

EL MOLL DE COSTA

El 5 de novembre de 1869 es creà la Junta d'Obres del Port de Tarragona amb un únic objectiu: dragar el Port i acabar les obres del dic de l'Oest o contramoll, al costat del Francolí.

Moltes entitats locals com la Junta Provincial d'Agricultura, Indústria i Comerç, la Diputació Provincial o l'Ajuntament de Tarragona es preocuparen per cercar els mitjans econòmics suficients perquè aquest objectiu s'acomplís. Era molt clar: si el port oferia unes bones condicions per a la navegació, el comerç marítim s'activaria i els negocis prosperarien.

La mà d'obra amb què es comptava la formaven, bàsicament, els presidaris confinats al presidi tarragoní, que a l'abril de 1869 havia estat a punt de desaparèixer de Tarragona pel mal estat que presentava la instal·lació, sobretot pel que fa a la seva seguretat. S'arribà a un acord amb la Junta d'Obres del Port qui es comprometé a reparar l'edifici i a ocupar-se de la manutenció dels presos.

En aquella època, el Port estava format només pel dic de Llevant, en el qual atracaven les embarcacions de punta, això si, amb la garantia de restar protegides dels temibles temporals mediterranis.

Per a una major seguretat, s'havien de construir les obres del contramoll, per protegir el port dels arrossegaments i les avingudes del riu Francolí. Però també calia transportar l'escullera fins a la seva destinació, per a la qual cosa calgué signar un conveni amb la companyia del ferrocarril de València, comprar el material de transport i de càrrega i descàrrega, expropiar terrenys a diversos propietaris, etc.

La fita dels gestors portuaris un cop superat un inacabable període d'incertesa econòmica i de greus patiments, era aconseguir dotar a la ciutat d'una infraestructura portuària moderna, suficient i adaptada a les noves necessitats del comerç i de la navegació.

Aquest salt qualitatiu, sens dubte, el donà la construcció del moll de Costa que, tot i haver estat ideat per Joan Smith a començaments del segle XIX (1802), i justificada la seva construcció per l'enginyer Amado de Lázaro en el seu Proyecto General del Puerto de Tarragona (1872), fou projectat per l'enginyer Saturnino Bellido l'any 1883 i defensat amb fervorós interès per aquest director del Port davant dels seus superiors de la Junta Consultiva de Caminos, Canales y Puertos de Madrid, els quals no veien la seva construcció amb tanta urgència.

Finalment, el 25 de juny de 1884 i a través de Reial ordre, fou aprovat el projecte de les obres de construcció del Moll de Costa amb un pressupost d'1.286.696.32 pessetes.

El moll s'havia de construir a la zona compresa entre la Capitania del Port i el Llatzeret, al costat de la Porta del Francolí. Havia de tenir un calat de set metres i mig i s'havia de dotar d'un embarcador per a persones i equipatges situat a la zona de l'actual Escala Reial.

Les obres foren adjudicades el 18 de novembre del mateix any 1884 al contractista Pedro Cobos Roa, qui es comprometé a executar-les per un període no superior a tres anys. Gairebé s'acomplí la paraula del contractista, ja que les obres es van acabar el 16 d'octubre de 1888.

ELS TINGLADOS

L'any 1893 l'enginyer Ramon Gironza Figueras redactà el projecte d'urbanització del Moll de Costa en el qual preveia construir quatre tinglados, dos de coberts i dos de descoberts. Els primers que es construïren van ser el 2 i el 3.

Es tractava d'una estructura força senzilla: una plataforma amb columnes de ferro forjat i coberta per una teulada a dues aigües. La funció que tenien aquestes construccions era la de protegir les mercaderies dels agents climatològics, custodiar-los dels robatoris i evitar que destorbessin el pas de vehicles i de persones.

Com que les mesures de seguretat no devien ser prou efectives, el 1898, l'enginyer Fausto Elio Vidarte, redactà el projecte de tancament dels coberts amb murs de fàbrica.

Els tinglados 1 i 4 es van començar a construir l'any 1908 com a obres de fàbrica i van ser adjudicades a la constructora basca Petrement i Cia. per 125.367 pessetes. Originàriament, les obres havien de durar només quatre mesos, però, en realitat, no van concloure fins l'any 1913 degut a un seguit de dificultats (manca d'obriers qualificats, crisi siderúrgica, vagues diverses, etc.) que obligaren a la Junta d'Obres del Port a concedir més d'una pròrroga al seu contractista.

Entre els anys 1922 i 1924 es van traslladar els tinglados més antics, el 2 i el 3, que estaven a cinc metres de la vora del moll, i s'alinearen amb els més nous: l'1 i el 4, construïts a 12 metres, per no dificultar la instal·lació de les vies per a les grues.

Amb el pas dels anys, la construcció de noves superfícies i l'expansió de la infraestructura portuària, el Moll de Costa, restà obsolet per al tràfic comercial, per la qual cosa, es decidí aprofitar aquella vasta zona per a l'apropament a la ciutat.

A partir de l'any 1982, la Direcció General de Ports i Costes, concedí el permís a les juntes d'obres dels ports per alliberar les zones portuàries que havien restat obsoletes per al seu ús comercial, i destinar-les a millorar les relacions ciutat-port a través de la realització d'activitats lúdico-culturals-esportives.

Així, a partir de 1986, els tinglados del Moll de Costa restaren a disposició de la ciutadania de Tarragona que durant gairebé 20 anys n'ha fet un ús directe o indirecte a través de tota mena d'actes lúdics: exposicions, cantades d'havaneres, mítings polítics, concerts, carnavals, etc.

ELS ENGINYERS

SATURNINO BELLIDO DÍAZ (Ablitas, 1840 – Saragossa 1920).

Enginyer de camins, canals i ports, va ser director del port de Tarragona entre els anys 1881 i 1889.

Obres tan importants com el Moll de Costa van ser projectades per aquest enginyer, tot i que també fou l'artífex d'altres projectes com el del dic de l'oest per a la desviació del riu Francolí.

Dirigí, a més, una important campanya de dragatge per aprofundir i augmentar el calat amb la finalitat de potenciar l'entrada de vaixells de més tonatge. Bellido també va ser l'encarregat de la instal·lació de l'enllumenat amb gas als molls.

Cal destacar la important tasca social que va dur a terme en favor dels presidaris que treballaven a les obres del port, i se'l pot considerar com un dels principals promotors de la desaparició del presidi.

Bellido també desenvolupà una altra faceta no menys important que les anteriors, la de cronista del port, ja que s'encarregà de recopilar-ne la història dins la Memoria sobre los actos más importantes de la Junta de Obras del Puerto de Tarragona desde que se publicó la última memoria en 30 de junio de 1871 al 30 de junio de 1883 con una reseña general y estados de las obras ejecutadas y de los ingresos y gastos realizados por la Junta seguida de un apéndice acerca de la historia antigua y moderna del puerto, l'any 1883.

El consistori tarragoní li reconegué tots aquests mèrits esmentats posant el seu nom a un carrer en la zona creada aquests últims anys al voltant de l'hospital Joan XXIII (2007).

RAMON GIRONZA FIGUERAS (Zaragoza 1839-1901)

Durant el bienni 1891-1893 dirigí les obres del port de Tarragona l'enginyer Ramón Gironza Figueras.

Va ser l'encarregat de les obres de modificació del projecte del moll Paral·lel, que s'iniciaren el 1893. També va projectar Gironza el projecte dels tinglados al Moll de Costa que es van començar a construir el mateix any 1893.

FAUSTO ELÍO VIDARTE (A Coruña, 1848-1923)

Ocupà el càrrec de director del Port de Tarragona es de febrer de 1893 fins a finals de l'any 1902. Va ser l'encarregat de realitzar els projectes d'urbanització del Moll de Costa, la instal·lació de grues i bol·lards al mateix moll, el pont del ferrocarril de València i Lleida al final del moll de Costa (el Pont de la Petxina) que es començà a construir a finals de 1901, la reparació dels últims trams del dic de Llevant, i els tinglados del moll de Costa.

Va ser també qui contribuí en la construcció de la grua Titan de 40 tones per a les obres de prolongació del dic de Llevant i que va estar en funcionament fins el 1918.

MANUEL MAESE PEÑA (Málaga 1857-?)

Director del Port de Tarragona entre els anys 1902 i 1909.

Artífex del projecte de construcció dels tinglados 1 i 4 del Moll de Costa l'any 1905, que fou aprovat el 1908.

Fou també l'encarregat de les obres de prolongació del dic de l'Oest i del de Llevant. Maese s'ocupà també d'instal·lar la xarxa elèctrica al port, tant per a l'enllumenat dels molls, com per al funcionament de les grues elèctriques.