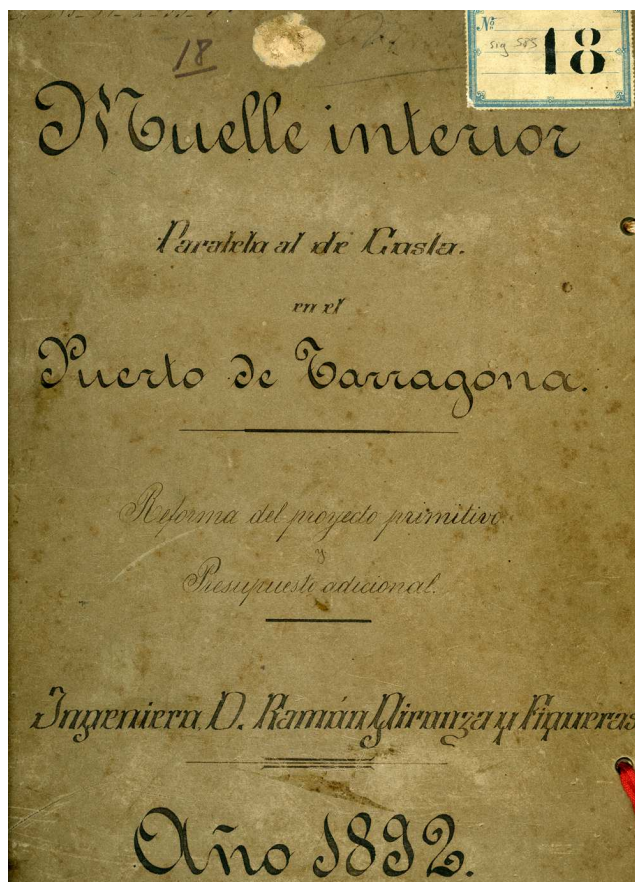


EL DOCUMENT DEL MES ÉS...

Núm. 13, desembre 2012

El projecte del Moll Paral·lel al de Costa



Dades del document

Fons Junta d'Obres del Port de Tarragona - Autoritat Portuària de Tarragona (JOP-APT), signatura 583. Projecte número 18. *Muelle interior Paralelo al de Costa en el Puerto de Tarragona*. Ingeniero Ramón Gironza Figueras. 10 desembre 1892.



El context del document

Ara fa 120 anys l'enginyer i director de les obres portuàries, Ramon Gironza Figueras, redactava el projecte d'un dels molles més antics del Port de Tarragona: el moll interior, també anomenat Paral·lel al de Costa.

A finals del segle XIX, el Port de Tarragona, passava per una bona etapa. La Junta d'Obres del Port de Tarragona, creada el 1869, portava vint anys de trajectòria i, tot i que amb reserves, el problema del finançament s'havia resolt força, ja que es comptava amb una subvenció fixa anual de l'Estat. A més, el tràfic portuari aprofità la bona conjuntura econòmica perquè passava el comerç exterior amb la sortida de vi cap a les colònies americanes ocupant, en part, el mercat que havien deixat lliure els francesos, immersos de ple en la crisi de la fil·loxa.

El contingut i l'estructura

En realitat, el projecte de l'enginyer Gironza és una reforma de dos projectes anteriors, un de l'any 1888, obra de l'enginyer Saturnino Bellido i l'altre de 1889, redactat pel també enginyer, Luis Corsini.

Calia fer en el projecte inicial, aprovat per la Junta Consultiva de Caminos, Canales y Puertos, petites modificacions tècniques de les quals s'ocupà Gironza.

El projecte conté una memòria descriptiva, 2 plànols, el plec de condicions i el pressupost.

El moll Paral·lel

Tal i com indica la memòria del projecte, la construcció d'aquest moll era necessària per evitar els vents del sud i les conseqüents ressaques que feien perillar els vaixells atracats a la dàrsena.

Les obres s'iniciaren el 1890 i finalitzaren al cap de set anys. S'adjudicaren al Banc de Valls per un import de 810.970 pessetes.

El resultat va ser un moll de 50 metres d'amplada amb dos paraments: el nord, amb 241,66 metres de línia d'atrada i el sud, amb 252,63 metres.

La superfície es cobrí amb llambordes i es dotà d'enllumenat (1907), vies fèrries (1908), una font pels treballadors (1928), un tinglado per a resguardar les mercaderies (1928), i també grues elèctriques (1924) per a facilitar les tasques de càrrega i descàrrega.

Durant molt de temps va ser el moll on tenien lloc els moviments de mercaderies com el carbó, sofre, fosfats i altres minerals, tot i que també s'hi descarregaren bótes de vi en les èpoques més esplendoroses d'aquest producte.

En els anys 70 del segle XX es canvia la seva estructura destruint el martell de la punta i reconvertint-lo en línia d'atracada; a partir d'aquell moment passa a denominar-se moll de Lleida que durant molts anys estigué especialitzat en el tràfic de vehicles. Amb la construcció del pont mòbil l'any 1999 deixà de ser útil com a superfície de moll. Actualment forma part del conjunt de la marina d'hivern Port Tarraco.

La utilitat del document

La memòria dels projectes d'obres esdevé una font d'informació primordial ja que acostuma a ser molt completa i en ella es parla dels antecedents de l'obra i de les seves vicissituds.

Els plànols, en paper de tela els de finals del segle XIX, son una veritable meravella i encara son molt útils per als enginyers portuaris actuals a l'hora d'endegar reformes dels molls més antics.

En el plec de condicions es descriu breument l'obra, com han de ser els materials emprats i la ma d'obra necessària, i en el pressupost es detallen totes les despeses possibles.

La informació que contenen els projectes, és per tant útil, tant per als tècnics, com per a aquelles persones interessades en l'evolució constructiva del Port de Tarragona.

La sèrie de projectes que es conserva a l'Arxiu del Port de Tarragona és molt completa i s'inicia l'any 1868 amb el número 1 titulat: *Proyecto de limpia del Puerto de Tarragona*.