de la construcció de grans i petites unitats, una possibilitat de negoci molt atractiva i que és realment un dels estímuls de la indústria naval.

⁹ El terme *navilier*, utilitzat sovint en aquest treball, defineix l'activitat del propietari d'una o més embarcacions, que les explota en el seu nom propi i en el seu propi benefici. Sovint s'utilitza com a sinònim d'*armador*, tot i que hi ha matisos entre les dues figures, ja que un armador és moltes vegades qui explota l'embarcació, encara que no en sigui el propietari. En aquest treball, prescindirem dels matisos i utilitzarem ambdues paraules per fer referència al negoci de l'explotació de vaixells.



Construcció d'una embarcació a les drassanes de Sestao. Centre de Documentació Marítima-Museu Marítim de Barcelona.

que va construir el creuer cuirassat *Carlos V*, avarat el 1895. Després, la factoria va ser abandonada, i a la seva ombra van néixer els Astilleros Echevarrieta y Larrinaga el 1917.

El gran monstre de la construcció naval a Espanya tenia factories al Cantàbric i al Mediterrani i per les seves característiques (i, en particular, per la seva vinculació a la indústria militar) mereix un punt i a part: parlem de la Sociedad Española de Construcción Naval SA, coneguda popularment com *La Naval*. Aquesta empresa va ser creada el 1908 per treure profit de les oportunitats de negoci que ofería el pla d'esquadra Ferrándiz de 1907. L'SECN gestionava els arsenals¹⁰ de l'Estat a Ferrol, Cartagena i a la Carraca, a Cadis. Malgrat que l'objectiu principal de l'empresa era la construcció de vaixells de guerra, va entrar en el sector civil el 1912 i va arrendar la factoria de Matagorda (Cadis) el 1914, un establiment que havia començat a funcionar el 1878 per fer les reparacions i el manteniment de la flota de la Compañía Trasatlántica. Aquesta drassana comptava amb un dic sec i des de 1891, amb la construcció del vapor *Joaquín de Piélagos*, havia entrat en el sector de la construcció naval. Després l'SECN, va obrir una factoria a Sestao (ubicada entre els Altos Hornos i els Astilleros del Nervión) amb la intenció de fer noves construccions. Va ser inaugurada el 27 d'abril de 1916. Amb el conjunt de les seves factories, l'SECN tenia en marxa, a mitjan 1918, la construcció de 86.090 tones.

¹⁰ Un arsenal és un establiment militar, protegit, que agrupa diferents elements necessaris per al manteniment de les flotes de guerra: drassanes, casernes, fàbriques d'artilleria, etc. De vegades, quan es parla d'arsenal es fa referència fonamentalment al seu paper en el camp de la construcció i la reparació naval, però cal no oblidar que es tracta de quelcom més ric i complex.



En fer aquest repàs, he deixat a part el cas de València, amb unes drassanes que neixen gairebé de forma simultània a les tarragonines i que seran, en la meua opinió, en un alt grau, les responsables de la seva desgràcia. Sota l'impuls de Joaquim Maria Tintoré i de Juan José Dómine va ser creada, el 25 de novembre de 1916, la Compañía Trasmediterránea. Aquesta naviliera, que va començar a funcionar de forma efectiva l'1 de gener de 1917 amb una flota de 44 vaixells, era un veritable trust de companyies dedicades al cabotatge a la Mediterrània. Els seus impulsors van trobar els mecanismes legals per permetre la fusió de dues companyies que unificaven esforços sense perdre, en un primer moment, la seva pròpia entitat: la Sociedad Anónima Línea de Vapores Tintoré i la Compañía Valenciana de Vapores Correos de África. A partir de 1918 la Compañía Trasmediterránea va prosseguir amb la integració de noves companyies (la Sociedad Anónima Navegación e Industria i la Vicente Ferrer Hermanos) o la compra d'altres (la Compañía Marítima de Navegación i la Compañía Anónima de Vapores Vinuesa).

La companyia acabada de crear, amb una flota imponent, necessitava unes drassanes per al manteniment i reparació del seu estol, i també per a la realització de noves construccions. La solució va venir de la mà de tres instruments: els Talleres Nuevo Vulcano de Barcelona (aportació de l'empresa Navegación e Industria), els Talleres Gómez de València (amb els quals es va arribar a un acord) i, sobretot, la posada en marxa d'unes noves drassanes al Grau de València. Aquesta darrera factoria era el projecte més ambiciós de la companyia, tot i que tindrà, inicialment, un paper de taller modest fins que, l'any 1924, amb la constitució d'Unión Naval de Levante, passarà a ser la peça fonamental del conjunt i, en conseqüència, la factoria naval que rebrà tot el suport.¹¹

El renaixement de la construcció naval a Catalunya¹²

Quin paper jugava Catalunya en aquest sector econòmic? La indústria de la construcció naval catalana, de llarga tradició pel que fa a la fusta, no semblava destinada a reeixir en el camp de la construcció d'embarcacions de ferro o d'acer, malgrat que, pel que fa a la construcció de maquinària o a la reparació, sí que feia un bon paper. Amb la fundació dels Talleres Nuevo Vulcano, cap el 1836, s'iniciava l'aposta de Catalunya per a la integració plena al país de la propulsió mecànica i tot el que això comportava. Tant aquesta empresa com La Maquinista Terrestre y Marítima (fundada el 1885 a Barcelona) van intentar introduir-se en el sector de la construcció naval moderna amb un èxit molt limitat, ja que, bàsicament, es van moure en el camp de la reparació i en la construcció i muntatge de màquines.¹³

L'enginyer belga Alexander Wohlguemuth va impulsar la creació, l'any 1886, de l'empresa Arsenal Civil de Barcelona. Aquesta empresa naixia amb la intenció de ser una gran factoria naval al servei de la Marina mercant espanyola, però sobretot de l'Armada, de qui s'esperaven grans comandes. Encara que l'Arsenal Civil va dedicar-se a la fabricació

¹¹ GÓMEZ SANTOS, Marino. *Todo Avante*. Edició de la Cia. Trasmediterránea. Madrid, 1991, pàg. 80-81.

¹² Vegeu GARCIA DOMINGO, Enric. "La construcció naval a Can Tunis", a *I Jornades Col·loqui d'Història Local de Sants Montjuïc. Sants i la seva Marina al llarg de la història*. Octubre de 1997.

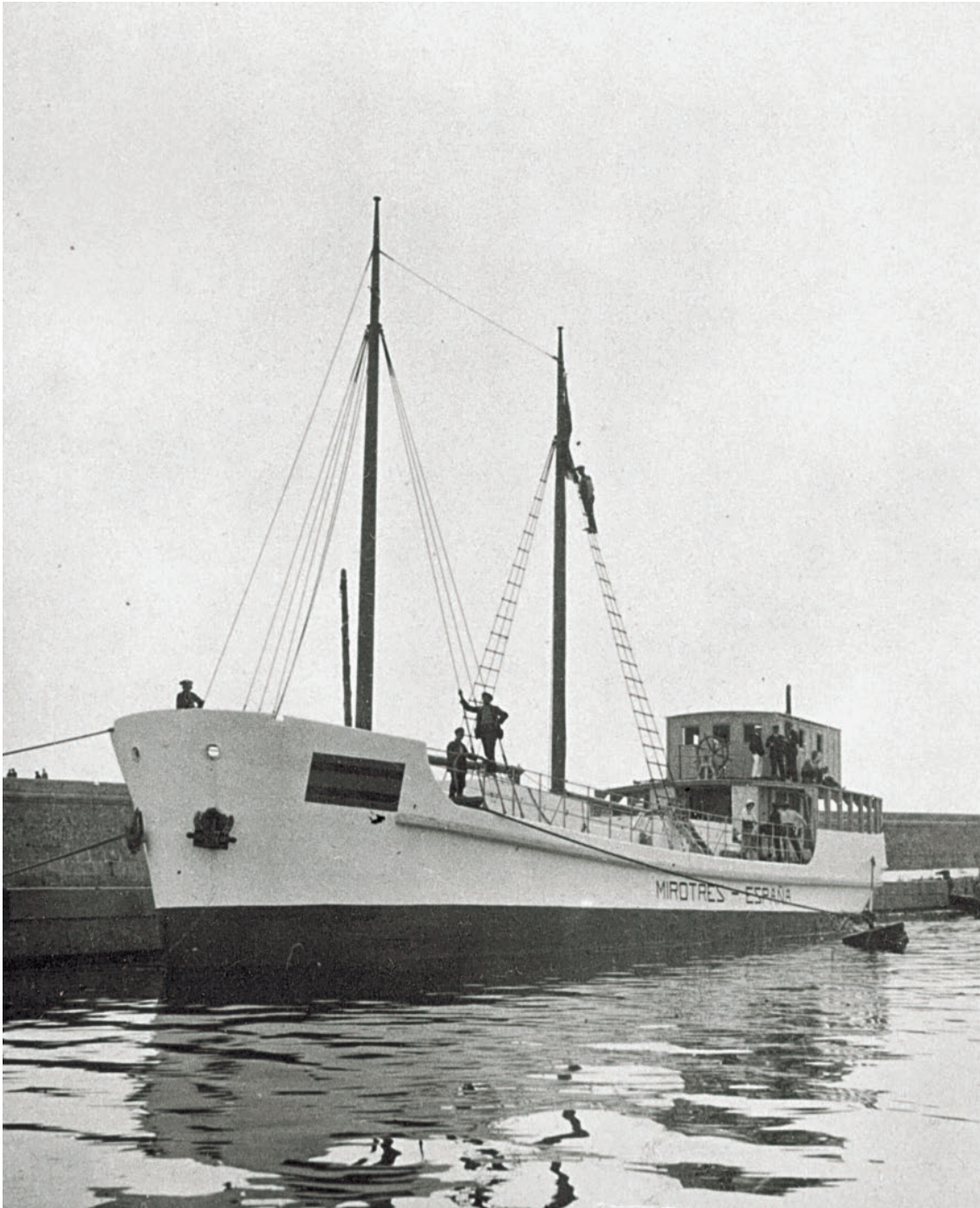
¹³ Sobre les dues primeres, podeu consultar RIERA TUÉBOLS, Santiago. *Dels velers als vapors*. Edició de l'Associació d'Enginyers Industrials de Catalunya. Barcelona, 1993. Pel que fa a l'arsenal civil, vegeu RÓDRIGO ALHARILLA, Martín. "La indústria de construccions mecàniques en Catalunya: el Arsenal Civil de Barcelona", a *Revista de Historia Industrial*, núm. 16, 1990, pàg. 163-176.

d'equipaments industrials de tot tipus, els artefactes marins van ser segurament els més importants, i en tot cas són els que ens interessen. La part més important de la seva activitat com a drassana estava encarada a satisfer comandes de la Marina de guerra espanyola: les llanxes canoneres *Cóndor* (1887), *Cuervo* (1892) i *Águila* (1892). Aquestes naus havien de ser les primeres d'una sèrie d'encàrrecs del Ministeri de Marina, però la crisi finisecular de l'Armada espanyola va esvaïr les expectatives creades. També es van fer algunes embarcacions portuàries per a les Filipines, llavors encara de sobirania espanyola: una draga i el seu gànguil per al port de Ilo-Ilo l'any 1896, i un remolcador per al port de Subic-Olangapó el desembre de 1897. També va treballar per a la Companyia Transatlàntica fent algunes barcases o les calderes del vapor *Joaquín de Piélagó*, l'any 1891. La manca d'encàrrecs per part de l'Armada va fer trontollar el projecte, que, en una data indeterminada, però segurament cap el 1895 o 1896, va deixar de tenir cap relació amb la mar.

Una altra experiència va venir de la mà de les Drassanes Burell de Barcelona, de José Burell Magro (després Burell i Cia.) fundada el 1895 amb un petit taller dedicat a la construcció d'embarcacions de fusta. En un moment determinat, però amb tota seguretat abans de 1910, es va fer indispensable ampliar les instal·lacions i llavors es va muntar una drassana a la platja de Can Tunis de Barcelona, al peu de Montjuïc. Les Drassanes Burell es van especialitzar en petites embarcacions de qualitat, però en realitat la seva producció va ser molt variada: llanxes, falues, remolcadors, petits mercants, càbries, dragues, pesquers,



Construcció del vapor Olesa a Astilleros del Mediterráneo, SA de Barcelona. Arxiu de l'autor.



Vaixell de ciment Mirotres. Centre de Documentació Marítima-Museu Marítim de Barcelona.

lots, etc., així com tot tipus de maquinària: calderes marines de 1.000 cavalls, màquines de 250 cavalls, argues, etc. Pel que fa a les construccions metàl·liques, cal destacar dues embarcacions que van assolir un alt nivell tecnològic: els remolcadors *Besòs* i *Llobregat*, fets per a la Junta d'Obres del Port de Barcelona. També van sortir de les seves factories altres equipaments que no tenen res a veure amb la mar: canonades, muntacàrregues, ponts, gasòmetres, etc. A finals de 1916 o principis de 1917 les Drassanes Burell va negociar amb

l'empresa Astilleros Cardona, SA de Barcelona, la compra de totes les seves instal·lacions a Can Tunis, i l'oferta que va ser acceptada.

Per valorar com va ser el renaixement de la construcció naval a Catalunya a partir de 1914, amb la Gran Guerra de fons, i tenir un context que ens ajudi a situar les drassanes de Tarragona, cal tractar separatament la indústria de la construcció naval metàl·lica, més ambiciosa pel que fa a la creació d'infraestructures amb futur, i la construcció tradicional en fusta, fruit de la conjuntura del moment i també ambiciosa, però amb unes perspectives de futur diferents.

Pel que fa a la construcció naval metàl·lica, en el marc de la I Guerra Mundial a Catalunya hi va haver dues experiències interessants: a Barcelona i a Tarragona. A la capital del Principat la gran factoria naval va ser Astilleros Cardona, SA. Les drassanes Cardona havien estat fundades per un mestre d'aixa menorquí cap al 1869 o 1870, i tenien els seus tallers al moll Nou del port de Barcelona. El novembre de 1915 van esdevenir societat anònima, amb un capital de 250.000 ptes., i el febrer de 1917, amb el rerefons de la Gran Guerra, l'empresa va adquirir, com ja hem dit, els Astilleros Burell. Aquesta nova etapa va anar acompanyada d'una nova ampliació de capital (fins els 2 milions de ptes. el 1918). Les noves instal·lacions, inaugurades l'abril de 1917, disposaven, a Can Tunis, de 260 m de platja, 31.000 m² de superfície (amb espai per construir cinc vaixells alhora), i van arribar a tenir més de 600 treballadors. Eren les drassanes més importants de Catalunya, i somiaven, potser, a arribar a competir amb les drassanes de la ria de Bilbao. Entre la producció de les instal·lacions d'Astilleros Cardona SA cal destacar els vapors *Olesa* i *Cervera*, de 1.150 tones. Eren els primers vaixells mercants amb buc d'acer construïts a Catalunya i tenien una màquina de 500 cavalls. L'*Olesa* va ser avarat el 8 de maig de 1919, i el va seguir el *Cervera*, bessó de l'anterior, avarat el 19 de juliol del mateix any. Aquests dos vapors havien estat concebuts com a gavarres, però la casa compradora (la Sociedad Anónima Naviera Española), veient l'escassetat de tonatge i els preus que es pagaven per qualsevol embarcació, va preferir acabar-los com a vapors. Això explica algunes de les seves característiques tècniques, com ara el seu escàs calat.

El juliol de 1920 les Drassanes Cardona SA van ser comprades per l'empresa britànica John J. Thornycroft and Co. Limited, de Southampton, una de les drassanes angleses més importants de l'època. La compra incloïa els tallers del moll Nou i també les instal·lacions de Can Tunis. La nova empresa va passar a anomenar-se Astilleros del Mediterráneo, SA. A part d'una intervenció a l'*Olesa*, la primera quinzena de setembre de 1920, es va avarar el vapor *Berga*, de 1.100 tones, construït també per a la Sociedad Anónima Naviera Española. Per a la mateixa naviliera es va avarar el 2 de febrer de 1921 el vapor *Tarrasa*, bessó de l'anterior. En aquells moments s'havien col·locat les quilles de dos vapors de 2.500 tones i hi havia grans projectes per construir-hi vapors de fins a 5.000 tones, però la crisi de la postguerra va acabar amb Astilleros del Mediterráneo, que va tancar en una data encara no determinada però amb tota seguretat abans de 1923.

En parlar de la construcció tradicional en fusta, cal recordar que les drassanes de la costa catalana, que havien dotat la nostra Marina mercant d'una flota de qualitat i que havien assolit una fama ben merescuda, eren, a finals del s. XIX, cosa del passat. Només la

construcció de barques de pesca o de petites embarcacions auxiliars mantenia obertes les mestrances tradicionals, però la Gran Guerra va portar la resurrecció d'aquesta indústria ja morta i enterrada. Arreu d'Espanya es van obrir petites drassanes disposades a recuperar les velles tradicions, però, segurament, a Catalunya el fenomen va ser més espectacular. Es van obrir tallers a Barcelona ciutat, al Maresme i a les comarques de Girona, dedicats bàsicament a la construcció de pailebots de dos o tres pals,¹⁴ embarcacions barates i amb un baix cost d'exploració, suficients per cobrir les baixes que s'havien produït en la navegació de cabotatge en abandonar-la molts vaixells que buscaven més beneficis en el tràfic d'altura. Entre 1917 i 1920 es van obrir diverses drassanes al Principat. A Barcelona es van obrir, a la platja de Can Tunis, les Drassanes Minguell i les Drassanes BBG. Al Maresme es van crear petites drassanes a Arenys de Mar (Astilleros Dotras), Mataró (Astilleros Pellicer), Vilassar (Astilleros Almera), Cabrera de Mar (Empresas y Construcciones Navales, SA) i també a Calella. A les comarques gironines cal citar els casos de Roses, Sant Feliu de Guíxols (Drassanes Mallol) i Blanes (Astilleros Burell y Pesquerías de Cataluña).

També cal parlar d'un altre tipus de construcció naval, totalment nova a Catalunya i que no pot ser inclosa dins de les categories anteriors. Parlem de la construcció de vaixells de ciment armat, una indústria amb un clar protagonista, l'empresa Construcciones y Pavimentos, SA, que a mitjans de 1917 va ampliar el seu negoci de construcció d'edificis i



El pailebot Carmen, construït a les Drassanes Minguell SA, de Barcelona. Arxiu de l'autor.

¹⁴Un pailebot és un veler de dos o més pals, amb aparell de goleta.

obres públiques amb la construcció naval, en la qual utilitzava la tècnica del ferro-ciment. A partir d'una patent francesa va iniciar, a finals d'aquell any, la construcció del primer vaixell mercant de ciment amb motor fet a Espanya (anteriorment, només se n'havien fet barcases i petites embarcacions). El *Mirotres* era un vaixell experimental, construït a la platja de Sant Adrià de Besòs. Es volia experimentar la pròpia tècnica i formar el personal amb vistes a posar en funcionament una factoria a Malgrat de Mar, llavors en plena construcció. La motonau tenia 34 m d'eslora, 7,30 m de mànega i 3,50 m de puntal.¹⁵ El seu desplaçament era de 450 tones i la seva capacitat de càrrega màxima, de 300 tones. En la seva fabricació s'havia utilitzat ciment Asland, de fabricació nacional, més concretament, catalana.

El llançament de l'embarcació es va fer el 15 d'agost de 1918, i, malauradament, la seva carrera va ser molt curta. La nit del 5 d'agost de l'any 1920 va enfonsar-se a prop de Portvendres (França). Però mentre el *Mirotres* començava les seves navegacions a Malgrat es bastia una ambiciosa factoria, que ocupava una franja de 2.500 metres de platja amb una amplada de 200 metres (250.000 m², segons una altra versió) i cinc grades de construcció. La primera sèrie de naus que en sortiria estaria formada per cinc vaixells de 2.340. Es calculava que amb la factoria totalment en marxa es trigava a construir una embarcació de tres mesos i mig i quatre. Sembla que s'hi va començar la construcció de tres vaixells, procés que va quedar aturat en tancar la factoria. La major part de les instal·lacions van ser desmuntades entre 1930 i 1932, tot i que probablement hi ha haver alguna activitat fins el 1936.¹⁶

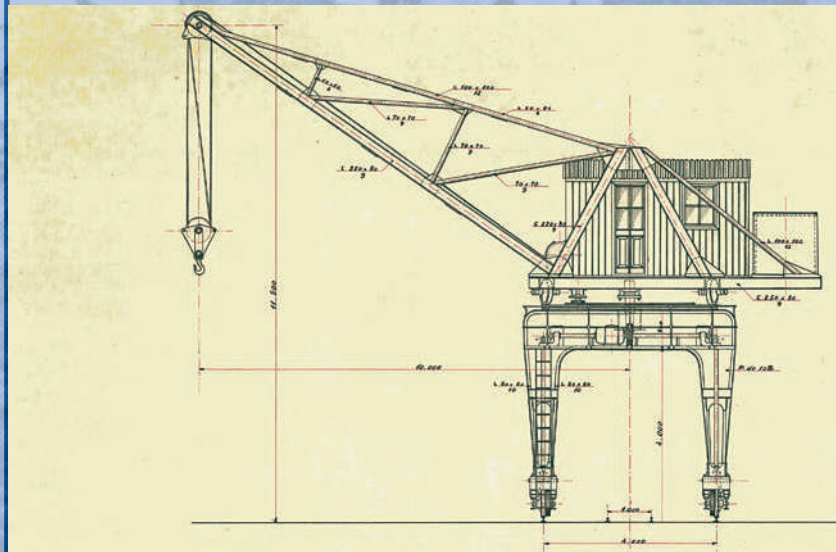
En definitiva, l'experiència de l'obertura de petites drassanes a la costa catalana a remolc de la Gran Guerra va ser un miratge, un moment d'eufòria econòmica que té els seus paral·lelismes en altres camps de la indústria catalana. Acabada la guerra, i passats els primers anys de la postguerra, la realitat es va imposar; els negocis fabulosos i els diners fàcils es van esvaïr. Un cas força diferent és el de Tarragona, que ens proposem conèixer en profunditat.

¹⁵ Les dimensions de les embarcacions es donen en tres mides: l'eslora, que és la llargària (normalment la màxima); la mànega, que és l'amplada (generalment, presa a la quaderna mestra, que és el punt de màxima amplada), i el puntal, que generalment és l'altura entre la quilla i la coberta principal. Cada una d'aquestes mides té diverses variacions.

¹⁶ Vegeu GARRIGA MARTORELL, C.; GARCIA DOMINGO, E. *Els vaixells de ciment de "l'astillero"*. Mite i realitat d'una aventura. Edició de l'Ajuntament de Malgrat de Mar i l'Ajuntament de Santa Susanna. 2004.



2



NEIX UNA EMPRESA
AMB AMBICIÓ



La constitució de la societat

El 19 de gener de 1918, els senyors Guillem de Pallejà Ferrer-Vidal (marquès de Monsolís), Josep Bonet Amigó i Tomàs Mallol Bosch, van constituir formalment la societat anònima Astilleros de Tarragona, SA, amb domicili a Barcelona, “[...] para la construcción, adquisición y explotación de diques para carena de toda clase de buques o artefactos navales, la construcción y explotación de astilleros y gradas de construcción de buques, la construcción y reparación de éstos, y la compra-venta de buques y artefactos navales”.¹⁷ Aquest és el punt de partida formal d’una aventura comercial que havia nascut, com a idea, gairebé per casualitat, si hem de creure el que explicava un dels seus promotors, Josep Bonet: “Nació esta idea [...] con ocasión de visitar con mi hermano Luis y los hermanos Mallol las vastas propiedades forestales que nuestro antiguo y excelente amigo el marqués de Monsolís posee en San Hilario [de Sacalm]. Referíanos el marqués que, dispuesto a dar a aquellas robledas seculares y magníficas una aplicación noble, había pensado destinarlas a la construcción de buques en la playa de Blanes, pero no llegó a desarrollar el proyecto en atención a las dificultades con que hubiese debido luchar por encontrar personal idóneo”.¹⁸ Entonces se nos ocurrió que quizás sería más práctico, en vez de realizarlo en pequeña escala y en una playa abierta, hacerlo con toda amplitud en el puerto de Tarragona.”¹⁹

Tornarem a aquest text més endavant per conèixer més detalls sobre els primers temps de la història de l’empresa. Ara per ara, hem de situar-nos en el moment de la constitució d’una societat anònima de durada indefinida i seu social a Barcelona, al número 17 del passeig de Colom, tot i que també se n’establirien unes oficines a Tarragona, al número 22 del carrer de la Pau.²⁰ No fou fins més tard, l’agost del 1922, que el domicili legal passà a Tarragona i les oficines s’instal·laren a la mateixa factoria.²¹

El capital social de l’empresa era de 10.000.000 de pessetes, i estava representat per accions de 1.000 pessetes dividides en sèries. La primera sèrie, la sèrie A, formada per 2.000 accions, estava emesa amb el desemborsament del 10% del seu import. Les accions eren nominatives i havien de ser propietat d’espanyols. La junta general de la societat quedava formada per tots aquells accionistes amb 5 o més accions en propietat, i cada 5 accions donaven dret a un vot. El consell d’administració es dividia en dues categories, els consellers fundadors i els consellers electes. Els primers eren Tomàs Mallol, Guillem de Pallejà i Josep Bonet; els altres consellers havien de ser nomenats per períodes de quinze anys, i, passat aquest temps, tots els consellers havien de ser de la segona categoria. Els estatuts establien que, en un principi, fossin els socis fundadors els que escollissin els electes, cinc com a mínim i set com a màxim. En el futur, havia de ser la junta general qui escollís els consellers.

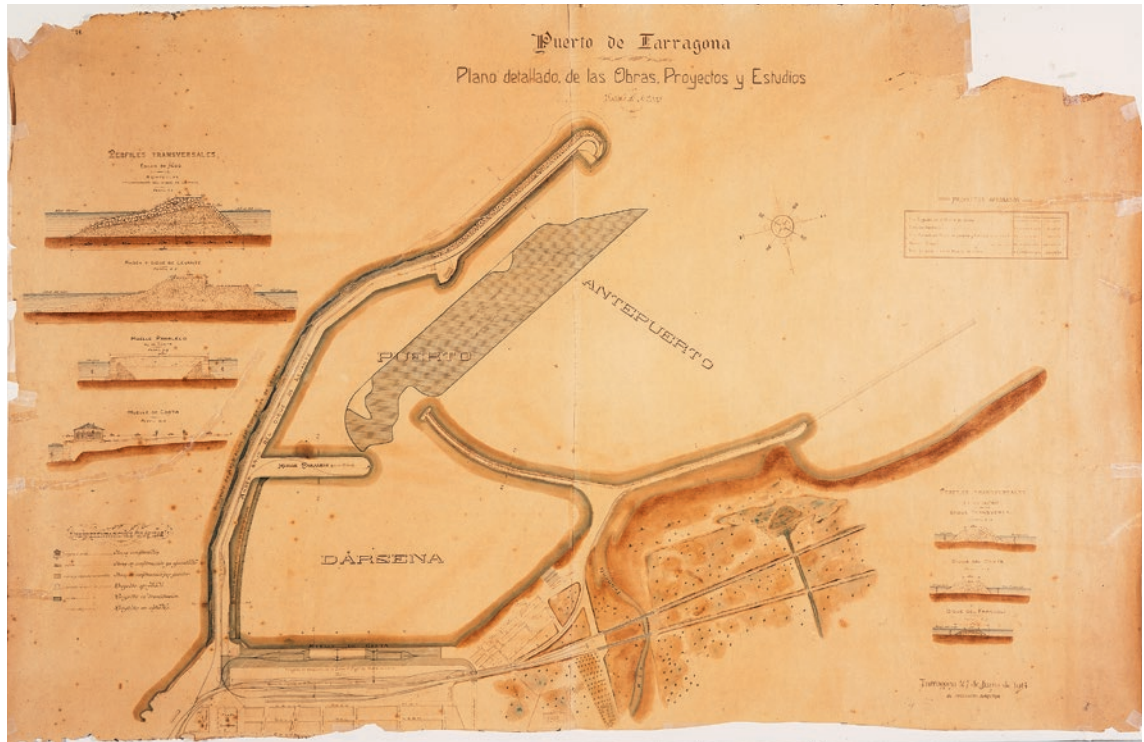
¹⁷ Registre Mercantil de Barcelona. Inscripció al Registre Mercantil de Barcelona amb data 17 de març de 1923.

¹⁸ En realitat, a Blanes funcionaven, com a mínim, les Drassanes Bager, on el seu director, Josep Vieta Pons, representava la cinquena i darrera generació d’una de les nissagues més famoses de constructors navals a Catalunya. En aquest establiment s’hi feien petites barques de pesca i de tràfic. Poc després, el 1920, s’establiria també a la vila selvatana un altra drassana, la d’Astilleros Burell y Pesquerías de Cataluña SA, que va avarar l’estiu d’aquell mateix any un curiós pailebot de tres pals, el *Sabanell*, construït segons el típic model de goleta americana.

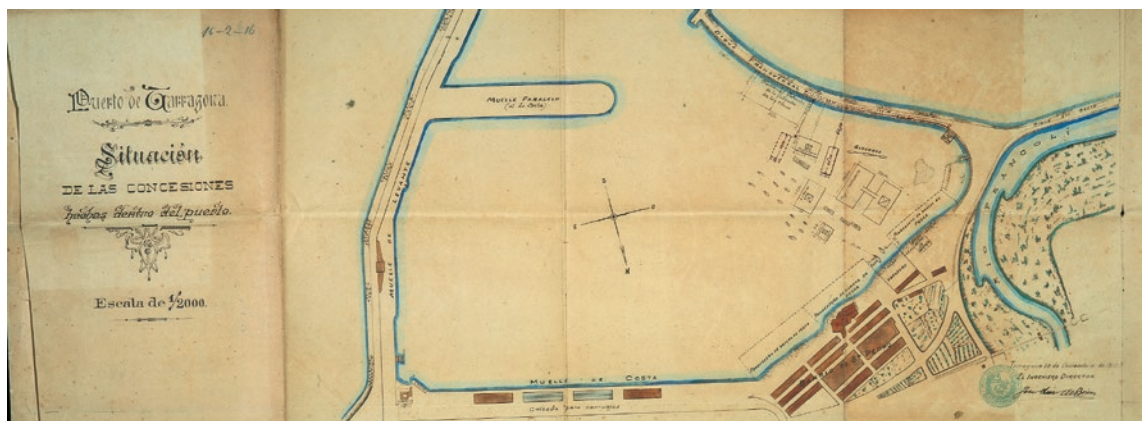
¹⁹ *Diario de Tarragona*, 17 de novembre de 1918.

²⁰ *Catalunya Marítima*, núm. 6, 30 de març de 1919. Veurem més endavant que l’oficina era compartida amb el negoci d’un dels socis fundadors, Tomàs Mallol, que hi tenia el seu escriptori com a navilier i consignatari de vaixells.

²¹ Registre Mercantil de Barcelona. Inscripció al Registre Mercantil de Barcelona amb data 17 de març de 1923. Acord de la Junta general extraordinària celebrada el 8 d’agost de 1922 que modifica l’article 3r dels estatuts. (Escriptura davant el notari de Barcelona Manuel Borrás y de Palau, amb data 12 de desembre de 1922.)



Plànol del port el 1914. Arxiu Port Tarragona.



Plànol amb ubicació muscleres. Arxiu Port Tarragona.

El primer consell d'administració va estar format per Guillem de Pallejà, Josep Bonet Amigó i Tomàs Mallol Bosch, els tres socis fundadors, que es constituïen també en comissió executiva de directors-gerents. Al consell s'afegiren, sense aquesta darrera responsabilitat, altres tres personatges que van tenir una importància menor en aquesta aventura comercial: Arcadi Balaguer Costa, Emili Mallol Bosch i Lluís Bonet Amigó.²² Com a president, fou designat l'home que podia donar un major prestigi a la casa, és a dir, el senyor Guillem de Pallejà i Ferrer-Vidal, marquès de Monsolís, de qui, naturalment, s'esperava que, amb les seves relacions i contactes, aportés un "capital" no escripturat a l'empresa.

²² Registre Mercantil de Barcelona. Inscripció al Registre Mercantil de Barcelona amb data 12 de juliol de 1918. (Esctura davant el notari de Barcelona Manuel Borràs, amb data 19 de gener de 1918.)



Els promotors i principals accionistes

Amb independència del paper representat per les persones esmentades pel que fa als càrrecs de responsabilitat dins la societat, aquesta empresa era un projecte darrere el qual hi havia un nucli principal de promotors —per utilitzar una terminologia moderna— format, bàsicament, per dos grups de germans que representaven el capitalisme jove i dinàmic de la Tarragona del moment, amb un marcat caràcter catalanista i republicà que els diferenciava sensiblement d'altres membres de l'elit econòmica de la província. Tot plegat, feia una certa flaire de modernitat "a l'americana" però dins l'Espanya de finals de la dècada dels anys deu.

Per un costat, hi havia els germans Josep i Lluís Bonet Amigó, i, per un altre, els germans Tomàs, Emili i Maties Mallol Bosch. A diferents nivells, i sovint amb la col·laboració de terceres persones, els trobarem junts, implicats en diferents projectes empresarials, en tasques polítiques i en diversos aspectes de la vida social i cultural a les comarques tarragonines. De ben joves, els Bonet Amigó i els Mallol havien mantingut relacions d'amistat familiar i també econòmiques. Maties Mallol, i potser també els seus germans, va iniciar-se en el món laboral amb el negoci de ferros de la família Bonet. Més tard, a part del cas d'Astilleros de Tarragona, trobarem quatre d'aquests empresaris —Josep i Lluís Bonet Amigó, i Tomàs i Maties Mallol— al primer consell d'administració del Banc Comercial de Tarragona, constituït el 18 de novembre de 1918 amb un capital de 5.000.000 de ptes., i a altres negocis. Tots plegats, van viure de forma similar els esdeveniments polítics que van desembocar en la Dictadura del general Primo de Rivera i la proclamació de la II República i que van acabar amb la Guerra Civil. Finalment, cal dir que els Mallol i els Bonet van mantenir una amistat familiar durant dècades, fins a la virtual extinció dels Bonet en temps ben recents.²³

Intentaré donar algunes dades sobre els personatges que hi havia darrere d'Astilleros de Tarragona, especialment pel que fa a les seves activitats en el negoci marítim. No resulta gens fàcil, ja que no sembla que s'hagin conservat arxius o fons documentals que permetin ni tan sols esbossar la trajectòria vital d'aquests homes, de manera que he hagut d'anar recollint ací i allà algunes dades disperses que, unides, ens donen una certa idea de qui eren i què representaven a la Tarragona d'aquells anys i explicar les raons de la seva participació a Astilleros de Tarragona.

Comencem pels germans Bonet Amigó. Josep, vocal i director gerent del primer consell d'administració d'Astilleros de Tarragona, sembla que era el més actiu de tots, almenys pel que fa als negocis. Bàsicament, devia treballar en el negoci familiar, de ferros, fusta i carbons, suposem que primer amb el seu pare i després, en morir aquest, sota la raó social Viuda e Hijos de José Bonet, constituïda el 1918.²⁴ El trobem com a membre de la Cambra Oficial de Comerç, Indústria i Navegació de Tarragona aproximadament cap el 1906. En

²³ Agraeixo a la Sr. Josepa Mallol aquesta informació i algunes altres dades.

²⁴ HERAS CABALLERO, Pedro A.; MAS ARREDONDO, Carlos. *Els primers cent anys de la Cambra*. Edició de la Cambra Oficial de Comerç, Indústria i Navegació de Tarragona (traducció del castellà de Montserrat Icart). Tarragona, El Mèdol, 1987 (1a edició).

Acció d'Astilleros
de Tarragona, SA.
Arxiu Josep Maria
Garcia Pujol.



aquesta institució va arribar a ocupar diferents càrrecs de responsabilitat: vocal —1918, 1921, 1924 i 1930-33—, i vicepresident —1926-28, 1933-34 i 1934-1937 (de fet, n'era el president accidental l'any 1936 quan la Generalitat va intervenir la Cambra, a l'inici de la Guerra Civil).²⁵

També l'hem de considerar un navilier, i com a tal, a la Junta d'Obres del Port (constituïda el 1923) Josep Bonet actuà en representació de la Cambra de Comerç en qualitat de navilier, i en va ser escollit vicepresident.²⁶ Sabem, per exemple, que va participar, amb Tomàs Mallol, en la propietat i explotació del vapor *La Sabinosa*. Els dos socis van comprar aquesta embarcació, construïda el 1876, a un tal Francisco García Fernández, segons consta en escriptura davant el notari de Santander Ramón López Peláez el 7 de març de 1918. No sabem quin va ser el preu de venda, però sí que poc després, segons s'escripturà davant el notari de Barcelona Fernando Escribá Blasco el 16 d'octubre de 1919, van vendre el vaixell a la Naviera Catalana, SA per 150.000 ptes.²⁷ Finalment, trobem Josep Bonet al primer consell d'administració del Banc Comercial de Tarragona.

Pel que fa al seu germà Lluís, sembla tenir un protagonisme menor i, en tot cas, en tenim menys referències. Va ser vocal al primer consell d'administració d'Astilleros de Tarragona i també formà part del primer consell d'administració del Banc Comercial de Tarragona. Al marge d'això, només coneixem el seu paper com a president del Club Nàutic de Tarragona els anys 1920-27 i 1931-36. Amb Maties Mallol i Pau Gavarda, va formar la comissió encarregada de la construcció de la nova seu del club.²⁸

²⁵ HERAS CABALLERO, Pedro A.; MAS ARREDONDO, Carlos, *op. cit.*

²⁶ Junta de Obras del Puerto de Tarragona. *Memoria relativa a la gestión de la Junta. Relación de sus ingresos y gastos. Datos estadísticos del tráfico del puerto durante el año 1923-24.*

²⁷ Registro de Marina de la Comandancia de Barcelona. Lista 2ª. Vapor *Freixas Tres* (ex *La Sabinosa*).

²⁸ MIRÓ ESPLUGAS, SERRES SENA, SOLANO VERNICH. *Club Náutico de Tarragona. Cent anys de vida esportiva i social. 1878-1978.* Tarragona, 1982, pàg. 25. Un canot de nom *Tarragona* va ser apadrinat pel marquès de Monsolís i per la senyora Teresa Musté de Bonet.



Ara ens ocuparem dels germans Mallol Bosch començant pel més discret dels dos, Emili, vocal del primer consell d'administració d'Astillers de Tarragona. Només en sabem que treballava amb el seu germà Tomàs a Barcelona en el negoci de la consignació; de fet, tenim dades que el situen encara com a consignatari²⁹ en actiu a Barcelona l'any 1954.³⁰

El següent germà que cal recordar és Tomàs, vocal i director general del primer consell d'administració. Tomàs Mallol va ser, fonamentalment, un navilier i consignatari que tenia el seu despatx a Barcelona, al mateix local que fou la primera seu d'Astillers de Tarragona. Sabem també que tenia llogat un magatzem al carrer de Cabanes núms. 8 i 10.³¹ Sembla que cap al 1934 els seus negocis van fer fallida, en circumstàncies que, ara per ara, no podem precisar, i Tomàs va morir el 1935. Ja hem vist com el seu germà Emili va continuar sol en l'activitat de consignatari. Tomàs estava casat però no va tenir fills, de manera que ha estat molt difícil seguir-li la pista.³²

En el sector de la consignació, la primera referència a Tomàs Mallol la trobem en un anunci aparegut a la revista *Marina* l'any 1915,³³ però en cap cas això vol dir que les seves activitats no vinguessin de més lluny. En aquest anunci, es diu que era agent de diverses companyies: l'East Asiatic Company de Copenhagen (que mantenia un servei regular amb Argentina, Xile, Perú, el Pacífic nord, Austràlia, la Xina i el Japó), la naviliera d'Adolfo Pardo de Santander (amb servei per i cap a l'Amèrica del Nord) i la Bull Line (amb servei regular entre els ports del Regne Unit i Barcelona). Sembla que Tomàs fou un dels fundadors de l'Associació de Consignataris de Barcelona i vocal de la seva primera junta directiva, constituïda el 18 de maig de 1920.³⁴ Al diari de Barcelona *La Publicidad*, el dia 13 d'agost de 1919, hi ha un petit anunci amb una llista dels vaixells consignats per Tomàs en aquestes dates, un llistat força impressionant, cosa que ens dóna una certa idea del seu volum de treball i de la seva posició en el sector.

Pel que fa al seu paper com a armador, la primera notícia que en tenim també és de 1915, quan va comprar el vapor danès *Nawtik*, rebatejat per ell amb el nom d'*Enriqueta*, un vaixell construït a les drassanes de Maclean & Co. de Greenack (Glasgow) l'any 1897, i que tenia 1.082 tones.³⁵ Ja hem parlat de *La Sabinosa*, en què fou l'armador juntament amb el seu amic Josep Bonet. Uns anys més tard, el 1921, el trobem un altre cop com a armador d'un vapor de la matrícula de Barcelona, l'*Emilia de Mallol*, de 2.008 tones, construït a Anglaterra el 1890.³⁶

També trobem Tomàs Mallol implicat en el negoci financer. És vocal del primer consell d'administració del Banc de Catalunya (antiga casa Fàbregas i Requesens), del qual va subscriure 100 accions per un valor total de 50.000 ptes., és a dir, un 0,5% del total del negoci,³⁷ i, com ja s'ha dit, al primer consell d'administració del Banc Comercial de Tarrago-

²⁹ Entrevista amb Josepa Mallol el dia 14 de febrer de 2005. El consignatari és qui representa, en un port, els interessos d'un armador per resoldre tots els assumptes relacionats amb la càrrega i el passatge, esdevenint una mena d'agent o representant.

³⁰ A la *Lista Oficial de Buques* de 1955 (corresponent al 1954) hi apareix amb domicili a l'apartat 1320 i telèfon 23274.

³¹ *Catalunya Marítima*, núm. 29, 30 de novembre de 1919. Pel que fa al magatzem, al diari *La Publicitat* de 3 de març de 1919 se'ns informa que el dia anterior havia perdut 4.000 bales de jute en un incendi que es va produir en aquell lloc.

³² Entrevista amb Josepa Mallol el dia 14 de febrer de 2005.

³³ *Marina*, núm. 1, 1 de febrer de 1915. En aquells moments l'adreça era al passeig de la Duana, 4 principal, i el telèfon el 2312.

³⁴ MILLÁN DÍAZ, A. *Asociación de Consignatarios de buques y empresas estibadoras portuarias de Barcelona. Resumen de los antecedentes históricos, acontecimientos y actividades más destacadas 1920-1997*. Barcelona, 2000. Pàg. 14. També a *La Marina Mercante*, núm. 4, 30 de maig de 1920.

³⁵ *Marina*, núm. 19, 16 d'octubre de 1915. Hi ha alguna dada més sobre el vapor, i també una foto.

³⁶ Cámara Oficial de Comercio, Industria y Navegación de Barcelona. *Matrícula de Barcelona. Relación por orden alfabético de los buques mercantes de vela y vapor mayores de 50 toneladas que estaban inscritos en 31 de diciembre de 1921*. Barcelona: [la Cámara], 1922.

³⁷ TOUS, J. *Evarist Fàbregas i Pàmies (1868-1938). Filantrop, financer i republicà*. *Catalanista reusenc*. Edicions del Centre de Lectura. Reus, 1990, pàg. 51-52. També *La Marina Mercante*, núm. 16, 15 de novembre de 1921.

na. Finalment, apareix relacionat amb els Astilleros Minguell, de Barcelona, possiblement com a accionista. Per acabar, fora ja del món dels negocis, cal citar la seva relació amb el Club Nàutic de Tarragona, del qual va ser un dels socis més destacats, entre d'altres coses perquè el juliol de 1916 va fer donació al club d'una iola, una embarcació per a la pràctica del rem, amb una tripulació de quatre remers i un timoner. Va rebre, com a agraïment, una insígnia de la institució feta en or i esmalt comprada per subscripció entre els socis. La iola fou batejada amb el nom de *Tarraco*.³⁸

He reservat per al final Maties Mallol, el germà que va deixar una empremta més gran a la Tarragona que el va veure néixer. Maties Mallol és un personatge que segurament mereix per si sol un treball de recerca i una completa biografia.³⁹ Ara per ara, puc resumir en quatre ratlles els trets principals d'una persona que va estar darrere l'aventura d'Astilleros de Tarragona tot i que no hi figura més que com un dels accionistes més importants, amb una participació de 100.000 pessetes. Nascut a Tarragona el 2 de desembre de 1876, com ja s'ha dit, va començar a treballar amb els germans Bonet. Amb 21 anys va fundar l'empresa consignatària que portava el seu nom i també va ser agent de duanes i navilier (armador, per exemple, dels vapors *Danielito* i *Ciudad de Reus* i del pailebot *Ciutat de Tarragona*). Maties era el germà gran.⁴⁰

La seva trajectòria com a home d'empresa, al marge dels Astilleros de Tarragona, és força completa i complexa. A més a més, de les seves activitats principals ja esmentades

Retrat de Maties Mallol. Família Mallol.



³⁸ MIRÓ ESPLUGAS; SÈRRES SENA; SOLANO VERNICH, *op. cit.*, pàg. 22.

³⁹ Per reconstruir aquesta petita biografia he utilitzat un petit resum manuscrit pel seu fill Macià Mallol Soler el desembre de 1996, així com una entrevista personal amb Josepa Mallol (filla de Maties Mallol) el dia 14 de febrer de 2005 i una entrevista telefònica amb Jordi Mallol (nét de Maties Mallol) l'11 de febrer de 2005.

⁴⁰ A més a més dels citats Tomàs i Emili, va tenir dues germanes més, de les quals desconec els noms.



va participar en altres aventures comercials: el Banc Comercial de Tarragona (amb els germans Bonet i l'advocat Pere Lloret Ordeix, qui, per cert, sembla haver estat en moltes ocasions l'assessor legal d'Astilleros), la Ferreteria Mallol, l'Oleícola de Tarragona i la farinera Tarragona Industrial. Va tenir una participació al món de la premsa, als setmanaris *Renovació* i *Camp de Tarragona*, i, finalment, va ser propietari del *Diari de Tarragona* entre l'agost de 1920 i l'abril de 1937, quan el rotatiu va ser confiscat per la CNT. També va ocupar diferents càrrecs de responsabilitat en algunes importants institucions econòmiques tarragonines: va ser president del Col·legi d'Agents de Duanes, de l'Associació de Consignataris i de la Cambra de Comerç entre els anys 1921 i 1926 (també tresorer entre el 1904 i el 1907, i vocal del 1933 al 1936). Finalment, va ocupar la Presidència de la Junta d'Obres del Port de Tarragona entre el 1923 i el 1926.

Finalment, és obligatori parlar de la seva activitat política. Mallol va ser escollit diputat per Gandesa a les llistes de la Unió Nacionalista Republicana el 1918, i senador l'any següent. Va participar en la fundació d'Acció Catalana l'any 1922, on es va fusionar la Unió Nacionalista Republicana. El gener de 1930 se'n va separar, i, amb Antoni Rovira i Virgili i Pere Lloret, va impulsar la creació d'Acció Republicana de Catalunya, on va ser vicepresident de la junta directiva. L'agost de 1930 va ser un dels tres catalans que signaren el Pacte de Sant Sebastià, a les portes de la proclamació de la II República. Encara més, va proclamar la República a Tarragona, el 14 d'abril de 1931, com a Governador Civil provisional.

L'esclat de la Guerra Civil va col·locar Maties Mallol en una situació compromesa, com a molts altres personatges de similar trajectòria. Malgrat el seu republicanisme militant, el seu caràcter d'home d'empresa el va portar a l'exili el setembre del 1936, un mal menor si pensem que podia haver acabat assassinat. Instal·lat a Marsella, va continuar com va poder les seves activitats comercials, amb l'ajut del seu fill. Quan va acabar la guerra, la seva ideologia política el va mantenir expatriat fins el 1947; havia estat condemnat pel règim franquista a la pena d'extradició perpètua, pèrdua total de béns i també pèrdua de drets civils. Va presentar un recurs i finalment va aconseguir que la represàlia quedés en una forta multa i la prohibició de tornar a Tarragona. Va haver-se d'instal·lar a Barcelona, afortunadament rehabilitat per exercir com a agent de duanes, tot i que no va poder fer-ho fins el 1954, en quedar lliure una vacant. Maties Mallol va morir el 23 d'octubre de 1960 sense haver pogut tornar a la seva ciutat estimada.

Al costat dels Mallol i dels Amigó, al lloc de més importància i representació a Astilleiros de Tarragona, trobem Guillem de Pallejà i Ferrer Vidal, marquès de Monsolís, president i director gerent en el primer consell d'administració de l'empresa.⁴¹ A part d'això, no sabem de cap altra vinculació de Pallejà amb el món marítim, i és de suposar que el seu paper, a més a més de l'aportació econòmica, consistia a aportar relacions d'alt nivell i contactes amb altres sectors econòmics i amb l'Administració. També desconeixem els possibles lligams amb el negoci marítim d'un altre membre del primer consell d'administració d'Astilleros, el vocal Arcadi Balaguer Costa. Aquest personatge, que ostentà més tard el títol de baró de Ovilvar, era propietari de diverses finques a Castelldefels; en con-

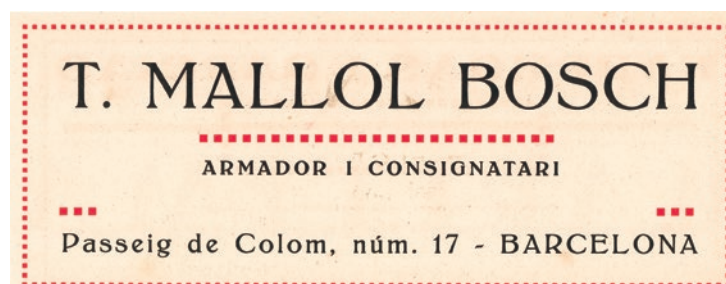
⁴¹ El marquesat de Monsolís procedia d'un títol concedit l'any 1853 per Isabel II a Xàvia de Saleta i Descatllar, propietària de la pairalia de la Saleta (dins del terme de la parròquia de Santa Maria de Mansolí, a Sant Hilari Sacalm). Era la vídua de Pere Nolasc de Bassa i Girona. El títol es va castellanitzar i va passar a ser Monsolís, i més tard va passar als Pallejà. Joseph Maria de Pallejà i de Bassa va ser escollit senador per Barcelona l'any 1898, però no va jurar. L'actual posseïdor del títol és Guillem de Pallejà i Ferrer-Cajigal. (Vegeu l'entrada *Monsolís* a la *Gran Enciclopèdia Catalana*).

cret, d'uns terrenys que va cedir a l'ajuntament i on van ser construïts diversos edificis, com ara l'església parroquial, el col·legi Lluís Vives i el mateix ajuntament. No és sorprenent, doncs, que Balaguer tingui un carrer dedicat a la vila. Per un altre costat, aquest patrici va ser president del Futbol Club Barcelona entre el 17 de desembre del 1925 i el 23 de març de 1929, i a la seva amistat amb el rei s'atribueix el fet d'haver aconseguit aixecar el càstig que havia estat imposat al club pel capità general de Catalunya Joaquín Milans del Bosch.⁴² Però res d'això ens aporta llum sobre com va arribar a associar-se amb els capitalistes tarragonins. L'única cosa que en sabem és que una data indeterminada els Balaguer van emparentar amb els Pallejà (el darrer baró era José Maria de Balaguer de Pallejà), però no tenim elements per connectar aquest fet amb Astilleros de Tarragona.⁴³

El trust Tarragona-Port

Al marge de les activitats i negocis individuals de cadascú dels protagonistes, hi ha alguns negocis en els quals tots ells, o la major part, van participar com a grup. Alguns autors (Virgili Sanromà sembla haver estat el primer, almenys en temps recents)⁴⁴ es refereixen als germans Mallol, als germans Bonet i a l'advocat Pere Lloret, com el trust Tarragona-Port. Parlem, en realitat, d'unes persones que, al costat de la seva amistat personal i dels seus negocis

Anunci d'Astilleros de Tarragona. Revista Catalunya Marítima, número 8, 1919.



Publicitat de la casa Tomàs Mallol. Revista Catalunya Marítima, número 8, 1919.

⁴² He d'agrair una part d'aquesta informació al Sr. Agustí Bachs Galí, Arxiver Municipal de Castelldefels. ⁴³ L'any 2001 el títol va passar a la seva filla, la Sr. Àngeles Balaguer Sánchez-Arjona.

⁴⁴ VIRGILI SANROMÀ, Josep Pau. *Tarragona i la seva premsa*. Volum I. Tarragona, Edicions de l'Hemeroteca de la Caixa de Tarragona. Tarragona, 1980, pàg. 16-18.



particulars, actuen com a grup d'inversors, que formaren un consorci de capital local que era propietari de diverses empreses. Cito en primer lloc Astilleros de Tarragona, SA perquè és l'objecte d'aquest estudi i perquè tal vegada era el projecte més ambiciós de tots; els altres negocis del *trust* eren Oleícola Tarragona, S.A (producció i comercialització d'olis), Arroces Hispania (comercialització d'arrossos), Sociedad Exportadora Tarraconense (producció i exportació de vins), Tarragona Industrial (comerç de farines) i de forma molt destacada el Banc Comercial de Tarragona (i el seu filial El Bolsín de Tarragona). Amb l'Editorial Tarragona van editar el *Diari de Tarragona* (del qual Maties Mallol va assumir la direcció a partir de l'agost de 1920, després de l'escissió del rotatiu) i a partir del 1918 també *El Comercial*, una publicació que va esdevenir l'òrgan de la Cambra de Comerç, amb el subtítol *Revista Mercantil y Agrícola*, quan Maties Mallol fou el president de l'entitat.

La gestació d'un projecte

Ja coneixem els principals protagonistes. Ara cal saber en què consistia exactament el projecte, i quins n'eren els objectius. Novament, recollim les paraules de Josep Bonet en un article citat amb anterioritat.⁴⁶ Segons aquest, tan aviat com els Bonet, els Mallol i el marquès de Monsolís van tenir la idea de fundar una factoria naval a Tarragona, es van posar en marxa i van fer una inspecció a l'indret que els semblava més adient dins el port, entre el barri de Sant Pere i el moll transversal. Era un racó conegut com El Sec, una petita platja on anys enrere hi havia hagut el llatzeret i que llavors era una zona aïllada i desocupada, fora d'algunes muscleres i d'un pavelló de fusta del Club Nàutic.⁴⁷

Era l'octubre del 1917. Els capitalistes van fer-se acompanyar pel tinent coronel de l'Armada Jacinto Vez Zetina, que llavors era el cap d'inspecció de materials del Departament de Cartagena —al qual tornarem a trobar més endavant.⁴⁸ Els futurs inversors també van mantenir una entrevista amb el president de la Junta d'Obres del Port de Tarragona, el senyor Anselm Guasch, i amb l'enginyer en cap de la mateixa, Luis de Briones. Si hem de creure Bonet: "[...] quedamos todos sorprendidos. Don Jacinto estaba entusiasmado y todos nos preguntábamos cómo era posible que no se hubiese pensado antes en aprovechar las excelentes condiciones naturales de aquel rincón abandonado del puerto para establecer una factoría naval de primer orden, unos vastos astilleros y, sobre todo, un dique seco".⁴⁹

El 20 de novembre de 1917, quan encara no s'havia constituït formalment la societat anònima, Tomàs Mallol va presentar una sol·licitud al Ministeri de Foment per a la concessió d'una factoria naval a Tarragona.⁵⁰ Segons la mateixa font citada anteriorment: "[...] se empezó inmediatamente a montar el tinglado y en 22 de noviembre [sic] se presentaba el

⁴⁵ VIRGILI SANROMÀ, *op. cit.*, pàg. 39-40.

⁴⁶ *Diario de Tarragona*, 17 de novembre de 1918.

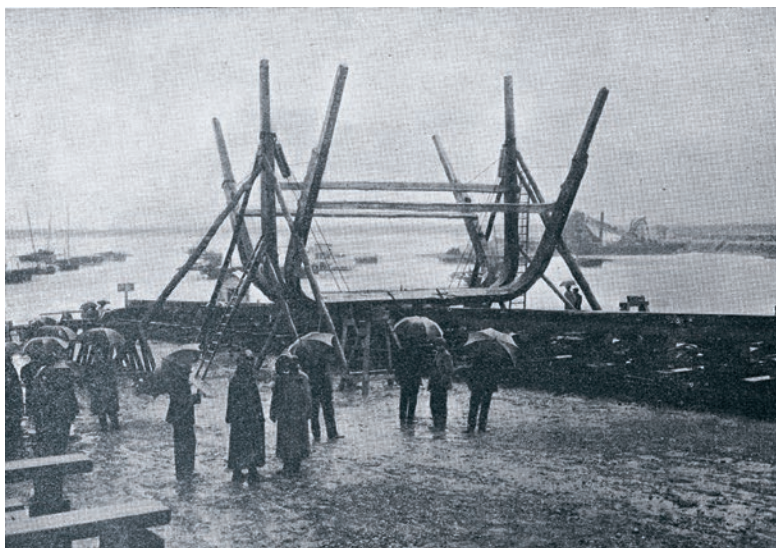
⁴⁷ Es pot veure un plànol d'aquest espai al Centre de Documentació Marítima-Museu Marítim de Barcelona. Fons Vulcano. Astilleros de Tarragona, tub 2.

⁴⁸ Vez, que pel que sembla era català, pertanyia a la promoció de 1912, una promoció que va estudiar a França. En qualitat de tinent coronel del Cos d'Enginyers de l'Armada, va participar en la militarització del servei de subministrament d'electricitat durant la vaga de La Canadencia, que com es recordarà va iniciar-se el 5 de febrer de 1919 (vegeu PRADAS BAENA, Maria Amàlia. *L'anarquisme i les lluites socials a Barcelona 1918-1923: la repressió obrera i la violència*. Publicacions de l'Abadia de Montserrat. 2003, 1a edició, pàg. 157). També el trobarem més tard treballant per a la Aeronàutica Naval.

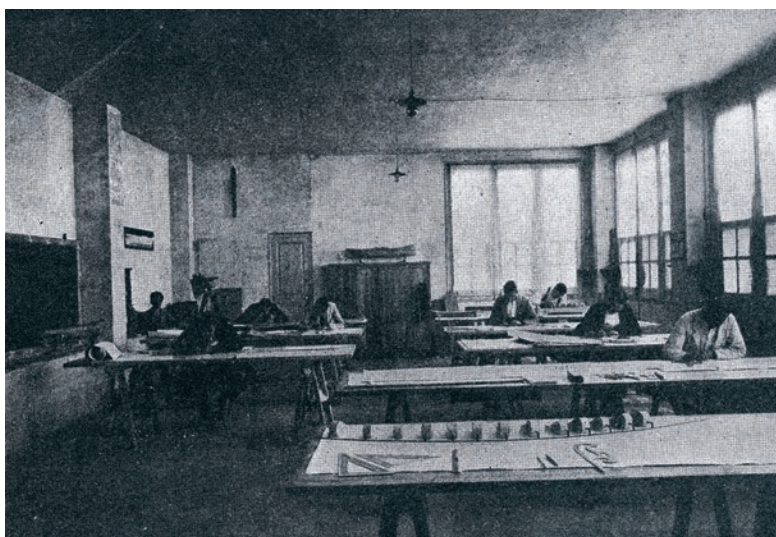
⁴⁹ *Diari de Tarragona*, 17 de novembre de 1918.

⁵⁰ ACPT, Fons JOP-APT, signatura 3051.

Pati de la factoria. Revista Catalunya Marítima, número 25, 1919.



Sala de dibuix de la factoria. Revista Catalunya Marítima, número 25, 1919.

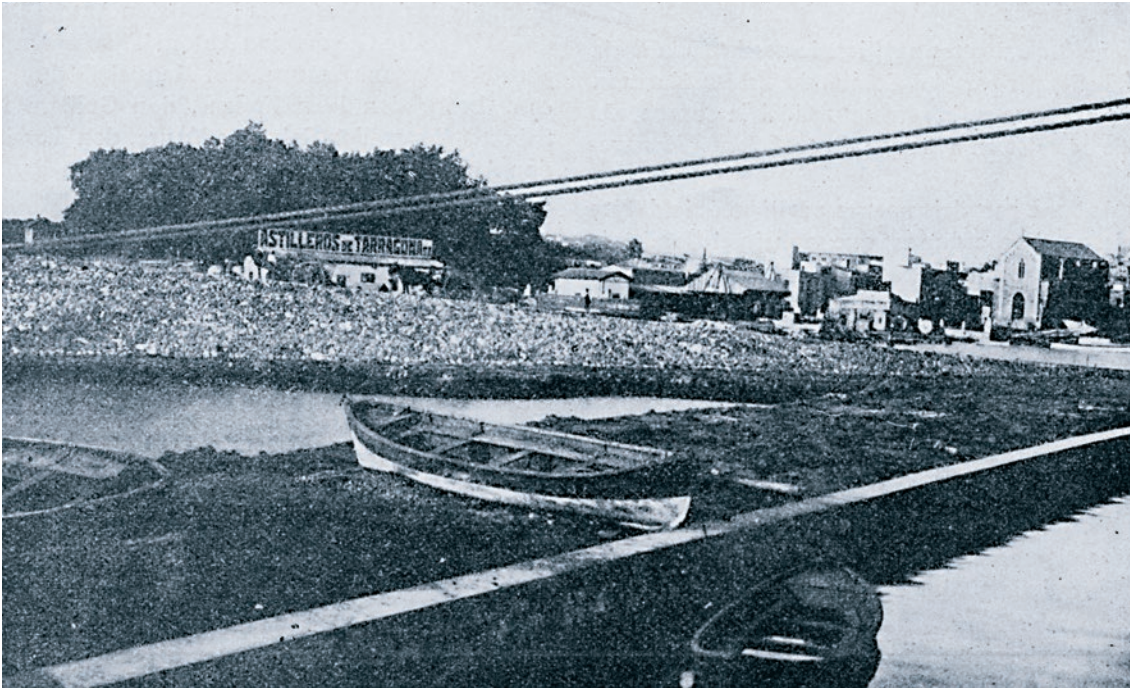


proyecto provisional, al solo objeto de evitar la ingerencia de primistas, de esos zánganos que, por desgracia, tanto abundan en nuestro país y están siempre al acecho de toda empresa de importancia para ganar la prioridad en la presentación del proyecto y dificultar luego su realización con exigencias indecorosas.⁵¹

La documentació presentada va ser considerada insuficient des del punt de vista tècnic (tot i que servia per a la finalitat declarada per Bonet) però es va concedir un termini de 30 dies per a la presentació d'una memòria detallada i completa del projecte.

Aquest document, que havia de detallar quines eren les instal·lacions proposades i quines eren les activitats que s'hi volia desenvolupar, era una memòria amb dades tècniques, càlculs i pressupostos, i també una completa col·lecció de plànols. En la redacció d'aquesta memòria van treballar el delineant Tomàs Lorenzo, a qui es qualifica en l'article suara citat com a "únic especialista de Catalunya como delineante naval", el delineant Jaume Homs i el llavors estudiant d'enginyeria Francesc Brell, tots ells sota la supervisió de l'enginyer naval Jacinto Vez.⁵² El projecte era força complex i ambiciós, com veurem més

⁵¹ *Diari de Tarragona*, 17 de novembre de 1918.



Vista general de les instal·lacions d'Astilleros de Tarragona. Revista Catalunya Marítima, número 1, 1919.

endavant, de forma que podem qualificar realment de meritori el treball que es va fer per acabar a temps el projecte. De fet, va ser presentat el mateix dia en què acabava el termini i està datat el 19 de gener de 1918.

Un informe sobre aquest projecte va ser tramès a la Junta d'Obres del Port de Tarragona per al seu estudi i valoració.⁵³ L'enginyer director del port (que era encara José Luis Briones Angosto, que ocupava el càrrec des del febrer de 1909 i que en seria el responsable fins el desembre de 1919), en un document del 15 de juny de 1918, informà favorablement sobre el projecte i proposà pactar una concessió a canvi del pagament d'un cànon de 12.000 ptes. anuals durant els cinc primers anys (i que després d'aquest període s'havia de revisar).⁵⁴ Resolt aquest tràmit, una Reial ordre de 19 de juliol autoritzava Astilleros de Tarragona a establir, amb caràcter provisional, dues grades de llançament i les obres annexes al projecte d'una factoria naval, sempre amb el benentès que era una autorització a precari que no donava dret a reclamació en cas que l'expedient fos resolt negativament.⁵⁵

També es va demanar a la comissió de Foment de l'Ajuntament de Tarragona la seva opinió sobre la sol·licitud d'Astilleros; la resposta favorable, recollida a l'acta municipal, incorpora algunes opinions interessants, com ara aquesta:⁵⁶ "Entraña la concesión que se solicita [...] una importancia inmensa para la nación española en general y para nuestra querida ciudad muy especialmente. Todo lo que sea emancipar nuestra industria y nuestro

⁵² Vez havia dissenyat també la drassana dels Astilleros Minguell SA, a Barcelona, l'any 1916, un projecte en el qual també apareix amb una relació encara per definir en Tomàs Mallol.

⁵³ ACPT, Fons JOP-APT, signatura 28. Llibre d'Actes de la Comissió Executiva. Acta de 30 d'abril de 1918.

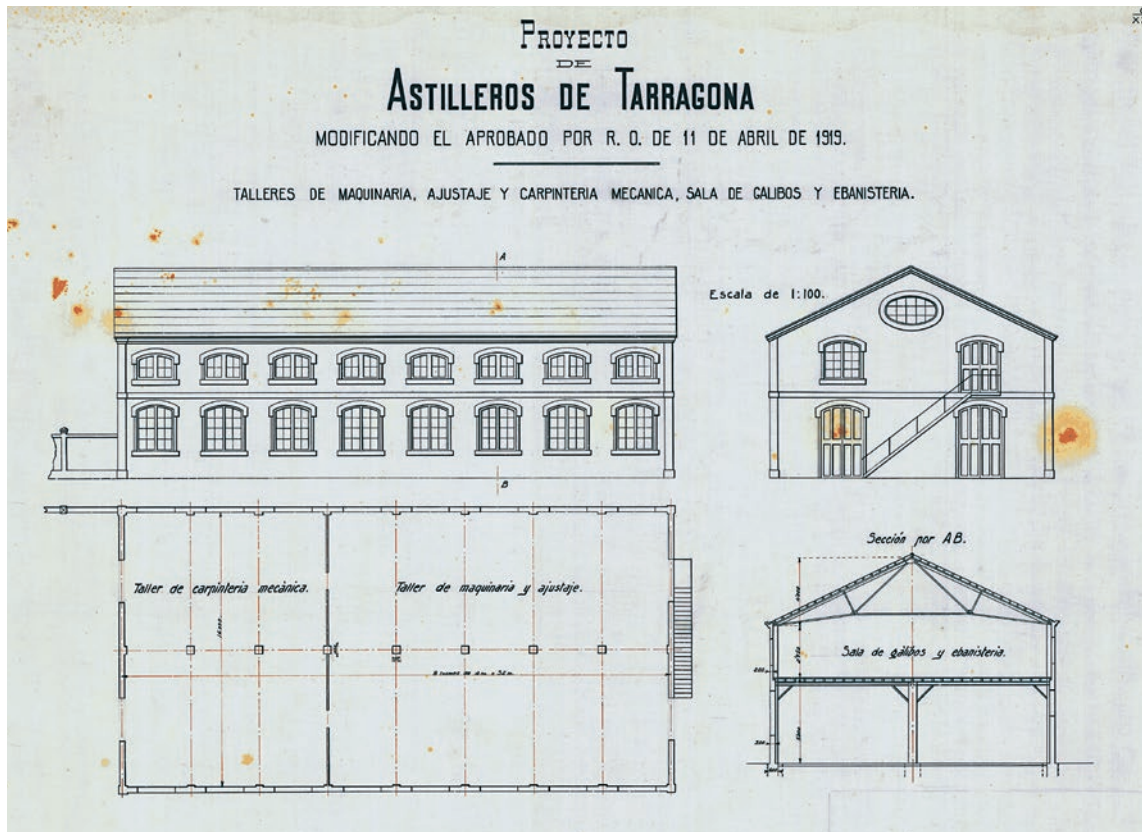
⁵⁴ ACPT, Fons JOP-APT, signatura 3051. En un altre lloc (la revista *Navegación*, núm. 10, 1 de maig de 1919) es parla de 8.000 ptes., pagadores per avançat cada mes de gener.

⁵⁵ ACPT, Fons JOP-APT, signatura 3051. Llibre d'Actes de la Comissió Executiva. Acta de 24 d'agost de 1918. També Junta de Obras del Puerto de Tarragona. *Memoria que manifiesta el estado y progreso de sus obras. Datos estadísticos de su tráfico y relación de ingresos y gastos durante el año 1922-23*.

⁵⁶ Servei d'Arxiu i Documentació de l'Ajuntament de Tarragona. Acta de l'ajuntament núm. 66, de 16 d'agost de 1918. L'informe en qüestió porta data de 7 de juliol (reproducció facilitada amablement pel Sr. Joaquim Nolla, del Servei d'Arxiu). Documentació de l'Ajuntament de Tarragona.

comercio de la tutela extranjera merece bien de la patria; y si esto es así bajo el punto de vista general y de todo tiempo, en las actuales circunstancias, en que la conflagración mundial amenaza acabar con los medios de transporte marítimo, dificultando y aun imposibilitando el desarrollo comercial de España, la implantación de nuevos establecimientos para crear nuevas unidades navales es doblemente laudable y merecedor de toda suerte de auxilios de las entidades que representan un valor positivo en la vida de la nación." Això pel que fa a l'interès nacional. A escala local: "[...] se trata de una obra que ejercerá en Tarragona influencia notabilísima en su desarrollo y engrandecimiento sentando el primer jalón de la Tarragona industrial, de la Tarragona grande con que soñamos."⁵⁷

L'informe favorable de l'ajuntament sobre el projecte respon a diverses raons: no perjudica els interessos de l'ajuntament ni dels veïns, no s'hi poden adduir inconvenients pel que fa a l'estètica ("en cuanto a la estética no afea el aspecto del barrio donde se proyecta, antes al contrario, contribuye de una manera notabilísima a hermosearlos con sus importantes pabellones para talleres mecánicos, casas de máquinas, oficina y almacenes por el buen gusto de sus estilo dentro de la severidad que tales construcciones requieren"), té avantatges pel que fa a la higiene ("la importantísima mejora que representan las instalaciones proyectadas. Gracias a ellas y sin ningún gravamen para el Ayuntamiento se desarrollará la urbanización del populoso barrio de San Pedro") i, naturalment, serà bo per a la



Projecte de la sala de gàlibs. Centre de Documentació Marítima-Museu Marítim de Barcelona. Fons Talleres Nuevo Vulcano.

⁵⁷ Servei d'Arxius i Documentació de l'Ajuntament de Tarragona. Acta de l'Ajuntament número 66, de 16 d'agost de 1918.



creació de treball i de riquesa ("aliviará la angustiosa situación en que las actuales circunstancias han sumido a la clase obrera"). L'informe fins i tot proposava que per garantir l'èxit del projecte s'ampliés l'àrea de la concessió fins a les rodalies de l'església de Sant Pere, aprofitant per fer-hi una plaça pública "que constituiría una otra entrada al los Astilleros y que, a la vez, hermosearía notablemente la barriada, tan falta de espacios urbanos, verdaderos pulmones de la Ciudad".⁵⁸

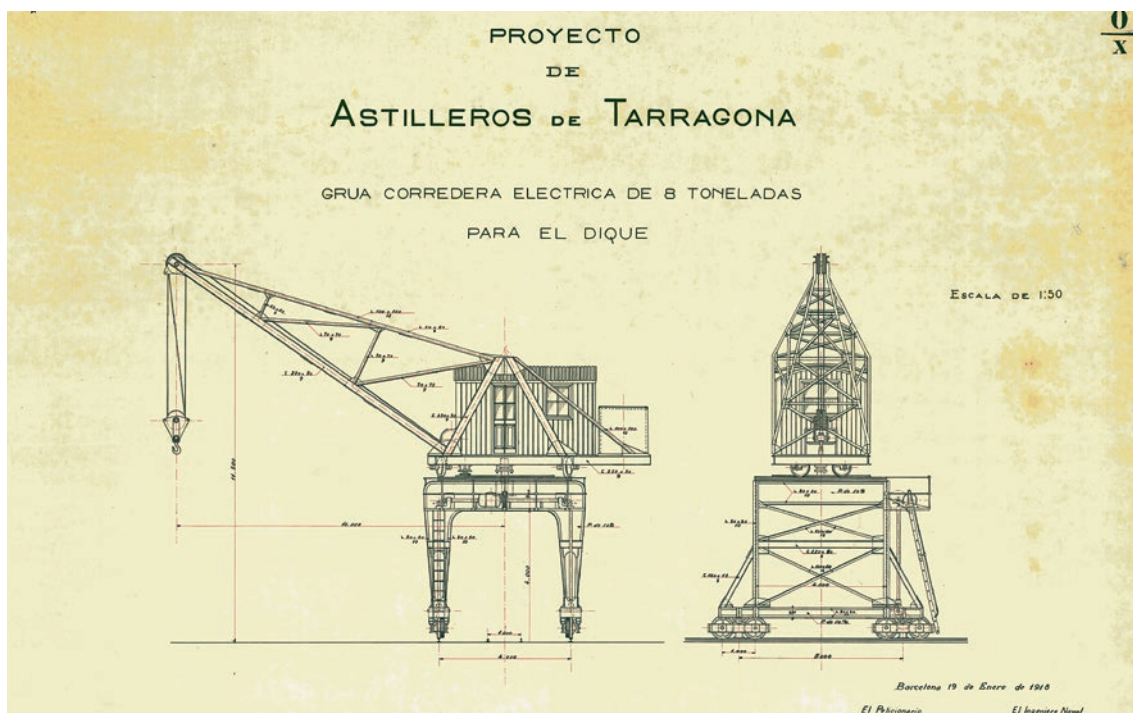
Per la seva banda, la Cambra de Comerç de Tarragona, en un informe tramès al Ministeri de Marina i datat l'agost del 1918, es referia al projecte amb aquestes paraules: "El proyecto de referencia merece ser saludado, desde el primer momento, con los honores y simpatía que pueda merecer el más grande, más poderoso y seguramente, mejor orientado de cuantos esfuerzos hayan podido alumbrar en Tarragona la voluntad patriótica y la más feliz concepción de porvenir de la ciudad." També es destacava la solvència econòmica i ciutadana dels seus fundadors: "[...] son muy de tener en cuenta en este país en el que la inquietud creadora de grandes iniciativas, vinculándose con frecuencia a elementos carentes de capital, se ha reducido en muchas ocasiones, a desflorar bellas ideas y condenarlas al descrédito que sucede a todo ensayo infortunado", i es recorda una idea que sovint es discutia als cafès, "[...] caracterizada esta plaza como huérfana y aún enemiga de la industria, fama ciertamente injusta, puesto que aquí viven y se desarrollan en constante progresión muy varias manufacturas". Finalment, "los Astilleros de Tarragona vendrán a ser con todo, la iniciación de un magno período de actividad industrial relacionada, precisamente, con su vida marítima, en cuyo fomento cifra esta Cámara la prosperidad económica de la Ciudad."⁵⁹

Els impulsors del projecte, a la memòria del mateix presentada a les autoritats, manifestaven que "[...] en las costas del Mediterráneo, no existe actualmente ninguna factoría naval dotada de los elementos necesarios, que la hagan acreedora a tal nombre y por ello, la idea de crear una, aprovechando las inmejorables condiciones que reúne el puerto de Tarragona, esperamos que no sólo será acogida con la mayor simpatía, sino que también entusiásticamente apoyada, por cuantos elementos tengan que intervenir en su realización. Siendo, como será una clara manifestación del despertar de las actividades nacionales y una nueva fuente de engrandecimiento para la Patria en general y para Tarragona en particular [...]. Su proximidad a Barcelona, por un lado, y a Sagunto por el otro, en donde es notorio que se ha dado ya principio a la construcción de una muy importante instalación de Altos Hornos y Laminación de aceros industriales (con una potencia de 300.000 toneladas anuales)⁶⁰ son circunstancias que unidas a la no menos importante de estar enclavada en la proximidad de montes y serranías donde abundan las maderas de uso en la construcción naval, la coloca en situación que casi se puede titular de privilegiada". Gairebé podem assegurar que mai amb anterioritat s'havia plantejat la possibilitat de fer una factoria naval similar a la ciutat, i en aquell moment tampoc no hi havia cap altre projecte d'aquelles característiques, tal i com es diu a la memòria suara esmentada: "[...] no teniendo conocimiento de que hasta la fecha exista ni se haya hecho petición alguna que directamente o indirectamente se

⁵⁸ Servei d'Arxiu i Documentació de l'Ajuntament de Tarragona. Acta de l'Ajuntament núm. 66, de 16 d'agost de 1918.

⁵⁹ La referència original a l'Arxiu Històric de Tarragona. Fons de la Cambra de Comerç, Indústria i Navegació de Tarragona. Signatura 1051. Actes del Ple 1912-1925. Acta de 25 de setembre de 1918. El text complert és a HERAS CABALLERO, MAS ARREDONDO, *op. cit.*, pàg. 112-113.

⁶⁰ Es refereix als Altos Hornos del Mediterráneo, inaugurats feia poc (el 1917) a Sagunt, una empresa de l'entramat de Ramón de la Sota, al costat de les drassanes Euskalduna ja citades.



Grua mòbil per al servei del dic sec. Centre de Documentació Marítima-Museu Marítim de Barcelona. Fons Talleres Nuevo Vulcano.

relacione con la instalación que proyectamos, estamos seguros que no existe perjuicio con ella ni el más remoto perjuicio a terceros".

Per acabar, citem un darrer comentari sobre el projecte:

Sota el nom social de Astilleros de Tarragona, SA van aplegar-se uns quants homes, joves, intel·ligents i poderosos, que ajuntant llurs cabals, tant de riquesa com d'experiència i empena comercial, establint a l'únic lloc que no podia donar-nos profit el port, una grandiosa indústria de construcció i aparició de vaixells de gros calat. És digna d'ésser lloada aquesta iniciativa, no sols per la seva grandiositat que dóna a Tarragona, sinó pels grans esforços que representa, car l'època en que va néixer aquesta empresa fou de les més perilloses, no tan sols per la carestia dels materials de construcció i de la ma d'obra, sinó per les mateixes dificultats que sabien haurien de trobar per a desenrotllar el negoci, essent una incògnita el veritable profit de l'exposició d'un capital de deu milions de pessetes amb el qual es fundà la societat. Malgrat això, no s'ha reparat en sacrificis i amb xardoròs coratge, tiraren l'obra endavant, segurs de que algun dia haurien de veure's coronats per l'èxit llurs esforços.⁶¹

Així les coses, gràcies a la Reial ordre de l'11 d'abril de 1919 la societat va ser autoritzada a establir a la zona nord-est del port "[...] una factoría naval con dique seco, gradas de lanzamiento, talleres y almacenes anejos para la construcción y reparación de buques".⁶² L'espai, un cop fet el mur de tancament i terraplenat, era de 42.400 m². Les obres havien de començar abans de tres mesos a partir de la publicació de la concessió en la *Gaceta de Madrid*, i es posava com a condició que havien d'estar acabades abans de quatre anys. Al mateix decret, s'establia el pagament d'un cànon de 8.000 pessetes.

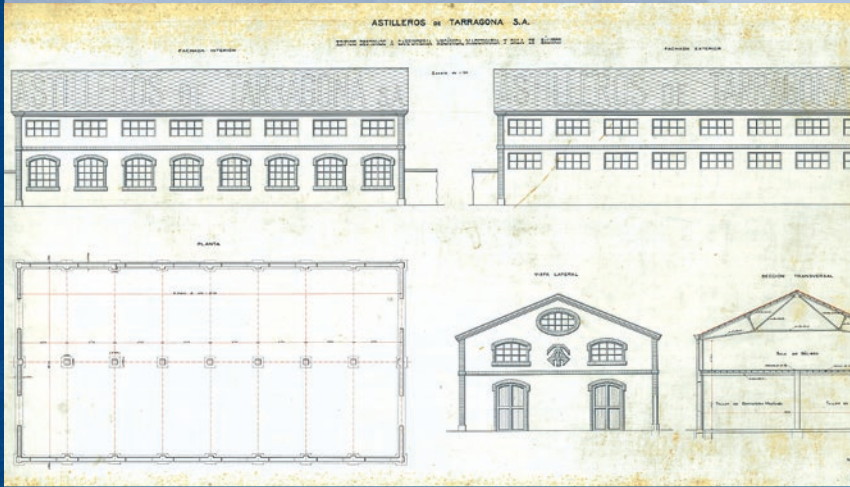
⁶¹ PUIG, José María, *op. cit.*

⁶² Es dóna fe de la resolució a ACPT, Fons JOP-APT, signatura 28, Llibre d'Actes de la Comissió Executiva. Acta de 27 d'octubre de 1919. Una còpia de l'Ordre a l'Arxiu Abelló, carpeta 27. La notícia aparegué a *Navegación*, núm. 10, 1 de maig de 1919.





3



EL PROYECTO D'UNA GRAN FACTORIA NAVAL



El projecte original d'Astilleros de Tarragona presentat a la Junta d'Obres del Port és signat, com hem dit, per l'enginyer Jacinto Vez i porta la data de 19 de gener de 1918.⁶³ Es conserva una còpia completa de la memòria a l'Arxiu Central del Port de Tarragona, en un lligall que conté les següents carpetes: memòria, plànol general, plànol d'emplaçament, dic sec (secció longitudinal i planta), dic sec (seccions transversals), dic sec (vaixell-porta), pou de bombes, argues, bites, grues, grades (seccions longitudinals i transversals); murs de llevant i de tancament, atall, plec de condicions facultatives, pressupost i tarifes proposades).⁶⁴

La memòria demostrava que Astilleros de Tarragona naixia amb una doble funció. Per un costat, es volia bastir una drassana moderna on es projectava la construcció de vaixells de fins a 2.500 tones; per un altre, es posava en marxa una factoria dedicada a la reparació i manteniment d'embarcacions. La instal·lació tenia previst ocupar 267.000 m² en total, dels quals 42.400 m² eren una concessió de l'Estat a la zona del port i la resta de propietat particular de la societat en forma de parcel·les comprades a particulars als encontorns de la futura factoria. Si bé en un principi s'esperava donar feina a uns 150 treballadors, l'objectiu final era ocupar-ne al voltant de 1.500 quan la factoria estigués a ple rendiment, una proposta que, com es pot imaginar, va crear moltes expectatives i esperances a Tarragona.⁶⁵

El lloc escollit per a l'emplaçament de la factoria d'Astilleros de Tarragona era un racó al nord-oest del port, en un espai que ocupava part de la platja del barri de Sant Pere, delimitat per l'inici dels dics transversals i de l'Oest, per un costat, i per la tanca de l'escar de la Junta d'Obres per un altre. El plànol del projecte assenyalava també l'espai que es guanyaria al mar, amb la construcció d'un moll que seguia una línia trencada i que implicava tot un seguit de fonamentacions i reompliments que s'apunten en la memòria.⁶⁶ El recinte de la drassana quedava tancat i aïllat per un mur i només s'hi podia accedir a través de dues portes, una a ponent per entrar al dic sec i serveis annexos i un altra a llevant per entrar a la resta de la factoria.

Per ampliar els terrenys de la factoria fora de la concessió, la societat, representada per Guillem de Pallejà com a advocat, el juliol de 1919 va comprar una finca a l'indret conegut com Rech Major, propietat llavors de les senyores Elvira Gasset i Maria Mercè Amell. El preu de compra va ser de 148.482 ptes.⁶⁷ Aquesta finca va ser expropiada l'any 1923 a causa de la construcció de la via fèrria del port al dic de l'Oest.⁶⁸ A part d'aquesta finca, sembla que hi va haver d'altres adquisicions.

⁶³ A *Catalunya Marítima*, número 1, 30 de gener de 1919, es diu que és el director de la drassana, i, probablement, ho va ser en un inici. Al reportatge es reproduïxen tres fotos i uns esquemes del projecte del dic sec.

⁶⁴ ACPT, Fons JOP-APT, signatura 612, projecte 77. També hi ha una carpeta suplementària amb notes manuscrites que porta el nom de "datos para el informe sobre Astilleros". Els originals d'alguns d'aquests plànols i alguns altres de complementaris es poden trobar al Centre de Documentació Marítima-Museu Marítim de Barcelona. Fons Vulcano. Tubs 1,8,13,14,15 i A.

⁶⁵ *Diario de Tarragona*, 17 de novembre de 1918.

⁶⁶ ACPT, Fons JOP-APT, signatura 612, projecte 77, carpeta "Memòria".

⁶⁷ ACPT, Fons JOP-APT, signatura 3051. Còpia de l'escriptura de venda perpètua d'una finca al Rech Major, atorgada per Antoni Company Pons en representació d'Elvira Gasset i Maria Mercedes Amell a favor d'Astilleros de Tarragona, representada per Guillem de Pallejà. Datada el 19 de juliol de 1919 davant el notari Simon Gramunt. Protocol 658.

⁶⁸ ACPT, Fons JOP-APT, signatura 28. Llibre d'Actes de la Comissió Executiva. Acta de 31 d'agost de 1923.

Descripció del projecte de factoria

Sota la denominació de *factoria naval* s'engloba el complex industrial que abastava el projecte original d'Astillers de Tarragona, destinat a la construcció i a la reparació naval. Amb aquesta idea, l'establiment tenia dos eixos fonamentals, el dic sec i les grades de construcció, que havien de funcionar de forma separada i independent. Al voltant d'aquests dos eixos principals s'agrupaven els elements auxiliars necessaris. Farem una descripció del que s'havia projectat.

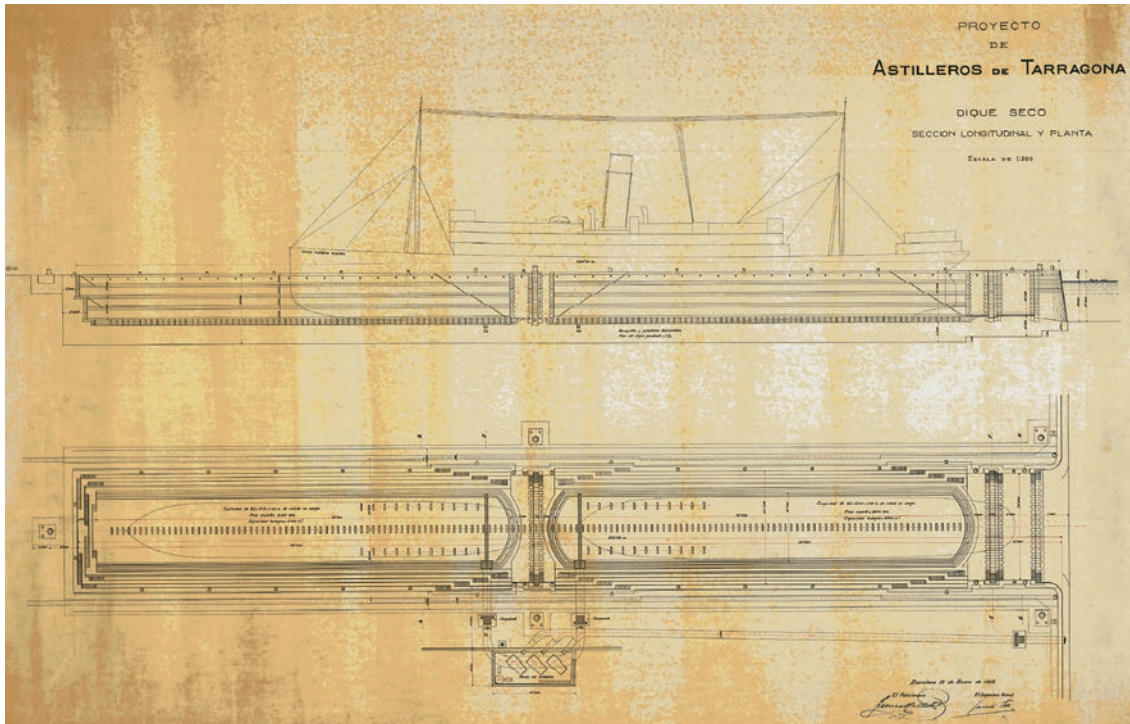
El dic sec de carena

Un dic sec de carena és una petita dàrsena artificial excavada sota el nivell de l'aigua en la qual s'introdueix un vaixell i, un cop tancat l'accés amb un sistema de vaixell-porta, se'n desguassa l'aigua, buidant-lo, per deixar l'embarcació en sec. Per tal de realitzar aquesta operació, el conjunt disposa d'una sèrie d'elements auxiliars, com ara l'equipament de bombes (disposat en l'anomenat *pou de bombes*), argues, bites, grues, etc.

En aquells moments, a l'Espanya mediterrània només hi havia dics secs a Matagorda (Cadis) i a Cartagena (els dos dics secs petits d'aquest arsenal, inaugurats respectivament el 1756 i el 1757, van ser els primers del Mediterrani). A Cadis s'estava intentant la cons-



Escar de la Junta d'Obres. 1917. Alfredo Jaén.



Projecte general del dic sec, amb el vapor Reina Victoria Eugenia en carena. Centre de Documentació Marítima-Museu Marítim de Barcelona. Fons Talleres Nuevo Vulcano.

trucció d'una estructura d'aquestes característiques, però no va fer-se realitat fins alguns anys després, ja a la dècada dels anys vint.⁶⁹

El dic projectat a Tarragona havia de tenir 220 m d'eslora per 25,5 de mànega:⁷⁰ tal i com es diu a la memòria, "[...] para la elección de las dimensiones se han tenido en cuenta principalmente las necesidades actuales y futuras de la flota mercante española en particular y de la Mediterránea en general. Podrán carenar en él con la mayor facilidad los mayores buques españoles y extranjeros utilizado en longitud total". Per exemple, en un dels plànols originals conservats⁷¹ apareix dibuixat el dic amb el vapor *Reina Victoria Eugenia*, de la Compañía Trasatlántica, en procés de carenat. Aquest era un dels vaixells més grans de la flota mercant espanyola, de 13.666 tones i 146,3 m d'eslora.

El projecte tarragoní oferia la possibilitat d'utilitzar-lo també dividit en dos dics menors: "[...] usándolo dividido en dos partes por el barco-puerta intermedio el 95 por ciento de los barcos de la flota española podrán entrar en él, dos a dos. Esta división permite además el poder emplearlo simultáneamente para reparaciones y limpieza de fondos, circunstancia la primera de mucho valor dada la edad de la mayoría de nuestros barcos, que les obliga a frecuentes y largas carenas, y tanto más de estimar cuanto que es el único dique seco de propiedad particular que habrá en las costas españolas del Mediterráneo, especialmente estudiado y equipado para el servicio de reparaciones con taller ad-hoc propio y anexos." El taller de reparacions i els altres serveis annexos a l'explotació del dic

⁶⁹ Sobre aquestes infraestructures vegeu: ROMERO GONZÁLEZ, J. *Matagorda 1870-1940. La construcción naval española contemporánea*. Servicio de Publicaciones de la Universidad de Cádiz. Cádiz, 1999. I també PÉREZ-CRESPO MUÑOZ, Teresa. *El Arsenal de Cartagena en el s. XVIII*. Editorial Naval. Madrid, 1992.

⁷⁰ ACPT, Fons JOP-APT, signatura 612, projecte 77, carpeta "Memoria".

⁷¹ Centre de Documentació Marítima-Museu Marítim de Barcelona. Fons Vulcano. Tub 1.

s'havien de distribuir de tal forma que funcionessin de manera completament autònoma i amb independència absoluta de la resta de la factoria.

Cal aclarir que el vaixell-porta era una curiosa estructura de forma lleugerament pisciforme, flotant, que es col·locava a l'entrada del dic i, embarcant aigua, quedava enfonsat i encaixat de forma que completava el tancament del dic. Per obrir-lo, i un cop novament ple el dic, només calia bombejar l'aigua del vaixell-bomba, que, en recuperar la flotabilitat, podia ser desplaçat. A Tarragona es preveia utilitzar dos d'aquests artefactes, un per tancar el dic i l'altre per dividir-lo en dos: "[...] el cierre y subdivisión del dique se efectuará por medio de barcos-puerta; los que, en número de dos, serán exactamente iguales e intercambiables, con lo que el servicio ordinario queda fuertemente garantizado."⁷²

La construcció del dic implicava no només l'excavació del vas, de forma allargassada amb un extrem arrodonit i format per petites terrasses en forma esglaonada, sinó també l'existència de diferents obres auxiliars, com ara murs de tancament, atalls (petits murs de contenció o represa), i, fins i tot, algun petit moll. Tot plegat, era una infraestructura molt costosa. Pel que fa a la seva ubicació, el lloc escollit no podia ser un altre que la part més propera al dic transversal, en un espai guanyat al mar que havia de fer desaparèixer totalment la petita platja.

Les grades de construcció

Hom preveia dotar la factoria amb quatre grades per a la construcció de vaixells de fins a 2.500 tones. Les grades eren un pla inclinat que es prolongava encara per sota del nivell del mar, a l'avantgrada. El pis era de formigó, amb un engrallat de fusta a sobre. Al mig de cada grada hi havia els picadors, les bigues de fusta on reposava la quilla. Un cop acabat el vaixell, el buc es feia lliscar fins el mar en una operació que s'anomena *fusa*. Era convenient disposar de més d'una grada per poder, així, treballar simultàniament en diferents vaixells, optimitzant el treball en funció dels materials disponibles, del personal, etc. A Tarragona estava previst instal·lar, al costat i cap al mig d'una de les grades, una petita edificació baixa per ubicar l'equip compressor que havia de donar energia a les eines pneumàtiques.

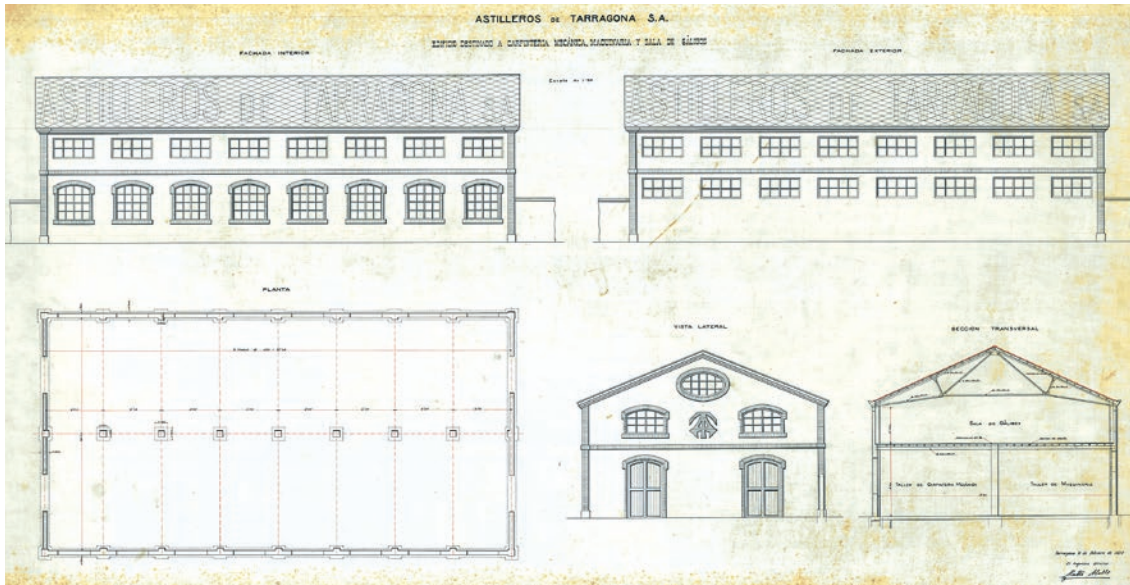
Per a l'avarada dels vaixells que hom pensava bastir a la drassana, va haver de demanar-se el trasllat de les muscleres que ocupaven una part de la zona interior de la dàrsena. Aquestes instal·lacions ocupaven aquell espai en precari, prèvia autorització del port, fins el moment en què fos necessària la seva evacuació i sense que tinguessin dret a cap indemnització. La gerència d'Astilleros de Tarragona va manifestar a la Comandància de Marina que no hi havia inconvenient perquè, un cop feta la fusa d'una embarcació, les muscleres tornessin al seu emplaçament original. Evidentment, la factoria volia evitar conflictes amb els seus veïns i amb altres usuaris del port, en una assenyada política de bon veïnatge.⁷³

La Reial ordre d'11 d'abril de 1919 que autoritzava l'establiment de la factoria, al punt 10, establia que: "la sociedad concesionaria establecerá hornillos de mina en el dique, con arreglo al proyecto que redactará la Comandancia de Ingenieros de Lérida, a cuyo efecto se le facilitará por la mencionada Sociedad los planos necesarios de la referida obra".⁷⁴

⁷² ACPT, Fons JOP-APT, signatura 612, projecte 77, carpeta "Memòria".

⁷³ Arxiu Abelló. Carpeta 36. Carta a la Comandància de Marina amb data 17 d'octubre de 1919.

⁷⁴ *Navegación*, núm. 10, 1 de maig de 1919.



Projecte del taller de fusteria. Centre de Documentació Marítima-Museu Marítim de Barcelona. Fons Talleres Nuevo Vulcano.

Aquestes estructures servien per a la fosa de metalls i per a alguns treballs amb explosius, i no puc explicar quina havia de ser la seva funció concreta en aquesta factoria ni la seva ubicació.

Els serveis auxiliars

La factoria necessitava una central d'energia pròpia per transformar, i, si calia, produir la totalitat de la força necessària per a l'explotació del dic sec i de la drassana. En aquells moments, el procés d'electrificació estava en plena expansió a Espanya. Repartida per tota la factoria, hi havia la corresponent xarxa elèctrica. També hi havia els equipaments necessaris per dotar els tallers d'energia hidràulica i pneumàtica (la citada caseta a peu de grada), així com també de línies telefòniques.

Altres serveis previstos en el projecte eren els d'administració i sanitat. Al primer, s'ubicarien les oficines administratives i tècniques que havien d'estar a la mateixa factoria, així com el despatx del director tècnic de la drassana (recordem que l'oficina de la societat era al núm. 22 del carrer de la Pau, on segurament hi havia el despatx de la gerència). L'altre edifici era una petita infermeria, amb farmaciola, per a ús dels treballadors.

Un element singular del qual només parla una font⁷⁵ i que no apareix a la memòria del projecte original és l'Escola Artesana, un espai que funcionava sota la direcció de Tomàs Lorenzo i amb la col·laboració de l'enginyer industrial Francesc Brell. No en coneixem més detalls, i és de suposar que es volia formació professional als treballadors de la factoria o potser a joves candidats a ser-ho. Malauradament, no en tenim més dades, però és clar que no va passar de ser un projecte benintencionat.⁷⁶

⁷⁵ PUIG, José María, *op. cit.*

⁷⁶ Com veurem més endavant, per tal de poder percebre les primes per a la construcció naval previstes a la Llei Maura de 1909, la drassana en qüestió havia d'acceptar, com a alumnes en pràctiques, joves procedents d'escoles industrials o de nàutica, però no crec que aquesta obligació tingui res a veure amb el projecte d'Escola Artesana.

Els tallers

El conjunt de la factoria disposava de tots els equipaments necessaris per a la construcció i reparació de vaixells: tallers de maquinària i caldereria, taller per als fusters i els ferrers de ribera, sala de gàlibs,⁷⁷ models, ebenisteria, plomers, pintura, forges, galvanització i electricitat.

La sala de gàlibs va ser feta, el 1920, al pis superior de la sala de fusteria metàl·lica, però en un principi havia estat al magatzem que donava al carrer de la Pau.⁷⁸ Disposem d'un document intern d'Astilleros de Tarragona, datat el 30 d'abril de 1920, que té relació amb aquesta visita, que ens dona informació fiable sobre l'estat de la factoria en aquella data i ens diu que en aquell moment s'estava fent l'edifici de 32 x 16 m destinat a ser la sala de gàlibs (al pis superior) i el taller de fusteria mecànica i el taller de reparació.⁷⁹

El cost total previst de les instal·lacions era de 8.781.387,17 ptes., desglossades de la següent manera: 5.387.471,97 ptes. per al dic sec, 2.453.052,30 ptes. per a la drassana, 784.052,42 ptes. per a imprevistos i 156.810,48 ptes. en concepte de direcció i administració.

El fracàs del projecte i el replantejament

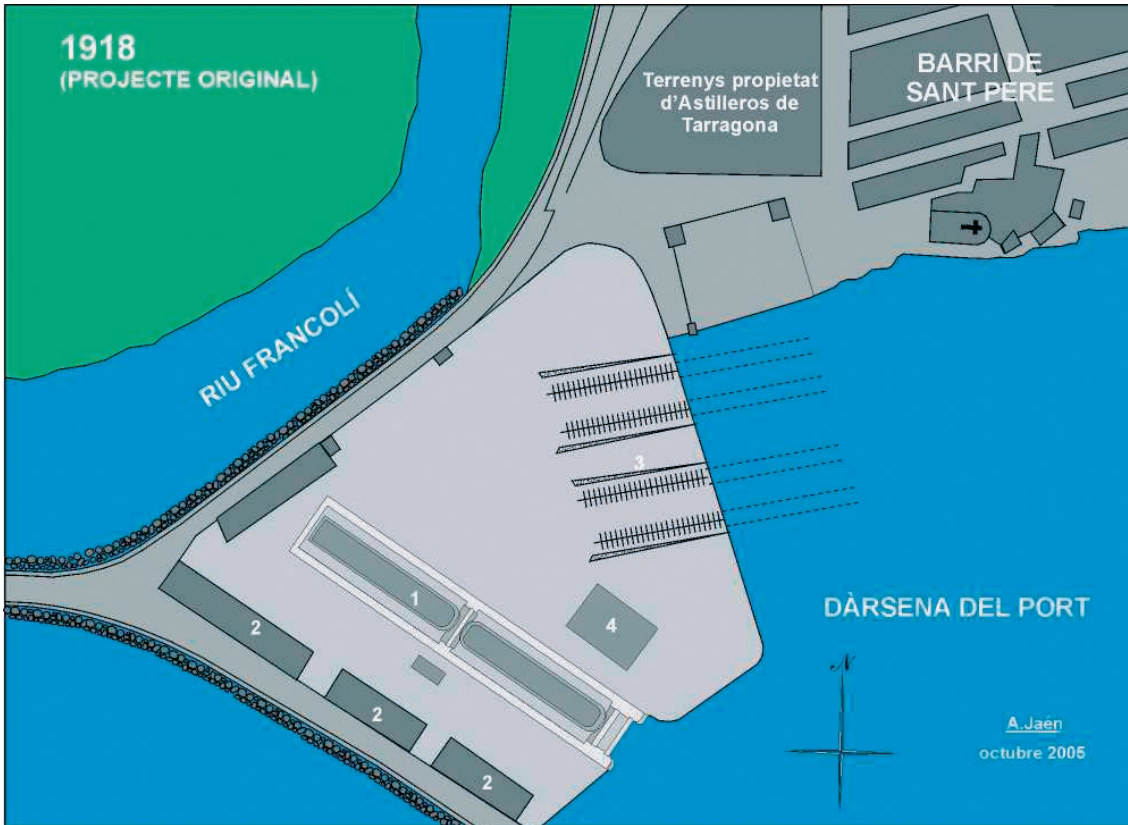
Els treballs per muntar la factoria van començar ben aviat: construcció del tancament exterior i d'alguns edificis, terraplenat, construcció de les grades, fonamentació i reompliment de molls, etc. Però la I Guerra Mundial havia acabat i el miratge s'estava esvainent. Al número 25 de la revista *Catalunya Marítima*, publicat l'octubre del 1919, concretament en un editorial que portava el títol "Els ports de Catalunya", es parla sobre què estava passant a Tarragona:

Passà els primers anys de la guerra molt tranquil·la. El comerç restava paralitzat, però tothom vivia amb la convicció pregona de que cap altra cosa calia fer per a deixondir-se. Però com tantes lliçons ens ha donat la guerra, uns quants elements valiosíssims ens donarem compte de que s'estava perdent una ocasió magnífica per a crear una nova riquesa, que compensés tant com fos possible la pèrdua que la paralització del comerç representava. S'havia projectat la construcció d'un gran dic sec que donés cabuda a tots els grans vaixells que visiten els nostres ports, i aquesta idea excel·lent fou impossibilitada de dur-se a terme per causes molt doloroses [sic]. Però vingué la nova entitat les drassanes de Tarragona i volgué recollir i ampliar aquell propòsit. Ultra un gran dic sec, s'hi construïren unes drassanes. Aquestes estan en vies de realització; el dic sec, en canvi, no dona senyals de vida, ignorant les causes que hagin determinat el fet. No obstant, ningú no negarà la necessitat i l'eficàcia d'aquest projecte, que donaria lloc avui a un continuat ingrés. Aquest dic sec hauria estat un cop fort pel dic flotant de Barcelona, puix tenint aquell millors condicions li hauria absorbit una bona part de la tasca. Això no ens hauria causat a nosaltres cap dolor, perquè no som exclusivistes i tant ens fa que sigui Tarragona com Barcelona la que doni satisfacció a les necessitats d'apariació i neteja dels vaixells. El que sí ens causa dolor és que haguem de veure com els vaixells van fora de Catalunya i fins d'Espanya per a sofrir aquestes operacions i això s'hauria evitat si amb la rapidesa necessària Tarragona o Barcelona haguessin construït aquest gran dic sec, que tots dos ports tenen condicions per establir-lo. La guerra s'ha

⁷⁷ Els gàlibs són les plantilles fetes a mida natural que presenten la forma i mida real de les peces a tallar (quadernes, dorments, quilles, etc.), sigui en fusta o en metall, per donar forma a una embarcació. Per al seu disseny i traçat, és necessari disposar d'un espai ampli, pla i net, que quan és dins un edifici rep el nom de *sala de gàlibs*. Generalment, és una gran sala sense columnes, amb pis de fusta, i era molt freqüent utilitzar el pis superior per ubicar-hi altres tallers, com és el cas de Tarragona. En les drassanes tradicionals, aquest espai inexistent era substituït pel paviment de l'església o, fins i tot, per la sorra d'una plaça de braus.

⁷⁸ Arxiu Mateu Abelló. Carpeta 37. Informe a la Gerència amb data 22 de gener de 1920.

⁷⁹ Arxiu Mateu Abelló. Carpeta 33. "Inspección de los Astilleros de Tarragona, SA (remitido un ejemplar al Teniente Coronel de Ingenieros de la Armada D. José Togores, en 30 de abril de 1920)".



Projecte original, 1918, Alfredo Jaén.
 1- Dic sec. 2- Tallers del dic, pou de bombes, etc. 3- Grades de construcció. 4- Tallers de la drassana. 5- Moll d'armament.

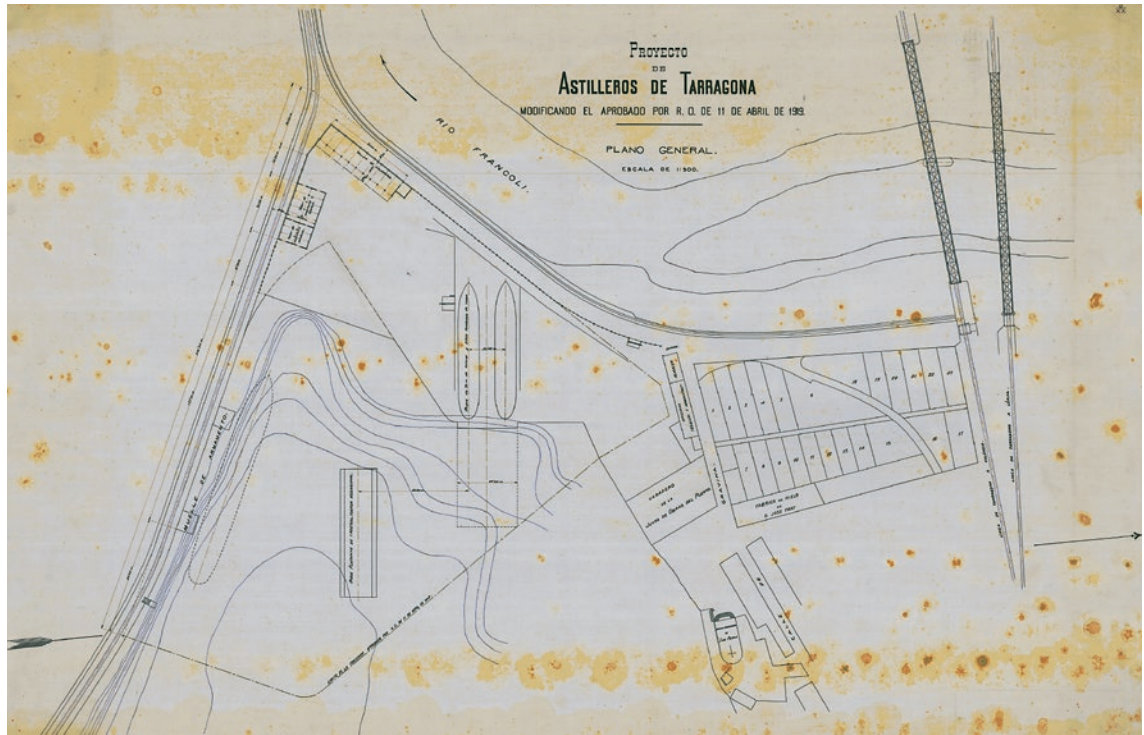


Anunci d'Astillers de Tarragona. Revista Catalunya Marítima, número 6, 1919.

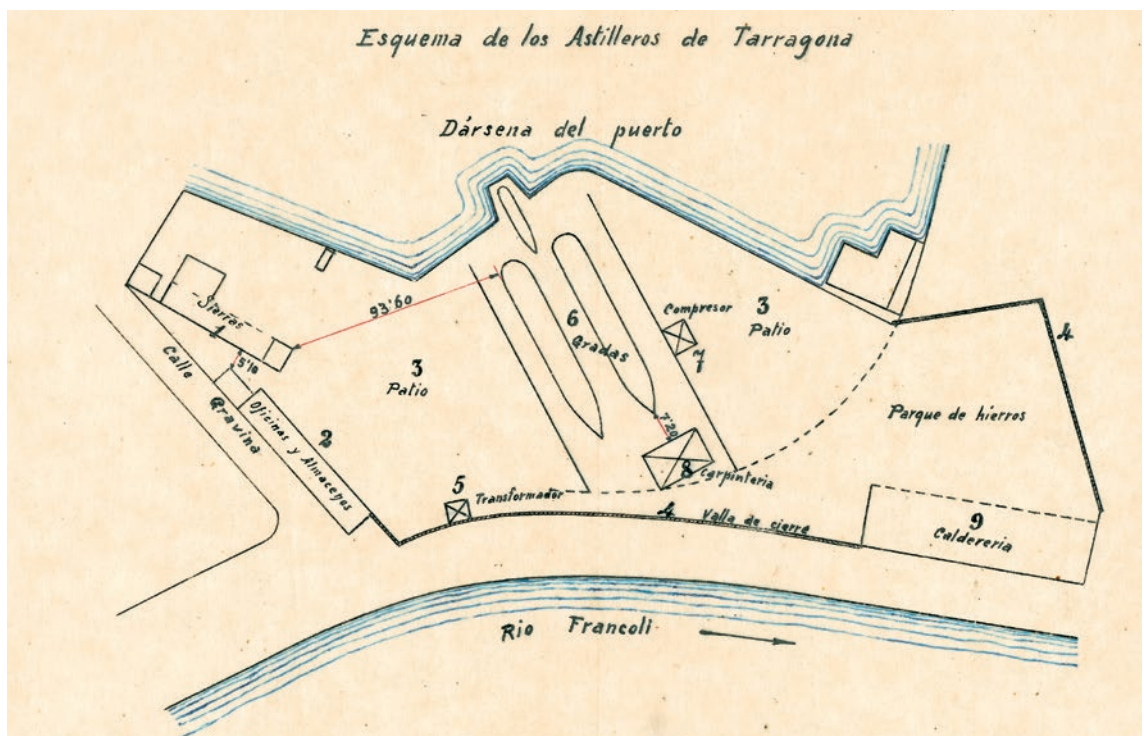
finít i no han desaparegut els obstacles que ella havia motivat per l'execució d'obres. Aquesta esperança haurà estat fatal pels ports de Barcelona i Tarragona, perquè ara, per més activitat que posem en l'execució de l'ampliació dels ports arribarem tard en comparança amb els altres països.⁸⁰

No sabem en quin moment es va abandonar el projecte de dic sec, però, en qualsevol cas, la factoria prevista inicialment no es va fer mai i calia, doncs, redefinir tant l'espai com

⁸⁰ Catalunya Marítima, núm. 25, 20 d'octubre de 1919.



Plànol general oficial d'Astilleros de Tarragona, SA un cop fetes les modificacions del projecte original. Centre de Documentació Marítima-Museu Marítim de Barcelona. Fons Talleres Nuevo Vulcano.



Esquema de la factoria ja en funcionament. Centre de Documentació Marítima-Museu Marítim de Barcelona. Fons Talleres Nuevo Vulcano.



Portes obertes per als tarragonins. Foto Vallvé.

les funcions de l'empresa. A finals de 1919, la gerència va fer una proposta de replantejament de la concessió, que va ser autoritzada per l'Acta de 18 de desembre de 1919.⁸¹ El projecte inicial era, sens dubte, massa ambiciós per a la realitat de la Tarragona, i en general, de Catalunya del moment. Aviat es va veure que era inviable, de manera que els termes de la concessió havien de variar pel que fa a les dimensions i al preu de la concessió ja que, per exemple, l'espai a ocupar era menor perquè no es guanyarien al mar els terrenys necessaris per a la construcció del vas del dic sec. Tot i això, les dues funcions bàsiques de la factoria (la reparació, per un costat, i la construcció naval, per l'altre) es van mantenir com a objectius a assolir de forma immediata. Veurem com, al marge del dic sec i els elements que s'hi relacionen, la factoria va quedar més o menys tal i com estava projectada.

Sabem que la Reial ordre de 25 de febrer de 1920⁸² disposava que el tinent coronel de l'Armada, José J. Togores, inspector, fes una visita a la factoria tarragonina, que, tocant de peus a terra, continuava endavant. Togores havia de visitar també els Astilleros Minguell, de Barcelona, i es dona la circumstància que les dues drassanes havien estat dissenyades en origen per Jacinto Vez⁸³ i que a les dues hi participava d'una forma o altra Tomàs Mallol Bosch.

⁸¹ ACP, Fons JOP-APT, signatura 6641 i signatura 28, Llibre d'Actes de la Comissió Executiva. Acta de 26 d'abril de 1920. Aquí cal entendre la paraula *replantejament* en una doble vessant. Per un costat, és normal que un cop obtinguda una autorització definitiva s'hagin ajustar els projectes a la norma; per un altre, en aquest cas era necessari un replantejament o redefinició de la factoria per adaptar-se a la nova realitat.

⁸² *Diario Oficial del Ministerio de Marina*, núm. 48, de 28 de febrer de 1920.

⁸³ *Catalunya Marítima*, núm. 7-8, 20 de març de 1920.

El personal tècnic

De la mateixa manera que en parlar de la constitució de la societat Astilleros de Tarragona hem intentat conèixer les persones que hi havia al darrere, en parlar de la factoria ens cal saber alguna cosa sobre el personal tècnic que la va projectar i la va fer funcionar.

En un cert moment, probablement un cop obtinguda l'autorització per a l'establiment de la factoria, Jacinto Vez es va deslligar del projecte, i el seu lloc com a enginyer el va ocupar un altre tinent coronel de l'Armada, el català Mateu Abelló, que exercí un temps de director i que tingué un paper fonamental tant en les construccions navals com en altres projectes de la factoria. Mateu Abelló Roset va néixer a la Conca de Barberà l'any 1883.⁸⁴ Inclinat des de ben jove cap al món de l'enginyeria naval, i a falta d'altres possibilitats, va ingressar al cos general de l'Armada i va anar becat a Lieja, on va obtenir el títol d'enginyer electricista. Després va estudiar a l'Escola Superior d'Arquitectura Naval a Gènova, on es va graduar l'any 1913, obtenint el títol d'Enginyer Naval, una titulació tècnica que no tenia equivalent encara a la vida civil.⁸⁵ Finalment, va assolir la càtedra d'arquitectura naval i de maquinària tècnica a l'Escola Naval Militar, a Cadis, ciutat on vivia a principis de 1917. No sabem en quin moment es va incorporar efectivament a Astilleros de Tarragona, però devia ser pràcticament en el moment del replanteig.

Encara que sigui avançar-se als esdeveniments, direm que un cop finalitzada la seva tasca a Tarragona, el trobarem treballant a l'Arsenal de Cartagena entre 1925 i 1931, en l'època en què s'hi van dissenyar i construir diversos destructors i submarins. Acollint-se a la Llei Azaña de 1932 (que per posar en marxa la reducció progressiva de les forces armades permetia als seus membres abandonar-les conservant, però, la seva graduació i amb unes condicions econòmiques immillorables) es va retirar amb el grau de coronel i va tornar a Catalunya per treballar novament al sector civil. En esclatar la Guerra Civil va tornar a l'Armada i va ser nomenat inspector general de la flota mercant de la República. Va dirigir, especialment, tasques de salvament i reparació d'unitats. L'any 1939, aconsellat per un amic ben relacionat amb els que estaven a punt de guanyar la guerra, i malgrat que no havia tingut una actuació especialment destacada des del punt de vista polític, va marxar a l'exili a França.

Va poder sortir de França i va comparèixer davant l'Almirallat britànic per compartir els seus coneixements sobre sistemes de salvament d'embarcacions i probablement també la seva experiència en la construcció de submarins. Era a Londres quan va ser invitat per l'ambaixador de Xile a anar a aquest país sud-americà i mirar de fer el salvament del dic flotant de Valparaíso, que s'havia capgirat amb un vaixell a sobre i que ningú no havia aconseguit de redreçar; Abelló ho va aconseguir i es va quedar a Xile. Establert a Santiago, va crear una càtedra d'enginyeria naval, que dirigí entre 1944 i 1948, data del seu retorn a Espanya. Després, com veurem, va tornar a treballar a Astilleros de Tarragona en la seva segona època, una feina que va compatibilitzar amb la col·laboració amb

⁸⁴ El seu germà Josep Abelló Roset va continuar el negoci familiar de comerç i magatzem de farines i va ocupar diferents càrrecs a la junta de la Cambra Oficial de Comerç, Indústria i Navegació de Tarragona: vocal 1930-33, 1933-34; tresorer 1928-1930, 1942-46 i 1946-53. Cal no confondre Mateu Abelló Roset amb Mateu Abelló Capdevila, vocal a la junta de la Cambra els anys 1918 i 1921.

⁸⁵ Entre 1896 i 1917 l'Escola d'Enginyers de l'Armada espanyola va restar tancada, i en el moment en què van caldre noves promocions, aquestes van anar a estudiar a l'estranger, concretament a França i a Itàlia.



Retrat de Mateu Abelló de l'època en què era director d'Astilleros de Tarragona, SA. Arxiu de l'autor.

altres drassanes, com ara els Astilleros Cardona de Barcelona. Va morir el 1973, amb 90 anys.⁸⁶

Per sota de la direcció i la gerència treballaven a la factoria altres tècnics, de qui a penes tenim alguna referència. El més destacat és el professor Tomàs Lorenzo Pardo (delineant i antic professor de l'Ateneu Obrer de Barcelona). Ja hem vist que Tomàs va tenir un paper important en la preparació del projecte original d'Astilleros, va participar en la seva posada en marxa i en tots els grans projectes que descriurem a continuació, i també continuarà treballant a la factoria sota el mandat d'Unión Naval de Levante; fins i tot sembla que el 1929 ocupava el càrrec de subdirector de la factoria.⁸⁷ En un altra dimensió, se li coneixen activitats comercials: per exemple, en un concurs públic resolt el 1923 o el 1924 apareix com a adjudicatari en el subministrament de rails i contrarails per a la instal·lació de vies fèrries als molls de Llevant i Paral·lel al de Costa.⁸⁸ Finalment, i al marge de la seva activitat a la factoria, trobem Lorenzo fent d'inspector de material del Club Nàutic de Tarragona, coincidint amb un dels mandats de Lluís Bonet com a president.⁸⁹

⁸⁶ *Diccionari dels catalans d'Amèrica. Contribució a un inventari biogràfic, toponímic i temàtic*. Vol. I. Comissió Amèrica i Catalunya 1992. Generalitat de Catalunya. Hi ha una foto d'Abelló amb la seva família en arribar a Xile. També segons les dades de la família Abelló.

⁸⁷ Al Llibre d'Actes de la factoria Talleres Nuevo Vulcano de Barcelona (també integrat a Unión Naval de Levante, SA) apareix esmentat Tomàs Lorenzo, sense citar quin càrrec ocupa (Centre de Documentació Marítima-Museu Marítim de Barcelona. Fons Vulcano. Caixa 574. Acta de 27 de juliol de 1927). També ACPT, Fons JOP-APT, signatura 3051. Ofici d'Unión Naval de Levante de 5 de juliol de 1929.

⁸⁸ *Vegeu Junta de Obras del Puerto de Tarragona. Memoria relativa a la gestión de la Junta. Relación de sus ingresos y gastos. Datos estadísticos del tráfico del puerto durante el año 1923-24.*

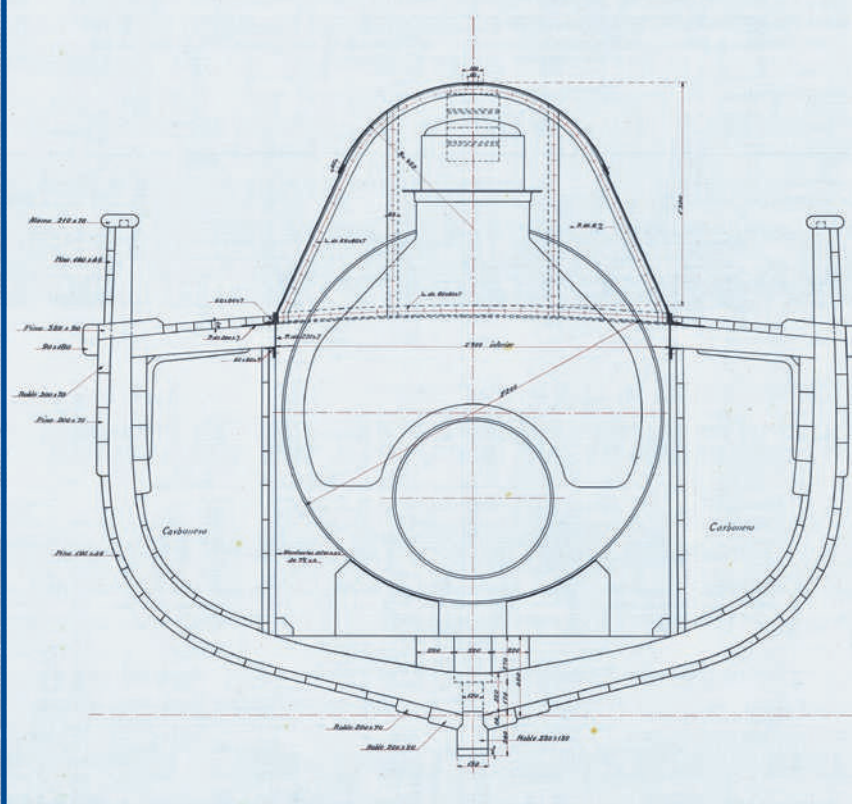
⁸⁹ MIRÓ ESPLUGAS; SERRES SENA; SOLANO VERNICH. *Club Nàutic de Tarragona. Cent anys de vida esportiva i social. 1878-1978*. Tarragona, 1982, pàg. 3.

Els altres personatges que garantien el correcte funcionament de la factoria es constituïen en un grup força variat de professionals: el personal d'administració (dels quals només coneixem el nom del comptable, Juli Chené),⁹⁰ encarregats, capatassos, vigilants, electricistes, aprenents, paletes, serradors, peons, fusters de ribera, fusters de blanc, forjadors, calderers de coure, mecànics, etc. Malauradament, no disposem de dades sobre tots aquells que, amb el seu treball, van tirar endavant el projecte.

⁹⁰ PUIG, José Maria, *op. cit.*



4

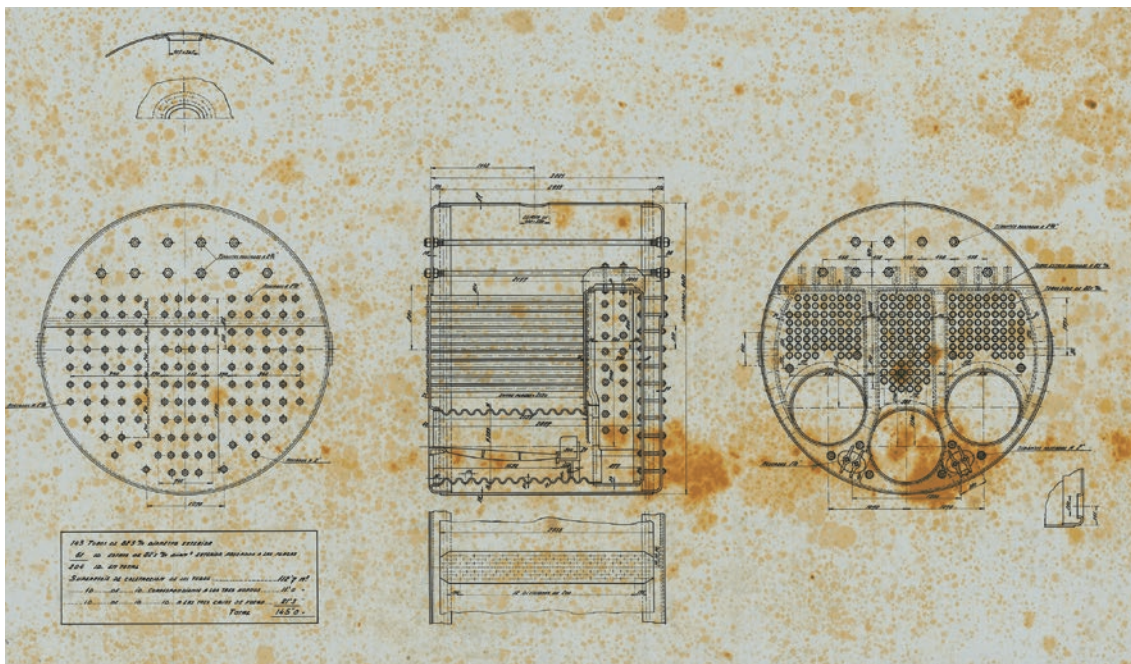


LES CONSTRUCCIONS NAVALS

Ben aviat va quedar clar que la factoria de Tarragona, sense el dic sec, quedaria molt limitada en els serveis que podia oferir a la Marina mercant com a punt de reparació i manteniment de vaixells. El somni de convertir la capital tarragonina en un gran port de serveis, fins i tot en una base naval, havia durat poc. Llavors, l'aposta d'Astillers de Tarragona va ser invertir la major part dels seus esforços en el negoci de la construcció naval. En un moment en què la manca de tonatge provocada per la guerra feia encara atractives les noves construccions, les grades de la drassana podien donar servei a una incipient indústria de construcció naval a Tarragona, que tenia les mateixes expectatives que d'altres indústries similars creades a Catalunya en aquells anys.

El concurs pels guardapesques

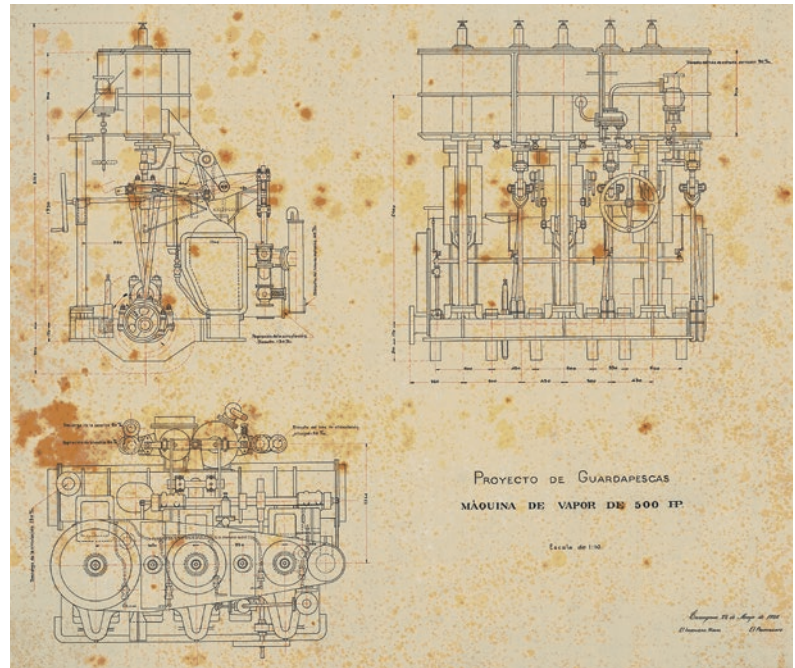
L'estiu del 1919 es va presentar la primera oportunitat de fer-se amb una comanda estatal, participant en un concurs públic per a la construcció de sis petites embarcacions, sis guardapesques per a la Marina de guerra.⁹¹ El concurs va ser convocat per la Reial ordre de 4 de juliol de 1919 i, poc després, el 22 de juliol, el consell d'administració d'Astillers de Tarragona va acordar participar-hi. La premsa tarragonina comentava la participació d'Astillers de Tarragona al concurs: "La creació d'aquestes drassanes és per a Tarragona un motiu legítim de satisfacció i orgull, per tal com suposa la més moderna, la més poixanta i la millor orientada de les seves iniciatives industrials. I la jurisdicció d'aquest concurs valdria tant com aixecar-la amb la consideració de l'Estat i vigoritzar-la, als començaments del seu desenrotllament, amb l'encàrrec d'un servei que, mentre d'una part prestaria importants elements de vida a la factoria, per l'altra vindria a establir de fet una nova base



Plànol de les calderes dels guardapesques. Centre de Documentació Marítima-Museu Marítim de Barcelona. Fons Talleres Nuevo Vulcano.

⁹¹ Una embarcació guardapesca equival a allò ara anomenem *patruller*, una nau que protegeix la flota de pesca però que també la controla i vigila el compliment de les vedes, el respecte als límits de les aigües territorials, etc.

Plànol de les màquines
del guardapesques.
Centre de Documentació
Marítima-Museu Marítim
de Barcelona. Fons Talleres
Nuevo Vulcano.



naval al Mediterrani, en el qual sols hi ha la de Cartagena. Tenim la seguretat de que ningú no podrà avantatjar el plec presentat per Drassanes de Tarragona pel que respecta a condicions de forma, de legalitat, de garantia financera de l'empresa, de capacitat tècnica de direcció i encara creiem que superarà als altres en certs avantatges, que en la suficiència facultativa de la superioritat hauran d'ésser apreciades i ponderades degudament.⁹²

De tot aquest procediment, es conserva una bona quantitat de documentació, de tipus tècnic (una col·lecció molt completa de plànols, descripció de mides i preus, etc.) i d'altra de relacionada amb els concursos, que permeten conèixer amb molt de detall com havien de ser aquestes embarcacions.⁹³

A partir de les indicacions de a la convocatòria del concurs (les embarcacions havien de tenir unes 150 tones, les formes pròpies d'un *trawler* o pesquer amb màquina de vapor i assolir una velocitat de 13 nusos), Astilleros va presentar un projecte, signat i definit fins als seus darrers detalls per Mateu Abelló. En aquest es proposava la construcció d'unes embarcacions de 36 m d'eslora entre perpendiculars, 6 m de mànega i 3,20 de puntal, la primera de les quals es lliuraria en un termini de vint mesos. Com a variants, Abelló proposava que s'estudiés la possibilitat de canviar la màquina de vapor per un motor d'explosió interna, ja fos un San Martín, de producció nacional, o un Sulzer dièsel suís.

Les pliques van ser obertes el 4 de setembre. S'hi van presentar tres propostes: la d'Astilleros de Tarragona (5.990.400 ptes.), la d'Astilleros de Ardanaz (5.927.000 ptes.) i la de la Sociedad Española de Construcciones Metálicas (5.927.000 ptes.). Mentre s'estudiaven els informes, Mateu Abelló va redactar una carta amb data 10 de setembre (que no sabem si va ser tramesa, però de la qual es conserva una còpia) argumentant les bondats del projecte de la factoria tarragonina. A part dels comentaris de tipus tècnic, val la pena recollir

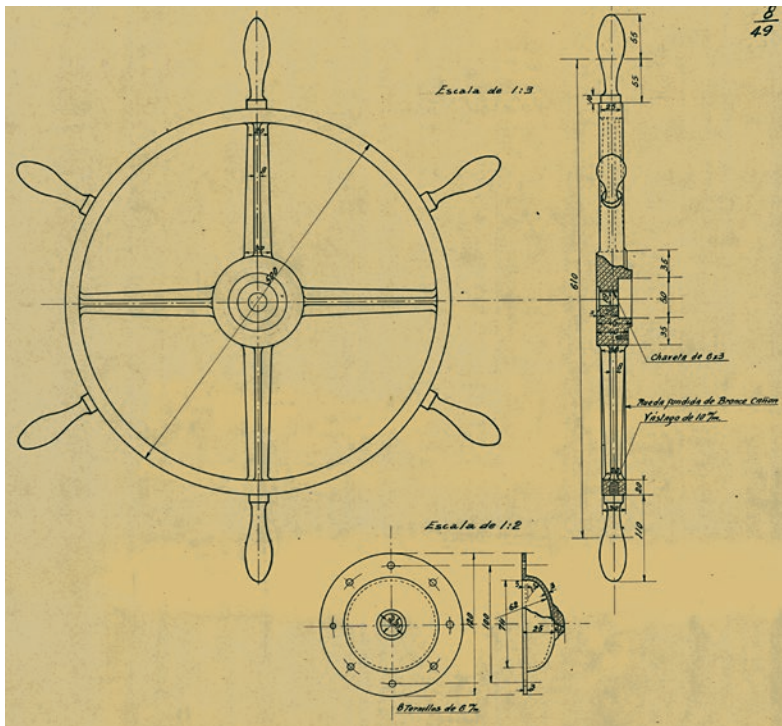
⁹² *Catalunya Marítima*, núm. 23, 20 de setembre de 1919 (citant *El Comercial*, de Tarragona).

⁹³ Centre de Documentació Marítima-Museu Marítim de Barcelona. Fons Vulcano. Tubs 18 i 25. També Arxiu Mateu Abelló, carpeta 27, "Documentos relacionados con el concurso de buques guardapescas".



un dels arguments que s'esgrimien en favor del desenvolupament de la factoria i que Abelló, com a oficial de l'Armada, podia presentar amb coneixement de causa: "Con miras altas al porvenir de la Patria se brinda hoy al Estado la ocasión de favorecer indirectamente, sin desembolso alguno momentáneo la creación de una nueva Base Naval en el Mediterráneo donde no existe más que la de Cartagena, base que desarrollada en un puerto estratégico y seguro como es el de Tarragona, podría llegar a ser en su día un auxilio poderoso para la Marina y una protección de gran eficacia para la costa de Cataluña y Valencia." També resulta interessant el comentari que ve a continuació: "También con ello contribuiría el Estado al mas equitativo reparto del trabajo, proporcionándolo al elemento obrero de estas regiones, que tanto lo necesita, lo cual, en Cataluña, y particularmente en Tarragona, habría de interpretarse como una prueba de imparcialidad que sería acogida con entusiástica simpatía."

Un cop estudiades les ofertes, el 4 d'octubre el concurs es va declarar desert i es va donar pas a un segon procediment obert a la concurrència estrangera.⁹⁴ Novament, el consell d'administració d'Astillers va acordar presentar-s'hi en sessió de 9 d'octubre de 1919, i es va repetir el procediment: la fiança (100.000 ptes.), els certificats, la memòria, els plànols, etc. Al nou concurs públic, que es va celebrar el 3 de novembre, només s'hi va presentar Astillers de Tarragona, que s'oferia a construir els sis vaixells per 5.160.000 ptes. Es rebaixava el preu en un 14% (aprofitant la baixa en el preu del ferro i ajustant al màxim el marge de beneficis) i es proposava augmentar la potència de les màquines en 100 cavalls.⁹⁵ També s'hi incorporaven algunes millores tècniques. En definitiva, es continuava apostant fort per entrar al selecte cercle de proveïdors de l'Armada.



Esquema per a la construcció de la roda del timó dels guardapesques. Centre de Documentació Marítima-Museu Marítim de Barcelona. Fons Talleres Nuevo Vulcano.

⁹⁴ *El Comercial*, 23 de novembre de 1919.

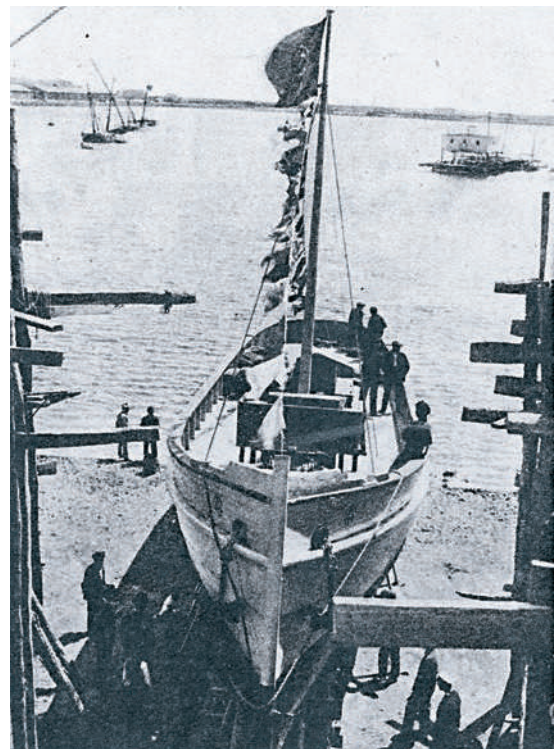
⁹⁵ Sobre aquest segon concurs, a més a més de la documentació de l'Arxiu Abelló, vegeu també *El Comercial*, 23 de novembre de 1919 i *Catalunya Marítima*, núm. 25, 20 d'octubre de 1919.

Malgrat els esforços, el concurs va quedar novament desert. En un document intern, datat el desembre del 1919, Abelló comentava i rebatia els arguments de la comissió per desestimar la proposta d'Astilleros, basada fonamentalment en la relació mànega-eslora (que Abelló contradiu amb diferents comentaris i comparacions amb un model d'embarcació similar construït a Halifax), l'alt preu de les embarcacions, el termini de lliurament, que la comissió considerava excessiu, i la inexperiència de la drassana tarragonina en la construcció d'embarcacions d'acer.

Hi va haver un tercer concurs, del qual en sabem molt poc. A la revista *Navegación*, al número corresponent als mesos de febrer, març i abril de 1920, es diu que la Junta Superior de la Armada havia decidit que se celebrés un nou concurs per a l'adquisició de sis guardapesques i aprovava el plec de bases generals; el concurs havia de tenir lloc el 24 de maig.⁹⁶ Sabem que Astilleros de Tarragona va preparar-se per participar-hi novament, ja que quan el darrer diumenge del mes de maig monsenyor Ragonossi i moltes altres personalitats van visitar la factoria, se'ls van mostrar els plànols i els pressupostos per a la construcció de tres vaixells de 300 tones presentats a concurs, i s'esperava que en pocs dies el Ministeri fes públic el resultat.⁹⁷ Però, malgrat que es va intentar trobar una sortida als obstacles plantejats, altre cop les notícies van ser negatives i es va abandonar definitivament la qüestió dels guardapesques.⁹⁸

El remolcador Tarraco

Mentre es resolia l'assumpte dels guardapesques, la construcció naval s'iniciava veritablement quan es va posar la quilla, simultàniament, a tres embarcacions: un remolcador i dos vapors de càrrega. El primer en entrar en servei va ser el remolcador, i per això en parlem en primer lloc.

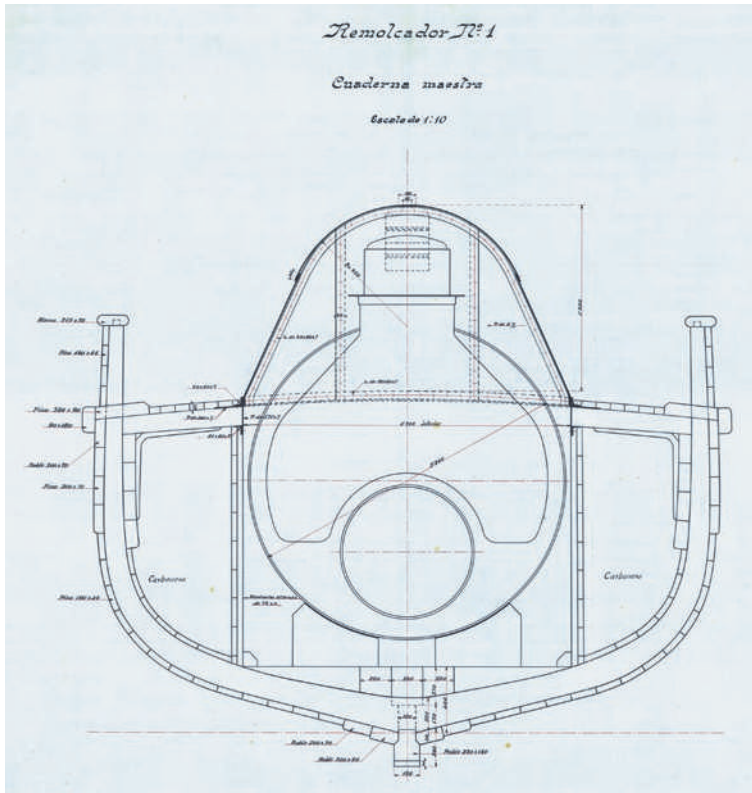


El remolcador Tarraco preparat per la fusa.
Revista Catalunya Marítima, núm. 14, 1920.

⁹⁶ *Navegación*, núm. 24-25-26, corresponent a febrer, març i abril de 1920.

⁹⁷ *Diario de Tarragona*, 2 de juny de 1920, pàg. 2.

⁹⁸ Sembla que els guardapesques finalment no es van arribar a construir, ja que set anys més tard, el 1927, per exemple, l'Armada només tenia en servei tres guardapesques (el *Dorado*, el *Delfín* i la *Gaviota*), construïts tots tres el 1910, mentre que no hi ha cap referència a embarcacions de construcció més moderna.



Quaderna mestra del remolcador Tarraco.
Centre de Documentació Marítima-Museu
Marítim de Barcelona.
Fons Talleres Nuevo Vulcano.

En una instància de 10 de setembre de 1919, Josep Bonet, en nom de la factoria, va sol·licitar al comandant de Marina de Tarragona el permís per a la construcció d'un remolcador (que se citava, provisionalment, com a *Remolcador núm. 1*) de 18,40 m d'eslora entre perpendiculars, 4,26 m de mànega màxima i 2,13 de puntal.⁹⁹ El remolcador, que va estar acabat en pocs mesos, tenia buc de fusta i fou batejat amb el nom de *Tarraco*. Tenia oficialment 19,90 m d'eslora, 4,50 m de mànega i 2,10 m de puntal. El seu tonatge brut era de 35,29 tones i el net de 16,27. La màquina havia estat subministrada per la Compañía Transmediterránea i tenia 118 cavalls indicats i una velocitat màxima d'11 milles per hora.¹⁰⁰ A la revista *La Marina Mercante*, en parlar de la recent avarada de la nau, el mes de maig de 1920, se'n donen unes altres dades: 24 m d'eslora, 4,26 m de mànega, 2,19 m de puntal. També es diu que portarà una màquina de vapor de triple expansió de 120 cavalls.¹⁰¹ Aquestes discrepàncies pel que fa a les mides són normals quan parlem d'embarcacions, i es deuen tant a possibles errors com, sobretot, a diferències de criteri en els amidaments.¹⁰²

No sabem gairebé res més sobre la trajectòria d'aquesta embarcació, que de fet prestava servei a la drassana i com qualsevol altra embarcació de treball portuària, tingué una trajectòria més aviat discreta. Per contra, se'n conserva prou documentació tècnica com per conèixer al detall com era aquest petit remolcador.¹⁰³

⁹⁹ Arxiu Mateu Abelló. Carpeta 36. Còpia de la instància.

¹⁰⁰ *Lista Oficial de Buques*, 1926. També a *Junta de Obras del Puerto de Tarragona. Memoria que manifiesta el estado y progreso de sus obras. Datos estadísticos de su tráfico y relación de ingresos y gastos durante el año 1922-23*.

¹⁰¹ *La Marina Mercante*, núm. 4, 30 de maig de 1920. La Cia. Transmediterránea havia ofert una màquina de 118 cavalls per al remolcador, que l'enginyer Abelló considerava apta amb algunes modificacions, però no estic segur que sigui aquesta la que es va instal·lar definitivament al *Tarraco*. (Arxiu Mateu Abelló. Carpeta 37. Informe per a la Gerència).

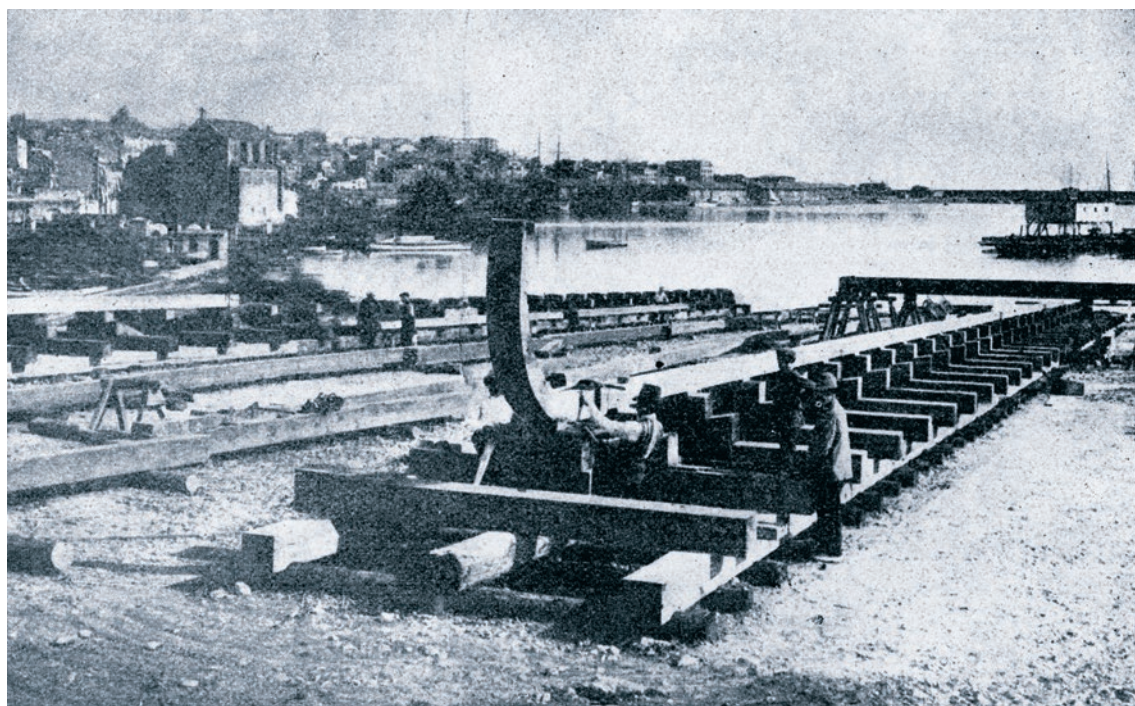
¹⁰² No hem trobat ni al Registre Mercantil de Tarragona ni al de Barcelona cap referència a aquesta embarcació. Això, lligat a la impossibilitat de consultar la documentació de la Comandància de Marina de Tarragona, fa que no disposem de més dades que les citades sobre aquest remolcador.

¹⁰³ Centre de Documentació Marítima-Museu Marítim de Barcelona. Fons Vulcano. Tub 16.

Els grans vapors

Al costat del *Tarraco*, de les grades dels Astilleros de Tarragona van sortir dues grans embarcacions, dues naus que havien de ser les primeres d'una llarga nissaga de construccions tarragonines però que van ser només el punt àlgid de les grans esperances dipositades a la factoria. Els dos vapors dels quals parlarem a continuació van ser construïts per compte de la casa, és a dir, que no eren encàrrecs de cap armador, sinó que van ser finançats per la societat tarragonina. Probablement, és en aquest sentit que hem d'interpretar els acords presos pel consell d'administració de l'empresa, en sessions celebrades el 13 de maig i el 19 de juliol de 1919, on es va decidir demanar als accionistes el desemborsament d'un cinquè dividend passiu del 25% del valor nominal de les 2.000 accions subscrites, amb la qual cosa aquestes quedaren enterament alliberades. També es va acordar d'efectuar una nova emissió de 2.000 accions, sèrie B, al preu del seu valor nominal, que era de 1.000 pts. per acció amb un desemborsament inicial del 25% del valor nominal.¹⁰⁴ Sigui com sigui, no sabem si la intenció de la societat era trobar després un comprador, o si, per contra, es volia explotar els vaixells directament, per exemple a través d'alguns dels socis que treballaven en el sector navilier, com ara Tomàs o Maties Mallol.

La construcció d'aquestes embarcacions es va fer a l'empara de la concessió provisional de 19 de juliol de 1918.¹⁰⁵ La Comandància de Marina de Tarragona havia autoritzat, el 25 d'octubre de 1918, la construcció de les dues embarcacions,¹⁰⁶ o sigui, que se n'havia demanat el permís abans que per al *Tarraco*. No sabem exactament quan es van posar les

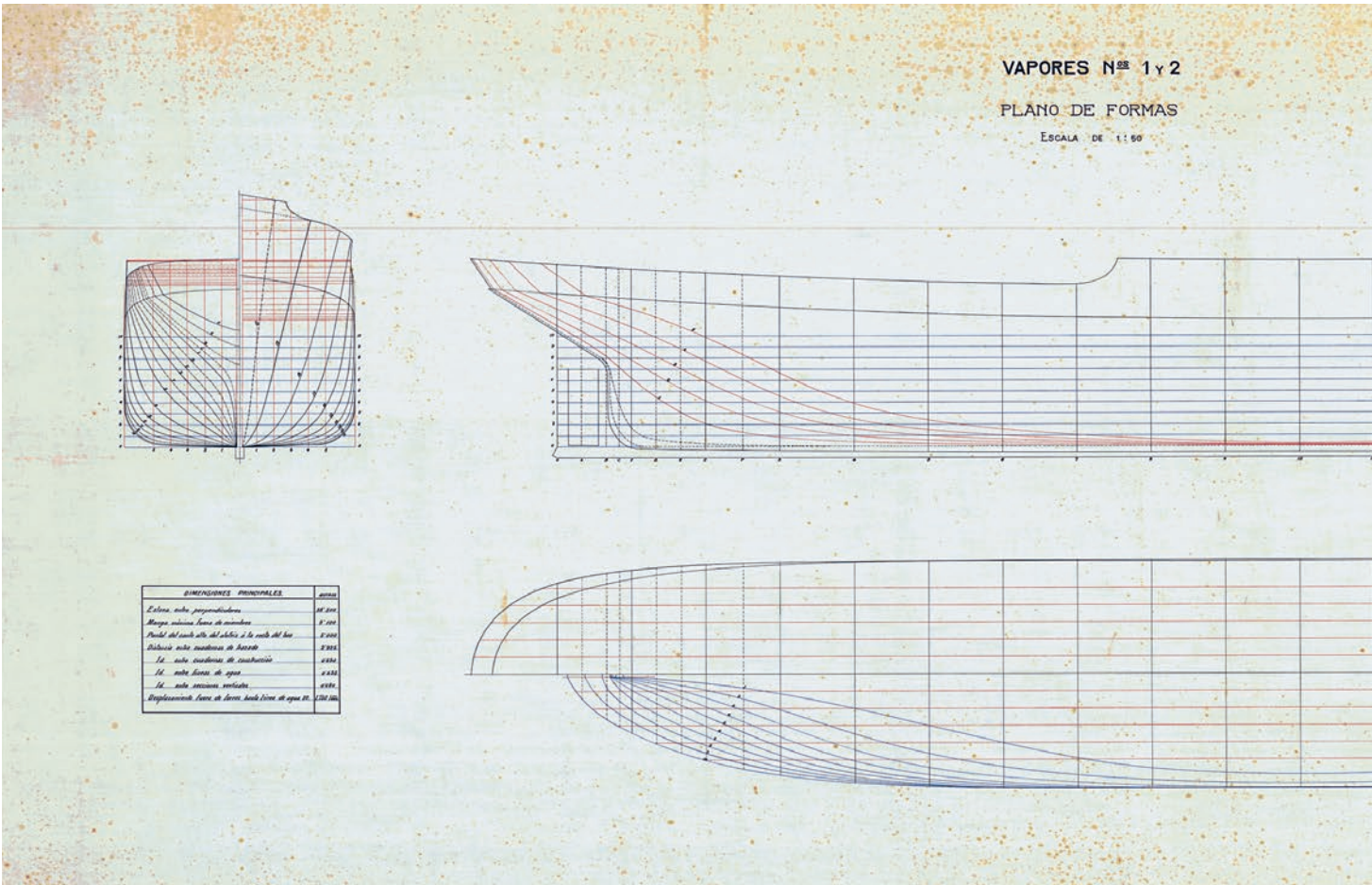
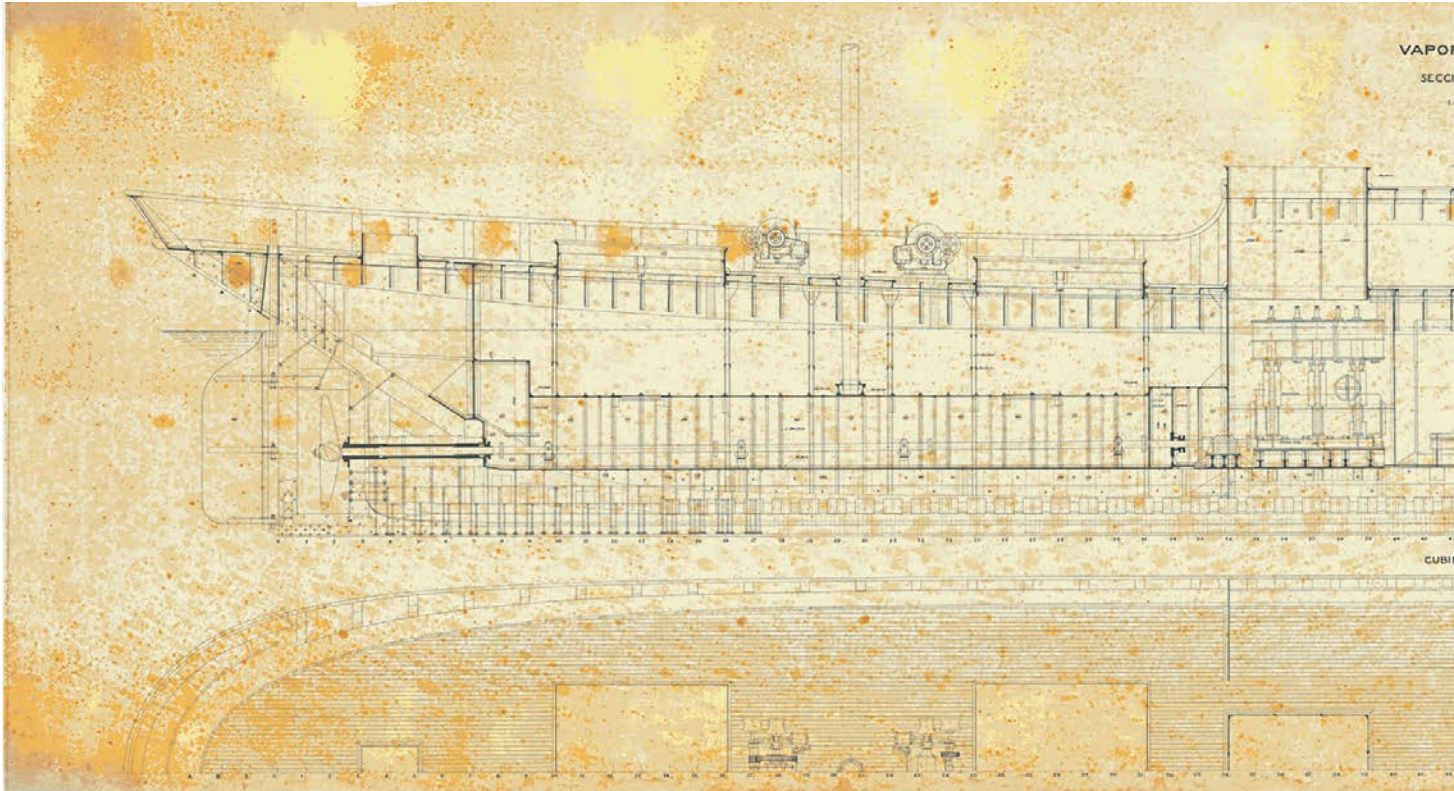


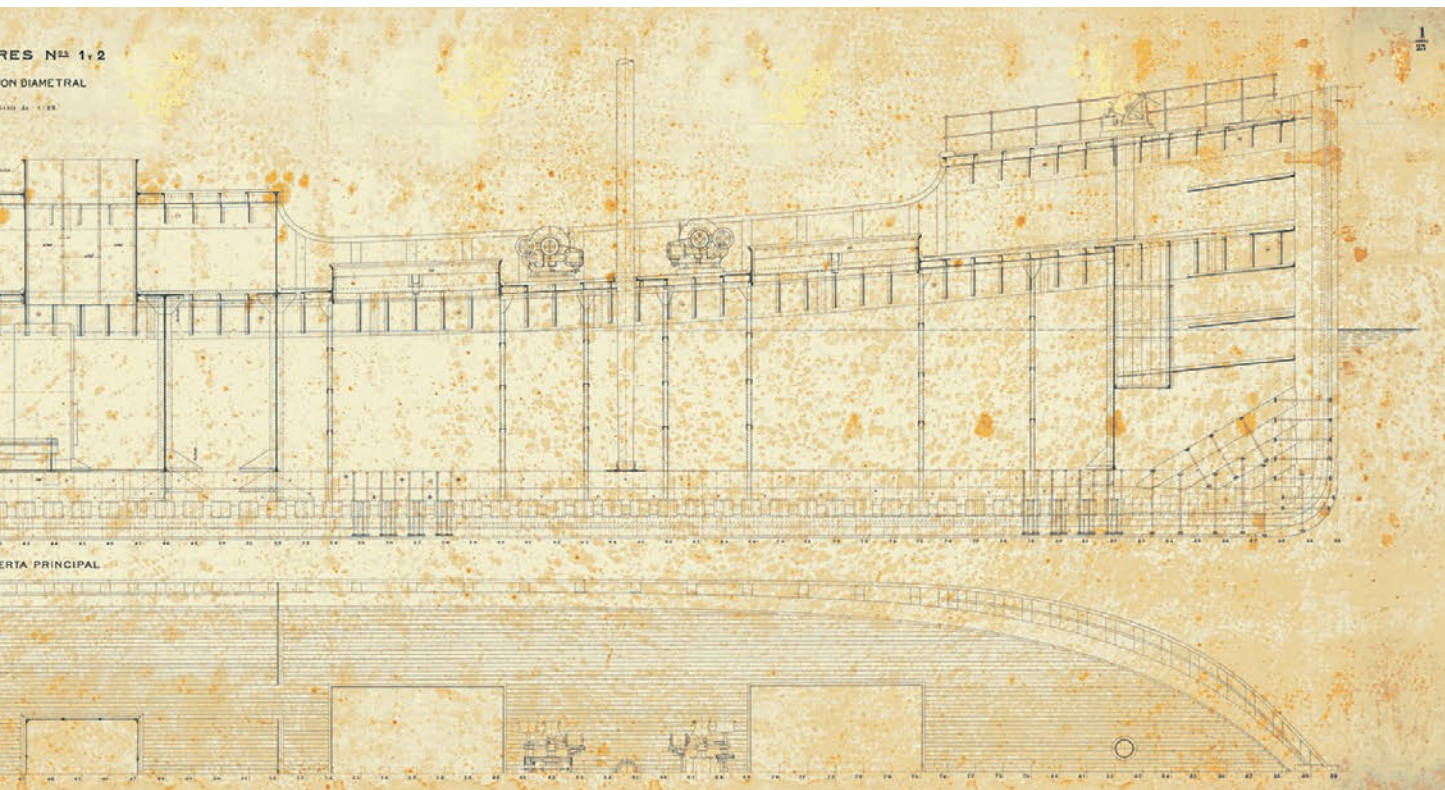
Quilla d'un dels vapors. *Revista Catalunya Marítima*, núm. 1, 1919.

¹⁰⁴ Acta de protocol·lització de les actes de les sessions davant el notari de Barcelona Manuel Borrás el dia 22 de gener de 1920. Inscripció al Registre Mercantil de Barcelona amb data 24 de febrer de 1920.

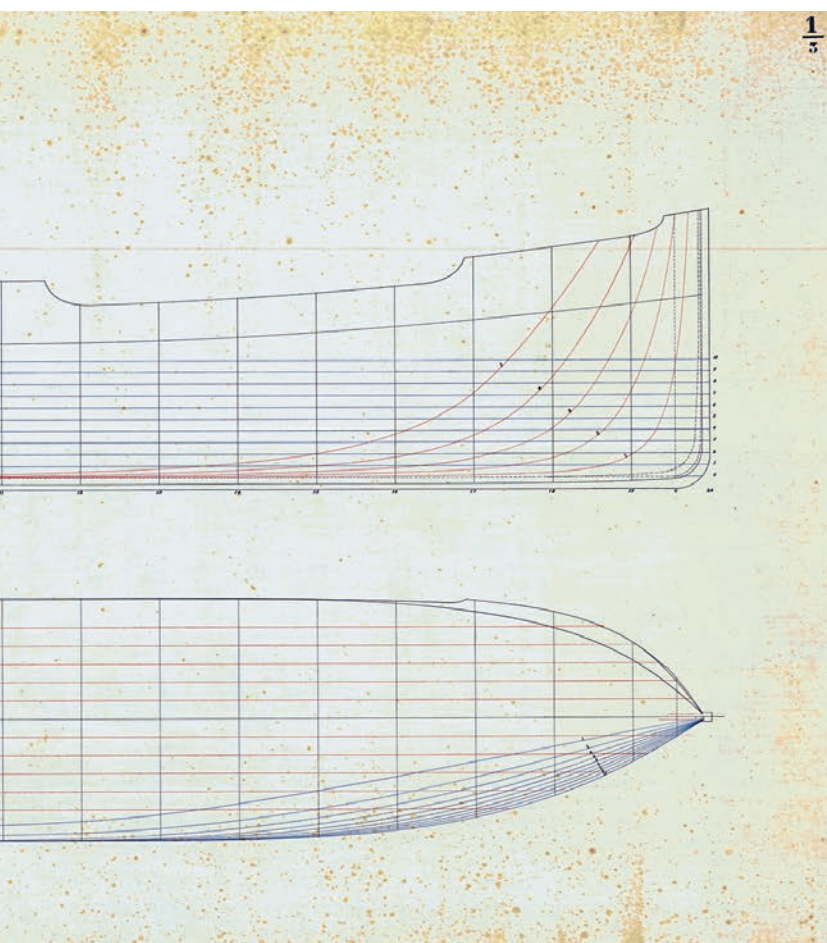
¹⁰⁵ ACPT, Fons JOP-APT, signatura 6641.

¹⁰⁶ Arxiu Mateu Abelló. Carpeta 36. Instància a Comandància de Marina amb data 25 de setembre de 1919.





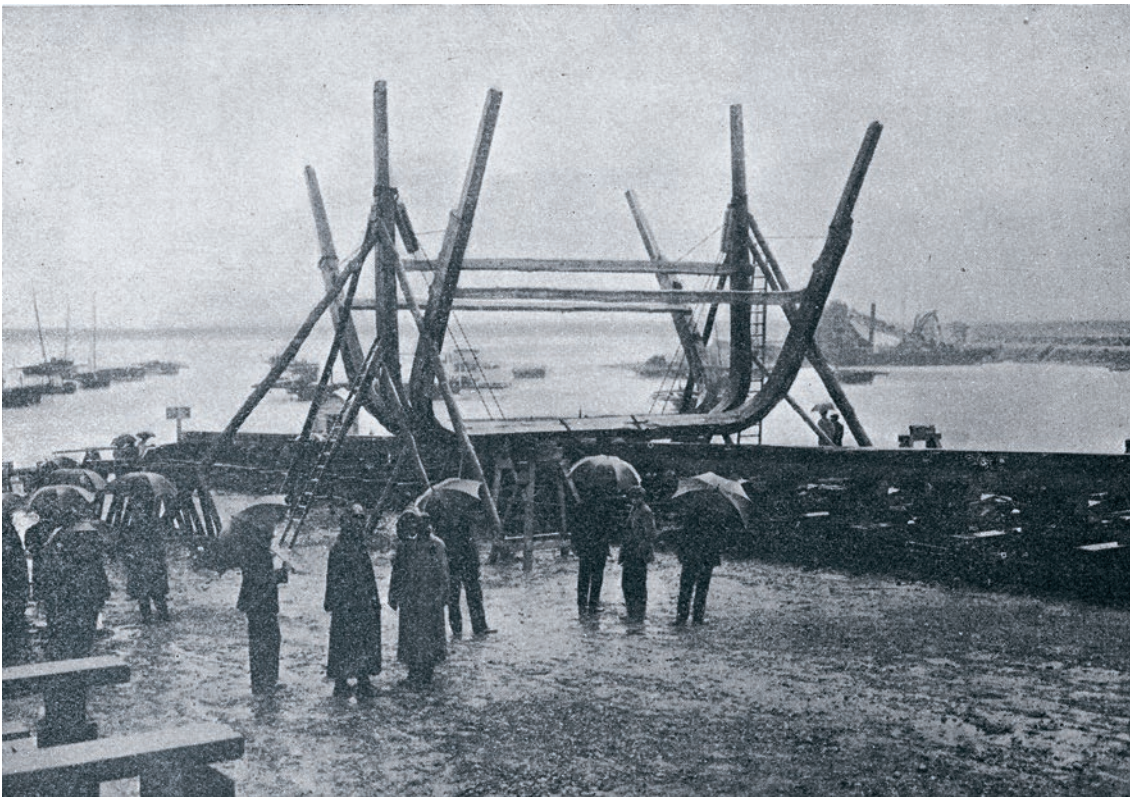
Secció dels vapors. Centre de Documentació Marítima-Museu Marítim de Barcelona. Fons Talleres Nuevo Vulcano.



Plànol de formes dels vapors. Centre de Documentació Marítima-Museu Marítim de Barcelona. Fons Talleres Nuevo Vulcano.

quilles, però en una nota apareguda al *Diario de Tarragona* l'1 de setembre de 1918 en què es parlava de la construcció naval a Espanya, es deia que a Astilleros s'estaven construint ja vaixells amb un tonatge total de 2.400 tones. Els vaixells en qüestió eren de construcció mixta, és a dir, combinaven la fusta (per a la quilla, les quadernes, el folre, etc.) i el ferro (escaires, reforços, etc.). Aquest era un sistema utilitzat ja a mitjan segle XIX i que a finals de la dècada dels anys deu era força habitual per la dificultat d'obtenir ferro i acer per culpa de la guerra.¹⁰⁷

El procés de construcció dels tres vaixells (el remolcador i els vapors) va ser simultani. No en coneixem els detalls, però sens dubte es va veure enterbolit per la fallida del Banc de Barcelona, que va afectar també al *trust* Tarragona-Port a través del Banc Comercial, tal i com assenyala Muiños,¹⁰⁸ i, naturalment, també es degué veure castigat pels successius locauts i vagues que vivia Espanya en aquells moments. Si bé no podem apuntar amb exactitud les fases constructives i el seu calendari, en canvi disposem d'una molt rica informació de tipus tècnic sobre aquestes embarcacions, projectades per Mateu Abelló. Al Centre de Documentació Marítima del Museu Marítim de Barcelona es conserven els plànols originals d'aquests vaixells, una magnífica col·lecció de documents que permeten reconstruir les naus des del buc fins a les màquines, passant per molts altres detalls.¹⁰⁹ Tal i com es diu en termes mariners: "de la quilla a la perilla" (és l'equivalent mariner de l'expressió "dels peus al cap", ja que la quilla és la primera peça de la columna vertebral del vaixell, i la perilla és la peça més alta, col·locada en l'extrem superior d'un pal).



Plantada de quadernes del remolcador d'un dels vapors. *Revista Catalunya Marítima*, núm. 1, 1919.

¹⁰⁷ A *Catalunya Marítima*, núm. 13, apareix una foto del vapor belga *Serbier*, també de fusta.

¹⁰⁸ MUIÑOS, *op. cit.*, pàg. 29.

¹⁰⁹ Centre de Documentació Marítima-Museu Marítim de Barcelona. Fons Vulcano. Tubs 4, 6, 7 i 9.

El Mont-Sant

El *Mont-Sant* va ser avarat el 29 de juny de 1920. L'esdeveniment, una festa viscuda com un gran moment per a la ciutat, va comptar amb la presència de nombroses personalitats: l'arquebisbe de Tarragona, Dr. Vidal i Barraquer (que va beneir la nau), el capità general Valerià Weyler, els generals Sánchez Manjón i Martínez Anido, l'alcalde de Tarragona, Sr. Monteverde, el president de la Cambra de Comerç, Sr. Josep Gatell, el director d'Obres Públiques, Sr. Soriano, el comandant de Marina, etc. Tots foren rebuts pels germans Bonet, els germans Mallol i el marquès de Monsolís. Llavors va començar l'avarada pròpiament dita, dirigida per l'enginyer Mateu Abelló. Quan la marquesa de Monsolís va tallar la cinta, el vaixell va lliscar cap al mar sense cap dificultat.¹¹⁰ Segons una crònica local, mentre el vaixell penetrava suaument dins les aigües del port la gent cridava: "Visca el senyor Abelló!"¹¹¹

En la crònica de la festa publicada al *Diario de Tarragona* es resumeixen les principals dades tècniques de la nau: eslora, 62 m; mànega, 9,28 m; puntal, 5 m; calat, 4,84 m; desplaçament, 1.750 tones. També es fa referència a altres dades que podien ser considerades interessants per als lectors del diari: el vaixell tenia una màquina de triple expansió de 500 cavalls de potència, alimentada per dues calderes cilíndriques de 85 m² de superfície de calefacció cadascuna, i un equip propulsor que li permetia assolir una velocitat de 9 milles. També es destacava la gran capacitat de càrrega de la nau (un volum total de 1.100 m³ repartit en dues bodegues amb dues escotilles de càrrega cada una) i els mitjans auxiliars, consistents en quatre maquinetes de vapor per a la càrrega i descàrrega. Altres mitjans mecànics eren el servomotor a vapor per al sistema de govern o un molinet per a l'àncora, també a vapor. Finalment, el vaixell estava completament electrificat i duia una estació de telegrafia sense fils.

La *Lista Oficial de Buques*, una publicació de la Direcció General de Navegación y Pesca, en la seva edició de 1926, ens n'aporta unes altres dades, complementàries o contradictòries, una fet força habitual quan parlem de vaixells: 60,50 m d'eslora; 9,27 m de mànega; 5 m de puntal; 4,84 m de calat màxim; 841 tones brutes; 509,39 tones netes; 1.750 tones de desplaçament, 1 màquina de 450 cavalls indicats, 1 caldera, 3 forns, velocitat de 9 milles etc. Numeral: HVLW.¹¹²

Però, al marge de les dades purament tècniques, també disposem d'una descripció més acurada del *Mont-Sant*, de la mà del periodista Josep Oromí i publicada a la revista *La Marina Mercante*, que val la pena reproduir literalment, tot i que és llarga, perquè ens transmet el to dels articles periodístics d'aquells anys:¹¹³

Hemos tenido ocasión de visitar y de admirar a esta nueva unidad de nuestra flota mercante, construida, como es sabido, en los Astilleros de Tarragona. Decimos admirar porque, en realidad, el *Mont-Sant* es digno de ser admirado. Siendo el material empleado para su construcción la madera, no podía pedirse al barco una esbeltez ni una finura de líneas como las que se obtienen

¹¹⁰ *Catalunya Marítima*, núm. 15-16, 30 de juny i 15 de juliol de 1920. Hi ha tres fotos de l'avarada.

¹¹¹ *Diario de Tarragona*, 30 de juny de 1920, pàg. 1.

¹¹² Aquestes dades són les oficials que consten al Registre Mercantil de Tarragona. Full 106. Inscripció 1a, de 20 de juny de 1921. També se'ns diu que la caldera principal tipus Express, sistema Babcock Wilcox, havia estat construïda a Glasgow però que tota la resta dels materials utilitzats en la construcció eren de producció nacional. La quantitat invertida en la construcció era de 1.449.041,9 ptes.

¹¹³ *La Marina Mercante*, núm. 30, 15 de juny de 1921.

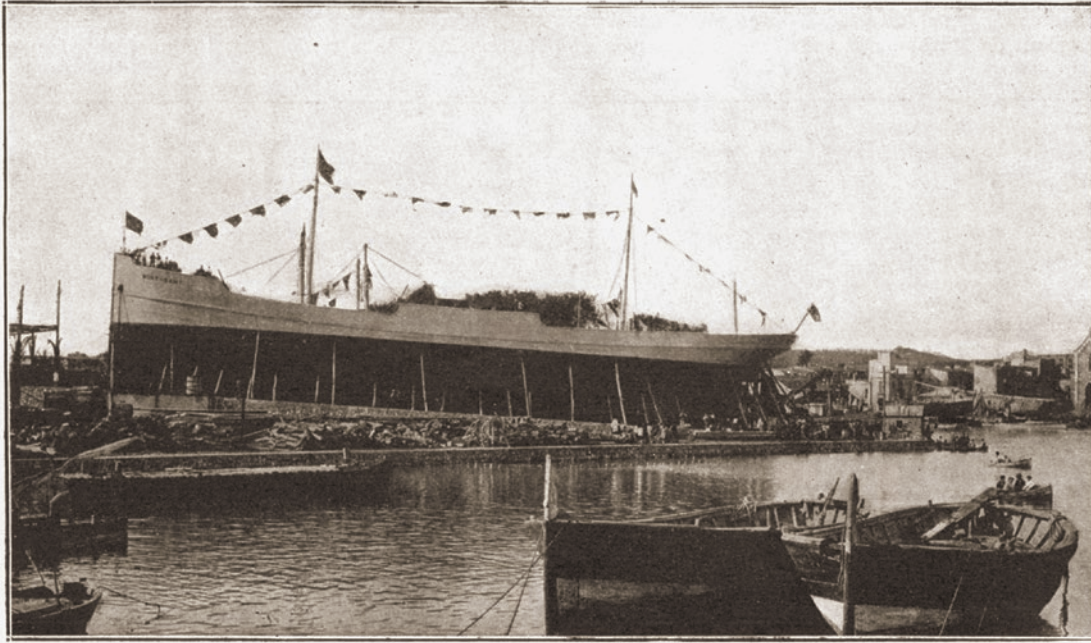
A LES DRASSANES DE TARRAGONA

Llançament del vapor «Mont Sant»

Dia de gran moviment fou per a Tarragona el 29 del passat mes de juny. La causa no era per a menys, ja que és tractava de llançar el primer vaixell d'altura construït en les Drassanes que els senyors Mallol aixecaren, en aquella ciutat.

El llançament estava anunciat per a les cinc de

la tarda, però després de les tres, era ja tan gran el número de persones que es reuniren en els terrenys de les drassanes, que malgrat de la superfície de les mateixes es feia difícil la circulació per aquells llocs. Sense exageració podem dir que estaven presents a l'acte més de les dues terceres parts dels habitants de la ciutat.



Notícia de la botadura del Mont-Sant. Revista Catalunya Marítima, núm. 15-16, 1920.

con el acero, y sin embargo, dichas preciosas cualidades las posee el *Mont-Sant* en grado superlativo. Ello honra a quienes lo construyeron, equiparon y proyectaron, como honra también a nuestra industria naval. Cansados estábamos durante estos últimos años de ver en nuestros puertos a vapores de madera, algunos hasta de 4.000 y más toneladas de carga, cuya vista producía a los espectadores una sensación de disgusto; eran verdaderos atentados contra la estética y el buen gusto. Parecían enormes cajas lanzadas al mar con el aditamento de una pequeña chimenea y de unos palos tan desproporcionados como la propia nave. Su vista y su recuerdo, hacía antipática la concepción de vapores de madera pero, afortunadamente, el *Mont-Sant* ha venido a reformar el criterio que sobre el asunto se habían muchos formado.

Y no es que el barco sea un barquichuelo, no; es ya una respetable unidad, como podrá el lector apreciar por las características del mismo que a continuación insertamos: eslora entre perpendiculares, 62 metros; manga de fuera a fuera forro 9,36 m; puntal, 5,00 m; calado máximo, 4,84 m. Máquina de triple expansión construida en los talleres Alexander de esta ciudad, de 500 caballos de fuerza, siendo los diámetros de los cilindros 0,305 x 0,508 x 0,813 y la carrera del émbolo 0,610 metros. El vapor necesario se genera en una caldera "Yarrow" tipo "Express", calderas muy prácticas que poseen, con una notable economía de combustible, una capacidad de vaporización muy considerable. La superficie de calefacción de la caldera es de 325 metros cuadrados y la de parilla de 6,04. La caldera está timbrada para una presión de 185 libras. Lleva el *Mont Sant* tres tanques: el de alimentación es de 2.000 litros de capacidad, y los de reserva y de agua potable de 9.000 y 10.000 respectivamente. Dispone, además, de un evaporador capaz para transformar en agua dulce 5.000 litros diarios de agua de mar. Sus carboneras ocupan, la

de babor, un espècio igual de 23,3 metres cúbics, per 57,8 la de estribor, y 170 las adicionales de sobre cubierta.

Las dos espaciosas y despejadas bodegas que el barco tiene poseen las siguientes capacidades: bodega de proa, 771,4 metros cúbicos para grano, o 758 para balas; bodega de popa, 516,4 metros cúbicos para grano o 503,3 para balas; capacidad total, 1.278,8 metros cúbicos para grano o 1.263,3 para balas. Para los trabajos de carga y descarga lleva el barco montadas una maquinilla en cada una de sus cuatro escotillas, maquinillas a vapor, de gran potencia y muy sólida construcción, salidas de los talleres que en nuestra ciudad posee don Ceferino Ballesteros. El molinete y el servo-motor proceden de los talleres Salcedo de Bilbao.

En todos sus detalles se nota el buen gusto y la formidable experiencia que de las cosas del mar posee el actual capitán del *Mont-Sant*, que fué el que ya dirigió las instalaciones de las cámaras, casetas, etc. El puente con su caseta central y cuarto de derrota es sin disputa uno de los más prácticos y cómodos que hemos visto hasta hoy, sin excluir los de nuestros grandes trasatlánticos, en lo que a disposición y comodidad se refiere. Allí están estudiados todos los detalles. Desde el interior del cuarto de derrota puede apreciarse, no tan sólo el puente y compás, sino todo el mar, en un ángulo de 120 grados por banda, a partir de la proa. Este procedimiento tiene una enorme ventaja, pues permite al oficial de guardia, aun en el caso de tener que consultar los planos o hacer alguna anotación, el poder vigilar el exterior como si estuviera en el propio puente.

Los botes, los salvavidas, provistos doce de ellos de boya luminosa "Saim", el botiquín bandera, etc., etc., todo se halla situado en adecuado lugar, todo, repetimos, se halla perfectamente situado. En ello el capitán del *Mont-Sant* y prestigioso capitán de nuestra marina mercante, don Agustín Martín Soler, demostró una vez más, como ya lo había hecho en los barcos de Tomàs Mallol que anteriormente había mandado el *Enriqueta*, *Emilia*, etc., etc., el dominio que de la técnica marinera posee.

Forman la plana mayor del *Mont-Sant*, además del señor Martín Soler, don Obdulio Castel, primer oficial, don Vicente Zaragoza, segundo oficial, don Santiago Girau y don Antonio Gascó, primero y segundo maquinistas, respectivamente. El *Mont-Sant* ha efectuado ya algunos viajes por nuestras costas, y en ellos ha demostrado, especialmente en una fuerte tormenta con mar arbolada que le sorprendió en el Golfo de León, sus magníficas condiciones marineras. Su andar en circunstancias normales es de unas 8 millas hora. Recomendamos a los marinos que no desperdicien cualquier ocasión que se les presente para visitar el nuevo buque, en la seguridad de que la visita ha de serles agradable e instructiva.

El Mont-Seny

Al *Mont-Sant* va seguir aviat un altre vapor, el *Mont-Seny*, avarat el 23 de gener de 1921, és a dir, set mesos després. En aquesta ocasió, els padrins van ser la senyora Colomer de Mallol i el Sr. Cabestany. La benedicció va anar a càrrec del Dr. Valls, rector de la parròquia de Sant Joan Baptista. La maniobra fou dirigida també pel responsable de la factoria, l'enginyer Mateu Abelló.¹¹⁴ La fusa (cerimònia de fer lliscar el vaixell fins a l'aigua) del segon vapor no va cridar tant l'atenció de la premsa ni de la població, i és per això que les cròniques són més discretes, tot i que ens informen de les dades tècniques bàsiques de la nau, similars a les del *Mont-Sant*. Només citarem algunes dades que no teníem: l'hèlix tenia 2,50 m de diàmetre, i el materials utilitzats en la construcció mixta eren la teca, a la quilla, el pi, el roure i l'alzina per a altres parts del buc, i ferro per la coberta, els puntals, els baus, les mampares i el castell de ferro. Pel que fa a la citada *Lista Oficial de Buques*, també en l'edició de 1926, les dades són similars: només canvia el numeral, que era el HVMB.¹¹⁵

¹¹⁴ *Catalunya Marítima*, núm. 2, febrer de 1921 i *Navegación*, núm. 32, 4 de febrer de 1921. Als dos articles hi ha bones fotos.

¹¹⁵ Aquestes són les dades oficials que consten al Registre Mercantil de Tarragona. Full 107. Inscripció 1a, de 7 de març de 1920. Les calderes del *Mont-Seny* eren de la casa d'Alexander Hermanos, de Barcelona, i, per tant, tots els materials utilitzats en la construcció d'aquest vaixell eren de producció nacional. La quantitat invertida en la construcció era de 1.250.000 ptes.



El llançament del vapor “Mont-Seny” a les drassanes de Tarragona

Les drassanes de Tarragona determinaren efectuar el 23 gener, al migdia, el llançament del vapor *Mont-Seny*, d'iguals característiques que el *Mont-Sant*, llançat als mateixos tallers el juny de l'any passat.

Tota la ciutat de Tarragona acudí a presenciar el nou llançament, tenint en compte el grat record que servava del *Mont-Sant*.

El dia esplèndid, batent de ple el sol, contribuí a la magnificència de la festa. Pels voltants de les dotze del migdia, tot el recinte de les drassanes, estava curullat de públic, no mancant-hi els principals elements de la ciutat. El port i l'escullera eren també ocupats per una gran gentada.

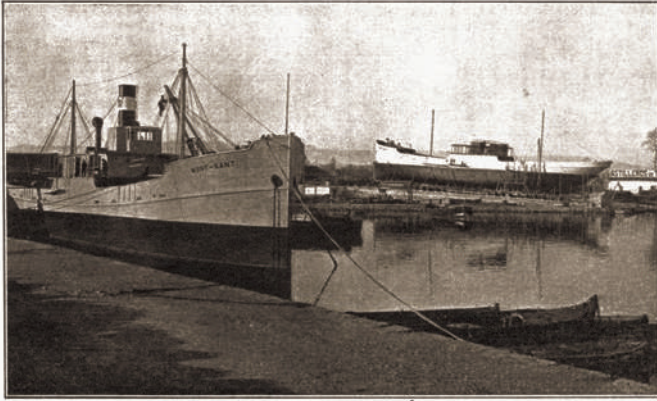
Davant la proa del *Mont-Seny* s'havia instal·lat una tribuna presidencial. L'ocuparen la senyora

Colomer de Mallol i el senyor Cabestany, padrins del vaixell, acompanyats d'altres distingides persones.

El *Mont-Seny* tenia els pals engalanats amb les banderes. A proa hi havia la bandera catalana i a popa l'espanyola.

El rector de la parròquia de Sant Joan Baptista, doctor Valls, fou l'encarregat de la benedicció del vaixell, i, un cop la cerimònia llista, el director de les drassanes, don Mateu Abelló, enginyer naval que dirigia la maniobra del llançament, ajudat del cap de tallers senyor Lorenzo, donà el senyal de treure els pals que subjectaven el vaixell. En traure els últims, el *Mont-Seny* féu un xic de moviment, motivant que la clau quedés empotrada, impedit que llisqués cap al mar. Fou necessari trencar la clau,

Notícia de la botadura del Mont-Seny.
Revista Catalunya Marítima,
núm. 2, 1921.



El vapor *Mont-Sant* completament aparellat i el vapor *Mont-Seny* a la grada



La fusa del Mont-Seny va ser una festa.
Revista Catalunya Marítima,
núm. 2, 1921.

Les primes a la navegació

Com hem dit a la introducció, a la Llei Maura de 1909, en el seu títol II, dedicat a les construccions navals, s'establien unes primes a la construcció naval similars a les que es preveïen per a la navegació. Les construccions realitzades a Astilleros de Tarragona també tenien, naturalment, dret a percebre aquestes primes, i en aquest sentit la gerència va sol·licitar a Comandància de Marina el cobrament de les quantitats en qüestió.¹¹⁶ L'article 161è especificava el procediment de certificació d'execució parcial (que havia d'estendre la Comandància de Marina) i establia que les primes es podien sol·licitar en cinc parts. Per a embarcacions amb equip propulsor propi i un arqueig superior a les 500 tones, l'abonament de les primes es podia sol·licitar quan estaven enramades les dues terceres parts de les quadernes o presentat un terç del folre exterior i un terç de les cobertes. L'esmentat article també establia que els constructors havien d'acreditar que contribuïen amb el 2% de les primes cobrades al sosteniment de les institucions benèfiques o de previsió del caràcter general que l'Estat fomentava per al personal obrer naval (o les que sostingués la drassana per compte propi), un extrem que en el cas d'Astilleros de Tarragona no sabem com es va resoldre. També s'havien d'acceptar, per fer pràctiques, alumnes dels instituts nàutics o escoles especials d'indústries marítimes.

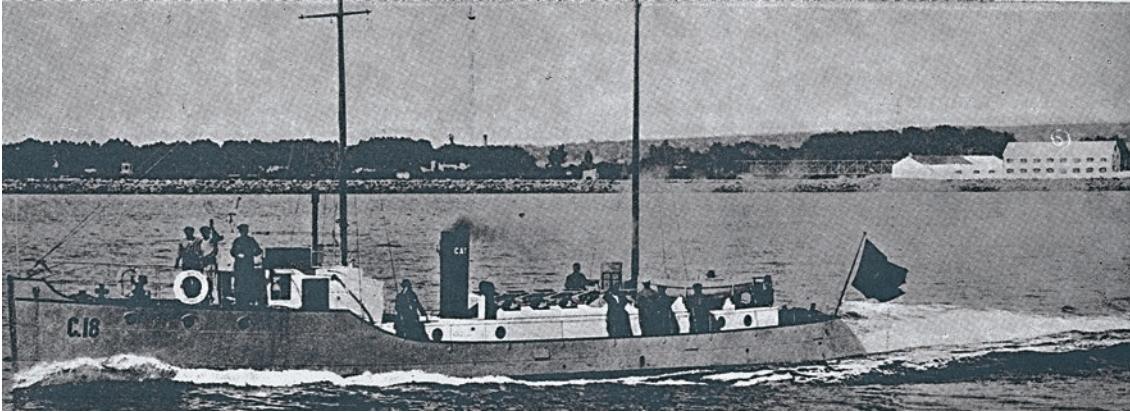
Com a conseqüència directa de la I Guerra Mundial, el Reial decret del 14 d'abril de 1916 havia establert la suspensió temporal, a partir d'aquella data, i per a les embarcacions inferiors a 500 tones brutes d'arqueig total, de totes les primes que concedien els articles 21è i 22è de la Llei de 14 de juny de 1909. Es considerava que per les especials circumstàncies del moment no tenia sentit estimular una indústria a la qual no faltaven oportunitats. Es respectaven, això sí, els drets adquirits per les construccions començades abans de la publicació d'aquest decret. No va ser fins un Reial Decret de 20 d'abril de 1921 que es van restablir les primes a la construcció naval per als vaixells majors de 100 tones d'arqueig total, la construcció dels quals comencés a partir d'aquell moment. Els vaixells que gaudien d'aquesta protecció no podien canviar de bandera ni ser venuts a l'estranger.

La construcció dels dos vapors va costar 2.699.041,9 ptes. (1.449.041,9 del *Mont-Sant* més 1.250.000 del *Mont-Seny*) i no sabem quines quantitats es van poder recuperar a través del cobrament de les primes, i tampoc no tenim cap dada sobre l'explotació dels vapors, de manera que resulta impossible valorar l'operació des del punt de vista econòmic.

Les llanxes de la Compañía Arrendataria de Tabacos

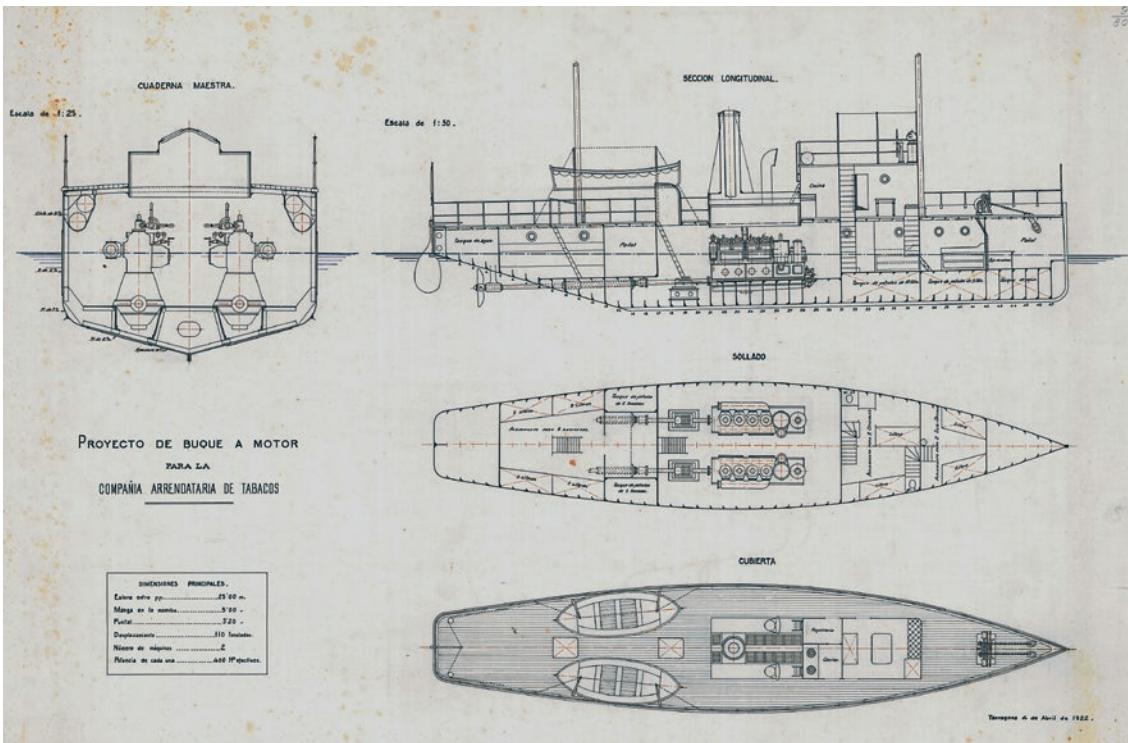
Un cop acabats els vapors, les grades van ser ocupades per un altre projecte, la construcció de cinc petites embarcacions pel servei de vigilància de la Compañía Arrendataria de Tabacos. Aquesta empresa, que controlava a Espanya el negoci del tabac (un comerç estancat, és a dir, monopolitzat directament per l'Estat) disposava d'una petita flota d'embarcacions ràpides per combatre el contraban, l'anomenat per alguns especialistes "comerç alternatiu". Es tractava, doncs, de naus especialitzades de les quals s'esperava un alt rendi-

¹¹⁶ Arxiu Mateu Abelló. Carpeta 36. Instància a Comandància de Marina amb data 25 de setembre de 1919. És de suposar que no només es van fer les sol·licituds pertinents per als *Vapors 1* i *2*, sinó també per a la resta de les construccions.



Una de les llanxes de la Tabacalera fa les proves de màquines davant la costa tarragonina (del llibre Unió Naval de Levante SA. 1924-1949. El XXV Aniversari de Unió Naval de Levante SA).

ment pel que fa a la velocitat i a la maniobrabilitat. Com en altres casos, també aquí tenim la sort de conservar molta informació tècnica sobre aquestes embarcacions.¹¹⁷ Els plànols havien estat presentats al Lloyd's cap al setembre de 1923 i és possible que les obres comencessin el 3 de maig de 1924. Les embarcacions van ser construïdes íntegrament a Astilleros de Tarragona, i foren batejades amb els noms de C17, C18, C19, C20 i C21 i lliurades l'octubre del 1925. A partir d'aquella data, amb les sigles CAT a la xemeneia, van començar a prestar servei en diferents punts de la costa espanyola.



Projecte de vaixell per a la Compañía Arrendataria de Tabacos Centre de Documentació Marítima-Museu Marítim de Barcelona. Fons Talleres Nuevo Vulcano.

Placa que es col·locava a bord
dels vaixells de la CAT.
Centre de Documentació Marítima-
Museu Marítim de Barcelona.
Fons Talleres Nuevo Vulcano.



A partir dels plànols ja citats (i prenent com a exemple les dades concretes i fiables que tenim d'una de les embarcacions, la C17) en podem saber alguns detalls tècnics. Tenien el buc d'acer Siemens i feien 22,85 m d'eslora, 3,50 m de mànega i 1,42 m de puntal. Desplaçaven 37,50 tones i tenien 36,19 tones de registre brut. La propulsió anava a càrrec d'una màquina semidièsel Bolinder's de 200 cavalls indicats, que els permetia una velocitat de 12 milles. També duïen un aparell de dos pals que podien armar veles cangrees.¹¹⁹

Els pailebots i altres construccions

Per tal d'aprofitar la fusta sobrant de la construcció dels vapors, un cop construïts els dos bucs, i amb els vaixells en fase d'armament,¹²⁰ el director tècnic de la factoria, Mateu Abelló, va proposar a la gerència d'Astillers de Tarragona tres opcions possibles. La primera, iniciar la construcció d'un tercer vapor similar als anteriors (i amb la mateixa important inversió). La segona, encetar la construcció de dos pailebots de 900 tones. I, la tercera, bastir tres pailebots de 300 tones. L'enginyer apostava per la segona opció amb l'argument que el cost dels pailebots seria inferior a la meitat del que havien costat els vapors, però igualment podrien anar a Amèrica i carregar com aquells.¹²¹ En aquells moments, s'havien construït a Espanya (i a la resta del món també) molts pailebots de dos o tres pals, de manera que es tractava d'un tipus de construcció força freqüent en aquells anys. Eren velers amb aparell de goleta, sovint dotats d'un petit motor auxiliar, que podien fer navegació de cabotatge i també navegacions transatlàntiques amb poca tripulació, és a dir, amb despeses molt reduïdes.¹²²

¹¹⁷ Centre de Documentació Marítima-Museu Marítim de Barcelona, Fons Vulcano, tubs 21, 25 i A, i també caixa 5777.

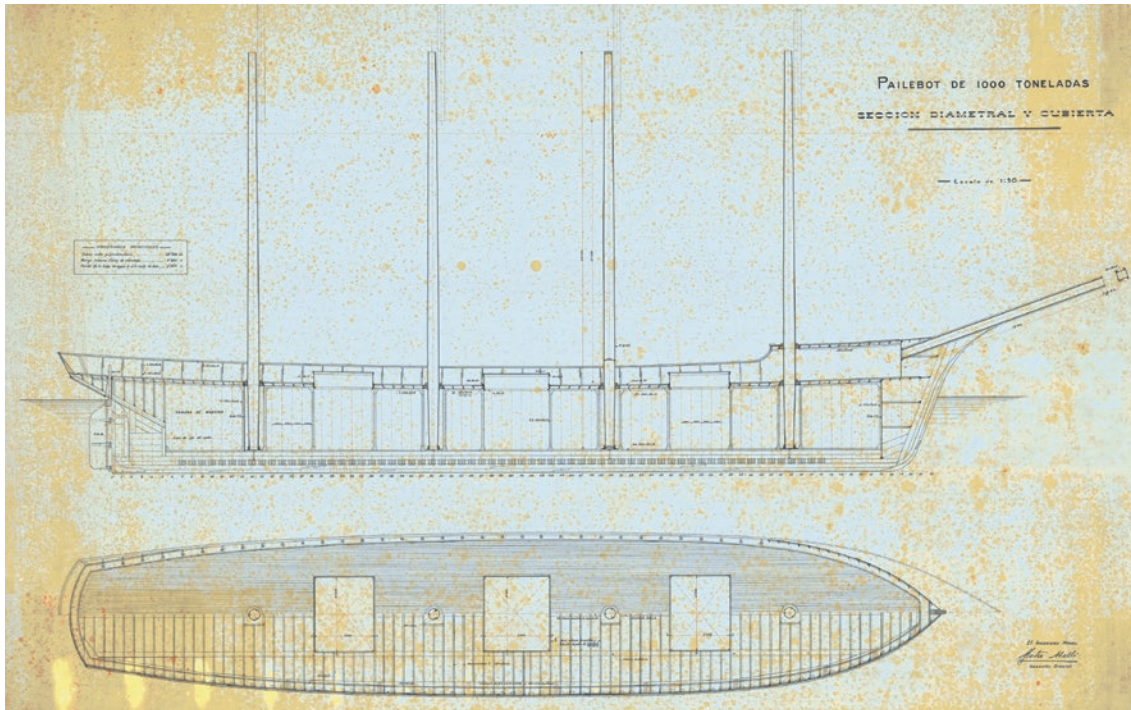
¹¹⁸ *Unión Naval de Levante SA. 1924-1949. El XXV Aniversario de Unión Naval de Levante SA.* València, 1949, pàg. 128.

¹¹⁹ Centre de Documentació Marítima-Museu Marítim de Barcelona. Registre de la Comandància de Marina de Barcelona. Llista 20, foli 353.

¹²⁰ Per armament hem d'entendre el procés de dotar una embarcació, que ja sura i té les seves estructures construïdes, de tots aquells equips, màquines, instruments, aparells i altres artefactes que li permetran ser operativa.

¹²¹ Arxiu Abelló. Carpeta 37. Informe a la Gerència amb data 13 de novembre de 1919.

¹²² Vegeu GARCIA DOMINGO, E. "Els pailebots, uns treballadors discrets", a II Jornades de Marina Tradicional Promediterrània 2000. Palamós, 2000.



Projecte general d'un pailebot de 1.000 tones. Centre de Documentació Marítima-Museu Marítim de Barcelona. Fons Talleres Nuevo Vulcano.

A més a més de fer aquesta proposta, Abelló va projectar fins el mínim detall aquests velers amb quatre pals i un motor de 200 cavalls, 49,20 m d'eslora entre perpendiculars, 9,92 m de mànega màxima i 4,56 m de puntal. El gener del 1920 Abelló encara demanava a la gerència una decisió.¹²³ Disposem de prou dades per descriure aquestes interessants embarcacions,¹²⁴ i de la documentació consultada es dedueix que es va posar la quilla, almenys, a un dels vaixells, però el projecte va ésser abandonat ben aviat.

Un altre cas que podem citar pel que fa a l'activitat de la drassana és la construcció d'una embarcació de lleure, tot i que no podem assegurar si va ser un cas singular o si se'n van fer d'altres que no tenim documentades. El març de 1921 va ingressar en el Club Nàutic de Tarragona el balandre *Mari Pepa*, construït als Astilleros de Tarragona i propietat de D. Lluís Bonet.¹²⁵ No tenim dades concretes sobre la data i el procés de construcció, però a la documentació consultada es conserven materials que amb tota seguretat hi tenen relació i confirmen aquesta construcció.¹²⁶

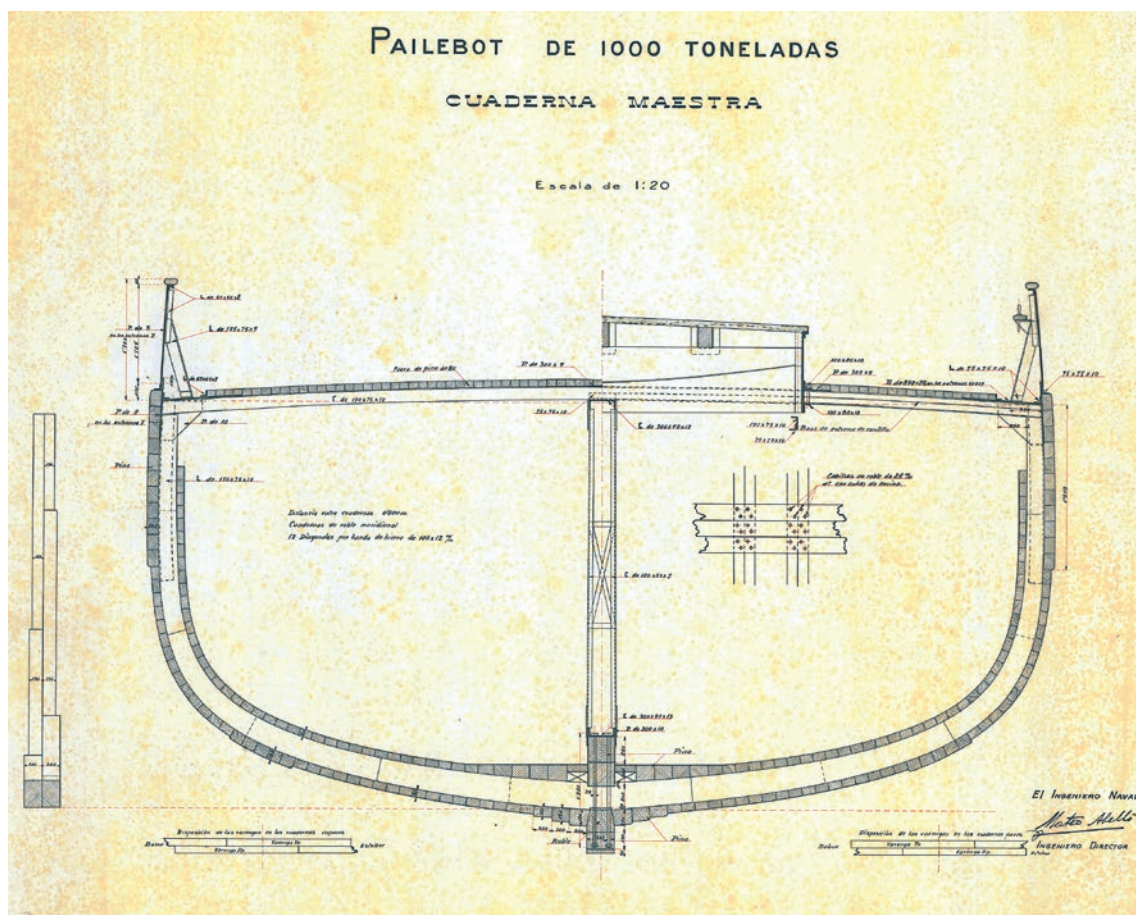
A les drassanes també es van construir, com a mínim, dues embarcacions de pesca per a un armador de Tarragona de qui parlarem més endavant, ja que té un paper molt important en aquesta història: Joan Baptista Garcia Francisca, en Ximo. Parlem de dues construccions més tardanes, ja de la dècada dels 30, però que cal esmentar en aquest capítol. Eren dues motonaus de pesca, és a dir, de dues barques propulsades amb motor d'explosió. La primera, batejada amb el nom de *Virgen del Carmen*, es va començar el 4 d'octubre de 1929 i es va

¹²³ Arxiu Abelló. Carpeta 37. Informe a la Gerència amb data 22 de gener de 1920.

¹²⁴ Centre de Documentació Marítima-Museu Marítim de Barcelona. Fons Vulcano. Tub C.

¹²⁵ MIRÓ ESPLUGAS; SERRES SENA; SOLANO VERNICH. *Club Nàutic de Tarragona. Cent anys de vida esportiva i social. 1878-1978*. Tarragona, 1982, pàg. 33.

¹²⁶ Hi ha un plànol per a la construcció d'un balandre de la classe Hispania. Centre de Documentació Marítima-Museu Marítim de Barcelona. Fons Vulcano, tub A. També Arxiu Mateu Abelló, on hi ha un full amb les especificacions oficials.



Quaderna mestra d'un pailebot de 1.000 tones. Centre de Documentació Marítima-Museu Marítim de Barcelona. Fons Talleres Nuevo Vulcano.

acabar el 21 de juny de 1930. Tenia 16 m d'eslora, 4,40 m de mànega i 1,85 m de puntal, 22,11 tones de registre brut i un motor Bolinder's de 60 cavalls. Va costar 20.641,92 ptes. L'altra barca, de nom *María de los Dolores*, va ser començada el 6 d'agost de 1930 i acabada el 22 de març de 1931. Tenia 16 m d'eslora, 4,70 m de mànega i 1,85 m de puntal, 31,77 tones de registre brut i un motor Bolinder's de 75 cavalls. Va costar 26.955,60 ptes.¹²⁷

Finalment, també tenim referències a treballs diversos sobre els quals es fa difícil saber si foren d'obres realitzades o només projectes. En tot cas, val la pena citar-los per tal d'il·lustrar el gran ventall de possibilitats que s'oferien a uns tallers ben dotats de maquinària i de personal: armadures de fusta per a un pavelló del Club Nàutic, una tribuna per al Club Gimnàstic, un edifici per als magatzems del senyor López Bertran, una grua Atlas, una boia per a la Junta d'Obres del Port de Castelló, una falua a motor per al servei de vigilància del Port de Tarragona, una embarcació mixta (a vela i motor) per a la repressió del contraban, etc.¹²⁸

¹²⁷ Arxiu Garcia Pujol. Full solt amb còpia de dues fitxes.

¹²⁸ Centre de Documentació Marítima-Museu Marítim de Barcelona. Fons Vulcano, tub 20.

A la caça de nous encàrrecs

Fins ara hem parlat de construccions reals o de projectes ben definits. Ara cal comentar els moviments que es feien des de la factoria per tal d'aconseguir nous encàrrecs per a la drassana o a la recerca d'informació per a preparar nous projectes.

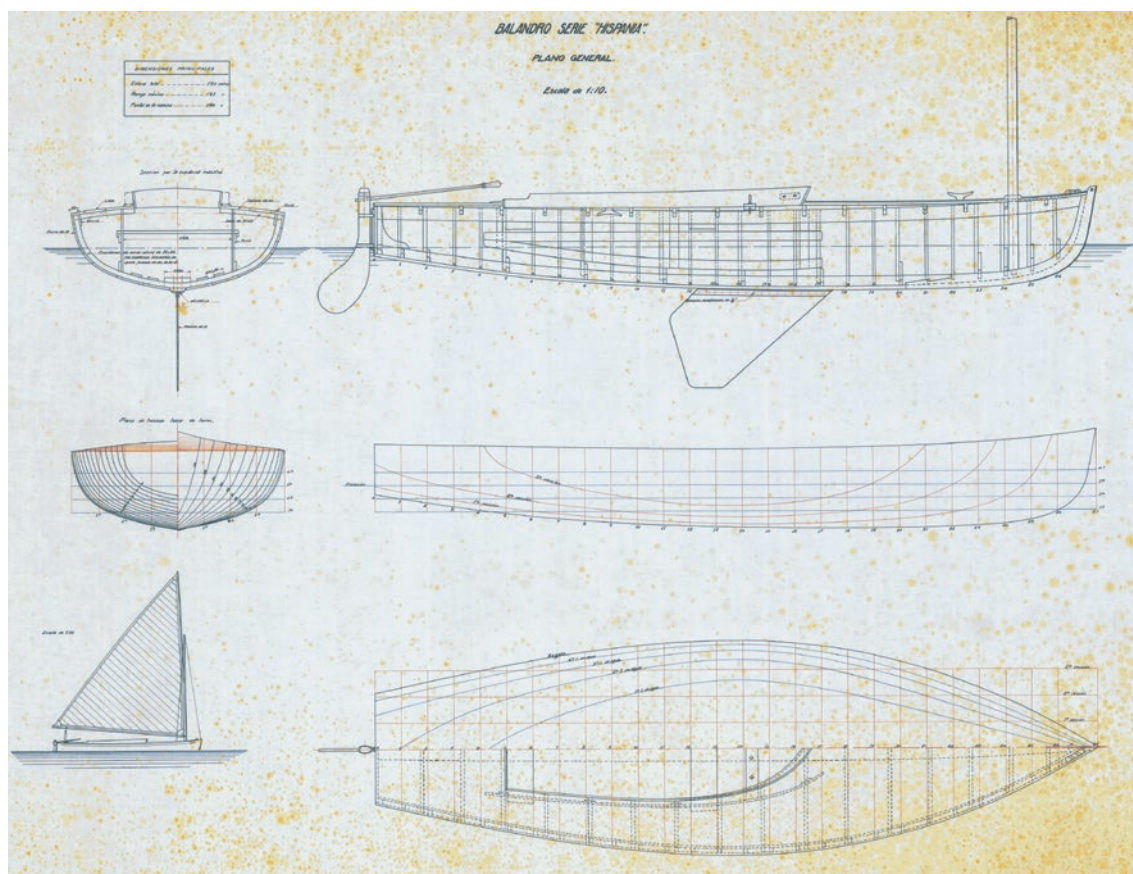
De la documentació disponible, bàsicament, l'arxiu Mateu Abelló, es desprèn que la direcció tècnica va recollir informació sobre tipus d'embarcacions susceptibles de ser construïdes a Tarragona. Crec que és en aquest sentit que cal interpretar les diverses sol·licituds de pressupostos i dades tècniques que va fer Astilleros, bé directament o bé amb algun subterfugi, com ara utilitzar el nom de la casa Vda. e Hijos de José Bonet, una empresa, en principi, aliena al món marítim. De cartes i pressupostos, n'hi ha de referents a tipologies d'embarcacions força variades: barques de bou, barcasses de fusta, pailebots de 300 tones sense motor, aljubs,¹²⁹ barques de pesca a vapor, barcasses de ferro, etc.

Un assumpte més interessant és l'aposta que va fer Astilleros de Tarragona per tal de participar en un projecte important per a l'Armada i que podria haver estat un bon negoci per a la factoria: la reforma o transformació del vapor *España nº 6* en portaaeronaus. Es tractava del vapor alemany *Neuenfeld*, de 5.284 tones, que va quedar internat a Vigo en començar la Gran Guerra. Va ser confiscat pel govern espanyol el 1918 amb cinc naus més, que van rebre totes el nom d'*España* i un numeral. L'*España nº 6* va ser cedit l'any 1921 al Ministeri de Marina per tal que fos convertit en un portaaeronaus amb capacitat per dur hidroavions i dirigibles. El novembre d'aquell mateix any, l'Escuela de Aeronáutica Naval, amb seu al creuer *Río de la Plata*, va trametre una invitació a diversos tallers (entre ells a



Astilleros de Tarragona va intentar participar en la reforma del *Dédalo*. Arxiu de l'autor.

¹²⁹ Un aljub és una embarcació dotada d'un gran dipòsit i que dona servei d'aigua o combustible a d'altres naus.



Plànol d'un balandre de la classe Hispània, que estava previst construir a Astilleros de Tarragona. Centre de Documentació Marítima-Museu Marítim de Barcelona. Fons Talleres Nuevo Vulcano.

Astilleros de Tarragona) per oferir-los la possibilitat de participar en el concurs públic per a realitzar els treballs de transformació de l'esmentat vapor, una obra complexa i alhora interessant. Per conduir aquesta operació, es va crear una comissió gestora que comptava amb l'assistència del coronel d'enginyers Jacinto Vez, un vell conegut de la drassana.

Per a Astilleros de Tarragona, SA era una nova oportunitat d'entrar en el selecte cercle de proveïdors de la Marina de guerra, una font de negoci fonamental per a la major part de les indústries navals espanyoles. Però la mestrança tarragonina no tenia plena capacitat per afrontar el repte i va buscar una aliança. Es va aconseguir un acord amb la Compañía Euskalduna i fins i tot es va redactar un contracte de col·laboració, amb data 22 d'octubre de 1921.¹³⁰ No en tenim més dades, no sabem si es va arribar a presentar una oferta, però el cert és que finalment van ser uns altres tallers (en concret, els Talleres Nuevo Vulcano, i, en part, també els Astilleros del Mediterráneo, SA, tots dos a Barcelona) els que es van endur el gat a l'aigua i van convertir el vapor alemany en el nou *Dédalo*, que va prestar servei a l'Armada espanyola fins al seu desballestament el 1940.¹³¹

¹³⁰ Arxiu Mateu Abelló. Carpeta 38. "Bases de colaboración industrial entre la sociedad Anónima Astilleros de Tarragona y la Compañía Euskalduna, para encargarse [de] la primera transformación del vapor *España nº 6* en estación de aeronáutica naval" i altres documents. Hi ha un petit plànol, força esquemàtic, a Centre de Documentació Marítima-Museu Marítim de Barcelona. Fons Vulcano. Tub 25.

¹³¹ Sobre aquesta embarcació, vegeu: BUSQUETS, C; CAMPANERA, A; COELLO, J. L. *Los portaaviones españoles*. Ed. Aguilar. Madrid, 1994.



5



EL NEGOCI DE LES REPARACIONS:
L'ESCAR I EL DIC FLOTANT



La capacitat d'adaptació a les circumstàncies i l'encert en l'elecció de les estratègies empresarials són algunes de les claus de l'èxit per a qualsevol aventura comercial. En el cas de la societat que ens ocupa, pràcticament totes les possibilitats van ser tingudes en compte, i un cop descrites la factoria i l'activitat constructiva, hem de repassar ara les tasques realitzades en el sector del manteniment i reparació d'embarcacions.

L'escar del port

Des del primer moment s'havia previst la prestació d'aquest servei, el qual, per mitjà del dic sec, podia convertir Tarragona en un important punt de servei a la Mediterrània occidental. Per complementar l'activitat en el camp de les reparacions i serveis de manteniment, en aquest cas per a petites embarcacions (ja que per a les grans, hom esperava comptar amb el dic sec), Astilleros de Tarragona va incorporar a la seva factoria l'exploració de l'escar del port, que s'havia instal·lat al Serrallo, prop de l'església, l'any 1893. Aquella instal·lació disposava de dues vies i dos carros, amb una potència màxima de 25 tones. Era un servei públic, el principal client del qual eren les barques de la flota pesquera de la capital, però també era utilitzat per treure el material flotant de la Junta d'Obres.¹³²

L'estiu del 1918, Josep Bonet Amigó, en nom de la societat, va sol·licitar l'arrendament de l'escar del port i les seves dependències.¹³³ Per una Reial ordre de 15 d'octubre de 1920, els va ser concedit el servei, que ocupava un total de 2.662,74 m².¹³⁴ Es va demanar una garantia de 26.817,49 ptes., el valor que donava la Junta d'Obres a les instal·lacions.¹³⁵ Però aquest assumpte va anar malament des del primer moment. Segurament hi va tenir a veure el fet que aquell mateix 1918 s'inaugurés un altre escar, particular, en règim de concessió: el de Josep Prat i Prats.¹³⁶ Estava situat entre el Club Nàutic i el Pòsit de Pescadors, i, amb dues vies i dos carros, podia fer-se càrrec d'embarcacions fins a 50 tones.¹³⁷ No puc assegurar que aquest nou escar fos millor des del punt de vista tècnic o que els seus preus fossin més atractius, però el fet és que la possibilitat de gestionar l'escar de la Junta d'Obres va passar, ràpidament, de ser una bona idea a ser una contínua font de problemes per a la gerència d'Astilleros.

El maig de 1921, la gerència de la societat va fer una sol·licitud renunciant a l'arrendament i demanant permís per mantenir ocupats els edificis que la societat havia construït al pati posterior de l'espai corresponent a l'escar, és a dir, fora de la concessió d'Astilleros.¹³⁸

¹³² L'origen d'aquest equipament estava en una iniciativa privada. El 12 de desembre de 1892, Francesc Poblet Bertrán havia sol·licitat l'autorització per instal·lar al Serrallo una màquina de gas per treure barques, i el permís per fer-ho li fou concedit el 4 d'abril de 1893. ACPT, Fons JOP-APT, signatura 3026.

¹³³ ACPT, Fons JOP-APT, signatura 28. La instància de sol·licitud portava data de 27 de juny de 1918. Llibre d'Actes de la Comissió Executiva. Acta de 28 de juny de 1918. També una nota a *Diario de Tarragona*, de 29 de juny de 1918. La quantitat a satisfer per l'arrendament de l'escar havia de ser abonada en concepte de "auxilios al puerto". Llibre d'Actes de la Comissió Executiva. Acta de 26 de gener de 1921.

¹³⁴ Junta de Obras del Puerto de Tarragona. *Memoria relativa a la gestión de la Junta. Relación de sus ingresos y gastos. Datos estadísticos del tráfico del puerto durante el año 1924-25.*

¹³⁵ ACPT, Fons JOP-APT, signatura 28. Llibre d'Actes de la Comissió Executiva. Acta de 22 de juny de 1918.

¹³⁶ Referint-se a Prat i Prats, C. GÓMEZ diu: "[...] tot el negoci del port, des de la fàbrica de gel, la propietat de les embarcacions, l'escar, etc., era d'ell o s'havia fet amb el seu consentiment" (*La Ciutat de Tarragona a l'època de la dictadura de Primo de Rivera: aspectes de la vida urbana*. Cercle d'Estudis Històrics i Socials Guillem Oliver del Camp de Tarragona. Tarragona, 1994, pàg. 55). Era membre del Partit Conservador Dinàstic i va ser alcalde de la ciutat en diverses ocasions. En paraules de Virgili Sanromà (citat per C. GÓMEZ, *op. cit.*, pàg. 182 i nota 324) "cuando los conservadores subían al poder, una Real Orden lo colocaba en la alcaldía".

¹³⁷ ESCODA MÚRRIA, C. *El port de Tarragona*. Lunwerg Editores. Barcelona, 2002, pàg. 154.

¹³⁸ ACPT, Fons JOP-APT, signatura 28. Llibre d'Actes de la Comissió Executiva. Acta de 24 de maig de 1921. L'arrendament de l'espai per instal·lar-hi un taller de serres mecàniques, a Llibre d'Actes de la Comissió Executiva. Acta de 26 d'abril de 1920.

¹³⁹ ACPT, Fons JOP-APT, signatura 28. Llibre d'Actes de la Comissió Executiva. Acta de 28 de febrer de 1922.



Construcció d'una barca als terrenys de l'escar de la Junta d'Obres del Port. Arxiu Port Tarragona.



A principis del 1922, la societat encara ocupava oficialment l'escar, sense que s'haguessin aclarit els pagaments pendents, i la Junta d'Obres els va demanar que marxessin. Alhora, la junta es plantejava la possibilitat d'ampliar les seves instal·lacions amb una nova via amb capacitat per a 500 tones, naturalment, per explotar-la directament.¹³⁹

La gerència d'Astilleros de Tarragona va demanar, donades les circumstàncies, l'anul·lació o reducció de la liquidació establerta en concepte de cànon pel lloguer de l'escar fins a la data en què s'hi va renunciar (aproximadament, el maig de 1921), que era de 9.159,99 ptes. La comissió permanent de la Junta d'Obres, en sessió de 22 de setembre de 1924, va aprovar la proposta, ja que Astilleros de Tarragona no ocupava tot l'espai que havia sol·licitat en un primer moment i la reducció semblava raonable. Recordem que els havien estat concedits 2.662,74 m², i sembla que només se n'havien ocupat efectivament 879,25m² (segurament es considerava ocupat només l'espai edificat) i l'espai sobrer era utilitzat de forma efectiva pels serveis del Port. Amb aquests antecedents, i en vista de la fixació d'un cànon anual de 3.223,44 ptes., l'enginyer del Port, en el seu informe, proposava l'aplicació del mateix tipus unitari de 1,21 ptes. als 879,25 m² realment ocupats, i en resultà, així, el cànon anual de 1.063,89 ptes. No obstant aquesta predisposició, una Reial ordre de 4 de novembre de 1924 va desestimar la reducció.¹⁴⁰ Alhora, la Junta d'Obres concedia als representants de la societat 15 dies per signar el contracte i, naturalment, satisfer l'arrendament i el dipòsit, que sembla que estava encara pendent.¹⁴¹ En definitiva, i al marge d'aquesta feixuga acumulació de xifres i dates, el fet és que l'escar va resultar un equipament inoperant que donava molts maldecaps als gerents d'Astilleros de Tarragona i que finalment va deixar el servei de carenat en mans de la iniciativa privada, en un virtual monopoli de Prat, almenys fins que, entrada la dècada dels anys trenta, va entrar en escena un competidor.

El dic flotant

Després del fracàs del projecte de dic sec de carena, amb problemes per explotar l'escar i amb la construcció naval limitada a les llanxes de la Compañía Arrendataria de Tabacos (un cop avarats els dos grans vapors i aparcat, o oblidat definitivament, el projecte dels pailebots) els gerents d'Astilleros de Tarragona van veure clarament que calia dedicar-se a fons a la reparació de vaixells, i per suplir el dic sec van pensar a instal·lar al port de Tarragona un dic flotant, per la qual cosa va fer la corresponent sol·licitud, que va ser autoritzada pel Ministeri de Foment el 13 de setembre de 1922.¹⁴²

Un dic flotant és un buc metàl·lic en forma d'U que, mitjançant la inundació de tancs, es submergeix fins a certa profunditat. El vaixell que ha de ser reparat es col·loca en posició, i llavors es desguassa fins que el dic s'eleva i treu de l'aigua l'embarcació, com si es tractés d'un ascensor. En aquells moments, a l'Espanya mediterrània només hi havia els

¹⁴⁰ Junta de Obras del Puerto de Tarragona. *Memoria relativa a la gestión de la Junta. Relación de sus ingresos y gastos. Datos estadísticos del tráfico del puerto durante el año 1924-25.* També ACPT, Fons JOP-APT, signatura 28. Llibre d'Actes de la Comissió Executiva. Actes de 15 de novembre de 1924.

¹⁴¹ ACPT, Fons JOP-APT, signatura 28. Llibre d'Actes de la Comissió Executiva. Acta de 18 de gener de 1921.

¹⁴² ACPT, Fons JOP-APT, signatura 612, projecte 77, carpeta titulada "Datos para el informe sobre Astilleros". La confirmació de la rebuda de la corresponent autorització per l'Ordre de la Direcció General d'Obres Públiques a ACPT, Fons JOP-APT, signatura 28. Llibre d'Actes de la Comissió Executiva. Acta de 7 d'octubre de 1922.

¹⁴³ Sobre aquest dic, vegeu BARCA I SALON, F. X.; MORENO RICO, X. *El dic flotant i deposant de Barcelona. Construcció i posada en funcionament.*



Muscleres a la rada ocupada per Astilleros de Tarragona. Arxiu Port Tarragona.

dics flotants de Barcelona, Cartagena i Cadis. El primer, propietat de la Junta d'Obres, era un excel·lent dic flotant i depositant del sistema Clark & Standfield, i la demanda d'aquest servei era molt gran i sovint estava congestionat.¹⁴³ Els altres dos, per la seva vinculació a l'Armada i a la SECN, eren d'accés més restringit. L'alternativa més propera era Marsella, i, més lluny encara, Gènova.

Mateu Abelló va jugar un paper fonamental en tot el que fa al dic flotant, un tema que no li era totalment aliè. L'abril del 1915 ja havia proposat la transformació de vaixells de guerra obsolets en dics flotants, aprofitant el doble fons i el folre interior d'aquests per crear caixes d'aire convenientment subdividides. Va ser una proposta de joventut que deixava entreveure una voluntat d'especialització en aquest tema, en el qual va esdevenir tot un expert.¹⁴⁴

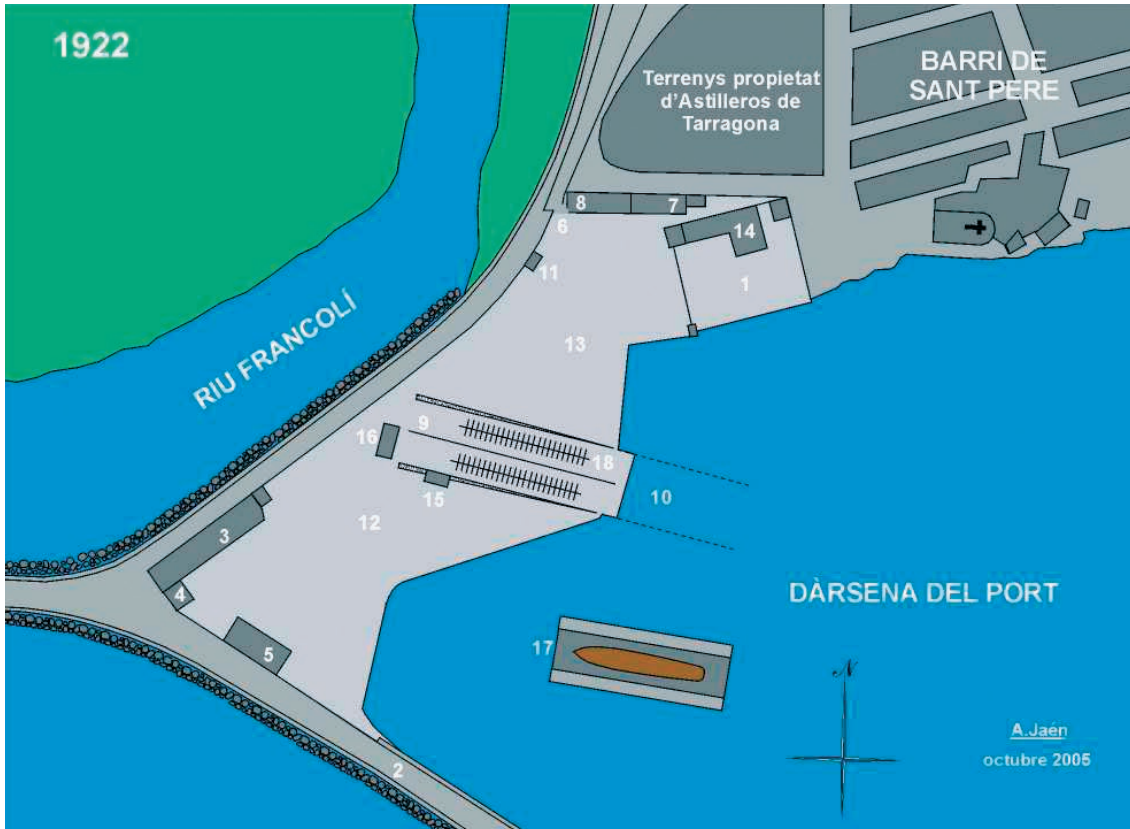
El mateix Abelló va desplaçar-se fins a Hamburg a finals de novembre del 1920 per inspeccionar-ne un que estava en venda. Hi va ser almenys fins els primers dies de desembre, valorant els pros i contres de l'embarcació. Es tractava d'un dic construït per la Gutehofnungshütte (GHH), a Oberhausen,¹⁴⁵ i havia estat al servei de la Marina de guerra alemanya. En ser desmantellada aquesta després de l'Armistici, el dic va ser posat a la venda. El comprador va ser un tal Diderichsen, de Wilhemshaven o de Kiel. No sabem com aquest

Associació d'Enginyers Industrials de Catalunya. Barcelona, 1993.

¹⁴⁴ "Utilización de Buques Antiguos". *Revista General de Marina*, juny de 1915, pàg. 657-659.

¹⁴⁵ *Tarragona*, 24 de juny de 1922.

¹⁴⁶ Arxiu Abelló. Carpeta 8. Cartes de 30 de novembre i 4 de desembre de 1920. Entre altres coses Abelló comenta que a Alemanya,



La factoria el 1922. Alfredo Jaén.

1-Éscar de la Junta d'Obres del Port de Tarragona. 2-Moll d'armament. 3-Taller de ferrers de ribera i forja. 4-Caldereria de coure. 5-Taller de maquinària, fusteria de blanc (sala de gàlibs al pis superior). 6-Entrada a la factoria. 7-Oficina tècnica i administrativa. 8-Magatzem (antiga oficina administrativa). 9-Grades de construcció. 10-Avantgrada. 11- Transformador. 12-Pati de ferros. 13- Pati de fustes. 14- Cobert per a la serra cinta. 15- Panyol de grada i maquinària del compressor. 16- Fusteria. 17-Dic flotant. 18-Puntal. 19- Nou escar (construït el 1933).

va fer una oferta a Astillers de Tarragona, però el cas és que Abelló el va veure i va donar el seu vistiplau.¹⁴⁶

Finalment el dia 23 de juny de 1922 va arribar a Tarragona, procedent del port d'Hamburg.¹⁴⁷ Havia trigat trenta dies en arribar a la capital tarragonina, remolcat pel *Humbert*, de la International Tug Co. de Rotterdam. La seva arribada a la ciutat va causar sensació, tant pel que tenia d'espectacle mai vist fins aleshores a la ciutat com per les esperances de futur que semblava portar a bord. La seva instal·lació al nord-oest del port, davant de la factoria, va requerir una maniobra complexa, dirigida pel capità Agustí Martín Soler i portada a terme pels pràctics Delor, Zaragoza i Sarró.¹⁴⁸

El dic, que va ser batejat amb el nom de *Tarragona* (a les fotografies de l'època es pot veure com s'hi va pintar, als costats, la llegenda "Tarragona Dry Dock") tenia les següents dimensions: 70 m d'eslora, 15 m de mànega interior i 20 m d'exterior, i un puntal d'11,80 m. Podia

que compta amb grans i eficients infraestructures marítimes, no s'utilitzen dics secs, sinó només dics flotants.

¹⁴⁷ Reportatge especial al diari *Tarragona*, de 22 d'octubre de 1922 (amb quatre fotos). A ACPT, Fons JOP-APT, signatura 28. Llibre d'Actes de la Comissió Executiva del Port de Tarragona, Actes de 11 i 29 d'agost de 1924, es diu que va ser el dia 4, però sembla un error. Per altra banda, es parla de les drassanes de la Deutsche Werft (més correctament la Howaldtswerke-Deutsche Werft, actualment ThyssenKrupp Marine Systems GMBH), però aquesta empresa no conserva als seus arxius cap referència al dic (carta del Sr. Juergen Rohweder, d'1 de març de 2005).

¹⁴⁸ *Tarragona*, 24 de juny de 1922. També en va sortir una petita nota al *Diario de Tarragona*, de 25 de juny de 1922. Finalment, hi ha un reportatge especial a *Tarragona*, 22 d'octubre de 1922, amb quatre fotos.

¹⁴⁹ *Catalunya Marítima*, núm. 50-51, agost-setembre de 1922. També *Junta de Obras del Puerto de Tarragona. Memoria que manifiesta el estado y*

donar servei a vaixells fins a 3.000 tones, i estava dotat de bombes de desguàs elèctriques que podien aixecar 1.800 tones en menys d'una hora. També estava equipat amb potents argues, enllumenat, etc.¹⁴⁹ Tenim un coneixement molt precís de les seves característiques tècniques i ubicació gràcies a la documentació conservada a l'arxiu dels Talleres Nuevo Vulcano, citats anteriorment en parlar de les construccions.¹⁵⁰

El dic va ser inaugurat oficialment el 19 d'octubre del mateix any 1922,¹⁵¹ i hi fou pujat, primer, el vapor *Izarra*, amb matrícula de Sant Sebastià, i després un vapor de la casa, el *Mont-Sant*. Les maniobres van ser dirigides pel capità Soler, ajudat per Eduard Estellés, en unes circumstàncies complicades, ja que, segons les cròniques, bufava un fort llevant. Al port hi havia fondejada la flota d'Astilleros al complet (el *Mont-Sant*, abans de pujar al dic, el *Mont-Seny* i el *Tarraco*) i altres embarcacions convidades: els vapors *Danielito*, *Monte Igueldo*

Retrat del capità Agustín Martín Soler
(cortesia dels germans Martín Mallafre).

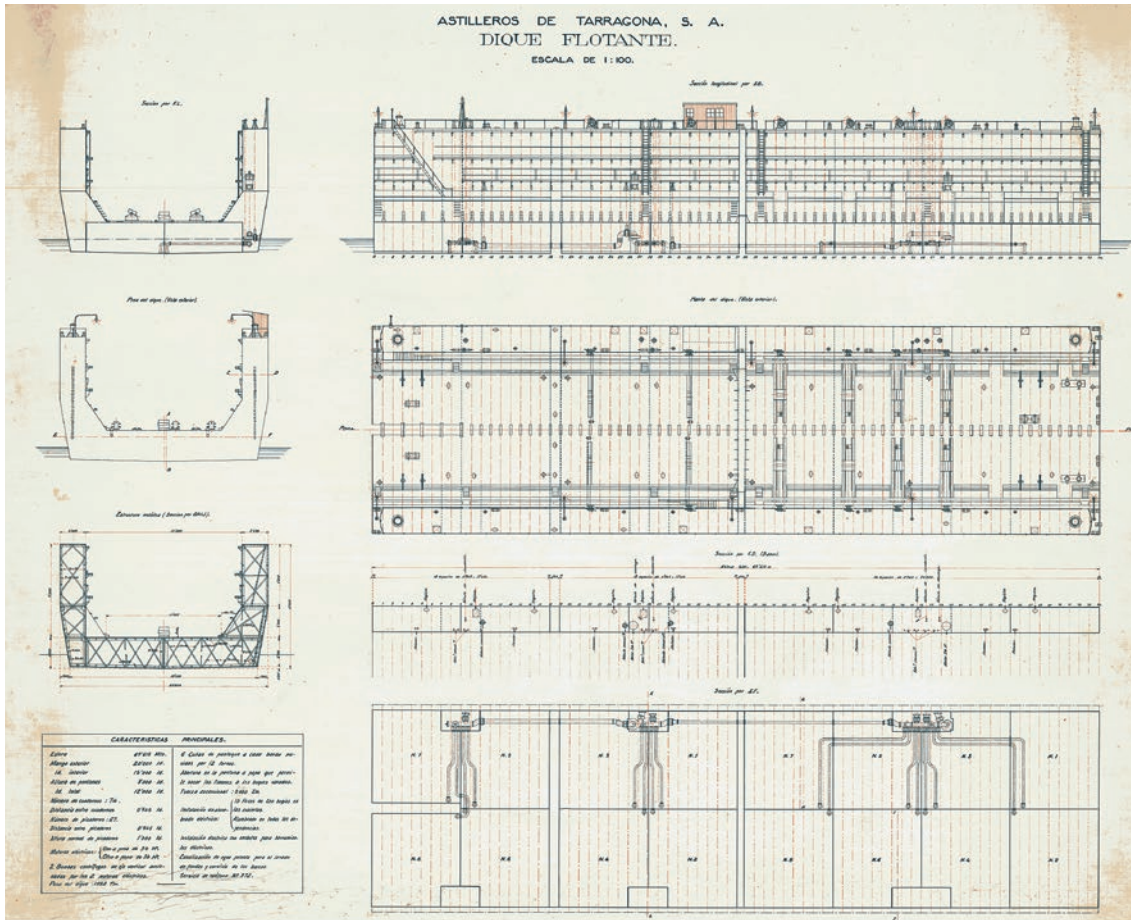


progreso de sus obras. Datos estadísticos de su tráfico y relación de ingresos y gastos durante el año 1922-23, on es diu que la mesura màxima acceptable per al dic és de 80 m d'eslora.

¹⁵⁰ Centre de Documentació Marítima-Museu Marítim de Barcelona. Fons Vulcano. Tubs 14, 15, A i C.

¹⁵¹ HERAS CABALLERO, *Mas Arredondo*, op. cit., pàg. 112-113.

¹⁵² A *Tarragona*, 22 d'octubre de 1922, pàg. 2, hi ha una llista de les personalitats assistents.



Plànol general dic flotant. Centre de Documentació Marítima-Museu Marítim de Barcelona. Fons Talleres Nuevo Vulcano.

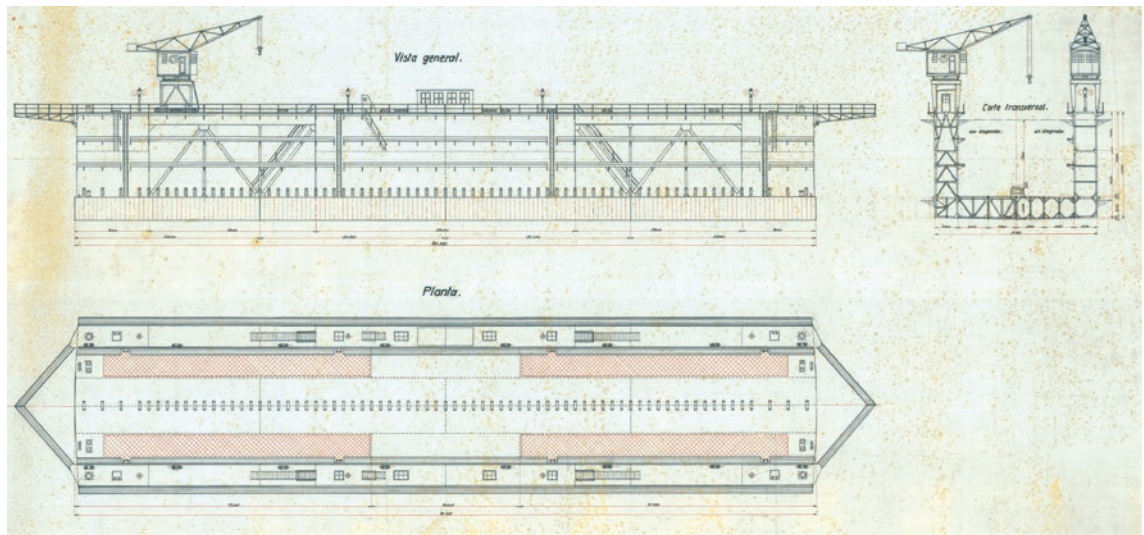
i Izarra (que fou escollit per ser el primer en pujar per un motiu que desconeixem) i els velers *Viva*, *Amílcar Barca* i *Ciutat de Tarragona*. Mentrestant, a terra s'aplegava la plana major de la societat tarragonina, de la classe intel·lectual i, naturalment, una nodrida representació de la població local.¹⁵²

S'obrien noves esperances. Tal i com deia en un article del diari *Tarragona*: "hasta hace poco se nos injuriaba con el mote de apáticos e indolentes. En adelante, tendrán que reconocer todo el mundo que no faltan aquí hombres emprendedores y audaces, que se preocupan por dar expansión a la vida local, aún a cambio de esfuerzos incalculables". En els seus dos primers anys de servei (octubre 1922-octubre 1924 aproximadament), el dic va realitzar unes 150 operacions, alguna per a vaixells de més de 2.000 tones.¹⁵⁴ Amb el dic es podia garantir que qualsevol treball de manteniment i reparació podia ser efectuat en la seva totalitat a Tarragona.¹⁵⁵ En el moment de la incorporació a la Unió Naval de Levante, que es comentarà més endavant, s'estimava el rendiment del dic flotant

¹⁵³ *Tarragona*, 24 de juny de 1922.
¹⁵⁴ És impossible relacionar totes les reparacions realitzades a les instal·lacions d'Astilleros de Tarragona, però la documentació consultada ens permet citar algunes de les embarcacions que segurament en foren clients: *Argentina*, *Marqués de Comillas*, *Legazpi*, *Zorroza*, *Ciudad de Cádiz*, *Danielito*, *Anatxu Begoñaka*, *Almazora*, *Guadiaro*, *Andalucía*, *Vicente Sanz*, etc. (Centre de Documentació Marítima-Museu Marítim de Barcelona. Fons Vulcano. Astilleros de Tarragona, tubs 20 i 27).
¹⁵⁵ *Sociedad Anónima Unión Naval de Levante*, pàg. 32.
¹⁵⁶ *Sociedad Anónima Unión Naval de Levante*, pàg. 9.

en 250.000 ptes. anuals.¹⁵⁶ Per donar servei al dic flotant, la factoria disposava d'alguns elements auxiliars, com ara el remolcador *Tarraco* (ja descrit), una petita càbria de 10 tones (amb una sortida màxima de 6 m),¹⁵⁷ alguns bots i una embarcació de bus amb l'equipament d'aquest professional.¹⁵⁸ Per tenir una idea de com era la factoria en aquesta època, vegeu l'annex 2, 1922.

A tall de curiositat, cal dir que, al marge del seu ús natural, almenys en una ocasió va ser utilitzat per a una funció extraordinària. El 28 de juliol de 1925, es van celebrar a Tarragona els Campionats de Catalunya de Natació, i es va utilitzar el dic com a piscina, submergit fins a la profunditat necessària, amb set carrils de 50 metres, còmodes i amples. Els passadissos alts del dic van ser habilitats com a tribuna per al públic.¹⁵⁹



Planta i perfils del dic flotant. Centre de Documentació Marítima-Museu Marítim de Barcelona. Fons Talleres Nuevo Vulcano.

¹⁵⁷ Una càbria és un trípode que s'utilitza per aixecar pesos. Sovint es munta un aparell similar (convertit en dos braços i un tirant) sobre una embarcació per tal de convertir-la en una grua flotant, de manera que el nom de càbria passa a ser el d'un tipus d'embarcació portuària.

¹⁵⁸ Junta de Obras del Puerto de Tarragona. *Memoria que manifiesta el estado y progreso de sus obras. Datos estadísticos de su tráfico y relación de ingresos y gastos durante el año 1922-23.*

¹⁵⁹ MIRÓ ESPLUGAS; SERRES SENA; SOLANO VERNICH, *op. cit.*, pàg. 54.



6



EL FINAL D'ASTILLEROS
DE TARRAGONA, SA



A principis de 1923 la crisi havia arribat a la Marina mercant espanyola i el projecte d'Astilleros de Tarragona semblava ferit de mort. Una prova que les coses anaven malament és que la direcció de la factoria va demanar la suspensió del pagament del cànon corresponent a 1923 fins a la resolució definitiva d'un nou projecte de factoria que havia de modificar la concessió d'11 d'abril de 1919 i que implicava canvis pel que fa als terrenys ocupats i al cànon a satisfer. A la Reial ordre de 7 de novembre de 1923, es va denegar la sol·licitud, de manera que s'esperava l'abonament immediat,¹⁶⁰ però l'informe del projecte modificat va passar a l'enginyer en cap (a efectes de l'apartat 2n de la RO de 19 d'agost de 1923),¹⁶¹ el qual en va informar favorablement. Amb això, la Junta d'Obres aprovava definitivament les modificacions a la concessió i acceptava el nou cànon fixat, així com la nova quantitat a abonar en concepte d'arrendament de l'escar: "con las prescripciones consignadas en el informe que garantizan, a juicio de la comisión, los intereses del estado y de la Junta, quedando además a salvo cuantos derechos al servicio público se refieren".¹⁶²

No disposem de documentació de la comptabilitat d'Astilleros, llevat d'algunes dades disperses, però és evident que la càrrega financera que suportava l'empresa era enorme: la construcció i equipament de la factoria, la construcció del remolcador i dels dos vapors, i, després, la compra del dic flotant. Per contra, els ingressos només provenien de les reparacions efectuades a l'escar i al dic flotant i de les primes a la construcció, ja que els vapors no havien estat venuts i encara havien d'arribar les noves construccions, les llanxes de la Compañía Arrendataria de Tabacos.

El 18 de març de 1924, al local del carrer Gravina s/n de Tarragona, es va celebrar una junta general extraordinària d'accionistes. Hi van assistir els principals accionistes, que representaven els títols indicats entre parèntesis: Tomàs Mallol (1.020 accions); Josep Bonet (540 accions); Lluís Bonet (540 accions); Guillem de Pallejà (510 accions); Maties Mallol (100 accions); Arcadi Balaguer (40 accions) i Emili Mallol (40 accions). Les 2.790 accions representades suposaven més de dos terços de l'accionariat i resultaven suficients per celebrar junta i aprovar la reforma dels articles 2n, 7è, 15è, 21è, 26è, 30è i 38è dels estatuts.¹⁶³ Aquestes reformes tenien un objectiu, que era obrir el camí cap a l'única via per a la salvació de la factoria, la integració en un nou projecte empresarial: la societat anònima Unión Naval de Levante. Malauradament, no sabem res de les negociacions entre la Compañía Trasmediterránea i Astilleros de Tarragona per pactar la seva incorporació a Unión Naval de Levante, ni com es van produir els primers contactes ni si havien existit prèviament relacions entre les persones implicades.

¹⁶⁰ ACPT, Fons JOP-APT, signatura 28. Llibre d'Actes de la Comissió Executiva. Acta de 29 de novembre de 1923.

¹⁶¹ ACPT, Fons JOP-APT, signatura 28. Llibre d'Actes de la Comissió Executiva. Acta de 29 de novembre de 1923. Llavors l'Enginyer en Cap era Francisco García de Membrillera, que va ocupar el càrrec entre el desembre de 1921 i 1934.

¹⁶² ACPT, Fons JOP-APT, signatura 28. Llibre d'Actes de la Comissió Executiva. Acta de 31 de gener de 1924.

¹⁶³ Registre Mercantil de Tarragona. Escripura atorgada davant el notari de Tarragona Simon Gramunt amb data 27 de març de 1924. Inscripció al Registre Mercantil amb data 3 de abril de 1924.

La societat anònima Unión Naval de Levante

Com s'ha apuntat al primer capítol d'aquest llibre, la Compañía Trasmediterránea disposava d'uns tallers al port de València per al servei de la seva flota. L'any 1923, va arribar al consell general de la companyia la proposta d'ampliar les drassanes valencianes i dotar-les de personalitat jurídica pròpia com a societat anònima. Aquest és l'origen del que serà Unión Naval de Levante, SA, empresa en la qual s'integrarà Astilleros de Tarragona, SA.¹⁶⁴ La societat es va constituir segons escriptura de l'11 d'abril de 1924 davant el notari de Barcelona Antonio Sasot y Mejía. El domicili social de l'empresa era a Madrid i el seu capital social quedava fixat en 30.000.000 ptes., repartit en accions preferents (17.250.000 ptes.) i accions ordinàries (12.750.000 ptes.). El capital totalment desemborsat era, doncs, de 26.500.000 ptes.¹⁶⁵

Astilleros de Tarragona, SA es va integrar en la nova empresa aportant-hi els terrenys de la seva propietat, els drets sobre l'explotació de l'escar, el dic flotant i la totalitat de la factoria (una descripció de la qual demostra que a penes hi havia hagut canvis a la factoria entre el 1919 i el 1924),¹⁶⁶ i va rebre a canvi 3.500 accions d'un total de 30.000 accions de 1.000 ptes. Per la seva part, la Compañía Trasmediterránea aportava els Talleres Nuevo Vulcano de Barcelona, els Talleres Gómez de València i els Astilleros de València, i va rebre 17.000 accions. I també entrava en escena un important inversor, la Fried Krupp Germaniawerft, que aportava un milió de pessetes en efectiu i el suport tècnic, i va rebre com a contraprestació 5.000 accions.¹⁶⁷

La dictadura de Primo de Rivera va promoure el desenvolupament de la indústria nacional, especialment amb mesures proteccionistes, amb el foment de les obres públiques i amb la constitució de monopolis. De forma contradictòria, moltes de les empreses que es beneficiaven de les situacions d'arbitrarietat i favoritisme estaven participades per capital estranger, la qual cosa era una demostració del caràcter dependent de l'economia espanyola. Per als alemanys, que havien optat el 1908 al pastís del Pla Ferrándiz per a la renovació de l'Armada i que havien estat desplaçats pel grup britànic format per Vickers, Maxim, Brown i Armstrong, semblava haver arribat el moment d'entrar a Espanya de la mà de la Unión Naval de Levante.¹⁶⁸ En tot cas, la visió que en tenien molts tarragonins queda segurament reflectida en les paraules de la historiadora Carme Gómez: "només l'entrada de capital estranger —cosa del tot normal en aquells anys— va poder salvar de la ruïna Astilleros de Tarragona, empresa en què s'havien dipositat les esperances de forjar un capitalisme amb noms propis de la terra".¹⁶⁹

El consell d'administració d'Unión Naval de Levante estava integrat per: Juan José Dómine, president; el duc de Bivona, vicepresident; Carlos Hernández Lázaro, secretari; Ernesto Anastasio, José Bonet Amigó, Max Tradt, Alfred de Bac, Manuel Garcia del Moral, Tomàs Mallol Bosch, Santiago Martí Segura, Eduardo Pujol Xicoy, Juan José Sister i

¹⁶⁴ *Unión Naval de Levante SA. 1924-1949. El XXV Aniversario de Unión Naval de Levante SA.* València, 1949, pàg. 30.

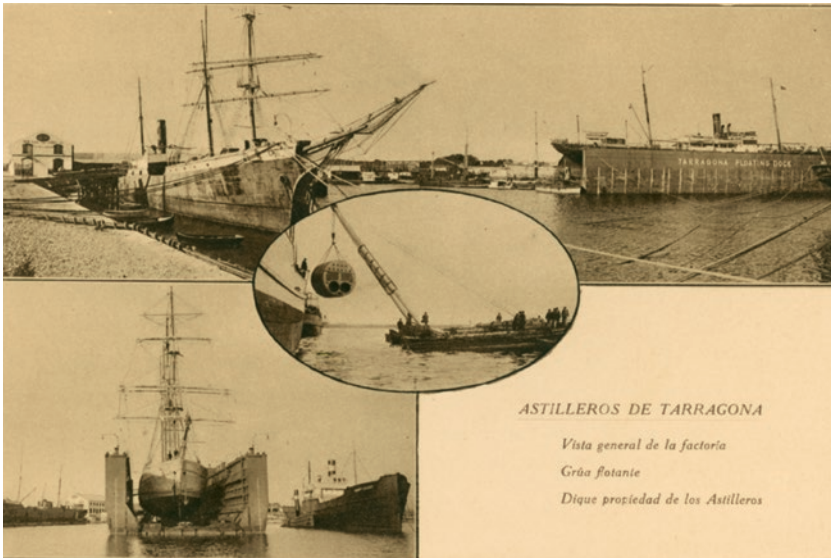
¹⁶⁵ *Sociedad Anónima Unión Naval de Levante*, pàg. 5.

¹⁶⁶ *Sociedad Anónima Unión Naval de Levante*, pàg. 29-33.

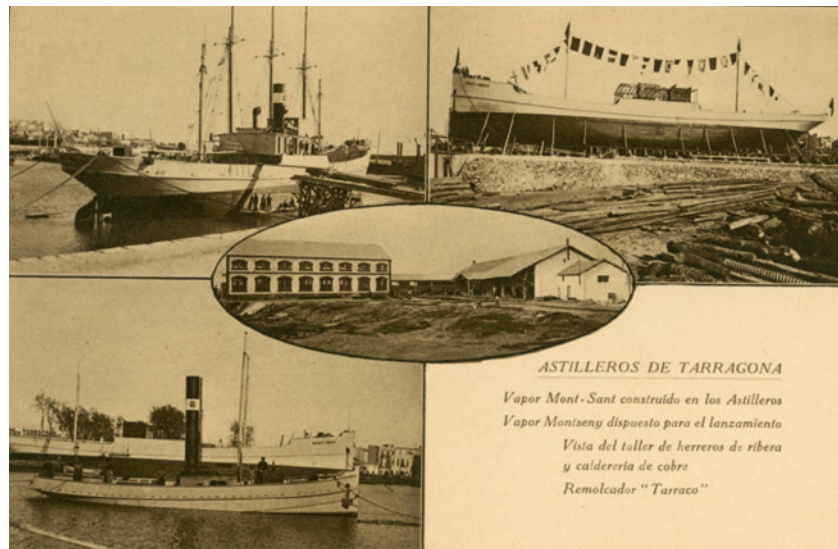
¹⁶⁷ *Unión Naval de Levante SA. 1924-1949. El XXV Aniversario de Unión Naval de Levante SA.* València, 1949, pàg. 3.

¹⁶⁸ GUTIÉRREZ MOLINA, *op. cit.*, pàg. 207-208.

¹⁶⁹ GÓMEZ CRUZ, C. *La Ciutat de Tarragona*, pàg. 155.



Catàleg Unió Naval de Levante, publicat amb motiu de la seva creació (CEMAPT).



Estanislao K. Tintoré, vocals. El director general de l'empresa era Ernesto Anastasio.¹⁷⁰ En la primera reunió celebrada pel consell, el 2 de maig de 1924, Mallol va ser designat vicesecretari i Bonet, subdirector comercial.¹⁷¹ No es pot dir que els principals accionistes d'Astilleros de Tarragona tinguessin càrrecs d'importància, i sembla que a poc a poc la seva presència va quedar diluïda en la nova entitat.

En una instància presentada per Ernesto Anastasio Pascual davant la Junta d'Obres del Port de Tarragona, els nous propietaris de la factoria de Tarragona sol·licitaven que fos retornada a la societat Astilleros de Tarragona part de la fiança prestada per respondre de la concessió. La resposta de l'enginyer va ser que no era procedent perquè no estava aprovada encara la transferència de la concessió a Unió Naval ni tampoc el projecte de

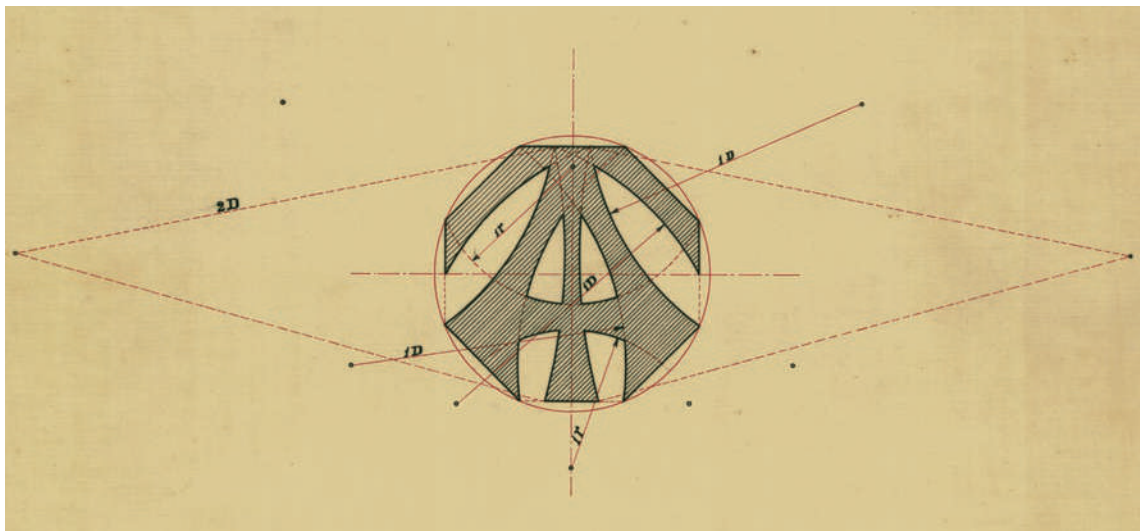
¹⁷⁰ Sociedad Anónima Unió Naval de Levante, pàg. 5.

¹⁷¹ Unió Naval de Levante SA. 1924-1949. El XXV Aniversario de Unió Naval de Levante SA. València, 1949, pàg. 33.

modificació de la concessió.¹⁷² Amb aquests arguments, la Junta d'Obres va aprovar no concedir aquesta devolució,¹⁷³ però, sens dubte, aviat es va resoldre el problema i la relació entre els nous amos de la factoria i les autoritats portuàries es va normalitzar.

La drassana ocupava llavors 17.480 m², amb la possibilitat encara d'arribar a ocupar els 42.200 m² autoritzats per la concessió. A més a més, la factoria disposava en propietat d'alguns terrenys adjacents amb un total de 234.300 m², on es podria anar encabint futures ampliacions de la drassana. Aquests terrenys estaven delimitats per dues línies gairebé paral·leles de ferrocarril: una, la del litoral, i l'altra, la de l'interior, i tenien com a límit, a l'oest, l'estació de classificació, acabada de construir en aquella època. De fet, s'esperava l'arribada d'un ramal de ferrocarril a la factoria, que ja estava prevista al projecte original.

Pel que fa a l'organització de l'establiment, no creiem que patís grans canvis. Dispossem d'un esquema de l'organigrama, sense data, però amb tota seguretat corresponia a aquesta època, on apareix clarament l'estructura de la factoria. Al capdavant, hi havia el conseller delegat, Josep Bonet, com a responsable general d'Astilleros de Tarragona en representació d'Unión Naval de Levante. En un segon nivell, hi havia dos grans blocs, la direcció tècnica i l'administració. En el primer cas, quan Mateu Abelló va deixar Tarragona (en una data que no podem precisar), sembla que va ocupar el seu lloc Tomás Lorenzo, tot i que no ho podem assegurar. Del director tècnic depenien tres departaments: la sala de dibuix o gabinet tècnic, la sala de gèlids i els tallers i el dic, que en aquell moment englobaven les següents seccions: maquinària, caldereria de ferro, caldereria de coure, fusteria de blanc, fusteria de ribera, moviment de pati i en surada, i dic flotant. Pel que fa a l'administració, tenia dos grans departaments: el comercial (facturació, relacions exteriors i magatzem general) i comptabilitat (caixa i llibres oficials).¹⁷⁴



Emblema d'Astilleros de Tarragona, que es dibuixava a la proa de les construccions de la drassana. Centre de Documentació Marítima-Museu Marítim de Barcelona. Fons Talleres Nuevo Vulcano.

¹⁷² Junta de Obras del Puerto de Tarragona. Memoria relativa a la gestión de la Junta. Relación de sus ingresos y gastos. Datos estadísticos del tráfico del puerto durante el año 1923-24.

¹⁷³ ACPT. Fons JOP-APT, 28. Llibre d'Actes de la Comissió Executiva. Acta de 30 d'octubre de 1925.

¹⁷⁴ Centre de Documentació Marítima-Museu Marítim de Barcelona. Fons Vulcano, tub 1 ("Gráfico de la organización de los Astilleros de Tarragona, de Unión Naval de Levante, SA").

Cap a la liquidació

No va ser fins l'estiu de 1926 quan finalment s'autoritzà la Unión Naval de Levante a establir una factoria naval, és a dir, quan s'oficialitzà el traspàs de l'activitat de la factoria a la nova societat.¹⁷⁵ També es disposà el retorn a l'empresa de 253.364,44 ptes. en concepte de diferència entre la fiança dipositada per Astilleros de Tarragona i la nova concessió a Unión Naval de Levante.¹⁷⁶ Però aquest era ja un tràmit inútil per a una factoria que no tenia futur, i en aquell mateix moment la Junta d'Obres iniciava el procés de liquidació de la factoria, un procés que fou llarg i complicat, una veritable agonia per a un projecte que havia generat tantes esperances. Probablement, el primer pas va ser la confiscació, el 1926, dels terrenys, edificis i instal·lacions de la factoria.¹⁷⁷ Després, la liquidació de l'empresa va continuar amb la sortida dels vapors, del dic i del remolcador, en un procés que podem seguir amb una certa precisió.

El primer pas va ser la marxa de Tarragona del dic flotant. A petició de Luis Rodríguez Pascual, subdirector comercial d'Unión Naval de Levante a Màlaga, la Reial ordre de 21 d'agost de 1926 autoritzava el trasllat del dic al port andalús, amb l'argument que "la industria de construcción naval resulta onerosa en Tarragona por su proximidad a Barcelona".¹⁷⁸ En aquell port del sud de la Península, el dic Tarragona va prestar servei fins que Unión Naval de Levante el va vendre, el 26 de juliol de 1974, a l'empresa Factoría Naval de Màlaga. L'any 1987 es va enfonsar, però un cop refloatat l'any següent va ser reparat a la factoria de Bazán, a Cadis, i venut l'any 1990 a una empresa amb seu a Agadir (Marroc). A partir d'aquí, se li perd la pista.

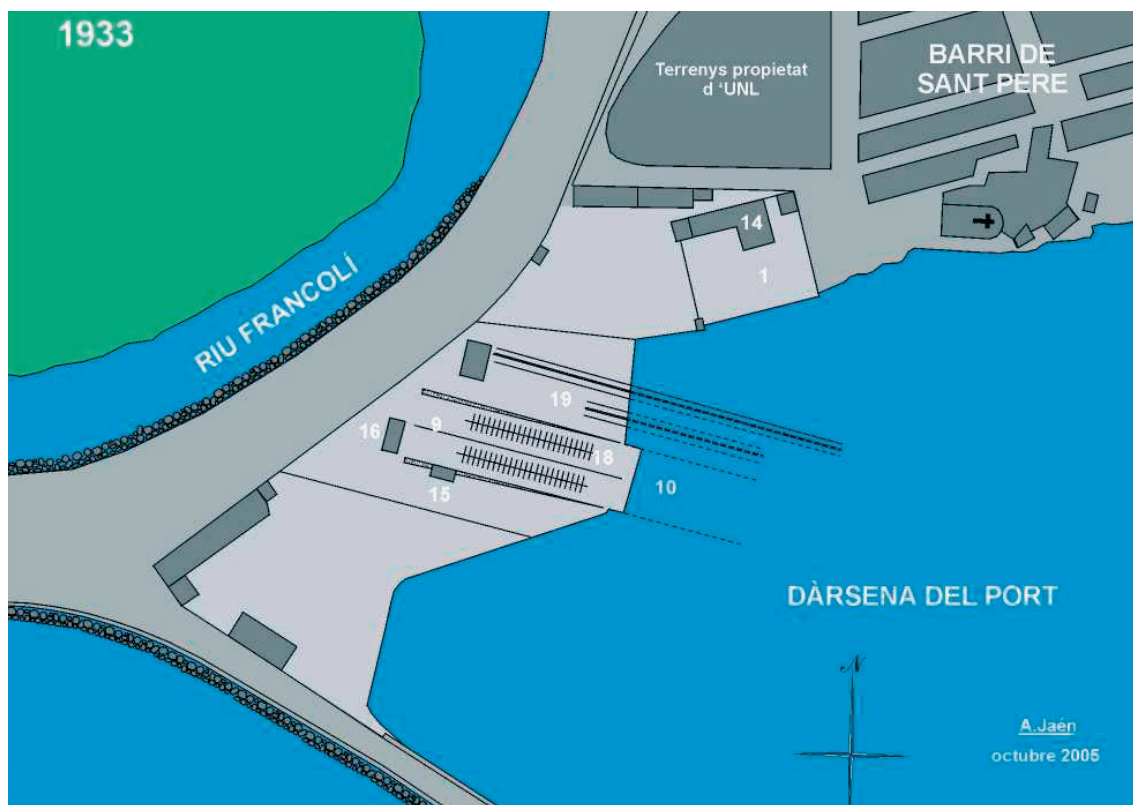


Vista de la drassana, amb el dic a la dreta. Roisin. Arxiu Port Tarragona.

¹⁷⁵ Per una Reial ordre de 8 de juliol de 1926 (BOPT 31 de juliol de 1926).

¹⁷⁶ ACPT, Fons JOP-APT, signatura 3051.

¹⁷⁷ ACPT, Fons JOP-APT, signatura 3051. *Acta de incautación de los terrenos y edificios de la concesión de una factoría naval en el puerto de esta ciudad, perteneciente a la Sociedad Unión Naval de Levante*, amb data 29 de febrer de 1926.



La factoria amb l'escar, 1933. Alfredo Jaén.

1- Escar de la Junta d'Obres del Port de Tarragona. 2- Moll d'armament. 3- Taller de ferrers de ribera i forja. 4- Caldereria de coure. 5- Taller de maquinària, fusteria de blanc (sala de gàlils al pis superior). 6- Entrada a la factoria. 7- Oficina tècnica i administrativa. 8- Magatzem (antiga oficina administrativa). 9- Grades de construcció. 10- Avantgrada. 11- Transformador. 12- Pati de ferros. 13- Pati de justes. 14- Cobert per a la serra cinta. 15- Panyol de grada i maquinària del compressor. 16- Fusteria. 17- Dic flotant. 18- Puntal. 19- Nou escar (construït el 1933).

També van deixar Tarragona els dos vapors construïts a la factoria. Els dos mercants van estar sempre al servei de la casa, i d'aquesta manera apareixen sempre a la *Lista Oficial de Buques*, com a propietat d'Astillers de Tarragona. A la *Lista Oficial de Buques* editada el 1927 es diu que van ser venuts a l'estranger l'any 1925,¹⁷⁹ però, com veurem, això no és cert. El *Mont-Sant* i el *Mont-Seny* van ser venuts el 6 d'abril de 1927 a Jesús García Castillo per un total de 250.000 ptes. (125.000 per vaixell).¹⁸⁰ El 3 de maig de 1929, García ven els dos vapors a la Fàbrica de Mieres, SA, amb domicili a Gijón, per 80.000 ptes. (40.000 cadascú) amb la condició que no podien ser destinats al cabotatge nacional.¹⁸¹ L'explotació minera Fàbrica de Mieres, SA havia estat creada l'any 1870 pel ciutadà francès Numa Gilhou, i va funcionar fins el 1968. En el moment de la compra dels vapors tarragonins, l'empresa minera era armadora de tres vapors: *Ceferino Ballesteros* (2.885 tones), *Enrique Ballesteros* (2.692 tones) i *Serafín Ballesteros* (2.942 tones).¹⁸²

¹⁷⁸ ACPT, Fons JOP-APT, signatura 3051. Ofici de 4 de juliol de 1930. La resta de la informació ens ha estat amablement facilitada pel senyor Zacarías Reina Jiménez, de l'Archivo de la Autoridad Portuaria de Málaga, en cartes de 6 i 15 d'abril de 2005.

¹⁷⁹ Malauradament, els registres de vaixells de la Comandància de Marina de Tarragona corresponents a les Llistes 1a i 2a han desaparegut, de manera que no disposem de més informació sobre el destí final dels vapors. En un document conservat al Centre de Documentació Marítima-Museu Marítim de Barcelona, Fons Vulcano, caixa 574, anomenat "Saldos deudores de clientes en fecha 10 de diciembre de 1935", apareixen els noms de *Mont-Sant* i *Mont-Seny*. Desconec què significa aquesta dada.

¹⁸⁰ Registre Mercantil de Tarragona. Full 107. Inscripció 2a de 21 de setembre de 1932 i full 106. Inscripció 2a, de la mateixa data.

¹⁸¹ Registre Mercantil de Tarragona. Full 107. Inscripció 3a de 5 de desembre de 1932 i full 106. Inscripció 3a, de la mateixa data.

¹⁸² *Lista Oficial de Buques*, 1927.



A partir d'aquest moment, el destí dels dos vapors se separa. Del *Mont-Seny*, en sabem que va continuar en mans de la Fàbrica de Mieres, i que durant la Guerra Civil, amb l'evacuació d'Astúries, l'octubre del 1937, va sortir del port del Musel amb un grup de fugitius, però va ser detingut pel minador nacional *Júpiter* (sembla que el dia 21 d'aquell mes), conduït a Ribadeo i després a la base de Ferrol.¹⁸³ En acabar el conflicte, va ser embargat i va passar a ser administrat pel Banc Herrero.¹⁸⁴ La seva vida no va ser gaire llarga: es va enfonsar després de ser abordat pel vapor espanyol *Río Francolí* (una desgràcia i també una desafortunada coincidència, per a un vaixell tarragoní) davant de Portugalete l'any 1940, no abans del mes de març.¹⁸⁵

Pel que fa al *Mont-Sant*, al Lloyd's Register de 1932-33 (dades corresponents a 1931) el *Mont-Sant* apareix com a propietat de l'armador Federico G. Fierro (Naviera Fierro, de Sant Esteban de Pravia), i el *Mont-Seny* com a propietat de la Fàbrica de Mieres, SA. En canvi, al Lloyd's Register de 1935-36 (dades del 1934) el *Mont-Sant* ja no apareix, mentre que sí que hi consta el *Mont-Seny*. La raó és que en un moment indeterminat, amb tota seguretat abans del 1939, va ser rebatejat pel seu armador, Fierro, amb el nom de *Bodón*. La darrera referència la trobem a la *Lista Oficial de Buques* de 1949; a la del 1950, amb dades corresponents a l'any anterior, ja no hi és. No sabem realment quin va ser el seu destí: naufragi, desballestament o venda a l'estranger...



Detall interior del dic flotant a Màlaga. Autoridad Portuaria de Málaga.

¹⁸³ LARUELO ROA, Marcelino. *Asturias, Octubre del 37: El "Cervera" a la Vista*. Ediciones de la estela de Aldebarán. 2a edició. Gijón, 1988, pàg. 253. Una part dels refugiats va ser afusellada, i als altres se'ls va imposar diferents penes de presó. Només uns pocs van quedar lliures.

¹⁸⁴ Registre Mercantil de Tarragona. Full 107. Inscripció 4a lletra C, 8 de març de 1940.

¹⁸⁵ LARUELO ROA, M., *op. cit.*, pàg. 279. Un petit opuscle del professor Pérez del Rio titulat *Ensayo nº1 sobre el maquinismo en la tierra y en la mar*, publicat l'any 1943, porta la següent dedicatòria: "A Ramón Caballé Pujol, 1er maquinista, muerto en la máquina del *Mont-Seny* en abordaje".

Més difícil encara és determinar el destí del remolcador *Tarraco*. Només sé que a la *Lista Oficial de Buques* de 1927 (corresponent al 1926) apareix com a propietat de la Compañía Trasmediterránea, tot i que a cap dels llibres publicats sobre aquesta empresa se'n fa referència. A partir d'aquí se li perd la pista.¹⁸⁶

El nou servei d'escar públic

No eren bons temps per a Tarragona. La nit del 18 al 19 d'octubre de 1930 el Francolí es va desbordar i va envair els terrenys propers, destruint el Club Nàutic i fent molt de mal al barri del Serrallo. No sabem si va danyar també les instal·lacions d'Astilleros de Tarragona, però la manca de notícies pot indicar que les destrosses van ser molt limitades a la factoria, inactiva per altra banda. En tot cas, la Junta d'Obres i la ciutat van haver de fer front a la reforma del dic de l'Oest, amb un nou mur de contenció i reompliments al darrere de la factoria, que d'aquesta forma va quedar més allunyada del curs del riu. Les obres van ser adjudicades el març del 1933.¹⁸⁷

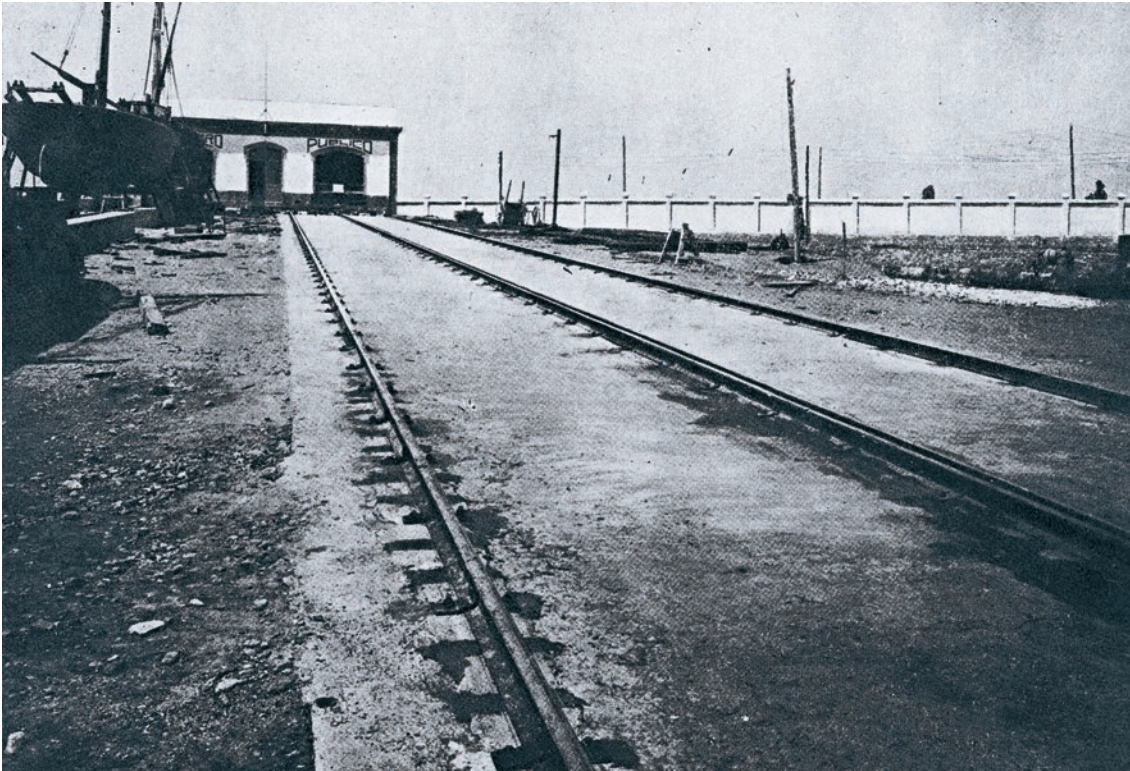
Llavors Unión Naval de Levante va donar un pas endavant per tal de trobar una sortida a unes instal·lacions que significaven una important inversió i que no donaven cap rendi-



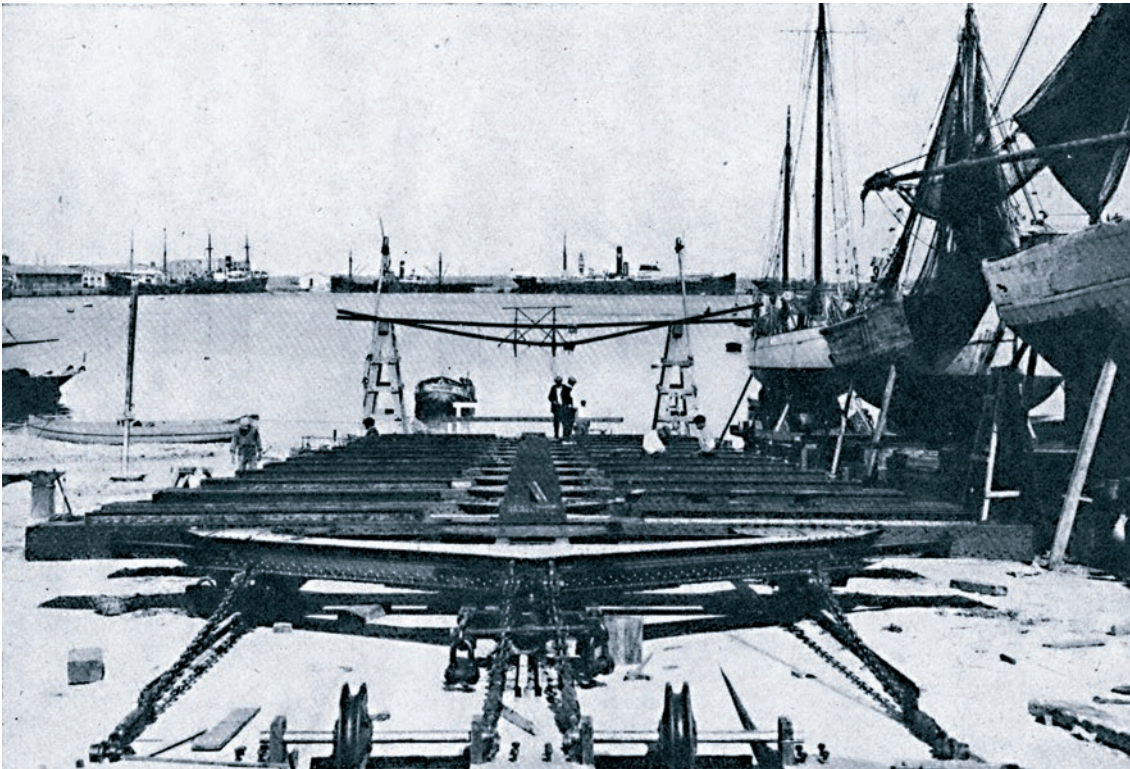
Barri del Serrallo amb els Astilleros de Tarragona al fons. Arxiu Port Tarragona.

¹⁸⁶ També a "Embarcaciones inscritas en la Matrícula de Tarragona", a Cámara Oficial de Comercio, Industria y Navegación. Memòria corresponent al 1928. Malauradament els Registres de Vaixells de la Comandància de Marina de Tarragona corresponents a la Llistes 1a i 2a han desaparegut, de manera que no disposem de més informació.

¹⁸⁷ ESCODA MÚRRIA, C., *op. cit.*, pàg. 87-88.



Vista general de l'escar. Revista Ingeniería Naval, agost 1933.



Carro de 300 tones. Revista Ingeniería Naval, agost 1933.

ment. Una Reial ordre de 26 de maig de 1931 va autoritzar la concessió d'un escar mecànic a Unión Naval de Levante, és a dir, es va permetre la construcció d'una nova estructura diferent de l'existent, propietat de la Junta d'Obres del Port, però també havia de funcionar com a servei públic. Aviat va començar la construcció de la nova instal·lació, a la banda est del lloc on hi havia les grades de construcció, ja abandonades. El nou escar va ser posat en servei l'abril del 1933. Disposava de dos carros metàl·lics, un per a embarcacions de fins a 60 tones i un altre amb una capacitat de fins a 300 tones. El primer carro corria sobre dues vies, accionat per un motor de 25 cavalls, i podia donar servei fins a cinc barques (quatre de situades en uns murs deponents¹⁸⁸ i una altra damunt del mateix carro); el carro gran rodava sobre tres vies i era arrossegat per un motor de 60 cavalls, però a diferència del carro petit, havia de mantenir les embarcacions a sobre mentre duressin els treballs. La maquinària de l'escar era a una caseta d'una sola planta (15 x 7 m) construïda en la part alta de la grada.¹⁸⁹ El conjunt, que tenia una forma gairebé trapezoïdal, ocupava 3.511 m² i estava aïllat de la resta del port per una tanca (vegeu annex 2). En aquells moments, el cànon que es pagava era d'11.750 ptes.¹⁹⁰

Durant dos anys, la Unión Naval de Levante va explotar l'escar, però les primeres setmanes de 1935 la societat i un particular, Joan Baptista Garcia Francisca, es van posar d'acord per a la realització d'algunes petites obres de reforma (seguint el projecte aprovat el 8 de juliol de 1933) i per explotar la instal·lació de forma conjunta, al 50% tant pel que fa als drets com al valor de les obres i instal·lacions (concretament 487.638,15 ptes.).¹⁹¹

Garcia, en Ximo, era un dels personatges més populars del Serrallo. Fill d'un pescador de l'Ametlla i persona inquieta i emprenedora, obligada a treballar des de ben jove, es va introduir en diferents sectors del negoci marítim: armador de pesquers, comerciant d'efectes navals, subministrador de combustible i lubricants a la flota pesquera,¹⁹² representant de la marca sueca de motors marins Bolinder's, i també propietari d'un dels establiments de pes i subhasta del peix a Tarragona, inaugurat el 1931.¹⁹³ L'altre establiment, és a dir, la competència, era el de Josep Prat, que ja hem vist que tenia des del 1918 la concessió d'un escar mecànic de dues vies a la platja del Serrallo, a l'altra banda del barri, oposat a les instal·lacions d'Astilleros de Tarragona.¹⁹⁴ Precisament per disputar-li el mercat i per donar servei als pescadors que formaven la seva xarxa de proveïdors, Joan Baptista Garcia havia entrat en un nou tipus de negoci i havia sol·licitat la gestió de l'escar d'Astilleros de Tarragona, que va compartir amb Unión Naval de Levante des del 1933.¹⁹⁵

¹⁸⁸ El sistema deponent consisteix a dipositar l'embarcació que s'ha tret de l'aigua sobre una plataforma o indret adient, de forma que s'hi pot treballar sense tenir ocupat (i, per tant, inutilitzat) els sistema de sortida, que queda reservat precisament per aquesta única funció.

¹⁸⁹ LORENZO, T. "Un nuevo varadero público" a *Ingeniería Naval*, agost de 1933, pàg. 370-379.

¹⁹⁰ ACPT, Fons JOP-APT, signatura 6630. Ofici de 31 d'octubre de 1936.

¹⁹¹ Arxiu Garcia Pujol. *Acta de reconocimiento y cesión de derechos y declaración de obra nueva otorgada por la representación de Unión Naval de Levante y Don Bautista Garcia Francisca*. Protocol número 1301, de 15 de novembre de 1935, davant del notari de Madrid Alejandro Santamaría y Rojas. Hi ha un inventari detallat dels materials de l'escar en aquell moment (carros, edifici, bombes, bus, xalana, etc.).

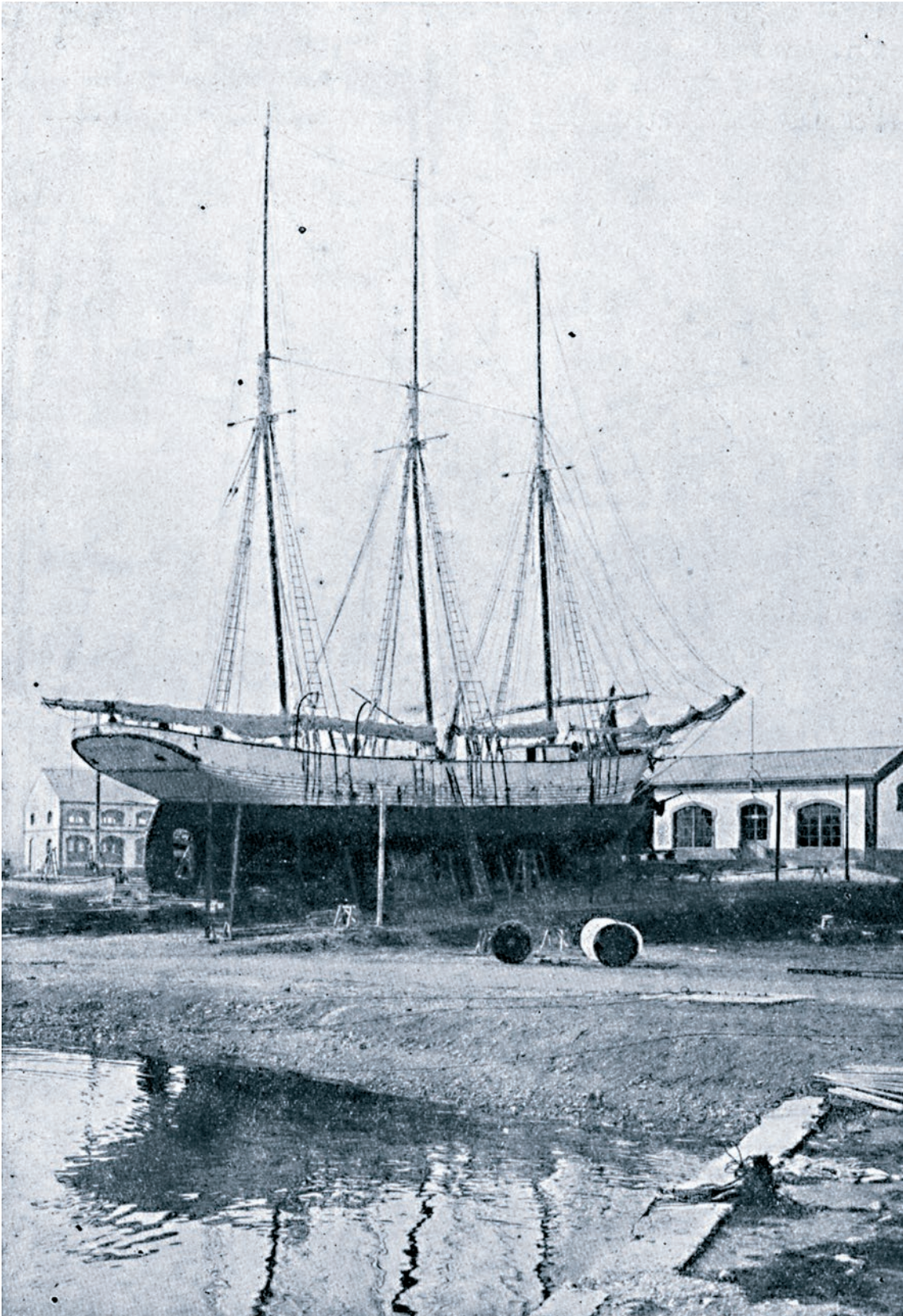
¹⁹² ACPT, Fons JOP-APT, signatura 3026. Autorització per a l'establiment d'una passarel·la per al subministrament de combustible, amb data 17 de maig de 1933.

¹⁹³ Fins el 1925, Tarragona no va comptar amb un pòsit de pescadors, i, tot i així, van subsistir mercats privats, com ara els de Prat o de Garcia. Vegeu ESCODA MÚRRRIA, C., *op. cit.*, pàg. 148-149.

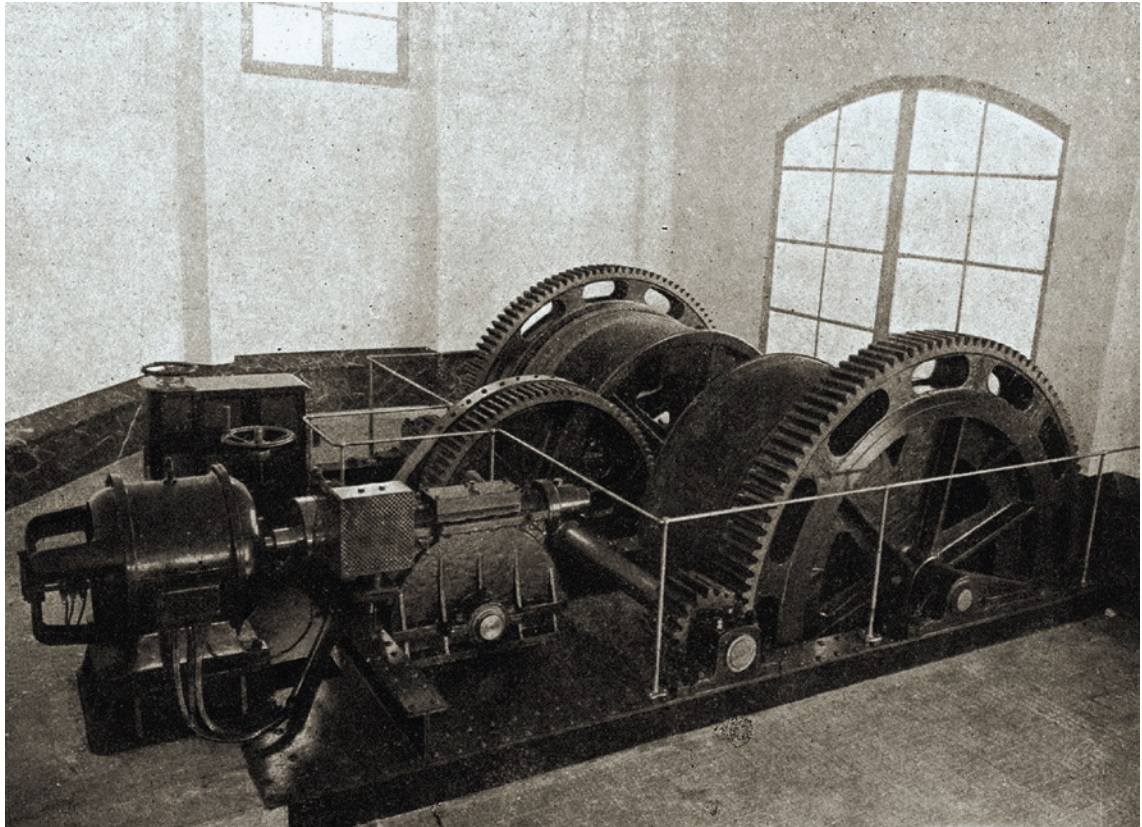
¹⁹⁴ ESCODA MÚRRRIA, C. *op. cit.*, pàg. 154.

¹⁹⁵ Entrevista amb Josep Maria Garcia el 9 d'agost de 2005.

¹⁹⁶ ACPT, Fons JOP-APT, signatura 6632. *Memoria para la ampliación del varadero*, amb data 2 d'agost de 1952.



El pailebot Trinidad Parodi en ple carenat. Revista Ingeniería Naval, agost de 1933.



Mecanisme tractor del carro de 300 tones. Revista Ingeniería Naval, agost de 1933.

Quan les autoritats portuàries van iniciar nous tràmits per confiscar la factoria l'any 1935 (per Ordre ministerial de 5 de juliol es va declarar la caducitat¹⁹⁶ de la concessió), Joan Bpta. Garcia va demanar, en instància de 16 de novembre de 1935, que es declarés la subsistència de la concessió que havia estat autoritzada el 1931. A més a més, el director general d'Unión Naval de Levante, Manuel Soto Redondo, demanava també que encara que es portés a terme la confiscació es respectés la concessió de l'escar a Garcia.¹⁹⁷ Quan va arribar la guerra, el juliol del 1936, el procés de liquidació de la factoria estava encara en un punt mort.

Panorama de la construcció naval a Espanya fins a la Guerra Civil

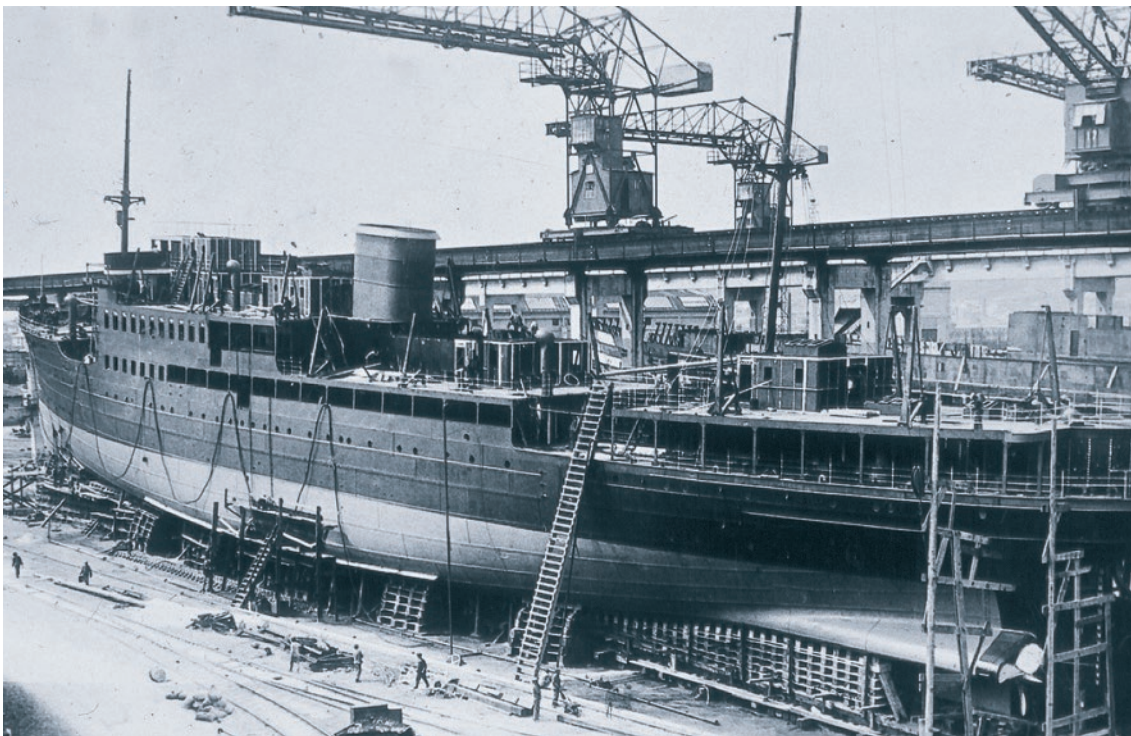
Vista la desaparició virtual d'Astilleros de Tarragona com a factoria naval, val la pena recordar que el període que va de la primera dècada del s. XX a la Guerra Civil espanyola es va caracteritzar per la posició privilegiada de la Sociedad Española de Construcción Naval al costat de la penúria relativa de la resta de drassanes, grans o petites. En diferents moments, hi van haver intents frustrats de trencar el virtual monopoli de la construcció naval militar, donant entrada a d'altres empreses (un exemple va ser el cas dels guardapes-

¹⁹⁷ ACPT, Fons JOP-APT, signatura 3051.

¹⁹⁸ VVAA. *Astilleros Españoles 1872-1998. La construcción naval en España*. Editorial Lid. Madrid, 1998, pàg. 412.

ques que s'havien de fer a Tarragona), però aquesta iniciativa va tenir un abast limitat. Pel que fa a la construcció civil, la Naval havia entrat al negoci l'any 1914, tant a la factoria de Matagorda (on es van fer vaixells com el *Magallanes*, el *Campomanes* i el *Campeche*) com a la drassana de Sestao (on es van avarar l'*Alfonso XIII*, el *Conde de Zubiría*, el *Mar Negro*, el *Mar Adriático*, el *Cabo Roche* i molts altres més). Però durant els anys de la República va arribar la contracció de la contractació estatal, que, sumada a la conflictivitat laboral, a la desvinculació del capital anglès i a altres circumstàncies, va portar la Naval gairebé a la fallida, de manera que l'SECN va quedar fora de joc.¹⁹⁸

Pel que fa als Astilleros Echevarrieta y Larrinaga, a Cadis, que havien estat inaugurats el 1917, caldria destacar-ne la construcció, l'any 1928, del *Juan Sebastián Elcano*, vaixell escola de l'Armada espanyola. També és interessant assenyalar la temptativa per part d'Alemanya d'utilitzar aquesta empresa per a la construcció de submarins a finals dels anys vint, una operació d'entrada de capital que té un cert paral·lelisme amb la participació a UNL.¹⁹⁹ Fora d'això, aquesta drassana no va acabar d'enlairar-se fins després de la guerra, com veurem més endavant. Un camí diferent van seguir les drassanes Euskalduna de Bilbao, nascudes amb el segle, que van tenir una primera etapa de gran activitat als anys deu i vint fins a resultar molt afectades per la crisi dels anys trenta, al marge dels problemes que van patir pel posicionament radicalment nacionalista de Ramón de la Sota, el seu principal cap



Construcció d'una embarcació als anys 30. Centre de Documentació Marítima-Museu Marítim de Barcelona.

¹⁹⁹ Vegeu DÍAZ MORLAN, P. *Horacio Echevarrieta, 1870-1963. El capitalista republicano*. Editorial Lid. Madrid, 1998.

²⁰⁰ Vegeu TORRES VILLANUEVA, Eugenio. *Ramón de la Sota. 1857-1936. Un empresario vasco*. Editorial Lid. Madrid, 1999.

visible, una opció que li va suposar un fort càstig després de la guerra, quan van canviar els grups que exercien el control del negoci i Sota va haver d'exiliar-se.²⁰⁰

Deixem per al final el paper d'Unión Naval de Levante, que va desenvolupar una forta activitat constructiva a València subministrant vaixells a la Trasmediterrànea però també a d'altres companyies. D'aquelles grades van sortir, per exemple, els mercants *Miguel Primo de Rivera*, *General Sanjurjo*, *Infante Don Juan* o *Infante Don Gonzalo*, els petroliers *Campuzano*, *Campilo* o *Plutón*, i el dic flotant de Maó, així com multitud de petites embarcacions de servei. Tot i que el servei a la Compañía Trasmediterrànea era segurament l'activitat prioritària, aquesta empresa també pretenia fer-se amb una part del pastís de la construcció naval civil a Espanya. Però la crisi dels anys trenta la va afectar, com a les altres empreses del sector, i després, durant la Guerra Civil fou destruïda bona part de la drassana, fins al punt que va ser necessari fer-hi un important treball de recuperació durant la postguerra. Com en altres casos, també aquesta empresa va diversificar les seves activitats amb el negoci de les reparacions i transformacions i amb la construcció de material ferroviari. En aquest context, ja ho hem vist, la factoria de Tarragona va quedar al marge de tota aquesta activitat, relegada a un paper de tercera.²⁰¹

La factoria de Tarragona durant la Guerra Civil

En aquestes circumstàncies va esclatar la Guerra Civil. Durant el conflicte, l'escar va continuar operatiu, almenys al principi i donava servei a la flota pesquera, però fora del control d'Unión Naval de Levante.²⁰² Resulta difícil detallar què va passar en aquells anys. El que sembla clar és que les instal·lacions de l'escar van patir els efectes de la guerra. Per un costat, hi van haver danys a causa d'alguns dels bombardejos que van assolir la ciutat al llarg del 1938, especialment de l'atac de la tarda del 5 de novembre.²⁰³ El port i el barri del Serrallo van patir moltes destrosses: tant les instal·lacions portuàries com les línies ferroviàries i els ponts sobre el Francolí, com la CAMPSA, eren objectius militars de primer ordre. Per una altra banda, sembla que quan, a finals del mateix any 1938, es va desmantellar part de l'utillatge del port per enviar-lo a Sant Feliu de Guíxols i al Port de la Selva (darrers ports que la República conservava a Catalunya per rebre-hi material bèl·lic), també es van embarcar materials procedents de les drassanes de Tarragona, però no en sabem més detalls.²⁰⁴ I encara que en un altre nivell, sembla que també es van perdre part dels arxius de la factoria. Que els danys van ser grans, queda reflectit en la declaració que va fer Garcia després de la guerra:²⁰⁵ "[...] las grandes dificultades y sacrificios que se han tenido que realizar para lograr la reconstrucción de las instalaciones del Varadero, que con motivo de nuestra guerra de Liberación, quedaron completamente destruidas [...]".

Al marge d'això, part de les instal·lacions van tenir també una utilitat ben diferent. Per exemple, van acollir una escola pública. El 28 de setembre de 1936, des de l'alcaldia ac-

²⁰¹ Per a una idea general sobre aquesta qüestió, vegueu GÓMEZ-SANTOS, M. *Todo Avante*. Edición de la Cia. Trasmediterránea. 1a edición, 1991. També Sociedad Anónima Unión Naval de Levante. Impreso por Dalmau Oliveres, SA. Barcelona, s/f (1924?).

²⁰² GÓMEZ SANTOS, *op. cit.* Segons aquest autor, també les factories de València i Màlaga van quedar fora de control.

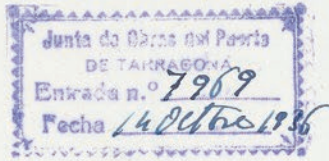
²⁰³ GONZÁLEZ HUIX, F. J. *El asedio aéreo de Tarragona 1937-1939*. Diputació de Tarragona. Tarragona, 1990, pàg. 117 i esquemes.

²⁰⁴ GONZÁLEZ HUIX, *op. cit.*, pàg. 125 i nota 98. Els materials van ser embarcats el 8 de desembre a bord dels vapor *Malbarrosa* i el llagut de tràfic *Teresa*.

²⁰⁵ ACPT, Fons JOP-APT, signatura 6632. "Ampliación del varadero de Tarragona. Memoria", amb data 2 d'agost de 1952.



SJ. 3024



Honorable company :

Els treballadors dedicats a la construcció i reparació de bastiments d'aquesta ribera, han aplegat llurs esforços per a començar una vida col·lectiva i s'han associat constituint la " Cooperativa de Mestres d'aixa i Calafats, U.G.T." .

Per a facilitar la nostra tasca ens manca un espai cobert que respongui a les nostres necessitats i on pugui instal·lar-se el taller mancomunat. L'hem cercat i l'hem trobat.

Les Obres del Port disposa de l'edifici que era secció de gàlils de l'antiga Factoria de Unión Naval de Levante; si no té altra destinació, us demanem l'ocupació d'una part de la planta baixa i confiem que, tenint en compte les nostres possibilitats -avui molt migrades-, s'assenyalarà un preu de lloguer ben reduït, tant com ho permeti el vostre criteri i les necessitats de l'estament que vos presidiu.

Visqueu molts anys.

Tarragona, 9 d'Octubre del 1.936.

El President,

Josep Fort

El Secretari,

Jaime Bru



Sr. President de la Comissió d'Obres del Port.

cidental, s'havia demanat a la Junta d'Obres del Port permís per ocupar dos edificis buits de la drassana per ubicar-hi unes aules per fer-hi classes. Es volien habilitar per fer-hi instrucció per als alumnes de primària del Serrallo durant el curs 1936-1937, que havia de començar aquell octubre. La idea va ser acceptada, i el 29 de setembre es va acordar atorgar la concessió a l'ajuntament per un preu de 112,50 ptes.²⁰⁶

També durant la guerra els treballadors dedicats a la construcció i reparació de bastiments al port de Tarragona es van agrupar sota el nom de Cooperativa de Mestres d'Aixa i Calafats, UGT. Josep Roch, en nom de la societat, va sol·licitar a la Junta d'Obres permís per instal·lar el taller comunal a l'edifici de l'antiga sala de gàlibs d'Astilleros de Tarragona, en concret a la planta baixa. La demanda va ser autoritzada el 16 d'octubre, i es va fixar un lloguer de 35 ptes. al mes.²⁰⁷

²⁰⁶ ACPT, Fons JOP-APT, signatura 3024, Instància de 28 de setembre i ofici de 29 de setembre de 1936. També a ESCODA MÚRRIA, Coia, "El pòsit de pescadors. Orígens i actualitat" a *Al Port*, núm 14, gener de 2003.

²⁰⁷ ACPT, Fons JOP-APT, signatura 3024. Instància de 9 d'octubre i ofici de 16 d'octubre de 1936.



7



LA SEGONA VIDA D'ASTILLEROS
DE TARRAGONA, SA



La factoria naval de Tarragona va tenir una segona vida, una resurrecció de la mà de Joan Baptista Garcia, en Ximo. La segona època daurada de la construcció naval a Tarragona mereix un tractament a part, ja que la drassana de la segona meitat del s. XX, desapareguda tot just fa uns anys, forma part de la memòria més recent dels tarragonins. I, des del punt de vista de l'historiador marítim, com a factoria va assolir un alt nivell de qualitat que converteix en injust un record que no sigui suficient i digne.²⁰⁸

La indústria naval espanyola canvia de pell

El sector naval va patir grans canvis després de la guerra. Qualsevol conflicte bèl·lic és seguit, normalment, per una febre constructiva que compensa els danys ocasionats, però a Espanya el caràcter civil del conflicte, la naturalesa del nou règim i l'inici de la II Guerra Mundial va impossibilitar una recuperació ràpida. Els termes depressió i autarquia defineixen la vida política, econòmica i social del país als anys quaranta, i no són un escenari interessant per a les indústries pesants. Però el fet clau és que s'hi va produir un fenomen radicalment nou respecte al que havia estat el sector abans de la guerra: el canvi en el paper jugat per l'Estat en la indústria de la construcció naval. Fins el 1936, l'Estat s'havia limitat a la promoció del sector mitjançant aranzels, primes i una àmplia legislació protectora, amb major o menor èxit. Però després de la guerra l'Estat va donar un pas endavant en la política industrial, esdevenint-ne empresari i promotor directe.

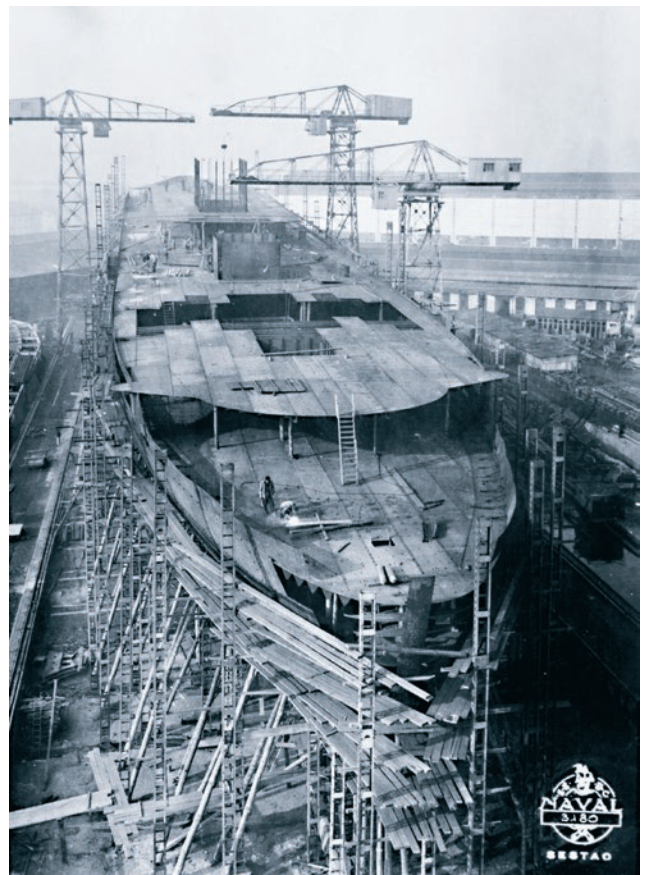
L'Estat no només va recuperar els arsenals de titularitat pública després de trenta anys de gestió privada de La Naval, sinó que va crear, el 1942, una nova naviliera, la Empresa Nacional Elcano de la Marina mercant (enquadrada dins l'Instituto Nacional de Industria o INI, creat feia poc) amb la finalitat d'augmentar la flota mercant i elevar la demanda de vaixells de nova construcció, i fins i tot va entrar de ple en la construcció amb diferents iniciatives: la construcció d'una drassana a Sevilla el 1944, la posada en marxa de la fàbrica de motors de Manises el 1949, la compra per l'INI de la factoria d'Echevarrieta i la seva reconversió en Astilleros de Cádiz, SA (1952), etc. L'Estat anava camí de convertir-se, a la dècada dels 50, en un dels principals fabricants de vaixells del país. El veritable punt d'inflexió va ser la Ley de protección y renovación de la Marina mercante, de 1956, que substituïa la Ley Maura de 1909. Establia importants incentius (primes, crèdit naval, bonificacions fiscals, crèdits per a la modernització de les drassanes) i tenia la voluntat clara de convertir la indústria naval en un dels puntals econòmics del règim franquista. A partir d'aquell moment, hi va haver una forta expansió de les construccions i el sector naval va arribar al seu màxim nivell. Sense tenir present aquest panorama, segurament no es pot comprendre el renaixement d'Astilleros de Tarragona en el que va ser la seva segona època.

A escala nacional, la fita principal en aquesta aventura va arribar l'1 de desembre de 1969, quan va néixer Astilleros Españoles, SA a partir de la concentració de tres dels grans: Astilleros de Cádiz, SA, Euskalduna i la Sociedad Española de Construcciones Navales. Amb AESA va néixer el gegant de la construcció naval espanyola, meitat públic i meitat privat, tot i que el 1979 va acabar sent al cent per cent de l'INI. Cap al 1970, el grup

²⁰⁸ Aquest capítol hauria estat impossible sense l'ajut del senyor Josep Maria Garcia Pujol, que m'ha permès consultar el seus arxius i, encara més, m'ha facilitat de paraula i per escrit les seves notes i records.



*Construcció del Cabo San Roque
als anys 50.
Centre de Documentació Marítima
-Museu Marítim de Barcelona.*





disposava de cinc grans drassanes que representaven el 60% de la producció naval, múltiples instal·lacions per a reparacions (que feien el 75% del total nacional), quatre fàbriques de motors i uns 22.000 treballadors.²⁰⁹

Astillers de Tarragona, de Juan Bautista Garcia

Reculant en la narració, hem de tornar a la immediata postguerra. Quan va acabar la guerra, es van reprendre les gestions perquè el port recuperés els terrenys i edificacions de la concessió d'Astillers de Tarragona, llevat de l'escar, un fet que demostra que l'estiu de 1936 no s'havia acabat de lligar tot l'assumpte.²¹⁰ Calia determinar quina indemnització havia de ser abonada a Unión Naval de Levante pel valor dels edificis i les instal·lacions; la quantitat fixada finalment va ser de 124.522,71 ptes.²¹¹ En aquells anys de postguerra, a l'escar no només es feien reparacions, sinó que també hi treballaven alguns mestres d'aixa que hi feien petites construccions, que no crec que hom pugui considerar pròpies de la factoria, sinó més aviat produïdes a les seves instal·lacions. Un bon exemple d'això és el bot de cadenes fet el 1949 per a la Junta d'Obres. Era una petita barca de fusta dotada amb braç o ploma a popa que permetia fer maniobres diverses: manipular les cadenes dels morts fondejats al port, auxiliar als treballs de l'escar, etc. Cito aquesta embarcació perquè va ser recuperada i restaurada a l'Escola Taller del Centre d'Estudis Marítims de l'Autoritat Portuària de Tarragona entre els anys 1987 i 1988, i actualment es



Barca Esteban Veral, 1955. Arxiu Port Tarragona.

²⁰⁹ Astillers..., pàg. 21, pròleg de Pablo Martín Aceña.

²¹⁰ ACPT, Fons JOP-APT, signatura 6650. Carta de l'enginyer director d'Obres Públiques, amb data 7 de novembre de 1941.

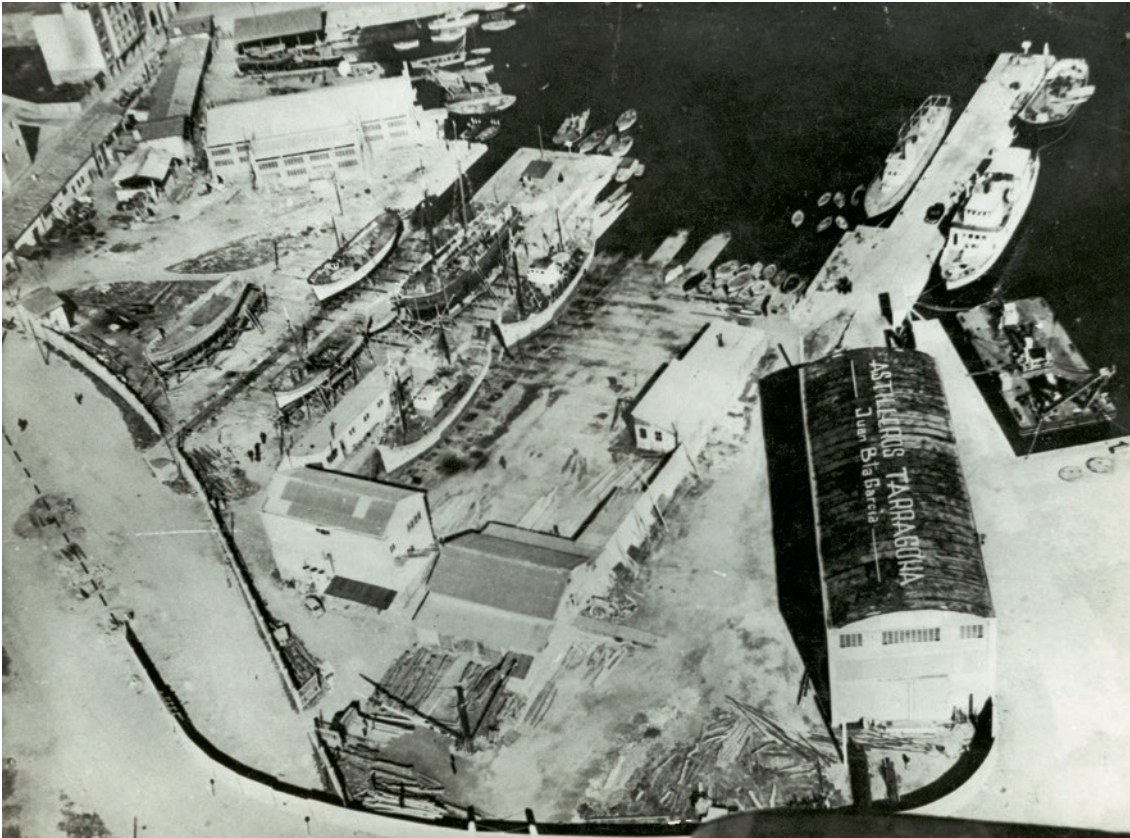
²¹¹ ACPT, Fons JOP-APT, signatura 6630. Informe de l'enginyer en cap d'Obres Públiques de Tarragona, amb data 14 d'abril de 1942.



Barca M.ª. D. de Pijuan, 1957. Arxiu Port Tarragona.



Mateu Abelló i Joan Bta. Garcia. Foto Vallvé.



Vista aèria d'Astilleros de Tarragona, SA. Foto Canadell.

conserva com a part de les col·leccions del Museu del Port de Tarragona i, en definitiva, del patrimoni marítim de la ciutat.

A principis de gener de 1950, Unión Naval de Levante va tancar la seva presència a Tarragona desfent-se de la seva participació en l'explotació de l'escar. En aquell moment, recordem-ho, el port de Tarragona disposava encara de tres escars en funcionament: el de la Junta d'Obres (dues vies i carros per a embarcacions de 25 tones), el de Prat Ferrando (dues vies i carros per a embarcacions de 100 tones) i el d'Unión Naval de Levante (amb dues vies i carros per a embarcacions de 100 i 300 tones).²¹²

Així, el 13 de gener de 1950, es va formalitzar la venda i cessió de la part proindivisa d'obres, instal·lacions i drets que conservava Unión Naval sobre l'escar a Garcia per 300.000 ptes. (217.733,67 ptes. corresponents a béns mobles i 81.766,33 corresponents a béns immobles).²¹³ En aquells moments, Unión Naval no tenia ja cap interès en les instal·lacions tarragonines i van liquidar la seva presència a la capital catalana pel que fa a la vella factoria, ja que probablement encara va mantenir interessos immobiliaris i d'altre tipus. La transferència de la concessió es va autoritzar per Ordre Ministerial de 21 de novembre de 1951. Llavors, el destí de la vella factoria estava completament en mans de Garcia, que era molt ambiciós. L'empresa fou explotada sota el nom d'Astilleros de Tarragona de Juan Bta. García, societat personal.²¹⁴

²¹² Comisariado Marítimo Español. *Anuario Marítimo Español*. 1945-46.

²¹³ Arxiu Garcia Pujol. *Escritura de venta y cesión de Unión Naval de Levante, SA a Don Juan Bautista Garcia Francisca*. Protocol número 84, de 13 de gener de 1950, atorgada davant el notari de Madrid Ramón Herrán y Torriente.

²¹⁴ A tall de curiositat, podem dir que l'any 1949 Garcia va obtenir del Registre de la Propietat Industrial un certificat per 20 anys per a l'explotació de la marca El Varadero (pintures, colors, esmalts, secants, tintes, etc.). Registro de la Propiedad Industrial. Certificat de 4 de març de 1949.

Disposem d'un breu inventari del conjunt de la factoria en aquell moment: un edifici de maçoneria de 15 x 7 m, amb planta (on hi havia el sistema tractor del carro gran), un espai per a la construcció naval, amb grades que ocupaven una planta de 82 x 80 m, una avantgrada submergida de 40 m d'amplada i que penetrava fins a 65 m sota el mar, una avantgrada de 70 x 8 m, i un moll d'atracament de 20 x 18 m.²¹⁵

Constructors navals a la Tarragona de la postguerra

Tarragona estava a punt d'assistir al renaixement d'una modesta però agosarada indústria naval, però seria un error oblidar que al voltant del projecte que és objecte d'estudi d'aquest treball hi ha altres noms propis que cal recordar. Principalment, mereixen unes línies dues nissagues, la dels Roch i la dels Casado.

La nissaga dels Roch agrupa un elevat nombre de calafats tarragonins que, com a mínim des de finals del s. XIX, han treballat en la construcció naval, i algun dels membres d'aquesta ha assolit una certa rellevància. Podem començar per Sebastià Roch Casanovas, que tot i ser originari de Mequinensa va desenvolupar la seva activitat principalment a la capital tarragonina. Va tenir quatre fills: Sebastià, Fermí, Joan i Salvador Roch Carles. Els tres primers van ser calafats, concretament, Sebastià i Fermí van destacar en el seu ofici.



Vista de la drassana del mestre Casado. Arxiu Port Tarragona.

²¹⁵ Arxiu Garcia Pujol. Certificat de 19 de desembre de 1958 expedit pel Registre de la Propietat de Tarragona.



Fermí Roch entrevistat per Marcel·lí Domingo. Arxiu Port Tarragona.



Fermí Roch Carles també era calafat, i va tenir un cert renom cap als anys vint, però sembla que no va durar gaire en l'ofici, mentre que el seu fill, Fermí Roch Anguera, es va fer un nom com a mestre d'aixa. En tot cas, el més famós dels dos germans va ser Sebastià Roch Carles, que va començar la seva carrera treballant a Torredembarra a la dècada dels anys vint, substituint el seu germà Fermí. A la dècada dels 30, Sebastià vivia a cavall entre Tarragona (on tenia un petit taller al port) i Torredembarra, on es refugià durant la guerra. En acabar la contesa, tornà definitivament a la capital, i, l'estiu de 1940, va sol·licitar poder abandonar el local que ocupava a les antigues oficines d'Unión Naval de Levante.²¹⁶ Va instal·lar el seu taller al carrer de Jaume I (a prop de la Plaça de Braus), però sense deixar de treballar per als pescadors de Torredembarra. Als anys cinquanta, va ocupar temporalment l'escar de bots de la Junta d'Obres del Port, al costat del Club Nàutic, una ocupació que li va ser autoritzada el 30 de novembre de 1950.²¹⁷ Tres anys després, va demanar la caducitat de la concessió a l'escar del port.²¹⁸ Primerament, construïa petits bots de 18 pams (al taller) i després va arribar a fer 4 o 5 barques grans, d'unes 35 tones, a l'espai de l'escar.

Un dels treballs que li va donar més fama va ser el disseny i construcció de les "pulgas", una petita embarcació de lleure fruit de la seva col·laboració amb Lluís de Muller i de Ferrer, baró de la Real Jura.²¹⁹ En diferents sèries, entre 1946 i 1948, se'n van realitzar unes 75 unitats, fins que la producció es va aturar a causa d'una curiosa raó. Durant una regata, un dels fills de Roch Carles, Sebastià, va patir un accident de navegació i el seu pare va fer una prometença: no fer més "pulgas". Era l'any 1948. L'únic exemplar d'aquestes embarcacions que hi ha a Tarragona, la *Bruja*, és al Museu del Port de Tarragona; la resta van ser venudes a mariners americans de la U.S. Navy, que se les van endur als Estats Units. A la mort de Sebastià Roch, el seu fill Jordi Roch Fortuny va continuar l'ofici per un temps, però va acabar tancant el taller, tot i que no sabem exactament quan.²²⁰ Tant ell com el seu germà Albert, també calafat, han col·laborat darrerament amb el Museu del Port.

²¹⁶ ACPT, Fons JOP-APT, signatura 3039. Instància de 6 de juliol de 1940.

²¹⁷ ACPT, Fons JOP-APT, signatura 3042. Instància de 10 d'octubre de 1950.

²¹⁸ ACPT, Fons JOP-APT, signatura 3042. 28 de juliol de 1953.

²¹⁹ Al Museu del Port de Tarragona es conserva el document original del certificat número 153.732 del Registre de la Propietat Industrial, de 16 de febrer de 1946, corresponent a la construcció de les "pulgas".

²²⁰ Museu del Port de Tarragona. *Dossier de l'exposició Mestres d'Aixa de la costa catalana de ponent*. 1998. CEMAPT.



Construcció de la barca Pessic a la drassana Casado. Arxiu del Port de Tarragona.

A la família dels Roch hi ha un altre mestre destacat que ja hem citat, Fermí Roch Aragonés, nascut cap al 1907 i cosí de Sebastià Roch Carles (el seu pare era Fermí Roch Casanovas). No en sabem gran cosa, fora que després de la guerra Roch Aragonès va sol·licitar diferents concessions per ocupar un espai a les antigues instal·lacions d'Unión Naval de Levante per bastir un ambiciós projecte, els Astilleros Fermín Roch Aragonés, una empresa que va tenir uns anys de gran activitat però que va tancar el 1946. En aquells moments, ocupava una superfície útil total de 4.800 m² i tres locals coberts.²²¹ El taller va ser liquidat per la "Junta de Interventores Judiciales de la Suspensión de Pagos de D. Fermín Roch Aragonés", que va rebre el traspàs de la concessió el 4 de desembre de 1947.²²² Sembla que encara va treballar algun temps, principalment al Nàutic, fins a la seva mort.

L'altra gran família de calafats és la dels Casado, una nissaga que neix a Àguilas (Múrcia), població natal d'Àngel Casado Cervantes. A la seva terra natal era mestre d'aixa, però va deixar Àguilas per anar a Tarragona, a treballar a Astilleros de Tarragona, i s'incorporà a la construcció del *Mont-Sant* i del *Mont-Seny*. Tenia prop de 21 anys quan va arribar a Tarragona i aviat va aprendre l'ofici treballant a Astilleros de Tarragona. Als volts de 1925, quan ja no hi havia feina als Astilleros, es va instal·lar pel seu compte, a un petit taller davant de l'església del Serrallo. Hi feia reparacions i també construccions de petites embarcacions

²²¹ ACPT, Fons JOP-APT, signatura 3042. "Fichas de concesionarios". Sol·licitud de 28 de maig de 1946, autoritzada el 29 juliol del mateix any, concessió que anul·lava les anteriors (la primera de 2 de novembre de 1939).

²²² ACPT, Fons JOP-APT, signatura 3042. "Fichas de concesionarios", fitxa de 4 de gener de 1952.

²²³ Museu del Port de Tarragona. *Dossier de l'exposició Mestres d'Aixa de la costa catalana de ponent*. 1998. CEMAPT.



Drassana Casado. Arxiu Port Tarragona.



Una pausa en el treball. Arxiu Port Tarragona.

de vela llatina amb motor.²²³ Després de la guerra, Ángel Casado Cervantes va rebre, el 29 d'abril de 1940, una autorització per ocupar un pavelló al costat del transformador de la factoria d'Unión Naval de Levante, un espai útil de 3,70 x 1,40 m, pel qual havia de pagar 7,50 ptes. mensuals.²²⁴ Ángel Casado va morir el 1945, i la nissaga va continuar amb el seu fill Pere, que va aprendre l'ofici amb el seu pare i, després, en morir aquest, als Astilleros de Tarragona, i més tard a les drassanes de Fermí Roch (fins al seu tancament, l'any 1948), a Cambrils i finalment a Mallorca, on va marxar l'estiu del 1949. Un any després, ja major d'edat, torna a Tarragona i hi obre un taller propi, on construeix petites embarcacions, un balandre de 10 m i alguns bots per a la Junta d'Obres.²²⁵

Casado Gallardo disposava d'un taller al carrer de Trafalgar núm. 13, però l'espai era insuficient, i per això, el 24 de maig de 1974, va ser autoritzat a ocupar una parcel·la de 30 x 10 m a la zona de l'escar públic (entre l'escar de Prat Ferrando i el Club Nàutic) per fer-hi barques de pesca i també algun bot de pràctic. Aquesta autorització va ser prorrogada el 17 de novembre de 1978 per tres anys més, a canvi del pagament de 300 ptes. per m² i any, però a finals de l'any següent es va disposar la caducitat de la concessió.²²⁶

El 18 d'abril de 1982, va sol·licitar l'ocupació de 250 m² a la zona del nou escar del port (entre el moll de Reus i el moll de la Rioja), que li fou autoritzada el 3 de juny de 1982, a canvi del pagament de 140 ptes. per m² i any. S'hi va construir un cobert, que es va cremar en un incendi en què es va perdre la major part de la maquinària i els equips. El 1985, un cop reconstruït el taller, va ser ampliat l'espai fins a 297,25 m². D'aquesta època són la construcció d'una barca de 19,90 m d'eslora per a l'armador Agustí Rillo Viñals i d'un altre de 16 m per als germans Aguado.²²⁷ En definitiva, és en aquesta època quan la seva drassana assoleix la plenitud gràcies a la construcció de grans bastiments de pesca per l'arrossegament i barques de llum. En començar la dècada dels 80, s'havien incorporat al taller els seus fills, Pere i Àngel, ambdós enginyers tècnics navals. La darrera embarcació que va sortir de les drassanes Casado va ser la barca *Bon Dia*, construïda el 1997. Actualment, el taller dels Casado és el darrer establiment que encara treballa al port de Tarragona, tot i que només en el camp de les reparacions, principalment en fusta.

Finalment, cal dir que la història de la construcció naval a Tarragona l'han feta molts altres noms, alguns dels quals s'han perdut en l'oblit. Alguns, només són referències de difícil documentació, com per exemple Vicenç Borràs, Antoni Recasens, Lluís Balançà, Josep Mir, Jaume Garcia, Josep Asensi Dil, Jaume Codina Homs, Andrés Llorens Giner, Marià Mateu Gabriel, etc. Per altra banda, també cal citar l'escar de José Prat i Prats, que a la seva mort va administrar el seu fill Josep Prat Ferrando. En aquesta instal·lació no es feien construccions, però sí carenats i reparacions, de manera que els calafats que hi treballaven també han de ser recordats en aquest apartat.

²²⁴ ACPT, Fons JOP-APT, signatura 3039. Notificació de l'autorització. Segons un altre document (Arxiu Central del Port de Tarragona. Signatura 3042, "Fichas de concesionarios", fitxa amb data 25 de gener de 1945) la concessió havia estat sol·licitada el 9 de juliol de 1939 i autoritzada el 22 de desembre de 1939.

²²⁵ Museu del Port de Tarragona. *Dossier de l'exposició Mestres d'Aixa de la costa catalana de ponent*. 1998. CEMAPT.

²²⁶ ACPT, Fons JOP-APT, signatura 5670.

²²⁷ ACPT, Fons JOP-APT, signatura 5670.

L'au fènix

Tant aviat com Joan Baptista Garcia es va fer amb la propietat total dels drets sobre l'exploració de l'antic escar d'Unión Naval de Levante, el 1951, va posar en marxa un projecte molt ambiciós, que va anar desenvolupant a poc a poc en els anys següents: el de tornar a posar en marxa en aquell racó del port una factoria dedicada a la construcció naval, recuperant l'esperit d'Astilleros de Tarragona i de la seva aposta de futur per a la ciutat i el port. La desaparició dels Astilleros Fermín Roch Aragonés i la manca d'una competència seriosa poden estar en l'origen d'aquesta decisió. El procés va ser lent, gairebé va durar set anys, perquè sobre la marxa es va prendre la decisió de modificar el projecte per anar encara més enllà del que originalment estava previst. Es demanava, de fet, una ampliació de l'escar, però també un permís per a la construcció d'embarcacions.

Per començar, es va presentar un projecte que incloïa la preceptiva memòria i 12 plànols (general d'emplaçament, superfície actual i ampliació que es projecta, perfils de reompliments del terreny a ampliar, disposició general de l'escar després de l'ampliació, carro metàl·lic de 300 tones, modificació del sistema de tracció del carro de 300 tones per avarar



Vista aèria del port amb la delimitació de l'espai que ocupaven les drassanes en la seva nova etapa. Arxiu Port Tarragona.

embarcacions de 500 tones, carros transbordadors, detall dels murs deponents, moll final de grades deponents, planta del moll d'abaliment,²²⁸ perfil longitudinal y transversal del moll de abaliment, i alçats del moll d'abaliment). El projecte anava signat per l'enginyer de camins senyor Pablo Canadell Queralt.²²⁹

En una memòria del 2 d'agost de 1952 s'explicaven les raons de la proposta:

Después de la reparación de los daños causados por la guerra, este Varadero se dedicaba única y exclusivamente al varado de embarcaciones para realizar su limpieza y poder practicar algunas pequeñas reparaciones que realizaban industriales de la localidad y que en razón a lo distante que quedaban sus talleres y la necesidad de tener que atender a otros trabajos, retrasaban grandemente dichas reparaciones, con el consiguiente perjuicio económico que ello entrañaba para el armador, y con el fin de subsanar estas deficiencias se montó un completo y eficiente equipo de calafates, que alternaban sus trabajos de reparación con el de construcción de embarcaciones de casco de madera, y se adquirieron para tal fin, las máquinas y herramental necesario anteriormente mencionado; con lo que se consiguió el poder realizar todos los trabajos con mayor economía y perfección, lográndose de esta manera una gran mejora en los servicios de este varadero, incrementándose los varados de los buques motoveleros a los que se les tiene que hacer grandes e importantes reparaciones, resultando, que desde hace años, se tiene constantemente en grada alguno de ellos, realizando estas operaciones de reparación y limpieza sobre la mitad de proa del carro de 300 toneladas y son continuas las peticiones de turno para poder varar. De igual manera y con el fin de no dejar desatendidos los servicios que constantemente se reclaman para reparar toda suerte de



La drassana en un port en plena expansió. Arxiu Port Tarragona.

²²⁸ El moll d'abaliment marca el final de l'avantgrada i protegeix les embarcacions en les operacions d'entrada i sortida de l'aigua. També és una plataforma de treball que s'usa per a reparacions o per a l'armament de les naus.

²²⁹ ACPT, Fons JOP-APT, signatura 6632. "Proyecto de ampliación del varadero de Tarragona, propiedad de Juan Bautista Garcia Francisca". Aquest lligall inclou l'esmentada memòria, un plec de condicions facultatives (amb data 20 de setembre de 1953), una memòria explicativa de les edificacions a construir (amb data 11 de febrer de 1954) i quatre plànols més afegits *a posteriori*, ja que no apareixen a la primera llista inclosa a la memòria: taller de ferrers de ribera, taller mecànic i sala de gàlils (febrer de 1954); asserrador, fusteria, magatzem de fustes, ranxo de marineria, panyol de marineria i WC (gener de 1954); sala del mecanisme de deposició, panyol de grada, menjador, vestuari i farmaciola (febrer de 1954); despatx, magatzem i porteria (febrer de 1954).



embarcaciones con casco de acero, y contando este varadero con las características necesarias y condiciones precisas para ello, se proyecta igualmente renovar la maquinaria y el utillaje que antes existía y que se precisa para poder realizar los trabajos antes mencionados.²³⁰

Des del punt de vista tècnic, el projecte es fonamentava en cinc punts. El primer era una considerable ampliació de la superfície (recuperant part de la corresponent a la primera concessió d'Astilleros de Tarragona, SA). El segon era la modificació del sistema de tracció del carro de 300 tones, per avarar naus de fins a 500 tones. El tercer era la construcció d'un sistema de murs deponents, de formigó, que havien de permetre tenir diferents embarcacions avarades sense haver de tenir inutilitzat el carro, tot complementat amb un petit moll al final de la grada. El quart punt era la construcció d'un moll espigó de 62 metres de llarg, útil com a moll d'abaliment i també susceptible de ser utilitzat pels vaixells en procés de reparació. I, cinquè i darrer, la construcció de noves edificacions per a la maquinària i l'utillatge que havia de permetre la reparació de vaixells amb buc d'acer. En realitat, de les velles instal·lacions només en quedaria la caseta de la sala de màquines, que s'amplià per fer de magatzem i que fou dotada d'un pis per a les oficines. El pressupost per a dur a terme els treballs es calculava en 2.453.815, 03 ptes. per al pressupost per administració i 2.821.887,28 per al pressupost per contracta.

En resum: calia ampliar l'escar per donar-hi un millor servei, però també preparar la factoria perquè l'equip de mestres d'aixa, ara totalment equipat i preparat, pogués efectuar reparacions i també noves construccions. I, no menys important, es preparava el terreny per al que havia de ser la gran activitat de l'empresa en el futur, la construcció d'embarcacions amb buc d'acer. Un cop presentat el projecte, la resposta no va trigar massa. Una ordre de 14 d'abril de 1954 de la Direcció General d'Indústries va donar l'autorització per convertir l'escar en una drassana, apta per a la construcció de vaixells d'acer de fins a 1.000 tones i un altre de 10 novembre del mateix any donava el vistiplau per a l'ampliació de l'escar descrita anteriorment. Aviat van veure la llum les primeres construccions que van sortir de la factoria en aquesta nova època de la drassana, tres pesquers de buc de fusta: *Esteban Veral*, *Juan Esteban* i *Pilar Guerrero*, tots tres bastits el 1955.

Mentre es feien les obres esmentades es va presentar un nou projecte, més detallat, que modificava i ampliava l'anterior. També està signat per l'enginyer Canadell i porta data de 20 de maig de 1957.²³¹ Al projecte es descriu una nova fase de treballs que acabarà cap a l'estiu del 1958, i mostra, en conjunt, un projecte més detallat i possiblement adaptat a les necessitats del moment, i en particular a la necessitat de fer compatible la construcció d'embarcacions de fusta amb la de bucs metàl·lics fets amb la tècnica de construcció amb parts o mòduls prefabricats. En aquells moments es treballava en la

²³⁰ ACPT, Fons JOP-APT, signatura 6632. "Proyecto de ampliación del varadero de Tarragona, propiedad de Juan Bautista Garcia Francisca".

²³¹ ACPT, Fons JOP-APT, signatura 6632. "Proyecto de ampliación del astillero-varadero de Tarragona, propiedad de Juan Bautista Garcia Francisca" (noteu el canvi de denominació). Aquest lligall inclou memòria, un plec de condicions facultatives i quadres de pressupost (amb data 20 de març de 1957) i 24 plànols: general d'emplaçament; superfície actual i ampliació que es projecta; perfils de reompliment; disposició general de la drassana després de l'ampliació; carro de 300 tones; conjunt de 14 bigues per avarar vaixells de 600 tones; esquema de tracció del carro per 300, 600 i 900 tones; visa adicional; carretó central; carretó pantoc; conjunt carretó central i de pantoc; vies dels carros transbordadors; escar de 60 tones; carro de 60 tones; moll al final de les grades deponents; planta del moll d'abaliment; perfil longitudinal y transversal del moll d'abaliment; alçat del moll d'abaliment; taller de ferrers de ribera i sala de gàlib; edifici per al argue de 900 tones i oficines; taller mecànic; caseta argue del carro de 60 tones; serveis socials i taller d'asserradora i fusteria. El lligall també incorpora un carpeta que conté l'acta de confrontació del projecte d'ampliació, amb data 28 de febrer de 1958, acompanyada de plànols i un parell de fotografies.



Vista de proa de les barques Madobe i Pedra, 1980. Arxiu Port Tarragona.

construcció d'una motonau mercant amb buc de fusta, l'*Aventina Furné*, feta a cavall entre 1957 i 1958, però es preveia seriosament la construcció de grans vaixells prefabricats en acer, tot i que caldrà esperar al 1966 amb el projecte de la motonau *Masiques*.

L'autorització definitiva va arribar a través d'una ordre de 17 d'abril de 1958²³², i acabats els treballs d'ampliació el resultat final va ser una factoria més gran (13.994,30 m²) amb patis per emmagatzemar, muntar i soldar peces d'acer, i alhora patis per assecat fusta i emmagatzemar-la, i, encara més important, amb una nova distribució de serveis més racional. A més a més d'aquesta ampliació, les intervencions havien estat a l'escar (trasllat de les vies, carro i argue de l'escar de 60 tones), als altres carros (modificant el sistema de tracció pels carros de 300, 600 i 900 tones), al sistema de deponents, modificat, al moll d'abalisament i armament (que passà a ser una estructura de 72 x 8 m), al moll final de la grada

²³² Arxiu Garcia Pujol. Còpia de la inscripció al Registre de la Propietat de Tarragona, on consta aquesta dada en un certificat del 27 de febrer de 1959.



deponent (va ser variada la longitud de l'avantgrada submergida en 20 m, que va passar de 90 a 110 m, cosa que va permetre treballar al damunt dels vaixells de fins a 90 m d'eslora) i, finalment, al conjunt d'edificis auxiliars, que ara quedava format per: una nova nau taller (de 40 x 14 m) pels ferrers de ribera i taller mecànic (amb la sala de gàlibs al pis superior), taller de fusteria de ribera i calafats, magatzem, i les oficines en un pis nou aixecat sobre l'edifici de la maquinària dels dos carros de l'escar.

El pressupost total de les obres, recollit en aquest projecte de 1957, era de 3,584.415,62 ptes., al qual calia restar-li el que preveia el pressupost anterior (2.453.815,03 ptes.). La diferència era d'1.120.600,59 ptes. Per finançar les obres, es va haver de demanar un crèdit al Banco de Crédito Industrial per valor d'uns set milions de pessetes.²³³

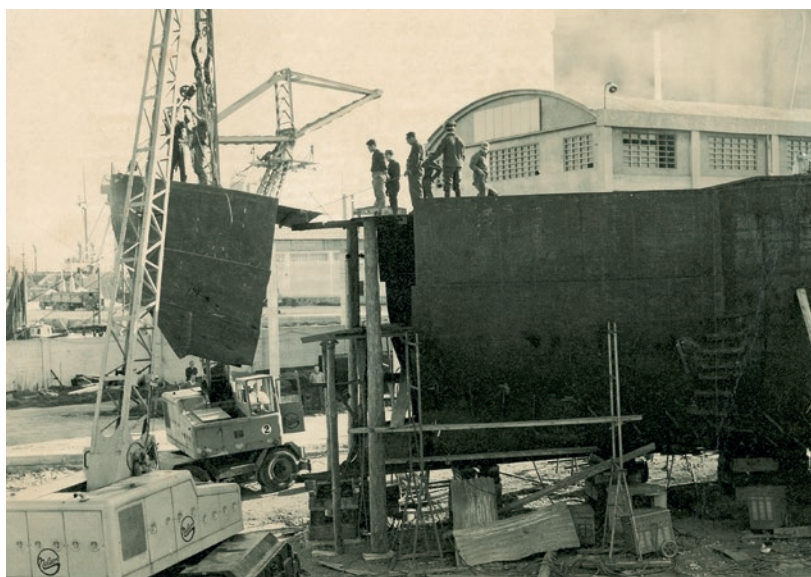
És en aquest moment quan el perímetre de la factoria pren la forma que mantindrà fins al final, amb els angles arrodonits i deixant fora tots els terrenys de les antigues concessions que estaven afectats per les obres del port.²³⁴ És convenient recordar que entre 1951 i 1964 es va convertir l'antic dic transversal en l'actual moll de Reus, de manera que el conjunt de la factoria i els seus voltants va quedar modificat.



García del Cid.

²³³ Aquesta dada, no contrastada amb cap document, prové del senyor Garcia Pujol.

²³⁴ Arxiu Garcia Pujol. Comunicació de l'Enginyer en Cap d'Obres Públiques amb data 24 de novembre de 1954.



*Construcció dels mòduls
de la motonau
Masiques. Arxiu Josep Maria
Garcia Pujol.*



Al marge de la descripció dels espais, àrida però necessària, cal tenir sempre present que la factoria va ser possible gràcies al concurs de moltes persones, de la major part de les quals no en conservem els noms, tal i com passa a la primera part del treball. Sí podem parlar d'alguns dels que ocupaven els càrrecs de més responsabilitat. Per començar, cal dir que per donar impuls a totes aquestes ampliacions, construccions i noves ambicions, Joan Bpta. Garcia va comptar amb la reincorporació de l'enginyer Mateu Abelló, vell conegut de la casa, retornat ja de l'exili. Desconec si els dos personatges es coneixien del període anterior a la guerra, però, sigui com sigui, Abelló va trobar una nova oportunitat per donar sortida al seu talent no només com a enginyer sinó també com a organitzador i director tècnic de les drassanes tarragonines, feines que en tot cas compatibilitzava amb la seva col·laboració en altres treballs, com per exemple amb els Astilleros Cardona de Barcelona.

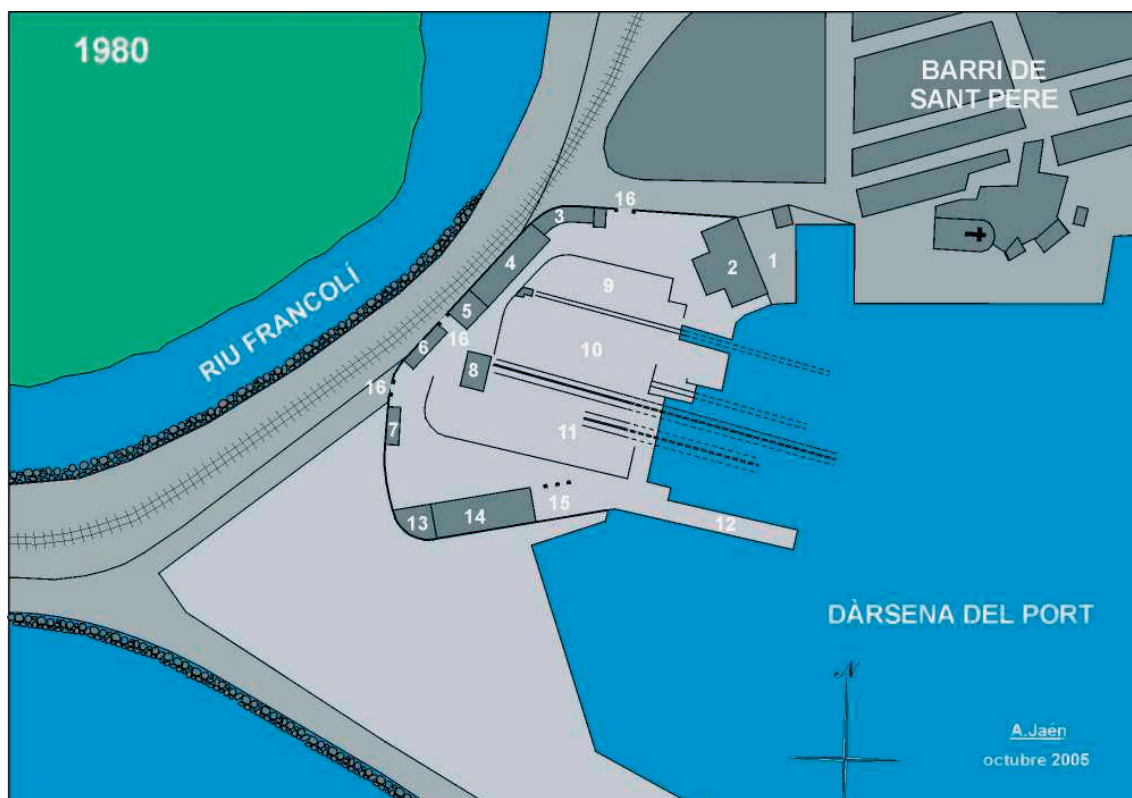
Poc abans de la jubilació de Mateu Abelló es va incorporar, per substituir-lo com a director tècnic de la factoria, l'enginyer naval José Perals. Més endavant, aquest va abandonar Tarragona en ser contractat per una drassana de Gijón i el seu lloc va ser ocupat per José Luis Molina, que va restar a Tarragona fins el 1983. Per altra banda, el 1973 es va incorporar a Astilleros de Tarragona un altre enginyer, Josep Maria Garcia Pujol, un dels fills de Garcia Francisca, que pràcticament havia nascut a la drassana i que hi va treballar més de 25 anys, en concret entre 1973 i 1998.²³⁵ El dia a dia de la factoria estava sota el control de l'encarregat general senyor Antoni Recasens Salas, nascut al Serrallo, que va estar a la drassana fins a la seva jubilació, l'any 1994. Pel que fa a les tasques administratives, estaven a càrrec de Ramon Gort Carré, i quan aquest va jubilar-se, el va substituir el seu ajudant, Juan Domingo López, fins al tancament de la factoria.

La situació d'Astilleros de Tarragona de Joan Baptista Garcia, que per cert tenia les oficines al carrer de Callao núm. 9, el 1960 pot ser explicada a través de les següents xifres: 11.700 m² de superfície ocupada (dels quals, 5.300 de superfície edificada); una grada de construcció de 70 m de longitud, 23 m de mànega i 6% de pendent, amb un moll d'armament de 140 m; un escar amb una rampa de 46 x 9 m i capacitat per a 900 tones, i un altre de 16 x 5 amb capacitat per 60 tones; 83 treballadors (51 a la secció de bucs, 15 a la secció de maquinària i 17 adscrits a "varios", és a dir, administratius, paletes, etc.).²³⁶ En els anys immediatament anteriors s'havien llençat cinc embarcacions de pesca amb buc de fusta (*La Brava*, *Andrés y Cinta*, *La Seo*, *Maria de Pijuan* i *Juma*) i la ja citada motonau de càrrega *Aventina Furné*. D'aquestes i de les següents embarcacions, en parlarem en un altre capítol amb més detall.

El següent lustre va ser de creixement també per a la factoria, en tots els sentits, a l'empara de la Ley de protecció y modernización de la flota pesquera de 1961. Es van fer cinc barques de pesca de fusta (*Luisa Ruso*, *Barceló*, *Patricia*, *Stella Maris III* i *Carmen Amorós*), una embarcació per a creuers turístics (la *Olimpia*) i un petit vaixell mixt de passatge i càr-

²³⁵ Garcia Francisca havia tingut també l'assessorament d'altres dos enginyers navals: Luis Neira i Rafael León. Altres persones a recordar són Josep Magí i Saturnino Ruíz (taller de fusteria), Alfonso Domingo i Joan Serra (taller de mecànica), Joan Salvadó i Francesc Roca (grada i calafats), Joan Francesc Roman, Emili Roca i Erico Shaw (oficina tècnica), Antoni Guardiola i Próspero Ibáñez (electricitat), etc.

²³⁶ Comisariado Marítimo Español. *Anuario Marítimo Español*. 1960-61.



La factoria en la seva darrera època. 1980. Alfredo Jaén.

1- Escar de la Junta d'Obres del Port de Tarragona. 2- Taller de fusteria. 3- Serveis socials. 4- Taller mecànic. 5- Magatzem. 6- Aparcament. 7- Taller de forja i sorrejat. 8- Sala de màquines i magatzem (al pis superior, oficines). 9- Grada de construcció en fusta. 10- Grades deponents i de reparacions. 11- Grada de construcció en acer. 12- Moll d'armament. 13- Pati de perfils. 14- Taller de ferrers de ribera (sala de gàlils al pis superior). 15- Pati de planxes. 16- Entrades a la factoria.

rega (la *Joven Dolores*). L'any 1966 ha de ser considerat com un punt d'inflexió en aquesta història, ja que es va avarar un mercant de buc d'acer, el *Masiques*, preludi d'una nova forma de treball: la construcció metàl·lica. Aquest va ser el vaixell mercant més gran fet en aquesta segona època, però no va tenir continuïtat. En canvi, va obrir pas a la construcció de barques de pesca amb buc metàl·lic, una nissaga iniciada en aquell mateix 1966 amb el pesquer *Xurric*. A partir de llavors, i passat un període de transició, es va abandonar la construcció tradicional en fusta: encara es van fer, per exemple, la *Clara de Guitart*, la *Paquiasun* i la *Pedro y Rosa*).

El zenit de la casa en aquesta segona època va arribar entre el final de la dècada dels seixanta i el final de la dècada dels setanta, amb la producció de barques a partir de models estandarditzats, tant barques de cercol com barques d'arrossegament, sempre amb buc d'acer. Treballant amb mòduls prefabricats, amb mides predeterminades, es podia racionalitzar la producció, optimitzant l'ús de la drassana i retallant els terminis de lliurament de les embarcacions.

Entre 1966 i 1979 es van fer 54 barques de pesca (que podeu trobar descrites en el capítol següent), mentre que entre 1981 i 1998 només van ser vuit. També, a partir de 1972, amb el *Mazagón*, s'inicia una nova especialitat en la qual la drassana tarragonina també destacarà: la dels remolcadors, dels quals se'n van fer 9 de grans i alguns altres de petits,



més aviat llanxes, fins al tancament de la factoria. I és obligat també citar com a producte d'aquest període i exemple del gran moment que vivia la factoria, la construcció, el 1977, del vaixell oceanogràfic *García del Cid*.

Per saber com era l'establiment en aquesta època podem utilitzar dades corresponents a 1975, però que representen magnituds que a penes canviaran fins el final de la factoria.²³⁷ Per un costat, la superfície ocupada va passar dels 11.700 als 13.000 m², tot i que l'edificada es va reduir a 1.930 m² amb la racionalització en la distribució dels espais. Per un altre, s'hi va incorporar una nova grada de construcció similar a la ja existent, i es va dotar l'espai de construcció naval amb dues grues autopropulsades dièsel de 3 i 30 tones respectivament. La drassana vivia un moment de plena activitat: llavors es treballava en unes cinc embarcacions simultàniament, a més a més de les reparacions i carenats, el que justifica per exemple que el nombre de treballadors hagués augmentat fins a 120 (80 a la secció de bucs, 20 a la secció de maquinària i 20 a l'apartat de "varios"), tot i que sembla que en algun pic d'activitat es va arribar a donar feina a 150 treballadors.²³⁸

A principis de 1979 es va posar en marxa un canvi en la forma jurídica de l'empresa. Garcia Francisca es feia gran (tenia llavors 76 anys i va viure encara fins el 1991) i volia deixar lligada la continuïtat de la casa, de forma que es va donar el pas de societat personal a societat anònima. Així, el 2 d'agost de 1979 Joan Baptista Garcia Francisca i els seus dos fills, Joan Ramón Garcia Pujol i Josep Maria Garcia Pujol van constituir la raó social Astilleros y Varaderos de Tarragona, SA, amb domicili a Tarragona, carrer de Callao, 9 i oficines al carrer del Francolí s/n. La societat tenia una durada indefinida i un capital social de 65 milions, en 650 accions de 10.000 pessetes repartides de la següent forma: 630 accions per Joan Baptista Garcia Francisca, 10 per Joan Ramon Garcia Pujol i 10 per Josep Maria Garcia Pujol. El Consell d'Administració el formaven, naturalment, els tres, el primer com a President, el segon com a Secretari, i el tercer com a vocal i després Conseller Delegat. El Ministeri d'Obres Públiques va autoritzar la transferència de la concessió de la factoria a la nova societat per Ordre ministerial de 9 de juliol de 1980, però no va ser fins a finals de 1982 quan es va obtenir autorització per utilitzar la nova denominació: Astilleros y Varaderos de Tarragona, SA.²³⁹

La crisi del sector naval mundial

Més amunt havíem situat l'any 1969, amb la creació d'Astilleros Españoles, SA, com a un dels punts culminants en el desenvolupament de la indústria naval espanyola, en el context de la qual Astilleros y Varaderos de Juan Bautista García tenien un paper petit però molt digne. En aquells moments la meitat de les drassanes espanyoles grans i mitjanes estaven agrupades en empreses públiques i les petites eren, en general, privades. Les comandes per a l'exportació i les demandes d'una flota nacional relativament forta havien propiciat una percepció optimista de la situació, i la construcció naval semblava una de les

²³⁷ Comisariado Marítimo Español. *Anuario Marítimo Español*. Edicions de 1975-76 i 1983-84.

²³⁸ Només per disposar d'una magnitud comparativa, pensem que al voltant del 1970 Astilleros Españoles, SA, el gegant de la construcció naval espanyola, ocupava directament més de 21.500 persones (*Astilleros Españoles*, pàg. 323).

²³⁹ Arxiu Josep Maria Pujol. Certificat amb data 4 d'octubre de 1982. Segons les dades consultades la transferència de la concessió dels drets de la factoria a la nova societat és de data 14 de febrer de 1979, és a dir, abans de la constitució de la societat anònima.

locomotores del desenvolupament industrial del país. El cert és que les drassanes espanyoles tenien un nivell tecnològic comparable al dels països més avançats i gaudien d'un gran prestigi internacional en la construcció de vaixells de qualitat. Eren molt competitives també des del punt de vista dels costos. D'aquesta manera, en el seu moment de màxima expansió, als voltants del 1980, Espanya era el segon país del món en termes de tonatge mercant en construcció.²⁴⁰

La debilitat de la situació es va veure aviat, amb la crisi que va patir la indústria de la construcció naval mundial el 1973. La capacitat mundial de construcció naval havia crescut enormement al llarg dels anys seixanta per donar servei al transport de cru amb vaixells cada cop més grans, i de sobte la demanda es va aturar. Tots els països van dur a terme reconversions industrials, però Espanya va reaccionar de forma diferent per culpa de certs mecanismes que van retardar excessivament les mesures necessàries per superar el mal moment i van dissimular el problema més enllà de la segona crisi del petroli de 1979, que va obligar a afrontar la crua realitat d'una competència brutal de països amb baix cost i alta productivitat (el Japó i Corea del Sud, i, en menor proporció, la Xina). La caiguda va afectar el sector naval espanyol i especialment les grans drassanes del grup de l'INI. A través d'aquest, a partir del 1984 el govern va traçar un pla de reconversió per tal de restablir la competitivitat, una reconversió que va arribar fins a finals de la dècada i que va tenir episodis violents de conflictivitat laboral. El 1987, acabada la reconversió i amb l'entrada d'Espanya a la CEE, va quedar clar que els ajuts públics acabarien definitivament aviat i que no quedava més sortida que una renovació tecnològica i organitzativa que donés a les drassanes una oportunitat de competir en un mercat difícil.

El final

L'impacte de la crisi va afectar també la factoria de Tarragona, però d'una forma que cal matisar. Durant deu anys més a partir del canvi en la forma de la societat, entre 1980 i 1990, es van fer més barques de pesca (onze), remolcadors i també alguna altra embarcació singular, i s'assolí el màxim nivell des del punt de vista tècnic, però el ritme de construccions minvava. A més a més de la crisi del sector naval, que també va liquidar pràcticament la Marina mercant de bandera espanyola, va començar també la reducció de la flota pesquera, un fet que va tenir, a Tarragona, un pes encara més important.

L'ingrés d'Espanya a la Unió Europea l'any 1986 comportava entrar en la dinàmica de reducció i modernització de la flota pesquera, a través dels anomenats Programes d'Orientació Plurianuals (POP). El POP per a la flota espanyola corresponent al període 1987-1991 preveia la reducció de la flota en 35.129 tones de registre brut (és a dir, passar de les 623.719 tones que hi havia a principis de 1987 fins a les 588.590 tones que corresponien a Espanya; això suposava una reducció del 5,64%).²⁴¹ Al llarg de la dècada dels noranta van continuar els POP i el seu impacte en el conjunt de la flota pesquera espanyola. Xifres a part, es volia controlar les noves construccions condicionant-les a la destrucció d'embarcacions velles, i a l'eliminació d'una part important de la flota activa. Alentir la

²⁴⁰ *Astilleros Españoles*, pàg. 18, pròleg de Pablo Martín Aceña.

²⁴¹ Xifres extretes de GONZÁLEZ LAXE (coord.). *La revisión de la política pesquera comunitaria. El reto de 1992*. Edició de la Fundació Pedro Barrie de la Maza. La Corunya, 1992, pàg. 55 i ss.



construcció de noves barques de pesca i destruir barques antigues, la major part d'elles de fusta, suposava limitar les possibilitats de negoci de petites drassanes com ara Astilleros de Tarragona.

La factoria tarragonina anava fent amb el negoci de les reparacions i algunes poques construccions, que en tot cas van acabar el 1990 amb la construcció del pesquer *La Gavina*, darrera embarcació sortida de les grades tarragonines. La crisi dels vuitanta, que havia arribat a Tarragona molt amortida, es va anar trampejant gràcies, especialment, a la diversificació de les feines, bàsicament, reparacions i servei *offshore* per a la plataforma petrolífera situada davant la costa tarragonina, mentre que el manteniment de la flota pesquera continuava. El gran cop arribà amb el desballestament de la flota pesquera i la reducció de tonatge, agreujat, segons Garcia Pujol, per una vaga del personal de la factoria l'any 1991, que va provocar la pèrdua del contracte de manteniment dels vaixells de la Compañía Transmediterránea. L'abril del 1994 es va presentar un expedient de suspensió de pagaments i, finalment, el novembre del 1998 es va tancar la factoria, aquesta vegada per sempre més. Es va nomenar una sindicatura per gestionar la fallida d'Astilleros y Varaderos de Tarragona, SA, la qual va negociar amb l'Autoritat Portuària de Tarragona el rescat de la concessió. Finalment es va acordar, en data 15 de setembre del 2000, l'extinció de la concessió per mutu acord mitjançant el pagament d'una indemnització a la sindicatura de 220 milions de pessetes a pagar en quatre anys (55 milions per any).²⁴²

El final d'Astilleros de Tarragona no va comportar, ni de lluny, els conflictes viscuts a Euskalduna o a les drassanes gaditanes, ja que les proporcions pel que fa al personal i a les implicacions socials de la pèrdua de llocs de treball directes i indirectes eren sensiblement diferents. Hi va haver, naturalment, algunes tensions, però l'impacte del tancament de la factoria en el conjunt de l'economia tarragonina va ser baix. Sempre segons Garcia Pujol, el tancament no va ser traumàtic sinó esglaonat i es pactaren unes correctes condicions. Quan es va tancar hi havia unes 40 o 50 persones treballant-hi.²⁴³

Durant algun temps, l'establiment va restar abandonat, i abans de procedir a enderrocar-lo, Garcia Pujol va autoritzar el Centre d'Estudis Marítims i Activitats del Port de Tarragona (CEMAPT) a recuperar-ne l'arxiu, o, almenys, una part. Aquesta documentació, bàsicament plànols i projectes, és a l'Arxiu Central del Port de Tarragona i forma part ja del patrimoni marítim de la ciutat. Finalment, l'any 2001 les darreres restes de la factoria naval tarragonina van desaparèixer sense deixar rastre i el solar on eren els Astilleros va ser ocupat per la nova llotja del peix, inaugurada l'any 2003.²⁴⁴

²⁴² ACPT, Fons JOP-APT, signatura 9304. Escritura d'extinció de la concessió administrativa, amb data 19 de desembre de 2000.

²⁴³ Garcia Pujol (entrevista, març de 2006).

²⁴⁴ ACPT, Fons JOP-APT, signatura 9374. "Proyecto de acondicionamiento explanada antiguos Astilleros y Varaderos de Tarragona". 2002.



8



عبد الحميد

LA CONSTRUCCIÓ NAVAL
EN LA SEGONA ETAPA



Allò que realment fa destacable les drassanes de Tarragona en aquest segon cicle de vida de la segona meitat del segle XX és el seu paper en el sector de la construcció naval a Catalunya i a Espanya. De les grades tarragonines van sortir, durant tres dècades, vaixells de gran interès i categoria des del punt de vista tècnic. Van ser moltes i molt diferents, però amb la documentació disponible actualment és impossible fer-ne una relació exhaustiva, de forma que intentarem comentar aquelles de les quals en tenim referències, agrupades en categories que facin més comprensible la relació.²⁴⁵

Vaixells mercants de buc de fusta

La construcció d'una motonau mercant amb buc de fusta, l'*Aventina Furné*, només té sentit en el context de la llarga postguerra, amb la economia intervinguda i amb problemes per obtenir matèries primeres. L'embarcació va ser construïda per a la casa Masiques de Barcelona a cavall entre l'any 1957 i l'any 1958. Tenia 35 m d'eslora, 8,72 m de mànega i 3,76 m de puntal, i 253 tones.²⁴⁶

Però aquest tipus d'embarcació no tenia ja futur, i la següent embarcació de fusta explotada comercialment, al marge dels pesquers, va ser una barca dedicada al transport de passatgers en la seva varietat de creuer turístic. Es tractava de l'*Olimpia* (1962), amb 48 tones, 17,64 m d'eslora, 5,09 m de mànega i 1,95 m de puntal. I, un cas singular, barreja dels dos grups anteriors, és el vaixell de càrrega i passatge *Joven Dolores*, de 24,20 m d'eslora, 6,75 m de mànega, 2,60 m de puntal i 163 tones, construït el 1965 per a la naviliera Marítima Formentera, que el va posar en servei a la línia d'Eivissa a Formentera. Durant molts anys, va formar part de la vida i del paisatge de les illes, fins que va ser desballestada fa molt pocs anys.

Vaixells mercants de buc de ferro

La gran construcció en aquesta categoria, que no va tenir continuïtat, va ser la motonau *Masiques*, una embarcació amb buc d'acer construïda entre 1964 i 1966 per a La Naviera Catalana Balear, SA. Tenia 304 tones, 33,69 m d'eslora i 4,47 m de mànega. Cal assenyalar que era un projecte de l'oficina tècnica danesa Knud Hunsen, que volia proposar un tipus de petit costaner apte per substituir la flota de motovelers que ja estaven quedant obsolets. A la *Masiques* va utilitzar una tècnica de blocs prefabricats i va resultar un treball de categoria i prestigi per a la casa, però no era un camp amb futur i l'experiència en el treball del metall va derivar, com veurem, cap a la construcció d'embarcacions de pesca amb buc metàl·lic i de remolcadors.

També aquí trobem tres motonaus de passatge amb buc d'acer, destinades a fer creuers turístics: la parella *Thetis* (1984) i *Ereso* (1986), ambdues de 130 tones, 25,55 m d'es-

²⁴⁵ Les fonts utilitzades per recollir i caracteritzar la producció de la drassana han estat tant les informacions facilitades per Josep Maria Garcia Pujol i Juan Domingo López, així com diverses edicions de la *Lista Oficial de Buques*, principalment la de 1998 (data del tancament de la factoria) però també les de 1939, 1950, 1975-76, etc. Com ja s'ha dit en altres capítols, és inevitable el ball de números, variacions en les dimensions de les embarcacions i errors de tot tipus, de manera que cal prendre aquestes dades com a orientatives i matisables.

²⁴⁶ Sobre aquesta empresa vegeu GARCIA DOMINGO, E. "La Casa Masiques 1890-2005: apunts per a una història d'empresa" a *Drassana*, núm. 13. Barcelona, 2005.



Remolcador Poblet fent proves de navegació. Arxiu Garcia Pujol.

lora, 7 m de mànega i 2,85 de puntal, i la *Portmany* (1986), de 114 tones, 17,30 d'eslora, 6,55 de mànega i 2,56 de puntal.

Remolcadors

Astilleros de Tarragona van tenir un gran èxit en la construcció de remolcadors. El primer va ser el *Montcar* (1967), un petit remolcador de 69 tones, 21,40 m d'eslora i 5,75 m de mànega. Cinc anys després, continuava amb la construcció d'aquest tipus d'embarcacions amb els següents quatre bastiments, per ordre cronològic: *Mazagón* (construït el 1972 per uns armadors del port de Huelva), *Poblet* (construït per la casa Renave el 1974),²⁴⁷ *Xaloc* (1977) i *Gargal* (1977).

Finalment, es van construir per a la Compañía Reyser els darrers remolcadors de la drassana, una sèrie de quatre bastiments força similars, de 2030 BHP. La primera parella la formaven l'*Escota* (1980), que actualment treballa per als Remolques y Servicios Marítimos de Santander, i el *Drissa* (1981), els dos de 168 tones, 22,10 m d'eslora, 8,40 m de mànega i 4,20 de puntal. L'altra parella eren el *Nervio* (1982) i l'*Orenga* (1984), que és encara al port de Tarragona, sota la bandera de la Compañía de Remolcadores de Puerto y Altura, els dos de 168 tones, 36,77 m d'eslora i 8,41 m de mànega.

²⁴⁷ Actualment, amb el nom de *Massai*, aquest remolcador està en servei a la Martinica. En el seu moment va ser un dels remolcadors més potents d'Espanya.



Vaixell d'arrossegament. A la proa es llegeix l'emblema Hermanos Ramonche, herència dels vells temps. Arxiu Garcia Pujol.

Barques de pesca amb buc de fusta

De totes les construccions, van ser les embarcacions de pesca les més nombroses i potser les que van assolir més fama entre la gent de mar. En primer lloc, hem de comentar les embarcacions de fusta construïdes segons el sistema tradicional, seguint una relació cronològica. Entre el 1954, data en què oficialment es pot parlar d'un establiment autoritzat per a la construcció naval, i el 1966, quan es fa la primera embarcació de buc metàl·lic, trobem diferents embarcacions en un llistat que potser no és complet:

Esteban Veral (1955), *Juan Esteban* (1955), *Pilar Guerrero* (1955),²⁴⁸ *Maria de Pijuan* (1957), *La Blava* (1958),²⁴⁹ *Andrés y Cinta* (1958), *La Seo* (1958), *Juma* (1959), *Luisa Ruso* (1960),²⁵⁰ *Barceló* (1960), *Patricia* (1961), *Stella Maris III* (1961), *Carmen Amorós* (1964), *Clara de Guitart* (1966), *Pedro y Rosa* (1966), i *Paquiasun* (1967).

Barques de pesca amb buc metàl·lic

Mentre es feien barques de fusta, es va començar la construcció de pesquers amb buc d'acer. La primera construcció d'aquest estil va ser la *Xurrich* (1966) per als armadors Pedro y José Pérez de Blanes, seguida ben aviat per la *Hermanos Ortiz* (1967) per a l'armador Esteve Ortiz, del Serrallo. Eren dues barques de 67 tones, 26,33 m d'eslora, 5,90 m de mànega i 3 m de puntal. Aquestes primeres construccions van crear un estil i van marcar el camí a les que vindrien després. En poc temps, la drassana va desenvolupar dues línies principals d'embarcacions pesqueres amb buc d'acer, una per a barques de cercol i un altra per a l'arrossegament.

S'hi feien barques per al cercol amb buc metàl·lic de tres models estandarditzats, amb eslores de 16,5, 18 i 20 m aproximadament (eslora que, com es veurà, no coincideix amb la que dona la *Lista Oficial de Buques*; segurament, en un cas es tracta d'una eslora total i en l'altre de l'eslora entre perpendiculars). Es van construir moltes unitats per a armadors de l'Ametlla de Mar, Tarragona, Vilanova i Barcelona:

Agneta (1968), *Bagarella* (1968), *Pachinando* (1969), *Morago Tres* (1970), *Ametlla de Mar* (1970), *Dijous* (1972), *Casero* (1972), *Furia Uno* (1972), *Tío Tom* (1972), *Maria Isabel Fa* (1973), *Sereno* (1973), *Olga Melgar* (1973), *Chimo* (1975) i *Moya* (1976).

Sembla que una d'aquestes embarcacions, la *Tío Tom*, va acabar treballant al port d'Orà, a Algèria, on va cridar l'atenció dels pescadors locals i va ser l'origen de moltes noves comandes per part d'armadors de ports nord-africans. Al llarg de la dècada dels setanta es van fer dues barques de 18 m d'eslora (*Barba Djany* i *El Babri*) i onze de 16,50 metres d'eslora (*Abdelhamid III*, *Khaled*, *Hadja Kheira*, *Hadj Sadek*, *Mohamed Cherif*, *Hammadi*, *Moulay Abdallah*, *Ilhem IV* i *Hafid* en són algunes).

²⁴⁸ Va ser una de les grans embarcacions de fusta sortides de la factoria. Aquest va ser el darrer vaixell que es va avarar amb el sistema tradicional d'anguiles i imades.

²⁴⁹ Aquesta es va bastir per al mateix Joan Bpta. Garcia en la seva faceta d'armador de pesca.

²⁵⁰ Aquesta embarcació i la *Paquiasun* van ser fetes per uns armadors de Santa Pola (Alacant) per a la pesca del calamar en aigües del banc canari-saharià. En un primer temps, la pesca es conservava salada, però quan va ser possible instal·lar-hi cambres frigorífiques, els pesquers van tornar a Astilleros de Tarragona per ser reconvertis. Per altra banda, la *Luisa Ruso* va ser allargada, fet que va suposar una operació delicada però que va acabar amb un èxit total.

Pel que fa a les embarcacions d'arrossegament, a partir dels catàlegs consultats²⁵¹ podem establir les diferents categories pels anomenats "pesqueros de arrastre al fresco", tots ells amb buc d'acer. S'agrupaven en vuit tipus segons l'eslora i el tipus de coberta (N per a la coberta cor-reguda i C per a la coberta amb castell). Com veurem, quan es tracta d'identificar els vaixells, a part dels considerats models (la foto dels quals apareix al catàleg com a exemple) la feina no resulta fàcil, ja que, en consultar la *Lista Oficial de Buques*, es poden apreciar diferències pel que fa a les mides, un fet habitual que, però, en dificulta l'adscripció a una categoria.

- Tipus 22 N: 22 m d'eslora total, 5,70 de mànega i 2,75 de puntal. 60 TRB aprox. Potència 200/400 cavalls. El model va ser la barca *Pescados Calpe* (1969), de 37 tones, 20,84 m d'eslora, 5,20 m de mànega i 2,50 m de puntal.

- Tipus 24 N: 24 m d'eslora total, 6 m de mànega i 3 de puntal. 70 TRB aprox. Potència 400/600 cavalls. L'embarcació utilitzada com a mostra era la ja citada *Hermanos Ortiz* (1967).

- Tipus 26 N: 26 m d'eslora total, 6,30 m de mànega i 3,20 de puntal. 90 TRB aprox. Potència 600/800 cavalls. L'embarcació de mostra era la *F. Pons* (1974), que apareix a la *Lista Oficial de Buques* de 1998 amb les següents dimensions: 93 tones, 21,40 m d'eslora, 6,30 m de mànega i 3,20 m de puntal.

- Tipus 26 C: 26,60 m d'eslora total, 6,30 m de mànega i 3,20 de puntal. 112 TRB aprox. Potència 600/800 cavalls. L'embarcació de mostra era la *Piscis Uno* (1973) de 121, 21 m d'eslora, 6,30 m de mànega i 3,20 m de puntal.



L'Abdelhamid és una de les embarcacions fetes per a Algèria. Arxiu Garcia Pujol.

²⁵¹ N'hi ha dos exemplars a l'arxiu de Josep Maria Garcia Pujol.

Cerimònia de la botadura
del remolcador Mazagón.
Arxiu Garcia Pujol.



- Tipus 28 N: 28 m d'eslora total, 6,60 m de mànega i 3,40 de puntal. 110 TRB aprox. Potència 800/1.000 cavalls. L'embarcació de mostra era la *Rosa Mari Elorz* (1975), que a la *Lista Oficial de Buques* de 1998 apareix amb les següents dimensions: 23 m d'eslora, 6,60 de mànega i 3,40 de puntal, i 108 tones.
- Tipus 28 C: 28,60 m d'eslora total, 6,60 m de mànega i 3,40 de puntal. 120 TRB aprox. Potència 800/1.000 HP. L'embarcació de mostra era la *Hermanos Ramonche* (1973), que a la *Lista Oficial de Buques* de 1998 consta amb 23 m d'eslora, 6,60 de mànega, 3,40 m de puntal, i 140 tones.
- Tipus 30 N: 30 m d'eslora total, 6,60 m de mànega i 3,40 de puntal. 115 TRB aprox. Potència 1.000/1.200 HP. El model a seguir era la *Pedra* (1975), de 112 tones, 25 m d'eslora, 6,60 m de mànega i 3,40 m de puntal.



- Tipus 32 C: 32,70 m d'eslora total, 6,90 m de mànega i 3,40 de puntal. 150 TRB aprox. Potència 1.200/1.500 HP. L'embarcació de mostra per a aquesta categoria superior era la *Peret* (1973?), que segons la *Lista Oficial de Buques* de 1998 tenia 30,30 m d'eslora, 6,90 m de mànega i 3,40 m de puntal.²⁵²

Unes altres embarcacions de pesca construïdes a Tarragona en aquesta categoria però que no podem catalogar a causa de les discrepàncies en els amidaments, són les següents:

Puerto de Llansá (1970), *Hermanos Brull Vila* (1971), *Leonardo Brull* (1973), *Hydra* (1973), *J. Pons* (1974), *Elí-Hermi Dos* (1974), *Carmen de Colomines* (1975), *Pilar Mudeli* (1975), *Sort de Taranet* (1977), *Maria Ferré Dos* (1977?), *Maria de Guitart* (1977), *Llambrich Boquera* (1977), *Madobe* (1978), *Mandorri* (1978), *Alample Tres* (1979?), *Joan Domingo* (1979), *La Villa de Llansá Tercero* (1979), *Burriana* (1979), *Sinera* (1979), *Juan y María* (1979), *San Miguel* (1980), *Poseidon* (1980), *Paco y Rosita* (1980), *Verge del Vilar* (1981), *Serranía* (1981), *Manuel y Rosa* (1981), *Elorz* (1981), *Maria dels Àngels* (1983), *Minguet del Arisó* (1986), *J. Pijuan Tercero* (1989), i *La Gavina* (1990). Aquesta embarcació va ser la darrera sortida de les grades de la drassana tarragonina i va tancar el cercle que havia obert el remolcador *Tarraco* l'any 1920, és a dir, setanta anys abans.

De la mateixa manera que la *Tío Tom* va obrir el mercat algerià, sembla que la barca d'arrossegament *Piscis Uno*, que va acabar al Marroc, va ser també font de diversos encàrrecs en aquell país. Malauradament, no disposem de prou informació com per documentar aquestes barques destinades al mercat marroquí.

Vaixells especials

De la factoria tarragonina en van sortir diferents embarcacions que no poden ser incloses en les categories anteriors. Per exemple, llanxes auxiliars per a tonyinaires oceànics com van ser l'*Auxiliar Albacora Nueve* i l'*Auxiliar Albacora Diez* (ambdues construïdes el 1975), l'aljub *Cisterna Uno* (1970), de 94 tones, 23,46 m d'eslora i 6 m de mànega, el pas de barca pel riu Ebre suportat sobre dues embarcacions batejades amb el nom d'*Isabelita* i *Joaquinito*, la llanxa de servei *Garbí* (1970) per a la companyia Asfaltos Españoles, les quatre llanxes remolcador *Darro*, *Júcar*, *Segura* i *Genil*, de 45 cavalls (1969-70), construïdes per a l'Atlàntica de Dragados o el iot *Falconero*, construït per a l'arquitecte tarragoní Montrabà. També es van construir quatre pontones per a la càrrega de fusta des de les plantacions de Camerun i Guinea Equatorial fins als punts d'embarcament: *SGB Deux* (1972), *SGB Trois* (1972), *SGB Quatre* (1976) i *SGB Cinq* (1976).

Una experiència singular va ser la construcció, previ concurs públic, d'un vaixell oceanogràfic per a l'Institut de Investigaciones Pesqueras del CSIC. A mitjan anys setanta, l'Institut estava preparant la construcció d'un vaixell oceanogràfic que tindria base a la ciutat comtal. L'embarcació es va dissenyar a partir d'un projecte tècnic de la casa Sener, de Bilbao. Es pensava construir-lo a Vigo, i es va demanar pressupost a les drassanes Construcciones Navales Freire, que van oferir un projecte que era bàsicament un pesquer gran.

²⁵² Feta pels germans Pérez Alum de Blanes, Garcia Pujol diu que en el seu moment va ser el pesquer més gran de Catalunya.



Pont de la barca Miguel de Arisó. Arxiu Garcia Pujol.

En aquells moments, als Astilleros de Tarragona s'estava construint el *Peret*, un pesquer per als germans Pérez Alum, de Blanes. Era un pesquer de 32 m amb buc de ferro. I llavors es va produir un fet casual, que va ser la visita del Dr. Carles Bas —acompanyant els armadors, amics seus— a Tarragona. Bas és un dels grans noms en la recerca oceanogràfica espanyola i en aquells temps era el director de l'Institut. Durant la seva visita va descobrir amb sorpresa que a Tarragona hi havia unes drassanes amb capacitat per afrontar el repte de fer el vaixell oceanogràfic, i molt a prop, fet que facilitava el seguiment de les feines de construcció. Llavors, Astilleros de Tarragona va participar en el concurs i va fer-se amb la comanda.

L'embarcació, acabada el 1977, va ser batejada amb el nom d'un dels grans oceanògrafs espanyols, *García del Cid*, i encara està en servei. A l'embarcació han navegat diferents promocions de científics, els quals poden donar fe de les magnífiques condicions de la nau. El *García del Cid* té buc d'acer i fa 37,2 m d'eslora, 8,40 m de mànega i 4,20 m de puntal.

Transformacions

Durant alguns anys, Astilleros de Tarragona va treballar en la reparació i transformació de la flota de pailebots i motovelers que, a finals dels anys cinquanta, encara estaven en actiu i complien una funció important en la navegació de cabotatge. Per la factoria tarragonina van passar, per exemple, els vaixells de la flota de Ricomà (*Paquita M. de Ricomá* i



Barca de cercol Hydra. Arxiu Garcia Pujol.

Gloria Ricomá), de Masiques (Sada, Asunción de las Peñas, Aventina Masiques, José Alberto i Montjoy), el motoveler *Pepito Vera*, la balandra *Virgen del Carmen* i fins i tot un vaixell del mateix Joan Bpta. Garcia, el pailebot *Brillante*, així com altres molts dels quals no podem facilitar el nom.

Una variant en l'art de la transformació és la que té com a subjecte embarcacions de treballs singulars que acaben convertides en embarcacions de lleure. Un cas interessant és el d'un antic torpediner britànic reconvertit en embarcació de lleure i rebatejat amb el nom de *Neptuna*. L'embarcació va ser sotmesa a una reforma total del buc i les superestructures, i després va ser adaptada, pel que fa als interiors, al seu nou ús, gràcies a una feina força complexa que donava fe de l'habilitat dels mestres d'aixa i calafats de la factoria.

Reparacions

Una gran part del negoci d'Astilleros y Varaderos de Tarragona venia de la mà dels carenat i les reparacions a l'escar. Si és impossible, ara per ara, disposar d'un llistat complet i exhaustiu de les construccions i transformacions sortides de la drassana, encara és menys assolible el repte de citar les embarcacions que van passar per l'escar. Tot i així, en podem citar algunes: el motoveler *Miguel Murall*, les motonaus *Las Palmas de Gran Canaria*, *Maria Antonieta*, *Playa Dorada*, *Costa Andaluza*, *Sota Aranzazu*, *Finamar* i *Gaby*, els iots *Tanit*, *Auvoir Travail*, *Zaca*, *Galbula*, etc. És especialment destacable el cas del *Gipsy*, una embarcació construïda cap al 1928 o 1929 i dissenyada pel prestigiós arquitecte naval Colin Archer, que va ser sotmesa, a Tarragona, a una reparació i restauració completa.



MIROTRES - ESPAÑA

EPÍLEG

FOTO - IN

FOTO - IN



El món de la construcció naval no ha estat mai absent de Tarragona, com de fet tampoc ho ha estat de gairebé cap població costanera catalana. La construcció d'embarcacions és una activitat necessària en un país de mariners i pescadors, però hi ha indrets més adients o millor dotats per fer brotar a les seves platges les drassanes que convertien troncs i branques en naus sòlides i belles. Els recents treballs de Sanet Jové, per exemple, apunten cap a una història que cal estudiar i explicar.²⁵³

No ha estat la intenció d'aquest treball fer una història completa de la construcció naval a Tarragona, sinó il·luminar una petita part d'aquesta història, la més propera i, en la meua opinió, la més interessant. I l'objectiu d'estudi no han estat tots els constructors navals, sinó una experiència singular, la dels Astilleros de Tarragona, SA i les altres empreses i persones que en van agafar el testimoni. Totes elles demostren una de les tesis que he volgut que fos patent al llarg del text: que a Tarragona, quan la conjuntura ho ha permès, s'ha despertat el dinamisme dels seus habitants, la valentia de la gent agosarada i capaç de fer una aposta per la seva ciutat i el seu país.

L'any 1918, en plena I Guerra Mundial, les circumstàncies invitaven a grans projectes i a grans apostes. Una d'elles, i no de les menys valentes, va ser la d'Astilleros de Tarragona, que, malauradament, ja en el pas que va del projecte a la realitat va ser sacsejada per la crisi. Darrere de l'aventura hi havia alguns dels grans noms de l'economia tarragonina del moment (els Bonet Amigó i els Mallol Bosch) i al seu costat altres inversors, com Arcadi Balaguer o Guillem de Pallejà. Aquests, davant el cop de la crisi de la postguerra, no es van rendir i van buscar noves oportunitats, com ara el projecte del dic flotant. Els homes de negocis van tenir al seu costat un gran tècnic, l'enginyer Mateu Abelló, que no va parar de buscar solucions per als problemes de la drassana.

Un cop retallades les ambicions i dins un carreró de difícil sortida, es va obrir una porta cap a la possibilitat d'entrar a formar part d'una entitat més gran, la Unió Naval de Levante, SA, creada l'any 1924, i que suposava una injecció de capital forà, incloent-hi una part de diners procedents d'una Alemanya vençuda que volia aixecar el cap. Però la porta oberta no portava al desenvolupament de la factoria de Tarragona, sinó més aviat a la seva limitació, fins i tot diria que desactivació, en benefici de les drassanes de València. A principis dels anys trenta, el conjunt era un espai trist, gairebé inactiu, fins que el 1933 la construcció d'un escar públic va posar en safata una nova oportunitat de negoci, i va permetre el manteniment d'una línia de treball que havia nascut amb la mateixa factoria. Però els interessos d'Unió Naval de Levante anaven cap a una altra banda i la factoria va entrar en procés de confiscació i liquidació. Només l'aparició en escena d'un nou personatge, Joan Baptista Garcia, en va mantenir la flama.

La Guerra Civil va deixar a Tarragona un rastre de sang i destrucció que també va afectar les instal·lacions de l'escar, que van quedar molt malmeses. La postguerra no va donar peu a grans alegries, només a la reconstrucció d'un equipament de gran importància per al port, però, a la primera oportunitat, Garcia va fer renéixer la construcció naval, primer com a una drassana tradicional i en poc temps es va veure amb cor d'assolir la transformació de la petita mestrança en una nova factoria naval, en un curiós procediment invers al

²⁵³ SANET JOVÉ, J. M. "Dades per a un estudi dels mestres d'aixa i calafats de Tarragona al s. XVIII", a TAG. Revista del Col·legi d'Aparelladors i Arquitectes Tècnics de Tarragona, núm. 38 (juny de 2005), pàg. 12-15 i núm. 39 (setembre de 2005), pàg. 12-15.

que havia començat el 1918. Tarragona tenia un altre cop unes drassanes potents, on es treballava sense descans i que portaven el nom de la ciutat a la banda sud del Mediterrani i feien de les seves embarcacions bastiments de primera divisió. Molts d'aquests vaixells encara naveguen i són testimoni d'aquests anys gloriosos. Llavors, quan va arribar la crisi dels anys vuitanta, una crisi que tancava drassanes arreu i anava matant la marina mercant espanyola, Tarragona va quedar novament tocada, incapaç de fer més que altres ports i ciutats més importants. L'any 1998 es va tancar el cercle i Tarragona va perdre definitivament la seva indústria naval.

El port de 1998 era més gran, més potent i més dinàmic que el de 1918. De ben segur que en aquest desenvolupament, en aquest salt cap endavant, les drassanes de Tarragona, en totes les seves manifestacions i moments, hi van jugar un paper important, ni que sigui per transmetre dia a dia la idea que, malgrat allò que s'hagi dit o pensat en el passat, a Tarragona mai ha faltat gent valenta i treballadora, amb iniciativa i amb constància, capaç de combatre pel futur de la seva ciutat.



BIBLIOGRAFIA



Fonts bibliogràfiques

- ABELLÓ, M. "Utilización de buques antiguos" a *Revista General de Marina*, juny de 1915, pàg. 657-659.
- AGACINO, E. *La construcción naval mercante en España en julio de 1918*. Imprenta de Vda. de Luis Tasso. Barcelona, 1918.
- ALEMANY, J.; BLAY, J.; ROQUER, S. *El port de Tarragona. Història i actualitat*. L'Avenç. Barcelona, 1986.
- AA.VV. *Astilleros Españoles 1872-1998. La construcción naval en España*. Editorial Lid. Madrid, 1998.
- BARCA I SALON, F. X.; MORENO RICO, X. *El dic flotant i deposant de Barcelona. Construcció i posada en funcionament*. Associació d'Enginyers Industrials de Catalunya. Barcelona, 1993.
- BLAY, J.; LÓPEZ, R. "La industrialització i el creixement econòmic" a *El segle XX a Tarragona*. Tarragona: *Nou Diari*, 1995, pàg 169-184.
- BUSQUETS, C.; CAMPANERA, A.; COELLO, J. L. *Los portaaviones españoles*. Ed. Agualarga. Madrid, 1994.
- CACHOT TORROJA, J. *Zona del port de Tarragona. El port de Tarragona. Medis per augmentar son tràfec*. Reus, 1923.
- CÁMARA OFICIAL DE COMERCIO, INDUSTRIA Y NAVEGACIÓN DE BARCELONA. *Matrícula de Barcelona. Relación por orden alfabético de los buques mercantes de vela y vapor mayores de 50 toneladas que estaban inscritos en 31 de diciembre de 1921*. La Cámara. Barcelona, 1922.
- CÁMARA OFICIAL DE COMERCIO, INDUSTRIA Y NAVEGACIÓN. *Memòria corresponent a 1928*. Tarragona, 1929.
- Catalunya Marítima*. 1919, 1920, 1921.
- CERVERA PERY, J. *La Marina Mercante Española. Historia y Circunstancia*. Editorial San Martín. Madrid, 1990.
- El Comercial*. 1919
- Comisariado Marítimo Español. Anuario Marítimo Español*. 1945-46, 1956-57, 1958-59, 1975-76 i 1983-84
- El desarrollo industrial de Tarragona*. Tarragona, 1977.
- Diario de Tarragona*. 1920, 1921.
- DÍAZ MORLAN, P. *Horacio Echevarrieta, 1870-1963. El capitalista republicano*. Editorial Lid. Madrid, 1998.
- Diccionari dels catalans d'Amèrica. Contribució a un inventari biogràfic, toponímic i temàtic*. Vol. I. Comissió Amèrica i Catalunya 1992. Generalitat de Catalunya.

- Enciclopedia General del Mar*. Editorial Garriga. Barcelona, 1957.
- ESCODA MÚRRIA, C. *El port de Tarragona*. Lunwerg Editores. Barcelona, 2002.
- ESCODA MÚRRIA, C. "El pòsit de pescadors. Orígens i actualitat" a *Al Port*, núm. 14, gener de 2003.
- ESCODA, C.; BALLESTER, L. *El naixement dels barris del port*. CEMAPT. Tarragona, 2005.
- GARCIA DOMINGO, E. "La construcció naval a Can Tunis", a *I Jornades Col·loqui d'Història Local de Sants Montjuïc. Sants i la seva Marina al llarg de la història*. Octubre de 1997.
- GARCIA DOMINGO, E. "Els pailebots, uns treballadors discrets", a *II Jornades de Marina Tradicional Promediterrània 2000*. Palamós, 2000.
- GARCIA DOMINGO, E. *¿España neutral? La marina mercante española y la Gran Guerra: 1914-1918*. Real de Catorce. Barcelona, 2005.
- GARCIA DOMINGO, E. "La Casa Masiques 1890-2005: apunts per a una història d'empresa", a *Drassana*, núm. 13. Barcelona, 2005.
- GARRIGA MARTORELL, C.; GARCIA DOMINGO, E. *Els vaixells de ciment de "l'astillero". Mite i realitat d'una aventura*. Edició de l'Ajuntament de Malgrat de Mar i l'Ajuntament de Santa Susanna, 2004.
- GÓMEZ CRUZ, C. *La Ciutat de Tarragona a l'època de la dictadura de Primo de Rivera: aspectes de la vida urbana*. Cercle d'Estudis Històrics i Socials Guillem Oliver del Camp de Tarragona. Tarragona, 1994.
- GÓMEZ SANTOS, M. *Todo Avante*. Edició de la Compañía Trasmediterránea. Madrid, 1991.
- GONZÁLEZ LAXE (coord.). *La revisión de la política pesquera comunitaria. El reto de 1992*. Edición de la Fundación Pedro Barrie de la Maza. La Corunya, 1992, pàg. i 55 ss.
- GONZÁLEZ HUIX, F. J. *El asedio aéreo de Tarragona 1937-1939*. Diputació de Tarragona. Tarragona, 1990.
- GUTIÉRREZ MOLINA, J. L. *Capital vasco e industria andaluza. El astillero Echevarrieta y Larrinaga de Cádiz (1917-1952)*. Universidad de Cádiz. Cadis, 1996.
- HERAS CABALLERO, P. A.; MAS ARREDONDO, C. *Els primers cent anys de la Cambra*. Edició de la Cambra Oficial de Comerç, Indústria i Navegació de Tarragona (traducció del castellà de Montserrat Icart). El Mèdol. Tarragona, 1987 (1a edició).
- JUNTA DE OBRAS DEL PUERTO DE TARRAGONA. *Memoria que manifiesta el estado y progreso de sus obras. Datos estadísticos de su tráfico y relación de ingresos y gastos durante el año 1922-23*. Tarragona, 1923.
- JUNTA DE OBRAS DEL PUERTO DE TARRAGONA. *Memoria relativa a la gestión de la Junta. Relación de sus ingresos y gastos. Datos estadísticos del tráfico del puerto durante el año 1923-24*. Tarragona, 1924.
- JUNTA DE OBRAS DEL PUERTO DE TARRAGONA. *Memoria relativa a la gestión de la Junta. Relación de sus ingresos y gastos. Datos estadísticos del tráfico del puerto durante el año 1924-25*. Tarragona, 1925.



- LARUELO ROA, M. *Asturias, Octubre del 37: El "Cervera" a la Vista*. Ediciones de la Estela de Aldebarán. Gijón, 1988 (2a edició).
- Lista Oficial de Buques*. Anys diversos entre 1918 i 1999.
- LORENZO, T. "Un nuevo varadero público" a *Ingeniería Naval*, agost de 1933.
- Marina*. 1915.
- La Marina Mercant*. 1920.
- Mestres d'Aixa de la costa catalana de ponent*. Dossier de l'exposició realitzada al Museu del Port de Tarragona. CEMAPT. 1998.
- MILLÁN DÍAZ, A. *Asociación de Consignatarios de buques y empresas estibadoras portuarias de Barcelona. Resumen de los antecedentes históricos, acontecimientos y actividades más destacadas 1920-1997*. Barcelona, 2000.
- MIRÓ ESPLUGAS, SERRES SENA, SOLANO VERNICH. *Club Nàutic de Tarragona. Cent anys de vida esportiva i social. 1878-1978*. Tarragona, 1982.
- MUIÑOS VILLAVARDE, M. J. *Tarragona, 1923: crisi econòmica i postures ideològiques davant el cop d'estat*. Ajuntament de Tarragona. Tarragona, 1987.
- Navegación*. Anys 1918, 1919, 1920 i 1921.
- PÉREZ-CRESPO MUÑOZ, T. *El Arsenal de Cartagena en el s. XVIII*. Editorial Naval. Madrid, 1992.
- PRADAS BAENA, M. A. *L'anarquisme i les lluites socials a Barcelona 1918-1923: la repressió obrera i la violència*. Publicacions de l'Abadia de Montserrat. 2003.
- La Publicitat*. 1919.
- PUIG, J. M. "El port i les drassanes de Tarragona", a *Catalunya Marítima*, 1919, pàg. 496-500.
- RIERA TUÉBOLS, S. *Dels velers als vapors*. Edició de l'Associació d'Enginyers Industrials de Catalunya. Barcelona, 1993.
- RODRIGO ALHARILLA, M. "La industria de construcciones mecánicas en Cataluña: el Arsenal Civil de Barcelona", a *Revista de Historia Industrial*, núm. 16, 1990.
- ROMERO GONZÁLEZ, J. *Matagorda 1870-1940. La construcción naval española contemporánea*. Servicio de Publicaciones de la Universidad de Cádiz. Cadis, 1999.
- SABATÉ BOSCH, J. M. *El gremi de Marejants (Societat Marítima i Protectora). Una aproximació històrica*. El Mèdol. Tarragona, 1992.
- SANET JOVÉ, J. M. "Dades per a un estudi dels mestres d'aixa i calafats de Tarragona al s. XVIII", a *TAG. Revista del Col·legi d'Aparelladors i Arquitectes Tècnics de Tarragona*, núm. 38, juny de 2005, pàg. 12-15 i núm. 39, setembre de 2005, pàg. 12-15.
- Sociedad Anónima Unión Naval de Levante*. Impreso por Dalmau Oliveres S. A. Barcelona, s/f (1924?).

TORRES VILLANUEVA, E. *Ramón de la Sota. 1857-1936. Un empresario vasco*. Editorial Lid. Madrid, 1999.

TOUS, J. *Evarist Fàbregas i Pàmies (1868-1938). Filantrop, financer i republicà. Catalanista reusenc*. Edicions del Centre de Lectura. Reus, 1990.

Unión Naval de Levante SA. 1924-1949. El XXV Aniversario de Unión Naval de Levante SA. València, 1949.

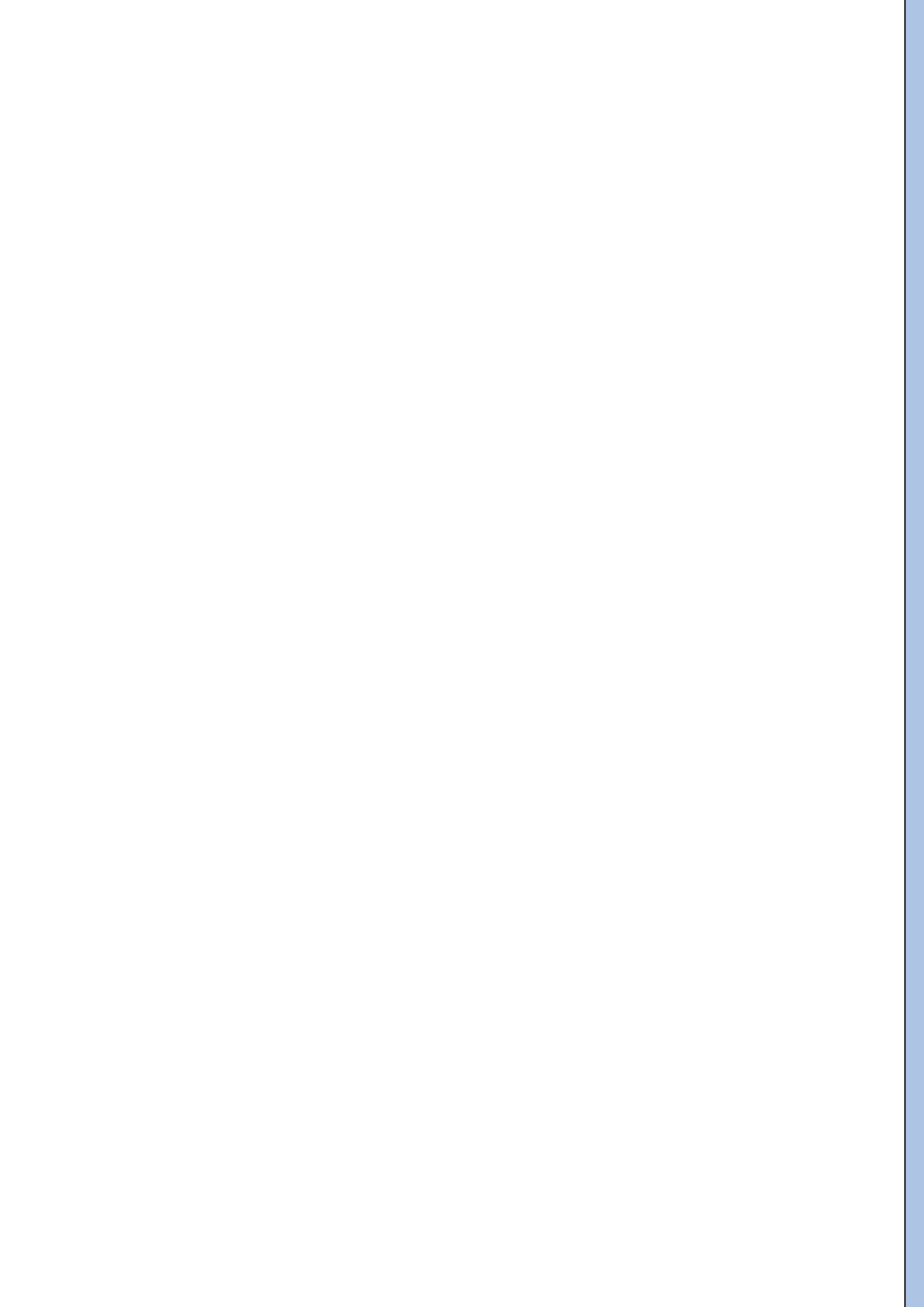
VIRGILI SANROMÀ, J. P. *Tarragona i la seva premsa*. Volum I. Edicions de l'Hemeroteca de la Caixa de Tarragona. Tarragona, 1980.

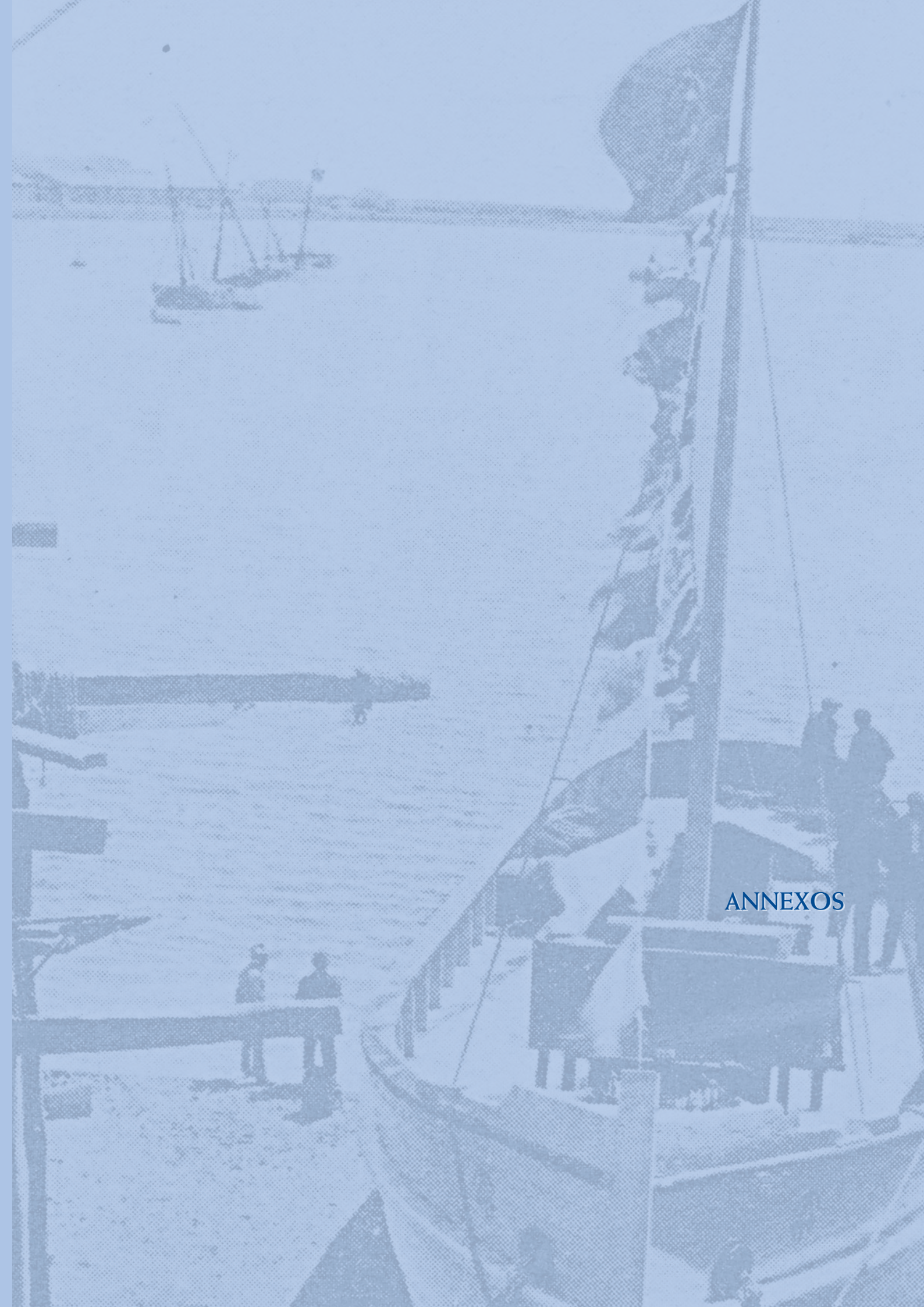
Arxius consultats

Arxiu Central del Port de Tarragona
Arxiu Històric de la Diputació de Tarragona
Arxiu Històric de Tarragona
Biblioteca i Hemeroteca de Caixa Tarragona
Registre Mercantil de Tarragona
Registre Mercantil de Barcelona
Centre de Documentació Marítima-Museu Marítim de Barcelona
Arxiu Josep Maria Garcia Pujol
Arxiu Mateu Abelló Roset

Persones entrevistades

Montserrat Abelló i Miquel Bofill
Jordi Mallol (entrevista telefònica)
Josepa Mallol
Pere Lloret Carbó (entrevista telefònica)
Josep Maria Garcia Pujol
Juan Domingo López
Pere Casado Gallardo





ANNEXOS



1. EMBARCACIONS CONSTRUÏDES A LES DRASSANES DE TARRAGONA ENTRE 1918 I 1998²⁵⁴

<i>Típus</i> ²⁵⁵	<i>Nom</i> ²⁵⁶	<i>Any</i> ²⁵⁷	TRB	<i>Esl.</i>	<i>Màn.</i>	<i>Punt.</i>
Remolcador	<i>Tarraco</i>	1920	35	19,90	4,5	2,10
Vapor	<i>Mont-Sant</i>	1920	840	60,50	9,28	4,84
Vapor	<i>Mont-Seny</i>	1921	840	60,50	9,28	4,84
Balandra	<i>Mari Pepa</i>	1921	-	-	-	-
Llanxa ràpida	<i>C17</i>	1925	36	22,85	3,50	1,42
Llanxa ràpida	<i>C18</i>	1925	36	22,85	3,50	1,42
Llanxa ràpida	<i>C19</i>	1925	36	22,85	3,50	1,42
Llanxa ràpida	<i>C20</i>	1925	36	22,85	3,50	1,42
Llanxa ràpida	<i>C21</i>	1925	36	22,85	3,50	1,42
Pesquer	<i>Virgen del Carmen</i>	1930	22	16	4,40	1,85
Pesquer	<i>Maria de los Dolores</i>	1931	31	16	4,70	1,85
Pesquer	<i>Esteban Veral</i>	1955	64	24,11	5,75	2,76
Pesquer	<i>Juan Esteban</i>	1955	36	18,80	5,07	2,25
Pesquer	<i>Pilar Guerrero</i>	1955	64	19,60	5,88	2,65
Pesquer	<i>Maria de Pijuan</i>	1957	38	21,22	4,89	2,30
Pesquer	<i>La Blava</i>	1958	35	35	2	2,12
Motonau càrrega	<i>Aventina Furné</i>	1958	253	17,70	8,72	3,76
Pesquer	<i>Andres y Cinta</i>	1958	34	17,70	5,20	2,42
Pesquer	<i>La Seo</i>	1958	44	19,20	5,20	2,42
Pesquer	<i>Juma</i>	1959	36	22,64	5,16	2,31
Pesquer	<i>Luisa Ruso</i>	1960	120	29,37	6,66	3,50
Pesquer	<i>Barceló</i>	1960	198	21,20	6,48	3,70
Pesquer	<i>Patricia</i>	1961	40	21,20	5,16	2,42
Pesquer	<i>Stela Maris III</i>	1961	38	21,72	5,17	2,22
Motonau passatge	<i>Olimpia</i>	1962	48	17,64	5,09	1,95
Pesquer	<i>Carmen Amorós</i>	1964	111	25,84	6,55	3,50
Motonau mixta	<i>Joven Dolores</i>	1965	163	24,0	6,75	2,60
Pesquer	<i>Clara de Guitart</i>	1966	61	25,84	5,72	-
Motonau càrrega	<i>Masiques</i>	1966	304	33,69	4,47	-
Pesquer	<i>Pedro y Rosa</i>	1966	40	21,47	5,10	2,35
Pesquer	<i>Xurrich</i>	1966	67	26,33	5,90	3
Pesquer	<i>Hermanos Ortiz</i>	1966	67	26,33	5,90	3
Pesquer	<i>Paquiasun</i>	1967	213	31,40	7,25	4,15
Remolcador	<i>Montcar</i>	1967	69	21,40	5,75	-

²⁵⁴ Font: elaboració pròpia a partir de diverses fonts (vegeu bibliografia) i la inestimable col·laboració dels senyors Garcia Pujol i Domingo López. L'única dada manipulada és la referent al tonatge, que s'ha arrodonit cap a baix fins a 0,50 tones i cap a dalt a partir de 0,51 tones. Com ja s'ha comentat en diferents capítols, les dades referents a embarcacions estan subjectes a tot tipus de discrepància i error, fonamentalment en no estar sempre clar el criteri d'amidament.

²⁵⁵ Es fa referència a l'activitat de l'embarcació, sense especificar-ne altres característiques, com ara el material del buc.

²⁵⁶ Sempre hi consta el primer nom de la construcció.

²⁵⁷ Any del llançament.

Tipus	Nom	Any	TRB	Esl.	Màn.	Punt.
Pesquer	<i>Agneta</i>	1968	28	14,25	5,20	1,50
Pesquer	<i>Bagarella</i>	1968	29	14,25	5,20	1,50
Pesquer	<i>Pachinando</i>	1969	29	17,78	5,20	2,50
Pesquer	<i>Pescados Clape</i>	1969	37	20,84	5,20	2,50
Pesquer	<i>Puerto de Llansá</i>	1970	51	20,10	5,20	2,50
Pesquer	<i>Ametlla de Mar</i>	1970	29	17,78	5,20	1,50
Aljub	<i>Cisterna Uno</i>	1970	94	23,46	6	-
Pesquer	<i>Morago Tres</i>	1970	29	14,25	5,20	1,50
Pesquer	<i>Hermanos Brull Vila</i>	1971	35	20	5,60	2,10
Remolcador	<i>Mazagón</i>	1972	206	26,20	8	4
Pesquer	<i>Dijous</i>	1972	29	14,25	5,20	1,50
Pesquer	<i>Casero</i>	1972	29	14,25	5,20	1,50
Pesquer	<i>Furia Uno</i>	1972	37	15,70	5,40	1,85
Pesquer	<i>Tío Tom</i>	1972	29	14,25	5,20	1,50
Pesquer	<i>Leonardo Brull</i>	1973	114	28	6,60	3,40
Pesquer	<i>Hydra</i>	1973	37	19,59	5,40	-
Pesquer	<i>Maria Isabel Fa</i>	1973	29	14,25	5,20	1,50
Pesquer	<i>Sereno</i>	1973	29	14,25	5,20	1,50
Pesquer	<i>Olga Melgar</i>	1973	29	14,25	5,20	1,50
Pesquer	<i>Hermanos Ramonche</i>	1973	140	23	6,60	3,40
Pesquer	<i>Piscis Uno</i>	1973	121	21	6,30	3,20
Pesquer	<i>Peret</i>	1974	-	30,30	6,90	3,40
Pesquer	<i>J.Pons</i>	1974	37	17,45	5,40	1,85
Pesquer	<i>Eli-Hermi Dos</i>	1974	115	26,90	6,60	3,40
Remolcador	<i>Poblet</i>	1974	302	34	8,92	4,63
Pesquer	<i>F. Pons</i>	1974	93	21,40	6,30	3,20
Pesquer	<i>Carmen de Colomines</i>	1975	93	25,10	6,30	3,20
Pesquer	<i>Pilar Mundeli</i>	1975	113	23	6,60	3,40
Pesquer	<i>Pedra</i>	1975	112	25	6,60	3,40
Pesquer	<i>Rosa Mari Elroz</i>	1975	108	23	6,60	3,40
Pesquer	<i>Chimo</i>	1976	37	15,70	5,40	1,85
Pesquer	<i>Moya</i>	1976	29	14,25	5,20	1,50
V. oceanogràfic	<i>García del Cid</i>	1977	-	37,2	8,40	4,20
Pesquer	<i>Sort de Taranet</i>	1977	95	23	6,61	3,30
Pesquer	<i>Maria Ferré Dos</i>	1977	98	23	6,60	3,30
Remolcador	<i>Xaloc</i>	1977	102	35,80	7	3,70
Pesquer	<i>Maria de Guitart</i>	1977	100	23	6,60	2,28
Pesquer	<i>Llambrich Boquera</i>	1977	99	27,46	6,60	-

Tipus	Nom	Any	TRB	Esl.	Màn.	Punt.
Remolcador	<i>Gragal</i>	1977	168	24,86	8,40	4,20
Pesquer	<i>Madobe</i>	1978	97	23,90	6,60	3,30
Pesquer	<i>Mandorri</i>	1978	97	23,90	6,60	3,30
Pesquer	<i>Alample Tres</i>	1979	99	28	6,60	3,30
Pesquer	<i>Joan Domingo</i>	1979	100	23,60	6,60	3,30
Pesquer	<i>La Villa de Llansá III</i>	1979	68	22,55	5,80	-
Pesquer	<i>Burriana</i>	1979	83	22,10	6,30	3,20
Pesquer	<i>Sinera</i>	1979	99	23,90	6,60	3,30
Pesquer	<i>Juan y María</i>	1979	100	26,90	6,60	3,30
Pesquer	<i>Paco y Rosita</i>	1980	94	26,90	6,60	3,30
Remolcador	<i>Escota</i>	1980	168	22,10	8,40	4,20
Pesquer	<i>San Miguel</i>	1980	95	25,26	6,30	3,20
Pesquer	<i>Poseidon</i>	1980	95	22,10	6,30	3,20
Pesquer	<i>Verge del Vilar</i>	1981	98	26,90	6,61	3,30
Remolcador	<i>Drissa</i>	1981	168	22,10	8,40	4,20
Pesquer	<i>Serranía</i>	1981	112	23,90	6,61	3,30
Pesquer	<i>Manuel y Rosa</i>	1981	98	26,90	6,61	3,30
Pesquer	<i>Elroz</i>	1981	113	26,90	6,60	3,35
Llanxa auxiliar	<i>Spica</i>	1982	-	9,80	2,52	1,20
Remolcador	<i>Nervio</i>	1982	168	36,77	8,41	-
Pesquer	<i>Maria dels Àngels</i>	1983	105	32,53	6,60	3,40
Motonau passatge	<i>Thetis</i>	1984	130	25,55	7	2,85
Remolcador	<i>Orenga</i>	1984	168	36,77	8,41	-
Pesquer	<i>Minguet del Arisó</i>	1986	96	26,56	6,31	3,22
Motonau passatge	<i>Ereso</i>	1986	130	25,55	7	2,85
Motonau passatge	<i>Portmany</i>	1986	114	17,30	6,55	2,56
Pesquer	<i>J. Pijuan Tercero</i>	1989	94	26,90	6,61	3,40
Pesquer	<i>La Gavina</i>	1990	101	30,06	6,61	3,29

Aquest llistat no és exhaustiu, ja que no incorpora les onze embarcacions construïdes a les drassanes de Tarragona durant la dècada dels setanta per als ports nord-africans: les barques de cercol de 18 m d'eslora (*Barba Djany* i *El Babri*) i les de 16,50 m d'eslora (*Abdel-bamid III*, *Khaled*, *Hadja Kheira*, *Hadj Sadek*, *Mohamed Cherif*, *Hammadi*, *Moulay Abdallab*, *Ilhem IV*, *Hafid*, etc.). Tampoc hi són les petites construccions agrupades anteriorment en l'apartat Vaixells especials, i fins i tot és probable que hagi quedat fora alguna nau de la qual no en conservem cap dada o record.

2. FONS D'ASTILLEROS DE TARRAGONA AL CENTRE DE DOCUMENTACIÓ MARÍTIMA-MUSEU MARÍTIM DE BARCELONA

Al Museu Marítim de Barcelona es conserva una col·lecció de plànols procedents dels Talleres Nuevo Vulcano (TNV). Primerament, van arribar com a un dipòsit del Museu d'Història de la Ciutat de Barcelona, però ara ja formen part dels fons del Museu Marítim. És un material pendent d'inventariar, dins el conjunt del qual es va localitzar un fons procedent d'Astilleros de Tarragona, inèdit i d'un enorme interès. És de suposar que el fons documental va arribar als TNV a l'època en què Astilleros de Tarragona i els TNV van formar part d'Unión Naval de Levante.

No hi ha documentació que acompanyi els plànols, i de moment es treballa amb un inventari provisional que venia amb el fons i que no coincideix exactament amb el contingut dels tubs i la seva numeració, de manera que aquests han estat oberts i revisats personalment per l'autor, que és el responsable dels possibles errors o omissions en aquest "inventari" provisional. Cal dir que, malauradament, en molts casos els documents sobre paper vegetal es desintegren i són impossibles de consultar, de manera que es fa una descripció aproximada del contingut de cada tub.

Número: 1

Rètol: *Proyectos de la Factoría. Del I al XVIII y del 392 al 398 y planos de terrenos.*

Contingut: hi ha plànols originals de diferents moments, tant del projecte original (el dic sec, per exemple) com d'altres corresponents a la modificació del projecte aprovat l'11 d'abril de 1919. També hi ha dos vegetals destrossats que són impossibles de consultar. El conjunt és molt important. El contingut dels tubs és el següent: dic sec, seccions transversals (amb el *Reina Victoria Eugenia* com a model); emplaçament; plànol parcel·lari dels terrenys adjacents al riu Francolí; gràfic de l'organització dels Astilleros de Tarragona de la Unión Naval de Levante; esquema de les drassanes; instal·lació de les drassanes; projecte de taller de maquinària i fusteria mecànica, sala de gàlibs i ebenisteria; estat de l'extrem del port abans d'instal·lar-s'hi Astilleros de Tarragona. Murs de moll i tancament; atall; plànol general modificat; pou de bombes de dic sec; dic sec, secció longitudinal i transversal; argue de bites del dic; mur de tancament; secció longitudinal i transversal de les grades; plànol de l'emplaçament; taller de caldereria; vaixell-porta del dic sec; pantalans d'armament, i grua corredora de 8 tones pel dic sec.

Número: 2

Rètol: *Vapores Mont-Sant y Mont-Seny. Del 1 al 25.*

Contingut: secció diametral; dispositiu general de grades; plànol de formes; detall d'unió entre els baus i el dorment, quadernes, trencanell i folre de coberta principal; estructura metàl·lica de la coberta principal; roda i massissos de proa; perns (diversos); codast i massís de popa; plantilles de quadernes per replegar els materials (2); quilles; estructura metàl·lica de la coberta principal; pern del dorment de la coberta principal; balou; grilló amb contret; reblons, i pala de timó.



Número: 4

Rètol: *Vapores Mont-Sant y Mont-Seny. Del 51 al 75.*

Contingut: documents en paper vegetal impossibles de consultar pel seu estat de conservació.

Número: 6

Rètol: *Vapores Mont-Sant y Mont-Seny. Del 101 al 125.*

Contingut: plànols corresponents als vapors, que apareixen com a *Vapor 1* i *Vapor 2*. El contingut del tub és el següent: vàlvules d'extracció de superfície i fons de les calderes; columna i nivell d'aigua de les calderes; frontisses per a l'escotilla de baixada a la gambussa; manguerot de ventilació; pescants; col·locació de portells; esquema de transmissió del pont al servomotor; embornals de coberta; tanc d'alimentació; portells de desguàs i embornals per a la coberta; diversos elements de la caldera; portes de forn i cendrer i suports d'embornals de coberta; embornals per coberta; element no identificat; dipòsit general d'accessori de calderes; llumenera del castell; forn; escales exteriors; vàlvula i retenció d'alimentació; boca de carbonera; caixa premsa estopa del túnel; pasteca per a cable i pes de 4 tones; porta estanca de la boca del túnel; tecles de màquina i calderes, i detall de la transmissió del pont del servomotor.

Número: 7

Rètol: *Vapores Mont-Sant y Mont-Seny. Del 126 al 150.*

Contingut: documents en paper vegetal impossibles de consultar pel seu estat de conservació.

Número: 8

Rètol: *Vapores Mont-Sant y Mont-Seny. Del 151 al 175.*

Contingut: plànols corresponents a materials de la drassana i no als vaixells a què suposadament fa referència. El contingut del tub és el següent: dibuix sergent; detall de la fundació de la serra cinta; esquema serra cinta; element no identificat (pern?); detall de la fundació de la serra de carro; esquema grades; peça no identificada; disposició general de màquina de vapor i serra mecànica a l'escar del port habilitat com a taller. També hi ha una part de plànols fets sobre paper vegetal absolutament desintegrats.

Número: 9

Rètol: *Vapores Mont-Sant y Mont-Seny. Del 176 al 196.*

Contingut: plànols corresponents als vapors, que apareixen com a *Vapor 1* i *Vapor 2*. El contingut del tub és el següent: *Vapor 2*; embranques per a canonades de vapor i escapament. *Vapor 1* i *Vapor 2*; separador de sentia, dipòsit per a oli i petroli. Vapor *Mont-Sant*; embranca de vapor per a la neteja de tubs de caldera. *Vapor 1* i *Vapor 2*; porta de carbonera, embranca per a les aixetes d'extracció de fons. Vapor *Mont-Seny*; cargol del fre del molinet, tija i pistons del cavall d'alimentació del *Mont-Seny. Mont-Sant*; eix de cola, tija i vàlvula de les preses de les maquinilles de càrrega, eix intermedi. Vapor *Mont-Seny*, eix de cola. *Vapors 1* i *2*, suports suplementaris de l'eix. Vapor *Mont-Seny*; boques de la carbonera.

Número: 13?

Rètol: *Factoría. Del 51 al 71.*

Contingut: Documentació molt interessant, relacionada directament amb Astilleros de Tarragona. Malauradament, hi ha alguns plànols petits en paper vegetals totalment destrossats, però semblen correspondre a esquemes de petites peces sense un excessiu interès. Els plànols continguts en aquest tub són: emplaçament de grades, avantgrades i zona necessària per al llançament; disposició general dels mecanismes per a les grues de les grades (dos documents); esquema d'una placa de xapa fina; ferratges de la càbria del gànguil (dos documents); grades de construcció; armadura per al taller de fusteria i sala de gàlibs; esquema de les grues pel servei de les grades, i escala per a la sala de gàlibs.

Número: 14

Rètol: *Factoría. Del 76 al 115.*

Contingut: conjunt molt interessant, ja que conté tant documents relacionats amb el dic flotant (un d'ells el plànol general, molt bonic estèticament) i amb les instal·lacions i terrenys ocupats per Unión Naval de Levante. El contingut dels plànols d'aquest tub és: reenviament del suport metàl·lic per al dic; suport per a la transmissió elèctrica al dic; esquema de la distribució de l'enllumenat del dic i altres; boia per al servei del dic; plànol general; forn per escalfar barres; cilindre per corbar planxes; planta del taller de maquinària i del taller de caldereria de ferro amb detall de màquines i la seva distribució; planta del taller de ferrers de ribera; armadura metàl·lica per a la serra cinta; plànol ubicació; terrenys de la Unión Naval de Levante adjacents al riu Francolí; plànol de l'emplaçament de les drassanes i parcel·lari dels terrenys adjacents (gran format); detall dels terrenys; projecte d'instal·lació del dic; disposició del fondejador del dic, i esquema de la instal·lació elèctrica.

Número: 15

Rètol: *Series, estados y varios.*

Contingut: conté una barreja de materials. En primer lloc, butlletes d'estat, fulls de comanda i models d'imprès per al funcionament diari de la factoria, així com quadres per recollir càlculs de carenes, pesos, etc., segurament per al servei del dic flotant. També hi ha documentació tècnica: projecte d'instal·lació d'una grua elèctrica al moll paral·lel; dos plànols amb una secció i planta d'un tram de la platja de Tarragona (a tocar el passeig Santa Clara); "construcción núm. 14. Dique flotante, posición sobre la grada y detalles para la botadura"; caldera no identificada; nivell per a la caldera; tub d'aspiració, èmbol i accessòria per a una bomba real, i caixa de vàlvules d'aspiració de sentina.

Número: 16

Rètol: *Remolcador número 1. Del 1 al 34.*

Contingut: no s'han pogut consultar tots els documents, ja que els vegetals estan en molt mal estat. En tot cas, corresponen al remolcador *Tarraco* (encara que aquest nom no surt mai) i hi ha diferents plànols: eix del motor, polines de la caldera, pont, detall de proa, detall de popa, *kingston*,



pern, galàpag, empernat de la paramola, bites, codast, timó, quaderna mestra, plànol del llançament i disposició general de la grada.

Número: 18

Rètol: *1º, 2º y 3º Proyecto de Guardapescas. Del 26 al 28.*

Contingut: tres plànols del guardapesques, dos d'ells amb la data 22 de maig de 1920. Un correspon a la màquina de vapor de 500 HP, un altre és l'estudi de resistència longitudinal i el darrer, un plànol de la caldera.

Número: 20

Rètol: *Reparaciones y varias construcciones. Del 1 al 64.*

Contingut: detalls de diferents construccions, petites màquines o peces. N'hi ha dels vapors *Danielito*, *Anatxu Begoñaka*, *Almazora*, *Guadiaro*, *Andalucía* i *Vicente Sanz*. També hi ha una torre metàl·lica, armadures per al Club Nàutic, tribuna Tarragona, tribuna Club Gimnàstic, magatzems de López Bertran, grua Atlas i boia de la Junta d'Obres del Port de Castelló.

Número: 21

Rètol: *Cruceros Tabacalera. Del 1 al 80.*

Contingut: és una molt completa i interessant col·lecció de documents sobre les llanxes de la Tabacalera (C17 a C21), que detallem a continuació: disposició general de les grades; bites d'amarrament; quaderna mestra mirant a proa; quaderna mestra mirant a popa; polines del motor; timó; premsaestopa; hèlix i femella; plantilla per a una pala d'hèlix (amb data 17 d'octubre de 1925); plànol velam; plànol formes; secció diametral; mampares; bomba de desguàs; plànol de llançament; estopor de proa; estopor de popa; maniobra de l'àncora; arcbotant; bocina i nucli de l'arcbotant; peça no identificada; folre del castell; eix porta hèlix; detall de l'aparell de govern; pla vèlic; roda timó; motor Bolinder's de 160 CV; diversos fulls amb fórmules i càlculs; butlleta d'estat dels materials utilitzats, amb els seus imports i liquidació, des del 3 de maig de 1924, i plànol de les cobertes.

Número: 22

Rètol: *Varias embarcaciones menores construidas o proyectadas.*

Contingut: un gran nombre de plànols (alguns impossibles de veure pel seu estat deficient) que corresponen bàsicament a dues embarcacions: "falua a motor para el servicio de resguardo en el puerto de Tarragona" i "Construcción número 26 de astilleros de Valencia". També hi ha documents sobre la motonau de pesca *H2* i sobre unes barcasses per al transport de persones i eines.

Número: 25

Rètol: *Varios.*

Contingut: cinc plànols: una llanxa automòbil, el vapor *España nº 6* (una secció retolada en anglès) i dos plànols a escala 1:25 que porten el títol "Proyecto de Guardapesca con motor de

vapor" (plànol de traçat i detalls de construcció). Només aquest darrers semblen no tenir, pel que jo sé, cap relació amb Astilleros de Tarragona i probablement corresponen al concurs fallit per a la construcció de guardapesques per a l'Armada.

Número: 27

Rètol: *Varadero. Del 26 al 45 y varios.*

Contingut: conjunt de plànols de peces concretes, algunes relacionades amb vaixells identificats. Sembla clarament relacionat amb treballs de reparació fets a l'escar, tot i que no podem assegurar que sigui al de Tarragona. El contingut del tub és el següent: màquina de vapor per al grup electrogen de 60 CV; Compañía Trasmediterránea, premsa per a guia, telescopis i suport de ferro per als telescopis de refrigeració dels èmbols dels motors Burmeister; vapor *Argentina*, caixa de vàlvules per a desguàs; vapor *Marqués de Comillas*, eix del cigonyal; vapor *Legazpi*, èmbol i *portaaeros* del cilindre d'alta; vapor *Zorroza*, hèlix; motonau *Ciudad de Cádiz*, vàlvula d'aspiració; fresa d'acer; proveta per a prova de tracció, i un document no identificat que porta el rètol Ldw. Loewe & Co. A. G. Berlín.

Número: 28

Rètol: *Vapor Hernonia. Del 1 al 16.*

Contingut: buit.

Número: 29

Rètol: *Vapor Hernonia. Del 17 al 36.*

Contingut: còpies de plànols d'un vapor, retolades en neerlandès, amb el segell Huiskens & Van Dijk, Dordrecht, Holand, i una nota manuscrita en francès que porta la data setembre de 1912.

Número: sense referència (A)

Rètol: sense referència.

Contingut: edifici destinat a fusteria mecànica, maquinària i sala de gàlibs (dos plànols); tanca de fusta; logo Astilleros i Unión Naval de Levante; butlleta d'estat "resultado del reconocimiento del subsuelo"; projecte d'instal·lació de dic flotant; balandra sèrie Hispania; projecte de vaixell per a la CAT (dos plànols); embarcació mixta per a la repressió del contraban (diametral, coberta i coberta baixa, quaderna mestra, plànol general); motonau de pesca d'arrossegament per a Joan Bpta. Garcia; plànol d'una vàlvula de caldera sistema Mumgord's, i compàs per a la sala de gàlibs.

Número: sense referència (B)

Rètol: sense referència.

Contingut: documents en paper vegetal impossibles de consultar pel seu estat de conservació.



Número: sense referència (C)

Rètol: sense referència.

Contingut: dic flotant (general); pailebot de 1.000 tones (general, diametral quaderna mestra); corba del pantoc per al pailebot; full de càlculs del dic, i quadernes del dic.

Resum del contingut dels tubs per temes:

Vapors 1 i 2 (Mont-Sant i Mont-Seny): tubs 2, 4, 6, 7 i 9.

Remolcador: tub 16.

Vaixells de la Compañía Arrendataria de Tabacos: tubs 21, 25 i A.

Guardapesques: tubs 18 i 25.

Dic flotant: tubs 14, 15, A i C.

Pailebots: tub C.

Factoria: tubs 1, 8, 13, 14, 15 i A.

3. ARXIU PERSONAL DE MATEU ABELLÓ (PRIVAT)

La filla de l'enginyer Abelló, la senyora Montserrat Abelló, ha conservat una bona part de l'arxiu del seu pare. Entre el contingut d'aquest, hi ha un lligall força gran dedicat a Astilleros de Tarragona. Tant la senyora Montserrat com el seu fill, el senyor Miquel Bofill, m'han permès accedir a la documentació i disposar-ne per tal d'extreure'n totes aquelles dades que fossin útils per a aquesta recerca. També han compartit amb mi els seus records i alguns comentaris sobre la vida i el caràcter de Mateu Abelló.

El lligall conté 40 subcarpetes numerades, amb un títol, la referència "Archivo personal" i el segell "Mateo Abelló Roset, Ingeniero Naval". Són bàsicament còpies de documents, apunts i manuscrits que, ara per ara, són l'únic testimoni directe de la activitat de la drassana que es conserva.

1- *Datos referentes a los Vapores 1 y 2 (Mont-Sant y Mont-Seny):*

Dades tècniques; costos; instruccions per a la construcció de la basada de llançament del vapor núm. 1; instruccions per al muntatge del dorment, baus i trencanells; informació sobre llums de situació; llista d'objectes d'inventari per a la màquina del vapor núm. 1; instruccions per al muntatge de la cima del vapor núm. 1; instruccions sobre els ferratges dels timons, etc.

2- *Contrato con la casa Alexander y Astilleros de Tarragona para el suministro de máquinas y calderas para los vapores 1 y 2:*

Còpia del contracte per a la construcció i muntatge de dues màquines marines de 450 HP.

3- *Astilleros de Tarragona (previsiones económicas):*

Situació econòmica a 31 de desembre de 1920, previsió econòmica fins el 31 de desembre de 1920.

4- *Documentos examinados por el Consejo de Administración de Astilleros de Tarragona:*

Relació de temes a tractar, projectes en marxa i estat econòmic de la factoria.

5- [No hi és.]

6- *Estudio sobre el coste de un pailebote de 1.000 toneladas:*

Desglossament i càlcul de materials, jornals i maquinària; butlleta d'estat dels jornals satisfets durant els anys 1919 i 1920; import dels claus i perns galvanitzats emprats en el vapor *Mont-Sant*; preu mitjà de diverses fustes comprades l'1 de desembre de 1920; consulta a Bureau Veritas sobre les àncores.



7- *Varios presupuestos de reparaciones hechas en Astilleros de Tarragona*

Pressupost per al *Conde Wifredo*, de Pinillos; pressupost per a la reparació del bot automòbil de la Comandància de Marina de Tarragona.

8- *Dique flotante de 1.600 toneladas:*

Informes tramesos per Abelló des d'Hamburg el novembre i desembre del 1920 sobre un dic flotant de 1.600 tones i 90 m d'eslora propietat d'A. Mehren.

9- *Goerin A. Santfleben, Hamburg (grúas):*

Informació sobre una *rope-way plant* (hi ha un petit plànol i una foto de la que hi havia en servei a la drassana Reigherstieg-Schiffswerft).

10- *Grúa de la sociedad de construcciones metálicas tipo euskalduna:*

Informe sobre aquestes grues, amb pressupost i comentaris.

11- *Gánguil para la cabria:*

Càlculs i esquemes.

12- *Concurso que podría prestar la Sociedad Ilva.:*

Informe sobre els elements tècnics que podria aportar aquesta societat pel que fa a personal, màquines i feines; també hi ha un esquema de dic flotant.

13- *Vapor de 22,5 m de eslora ofrecido por Astilleros de Pasaje de San Juan:*

Pressupost detallat de març de 1919 per a la construcció d'una barca de pesca a vapor de 22,50 m d'eslora, adreçat a Vda. e Hijos de José Bonet.

14 - *Pesquero (Aledo):*

Una nota manuscrita amb mides i preus.

15- *Proyecto de vapor pesquero (Salcedo):*

Pressupost detallat de setembre de 1919.

16- *Datos sobre buque pesquero de 70 toneladas aproximadamente de peso:*

Dues notes manuscrites amb mides i preus.

17- *Oferta de un velero de 338 toneladas de registro:*

Proposta de José Catalá Campello a Vda. e Hijos de José Bonet, amb data març de 1919, del pailebot de tres pals *Prydwen*, construït el 1913 als EE.UU.

18- *Barcazas de 245 toneladas:*

Plànol i detall del cost de la construcció d'una barcaza de ferro de 245 tones. El plànol porta el segell "Adolfo T. Simpson", de Bilbao.

19- *Copia de algunos Reales Decretos del Diario Oficial del Ministerio de Marina, de 23 de abril de 1908:*

Bases generals d'un concurs per al projecte i execució per contracta, als Arsenal de Ferrol i Cartagena, d'obres navals, civils i hidràuliques, autoritzades per la Llei de 7 de gener de 1908.

20- *Astillero de Vila y Cia.:*

Memòria descriptiva de l'Astillero de Vila i Cia. De la Graña (Ferrol).

21- *Reglamento para la construcción de yates fórmula "hispania":*

Full imprès amb les dades corresponents a aquest tipus d'embarcació, que porta data de 12 de gener de 1914.

22- *Impreso de contrato de trabajo:*

Un exemplar de contracte.

23- *Reglamento de alojamiento para las tripulaciones de los buques mercantes:*

Còpia mecanografiada d'aquest reglament de 9 de setembre de 1918.

24- *Estabilidad y peso de las cargas de los cañoneros tipo Recalde y efectos de cargo de los cañoneros de igual tipo y guardapescas tipo Gaviota:*

Fulls manuscrits i mecanografiats amb càlculs, detalls tècnics i inventaris molt detallats.

25- *Presupuesto de motores marinos reversibles, sistema Sulzer-diesel:*

Pressupost i plànol del motor en qüestió.

26- *Datos sobre la construcción de buques a la práctica:*

Tres exemplars de la revista holandesa *Het Schip* (núms. 6, 8 i 12, de 1919) i un document mecanografiat que sembla la traducció al castellà d'un dels articles.



27- *Documentos relacionados con el concurso de los guardapescas:*

Recull de memòries, informes i dades sobre els tres concursos referents al concurs públic per a la construcció de sis guardapescas.

28- *Aparato de lanzamiento de buques:*

Descripció manuscrita d'un sistema per al llençament de vaixells que fou provat amb tres creuers de l'Armada.

29- *Datos sobre galvanización:*

Manuscrits amb dades tècniques sobre la matèria.

30- *Estadística de veleros con motor:*

Fulls manuscrits amb dades sobre tonatge i potència.

31- *Presupuesto de coste para la construcción de una barca de 14 m de eslora para la pesca al bou:*

Pressupost amb data 12 d'agost de 1919 signat per Vicente Ortiz.

32- *Grúas funiculares de gradas:*

Dibuix i esquemes d'uns elements mecànics.

33- *Asuntos concernientes a Astilleros:*

Còpia d'un document titulat "Inspección de los Astilleros de Tarragona S.A." amb una nota que diu: "Remitido un ejemplar al Teniente Coronel de Ingenieros de la Armada D. José Togados, en 30-4-20". També hi ha un "inventario de las vigas en prensa existentes en la factoría al 25 de noviembre de 1919".

34- *Barcazas de 50 toneladas:*

Relació de materials, mides i costos per a una barcaza de fusta de 14,50 m d'eslora.

35- *Proyecto de construcciones de buques:*

Pressupost número 53 per a Antonio Thonnerieuse per a un pailebot de 300 tones sense motor; pressupost núm. 51 per a la Compañía Trasmediterránea / Talleres Gómez, per a un vaixell aljub de 35 tones; carta sobre una sol·licitud dels senyors Bosch & Sintès, de Gran Canària. Tots tres documents són del 1919.

36- *Oficios pasados al Sr. Comandante de marina de este puerto:*

Còpia de cartes referents a les primes a la construcció naval.

37- *Para conocimiento de la gerencia:*

Informe sobre el dic flotant ofert pel Sr. Mehren; traducció al castellà, amb data juliol de 1919, d'un article de la revista *Shipbuilding* de 4 de març de 1920 que parla del al vapor holandès *Hernodia*; altres notes, comunicacions i detalls tècnics.

38 - *Transformación España* núm. 6:

Documentació relativa al projecte de participació en la reforma del vapor i la seva transformació en portaaeronaus.

39- *Dictamen pericial velero* Juan Giménez:

Documentació de 1922 sobre la participació d'Abelló com a pèrit en un conflicte, pel veler mixt esmentat, entre la casa Ansorena, Dufau y Font i la casa italiana Assicurazioni Generali. Hi ha una còpia del dictamen pericial.

40- *Certificado* Danielito:

Esquemes i dades tècniques sobre aquest vapor.

El fons incorpora també alguns catàlegs de motors i embarcacions, un exemplar del diari *El Comercial de Tarragona* corresponent a 1919 i un exemplar d'una publicació interessant: *Escritura de prórroga de la cesión de la zonas industriales de los Arsenales y Astilleros de Ferrol y Cartagena, para su utilización y la ejecución en ellas de las obras navales contratadas, otorgada por el Ministerio de Marina en representación del Estado y la SECN en 24 de febrero de 1916*. Madrid, 1916.

Enric Garcia Domingo (1962). Llicenciat en Història, especialitzat des de fa anys en història marítima. Ha publicat diversos treballs en aquest camp, sobre temes tan diversos com el salvament de naufrags, la construcció naval, el port de Barcelona, les embarcacions tradicionals de la costa catalana, etc. També ha treballat en programes educatius relacionats amb la mar i en el disseny i organització de diverses exposicions. Ha publicat diversos llibres, com ara *Viure o morir al mar. El salvament marítim al Maresme* (1998), *El hombre y la mar. A través de los tiempos* (2004), *Creences del Mar* (2003) o *¿España neutral? La marina mercante española y la Primera Guerra Mundial* (2005), així com diversos articles i comunicacions en trobades nacionals i internacionals.

Des de la tardor del 2005, és el cap del Centre de Documentació del Museu Marítim de Barcelona i actualment també és doctorand de la Universitat de Barcelona.