

LA CIUTAT DE TARRAGONA A L'ÈPOCA DE LA DICTADURA DE PRIMO DE RIVERA: ASPECTES DE LA VIDA URBANA

Carme Gómez Cruz



La ciutat de Tarragona a l'època de la dictadura de Primo de Rivera

Aspectes de la vida urbana

Carme Gómez Cruz



[publicacions]

urv



CERCLE D'ESTUDIS HISTÒRICS
I SOCIALS «GUILLEM OLIVER»
DEL CAMP DE TARRAGONA

TARRAGONA, 2019

EDITEN:

Publicacions de la Universitat Rovira i Virgili
Av. Catalunya, 35 · 43002 Tarragona
Tel. 977 55 8474 · A/e: publicacions@urv.cat
www.publicacions.urv.cat

Cercle d'Estudis Històrics i Socials
«Guillem Oliver» del Camp de Tarragona
L'Arxiu, M2 Espai Tabacalera
Av. Vidal i Barraquer · 43005 Tarragona
Tel. 977 296 230 · A/e: guillemoliver@guillemoliver.com

Primera edició en paper, 1994
Primera edició digital, maig del 2019

ISBN: 978-84-8424-772-2
DL: T 1701-1994

ÍNDEX

ÍNDEX	5
PRESENTACIÓ	9
INTRODUCCIÓ	13
1. LA CIUTAT DE TARRAGONA	15
2. URBANISME	27
2.1 La població i la seva localització en l'espai urbà	29
2.2 El desenvolupament urbanístic	38
2.2.1. La Part Alta	43
2.2.2. L'Eixample	45
2.2.3. El Barri Marítim	51
3. VIURE A TARRAGONA	63
3.1 Activitats pròpies de la capitalitat de Tarragona	65
3.2 Vies de modernització	70
3.3 L'habitatge	73
3.4 Els serveis urbans: el gas, l'electricitat, el telèfon	77
3.5 L'aigua, element bàsic pel creixement de la ciutat	80
3.6 Higiene i salut públiques	88
3.7 El cost de la vida	95
4. ELS TRANSPORTS I LES COMUNICACIONS	109
4.1 Les carreteres	111
4.2 Els ferrocarrils	114
4.3 El port	135
4.3.1. Qüestions generals	135
4.3.2. Projectes, obres i potencialitats del port	149
4.3.3. Relacions amb altres ports	158
4.3.4. El treball al port	162
EPÍLEG	189
QUADRES ESTADÍSTICS	195
DOCUMENTS	247
BIBLIOGRAFIA	271
ÍNDEX DE NOMS	283

A la ciutat de Tarragona, que durant molts anys ha estat objecte de les meves reflexions.

C.G.C.

PRESENTACIÓ

Llegint el títol d'aquest llibre, les coses que us venen ganes de preguntar són, primer, si realment els anys vint van oferir unes notes diferenciadores entre tots els grans de rosari monòtons del temps històric nostre. Posat que fos així, i que aquestes notes existeixin, la segona cosa que caldria preguntar és, a Tarragona, com podríem determinar-les.

Si consultàvem un manual d'història, constataríem, em sembla, que la dècada dels anys vint, a Catalunya, i perdoneu la paradoxa, no és una dècada, són uns quants anys més: reculant un xic, podríem situar-ne el començament per l'estiu de l'any disset, a la gran crisi socio-política mundial de les acaballes de la Gran Guerra, crisi viscuda intensament entre nosaltres. Quant a la fi del període, molts la retardarien fins a l'abril de 1931, moment en què l'Estat espanyol, entre convulsions, estrena un nou règim.

Admeses aquestes fites -amb tot allò que tenen d'arbitrari, és a dir, establint-les com un simple instrument de treball-, haurem de reconèixer que la dictadura de Primo de Rivera, per bé que va omplir la part central d'aquell període, no arriba a esdevenir-ne un equivalent conceptual. Avui la interpretem més com a efecte, desfigurat, encara, per personalismes de circumstàncies, que com a fenomen amb virtualitat pròpia.

De qualsevol manera, sembla admissible que per a Tarragona, dins el segle XX, pugui parlar-se d'una etapa definida amb prou precisió:

- 1.917 - Vaga general, Assemblea de Parlamentaris, a Barcelona.
- 1.931 - Proclamació de la República, a Eibar, Barcelona, Madrid.

Fites inqüestionables, que tindrien llur equivalent a escala mundial: la preparació de l'assalt al Palau d'Hivern, la primera; la gran crisi del sistema d'economia de mercat i l'eclosió de les varietats més dures del feixisme, la segona.

Per als catalans, a més, uns i altres esdeveniments serviran, anys a venir, d'explicació de coses ben separades en el temps: la revolució i la guerra de 1936-1939.

Els especialistes, amb dades exactes, ens exposen com, a 1917, l'energia mal continguda i finalment desfermada de velles tensions va produir la gran fenedura en el cos social català, en un gran moviment tectònic. Els afeccionats a l'anècdota -compatible amb la història científica, sempre que l'evocuem tractant-la com una clau interpretativa, i no com una causa-fins i tot ens n'han fornit descripcions pintoresques: d'aquell tòrrid i inacabable dimarts barceloní, 14 d'agost de 1917, en què finalment la vaga general porta a la burgesia de la «Lliga» horroritzada la convicció que ha anat massa lluny, i massa mal acompanyada.

Aquell dia, després de treballar el Comitè de l'Assemblea de Parlamentaris reunit a «l'Hotel Colon» de la plaça de Catalunya -qualsevol semblança, ni de lluny, amb un soviets revolucionari rotundament exclosa!- en la preparació d'una declaració -que els fets converteixen en exemple de perfecta inanitat-, interromputs els inacabables debats pels rumors d'una

contudent i imminent actuació de l'Exèrcit, els més íntims i els més importants dels prohoms s'encaminen cap a casa Cambó, en prou nombre perquè, avançada la vetllada, el polític-financer hagi de contemplar com aquella trepa se li mengen en un sopar improvisat les reserves de queviures preparades des de dies ha per la seva majordoma, davant les notícies de la imminència de la vaga.

Els sentiments del polític en aquella hora atziaga, mentre no gaire lluny, els oficials espanyols obliguen la tropa a dispersar a trets els vaguistes, mantindran sense dubte una gran influència per a tota la resta de la seva vida. Li confirmaran, sobretot, velles conviccions ètiques i estètiques: l'important és que obrin les fàbriques, que servi el poder l'élite, que l'abstracció dita «Catalunya» s'encarni en una realitat positiva, prèvia a qualsevol ideologia. I en tot cas, prèvia i superior a aquest conjunt vari que formen els anomenats «catalans».

Els anys vint tarragonins, doncs, procedeixen del gran gest menyspreador de Cambó, dins la Barcelona sacsejada per la vaga general, i s'obren amb una gran reacció d'esverament i rebuig de la petita burgesia. Es clouran i coronaran tretze anys més tard, amb el desactivament econòmic i la gran eclisió del feixisme... discretament subvencionat pel mateix Cambó i els seus amics.

L'aigua d'aquell racó de la dàrsena té color de llot. Dos matalassos deriven lentament, com enormes capcers en espera de pesques de monstres marins, a redossa del dic. Agafat de la mà del meu pare, camino pel moll pescador entremig dels grans tolls, i ell m'ajuda a evitar mobles bolcats, coves de roba bruta... Encara, a l'aigua, veig amb inquietud acostar-se derelictes de modestos naufragis, mentre, a terra, les botigues del Serrallo serven les portes obertes: siluetes de dones que posen ordre, salven la màquina de cosir, escuren el fang...

Sol passar amb les primeres imatges pàl·lides de la memòria: durant anys les manipulem al nostre grat, i arriba que som incapaços de dir si allò es tracta d'un veritable record, o d'un record d'un record, reforçat al pas del temps per la nostra imaginació, com aquelles restauracions dubtoses de taules medievals que hi ha als museus de segona categoria. Quan els mòbils didàctics del meu pare em van dur a contemplar a primer rengle un aspecte especialment allisonador de la realitat -la naturalesa vista com a amenaça per a l'espècie humana-, a l'octubre de 1930, jo tenia tres anys i mig: podria tractar-se, doncs, el meu record, i de fet, em penso que ho era, d'un record autèntic de la catàstrofe, perquè la consciència, normalment, comença vers aquella edat. A les pàgines que segueixen, Carme Gómez Cruz, autora d'aquest llibre, recorda com l'aiguat de Sant Lluç va ocórrer en aquella tardor de fi de dècada: l'aigua del Francolí va sortir de mare, i tot el barri pescador entranquablement tarragoní va resultar-ne terriblement danyat.

L'aiguat de Sant Lluç, una desgràcia entre tantes altres, moltes encara pitjors, que amollonen l'agitada història de Tarragona, va cloure sinistrament, doncs, els nostres anys vint, encara que no, segons abans deia, el període. Acabàvem de sortir de set anys de dictadura militar. A la Rambla, començaven a deixar ballar sardanes. Una terrible crisi

econòmica es rabejava arreu de l'occident, i amb les seves investides feia vacil·lar a tot el món la gran construcció dels «diablers blancs».

En començar els anys trenta, a la gent de l'època, els hauria resultat ben difícil d'escatir què havia estat pitjor: si la crisi mundial del 1928, allargada fins als inicis del «New Deal» nord-americà, o l'atra crisi, la institucional, de 1917, quan per primera vegada a la Història, una ideologia de base científica s'ensenyoria dels mecanismes de l'Estat modern en un indret europeu, i erigia enfront el poder burgès, el poder dels soviets.

Una autora no tarragonina, doncs, ha dut a terme la tasca d'explicar-nos què havien estat, a Tarragona, aquells anys, tinguts inicialment per feliços en altres llocs: per exemple, diuen, a Nord-amèrica. M'he llegit atentament el llibre. A primera vista, no semblen especialment feliços, els nostres anys vint. La conclusió que n'he obtingut, tanmateix, excuseu-me'n, potser té alguna cosa de bertranada: m'ha semblat que als anys vint, per a nosaltres, tarragonins, són més història viva que per a moltes altres petites viles provincianes: en aquells temps brotaven gairebé imperceptibles, però certes, un seguit de coses que són les que conformen la Tarragona actual. Em sembla que sento la contesta despectiva: «-Com sempre, és clar! Cada època conté els gèrmens del seu avenir.» Bé, potser sí: ça com lla, aquesta ha estat la impressió que m'ha fet el llibre. Allò que intento de dir, per obvi que resulti: que jo interpreto aquests fulls d'història, pacientment, metòdicament col·leccionats per l'autora, segons un criteri molt positiu, que àdhuc podria arribar a semblar triomfalista. Consideraria un error d'atorgar massa significació a fets i circumstàncies dissortats, ben certs- i ben sòrdits-, de vegades, però no pas determinants. Ens explica per exemple Carme Gómez, sense comentari però amb evident malícia, que l'Ajuntament ha esperat fins a 1927 per disposar que la galleda de la brossa, a baix al portal, ha de restar tapada fins al moment de la recollida. I també, mentrestant, que el problema del subministrament d'aigua potable segueix igual malament, o pitjor, que a l'època de l'Arquebisbe Santian. I que d'altres forniments importants- per exemple, la farina o la carn- es mantenen tothora a mans de monopolistes. Efectivament, tot això, i moltes d'altres limitacions -d'extremada ruralesa, és cert-, no podran impedir ni els inicis del progrés, ni l'eclosió gairebé explosiva de la ciutat futura. I això, amb tanta força que solament la guerra civil -els bombardejos aeris de la qual, no ho oblidem, destruiran pocs anys més tard molt més que no va fer-ho l'exèrcit de Bonaparte- reeixirà a interrompre el procés: el retardarà, sens dubte, però no l'espallarà.

Es tracta d'un llibre d'abast limitat, com el seu títol ja indica: límits de temps, límits d'espai. Potser la tasca del prologuista ha de consistir a ajudar a situar, dins el temps històric i dins una concreta ciutat de segon ordre, aquells anys políticament i econòmicament crítics, en què el comunisme com a risc, per als estats capitalistes, s'anuncia no només com fins aleshores a les altures transparents però llunyanes de la ideologia, o com a molt, amb conflictes interns de classe, ans també i a l'ensem, com a un enemic exterior, físicament - i potentment- real. Vol dir: a tenir en compte a tota política d'Estat. Això, sabem que durant més de seixanta anys gravarà feixugament amb nervis -i amb pressupostos de defensa- les crisis més o menys cícliques d'aquells estats econòmics malalts.

Per molt importants que siguin els factors estrictament sociològics o sociopolítics no

basten per explicar una realitat històrica.

Com oblidar els avenços científics?

Als anys vint del segle vint, la física teòrica estableix els fonaments d'aquell últim progrés tècnic:

Premis Nobel:

- 1.921, Einstein.
- 1.922, Bohr.
- 1.925, Hertz.
- 1.927, Compton.
- 1.928, Richardson.
- 1.929, De Broglie.

Teòrics purs, alguns, però també, entremesclant-s'hi o contornant-los, els científics que prendran cura de les aplicacions tecnològiques de les noves teories.

Deu anys més tard, la Segona Guerra Mundial, amb les seves urgències, accelerarà encara el procés d'incorporació a la tècnica de les grans construccions intel·lectuals.

Per tant:

Políticament, és en aquella època quan la ideologia socialista es converteix, dins un espai geogràfic vast i concret, en una potència mundial "de facto".

I també és aleshores quan, científicament, les teories es converteixen en instruments de transformació del món. Això, ha passat sempre, però no a l'escala del segle XX: mai fins ara, tota la humanitat no s'arriscava en la guerra i en la pau fins a posar en perill la seva pròpia existència; però tampoc mai, fins ara, la humanitat no havia concebut globalment la construcció del benestar col·lectiu com a una empresa realitzable i concreta.

Tarragona és, des dels temps prehistòrics, l'indret pràcticament únic de l'Est peninsular que permet, a un invasor arribat per mar, l'accés a la conca de l'Ebre i, per tant, als altiplans centrals. En contrast d'això, pateix de greus mancances: la comarca és pobra en recursos de qualsevol classe, i tampoc no té port natural.

Tot plegat, certament, succeirà en gran part, fora ja del temps estudiat en aquest llibre. Per als tarragonins, tanmateix, llavors era ja un pressentiment.

Dins les petites vicissituds, tan pobletanes, tan sòrdides, de vegades, que registra l'autora, m'ha semblat de trobar-hi anuncis o vaticinis del naixement d'una gran ciutat moderna.

Naixement intuït i coralment impulsat per molts i molts benemèrits tarragonins d'aleshores.

Josep A. Baixeras

INTRODUCCIÓ

Aquest treball pretén recuperar les empremtes del passat recent de Tarragona i donar a conèixer els diferents aspectes de la vida ciutadana en la dècada dels anys vint. S'ha elaborat mitjançant la minuciosa recollida de dades, no solament les aportades per documents de l'època (premsa, correspondència, llibres de tota mena, etc.), sinó també les facilitades per la memòria viva de les persones i per les restes materials en la ciutat, com puguin ser els carrers, les cases, etc. d'aquella època. A partir d'aquestes dades he intentat donar forma al teixit de la vida urbana. Són molts els aspectes que configuren un tal teixit. Malgrat la seva aparent desconexió, tots conflueixen en una sola realitat: la ciutat de Tarragona amb els seus habitants en un moment històric concret. Així, el panorama econòmic-social s'interpreta orgànicament amb el substrat ideològic per tal d'arribar al coneixement de com fou la dècada dels vint a Tarragona. És sabut que foren anys de fortes contradiccions: mentre la modernitat trucava a la porta, la societat tarragonina romania mediatitzada per unes institucions immobilitzadores que condicionaven la manera de viure i barraven el pas a la necessària modernització. Per això, pot observar-se en aquesta època trets plenament moderns convivint amb d'altres l'antiguitat dels quals es perd en el temps.

La modernització de Tarragona en aquella dècada havia d'evitar importants esculls. Un de fonamental era l'expansió urbanística, així com la millora de les condicions ambientals de la població, el control sobre la pujada dels preus dels productes bàsics, la millora de les cases, etc. El règim polític de la Dictadura de **Primo de Rivera** no va poder salvar els obstacles que impedièren avançar; ans al contrari, alçà murs infranquejables per a l'accés de les classes mitjanes i populars a unes condicions de vida dignes. Un altre aspecte fonamental per a la modernització de la ciutat, era la millora i la posada en condicions dels mitjans de transport que unien el port -nucli clau del desenvolupament urbà- amb les àrees productores que abastien a l'exportació. Concretament a l'exportació de vins, vital per a Tarragona i la zona agrícola circumdant. Tanmateix, la política general del país hauria de ser un obstacle de primera magnitud. I això perquè en lloc d'anar obrint mercats vínics, va anar-los tancant una nefasta política de Tractats Comercials. És sabut, a més, que la política econòmica de la dictadura afavorí en gran manera

el capital monopolista. La creació de monopolis va influir en la fixació dels preus dels productes sofrats, imprescindibles en la viticultura. El gran capital estengué els seus tentacles pels diferents estrats de la producció. L'expansió de grans empreses (drassanes, banca, petrolis, companyies d'electricitat, telèfons) afectà negativament el capital tarra-goní.

En les pàgines que venen a continuació, s'explicarà com i en quina mesura la situació general determinà l'economia i la vida de Tarragona; quins problemes es plantejaren i com s'intentà resoldre'ls. Tot això sense perdre de vista el marc físic, importantíssim, la història de la ciutat, les mentalitats dels seus habitants i llurs actuacions.

Carme Gómez Cruz

1. LA CIUTAT DE TARRAGONA

"Ningú que l'hagi vista no pot oblidar la ciutat de Tarragona"

E. Allison Peers

Quan les pedres de Tarragona expressen tantes coses per si mateixes i en porten a imaginar tantes més, és tasca difícil escriure unes línies presentant la ciutat; tasca que es torna encara més complicada pel molt que ja se n'ha escrit. Si s'acostuma a esmentar, en parlar d'una ciutat, la seva bellesa, els seus habitants, etc., això encara s'ha fet més, si hi cap, amb Tarragona.

Tarragona té una història que es remunta a uns quants segles abans de Crist. Fou capital d'una província romana. Va tenir un paper destacat en les primeres passes del cristianisme. Els seus arquebisbes foren senyors importants, fins i tot de terres llunyanes¹. La fama de les seves tradicions i l'eco de les seves devocions arribaren fins als capitells romànics esculpits en esglésies del centre de França. El seu passat medieval quedà imprès a cases i carrers; n'és el millor exponent l'obra de la Catedral². Tarragona fou una ciutat arquebisbal fins que les lleis liberals van suprimir els lligams senyorials. És per aquest motiu que Tarragona ha conservat el segell eclesiàstic tant en les relacions materials com en les morals, que són molt difícils de calibrar, però en tot cas més importants del que pugui semblar a primera vista.

El conjunt d'escrits referits a Tarragona la defineixen al mateix temps que la conformen. És a dir, parlen del que és però també d'allò que qui escriu voldria que fos. Aquest fenomen és habitual, però en el cas de Tarragona és encara més patent. Per una raó: Tarragona, en l'Edat Contemporània, és una ciutat que cerca la seva funció. No té una funció clara i indiscutida. Podríem dir que en té de diferents. Algunes d'elles, encontrades³. És una ciutat eclesiàstica, temple vivent que inclou l'any 1868, solament intramurs, unes vint-i-cinc cases religioses. És una ciutat plena de monuments artístics, ciutat monumental, digna de ser conservada com un museu i de ser visitada per aquells curiosos que fan de l'art la seva passió. És una ciutat mediterrània amb un potencial de salubritat que ja voldrien moltes altres ciutats, per la qual cosa podria esdevenir una ciutat de salut, descans, esbarjo,...⁴. És una ciutat fortificada, amb dos regiments i una gran tradició militar. Assetjada pels francesos el 1811, la seva història militar la feia capital militar de Catalunya.

Totes aquestes versions tenien en comú una visió estàtica de la ciutat, que podia viure de les glòries passades i en la qual tota transformació social era sobrera. Per a la correcta marxa de la ciutat només calia fer cabal del que la història ens havia llegat⁵. L'il·lustre tarragoní don

Manuel de Montoliu, en els seus escrits, deia que Déu havia concedit a Tarragona el Balcó del Mediterrani, la Civilització Romana li havia donat les Muralles i l'Edat Mitjana la Catedral. Era el patrimoni amb què comptava la ciutat. Amb una herència tan sagrada, els homes del present es trobaven materialment aclaparats i impotents per emular l'exemple dels avantpassats⁶. Es pensava, com a sortida econòmica, en tallers artesans dirigits pel gremi respectiu, apadrinats per les diferents advocacions religioses medievals, amb associacions interclassistes no conflictives -una societat beatíficament dirigida pels caps *naturals* de la Tarragona de sempre. Reproduïen una imatge prou coneguda, però anacrònica. Aquesta fou, en part, la versió que reverdí els primers anys de la Dictadura. Va ser tan gran la bogeria per la conservació d'aquella herència del passat, que va arribar-se a parlar d'una suposada idea de Primo de Rivera de convertir Tarragona en la capital de Catalunya. Cosa que s'hauria assemblet, salvant les grans diferències, al que Felip V havia fet amb algunes institucions culturals catalanes en els moments de màxima castellanització de la vida catalana. Però del projecte, no se'n parlà més⁷.

Ara bé, juntament a aquestes *Tarragones*, n'hi havia d'altres que miraven al present. I si es tracta d'*altres* és perquè tampoc ara hi havia homogeneïtat en la visió que es tenia del futur de Tarragona. La funció principal d'aquesta ciutat, d'acord amb els temps, era la d'ésser el punt d'embarcament dels vins de Catalunya i Aragó per a la seva exportació; el port actiu al qual arribessin mercaderies de tot el món, i del qual sortissin els productes de les exportacions agrícoles cap a Europa, Amèrica o fins i tot al Pacífic. Aquesta visió recolzava en el passat immediat del comerç tarragoní del vi, en auge arran de l'epidèmia de filoxera a França a les darreries del segle passat. Amb una política adequada, podria tornar-se a aquells dies en què el port era cobert per un extens mantell de bocois de vi, barrils d'oli...; els comerciants del Penedès, de Barcelona i del Baix Aragó instal·laven a Tarragona delegacions de llurs cases comercials, i la carretera de Reus anava plena de vehicles carregats de mercaderies per embarcar. Les élites dirigents foren els grans comerciants, naviliers, consignataris de bucs, banquers, la Cambra de Comerç...

Aquesta caracterització anava acompanyada per a Tarragona de la recuperació de la seva *mediterraneïtat*, de la seva familiaritat amb el mar. Si en moments de predomini militar s'havia replegat en les muralles, en d'altres, més esplendorosos, s'havia bolcat cap a la mar⁸. Recuperar aquesta mar era apropar-se-li tot recobrant la vocació marinera. Calia potenciar la política marítima, fomentar els interessos relacionats amb el mar.

En la línia d'aquesta idea del futur lligat al port i als comerciants, hi havia la de convertir Tarragona en una ciutat industrial. En una de tantes prospeccions aparegudes a la premsa, s'imaginava la ciutat amb una ingent quantitat d'obriers, empleats en fàbriques tèxtils i en altres de béns de consum. Una premonició de 1924 deia, en referir-se al que fóra Tarragona quaranta anys després: «*Da gozo ver las calles presididas por la activa y viva sinfonía de los coches, los tranvías, el 'metro'... Ya no es sólo el tóxico de la Tabacalera, sino que docenas de manufacturas han hecho de ella su sede industrial. Por miles de millones se venden en Tarragona las blusas, los pantalones de «azul mecánico»⁹*».



Terrenys de la Rambla Nova, abans de contruir-se el Teatre Tarragona, on es veuen els forts desnivells del terreny que van haver-se de salvar per a la urbanització de la part nova de Tarragona (Museu d'Història de Tarragona).

Una altra visió, de les moltes que hi havia, deia que, fins i tot plàsticament, la ciutat era de múltiple funció: des dels turons pròxims, la ciutat era un monticle emmurallat, amb torres al seu interior. Des del Moll de Llevant s'apreciava un altre perfil, oposat: grues, xemeneies, rails, vagons, vaixells. La Tarragona industrial que es preveia en els anys vint no coincidiria amb la que es faria realitat després. Però tampoc es podia demanar més. S'endevinaven institucions d'ensenyament per a obrers i tècnics, refineries de productes químics lligats al conreu dels ceps i al tractament dels vins, refineries de petroli... Quelcom de tot això es féu realitat en els anys posteriors a la Guerra Civil, però és difícil determinar en quina mesura va ser degut a les decisions dels tarragonins que ho portaven projectant des de feia temps, o més aviat fou producte d'una decisió política de més alta volada, decisió complexa, des de tots els punts de vista -geogràfic, estratègic, laboral, polític-, presa en els despatxos de consells d'administració aliens a Tarragona.

Hi ha encara una altra visió del futur de Tarragona. És la Tarragona del turisme, explotat industrialment i a l'engròs. Aquesta idea fou suggerida amb freqüència per la comparació de Tarragona amb Niça o Biarritz. Tarragona podria ser la Niça de Catalunya¹⁰. A un diari de Biarritz es deia, l'agost de 1928, que Tarragona tenia unes condicions naturals superiors a Biarritz o Niça. Però que, malgrat això, Tarragona havia comès dos errors greus: permetre que el ferrocarril tapés la façana marítima i acceptar el pas del ferrocarril Madrid-Barcelona a vuit quilòmetres de la capital.

Aquesta imatge de la Tarragona turística ja no era la que podien donar els nostàlgics del viatger esporàdic, sinó que evoca unes instal·lacions modernes per a uns visitants vistos com a objectes econòmics. Per a ells es feren projectes de condicionament de platges i zones de la ciutat, de construcció d'hotels, etc.¹¹ L'Exposició Mundial de Barcelona de 1929 féu bascular definitivament la balança cap al costat del turista en comptes del viatger ocasional. Era un canvi d'apreciació del visitant. Per tal de preparar la ciutat de cara a l'Exposició Universal feia falta: 1) condicionar les entrades a Tarragona i impedir les carreteres; i 2) millorar els hostalatsges. Tant l'acció pública com la privada havien de coincidir a potenciar Tarragona¹².

Aquestes funcions (industrial i turística) eren, evidentment, diverses; i fins i tot oposades. Els escriptors tarragonins, més interessats en la clarificació de l'assumpte que en la sola polèmica, es debatien entre elles. Ens podríem preguntar si el doble sentit turístic-industrial que tingué el desenvolupament de Tarragona a les dècades següents, no recorda en alguna mesura aquella polèmica inacabada que s'esdevingué a principis de segle. És possible que la resposta a aquesta pregunta es trobi quan s'estudiïn els fils que lliguen la polèmica dels anys vint amb les decisions dels anys posteriors, cosa que supera l'abast d'aquest treball.

Pot afirmar-se que en la ment dels sectors progressistes hi havia l'intent de crear una ciutat moderna, lligada al progrés material i intel·lectual de les classes mitjanes, així com a l'eradicació dels vicis contrets per tants anys de caciquisme i altres influències regressives; lligada a l'eliminació de la misèria urbana, la construcció d'escoles, tallers, biblioteques i centres culturals. El model de ciutat que pretenien per Tarragona els sectors esmentats era clarament modernitzador i secularitzador, i se la volia sostreure a tota mena de tuteles

estranyes. Són habituals a la premsa les frases que diuen que tanta arqueologia i tanta pedra amenacen amb fossilitzar el progrés. Per a poder aconseguir l'acompliment d'aquest propòsits, calia en primer lloc, comptar amb una infraestructura capaç de fer falaguera la inversió de capitals aquí. Les dificultats trobades a l'hora de configurar una infraestructura pertinent són la concreció de la lluita que s'estableix entre les forces progressistes i les immobiliestes.

Aquest antagonisme bipolar entre futur/passat, moviment/immobilisme, acció/contemplació, que no és exclusiu de la vida d'aquesta ciutat, sinó que es plantejà arreu a mesura que la modernitat ha anat fent acte de presència a tots els països i ciutats del món; aquí, ateses les característiques de Tarragona, el pes del seu passat, etc., va adquirir tonalitats de batalla a lliurar contra el temps i les circumstàncies per unes forces desiguals.

La Dictadura de Primo de Rivera, que va poder oferir progrés material, a partir sobretot de 1925, no va tenir tampoc massa interès, per raons fàcils d'endevinar, a convertir Tarragona en una nova versió de les àrees obreres. Molt al contrari, va potenciar en tot moment la versió *contemplativa*, per anomenar-la d'alguna forma. Es pot ben bé dir que el progrés material que tingué Tarragona en aquests anys (el tràfic del port, el relatiu ajornament de la crisi en el comerç vinater, etc.) no fou *degut a*, sinó *a pesar de* la Dictadura.

La polèmica establerta era cosa vella en la història d'aquest país, per bé que reflectida ara en les portes de la modernitat irreversible. Però encara podia ensopegar amb frens poderosos. El modern Estat social de l'Europa occidental parlava en uns termes, però les forces dels Estats totalitaris ho feien en els oposats. Era un camí amb algunes batalles perdudes -els obstacles que es veien insuperables als anys vint-, però amb la guerra guanyada d'avant mà de manera inapel·lable. Tot i això, el triomf de l'immobilisme sobre el progrés encara semblava possible en aquells anys a Tarragona. Abundaren en les tertúlies i en els escrits els conceptes *d'apatia*, *incapacitat*, etc. I, de tant repetir-los, és possible que alguns se'ls acabessin creient. Per tant, convenia recordar que: «*el quietismo de Tarragona ha llegado a ser un tópico. Parecía que nada más había que arqueología y clases pasivas. Pero parece que un giro se está produciendo, y Tarragona hoy vibra de cara al futuro con un empuje interior formidable.*

Tanto en el aspecto material como cultural, estético, etc. Ahora que Tarragona da un bello ejemplo de despertar, hay que ayudarle para que salga de la vida mortecina en que vivía...»¹³.

Quan, com a resultat del balanç econòmic de 1927, els números sortien positius per primer cop en molts anys, l'alegria ultrapassava de molt la que pogués originar una simple millora del comerç. El balanç positiu significava moltes coses alhora. Van sortir articles parlant de la resurrecció de la ciutat, que prenién de vegades el to de veritable eufòria. Quelcom de nou havia ocorregut. Tarragona estava cridada a ser la gran ciutat del futur.

És evident que, per tal de conèixer l'organisme viu que és la ciutat, s'ha d'estudiar des del seu origen, precisant quins van ser els factors que propiciaren la seva aparició, la seva

funció i la seva evolució en el decurs de la història¹⁴. Els factors geohistòrics expliquen, doncs, la fisonomia i les funcions actuals de qualsevol ciutat. ¿S'acompleix això en el cas de Tarragona? La moderna ciutat, que ha crescut darrerament amb el desenvolupament de la indústria, la forta immigració, els nous barris perifèrics i el gran port (el primer del Mediterrani), conserva tan sols el record, humanament i físicament parlant, d'aquella petita urbs que podríem veure com un microcosmos, integrat, en diríem, amb un alt grau d'autosuficiència, amb oficis múltiples que forneixen de tot el necessari a la ciutat, encara que mai totalment. Té ara una personalitat del tot diferent a qualsevol altra ciutat (trencant la tendència homogeneïtzadora actual), i una élite dirigent formada per unes quantes famílies, algunes amb solera, d'altres arribades de bell nou al món dels diners mitjançant el comerç del vi. Aquesta oligarquia viu a la ciutat almenys una part de l'any, i en marca els usos i modes.

Tanmateix, suposa un esforç creure que la Tarragona d'avui no té res a veure amb aquella que contemplàvem en els anys vint. Tot i poder semblar llunyana quant a les seves funcions, no ho és tant en el temps; una i altra ciutat, passat i present, han d'estar lligades per llaços reals, encara que potser invisibles. Altrament hauríem perdut l'arrel del propi passat, cosa del tot mancada de veritat.

La premsa d'aquells anys estigué ocupada, sobretot, a parlar d'afers referents a l'urbanisme, a la creació física de la ciutat. I és que aquest era un problema acuitant. ¿O és que la vida urbana no marcava per si sola un conjunt d'expectatives, que no era un símbol de fins a on arribaven els drets dels ciutadans en matèria de participació en els beneficis socials, que és sinònim de repartiment, de democràcia social?

La Tarragona que volia progressar al compàs dels nous temps lluità abrevadament contra un cúmulo de problemes arrossegats des de lluny. La Dictadura, en comptes d'alleugerir-los, els augmentà. Podríem classificar-los en dos grups: aquells que es referirien a la satisfacció de necessitats bàsiques per al correcte funcionament de la ciutat com a organisme viu, actiu, industriós...; i aquells altres que afectarien a la possible transformació futura de la vida i les activitats econòmiques. El problema de l'aigua mereix capítol a part, perquè participa d'ambdós grups.

¿Com s'explica que, tenint tantes necessitats, quedin totes sense resoldre en la dècada estudiada? En primer lloc, perquè existien unes *dificultats heretades*:

1. El terreny on s'assenta la ciutat és un promontori; la ciutat s'estén cap avall, essent molt difícil salvar els desnívells del terreny. Només cal veure documents gràfics de l'època per comprendre que el traçat de les zones planes de la ciutat va ser una operació costosa, i això degut als desmunts i terraplens que s'hagueren de fer, tant com pels perfils pronunciats de les grans vies. Aquesta operació d'urbanització en terrasses requeria, un cop salvat el cinyell de la muralla, buscar les vies de comunicació entre les diferents zones -alta, mitja i baixa- de la ciutat.
2. La riquesa de restes arqueològiques feia difícil i costosa l'ordenació moderna del sòl urbà. Hauria calgut l'elaboració d'un plànol que hagués respectat l'antic traçat, permetent

a la vegada la construcció urbana moderna. El passat pesava especialment per a Tarragona. Des de Barcelona es tenia la idea que Tarragona era com un llibre obert, en el qual podien llegir-se encara les formes de vida tradicional. Això, que per alguns era vist com un oasi de pau, per d'altres, des de **A. Rovira i Virgili** a **J. Pin i Soler**, resultaria més aviat un fre per a la vida moderna, en tota l'extensió de la paraula.

3. El poder municipal disposava de pocs mitjans econòmics per afrontar empreses de molta envergadura. L'autonomia municipal ha anat decreixent des del s. XIX. Per estendre l'àrea urbana per la part mitja del puig, a finals del segle passat, el diputat liberal **J. Canyelles** va ajudar des de Madrid a aconseguir que el Pla d'Eixamplament de Tarragona pogués gaudir de beneficis econòmics i fiscals, tal com s'havia atorgat als plans d'eixamplament de Madrid i Barcelona. Aquests beneficis consistien, entre altres coses, a derivar part de la renda fiscal de finques urbanes i solars cap a les arques municipals -a la Comissió d'Eixamplament- en comptes d'orientar-la cap a la Hisenda Central. Aquest tracte de favor serví per atendre necessitats pròpies de la urbanització dels nous carrers a ambdós costats de la Rambla de Sant Joan. El 1919 les rendes fiscals s'havien renovat. Nogensmenys, els ingressos eren inferiors a les necessitats.
4. La presència d'un caciquisme residual, però persistent, que tendia a perpetuar-se a través, primer, del sistema parlamentari i, després, del sistema dictatorial.
5. Els continus vaivens de la política municipal, marcada per la inseguretad de les institucions i per l'escassa democràcia amb què s'elegien els càrrecs locals.

En segon lloc es trobaven les *dificultats sobrevingudes*:

1. La crisi econòmica que es va patir després de la Gran Guerra deixà molts grups socials més empobrits que abans. Sense la col·laboració dels particulars, el govern municipal no pogué parlar d'un urbanisme en què destaquessin els valors de la modernitat. Els progressos en la construcció durant els anys vint a Tarragona foren mínims. Es necessitaven habitatges socials, que havien de ser la suma del poder públic i la iniciativa privada; però no es feren. La pujada contínua dels preus dels productes de primera necessitat va incidir sobre la liquiditat de molts grups de classe mitjana i baixa. L'increment dels impostos municipals va incidir sobre els més pobres a través dels impostos indirectes. Les classes poderoses pogueren, durant l'època dictatorial, amb perjudici per l'erari públic, esquivar determinats impostos sobre els solars, l'aigua, etc. La pobresa s'implantava als sectors més castigats. De tots els exponents de la crisi, el més visible a nivell urbà és el de la manca d'habitatges: relloguers, males condicions ambientals, etc. que deriven en quadres de misèria urbana.
2. Si abans de la dictadura els Ajuntaments ja freturaven de mitjans, ara s'hi sumen el desgavell, l'ocultació i el favoritisme sistemàtic. L'Ajuntament va estar dirigit per persones que no hi entenien i que no van fer cap esforç per donar raó a l'opinió pública de llurs actes polítics. Les anades a Madrid en comissió, a la recerca de solucions pels

problemes locals, foren les més de les vegades infructuoses, quan no simplement afavoridores d'interessos particulars. Hauria estat necessari perfeccionar les línies d'acció urbanística, donar acompliment al pla de l'Eixample. Però l'Ajuntament de la Dictadura ho va desvirtuar obrint carrers que no estaven inclosos en el plànol, cosa que òbviament en perjudicà l'aplicació, perpetrant una sèrie de malifetes que han quedat impreses en la pell de la ciutat per sempre més (un exemple visible n'és el carrer anomenat actualment Taquígraf Martí). El traçat de l'Avinguda de Catalunya fou calculat erròniament, puix que als propietaris individuals que volgueren construir se'ls donà una cota equivocada. Les primeres cases construïdes van haver de ser obligatòriament rectificades al nivell del sòl, ja que les portes quedaven uns quants centímetres per davall de la línia del carrer. Les obres de condicionament de l'Avinguda de Catalunya foren interrompudes durant molt de temps. Igualment, foren paralitzades les obres d'urbanització del tram central de la Rambla Nova.

El problema fonamental era l'aigua. Però aquest no se solucionava per múltiples raons, una de les quals era la falta de deus; una altra, el mal estat de les conduccions i del dipòsit; o bé: que hi havia filtracions des de les mines fins als punts de consum de l'aigua; que hauria fet falta una gran inversió per tal d'arranjar tota la xarxa; que hi havia concessions de propietat de l'aigua per als horts de les famílies adinerades, la qual cosa impedia la planificació global de les existències. Una raó particularment pintoresca, encara que no per això menys insoluble, era que al Sr. **Andreu Segura** -qui més anys estigué d'alcalde en la dècada dels vint- se li posaven els cabells de punta quan li deien que el sr. **Josep Caballé** tenia una bona oferta de cessió de l'aigua del Mas Caballé a l'Ajuntament. (Aquests eren problemes d'antany, de les lluites per les actes electorals en temps de la Unió Federal Nacionalista Republicana (UFNR)). Com que no s'arreglava l'abastament de l'aigua, quedava per endegar l'apèndix final: les conduccions urbanes d'aigua, que de ben segur perdien i estaven deteriorades. A més a més, s'havia d'arreglar també les canonades de desguàs. I, finalment, si no s'adobaven les conduccions d'aigua, en general, tampoc podia emprendre's la reparació de voreres que demanaven amb insistència els vianants, els botiguers i els periodistes. El mal estat del ferm era comú a les voreres i als carrers. Molts carrers esperaven ser asfaltats. Les referències al fang, la pols i la brutícia que omplien la via pública són constants en la literatura de l'època. Però l'alcalde, **Sr. Segura**, sense prou braó com per a posar ordre en l'erari municipal i exigir el cobrament d'impostos als propietaris, esperava que li fos concedit un préstec de grans proporcions per poder escometre les obres pendents. A tothom, els del règim i els que no ho eren, els féu por entregar o lliurar a un Ajuntament interí i sense control social una tan gran quantitat de diners, que amb tota seguretat, a més, aniria a engreixar els deutes que s'haurien de pagar quan tot allò s'acabés. El conjunt que conformaven tots aquests mals, insuperables, donava la sensació d'asfíxia pròpia de qui es troba en un atzucac.

Es pot afirmar, sense por a equivocar-se, que la Dictadura no va ser aquell món de realitats efectives aconseguides per una «generació nova que no feia política, sinó sana

administració». La Dictadura no va solucionar aquells pesats fardells que la història havia deixat per resoldre. La visió idíl·lica de què parla José Pemartín, sobre tot allò que s'havia aconseguit quan la Dictadura, existí solament en la seva imaginació. **Pemartín** deia textualment: «*En millares de pueblos, con sólo ver el reciente pavimento de sus calles, el blanquear de los nuevos muros de sus escuelas y mercados, el cristalino y saludable chorro de la traída de las aguas no contaminadas o hasta el pequeño jardín o paseo cuidado donde antes había un descampado o un muladar, se creería que la varilla de un hada misteriosa se ha posado en ellos y los ha transformado con su virtud en multitud de villas en España. Pero si penetramos en el interior de sus ayuntamientos crecerá de punto nuestro asombro. Hay libros, se llevan actas, hay dinero en las cajas, están las obligaciones atendidas, se recaudan los impuestos a todos los ciudadanos y no solamente y por turno a los votantes del cacique contrario...*»¹⁵. Aquesta visió sembla el negatiu de la pel·lícula de la realitat.

3. Corresponia al Poder Central completar la infraestructura, sobretot en aquells punts a què l'Ajuntament no arriba: els accessos a la ciutat per tren i carretera, les grans obres per portar l'aigua, la prestació de serveis de caràcter social, com són l'escola, la sanitat, els edificis públics, etc. Però el poder públic no col·laborà en absolut en la realització de tot allò necessari a una ciutat. El que estava en mans del govern central s'encomanà a empreses de monopoli, que no van afavorir en res la culminació del servei. Un dels casos patents i desgraciats és, per exemple, la concessió de la telefonia en exclusiva a la Companyia Telefònica, amb l'ús omnímode consegüent del seu poder per a pujar tarifes, cobrar arrendament pels aparells telefònics, etc. Un altre cas d'antologia és el del tramvia Tarragona-Reus, del qual es parla en un altre lloc d'aquest treball; o el dels successius favors a les companyes ferroviàries, en contra dels interessos ciutadans; o dels favors de què gaudia la «*Canadiense*» en la imposició del preu del Kilowat, per damunt del de Barcelona o Valls.

NOTES:

- 1 Van ser senyors de les illes d'Eivissa i Formentera fins el 1782. A l'arxiu de l'Arquebisbat de Tarragona es guarden documents interessants sobre aquella senyoria, compartida amb d'altres senyors, laics.
- 2 En el claustre annex a l'església de Sant Pere de Moissac (França) va quedar esculpit el sacrifici dels tres màrtirs de Tarragona. Veure **E. Allison Peers**, *Catalonia infelix (Dissortada Catalunya)*, 1ª ed. anglesa 1937; nova ed. Virgili i Pagès, S.A., Barcelona, 1986. Allí es recorden aspectes com la Catedral, les muralles, etc.
- 3 A l'entorn de la interpretació de les funcions, les vies de creixement, la influència de l'Església en el passat i en el present hi ha hagut diverses opinions, sovint oposades. Veure **A. Jordà**, *Poder i comerç a la ciutat de Tarragona*, Institut d'Estudis Tarraconenses, Diputació de Tarragona, 1988.
- 4 Veure *Diari de Tarragona (DT)*, núm. 271 de 17 de novembre de 1927.
- 5 **A. de Magriñà**, *Tarragona en el s. XIX*, Tarragona, 1901
- 6 Veure **Manuel de Montoliu**, *Tarragona, símbolo. (Versiones, leyendas, evocaciones)*, Sindicato de iniciativa, Tarragona, 1951. Eugeni d'Ors dedicaria a Tarragona unes línies evocadores del passat clàssic: «Aquesta, que tan gran fou, es diu Tarragona encara, sentada a la dreta de Madrid, regna encara des de l'altura de la seva dignitat malenconiosa.» (art. publicat a ABC a primers de 1925 i reproduït pel DT el 3 de gener de 1925). Sobre els valors monumentals de Tarragona, veure la revista *Mundo Ilustrado*, Madrid, de la primera quinzena de març de 1928. Eren propostes de futur que no constituïen una novetat particular.
- 7 Signat amb el pseudònim *Equis*, va aparèixer aquesta tesi en diversos articles del DT, els dies 5 i 12 de desembre de 1923.
- 8 Veure l'article «La mar», publicat pel *Diari de Mataró* i reproduït en el DT, núm. 52, el 2 de març de 1927 (apèndix, Doc. VIII). Veure també el llibre *Antologia tarragonesa de Rovira i Virgili*, edició a càrrec de J. S. Rovira Gómez. Ed. de la Diputació, Tarragona, 1982.
- 9 *DT*, núm. 135, de 27 de juny de 1924.
- 10 Veure els articles d'**Alberto Isura**: «La bella Costa Azul española» i «Tarragona y su luz», publicats a *La Voz* dels dies 4 i 11 de febrer de 1924, i reproduïts pel *DT* els dies 7 i 16 del mateix mes.
- 11 Hi hagué molts projectes. Entre ells, curiosament, el de construir un hotel de gran luxe, amb casino, jocs,... on hi havia el convent de Santa Clara (que es cremaria més endavant, en temps de la II República), i endevinant (¿?) la futura construcció de l'actual Hotel Imperial Tarraco.
- 12 Veure *La Veu de Tarragona*, núm 790, de l'11 d'agost de 1928. Veure també el DT, núm. 194, del 4 de novembre de 1928, sobre el problema dels allotjaments.
- 13 Veure art. publicat a *EL Día*, de Terrassa, reproduït pel DT, núm.75, el 29 d març de 1927.
- 14 Veure la p. XIX del pròleg al llibre de **Joaquín Bosque Maurel**, *Geografía urbana de Granada*, tesi doctoral presentada el 1956 i editada el 1988. El pròleg és d'**Horacio Capel**.
- 15 Veure p. 412 de **José Pemartín**, *Los valores históricos de la Dictadura*. Madrid, 1928.

2. URBANISME

"La ciutat és la societat política per excel·lència. En la ciutat la idea de patria deixa d'ésser una abstracció i es defineix i es concreta i es fa real davant dels ulls. Administreu-la bé, vosaltres que n'empunyeu les regnes. Mireu com tots els que us seguim ens volem enorgullir de sacrificar-nos pel seu esplendor"

(Pi i Margall)

2.1 LA POBLACIÓ I LA SEVA LOCALITZACIÓ EN L'ESPAI URBÀ

L'any 1833, moment en el qual la ciutat de Tarragona adquirí el títol de capital arran de la divisió administrativa en províncies feta per **Francisco Javier de Burgos**, comptava amb uns 11.000 habitants. Estava cenyida encara pel seu cinturó imponent de muralles i fortificacions. Les parts alta i baixa de la ciutat restaven totalment separades. A la part alta, Tarragona hi tenia unes trenta fortificacions, entre forts, fortins, baluards, etc.¹⁶ La part baixa tenia 218 edificis. El cingol de fortificacions amb què Tarragona entrà a l'Edat Moderna fou com una mena de força que neutralitzà els impulsos de resorgiment econòmic. En la tradicional competència amb Reus, Tarragona estigué sempre en desavantatge degut a la preponderància de l'element militar. El seu ritme de creixement havia estat espectacular. El nombre d'habitants es va duplicar en cinquanta anys aproximadament (1887) i no es tornà a duplicar en els següents setanta-cinc anys (1960). El creixement de la població de la ciutat és el que s'il·lustra a continuació, segons les dades dels censos de població:

ANYS	HABITANTS
1857	18.023
1860	18.433
1887	23.046
1897	25.358
1900	23.423
1910	23.289
1920	27.883
1930	30.747
1940	35.648
1950	38.841
1960	43.376

Segons les dades censuals i les elaborades per **Josep Iglesias**, s'obtenen, referents a Tarragona, les següents conclusions¹⁷:

1. La població urbana està en procés de creixement continu.
2. Barcelona és el pol central que exerceix atracció sobre tot Catalunya, i consegüentment també sobre Tarragona.
3. Durant les dècades posteriors a 1900 s'ha experimentat un descens tant en la natalitat com en la mortalitat.
4. El corrent immigratori es mantingué moderat en aquests períodes.
5. La ciutat de Tarragona ha crescut més que la seva comarca circumdant, absorbint la capital els augments de poblament atribuïts al seu entorn. Altrament dit: el creixement es concentra en la ciutat, que guanya habitants mentre la comarca en perd. Així doncs, proporcionalment la població ciutadana cada cop tenia més pes en relació al total comarcal, superant el 50% del total el 1930. Pot dir-se, per això, que Tarragona és un pol d'atracció secundari.
6. La comarca i la ciutat de Tarragona, en conjunt, han crescut una mitjana del 41'15% entre 1900 i 1930, creixement que s'allunya per igual del de Barcelona (98%) i la seva àrea immediata, com del de les zones deprimides de l'interior (el Priorat, per exemple, té un creixement negatiu del 20'26%). Es troba un pèl per sota de la mitjana general de Catalunya (41'95%).
7. El creixement desmesurat de Barcelona fa que la distribució de la població catalana estigui desequilibrada. Hi ha moltes reflexions sobre aquest fenomen; des del paper que juga Barcelona en el conjunt de Catalunya fins al lloc que ocupa la gent d'origen català en el conjunt de la població. No n'és aliè el carés que prengueren molts esdeveniments socials i culturals en els anys trenta. Ja que s'han anat generant fenòmens nous a l'entorn d'això, alguns d'ells han estat objecte de consideració i debat, tant aleshores com ara¹⁸.

De totes maneres, les xifres estadístiques s'han de manejar amb prudència, i matisar-les, si cal, a la llum d'altres fonts i testimonis. Sense pretendre treure validesa a les dades del cens, l'anotació que segueix, referent a la recollida i posterior elaboració de dades, feta per l'oficial d'Estadística Municipal de Tarragona, **R. Busquer**, pot ser esclaridora de la prevenció: «...Esta proporción (...) no se ajusta a la realidad por la falta de civismo de que, so pretexto de pueriles e infundados temores de aumento en la tributación, dio lamentable prueba nuestro vecindario, al confeccionar el vigente censo de la población, resistiéndose con una tenacidad digna de mejor causa a inscribir todos los individuos que componían sus respectivas familias. El que suscribe quedó espantado al verificar el primer recuento de las operaciones censales que arrojaba la irrisoria cifra de 21 mil y pico de habitantes. Después de titánicos esfuerzos, que retrasaron la terminación del censo, se logró alcanzar la cifra de 27.883 h. de hecho... Pero estamos en la seguridad de que la población actual de esta ciudad rebasa los 30.000 h.»¹⁹. Quelcom de semblant ocorregué amb la confecció del padró

de veïns de l'any 1925, fora del qual quedaren nombrosos obrers arribats per treballar a la construcció, al ferrocarril o al port. Molta gent es va resistir a emplenar els fulls del cens per por al fisc, i d'altres en van quedar exclosos per estar rellogats, no enregistrats o no controlats.

Durant els primers anys del segle XX, la ciutat de Tarragona no va experimentar un creixement sorprenent. Fins i tot va descendir lleugerament, en termes absoluts, durant el primer decenni; en el segon cresqué un 19%, en el tercer un 10% i un 16% en el quart. Això significa que, a més de ser inferior el creixement durant els anys de la Dictadura al de la dècada anterior, també ho fou, proporcionalment, al de la dècada dels trenta, incloent-hi el descens demogràfic causat per la Guerra Civil.

Els índexs de natalitat de Tarragona foren baixos des de començos de segle -de fet, entre els més baixos de tot el país-, la qual cosa s'explica per la magnitud de la crisi vinícola-comercial. Al mateix temps, la mortalitat (a banda del que puguin dir els més acèrrims defensors de la ciutat quant a la seva salubritat) és de les més altes²⁰. Entre les causes de la mortalitat hi figuraven, en primer lloc, la mala alimentació i la manca d'higiene, mals que s'encruelien amb les capes populars. I s'ha de tenir en compte que "*las clases media y obrera forman el 94% de la población*"²¹.

Les morts causades per malalties infeccioses ocupaven encara un lloc preeminent. D'entre elles cal destacar la tuberculosi i el tifus, pròpies d'un medi insalubre així com d'una alimentació escassa i desequilibrada. Més de la meitat de les morts per causes no naturals foren degudes a la tuberculosi. El 1923 moriren 97 persones per malaltia, de les quals 48 ho feren de tisi. Aquestes dades coincideixen, d'altra banda, amb els testimonis de les associacions obreres i amb els informes mèdics de l'època.

Era del tot lògic que l'opinió pública veiés aquest mal estat de la salut com un handicap enfront dels avenços de la medicina i la sanitat europees. La idea d'un Sanatori Marítim, tan manejada en els anys vint, obeïa a diverses preocupacions alhora: la necessitat de fer una labor preventiva i curativa a la ciutat; la d'atreure a cert turisme adinerat, usuari d'aquesta mena de serveis, perquè Tarragona fes així la funció de ciutat de salut, com Davos o altres ciutats del centre d'Europa.²²

Les malalties infeccioses van anar decreixent lentament en el decurs de la dècada. Però les causes eren degudes a la mateixa estructura de la societat, i era molt difícil eradicar alguns hàbits seculars de la població. Només s'hauria aconseguit si una efectiva acció de la medicina pública hagués posat en pràctica els moderns sistemes d'higienització socio-ambientals d'Europa, cosa que certament no es féu efectiva. Amb una certa freqüència, morien persones abandonades, de fam o de fred, al mig del carrer.

Seguint les variacions de població en terminis de temps curts, va haver-hi mesos en què les defuncions superaren els naixements. L'estancament del creixement vegetatiu es va mantenir durant tota la dècada dels vint. Tanmateix, es va veure compensat per la immigració, provinent sobretot de les comarques deprimides de l'interior. Com que l'èxode rural es composava principalment de persones en edat de procrear, l'índex de natalitat hauria

de créixer amb tota seguretat els anys a venir. Així s'explicaria l'augment de població en la dècada dels anys trenta (quadre I). No convé perdre de vista, tanmateix, que l'èxode del camp a la ciutat no es degué tant al desenvolupament d'aquesta com a la misèria extrema d'aquell. Moviment de població que tenia conseqüències negatives per al camp -a curt termini, ja que li eren arrabassats els més aptes per al treball-, com per a la ciutat -que havia d'oferir uns serveis d'habitatge, escolarització, llocs de treball, etc. que en cap cas no podia proporcionar. Les paraules següents en donen fe: *«El mal año agrícola que acabamos de sufrir ha agudizado el problema... Los pobres se van a la ciudad, donde con la congestión, el hambre, la corrupción, acaban por ser carne de rebeldía... Además se van los más fuertes i jóvenes, quedando en los campos los viejos, los inútiles, los más flojos, los menos dispuestos a trabajar...»*²³

En definitiva, la població no creix en aquesta dècada més que en l'anterior ni en la posterior. La qual cosa vol dir que l'època no era precisament falaguera. Tarragona anava a l'encaix d'una funció de progrés, però no tenia encara on encabir laboralment, ni tan sols físicament, a una població que maldava per emigrar dels pobles. El creixement es veié, així, limitat per poderosos obstacles, el principal dels quals fou la falta de treball i de diners resultant de la crisi comercial soferta per l'activitat bàsica de Tarragona: l'exportació de productes agrícoles en general i, sobretot, dels vins.

S'ha dit recentment que la història urbana és l'assignatura pendent de la historiografia d'aquest país. El més interessant per a l'historiador contemporani serà canalitzar les aportacions de la història urbana i els seus mètodes cap a l'estudi de les estructures socials d'una ciutat, en el nostre cas de Tarragona, els de la mobilitat social i del cicle vital dels grups urbans²⁴.

Els 27.883 habitants que tenia Tarragona el 1920 es trobaven repartits en quatre unitats diferenciades: la Part Alta, el Barri Marítim, l'Eixample i les Afores (veure plànol pàg. 37). El repartiment no era homogeni. La irregularitat, ja prou evident en xifres absolutes, ho era encara més en xifres relatives, tenint en compte l'espai de què disposava cada unitat. Ens apropa encara més a la realitat descobrir la proporció entre els habitatges existents i l'espai amb què comptaven (quadres V i VI).

Troblem a Tarragona, doncs, diversos modes d'ocupació: la Tarragona alta concentrava el 44% de la població del casc urbà, i responia al tipus de poblament antic; d'altra banda, els barris marítim i de l'Eixample eren poblaments nous i acumulaven el 56% restant.

El contrast entre les diferents formes d'ocupació i l'estructura urbana d'aquestes zones diverses de Tarragona es percep també atenent a la densitat: la part alta tenia una densitat de 426'14 h. per hectàrea, molt superior a la mitjana urbana de la resta de la ciutat (156'26). Aquesta densitat seria de 546'44 h./ha. si no es tingués en compte el gran recinte de la catedral, i és equiparable als barris d'altres cases antics molt densament poblats, com els de

Barcelona, Pamplona o Granada (quadre VI).

El barri marítim tenia una densitat que s'aproximava a la mitjana del casc urbà (210'06), mentre que l'Eixample es caracteritzà per una densitat molt baixa (72'74). Això significa que mentre el casc antic havia cobert sobradament les seves possibilitats espacials, l'Eixample estava encara en procés de formació (quadre III).

El problema de la densitat de les ciutats no depèn solament de la relació existent entre la població absoluta (23.629 h. per al nucli urbà) i l'extensió superficial en què s'instal·la (15'131 ha.), sinó que depèn també de la superfície ocupada realment, un cop descomptats els espais públics i rectificada aquella per la construcció en altura. A Tarragona, mentre l'Eixample i el barri marítim fruïen d'un ampli espai per expandir-se, la part alta estava limitada. Allà, l'elevada densitat demogràfica responia a l'encerclament constrenyidor secular de la muralla: es parcel·là l'espai horitzontal de les façanes, però també cresqueren en altura els edificis²⁵.

Per tal d'esbrinar aquestes dades, Tarragona disposa d'una font de gran valor: el Registre Fiscal, on hi ha la relació dels propietaris, del valor de les cases i del número d'habitacions en què es divideixen. Inclou dades d'entre el 1894 i el 1926. Pot ampliar-se la informació que subministra aquesta font amb la consulta del Cens de la Població de l'any 1920.

Un càlcul que relacioni el total d'habitants amb el nombre d'habitacles ens dona una proporció de 4'10 persones per unitat, mitjana que indica una concentració humana bastant folgada. La proporció és més baixa a la part alta, degut principalment a l'abundància d'estatges de dimensions reduïdes. Així, cal combinar aquest índex amb la quantitat de metres per habitatge de la part alta (69'56 m²), combinació que ens apropa més a la realitat de la gran concentració de persones i habitacles en poc terreny (quadre V)²⁶. A cadascun dels pisos de les cases de renda escassa de la part alta hi havia, generalment, un habitacle. Els seus 69'56 metres per casa contrasten fortament amb els 589'74 de l'Eixample o les 300'29 de mitjana del nucli urbà (quadres V i VI).

Un altre càlcul pertinent per tal d'aproximar-nos a la realitat física de la ciutat és el de l'espai del qual disposa cada habitant: els 32'47 m² per habitant (dels que s'hauria de descomptar el gran espai dels edificis públics o religiosos i l'ocupat pels carrers) de què disposava la població del casc antic contrasten amb els 137'47 de l'Eixample o els 64'03 del nucli urbà en la seva totalitat. Aquests càlculs no exclouen una reflexió ulterior: l'espai sobrava en la part nova de Tarragona, però s'ha de dir que no s'aprofitava totalment; més aviat servia per recordar als tarragonins la manca de construccions socials, barates i higièniques, que ningú, ni organismes públics ni entitats privades, va poder ni voler realitzar. Endemés, molts d'aquells solars servien d'abocadors d'escombraries o de runes, essent un dels eterns problemes pendents per a la ciutat. Cal afegir a tot això la dificultat que suposava el rebaix del terreny, com també la disparitat en la disposició de l'espai, segons fos privat o públic, que caracteritzà l'Eixample. Mentre la Rambla era una via moderna, digna del millor urbanisme, la resta dels carrers eren deixats a la bona de Déu, tant per l'amplada de les vies

com per la qualitat de les cases.

La part alta freturava de solars edificables i, com que no totes les famílies podien permetre's de llogar un habitacle a la part nova, era freqüent la pràctica del sots-arrendament. Moltes famílies completaren llur modesta economia i manca d'espai amb un terreny en el cinturó periurbà de la ciutat.

L'absència de bonança econòmica als anys vint motivà una construcció dificultosa, poc elegant, salvant alguna excepció²⁷, i escassa, com es veurà més endavant.

L'alçària mitjana dels edificis de la Rambla era de cinc plantes, i les fatxades n'eren homogènies. Les famílies riques van construir a la Rambla Nova les millors cases (Casa Mallol, Casa Boxó, Casa Rosell, etc.), així com els bancs llurs edificis (La Caixa, Banco de España, etc.). Les famílies acomodades anaren assentant-se en pisos de la Rambla (des del Principal en amunt, en ordre invers a l'ocupat en l'escalafó socio-econòmic). Les grans cases de la Rambla tenien més d'un habitatge per planta. En els anys vint, el nombre d'habitacles era de 1.658, agrupats en 267 edificis. Vivien estrictament (per diferenciar-ho del barri marítim) en la zona que hem anomenat Eixample 7. 114 persones, segons el cens de població de 1920. La densitat absoluta és relativament baixa (72'74 h./ha.), com ho és també la densitat relativa (22'45 h./ha./volum, davant els 218 de la part alta).

L'Eixample és la zona ciutadana amb la riquesa fiscal més elevada. L'Estat cobrava quasi la mateixa quantitat pels 285 edificis d'aquesta zona que pels 1.043 de la part alta. Els nous edificis, els nous serveis instal·lats a l'Eixample, les noves illes que racionalitzaven molt més l'espai que no pas l'eixam de carrerons de la part alta, feien pujar els preus dels edificis. Com que en aquells anys no existia encara la propietat horitzontal, qui era propietari de finques urbanes podia gaudir d'uns elevats ingressos. Aquests estaven garantits per la ingent població flotant d'una ciutat habitada en bona mesura per militars i funcionaris forasters. Una mostra clara d'aquest poder immobiliari la dóna la força que tenia la Cambra de la Propietat Urbana.

És necessari fer algunes observacions sobre el barri marítim, particularment pel que fa a la població i a la seva distribució. En primer lloc, cal destacar que la petita unitat que queda rere les vies del tren -el barri de Sant Pere-, patia unes condicions de singular pobresa, reflectides també per la falta d'edificis luxosos, de carrers en condicions, etc. És un barri pobre que acull un població humil dedicada majoritàriament a la pesca. Les densitats són equiparables a les de la part alta, però les condicions de vida clarament pitjors. En una situació similar al barri de Sant Pere hi havia el carrer del Mar, que era una mena d'ampliació de les cases del port, amb la peculiaritat d'haver augmentat aquestes en altura. Així com els habitatges del barri de Sant Pere foren originàriament cabanes de pescador, les cases del carrer del Mar foren construïdes expressament com a cases barates per als obrers d'aquesta zona marítima de la ciutat.

En segon lloc, existeix una segona zona que pel seu poblament podria assemblar-se més a l'Eixample, però que, això no obstant, guarda una estreta relació amb el port. És la zona



El Sanatori Maritim, entre les platges de l'Arrabassada i la Savinosa, tenia capacitat per allotjar molts nens malalts i preventius. (Museu d'Història de Tarragona).

d'ambdues bandes del carrer Apodaca. Es combinen allí dues funcions: fer d'habitaclle per a gent relacionada amb la vida del port i jugar un paper auxiliar en els negocis que tenen lloc en l'àmbit portuari. Per això podem veure com en aquests carrers s'hi ubiquen les cases de famílies acabalades, lligades al comerç de l'exportació, als consolats, etc. **Els Muller** vivien al carrer Reial, **Manuel d'Orovio** al carrer Barcelona... Es combinen els habitatges amb les oficines de consignació, amb fondes i pensions, amb cases de corderia i boteria, i, en els darrers anys, s'hi assentà també una gran quantitat d'entitats bancàries. El carrer Apodaca és un exemple clar d'aquesta múltiple funcionalitat.

En els carrers adjacents al carrer Apodaca, van instal·lar-s'hi alguns serradors de fusta (encara en queden restes, però sense l'empenta que tingueren antany), i també van proliferar-hi magatzems. La presència d'aquestes grans superfícies dedicades a emmagatzemar productes agrícoles (principalment vi, però també oli, ametlles, avellanes,...) tot esperant-ne l'estiba, podria portar a conclusions equivocades en calcular la densitat de població. El gran nombre de solars (c/ Smith, c/ Torres Jordi...) suggeria les possibilitats que en el futur podia tenir un barri proper al port, un cop superades les dificultats que impedièn el creixement de la ciutat. La gran quantitat de magatzems influeix perquè la mitjana d'edificació sigui la més baixa de la ciutat (quadre VI).

L'alt nivell de renda que apareix en els quadres annexos no és degut a la gran qualitat dels habitatges en aquesta zona portuària, sinó a l'elevat impost que es cobrava pels edificis destinats a magatzems, als quals se'ls suposa un ús comercial rendible. La riquesa que reflecteixen aquests magatzems dels exportadors no s'assembla en res a la pobresa dels carrers i les cases del Serrallo, on fins molt tard no hi hagué una escola pública, ni, fins i tot, comunicació física amb la part alta de Tarragona.

De la ciutat en sortien camins que duïen a les partides rurals més pròximes. El Registre Fiscal de 1894 les tenia numerades, i les anomenava Quarter de l'Est, del Nord, del Sud i de l'Oest. Aquest contorn periurbà incloïa una població disseminada al voltant de la zona urbana, així com alguns nuclis esparsos (Ferran, Mas de la Pubilla, Mas de'n Rabassa, Molnàs, Tamarit, Torre de la Móra) que modificaven molt poc la distribució del poblament d'aquesta àrea. Els noms d'alguns d'aquests masos recorda quines són les famílies predominants en la ciutat per la seva antiguitat o poder econòmic (document III).

La població de la perifèria era d'unes 4.000 persones, que comptaven amb uns mil edificis, aproximadament. La densitat s'equipara a la de les àrees rurals (78 h./km²). La valoració de la riquesa urbana no era gaire elevada: unes 53 pts. per habitatge enfront de les gairebé 1.000 pts. de riquesa fiscal mitjana de les cases de l'Eixample. El caràcter rural d'aquesta zona es mantindria invariable, de manera que la vertadera expansió demogràfica no s'arribaria a produir fins els anys seixanta. La finalitat de les edificacions era agrícola-auxiliar o d'esbarjo, excepció feta d'algunes factories de tipus antic (bòbiles, molins de farina), o alguna de moderna (la *Azufre*, la *Refinería Catalana de Petróleo*). El rendiment econòmic d'aquest cinyell rural era mínim, tret d'abastar els mercats de la ciutat de verdures.

Vil·les d'estil arquitectònic modern compartien el paisatge amb les casetes on els pagesos guardaven els estris del camp. Les edificacions eren baixes; d'una planta, per regla general.

Va mancar, per tal que fos possible el gaudi col·lectiu d'aquells encontorns, una enèrgica política urbanística que evités la pràctica usual dels propietaris de construir elevats murs de protecció al voltant de llurs finques. Les capes populars ho intentaren, però els seus esforços foren inútils. Com també foren endebades els esforços per fer que els camins fossin transitables, i fruïble per la comunitat l'espai semiurbà que envolta la ciutat.

2.2 EL DESENVOLUPAMENT URBANÍSTIC

En la construcció d'una ciutat que estigués a l'altura del seu passat al mateix temps que a l'altura del moment europeu present, com era el cas de Tarragona, hi havien de col·laborar les entitats públiques i els ciutadans privadament. És coneguda l'escassa solvència de les entitats locals en la dècada dels vint. Els diaris, durant la Dictadura com abans d'aquesta època, donaren fe de la deixadesa de les institucions, dels seus abandonaments, desorganització i desinterès davant els problemes urbans de Tarragona. Els propietaris, al seu torn, no tenien altra preocupació que la d'augmentar llurs rendes amb la menor despesa possible²⁸. En aquells moments en què totes les universitats donaven cursos sobre la ciència urbanística, moltes ciutats, i Tarragona entre elles, no podien aprofitar l'ocasió per falta de mitjans. A diverses ciutats es formaven comissions de tècnics per solucionar problemes inajornables d'ordenament urbà. Tanmateix, Tarragona tenia una sèrie de problemes no només no solucionats, sinó insolubles a curt termini; per la interinitat del poder local, entre altres coses.

Amb motiu de l'Exposició Universal de Barcelona de 1929 i la substitució de **A. Segura** per **E. Barado** com a alcalde, va donar-se un nou impuls a la higienització de la ciutat, amb el suport donat pels particulars. Pel que fa a l'urbanisme modern, Tarragona s'enorgullia d'haver eliminat la presó, de l'edifici i les instal·lacions del Club Nàutic, del Camp d'Esports -infraestructures esportives que permetien la celebració de campionats d'abast nacional-, de l'edifici de la Cambra de Comerç, on s'havia instal·lat una Escola Professional de Comerç, de la casa de Beneficència, etc.

Construir el Sanatori Marítim podia significar culminar una de les funcions urbanes enumerades més amunt. Se situaria entre les platges de l'Arrabassada i la Savinosa. Era una idea de la Mancomunitat, duta a terme en els anys vint. El conjunt arquitectònic estaria format per un gran nombre d'edificis, amb capacitat per albergar molts nens preventius, aïllats i convalescents de malalties que la penicil·lina hauria d'escombrar de les ciutats alguns anys després. La finca, de 83.461 m², va ser expropiada el 1925. La seva inicial disposició local fou ampliada a nivell nacional després d'un viatge que el Sr. **Milà i Camps**, president de la Diputació de Barcelona, va fer a Tarragona. Per a alguns era una mostra de l'eficàcia del règim dictatorial en matèria de beneficència. Per a d'altres, una idea deplorable que havia de marcir l'encant de les platges tarragonines i espantar el turisme²⁹. En qualsevol cas, fou

un gran desplegament de diners i d'esforç que amb el temps s'aniria abandonant.

Les deficiències urbanístiques i de serveis de la ciutat eren molt superiors a les fites: els projectes s'avortaven abans de ser una realitat. Feia molta falta construir una nova estació ferroviària, l'Estació Central, que unifiqués serveis, que estigués allunyada del mar per a no interrompre els serveis portuaris.

Feia falta, també, una Casa de Correus apropiada, puix que la que hi havia a la cruïlla de la Rambla amb el carrer Sant Agustí era petita, a més de llogada. Després de moltes gestions perquè la construís l'Estat, es va aprovar la seva edificació. El Municipi comprà un solar a la plaça Corsini, el rebaixà i resultà que l'edifici projectat no hi cabia. Fou testimoni mut durant molts anys d'un altre desencís experimentat per la ciutat. Però el Decret-Llei de 9 de juliol de 1926 aprovava un pressupost extraordinari per a la construcció de Cases de Correus en tot el país. A Tarragona li corresponien cinc-centes mil pessetes. S'hagué de sol·licitar novament a la Direcció General de Comunicacions l'ampliació del solar que havia resultat massa petit. La construcció definitiva fou ja posterior a aquesta època³⁰.

Pel que fa als equipaments militars de la ciutat, era del tot imprescindible la construcció de nous edificis pels quarters. Un dels regiments que hi havia a la ciutat s'havia hagut d'instal·lar en un antic convent el segle passat. Ara s'anomenava Quarter del Carro. Les condicions en què es trobava eren pèssimes. L'Ajuntament s'encarregà de la compra dels terrenys i els cedí a l'Estat, el qual s'ocuparia de l'efectiva construcció. Però el mateix Ajuntament de la Dictadura veié amb disgust com l'Estat arrendava aquells terrenys a particulars que hi feien horts, i com les rendes que resultaven de tan sorprenent activitat anaven a engrèixar les arques alienes, amb l'exclusió que això suposava pel Municipi³¹.

El febrer de 1928, el batlle Sr. **Segura**, empès pels seriosos problemes ciutadans i per una popularitat decreixent, va proposar encara de cedir a l'Estat la finca de l'ex-fàbrica de farina, amb la condició de no destinar l'edifici de Tabacalera a ser el nou quarter (aquest era el rumor que corria). A més, els terrenys cedits anteriorment amb aquesta destinació -recordem que l'Estat els havia arrendat pel seu compte- devien ser tornats al Municipi i l'edifici del Quarter del Carro entregat a l'Ajuntament³². Aquestes demandes, és clar, no foren ateses. Al cap de poc temps, **Joaquim Bau**, cap de la Unió Patriòtica de la Província, conseller de l'Assemblea Nacional, alcalde de Tortosa, etc., proposà el trasllat del Regiment d'Infanteria d'Almansa a Tortosa³³. Tarragona, com a capital de província que era, no hi podia consentir. El contenciós durà força temps, i calà profundament en l'opinió pública.

També hi havia pendent de ser construïda a la ciutat una Presó Provincial. Feia de presó, fins aleshores, l'edifici anomenat Casa o Castell de Pilats, malgrat haver estat ja declarat monument nacional. Les seves característiques com a presó l'apropaven més a les masmorres medievals que no pas a les presons-model que s'anaven construint en altres indrets. El periodista **Lluís A. de Salvador**, que hi estigué presoner uns quants dies, va quedar tan



Antic penal, situat a la platja del Miracle, impostat dins l'amfiteatre. Als anys vint ja estava fora de servei (Museu d'Història de Tarragona)

horroritzat per les condicions en què estaven els reclusos (tot i que ell va rebre un tracte preferent) que va escriure'n unes pàgines commovedores³⁴. Cito textualment: «*Ni aún para seres irracionales seria la cárcel de Pilatos un albergue digno y decoroso*»³⁵.

Era impròpi d'una ciutat que havia estat batejada amb el nom de la *Roma de Catalunya* no tenir un Museu Arqueològic. No només feia falta de cara als visitants; també per a la catalogació i estudi de les troballes arqueològiques. L'assumpte del museu fou un més dels que tant abundaren en aquella època, sense que per això les autoritats s'immutesin ni poc ni gens. El cas, però, és que perillava el patrimoni artístic-arqueològic. I no era escàs: el Circ, el Fòrum, escultures, làpides, mosaics, termes, ...; tot el conjunt romà, gairebé intacte, depenia de la bona voluntat del propietari dels terrenys en què es trobés. La majoria de les vegades quedava fora del seu abast el poder fer res per salvar allò que aparegués. És lícit pensar que, en el cas d'haver estat aquella època de més efervescència constructora, Tarragona hauria perdut bona part del seu patrimoni per falta d'una normativa adequada.

El fet de cedir les restes de l'antic Penal -fora de servei des de començament de segle- en usdefruit gratuït a la Companyia de Ferrocarrils MZA, constituïa una inexplicable deixadesa per part de l'Administració. Aquesta companyia, de molt mal record per als tarragonins a causa del seu pèssim servei de transport, va prendre possessió dels terrenys del penal i va ocupar-los amb rails i vagons. Poc després dinamità, amb el permís de l'Ajuntament, les construccions. Una d'aquestes construccions era l'església pre-romànica del Miracle, declarada monument nacional; una altra, part de l'amfiteatre romà. Òbviament, el responsable últim de la destrossa era l'Ajuntament.

La Companyia MZA no era l'únic problema pel patrimoni artístic. A mitjans de l'any 1926, l'Ajuntament pretenia obtenir un préstec d'una quantitat considerable per tal de poder, entre altres coses, sepultar una bona part de l'amfiteatre romà. Tot Tarragona replicà: «Tarragona perteneix a tot Catalunya, perteneix a tot el món civilitzat. Els seus regidors no tenen cap dret en destruir-la sota l'escusa d'embellir-la, d'urbanitzar-la o de modernitzar-la!»³⁶.

La rectificació de la carretera de Barcelona i el seu enllaç amb la de Lleida no era solament una qüestió d'embelliment, sinó de la màxima necessitat. El problema era saber quina entitat tenia la competència en aquesta matèria, això és: ampliar la via, empedrar-la i elevar els murs de contenció per evitar l'esllavissada de terres. A l'estiu del 1924 es van interrompre les obres d'enllaç d'ambdues carreteres. En reemprendre's al cap de quatre anys, va construir-se el mur de contenció uns metres més cap a l'eix de la carretera, no seguint ja la línia de les façanes. Allò que havia de ser una via important s'estrangulava de tal mode que faria impossible la seva continuació cap al Passeig Pi i Margall, quedant amb un aspecte deplorable des del punt de vista estètic. La planificació interessada o despreocupada va tenir unes conseqüències urbanístiques desastroses per a la Tarragona de l'època.

L'edifici destinat a ser la sucursal del Banc d'Espanya era una obra esperada. Se n'encarregaria també el Govern Central. Aquest edifici contribuiria a donar prestigi de

capitalitat a Tarragona. Fou inaugurat a finals de 1928³⁷.

L'edifici de Tabacalera s'havia començat el 1923. Semblava que no s'acabaria mai. Fins i tot hi hagué un moment en què se'l volia convertir en quarter, la qual cosa hauria destruït l'esperança de treball i progrés que s'atribuïa a l'arribada de Tabacalera a Tarragona.

El problema capital de la ciutat ha estat sempre l'abastament d'aigua. El sr. **Virgili i Sanromà**, en le seu llibre sobre la premsa de Tarragona, diu que aquesta ciutat sempre havia patit set. Com Tàntal, Tarragona estava condemnada a patir set a la vora de l'aigua. El problema de l'aigua desencadenà una munió d'escrits, discursos i controvèrsies.

Una altra paradoxa del traçat de la ciutat era que, tot i estar a cinc-cents metres escassos de les platges, els seus accessos hi fossin tan deficients. En tot cas, s'hi havia d'anar a peu, perquè els carros eren més amples que els camins; a més, s'havia de travessar la via del tren, cosa difícil fins per als vianants.

Alguns d'aquests projectes, escassos, es feren realitat llavors; d'altres, la majoria, els anys cinquanta i seixanta; d'altres, mai. N'hi ha d'aquests últims que constitueixen una necessitat encara avui dia, com és el problema dels accessos a les platges o a l'Estació Central; d'altres, en canvi, van deixar de convenir pel canvi experimentat en les funcions urbanes, com és el cas del Sanatori Marítim.

No menys importants eren la conservació del Fòrum de la part alta de la ciutat, el condicionament del Passeig Arqueològic, la construcció de nous edificis per a les Escoles Normals, el necessari enllaç ferroviari de la ciutat amb els diversos punts neuràlgics de l'activitat comercial; la preservació de les restes romanes de la Plaça Corsini i el Carrer Cervantes, la construcció d'un edifici nou per a l'Audiència, l'obertura del Parc del Miracle, la captació de subvencions per a l'Ateneu Obrer i l'Escola de Comerç³⁸. Es diria que ha de ser realment difícil per a una ciutat tan petita acumular tal quantitat de problemes.

La qüestió fonamental derivava de la impotència de l'Administració Central, així com de la manca d'autonomia econòmica i de voluntat política de la Corporació Municipal a l'hora d'escometre reformes i solucionar problemes. A això, s'hi sumava l'augment de les necessitats urbanes de l'època.

Els carrers més importants de la ciutat restaven per empedrar i asfaltar. Quan plovia era difícil, per no dir impossible, de transitar-hi. Sorprenia el contrast entre la formosor de l'entorn natural (la mar, el Camp de Tarragona,...) i la deixadesa i lletjor de la majoria de les cases, carrers i passeigs. El **Marquès de Muller**, en una sessió de la Cambra de Comerç, proposà, sense cap èxit, que se sotmetessin a consulta prèvia els projectes d'embelliment urbà que fes l'Ajuntament, a fi i efecte d'obtenir garanties³⁹.

A tall d'exemple de la deixadesa esmentada: els ramats de cabres pasturaven a la placeta Saavedra, pujaven a les palmeres i els pastors, irritats, les feien baixar rudement...⁴⁰. Les aigües de pluja queien lliurement a les voreres. Gossos no vacunats i sense morrió, vagaven pels carrers; el servei de recollida d'escombraries era deficient... Com es veu, no manquen

els exemples.

Un dels grans problemes d'aquests anys fou el de l'habitatge. L'Ajuntament de la dictadura no va intervenir en la creació d'habitatges socials, tan necessaris, «*por constarle que en breve las realizarán empresas privadas*»⁴¹. El problema era l'escassetat. Per això era tan oneros per a les famílies amb uns ingressos modestos l'alt preu dels lloguers. No hi havia lleis que protegissin l'inquilí. Podia ser foragitat al carrer per la més lleu protesta a l'amo, ni que fos per les deficiències de la finca. L'elevat cost de la construcció, l'escassetesa de materials, la poca iniciativa dels col·lectius particulars a l'hora d'emprendre obres; tot això explica que hi hagués fretura d'habitatges. D'altra banda, els constructors privats no havien encara albirat les possibilitats d'especulació que la seva activitat generaria anys a venir. Als anys vint, les construccions de cases foren escasses a Tarragona. Va ser greu la manca d'habitatges, i el problema transcendí a èpoques posteriors. Les cooperatives d'habitatges que van ser constituïdes en els anys vint no donarien fruit fins a la dècada següent.

2.2.1. - LA PART ALTA DE LA CIUTAT.

La part alta de la ciutat és físicament dividida en tres nivells de superfície: la Catedral, el pla del carrer Cavallers i de la Nau, i la Plaça de la Font. En el període estudiat, en el primer nivell hi havia els edificis religiosos i militars; en el segon s'hi estigué la noblesa local fins el s. XIX; a la resta, hi vivien els pagesos, pescadors i menestrals⁴².

A la documentació de la segona meitat del s. XIX, i en endavant, s'anomena Ciutat Alta a l'antic recinte medieval sumat al petit Eixample de la Rambla Vella, fins al carrer August. L'entrada a la ciutat es feia per cinc portes: Sant Antoni, El Roser, Sant Francesc, Sant Joan i Joan II (posteriorment substituïda per la de Santa Clara). Encara que avui dia pugui semblar una reliquia del passat, als anys vint la part alta concentrava encara una gran part de la població, i era, dels tres nivells esmentats, el més poblat (veure quadres V i VI). Una gran quantitat d'activitats essencials es desenvolupava encara en aquest àmbit. S'hi concentrava la major part del petit comerç, els oficis artesans i els edificis oficials, i encara restaven vius els vestigis del poder eclesial, representats pels nombrosos instituts religiosos (veure Document II). Així mateix, quedaven també restes del seu passat militar. Encara als anys vint s'anava a la percaça d'enderrocar els baluards de la part alta per tal d'obrir el passeig de les muralles (veure el plànol pàg. 37)⁴³.

En els carrers de la Nau, Cavallers i de'n Granada hi vivien encara persones d'elevat rang social, com ara **Plàcid M. de Montoliu**, o altres membres de les antigues i riques famílies de la ciutat⁴⁴. Tanmateix, la dècada dels vint és l'època en què comença a ser abandonada la part alta pels més adinerats i moderns de la ciutat. La destinació era la Rambla Nova o la part baixa, pròxima a la Plaça d'Olózaga. Membres de les famílies importants, com ara **Boada**,

Moragas, Muller, etc., s'han anat traslladant durant tota la dècada. Igualment pel que fa a advocats i altres professionals liberals, com, per exemple, **Joaquim Monteverde** o **Eduard Barado**.

Les cases grans de la part alta s'anaven dividint en unitats més petites, i llogant, com és el cas de la casa del **comte d'El Asalto**, al carrer de la Nau. Era el començ de la decadència de l'antiga fortalesa, fins a quedar convertida en el barri pobre de la ciutat (quadres V i VI). La mancança crònica d'habitatges accentuaria el parcel·lament de l'espai, ocasionant-hi la deficiència de serveis públics i privats.

Com que ja es preveia la decadència de la part alta, a l'època de la Mancomunitat hi hagué un projecte (l'anomenat Projecte Martorell) per a construir un passeig pel camí de les muralles, que deixaria les muralles a la vista i hauria de conservar el conjunt arqueològic de la Falsa Braga. Però una part del que havia de ser passeig, caigué per l'efecte de la dinamita. S'arrendà la pedrera, de forma que quedava molt poc espai per a passeig. El Projecte Martorell volgué recuperar-se el 1929, però ja no es realitzaria.

El 1914 s'havia aprovat una reforma per a la part alta, consistent a obrir una prolongació del carrer de la Civaderia fins al Camp de Mart, fent un eix transversal que aniria a parar al Passeig de Sant Antoni per l'altra banda i facilitaria el trànsit, al mateix temps que propiciaria la salubritat, en aquesta zona de la ciutat. Podrien així desaparèixer les poques i pobres cases del carrer de Les Mosques (núms. imparells) i les del carrer de la Civaderia (núms. parells). S'hi hauria guanyat en salubritat i en estètica. Es pensava, també, en altres obres, com l'obertura d'una via que enllacés el carrer de la Portella amb el Passeig de Sant Antoni, en substitució del pas per a vianants que existia a la Porta Ciclopia⁴⁵ (el qual s'havia convertit en un abocador públic); la desaparició de les cases del carreró de Sant Magí, l'obertura d'espais nous per a jardins,... Tot això seguia uns plans de millora i modernització de la ciutat. A l'arribar la crisi del règim de la Dictadura, no es tornà a parlar d'aquells plans⁴⁶.

Entre els carrers de la part alta hi havia, en els anys vint, una diferència real: l'eix dels carrers de la Merceria, Major, Cavallers, de la Nau, la Plaça del Rei, i fins al carrer de'n Granada, conserva els edificis de la Casa de l'Abat, de la Generalitat, les cases de **Castellarnau, Montoliu**, la casa **March, Foraster, Canals, Satorras, Punyed** o **Company**. És diferent el tipus de casa existent a la Plaça de la Font (anomenada antigament «el Corral»), més populars, o en el carrer del Cos del Bou (anomenat antany «dels Hostals», per les posades que hi havia, «caus de lladres, vellacos i viciosos...»⁴⁷). En el seu origen, els carrers de Les Mosques, Ferrers, de l'*Enladrillado*, etc., ja havien estat carrers amb habitatges pobres; carrers «de radere» dels importants.

Les festes tradicionals es feien a la part alta. Els gremis n'havien dut la iniciativa, adornant els carrers, etc. Al final de la dècada dels anys vint, però, el protagonisme dels gremis s'havia evaporat⁴⁸.

Surten carrers nous des de la Rambla Vella cap a l'Eixample de la Rambla Nova: els carrers de Sant Francesc, Comte de Rius, Sant Agustí,..., els quals, en les primeres dècades

del segle XX, van concentrar una bona part de la bullícia urbana. Els edificis que es van construir en aquests carrers foren els més alts del nucli urbà, juntament als del carrer del Cós del Bou.

Després de tants segles constrenyits entre muralles, Tarragona no s'acabava de treure del damunt la síndrome de la manca d'espai. Almenys, així ho explicaren alguns autors en escriure sobre el desenvolupament de la ciutat.

2.2.2. - L'EIXAMPLE.

En el present estudi, per tal de delimitar l'Eixample dintre l'àrea central de la ciutat, s'ha aïllat de primer la part alta; en segon lloc s'ha delimitat funcionalment el barri marítim; i ara es considera la part restant com un tot. Això convé a fi i efecte de poder considerar elements com la població, la construcció, l'urbanisme, etc. amb independència d'una zona a l'altra. S'ha de tenir en compte que l'Eixample era als anys vint un nucli urbà encara en formació, en el qual s'instal·laven les classes mitjanes-altes i s'hi desenvoluparien funcions urbanes modernes. Aquest nucli tingué com a àrea fonamental d'expansió la part mitja del puig i va tenir tendència, des del principi, a unir-se amb el barri marítim. El projecte d'Eixample servia de pauta per al creixement urbà.

La ciutat de Tarragona estigué encerclada durant molts segles pel recinte emmurallat. En les primers centúries de l'Edat Moderna, s'anaren encara completant alguns rogles defensius («La Muralleta» o Muralla de Sant Joan, que recorria l'actual Rambla Nova). Quan la Guerra de Successió, es reforçaren les defenses existents i se'n van construir altres de noves (la contramuralla o «Falsa Braga», encara dreta, i diversos baluards). A mitjan segle XIX, la ciutat començà a pressionar per sortir d'aquell clos. Era, ultra una necessitat, un símbol de modernitat. Hauria de resultar un greu inconvenient, per a un urbanisme encara incipient, tant de fortí com hi havia a Tarragona. El recinte emmurallat i els forts militars impedirien, o almenys dificultarien, el creixement físic de la ciutat. Un altre inconvenient greu fóra el seu emplaçament en un promontori. Si la ciutat no s'estenia extramurs, el seu creixement natural s'hauria de fer a base de densificar la població, això és: reduir l'espai a disposar per habitant.

Durant el setge de 1811, les noves tècniques bèl·liques posaren en evidència l'obsolescència de les antigues fortificacions. A partir d'aleshores començà a pensar-se de debò en l'enderrocament de les muralles. Arran de la Desamortització dels béns del clergat, molts edificis religiosos passaren a ser destinats a fins públics. Així, el convent dels Agustins va ser destinat a quarter d'Infanteria i Artilleria, amb la seva parròquia castrense. El convent de Sant Llorenç, pertanyent als Carmelites, esdevingué el Quarter del Carro. El convent dels Caputxins passà a ser la Junta de Comerç, i la seva església, la parròquia de Sant Joan. El convent dels Franciscans seria el nou Govern Civil, albergant al cap de poc temps, també, l'Institut d'Ensenyament Mitjà; la seva església és l'actual parròquia de Sant Francesc. El

convent de Sant Domènec acolliria la Diputació Provincial i l'Ajuntament de la ciutat. El Beateri de la Mercè seria de primer parc d'Artil·leria, després Casa de Misericòrdia i finalment l'ocuparia la Diputació Provincial. El convent dels Trinitaris de la Plaça del Rei conformaria part del Quarter i part del Jutjat; la seva església seria a partir de llavors la parròquia de la Trinitat... En resum: bona part de les creixents necessitats de la societat civil es van anar pal·liant amb l'adaptació de vells edificis. Un altre grup de les mateixes necessitats s'hauria d'anar cobrint amb enèrgiques mesures, que no sempre pogueren prendre's amb facilitat, a causa de l'escassa autonomia econòmica que les lleis liberals van deixar als Ajuntaments.

A la primera meitat del s. XIX, l'àrea urbana més important quant a l'expansió fou la part baixa, que estava unida a la part alta pels carrers Apodaca i Unió. Ambdós constituïrien en endavant una artèria vital per a la ciutat. En una mesura secundària, hi hagué també una certa expansió per la part alta, cap a la muralla de Sant Joan. «La Muralleta» fou enderrocada el 1851. A la segona meitat del s. XIX, es plantejaren tres objectius a aconseguir per l'urbanisme a Tarragona :

1. Enderrocar les muralles i aprofitar de manera convenient els terrenys aconseguits.
2. Obtenir el permís per tal de poder construir en zones que fins aleshores havien estat considerades estratègiques, atenant a la funció militar de Tarragona.
3. Unir la part alta amb la població del port mitjançant artèries aptes per al trànsit de persones i vehicles.

Aquests objectius va venir a cobrir-los el Pla d'Eixample, aprovat el 1857. Aquest pla es féu segons els Plans Criviller-Romero, i fou un dels primers promoguts a tot el país, bastant abans que els de Madrid i Barcelona. A la vista que el problema era similar a moltes ciutats, s'aprovà la Llei General d'Eixamplament de Ciutats el 22 de desembre de 1876. Seguint aquella norma general van construir-se els Eixamples de Madrid i Barcelona. Fou completada la normativa amb la Llei de 26 de juliol de 1892, en la qual es deia fonamentalment que les finques urbanes de l'Eixample de Madrid o Barcelona tribuïrien durant trenta anys als seus Ajuntaments respectius aquelles quantitats que corresponien a la contribució general de l'Estat. Mesura que redimia en part als municipis de la penúria econòmica que els impedia d'emprendre grans obres: vies, infraestructures urbanes, etc.

La Llei de 13 de maig de 1894 declarava aplicable el benefici de la Llei de 26 de juliol de 1892 a l'Eixample de la Ciutat de Tarragona. Aquesta llei era molt avantatjosa, puix que en virtut d'ella el Municipi rebria un capital segur que destinaria a la construcció del seu propi Eixample. Malgrat la facultat legal que l'Ajuntament tenia per cobrar la contribució, en més d'un cop l'hagué de reclamar, perquè la pràctica comuna d'Hisenda era cobrar-la per a si. Consten nombroses reclamacions⁴⁹. Un cop transcorreguts els trenta anys, la recaptació revertiria de nou a l'Estat, però progressivament, en anualitats del 10% de la quantitat total, tal i com possibilita la Llei de 16 de març de 1926. Aquesta devolució va ser iniciada en els anys de la República, formant-se a tal efecte una Comissió Mixta Hisenda-Ajuntament que la tramitaria.

El Pla de l'Eixample fou modificat per l'arquitecte, sr. **J. M. Pujol**, el 25 de gener de 1921, obrint-li zones situades a l'oest de la ciutat⁵⁰. Els beneficis que, segons la Llei de 13 de maig de 1894, eren aplicables a l'Eixample foren ampliat al nou projecte pel Reial Decret de 13 de juny de 1922. Va ser així com la Comissió d'Eixample de Tarragona pogué disposar de la renda fiscal de les cases construïdes a l'Eixample antic i al modern. Malgrat comptar amb aquests beneficis fiscals, hi ha abundosa documentació en què es denuncia la carència de mitjans econòmics del Municipi; al mateix temps, s'hi fan nombroses observacions criticant l'escassa elegància de les obres, excepció feta de la Rambla Nova⁵¹. La Guerra Civil suposà la brusca interrupció de la reversió a l'estat d'aquells tributs. La Llei de Reforma Tributària de 16 de desembre de 1940, i d'altres que la seguirien, van modificar el sistema, de manera que el 1959 el problema restava per resoldre. Però aquests eren ja uns temps del tot diferents per a l'Ajuntament de Tarragona.

Hi ha unes quantes característiques que marquen el rumb pres per la planificació urbana a partir de la moderna expansió del s. XIX:

- a. La gran amplària atorgada a la Rambla de Sant Joan (45 m.), enfront de les dimensions més reduïdes dels altres carrers (6 m.). Si això és favorable per a la primera gran avinguda de la ciutat, serà tot el contrari per a la resta de l'eixample. Algú va pretendre justificar-ho dient que, en ser un Eixample que començava en carrers intramurs, no va voler-se sostreure superfície a l'edificació. No sembla l'única explicació.
- b. El lent procés d'urbanització de les zones planificades, tot i que les Ordenances d'Edificació daten de vell (1843); s'explicaria per la falta de mitjans econòmics dels sectors destinats a prendre la iniciativa en la construcció.
- c. A l'any 1859 va completar-se la normativa sobre el tipus d'habitatge de l'Eixample. Afectava a les directrius urbanístiques referents a l'alçària, les dimensions de les façanes, etc. Tarragona va ser una de les primeres ciutats del país a adoptar una reglamentació urbanística. Tanmateix, això no havia de servir per lliurar-la de les infraccions, freqüents.
- d. Els escassos mitjans econòmics de les entitats públiques, a més de les serioses dificultats generades pel terreny, tan accidentat que s'havia d'anivellar, desmuntar, etc. molt sovint. Aquestes dificultats portarien a constituir aviat la Junta d'Eixample.
- e. Si l'enderrocament de les muralles i la construcció de l'Eixample no es féu tan ràpidament com s'hauria volgut, va ser pel poc ímpetu econòmic que tingué la ciutat durant molts anys, fins que l'eufòria del comerç vinícola, arran de l'epidèmia de la filoxera a França, no el rellançà.
- f. La riquesa artística era un dels grans patrimonis que tenia Tarragona. Ara bé, era també un seriós inconvenient. La difícil i gravosa conservació artística i arqueològica hauria precisat d'un esforç econòmic, d'una atenció tècnica i política molt més grans que els que tingué. Des de la construcció de l'Eixample, aquest problema fou un handicap més, ja que al fer els solaments de cada construcció es trobaven restes d'una importància que es

preveia ingent.

En els anys vint, en què hi havia una preocupació cada cop més gran de molts sectors urbans tarragonins per la conservació del patrimoni artístic, se n'assistia també a un gran deteriorament. D'altra banda, no es trobava la recompensa en el traçat urbà de la ciutat. Els nous edificis eren lletjos, segons el parer de molta gent; mentre, els antics anaven caient a terra, i sovint qui posaven els cartutxos eren les mateixes autoritats⁵².

Aquells anys no es distingiren precisament pels avenços urbanístics en aquesta ciutat. El pla de l'Eixample fou modificat en diverses ocasions, en funció d'interessos privats, per l'Ajuntament de la Dictadura. La capacitat urbanística (el conjunt de coneixements necessaris per a construir ciutats d'acord amb les necessitats que la vida humana té a cada moment) era deficient. El clamor fou constant en el decurs de la dècada: s'havia d'arranjar el ferm dels carrers, les voreres, el clavegueram,... Exemples tan desastrosos com el següent foren freqüents: al bell mig del carrer Colom es construï una casa minúscula, amb un jardí ridícul, que obstruïa el pas per la via. Hi aguantà força temps. El llegat d'aquest urbanisme deficient es perllongà i accentuà els anys de la postguerra.

A la Rambla de Sant Joan, o Rambla Nova, s'hi posaren totes les esperances de convertir Tarragona en una gran urbs. Se l'havia anomenat «l'Explanada» i era, abans de la seva urbanització, una solana vorejada per baluards i muralles a un costat i horts a l'altre. El seu nom li venia del baluard de Sant Joan, situat a la capçalera. A l'època de la República s'anomenaria Rambla del 14 d'Abril, i en el franquisme, *Rambla del Generalísimo*. Fins més endavant no se l'anomenaria Rambla Nova, encara que ja se la hi coneixia, per oposició a la Rambla Vella. Per trams, s'ha anomenat Rambla de Castelar al tram més alt; i *Avenida del Conde de Valledano* al més baix, en temps de Franco. D'aquest carrer, els tarragonins sempre n'han estat orgullosos. Tindria, aproximadament, un quilòmetre, atès que en l'època que estudiem només hi havia construït el tram fins a la cruïlla del carrer Colom. Dellà, solament l'edifici nou dels Caputxins.

El novembre de 1924 va parlar-se, a la Comissió d'Eixample, de la continuació de les obres per a la prolongació de la Rambla. Però no fou fins el 19 de novembre de 1925 que s'aprovà. Feia falta un emprèstit (del Banc de Valls) per realitzar-la. El febrer de 1926 es verifica la subhasta per iniciar les obres. El projecte era vital, no només per l'allargament de la gran via, sinó perquè era també l'enllaç amb les carreteres de Lleida i Barcelona, i, doncs, fonamental per a la connexió entre ciutats que feia Tarragona.

L'octubre de 1927 ja podia arribar-se per la Rambla fins a la carretera de Valls. Començava a projectar-se la Plaça Imperial Tarraco⁵³. Decantar-se per aquesta solució suposava haver abandonat de primer el projecte que existia de culminar la Rambla amb una gran terrassa que s'obriria com un mirador al Camp de Tarragona, a la manera com l'altre extrem acabava en el Balcó del Mediterrani. Si s'hagués dut a terme, la Rambla no hauria patit després el trànsit que ha hagut de suportar, i endemés, Tarragona disposaria d'un bell mirador a un paisatge aleshores no tan deteriorat com ara. El projecte no fructificà, i el carrer s'enfonsà

fins a la llera del riu Francolí. El perill d'invasió i incomodació del trànsit es veié ja en aquell temps, a pesar de no ser encara massa nombrosos els automòbils. Com es pot llegir en un text de l'època, la Rambla era una via monumental i monumentable, perquè s'hi podrien instal·lar monuments artístics. Es pensava, naturalment, en el Monument als Màrtirs de la Independència, escultura de Julio Antonio vetada per l'opinió ultraconservadora pel sol fet d'exhibir nus humans. La República s'hauria de fer càrrec de la seva ubicació. L'aire de la Rambla semblava parlar d'una Tarragona mediterrània, hedonista, rica: «Com senyoreja la nostra rambla en dies de festa! Plenes les terraces dels cafès i bars, plenes les cadires del passeig, ple el passeig mateix de formoses nines, d'elegants damiselles, de senyores de bon veure, de senyors encatronats, de pollos bien, i de menestrals polits, que passejen i conversen animadament».⁵⁴

A la Rambla s'hi construïren les cases riques amb els estils imperants (neos, eclecticisme, racionalisme,...): la Casa de l'Escorxa, la Casa Sala, la Casa Ventosa... Allí s'instal·laren bars, hotels, teatres, cinemes. Allí es posaren les seus de molts organismes ciutadans: el Gimnàstic, el Club Ciclista Tarraco, l'Orfeó Tarragoní, l'Ateneu, el Sindicat d'Iniciativa, el CADCI, la Lliga, Acció Catalana i fins la Unió Patriòtica. No podien faltar els instituts religiosos decidits a mantenir la influència entre els fills de les noves élites de la ciutat. Les bandes de música dels dos regiments de Tarragona tocaven els dies de festa a la Rambla.

La zona oest de l'Eixample, feta d'acord amb el pla aprovat el 1921, estava en més males condicions que la de l'Eixample antic. Era l'àrea de l'Avinguda de Catalunya i els carrers situats entre aquesta, el camí de Ronda i l'antic camí de l'Àngel. La presència del camp del Nàstic feia que la zona estigués particularment concorreguda. En anar-se construint el nou Eixample, l'Ajuntament donà unes ordenances que no foren complides ni pels particulars ni pel mateix Ajuntament. Aquestes deien el següent:

- a) La superfície dedicada a edificació no podrà excedir el 50% de l'àrea total destinada a urbanitzar.
- b) Es dedicaran, pel cap baix, 4 m²/habitant.
- c) No es permetran carrers d'una amplada inferior a 15 metres.
- d) S'ha d'organitzar una xarxa de clavegueram.
- e) Els immobles a construir en les nous carrers no podran excedir en altura l'ample de la via.
- f) Les cases estaran aïllades del terreny natural.
- g) Les habitacions hauran d'estar ventilades, i en comunicació directa amb l'exterior.
- h) Totes les cases tindran cuina i excusat, amb entrades independents per a cadascuna de les cambres⁵⁵.

Però, davant d'aquesta normativa, la realitat va ser que les cases que es construïren en aquesta part de l'Eixample eren casots (sic.) sense cap elegància. «*Pronto las más espaciosas vías de la ciudad presentarán un definitivo, triste y desconsolador aspecto pueblerino.* ¿A

*qué se debe? Los grandes capitales no han sentido la necesidad de la vivienda y se han retraído de edificar, atentos sólo a sus conveniencias particulares. En cambio el pequeño ahorro se ha visto apurado para cobijarse bajo tejado. Y de ahí ese naciente y enclenque Ensanche que indudablemente nos avergonzará en el día de mañana»*⁵⁶. L'Ajuntament no comptava, o així ho deia, almenys, amb cap pressupost per a expropiacions de terreny que fossin destinats a carrers⁵⁷. Al mateix temps, les peticions perquè donés compliment a la realització del pla de la zona oest eren constants.

Va ser un gran obstacle que l'alineació de l'Avinguda de Catalunya es donés de forma incorrecta als constructors i propietaris que la demanaren. En realitat, era més alta del que la Comissió d'Eixample havia determinat, i la planta baixa de les primeres cases construïdes quedava per sota del nivell del carrer. Tenia tan mala solució, que és una deficiència encara avui dia observable en alguns edificis.

L'excessiva tolerància legal propicià el no compliment de la normativa urbanística. Tampoc es féu en la instal·lació d'indústries en alguns locals, massa petits per a tals funcions⁵⁸. Igualment, l'Ajuntament de la Dictadura no dubtà a saltar-se el Pla d'Eixample quan hi fou requerit per interessos particulars. És el cas de l'actual carrer Taquígraf Martí, traçat contra el projecte aprovat i desobeint la quadrícula de rigor. El fet fou denunciat a la premsa: *«Malos ejemplos son los de aprovechar los primeros atisbos de autonomía municipal para destruir los más sólidos cimientos...»*. De moment, el traçat es veïè interromput. Però de la construcció final en dóna fe la presència del carrer en l'actualitat. Pel que sí que serviren les denúncies, en contra dels desitjos de qui les féu -és de suposar- fou perquè l'Ajuntament, ressentit, no expropiés ni un pam més de terra destinada a via pública. Cosa que paralitzà la construcció de cases, en no estar els carrers ni marcats. Aquí no val l'excusa econòmica, perquè a l'ensem l'Ajuntament es dedicava a l'expropiació en altres zones de la ciutat, desproveint l'àrea que tractem de tota possibilitat d'expansió urbana i de la construcció d'habitatges, tan necessaris.

Qui en demanava la construcció? La gent que necessitava habitatges econòmics, i a més no volia que les decisions de política local sortissin de polleguera. Qui s'hi oposava? *«Ya no hablamos, para no herir susceptibilidades, de que estuviera movido por mezquino interés, por espíritu inconfesable de lucro, por censurable afán de proteger a clientes i allegados»*⁵⁹.

Contínuament sortien a la premsa precís perquè els solars fossin tancats, i que els impostos que els pertocaven fossin cobrats. Precís que tenien la intenció que l'Ajuntament arreglés els panys de paret que s'anaven ensorrant dels edificis més antics⁶⁰. L'alcalde va fer esperar la seva resposta, i quan finalment va donar-la, digué: *«són tantes les coses que es demanen, que el pressupost precís per dur-les a terme fóra el de molts exercicis»*. Amb aquesta resposta donà per solucionades les deficiències urbanes. I això tenint en compte que l'equip municipal nomenat per la Dictadura havia de redreçar injustícies i defensar-ne els dèbils!⁶¹

Com s'ha vist més amunt, el projecte del batlle **Andreu Segura** de demanar un elevat

préstec de tres milions de pessetes no va prosperar; tanmateix, sí que ho féu un altre d'un milió en temps de l'alcalde **E. Barado**, cap a la fi de la Dictadura, destinat al poliment i pavimentació de l'Eixample. En aquell moment es va acreixer l'activitat, de manera que semblava arribada una nova era per a Tarragona. Va parlar-se de nou de la instal·lació de l'escultura de Julio Antonio com a signe de tolerància i progrés. S'acceleraren les obres de la Fàbrica de Tabacs i es parlà de la propera construcció de grans edificis a la Rambla. Un cop aterrada la Dictadura, es plantejava una posada al dia de l'urbanisme tarraconense. S'haurien de revisar les seves falles en col·laboració amb les forces vives de la ciutat, i a la llum d'una nova situació política general.

2.2.3 - EL BARRI MARÍTIM

El nucli de població del port és recent. A finals del s. XVIII estava constituït només per la Duana, unes quantes cases al voltant i algunes barraques de pescadors. El 1803 s'aprovà la creació d'una Junta, que s'encarregaria de l'estudi per a la urbanització de la zona marítima. La creació del nou poblament del barri de Sant Pere s'autoritza el 1806. La urbanització es faria en quadrícula. L'enginyer **Antoni López Sopella** va ser el dissenyador del barri. El Director de la Junta del Port expediria els permisos d'edificació i vigilaria el compliment de les normes, d'acord amb la planificació feta a començament de segle. Cap a la mitjanja del s. XIX, en tot el barri marítim podien comptabilitzar-se unes cinc-centes famílies. A la part baixa dels edificis hi havia els magatzems del vi i l'oli, que esperaven el moment de ser embarcats. Si es considera la recent implantació d'aquest nucli, es veu clarament que fou el que experimentà un major creixement.

Què s'entén per *barri marítim* de Tarragona? Hi ha un criteri físic (els carrers, les places de la part baixa de la ciutat) i un de funcional (la zona que organitza la major part de les seves activitats de cara a les necessitats portuàries). Combinant ambdós criteris tenim el que segueix:

1. En primer lloc el barri de Sant Pere, anomenat també El Serrallo, conjunt de carrers situats més enllà de la via del tren (c/ Trafalgar, c/ Gravina, c/ de Sant Pere,...).
2. La quadrícula paral·lela al Moll de la Costa: llargs carrers amb cases altes, on viuen mariners, pescadors, obrers del port... (c/ del Mar, c/ Lleó,...); on hi ha magatzems (c/ Reial,...).
3. La quadrícula ubicada a ambdues bandes del carrer Apodaca (c/ Orosio, c/ Barcelona, c/ Pau, c/ General Contreras...).
4. Els carrers Jaume I i Apodaca s'inclouen en aquesta zona per les seves peculiars funcions, més connectades amb el port que amb la part alta.

Es pot dir que el barri marítim va representar la cara i la creu d'una mateixa moneda. Si per un cantó significava l'esperança de progrés, perquè s'hi concentraven els tallers, els

magatzems, les drassanes, etc., per un altre apareixia com un barri molt pobre. Si sobre el paper podia ser considerat com el barri modern, producte de la recent expansió urbana, en la realitat era evident que estava mal atès: cases deficientes, carrers per asfaltar (de vegades fins i tot ni traçats), etc.

Les males condicions d'aquesta zona de la ciutat eren proverbials. Del carrer del Mar, es deia que s'assemblava més a un *aduar* marroquí que a una via urbana d'una ciutat europea. Era un fangar. Els vehicles, en passar, esquitxaven façanes i vianants. «*El barrio de pescadores nos produce la asfixiante sensación de una angosta cueva social sin aireación, sin vistas ni horizontes exteriores, sin más ideal que nacer, vivir, morir en el más espantoso confinamiento*»⁶². Amb freqüència podia veure's grups de brivalls pul-lulant pels carrers. La mortalitat era elevada, per les pèssimes condicions higièniques en què s'hi vivia. Les aigües brutes amb les quals s'havia netejat el peix corrien per cases i carrers. Les aigües fecals de les cases no desguassaven com és de llei. Si la marea era alta, les clavegueres no podien buidar-les al mar i les cases patien emanacions pútrides⁶³. Quan plovia s'inundaven els carrers, i el barri del Serrallo semblava una llacuna⁶⁴.

Els pescadors tenien una associació de socors mutus, La Societat Marítima i Protectora, els orígens de la qual dataven del s. XIV. La seva seu era al carrer dels Rebolledo, núm. 11, però en els temps moderns havia esdevingut insuficient; ja es parlava de la necessitat d'una associació més completa. El 4 de gener de l'any 1925, va constituir-se per fi el Pòsit de Pescadors, espècie de cooperativa que tindria en el futur una llotja per a pesar i subhastar el peix, i d'altres institucions similars. Era un vell projecte d'**Alfred Sarralegui**, capità de corbeta, del qual venia ja parlant des del 1915. El Pòsit de Pescadors va fer-se a imatge dels Pòsits de cereals. No fou el primer, ni molt menys. Abans de la Dictadura ja començaren a establir-se'n en altres ciutats, de manera que a l'inaugurar-se el de Tarragona n'hi havia ja 134, arribant als 167 l'agost de 1928. La finalitat era evitar intermediaris, millorar la situació econòmica dels pescadors, etc. La institució era una mostra fidel del paternalisme oficial; en ella quedaven integrats verticalment patrons i mariners. Inclouïa la venda de la pesca i els préstecs als socis amb diners de la Caixa Central del Pòsit Marítim, dependent del Ministeri de Marina. La filial regional catalana d'aquesta Caixa s'obriria a Tarragona l'any 1925, al carrer Apodaca, 27. L'import dels crèdits estava exempt de certs impostos (dret de timbre, utilitats, etc.). Hi hauria, igualment, una secció de Socors Mutus, una secció cultural, una Germandat i un Casal del Pescador⁶⁵. El president del Pòsit de Tarragona fóra durant molts anys D. **Josep Brell i Vaqué**. S'entestà que la construcció del Casal del Pescador fos una realitat.

A la construcció del susdit Casal s'hi oposà D. **Josep Prat Prats**⁶⁶, al·legant que aniria en perjudici de l'avarador mecànic, per a la construcció del qual ell havia aconseguit la concessió. Una concessió que se saltava la Llei de Ports aleshores vigent, que establia la prohibició de monopolis dintre els ports. D. **Josep Brell** escriví al Governador Civil per veure si podia aconseguir de trencar el vet del sr. **Josep Prat**: «...*Sólo el caciquismo que ha sumido en la ignorancia y en la miseria a nuestros pescadores puede oponerse a la*



Casa calle San Pedro, n.º 45, propiedad de la Sociedad

Casa propietat de la Societat Marítima i Protectora, anomenada també Gremi de Marejadors.
Era l'antiga associació de Socors Mutus dels pescadors de Tarragona.
(Arxiu Històric de Tarragona.)



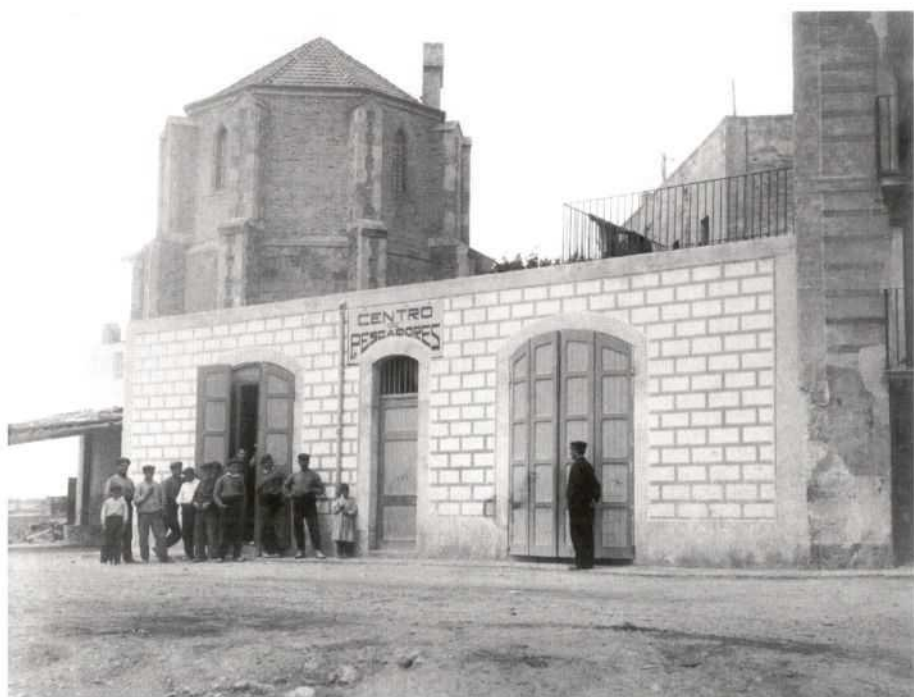
Bandera de la Societat Marítima i Protectora.
(Arxiu Històric de Tarragona)

*edificación de una Casa del Pescador en nuestra playa del Serrallo...»*⁶⁷. La Junta del Port de Tarragona va informar positivament del projecte del Casal del Pescador el gener de 1927⁶⁸. El Director General corresponent del Ministeri d'Obres Públiques, tanmateix, denegà la concessió dels terrenys⁶⁹.

Emparats per la Llei de Pòsits, els pescadors podrien administrar llurs propis guanys, i quedaria abolit *«el triste y vergonzoso espectáculo de humildes pescadores que al llegar a una edad avanzada tenían que alargar la mano al transeúnte para recibir limosna, o refugiarse en el asilo... En Tarragona, la mayor oposición al pósito la ejercen los mismos pescadores, sugestionados por falsas sirenas o acobardados por amenazas. Hay que tener en cuenta que una gran parte de las casas del barrio marítimo son de propiedad del cacique que allí domina, y ante el temor de que les aumente el alquiler de los pisos y locales no se atreven a entrar en el Pósito de Pescadores. Esto nos recuerda que en tiempos de las grandes campañas por la abolición de la esclavitud la mayoría de esclavos se oponían a ser libres; tan acostumbrados estaban a la explotación de su amo y señor... Los hijos de la actual generación de pescadores serán los que en nuestra ciudad se verán favorecidos por los frutos del esfuerzo actual...»*⁷⁰.

En general, pot ben dir-se que era una barri deixat de la mà de l'Administració, tant de la central com de la local. Les ordenances municipals eren allí lletra morta, ja sigui en urbanisme, higiene o escola⁷¹. L'escola del carrer Castellarnau va passar molt de temps tancada pel mal estat del local⁷². Els «aiguats de sant Lluç» posaren en evidència l'abandonament en què es tenia al barri, ja que els estralls que provocà s'haurien pogut pal·liar avisant a la població que havia d'abandonar les seves cases⁷³. S'al·ludí a la premsa a la petició de responsabilitats, però mai se n'exigí cap. Ara bé, l'oblit s'esvaïa en tractar-se d'impostos. Així, segons el Reial Decret de 21 de juliol de 1928 es creava un nou impost sobre el peix desembarcat⁷⁴.

El gran somni dels «projectistes» era fer d'aquest barri un nucli industrial, i en concret escometre la industrialització de la pesca. Segons els entesos, les nostres costes eren riques en peix preuat (llangostí, moll, i altres peixos fins). El radi d'acció per a la venda del peix era molt ampli, ja que la competència a les terres de l'interior era nul·la durant molts quilòmetres. Per a preparar adequadament la pesca feien falta cambres frigorífiques i fàbriques de gel. Algunes ja n'hi havia, però no eren control·lades pels pescadors. En aquells anys, els vaixells de pesca s'anaven motoritzant. El barco de pesca ideal era el que incorporava un motor Diesel, per la seva major autonomia i el menor cost del combustible. La qüestió radicava en la tecnificació de tots els treballs pesquers. Una pega molt important, però, és que tot: homes, barques, préstecs, estava governat pel sr. **Josep Prat Prats**. Tot el negoci del port, des de la fàbrica de gel, la propietat de les embarcacions, de l'escar, etc. era d'ell o s'havia fet amb el seu consentiment. Dissortadament, era cert que la industrialització havia agafat els pescadors en inferioritat de condicions: sense prou preparació, sense mitjans econòmics suficients; s'havien endeutat fins a la ruïna per dotar de motors les seves embarcacions.



Pòsit de pescadors, constituït als anys vint segons un projecte d'Alfred Sarralegui.
(Museu d'Història de Tarragona).

Ja en període republicà, el novembre de 1935, la Cambra de Comerç va presentar al Delegat Marítim de Tarragona un informe favorable per a la realització del projecte del moll. Convertir la platja de pescadors en un moll per a embarcacions de pesca havia costat llargues discussions. Les raons favorables eren per l'interès comercial (congestions en els atracadors, per exemple) i urbanístic (el moll ajudaria a millorar l'estat dels carrers que, com el de Trafalgar, eren deplorables)⁷⁵.

La situació legal dels pescadors era molt precària, d'una indefensió gairebé total. Tot i que una Reial Ordre de maig de 1924 atorgava a la indústria de la pesca la jornada laboral de vuit hores, les excepcions a la seva aplicació eren rutinàries, amb la qual cosa els seus beneficis eren anorreats⁷⁶. L'hàbit de la beguda era freqüent entre els homes de la mar, ja que la seva vida estava sotmesa a constants tràngols i perills. Això, afegit a una incultura endèmica (l'analfabetisme superava de llarg el 50%), l'escassetat del salari i altres condicionants igualment ferotges, feien del pescador una presa fàcil per als explotadors de mena⁷⁷.

A pesar de la institució del Pòsit de Pescadors, els intermediaris seguien traient grans beneficis a base d'encarir els preus del peix. Els pactes a la força, els favors cobrats abusivament; tota aquesta dinàmica viciada feia estralls en el món de la pesca. Així ho recollia la revista *Información* en un article publicat a primers de febrer de 1929: «*Parece imposible que en estos tiempos se den cosas como las que se indican aquí. A pesar del loable propósito de los pósitos marítimos, no se ha conseguido desterrar la injusticia y la vergüenza. La gente del mar está pasando por una crisis aguda. Dicen que los motores se están comiendo las barcas. Son motores extranjeros...han de pagar mucho dinero... Las condiciones del contrato son usurarias...*»⁷⁸. Com es pot veure, els Pòsits només podien ser eficaços allà on no haguessin de combatre forts interessos comercials. Per contra, en llocs com Tarragona s'esllanguiren en ser calcigats per les pressions dels sectors que de sempre havien tallat el bacallà. Com a mostra, el fet que el 1929 la llotja del peix no estava encara sota el domini del Pòsit, tot i ésser aquest un dels seus objectius prioritaris quan va ser fundat.

Tot i que el plànol de la totalitat del barri marítim s'havia traçat ja feia més d'un segle, encara no s'hi havien obert tots els carrers. Els carrers Espinach, Castellarnau, Nou de Sant Fruituós, etc. a penes si eren traçats el juny de 1925⁷⁹.

Alguns dels carrers que morien al barri de baix de la ciutat eren de vital importància per al desenvolupament portuari. El carrer Pere Martell hauria de connectar el port amb la carretera de Reus (carretera d'Alcolea del Pinar), la de Lleida i la de València. Per a garantir les condicions òptimes d'aquests accessos era necessari:

- a) Construir el pas sota la via del ferrocarril de València, per tal de poder accedir al port. L'accés per aquest pas era el més adequat, puix que sortia davant el moll transversal. Seria l'actual c/ Pere Martell;
- b) empedrar o asfaltar el nou carrer; i

c) unir els dos trams que tenia aquest carrer, ja que restaven separats per un conjunt de construccions.

Un dels trams l'indava amb el pont sobre el riu Francolí, i l'altre tocava al port. D'aquests objectius, s'assoliren els dos primers en els anys vint, quedant el tercer encara avui dia pendent de fer⁸⁰.

La part baixa de la ciutat guanyaria importància mercès a la projectada Fàbrica de Tabacs, la primera pedra de la qual va ser col·locada el juliol de 1923. De fet, fou per ella que es veieren modificats els traçats dels carrers i els accessos de l'àrea circumdant. Va presentar-se un projecte consistent en la supressió dels carrers que creuaven els terrenys de la fàbrica, i en la construcció d'altres que l'enllaçaven amb les avingudes d'entrada a la ciutat pel pont del Francolí. Una d'aquestes fou la que uní el camí de la Fonteta (després, carrer Eivissa) amb la carretera de Castelló (després carrer Ramón y Cajal). Una altra va ser l'enllaç entre la carretera d'Alcolea amb la segona travessia del c/ Torres Jordi (que s'anomenaria més endavant carrer Francisco Bastos, el director de la Cía. Arrendatària de Tabacs, qui col·locà la primera pedra de la fàbrica de Tarragona). Així és com va ser establerta la xarxa de vies urbanes que connectaren el port, la Fàbrica de Tabacs, el pont sobre el Francolí i les carreteres de Castelló i Lleida⁸¹. L'altre dels accessos importants al port, en aquells anys de gran activitat comercial -malgrat que desassistida per l'acció municipal- era, juntament al de Pere Martell, el carrer Apodaca (nom donat en record del marí J. Ruiz de Apodaca, que va fer el projecte d'ampliació del port).

Era del tot ineluctable, si es volia donar sortida al c/ Apodaca fins al port, obrir un pas a través de la Plaça dels Carros, aleshores anomenada Plaça d'Olózaga. Això es féu tancant part de la plaça i construint el pas a nivell de la via del tren, un cop aprovat el projecte tramès per la Junta d'Obres del Port, el juny de 1929. No es finalitzaria la remodelació fins després de la caiguda de la Dictadura. El pas a nivell interrompia amb freqüència el tràfic amb el port, ja que hi maniobraven les maquinàries ferroviàries. No s'escometé la sens dubte convenient eliminació del cinturó de ferro que aïlla la ciutat del port i de les platges, urgent de totes passades, i encara avui fa les seves funcions a cavall entre unitives i entorpidores.

La construcció, el 1923, de l'edifici de la Junta d'Obres del Port entre la Plaça d'Olózaga i el carrer Orient li donà relleu i elegància; i encara més amb la construcció de la Cambra de Comerç, projectada el 1925 i acabada tot seguit⁸². El 1928 s'erigí el monument a Don **Josep A. de Castellarnau i de Magriñà** al centre de la plaça, completant l'embelliment amb la supressió d'un abeurador que allà hi havia⁸³.



La Fàbrica de Tabacs, començada l'any 1923, va fer albergar moltes esperances de progrés als tarragonins.
(Museu d'Història de Tarragona).

NOTES:

- 16 Dades extretes d'un article de **Llorenç Miquel i Verderol**, inclòs en el Diccionario Geográfico Universal, publicat el 1833 i comentat per **Lluís Mezquida** en la seva obra *Visió retrospectiva de la Tarragona de 1833*, publicada a Tarragona el 1947. Veure també l'article de **M. Antònia Ferrer**: «La divisió de la Província de Catalunya: el cas de Tarragona. Prioritat del port comercial i elecció de la capital», a *Lligall. Revista d'Història*, n. 1, Reus, juny de 1990, pp. 21-30. També el llibre de **Jaume Aresté Bagés**: El crecimiento de Tarragona en el s. XIX, Tarragona, 1981.
- 17 Les dades generals sobre la població a Catalunya foren elaborades per J. Iglesias. Aquesta és la font de referència fonamental a què es pot recórrer en tractar qüestions demogràfiques. Veure **J. Iglesias Fort**: Movimiento demográfico en Cataluña durante los últimos cien años, Memoria de la Real Academia de Ciencias y Artes de Barcelona. Barcelona, 1961. Aquesta font té el gran avantatge que dóna la població i les valoracions addicionals per comarques, cosa que no es dóna en d'altres publicacions.
- 18 En els anys trenta el problema de la immigració procedent d'altres regions va preocupar a autors com **Josep A. Vandellós**: Catalunya, poble decadent, Biblioteca catalana d'autors independents. Barcelona, 1935. S'han tornat a generar debats sobre la qüestió avui dia de nou; serveixi d'exemple el llibre de **J. Termes**, La immigració a Catalunya i altres estudis d'història del nacionalisme català, Biblioteca Universal Empúries. Barcelona, 1984.
- 19 *DT*, núm. 51, 28 de febrer de 1924.
- 20 **F.G. de Membrillera**, Lo que ganaría Tarragona con su saneamiento y modernización, Tarragona, 1922, 47 pp. Conferència llegida al Teatre Principal de Tarragona i organitzada per la Cambra de Comerç, per don _____. A la p. 21 es dóna un coeficient de mortalitat del 33%, oscil·lant entre el 16 i el 14% de San Sebastián i Lugo, respectivament, i els 34 i 37 % de Girona i Palència, entre 1914 i 1920.
- 21 Segons un text aparegut al *DT*, núm. 109, el 7 de maig de 1927.
- 22 Veure el llibre de **Francesc Vives i Recasens**, Tarragona Benèfica, Tarragona, 1929.
- 23 Veure *La cruz*, núm. 7657, del 19 d'octubre de 1924.
- 24 Veure l'art. de **J.L. Galán Cabilla i J.L. de los Reyes Leoz**, «Conclusiones sobre el curso de la Universidad de Alcalá», juliol de 1989. Publicat a la p. 72 de *Avenç*, núm. 130, l'octubre de 1989.
- 25 Veure el llibre del **P. Andrés de Palma**, Las calles antiguas de Tarragona, siglos VIII a XIV, toms I i II. Diputació de Tarragona, Imp. Sagrañes, 1958.
- 26 Per aprofundir en aquest tema són de gran utilitat els estudis de Chatelain i altres autors sobre densimetria volumètrica. També els models teòrics de **Colin Clark** sobre les variacions de densitat en els nuclis urbans.
- 27 Vegi's el llibre de **J.M. Buqueras**, Arquitectura de Tarragona. Siglos XIX y XX, Tarragona, 1980.
- 28 Veure l'art. de **Manuel Menéndez**, al *DT* núm. 305, el 27 de desembre de 1925.
- 29 El sr. **S. Ventosa i Pina** va oposar-se frontalment a la construcció del Sanatori. Vegi's *La Veu de Tarragona*, núm.664, del 6 de març de 1926. D'altra banda, el sr. Pere Lloret va dir que la idea era antiga, que en recollia una de prèvia de la Mancomunitat, i que no fóra en absolut perjudicial per a les platges ni per a la vida turística de la ciutat. Veure *La Veu*, núm., 666 del 20 de març de 1926.
- 30 *DT*, núm. 229, 3 d'octubre de 1926.

- 31 Ídem, núm. 82, 7 d'abril de 1926.
- 32 Ídem., núm. 42, 19 de febrer de 1928. També a *Patria*, núm. 143, 23 de febrer de 1928.
- 33 Vegi's la correspondència de la Junta d'Obres del Port de Tarragona, reg. d'entrada núm. 5.067, del 27 de juny de 1930. També el *DT*, núm. 200, del 4 de setembre de 1929.
- 34 Veure *DT*, núm. 265, del 14 de novembre de 1926; i els de diversos dies del juliol de 1927.
- 35 *DT*, núm. 189, del 22 d'agost de 1929.
- 36 (Sic.) A *El Dia*, de Terrassa. Reproduït a *La Veu*, núm.683, el 17 de juliol de 1926.
- 37 L'arquitecte fou **Juan de Zavala Lafora**. Vegi's el llibre de **Josep M. Buqueras i Bach**, *Arquitectura de Tarragona. Siglos XIX y XX*. Tarragona, 1980.
- 38 *DT*, núm. 280, del 14 de desembre de 1929.
- 39 Actes de la Cambra de Comerç, foli 76, del 31 d'octubre de 1928.
- 40 *La Cruz*, núm. 7.389, del 6 de desembre de 1923.
- 41 Revista *Mercurio*. núm. 1, del 12 de gener de 1925.
- 42 **A. de Magriñà**, *Tarragona en el siglo XIX*. Tarragona, 1901. i també **Jaume Aresté**, *El crecimiento de Tarragona en el siglo XIX* (pp. 12-13).
- 43 Llibre d'acords municipals de 1923, foli 168, sessió del 16 de juliol de 1923.
- 44 Per a veure el nom i l'evolució d'aquest carrers del barri alt de la ciutat, veure: **Marcel Riera Güell**, *Estampas tarraconenses*. Tarragona, 1979. **Josep M. Olivé**, *Tarragona a través del temps*. Tarragona, 1984. **J. Salvat i Bové**, *Importància de Tarragona en la Història General*. Tarragona, 1929. D'aquest últim autor, també els articles dels dies 2 i 5 de setembre de 1958 sobre els carrers de Tarragona. **Adolf Alegret**, *Tarragona a través del siglo XIX*. Tarragona, 1924. **P. Andrés de Palma**, *Las calles antiguas de Tarragona (siglos XII-XIV)*. Tarragona, 1956-58. **Antonio de Magriñá**, *Tarragona en el siglo XIX*. Tarragona, 1901 (reditat per l'Ajuntament el 1981). **Jaume Benages i Rafael Calle**, *Tarragona segle XX a través de les postals*, 4 volums. Tarragona, 1989 i ss.
- 45 Llibre d'actes Municipals, foli 131, de 4 de juny de 1923.
- 46 *La Veu de Tarragona*, núm. 827, del 27 d'abril de 1929.
- 47 **Marcel Riera Güell**, *Estampas tarraconenses*. Tarragona, 1979.
- 48 **Salvat i Bové**, op. cit., pp. 173 i ss., diu que el gremi dels sastres engalanava el carrer Major, els paletes i els sabaters, el carrer de la Nao; la Plaça del Rei, els camperols; el carrer de la Portella i la plaça Rovellat, els fornars; el carrer de'n Granada, els teixidors de lli; la plaça de les Cols, els fusters; els manyans i els ferrers, la plaça de l'Oli; la plaça de la Peixateria, els pescadors; els soguers, el carrer de la Merceria; els assaonadors, el carrer de Santa Anna...
- 49 Consulti's el document dirigit al Director del Tresor Públic, firmat l'1 de desembre de 1917 (a més d'altres), en el llig. 1.1.2.1.1. 1921-1955, de l'arxiu d'Hisenda. Tarragona.
- 50 Veure el mapa de l'Eixample, firmat per l'arquitecte sr. Pujol, a l'arxiu del Col·legi d'Arquitectes de Tarragona.
- 51 Veure, a l'arxiu d'Hisenda de Tarragona, llig. 1.1.2.1.1., 1921-1955.
- 52 S'al·ludeix a l'ocorregut amb l'Església Antiga dels Templers, que saltà pels aires després de ser declarada monument nacional. Veure *DT*, núm. 147, del 2 de setembre de 1928.
- 53 *DT*, núm. 250, del 22 d'octubre de 1927.
- 54 (Sic.) *DT*, 21 d'agost de 1927.

- 55 Veure el *Butlletí Oficial de la Província de Tarragona (BOPT)*, núm. 198, del 23 d'agost de 1923.
- 56 *DT*, núm. 64, del 15 de març de 1925.
- 57 Llibre d'Acords Municipals, foli 117, de 30 de desembre de 1924.
- 58 *DT*, 29 d'abril de 1925. Va fer fama el cas de la fàbrica de gel del sr. Vidal, encabida en un local de 16m2.
- 59 Vegi's l'article de **Manuel Galés** en el *DT* núm. 1.314, del 8 de novembre de 1924. En la sessió municipal es parlà de qui era l'interessat a obrir el carrer, la sra. Encarnació Bertran, i qui s'hi oposava: Güell, Sans, Vallhonrat, Ycart.
- 60 *DT*, núm. 90, del 27 d'abril de 1924.
- 61 *DT*, núm. 8, del 9 de gener de 1924.
- 62 **Lluís de Salvador**, *DT*, núm. 71, del 24 de març de 1929.
- 63 Veure *DT*, núm. 160, del 18 de setembre de 1928.
- 64 *DT*, núm. 185, del 6 d'agost de 1927.
- 65 *Tarragona*, núm. 253, del 15 de novembre de 1924.
- 66 Veure les referències en el capítol del port (4.3)
- 67 *DT*, del 12 de setembre de 1926.
- 68 Correspondència de la Junta d'Obres del Port (JOP), registre de sortida núm. 2.446.
- 69 Correspondència de la JOP, registre de sortida núm. 2.717, del 6 de juny de 1927.
- 70 Article de **Jaume Garcia i Solanes**, *Tarragona*, 2 de setembre de 1925; publicat també pel *DT*, núm. 261, el 4 de setembre de 1925.
- 71 Veure *DT*, núm. 1.312, del 6 de novembre de 1924.
- 72 Llibre d'Actes Municipals, foli 218, del 10 de setembre de 1923.
- 73 Veure la premsa dels dies entre el 20 d'octubre i el 15 de novembre de 1930.
- 74 Correspondència de la JOP, registre d'entrada núm. 4.191, del 18 de setembre de 1928.
- 75 Veure a l'Arxiu de la Cambra de Comerç, Indústria i Navegació (COCIN) l'informe del 30 de novembre de 1935. Carpeta d'Assumptes Marítims.
- 76 *La cruz*, núm. 7.534, del 27 de maig de 1924.
- 77 Veure l'article de **Alfred Sarralegui** al *DT* núm. 288, del 6 de desembre de 1925.
- 78 Article d'**Antoni Rovira i Virgili**, reproduït en el *DT*, núm. 144, el 30 d'agost de 1928.
- 79 Veure el Llibre d'Actes Municipals, anys 1924-31, foli 140, del 26 de juny de 1925.
- 80 Veure el Llibre d'Acords Municipals, fol. 221, del 17 de setembre de 1923.
- 81 Llibre d'Actes Municipals, fol. 145, del 18 de juny de 1923.
- 82 Veure la *La Cruz* del 28 d'octubre de 1925.
- 83 Veure la Correspondència de la JOP, cartes 3.268 i 3.513, del 18 d'octubre de 1928 i del 25 de maig de 1929, respectivament.

3. VIURE A TARRAGONA

"Si quelcom de positiu ha succeït en aquests anys ha estat el haver-se donat una consciència pública, que no permetrà que ningú jugui impunement amb el poble"

L. Nicolau d. Olwer

3.1 ACTIVITATS PRÒPIES DE LA CAPITALITAT DE TARRAGONA

Tarragona era als anys vint una ciutat amb múltiples activitats. Capital de província, capital eclesiàstica, centre militar, ciutat portuària del Mediterrani, centre d'una àmplia regió comercial distingida particularment per l'exportació de vins; centre, també, de serveis d'àmbit comarcal i regional. Deixant de banda les funcions exercides per la ciutat en el passat, al s. XX dominaven les funcions comercials, administratives, de serveis, i, encara que en menor proporció, les activitats industrials.

Diversos elements contribuïen a determinar la faceta comercial com a preponderant per a Tarragona. El primer i principal és la presència del port. El desenvolupament dels serveis fou esperonat pel gran contingent de funcionaris, religiosos i militars que hi habitaven. D'entre els serveis en destacava un que, tot i no estar encara gaire desenvolupat en la dècada que s'estudia, tenia un interès especial, sobretot per les esperances que s'hi havien dipositat: es tracta del turisme. La riquesa monumental de Tarragona, el seu paisatge, la proximitat del mar, en feien un poderós centre d'atracció.

Les activitats industrials venien imposades no solament per la necessitat de produir béns de consum per a la pròpia ciutat, sinó també per la de crear llocs de treball, impulsar el creixement econòmic i fomentar el desenvolupament urbà ⁸⁴.

El record dels gremis havia perdurat fins molt tard. Els diferents grups d'artesans recordaven encara la festa, el patró, l'associació de socors mutus, etc.⁸⁵. L'organització ciutadana de l'Ateneu Tarraconense de la Classe Obrera havia estat l'exponent de la transició de l'estructura de treball tradicional dels oficis a la pròpia de la moderna estructura social ⁸⁶. Que es vivia un temps de signe distint era palmari, com ho mostrava, per exemple, la floració espontània de nombroses organitzacions socials a primers de segle, ja fossin de caràcter laboral, recreatiu o cultural; o també les lluites socials esdevingudes en l'àmbit del port aquells anys tan difícils (vid. infra.) La Dictadura, tanmateix, lluny de provar de solucionar els conflictes originats per les aspiracions de les classes mitjana i popular, va afermar encara més els vincles de la societat tarragonina amb el seu passat. Exemples en podrien ser l'anacrònic intent de crear un mercat setmanal, el reforçament de les relacions paternalistes

dels patrons amb els empleats, els projectes, utòpics, de fer associacions interclassistes mitjançant els tribunals industrials, els comitès paritaris, etc.

Si de les classes mitges i populars passem als comerciants de la ciutat, llurs aspiracions tampoc foren satisfetes, excepció feta del manteniment de l'ordre públic als carrers. L'únic capital que va prosperar fou, com ja era de preveure, el forà; capital estranger, monopolista, sempre ocult i no gens participatiu en les qüestions que atenyen a l'entrellat social ciutadà.

Les mostres de pobresa i desequilibri econòmic foren abundoses a la dècada dels vint. Les solucions proposades per pal·liar-les -augmentar el nivell de la producció agrària, a base d'ocultar les vertaderes contradiccions i desigualtats en riquesa, tributacions, etc.- ja ni tan solament tenien la virtut d'enganyar. Les capes mitjanes urbanes esperaven un canvi, particularment des de 1927. Però moltes de les activitats ciutadanes van retrocedir a causa de la Dictadura, a pesar de viure en un temps caracteritzat per l'ansia de modernitat.

L'activitat administrativa era la pròpia de la capitalitat. Tarragona estava orgullosa de ser-ho. Però a la vegada això li suposava fer front a una sèrie de necessitats per a les quals no estava preparada, degut a la poca autonomia ciutadana i a l'escassa atenció del govern central. El Govern Civil estava en aquell temps a la Rambla Nova; la Diputació Provincial atragué a la capital a un gran nombre de famílies terratinents de la província. Uns altres edificis oficials propis d'una capital de província eren la Delegació d'Hisenda, l'Audiència Provincial, la Delegació d'Obres Públiques, el Consell Provincial de Foment, l'Administració de Correus, les Escoles Normals, les Oficines Provincials d'Estadística, del Cadastre, etc.

A tots aquests organismes s'hi havia d'afegir altres funcions que també eren pròpies d'una capital, especialment la sanitat i la beneficència. Eren òrgans -Sanitat i la Beneficència Provincial- controlats antany pels ordes religiosos, però en mans de la Diputació Provincial des de la Desamortització. El mateix cal dir dels instituts d'investigació, sobretot dels d'agricultura, del vi, de les plagues del camp, de la sanitat provincial, etc; treballs que quedaven també a càrrec de la Diputació Provincial, per la qual cosa tenien llur seu a Tarragona.

El personal arribat a la ciutat per executar els càrrecs oficials havia estat sovint gent de pas, però de vegades hi havia arrelat. En referència a la catalanitat, sempre s'ha recriminat a Tarragona per un cert immobilisme social, a més de per no posseir aquella personalitat catalana que tingueren altres comunitats amb menys funcionariat. D'aquí que, d'entre les comarques d'aquests encontorns, fos a Reus on primer i més sòlidament es formessin moviments catalanistes, amb una personalitat molt més marcada que a Tarragona.

Les activitats administratives es consolidaren des que, el 1833, li fou assignada la capitalitat de província, arran de la divisió administrativa dissenyada pel flamant ministre de foment, **Francisco Javier de Burgos**. Aquestes activitats, en mans d'un funcionariat de nivell alt i mitjà que depenia de les institucions representants del poder central, va anar conformant un determinat caràcter a les classes mitjanes de Tarragona.

Per tal d'exterioritzar aquesta capitalitat, Tarragona hauria de presentar monumentalitat

i serveis. El manteniment d'aquest estatus encariria la vida, i això, en una ciutat plagada de funcionaris amb sous elevats, marcaria encara més unes diferències ja de per si ostensibles. De fet, les capes perjudicades en una ciutat cara com aquesta eren totes tret de les cimeres en la piràmide social. Així s'estructura una jerarquia, amb la mímesi com a meta i la pobresa com a primera realitat. Les capes funcionaries donaven a la ciutat un aire d'urbs satisfeta, en absolut inquieta, ideològicament uniformada d'acord amb criteris conservadors i centralistes; encara que a sota bullia la realitat extremament contrària de les capes populars.

El paper de capital de província era reforçat per l'activitat militar i la presència de dos regiments -Luchana i Almansa-, amb 250 soldats cada un aproximadament. La vorera de baix de la Rambla de Sant Carles (Rambla Vella), per citar un exemple, era un autèntic passeig per militars. Allà s'ubicaven el Govern Militar, el quarter de Sant Agustí i l'Hospital Militar.

Els batallons i les companyies feien desfilades, desplegaments, proves de tir... A la premsa s'anunciaven diàriament les maniobres, moviments i festivitats⁸⁷. Les famílies benestants de la ciutat no van ser alienes al fet militar. Fins que una ordre governativa ho va prohibir, Tarragona va seguir de prop tot el relacionat amb el Marroc. Així, mentre el sector popular de la ciutat estigué clarament contra la guerra, com manifestà amb freqüència de diverses maneres, les classes mitges estaven dividides. Tarragona tenia molts punts de contacte amb el conflicte del Marroc, pel pes enorme de la ciutat en l'esfera militar, per les connexions familiars, etc.⁸⁸

L'activitat militar de la ciutat es veuria encara reforçada en la Dictadura. N'abundaren les manifestacions externes: banderes, damassos, solemnes jures de bandera, tràfic de soldats dirigint-se a o procedents d'Àfrica, la festa de la raça, etc. Un reforç important el constituïa el Sometent de Tarragona. Oficials de l'Exèrcit donaven conferències sobre les modernes tècniques militars o armamentístiques, sobre el Marroc, sobre la reforma de la institució en la qual servien o sobre els avenços de l'aviació.

Fou determinant l'atribució a militars dels càrrecs de Delegat del Govern, que pogueren així fer de pont entre els poders civil i militar de la ciutat. L'exèrcit ocupava 23 edificis a Tarragona, entre quarters, dependències d'intendència i altres. Des de Tarragona es visquen, en general, les gestes dels oficials del Marroc⁸⁹. Tan gran va ser l'impacte del conflicte marroquí, que es canviaren fins i tot els noms d'alguns carrers⁹⁰. Quan la victòria sobre Abdel-Krim, totes les entitats oficials de la ciutat enviaren telegrams expressant llur satisfacció, en un llenguatge deutor de l'argot militar⁹¹; van ser projectades, per part de l'Estat Major Central, pel·lícules com «*España en Marruecos*» al Saló Modern⁹²; van celebrar-se festes per recaptar diners per als soldats d'Àfrica, etc.

Diverses famílies importants de Tarragona tenien alts càrrecs en el si de l'Exèrcit: **els Batet, els Monravà**. Altres membres estigueren lligats a activitats dels centres hispano-marroquins, com **Salvador i Enric Corbella Álvarez**, actius membres organitzadors, aquí i a Barcelona. També havien sorgit africanistes importants, com és el cas de **D. Eduard**



El Govern Militar de Tarragona, a la vorera de baix de la Rambla de S. Carles, era, als anys vint, un autèntic passeig per a militars.

Saavedra i l'arquebisbe **López Peláez**. Persones pertanyents a les classes mitjanes urbanes, comerciants, com **Adolf Alegret**, **Avel·lí Morera**, etc. Entre tots s'organitzaren exposicions i actes que van posar a la ciutadania en contacte amb el Marroc.

L'activitat religiosa a la ciutat de Tarragona és quelcom difícil d'esquematzar en unes línies. L'Església Metropolitana exercí la senyoria jurisdiccional sobre la ciutat fins el 1811, i, de fet, va seguir essent l'ama de cases, drets, aigües i terres fins molts anys després. Un cop acabada la senyoria de l'Església, a la població de Tarragona encara li quedà la clara sensació del seu domini pròxim; sensació difícil d'eradicar.

Juntament amb Toledo, Tarragona havia estat la seu episcopal més important de la Península. I de Catalunya, la primera, és clar. El capítol catedral era nombrós i molt poderós. El Seminari Pontifici, fundat al s. XVI, havia format molts membres de l'Església, incloses personalitats de les lletres i la música, o de l'apostolat de país. Una gran quantitat d'instituts religiosos, masculins i femenins, tenien la residència i casa central a Tarragona, malgrat haver disminuït en nombre des de la Desamortització (veure l'apèndix documental, Doc. II). Els vint-i-cinc convents intramurs a finals del s. XIX de què parlava don **A. de Magriñà**, seguïen drets en els anys vint.

A l'entorn de l'Església de Tarragona s'hi havien format una munió d'associacions que unien els seglars a la labor apostòlica eclesiàstica, des d'Acció Catòlica, amb totes les seves variants, fins a associacions de caràcter cultural, benèfic, etc.

L'Arquebisbat disposava d'un diari propi, que s'edità durant més de tres decennis i que informà i formà l'opinió a la faïçó del pensament oficial de l'Església. *La Cruz* exercí una influència considerable en la ciutat.

A l'època de la Dictadura, l'Església catalana no estigué totalment a favor del Dictador. L'Església de Tarragona va desmarcar-se de la seva maldestra política, sobretot en qüestions culturals, lingüístiques i religioses, de la mà de la destacable personalitat de **F. Vidal i Barraquer**. El conflicte de la llengua, plantejat per l'ús del català en la predicació, en la confecció de devocionaris i catecismes, així com en l'ensenyament als Seminaris, va servir a l'Arquebisbe per mantenir una sàvia actitud de cautela i distanciament enfront de la política dictatorial. Això li valgué a l'Església catalana no perdre en cap moment el contacte amb amplis estrats de la ciutadania o la població rural. D'haver-se alineat totalment amb la política oficialista (i en molts casos fou així), la pèrdua d'audiència popular hauria estat més gran⁹³.

Els clergues van estar al capdavant, de manera clara, d'associacions de caire esportiu, excursionista i folklòric. Assumptes de gran importància econòmica, com les cooperatives, els sindicats agrícoles i les caixes rurals estigueren, en part, dirigides pels capellans de poble. Un cert tipus de cultura popular, i l'ensenyament a les ciutats particularment, seguí en mans del clergat. Molts pobles, com la mateixa capital, serviren d'exemples d'aquesta situació.

Es fa difícil de calibrar, el pes real d'aquestes tres institucions: Administració, Exèrcit i Església. Les tres tenien en comú el seu control per les forces conservadores, encara que mantenien la seva pròpia personalitat i no sempre s'acordaven en tot. En aquest petit món ciutadà, s'havia anat obrint pas el comerç, la petita indústria, les institucions laiques, populars i anticentralistes. Quin futur esperava a aquesta ciutat en el món modern?

3.2. VIES DE MODERNITZACIÓ

Com ja se sap, una de les característiques principals del s. XX, en els seus inicis, és la introducció de la tècnica en la societat, sobretot en la societat urbana. Aquest procés s'havia començat a Tarragona just a primers de segle, però es veié lleugerament deturat per la crisi de la postguerra europea. Va reprendre's els anys 1924-25, primer lentament, i des de 1926 amb força. Aquest any eren plens de contradiccions: l'accelerat progrés tecnològic xocava a cada pas amb els costums del passat; el cinema i la ràdio portaven noves idees i un llenguatge diferent, mentre l'esperit conservador maldava per no perdre terreny; modernitat i conservadurisme no havien après encara a conviure. Molt més complexa hauria de ser encara la modernització de les relacions econòmiques, socials i ideològiques. Si la natura de les primeres responia a un fenomen extern (introducció de les companyies elèctriques, fàbriques d'automòbils, ...), la de les segones precisava d'un marc polític adequat. O sigui, que la modernització política, lluny d'accelerar-se, s'endarrerí. El 1928 començaria a recriminar-se, amb cada cop més desimboltura així com s'afluixaven les regnes del Règim, la pèrdua d'aquesta oportunitat històrica per tal d'atènyer la modernitat plena.

Ens hem de fixar, en primer lloc, per la seva importància, en qüestions com la introducció de programes tècnics i avenços externs. Va ser d'un impacte fora de mesura per a la vida de la ciutat la implantació de la telefonia sense fils. Primo de Rivera fou el primer cap de govern a dirigir-se a la població amb un missatge polític radiat; això era a finals de 1924. Al finalitzar l'any ja hi havia unes quantes emissores de ràdio per tot el país: *La Ibérica* i *Radio España*, a Madrid; el *Radio Club Sevillano*, a Sevilla; Ràdio Barcelona, a la Ciutat Comtal⁹⁴.

Al Club Nàutic de Tarragona es donà, el març de 1924, una conferència sobre «Telefonia sense fils», la qual s'acabà amb una demostració pràctica: engegant un aparell. Fins i tot va venir, al mateix club, un descendent del físic Maxwell a parlar sobre electromagnetisme. Se sabia, oh miracle!, que unes paraules emeses en un poble de Gal·les s'havien pogut recollir en un receptor d'Austràlia. El món deixava de ser, definitivament, un enigma; en endavant, l'enigma passarien a ser-ho els avenços de la ciència i la tecnologia. Poc a poc, s'anaren instal·lant antenes de ràdio a les cases particulars. **Joan Batet** fou el primer a fer-ho, el febrer de 1925; a partir d'aquí, molts l'imitarien. En el decurs dels anys 1925 i 1926, la radiodifusió va estendre's per moltes ciutats. Les audicions arribaven de forma col·lectiva a moltes sales que disposaven d'un receptor. Quan es proclamà la República, la ràdio era ja un important mitjà de comunicació. Era un invent destinat a produir canvis profunds en la mentalitat de

la gent; a transformar la societat de manera radical. Les connexions van ultrapassar aviat les fronteres del país.

La premsa conservadora alertà molt aviat del perill: la ràdio s'havia d'emprar per a la difusió del bé, de la moralitat, de la sana cultura. S'havia d'evitar convertir-la en arma de les lluites polítiques, i que s'hi propaguessin doctrines contràries a la família, a la religió o a la pàtria: «És pecat tenir instal·lada la ràdio? No, però cal que ens posem a l'aguait... El nostre deure és evitar que aquelles coses que poden ésser útils, es converteixin en coses perniciososes i dolentes... Qui sap si els especialistes de malalties nervioses veuran augmentat el nombre de llurs clients!»⁹⁵. Un altre perill que es veieren en l'obligació d'afrontar va ser el de les notícies estrafolàries, fantàstiques, catastròfiques; de les guerres, revolucions, complots... «*Eso que he puesto yo en casa no es la telefonía sin hilos, sino la telefonía sin sentidos, sin educación, sin prudencia!*»⁹⁶.

No tot foren perills. Al contrari, per a la majoria de la gent fou rebut com un meravellós mitjà de comunicació, que possibilitava saber del món per tal de facilitar la vida, proporcionar agradables distraccions, matar el tedi, etc. Amb la telefonia sense fils, el ciutadà podria tenir, per un preu raonable, notícies, concerts, informació bursària o de la llotja, conferències, mítings i tot allò que les ones poguessin transmetre. L'abast social que això suposava era d'allò més falaguer. Una emissió des del Teatre Principal de Tarragona, a càrrec de Ràdio Barcelona, va satisfer la curiositat del públic assistent. Va desvelar-se el misteri del micròfon⁹⁷.

Una mostra del constant progrés va notar-se en la millora dels enllumenats públic i privat. Els carrers de la ciutat van anar-se il·luminant en aquells anys. Els vells llums de gas s'anaren substituïnt per bombetes elèctriques. Es va començar amb les de filament de carbó, que feien una llum rogenca i esmoreïda i eren molt cares; aviat foren substituïdes per làmpades de «llum solar», de vidre blavenc, que fabricava la casa Philips molt més barates i amb un millor rendiment⁹⁸. També va haver-hi un gran avenç en la utilització privada de l'electricitat. La llar s'electricificà: planxes, ventiladors, etc. s'anaven introduïnt en alguns domicilis privats. Tanmateix, els preus eren encara massa alts perquè el fenomen pogués ser general.

L'article publicat per Francesc Cambó a *El Sol*, del qual s'ha extret la citació següent, dóna fe de la importància del corrent elèctric per a la vida moderna:

«El progreso en el orden material se traduce por una disminución del esfuerzo físico del hombre y la extensión del bienestar de la humanidad... Sin el motor de vapor todas las propagandas humanitarias del siglo XVIII hubieran sido impotentes para la supresión de la esclavitud, como lo fueron las doctrinas sublimes y humanitarias del cristianismo... Gracias a la electricidad, la humanidad ha dado un paso enorme en el aumento del bienestar del hombre y la reducción de su esfuerzo físico, pudiendo medirse hoy el grado de confort de un país por el consumo de kilovatios/hora/habitante. El aumento considerable en los últimos años nos da exactamente la medida del progreso humano en la dirección del progreso material.

*Entre todos los inventos, la electricidad es el que aprovecha a una mayor masa humana. Sus beneficios no se limitan a las clases privilegiadas, a grandes ciudades ni a países de vida económica más intensa. Puede decirse que fue el principal factor del hecho económico de nuestro tiempo: la democratización del bienestar. Hoy en todos los países civilizados, las clases más modestas pueden procurarse más comodidades que hace un siglo las privilegiadas. Y la electricidad es el factor principal que ha llevado a este resultado».*⁹⁹

Altres clares innovacions eren les constituïdes per l'aviació i la publicitat. Hom ha dit que el s. XX va començar el 1918¹⁰⁰. La introducció del telèfon, a nivell social, fou també d'una gran importància. El 1928 ja hi havia a Tarragona més de 800 aparells telefònics. Els primers a instal·lar-lo foren els comerciants, els professionals liberals i similars. Molt aviat deixà de ser un luxe per passar a ser una necessitat. Els primers dies d'octubre de 1929 va instal·lar-se un molí lluminós a la Rambla Nova, anunciant l'espectacle cinematogràfic «*Moulin Rouge*», a imitació de l'original que havia fascinat la joventut parisina. Les impressions que la modernitat produïa quedarien reflectides en els escrits i en la memòria dels tarragonins. Feia poc que havien estat inaugurats alguns edificis importants a la Rambla, tots en la seva part baixa¹⁰¹. Havien estat editats fullets amb el nom de «Tarragona Moderna», que cantaven els progressos de la ciutat; s'havia divulgat, un cop més, la idea que Tarragona era cita ineluctable per als viatgers que visitessin l'Exposició Internacional de Barcelona, ...

Entre les millores urbanes que s'havia introduït, a pesar de les dificultats que l'entorn polític suposava, destacaven, a més de l'enllumenat, l'asfaltat dels carrers, el servei urbà d'autobusos i tramvies; les carreteres i trens, els progressos de la medicina, etc.

Un signe de modernitat sense precedents era el canvi operat en el comportament de la dona: en el seu vestit, en el pentinat, les faldilles curtes, el cabell a la *garçon*, la moda de fumar i beure, els balls moderns (pura epilèpsia, segons alguns). Arribaren a Tarragona, així mateix, els aires de racionalització. Va encetar-se la pugna entre el model de la *new woman*, la missió de la qual ultrapassava la maternitat, i el model creat pels elements conservadors i feixistitzants, segons el qual la funció essencial de la dona era l'exaltació dels valors de mare i esposa¹⁰². Així, quan l'octubre de 1925 sortí a la premsa la notícia que deia que professors de Harvard havien descobert que la intel·ligència de la dona i la de l'home eren iguals, un comentarista de la premsa tarragonina postil·lava que un resultat tan inversemblant seria degut, probablement, a la major rigorositat en la selecció dels elements femenins per a la prova. La resistència a progressar en aquests aspectes es manifesta en escrits com el següent, que sovintejaven llavors en els mitjans de comunicació: «*Cuanto más envejece el mundo menos ropa llevan sus mujeres. Su conducta vergonzosa debería avergonzarnos... Prohibo terminantemente que las mujeres con brazos desnudos se acerquen al altar a recibir la sagrada comunión*»¹⁰³.

Atenció especial mereixen els nous hàbits esportius dels joves. Per alguns van ser considerats com un signe de modernitat; per d'altres, com un exaltació de valors masclistes i racistes. Nogensmenys, acabaren imposant-se per la seva tendència democratitzadora i per

l'adhessió entusiàstica que li professaven els col·lectius populars¹⁰⁴.

Les excursions campestres, de llarga tradició a Tarragona, propiciaren el sorgiment de moltes associacions esportives i excursionistes, les quals fomentaven la salut, la convivència i molts altres valors cívics i humanitaris¹⁰⁵.

La resistència a la millora de la salut pública i les condicions físiques de la població ve donada per les circumstàncies de fam, fred i indigència en què vivien moltes famílies. El treball dels dependents de comerç no reunia les condicions de salubritat necessàries. Un testimoni de l'estiu de 1927 recordava, en un article de premsa, que si Tarragona havia evolucionat tant en l'elaboració industrial era a costa de la salut dels homes: *«parece que existe un antagonismo entre desenvolvimiento material y cultura moral. Quizá lo primero avanza a costa de lo segundo»*. Així doncs, com es veurà en els capítols següents, els anys vint varen ser d'oposició i contradicció permanent entre els seus elements, posant de manifest que la modernització encara no s'havia produït en profunditat.

3.3. L'HABITATGE

Quan s'estudia la vida d'una ciutat és d'una gran importància tenir en consideració els habitatges dels diversos grups socials. Les classes més elevades configuren les zones residencials; les classes mitjanes, cada cop més nodrides, cerquen zones higièniques i ben condicionades; les classes populars s'instal·len en cases envellides de l'antiga zona residencial, constituint agrupacions bigarrades i molt poblades.

A Tarragona, les famílies de les classes altes eren les provinents de la noblesa local, els propietaris d'arreu de la província que vivien a la capital, els grans comerciants del vi, els alts funcionaris civils i militars, etc. Aquests sectors estaven canviant, en els anys vint, l'arrelat costum d'habitar una casa sencera pel d'ocupar un espai horitzontal en edificis de construcció recent. Totes i cadascuna de les finques urbanes de la zona de nova edificació reflectien l'estratificació de la societat: en el pis principal hi vivia la família més adinerada; a mesura que s'anava pujant escales, el valor de l'habitatge descendia, així com, consegüentment, ho feia el preu dels lloguers. Aquesta edificació per plantes fou la que s'imposà en els eixamples de les ciutats.

Parlar de l'habitatge és parlar de dues realitats oposades i simultànies: la de qui vivia de les rendes que li procuraven els lloguers i la de les famílies que havien de, si no vols per força, pagar un lloguer excessiu per a les seves possibilitats econòmiques. Era una realitat doble: la del creixement urbà i la de la fretura d'habitatges. En relació a això, s'esmentaren cinc aspectes consecutius propis de la nova situació urbana en el món de la postguerra europea: indústria, superpoblació, creixement en altura, demanda superior a l'oferta i preus desorbitats. No podia fer-se altra cosa que posar pal·liatius a aquest estat de coses: posant fre a la cobdícia de l'especulació i a l'abús més insensible que aprofitava les circumstàncies que hi

havia. Només el poder públic podia posar els mecanismes necessaris perquè la usura i la desaprensió no agreugessin la situació.

La propietat immobiliària rendia amb seguretat. A més, era un bon sistema si es volia ocultar capital al fisc. Capital obtingut de la prestació de serveis urbans bàsics no controlats, com per exemple la venda de productes necessaris per a la subsistència, els beneficis especulatiu o d'altres.

En l'altre vessant, la manca d'habitatge era un problema notable. Però aquest no era un problema exclusiu de Tarragona, ni tan sols d'Espanya. A França, Anglaterra, Itàlia, la qüestió de l'habitatge acaparà l'atenció dels polítics i estigué present en els programes electorals dels diferents partits polítics. La ciutat havia crescut tant pel creixement vegetatiu com a causa de la immigració. La falta d'edificacions s'agreujà per la carestia de materials i per l'elevat preu dels jornals. Si no es construïen més cases era, entre altres coses, perquè el capital havia trobat orientacions més falagueres. Com que els encarregats de construir eren a l'ensens propietaris a qui ja anava bé l'escassetat, la construcció d'habitatges es veié frenada. La situació era extremadament anguniosa en molts casos. En alguns països, com França, s'havia instituït un nou delictes des de 1919: l'especulació sobre els preus dels lloguers. Aquí era una pràctica corrent, i no s'havia fet res per impedir-la. Tampoc no es féu res per intentar conèixer la capacitat i condicions que tenien realment els habitatges disponibles. Potser així s'hauria pogut racionalitzar l'ús dels que restaven vacants.

Per a una nova família era molt difícil trobar un habitatge en condicions dignes d'higiene i habitabilitat. A tot això hi anaven unides la insalubritat, l'excessiva mortalitat, el pillatge i la criminalitat, l'alcoholisme, la promiscuitat i l'embrutiment moral. L'atur en el món de la construcció era, com pot fàcilment deduir-se de tot el que fins ara s'ha reportat, dels més alts registrats. ¿Podien romandre els governs encara inactius?

Tot i que des d'instàncies oficials es parlà de les millores que el règim de **Primo de Rivera** havia fet en matèria d'habitatge¹⁰⁶, algú tan poc sospitós d'oposar-se-li com és el **Comte Güell** escrigué a *La Vanguardia*, en una carta oberta a l'alcalde de Barcelona, que: «*miles de familias humildes viven en cabañas, tenderetes o vagones viejos de ferrocarril (...) en condiciones de higiene están peor que los animales*»¹⁰⁷.

Els lloguers eren altíssims. A Tarragona, en els sis anys que van de 1917 a 1923, es van multiplicar per quatre (van passar de valer una mitjana de 20 pts. a valer-ne 65 o 70) a resultes de l'excés de demanda i de la inflació. Un dependent de comerç o un empleat públic no podien satisfer aquests preus tan forassenyats. Ni tan sols els qui fruïen d'uns ingressos tan extraordinaris com 6.000 pts. l'any podien pagar els 20 o 25 duros que costava llogar una casa, perquè havien de reservar diners pels caríssims productes de primera necessitat. Calia, doncs, i urgentment, promoure la construcció d'habitatges¹⁰⁸. Una mostra dels preus de compra: una casa-torre amb set habitacions i dues cambres de bany, aigua corrent, gas i electricitat podia costar 30.000 pts.¹⁰⁹

Amb els lloguers es feien molts jocs de mans: no hi guanyava una renda només el

propietari; la misèria i la picaresca feien que el sots-arrendament de part de l'habitatge fos una pràctica habitual, de la qual els llogaters obtenien uns beneficis propis del que avui en diríem economia submergida. També l'Ajuntament en treia rendiment, perquè cobrava una cèdula, de valor variable segons el preu de l'arrendament, a partir d'un lloguer de 30 pts. mensuals.

No s'havia establert cap penalització per als propietaris que mantinguessin habitatges buits sense llogar, quan aquesta era una mesura ja adoptada per altres països. Aquests posaven un termini legal al desaprofitament dels habitatges, podent arribar a l'expropiació en alguns casos, com a Itàlia¹¹⁰. El sistema que regia l'arrendament urbà d'habitatges venia regulat per la *Ley de Alquileres*, (*Real Decreto de 21 de junio de 1920*), essent president del Govern el **Comte de Bugallal**. Aquesta llei havia sorgit de l'acció de les *Juntas de Fomento de las Casas Baratas*. La seva idea era fomentar la construcció, ja fos per la iniciativa privada o per cooperatives. Certes arbitriarietats quedaven així proscriutes, i limitada en alguna mesura la llibertat de contractació entre les parts. Per ella es fixaven límits al preu de les cases i es constituïen uns tribunals mixtos formats per propietaris i estadants encarregats de veure els casos de desnonament. Els judicis d'aquests casos acabaven sovint amb l'expulsió al carrer de les famílies que no s'havien pogut fer càrrec dels lloguers. La llei de lloguers es perllongà en començar la Dictadura, perquè la situació ho feia aconsellable mentre s'estava a l'espera de l'elaboració d'una llei que revitalitzés la construcció i posés fi als problemes d'habitatge¹¹¹. Llei que no arribà, havent de ser prorrogada la vigent de nou el desembre de 1926. També se n'havia promulgat una, de llei, el 1922, demanant garanties de pròxima edificació als propietaris de solars urbans, sota l'amenaça d'expropiació. Però d'aquesta última se'n tragué un resultat ben escàs¹¹².

Encara que el Decret de Lloguers de Bugallal no era gaire avançat, la idea que el decret d'inquilinat perdés la seva vigència aclaparava, ja que fou «*hasta la fecha lo único útil y beneficioso que se debe sobre esta materia a los gobiernos. La propiedad vigila para restablecer la antigua normalidad jurídica, borrando con el olvido la vigencia del decreto, la única garantía del inquilino, presunta víctima de los egoísmos del capital*»¹¹³. Efectivament, en una assemblea nacional de les Cambres de la Propietat Urbana que va tenir lloc el juny de 1924, s'elevà al rei la petició de supressió del Decret de Lloguers, restablint la lliure contractació per a tots aquells contractes d'arrendament que es fessin en endavant¹¹⁴.

En el conjunt de l'administració territorial, l'escassetat d'habitatges havia dut a la formació de la *Junta de las Casas Baratas* (creada per la Llei de 12 de juny de 1911), dependent de la Junta Provincial de Foment, per a la promoció de la construcció d'habitatges. Així s'ajuntaven la iniciativa privada, els poders locals, i els ajuts del Ministeri de Foment. Era una reminiscència de l'obra de l'Institut de Reformes Socials¹¹⁵. Es necessitava que estimulés la construcció i que, per bé que sense treure-li tot el negoci, l'abaratís; es requeria la cessió de terrenys municipals per tal de construir cases barates, però també mitjans de transport efectius i ràpids per comunicar la perifèria amb el nucli de la ciutat.

Allò que va fer-se estrany a molta gent, i que al cap de poc temps l'exasperà, fou trobar

en falta una política moderna en aquestes actuacions de la Dictadura. Més aviat tot al contrari: feia una política revellida, fosca i antidemocràtica. Fins i tot Mussolini podia passar-li la mà per la cara en matèria d'habitatges¹¹⁶. La *Junta de Casas Baratas* demanà al govern, el febrer de 1924, que es convoqués un concurs a fi i efecte de concedir préstecs hipotecaris destinats a la construcció d'habitaclles de baix cost. Un gran nombre de societats cooperatives esperaven la publicació d'aquella convocatòria¹¹⁷. La resposta del Directori va ser realment dèbil: per un decret es concedia llicència gratuïta a qui volgués construir, amb un seguit d'avantatges fiscals addicionals (Reial Decret de 19 de febrer de 1924).

Fou aleshores que un projecte començà a rondar pels despatxos i la premsa: el de construir una urbanització de xalets entre la carretera de Barcelona i la via del ferrocarril. El preu de cada xalet oscil·laria entre cinc mil i vint mil pessetes, amb la possibilitat per al comprador de fer el pagament a terminis. La condició fonamental per a poder ser adquiridor era la de destinar la casa a primer habitatge¹¹⁸. Al mateix temps, una associació anomenada Unió d'Inquilins estudiava la constitució d'una cooperativa de cases barates¹¹⁹.

Com que no eren sobrers els habitatges, a Tarragona es repoblaren les unitats d'habitació de les afores, en unes pèssimes condicions, mal comunicades amb la ciutat, sense escoles ni altres serveis. Hi era freqüent el barraquisme. Aquestes condicions deplorables van veure's accentuades encara per la Guerra Civil i la postguerra. El problema no es tan llunyà en el temps que no el recordin moltes persones a la Tarragona actual. Fins que no es varen construir els barris del cinturó perifèric, el problema subsistí.

A començaments de 1925 va revifar-se l'optimisme gràcies a un préstec d'habitatge extraordinari. Era quan més al fons es creia haver arribat. El préstec pujava a una quantitat de 180 milions de pessetes, i estava íntegrament destinat a la construcció de cases barates¹²⁰. En part, contribuí també a l'animació general la Reial Ordre de 20 de desembre de 1924, que permetia als Ajuntaments i Diputacions l'emissió d'emprèstits amb la funció d'avançar fons a les societats cooperatives per a l'habitatge. Els Ajuntaments de les grans ciutats, acuitats pel problema del barraquisme i la manca de cases, foren els primers a llançar-se a l'activitat constructora¹²¹.

Cal no oblidar que a Tarragona estigué afavorida la construcció per l'acció d'entitats particulars, com ara l'esmentada més amunt Unió d'Inquilins de Tarragona, la Col·lectiva, la Cooperativa de Ferroviaris o la Cooperativa Tarragona per a la Construcció de Cases Barates, sota el patrocini de la qual començaren els treballs d'esplanació dels terrenys ubicats a la carretera de Lleida, per construir-hi cases unifamiliars¹²². L'abril de 1926 foren aprovats els plànols per a la construcció dels xalets de la carretera de Barcelona, en uns terrenys concedits per la Diputació de Tarragona¹²³. D'aquesta manera s'anaren promocionant grups d'habitatges que es veurién inaugurats ja en època de la República.

Malgrat l'activitat mostrada per les cooperatives i pels particulars des de 1925, les construccions aixecades eren, o bé cases per a obrers, o bé cases que per llur emplaçament només podien servir de torres d'esbarjo a la classe mitjana. Faltaven, tanmateix, edificacions

en llocs cèntrics per a la venda de pisos. A pesar de les limitacions aparegueren, a partir de 1926, les primeres rebaixes en els preus dels lloguers. Encara que fos un fet merament testimonial, va servir de propaganda per al règim de la Dictadura, quant a la política d'habitatge¹²⁴. Aparegueren, així mateix, cartells amb la inscripció «es lloga» en alguns balcons de la ciutat, cosa inusitada fins aleshores.

Encara que el 1930 ja s'havien construït grups de cases com les del carrer Pin i Soler (fetes per la Companyia de Ferroviaris amb préstecs de La Caixa), i estiguessin en marxa obres com les de la carretera de Lleida i Barcelona, a la Tarragona del final de la dècada dels vint faltava encara per solucionar el problema de l'habitatge econòmic, abundant i en bones condicions. Tampoc ho estaven la manca d'espais oberts ni els accessos a la ciutat, entre altres molts problemes relacionats amb l'habitatge urbà.

3.4 ELS SERVEIS URBANS: EL GAS, L'ELECTRICITAT, EL TELÈFON

D'una importància similar a la de l'habitatge era també l'atenció que s'havia de posar en els moderns serveis urbans: la il·luminació, el carburant domèstic, el telèfon, ... Considerant el país en la seva generalitat, els anys vint foren de gran importància tocant al consum i producció d'energia elèctrica¹²⁵.

Des del punt de vista de l'ús de l'electricitat com a servei urbà modern i necessari, la cosa es veu de manera força diferent que no pas si atenem només a una perspectiva general. Aquestes línies es refereixen al primer dels casos.

Tarragona havia tingut una fàbrica de gas, que en subministrava a tota la ciutat, tant per a l'enllumenat públic com per al servei domèstic. Era, en un principi, de capital tarragoní¹²⁶. Però l'empresa fou comprada per *La Canadiense*, que la tancà al cap de poc temps per a promoure un major consum d'energia elèctrica. Es passava, d'aquesta forma, de consumir gas a consumir electricitat, i es feia el trànsit d'una empresa local a una dominada per capital forà i, fins i tot, estranger. Com que no tots els serveis eren coberts per l'electricitat, la ciutat notà l'exclusió del gas. Es van fer alguns intents per instal·lar-ne una fàbrica de nou; es presentaren diversos projectes; un, que venia de «Gas Reusenc», contemplava la possibilitat de posar una canonada que connectés Reus i Tarragona.

Un altre projecte fou presentat el 1929 per una empresa anglesa, *Tully, Sons & Co. Ltd.* El seu representant, Mr. C. A. Tully, va venir a Tarragona i pactà amb el batlle les condicions de l'explotació. Però al cap de poc temps *La Canadiense* va aconseguir de fer renunciar l'empresa al projecte¹²⁷. Malgrat no ser serveis excloents -el gas i l'electricitat-, Tarragona no en pogué fruir alhora. Li fou fàcil a *La Canadiense* aconseguir a Tarragona allò que no li va ser possible a Valls. En aquesta ciutat va muntar-se una cooperativa arran d'un intent de la companyia elèctrica d'apujar les tarifes. El projecte reeixí, gràcies a l'interès que hi mostraren personatges rellevants de la ciutat. Va ser inaugurada el setembre de 1927, a pesar de la guerra sense quarter que la companyia li declarà: va enviar els seus funcionaris a tallar el

flux, etc. Això dividí l'opinió a Tarragona: mentre les classes mitjanes i populars aplaudien l'opció cooperativista i invitaven a crear-ne una d'anàloga a Tarragona, les forces conservadores opinaren que «la gent de bé» de Valls seguia donant suport a *La Canadiense*¹²⁸. Aquesta empresa, per tal d'afonar la Cooperativa d'Electricitat de Valls, va rebaixar les tarifes dels rebuts. Cosa que va ser considerada a Tarragona com un greuge comparatiu, augmentant l'hostilitat cap a la companyia d'electricitat. La *Compañía Riegos y fuerzas del Ebro (La Canadiense)* obtenia per aquells anys tots els permisos d'instal·lació que sol·licités als poders oficials¹²⁹. De fet, va arribar a aconseguir el monopoli en moltes comarques catalanes, enfront d'altres empreses elèctriques d'un àmbit menor.

Si per a l'empresa era aquesta una situació avantatjosa, per als usuaris era tot al contrari, perquè es veien indefensos davant les oneroses i incontrolades condicions que se'ls imposava. L'empresa disposava de salts hidràulics en els rius Noguera Pallaresa, Flamisell, Segre i Ebre, en el seu pas per diversos indrets. Disposava també de centrals tèrmiques a Barcelona, Sant Adrià del Besòs, ...¹³⁰ De fet, l'empresa era en realitat un grup format per la Cia. Barcelonesa d'Electricitat, Recs i Forces de l'Ebre, S.A. i Unió Elèctrica de Catalunya S.A. El capital era fonamentalment estranger, essent-ho també els seus dirigents. L'empresa no fou recaptada per capital nacional fins als anys cinquanta. Aquell règim monopolístic li permeté pujar el preu del flux elèctric sempre que ho va creure oportú, decidint-ho unilateralment¹³¹, de manera que la seva xarxa s'anava escampant per tot el territori. Tanmateix, i malgrat la seva puixança, el públic se seguia queixant del seu servei, car i deficient.

En arribar el Directori, aparegué en les pàgines del diari *El Socialista* la següent suggerència: «*Ahora ya tiene el Directorio donde probar su gana de eliminar la corrupción. Con meter en cintura a las 6 u 8 compañías eléctricas que están haciendo de las suyas en todo el país, que están obligando al usuario a suscribir un nuevo contrato al sustituir un tipo de contador por otro, como si fuesen abonados nuevos, etc...*»¹³². El Directori perdé també aquella oportunitat.

A Tarragona, (*Riegos y Fuerzas del Ebro, La Canadiense*) fou l'única i exclusiva empresa explotadora. Va beneficiar-se de la constant demanda de corrent elèctric, no només per a il·luminació, sinó també com a força motriu. «*La electricidad está conquistando todos los dominios. Ya se conoce el empleo de motores que ponen en marcha los aparatos para trabajos domésticos, tales como aspiradores de polvo... La cocina parece una pequeña fábrica. En tales circunstancias se necesita un motor para cada servicio. Se está hoy día haciendo un motor para todos: molinillos, picadoras, pulidores...*»¹³³.

Com que la demanda d'electricitat anava en augment¹³⁴, les empreses concessionàries podien, si no eren vigilades de prop, abusar de la seva posició de privilegi a l'hora de donar un servei. Per això mateix van ser plantejats molts interrogants entorn de la seva actuació. ¿Eren exclusivament empreses privades, o s'havien de sotmetre al control públic? ¿Exercien aquesta vigilància els poders públics? ¿Obtenien més beneficis dels pactats davant del govern, en matèria de serveis, tarifes, etc.? ¿A qui afavoria més l'Estat: a l'empresa o al

col·lectiu de particulars? ¿Era lícit l'ús de poders que la companyia s'atribuïa? ¿Feia un bon servei? ¿Era controlada degudament? Moltes preguntes i cap resposta. En altres països s'havia ja abaratit el cost del flux elèctric. S'imposava la formació d'associacions de consumidors, mentre el poder públic en romania al marge.

Quelcom de semblant, amb el nom canviat, va ocórrer amb el servei telefònic. Per iniciativa de la Mancomunitat els anys anteriors s'havia anat tendint una xarxa, i es procuraria que en el futur aquesta no es veiés interrompuda per altres concessions que dificultessin el servei unificat. És a dir: encara que la xarxa estigués incompleta, en l'esdevenidor es completaria en una línia unificadora. La Dictadura propicià el traspàs de la xarxa establerta en moltes ciutats a la *Compañía Telefónica Nacional de España* (CTNE). Al cap de poc temps, també passà la xarxa telefònica de la Mancomunitat de Catalunya a Telefònica. Entre d'altres diputats de la Mancomunitat, firmaren el traspàs el Sr. **Orovio** i el Sr. **Guasch i Monravà**. El comentari que suscità en la premsa de Tarragona aquella concessió fou: «Hem llegit el dictamen del traspàs de les concessions, línies i aparells a la *Compañía Telefónica Nacional de España*. I hem de dir francament, sense el menor esperit partidista, que no ens agrada ni el podem aplaudir...»¹³⁵.

La ITT cercava d'introduir-se en la xarxa peninsular de telèfons. Ja havia fet una oferta a **M. García Prieto**, últim president del govern abans del cop d'Estat, però no havia fructificat. L'any 1923 ja havia comprat la totalitat de les accions de la *Compañía Peninsular de Teléfonos*, que era l'empresa més important del sector a nivell estatal¹³⁶.

A les bases aprovades per la Reial Ordre de 25 d'agost de 1924, l'Estat féu cessió a la CTNE de la xarxa de telefonia. La Companyia quedaria exempta d'impostos i arbitris de qualsevol tipus. El contracte assegurava una rendibilitat del 10% de la quantitat neta invertida. Cas de no produir-se la rendibilitat esperada, la companyia apujaria les tarifes. Al mateix temps, es feia concessió a la ITT del subministrament d'equipaments, cosa que li facilitaria el monopoli. La proposta era muntar fàbriques a Barcelona i altres ciutats per tal de produir moderns aparells telefònics. Així, amb astúcia i visió, s'anà introduint aquesta multinacional en el mercat espanyol. La ITT, amb la seva tecnologia avançada, penetrava en un mercat desorganitzat, descapitalitzat i àvid de tècnica moderna. El contracte deixava a la CTNE en mans de la ITT, i a l'Estat impotent per controlar res. Tot el món veié en aquells pactes fins i tot una violació de la soberania estatal, i als directius de Telefònica com a homes de palla al servei dels interessos de la ITT. Es consolidava d'aquesta manera no sols la monopolització d'un servei públic, sinó també la seva desnacionalització. **Indalecio Prieto** calificarà més tard el contracte com un veritable atracament, un lladrocini¹³⁷.

El funcionament del telèfon com a servei públic era irregular i deficient. Això no obstant, l'empresa anuncià immediatament el seu propòsit d'augmentar els preus, d'acord amb els seus plans de benefici. A Tarragona, els usuaris i la companyia tingueren algunes topades. Una d'elles s'esdevingué a començos de 1928, quan la companyia varià el sistema de cobrament de quotes per estalviar personal. Si es volia canviar les condicions del contracte, faria falta l'acord d'ambdues parts (així ho expressà el president del Centre Industrial de

Tarragona). Indubtablement, la companyia abusava de la seva situació d'extremat privilegi davant els usuaris. Feia i desfeia, sense haver de retre comptes a ningú.

L'altre xoc ocorregué l'abril del mateix any, en començar a regir noves tarifes, més altes, naturalment. Dels gairebé vuit-cents abonats de la capital se n'esborraren sis-cents cinquanta. A altres ciutats (Reus, Valls, Tortosa) la resposta fou semblant. Les Cambres de Comerç, els diaris, els ex-diputats protestaren a favor dels abonats. La queixa va ser unànime. Fins s'escampà a altres ciutats grans, com Saragossa. El govern contestà per mitjà d'una nota: «*Es lamentable que personas serias se dejen conducir por inductores políticos*»¹³⁸.

L'actitud de la companyia fou d'un constant menyspreu a la consideració del fet d'estar oferint un servei públic. En caure la Dictadura, tothom tenia clar que s'hauria de revocar aquella ominosa concessió; que les futures Corts haurien de rescindir el contracte, si bé hauria de ser sense perjudici pels accionistes, etc. Això seria revisat en època republicana. El 1945 l'Estat comprà les últimes accions que encara quedaven en poder de la ITT.

3.5 L'AIGUA, ELEMENT BÀSIC PEL CREIXEMENT DE LA CIUTAT

En parlar dels serveis de la ciutat, els especialistes distingeixen entre *infraestructures de suport* i *infraestructures d'avenç*. Inclouen dintre les primeres a aquell conjunt de serveis urbans necessaris per fer front a les necessitats de la ciutat i complir degudament les diverses funcions urbanes. Entren en la segona denominació aquelles obres que fan d'estímul al creixement de la ciutat, és a dir, que cas d'existir en una proporció més gran, multiplicarien l'activitat de la ciutat. S'estudien dintre la infraestructura de suport el servei d'aigües, el d'il·luminació, gas, telèfons, clavegueram, empedrat, voreres, higiene pública, etc. S'estudien com a infraestructures d'avenç les carreteres, els ferrocarrils, el port...

És de summa importància fer un repàs per tots aquests serveis urbans, que revesteixen sovint el caràcter d'autèntiques artèries per on la vida de la ciutat de Tarragona flueix¹³⁹. De tots ells s'ha de tenir especialment en compte el problema de l'aigua; de fet, es podria incloure en ambdós apartats, ja que revestí importància en la vida quotidiana tarraconense en la dècada estudiada, com respecte del creixement futur de la ciutat, albirable des dels anys vint. El problema de l'aigua està lligat amb el de la higiene, la salubritat, la qualitat de vida; amb el creixement urbà, el de la construcció, el de la instal·lació d'homes i indústries, el del turisme...¹⁴⁰.

Que la ciutat de Tarragona freturà sempre d'aigua ho testimonien molts documents, memòries, informes, etc. Per exemple, hi ha una referència del segle XVI que diu el següent: «La ciutat està situada en un lloc molt alt i molt sec de tal manera que desde les muralles i circuit de aquella nos trobe sino quin pou d'aigua viva lo qual es tan profundíssim que ab gran dificultat se trau l'aigua... que per traure aigua d'aquest pou se han fet per la ciutat molts i diversos engins i artificis en los quals la ciutat va gastar i embuscar moltes monedes que pasen de la suma de alguns milenars»¹⁴¹. En els documents que parlen de la ciutat en tots els

anys estudiats s'esmenta el problema de l'aigua com una espècie d'herència funesta que patia la ciutat. En realitat no es tractava d'un problema, sinó de la conjunció de diversos:

- a) En primer lloc hi havia el problema real de la creixent sequera, que segons els textos fou pertinaç de 1920 en endavant. S'havien estroncat moltes fonts que antany rajaven en abundància. Feia falta buscar nous cabals per fer front a la sequera, però com que aquesta era general no era pas una recerca fàcil.

El càlcul que s'havia fet sobre el consum real i el consum necessari d'aigua era el següent: el consum necessari s'havia calculat en 200 litres per habitant i dia -comptant que els habitatges haguessin tingut serveis d'aigua domiciliats, sanitaris, etc. (Ciutats com Roma fruïen d'entre 600 i 800 litres per habitant i dia.). El consum real era molt més petit, de 20 litres per habitant i dia a l'hivern, i això fent la mitjana entre l'aigua industrial, pública, regs, consum domèstic i altres. L'aigua de què va disposar-se a l'estiu ni es va esmentar. Cada any, quan s'apropava l'estiu, es formulaven una sèrie de projectes fantàstics per tal de solucionar la sequera. Projectes que encara s'haurien de fer més irreals en arribar la Dictadura, ja que per qüestions de propaganda els dirigents cercaven desesperadament de fer creure a la població que lluitaven contra el problema, encara que no s'ocupessin realment de solucionar-lo¹⁴².

- b) En segon lloc, la mancança històrica d'aigua a Tarragona s'havia vist compensada per l'escàs creixement de la població, la qual cosa estabilitzava les necessitats de consum. Però aquest panorama canviaria en els últims decennis del s. XIX, just en iniciar-se l'augment de les activitats ciutadanes i de la població propis del creixement modern. Per una part es desitjava que Tarragona cresqués, que fos un nucli urbà industrial, etc., però per l'altra l'aigua no arribava ni per fornir les necessitats més peremptòries de la població ja existent. Sense aigua no cabia parlar d'indústries -que en consumeixen molta-, ni de nous barris de població obrera; ni es podia muntar un sistema modern d'higiene pública, ni d'habitatges ben condicionats.
- c) Un altre problema igualment greu era el fet que les conduccions d'aigua des de les deus fins a la ciutat eren velles, amb la pèrdua de cabal pel camí que això acostuma a suposar. De fet, és quelcom totalment desconegut quin percentatge d'aigua de la que sortia del brollador es perdia en el camí cap al dipòsit municipal (situat en la partida de l'Oliva). A més, el dipòsit feia molts anys que no es netejava¹⁴³.

El sistema de conduccions hauria hagut de ser reparat molt abans. Els arrossegaments, les formacions calcàries, el revelliment havien obturat molts passos de l'aigua. Aquesta es filtrava en moltes zones a conseqüència de la permeabilitat del lilit. Les conduccions estigueren molt de temps sense amo, i, si ningú n'havia de tenir cura, doncs no s'arreglaven.

Des que el 1882 l'Ajuntament es féu càrrec del servei d'aigua de la ciutat, el problema no només no es mitigà, sinó que el pas dels anys havia dut a la xarxa a un estat deplorable. L'Ajuntament no disposava de recursos econòmics suficients com per emprendre la

reforma dels molts quilòmetres de canonades que portaven l'aigua fins al dipòsit; tampoc per arreglar les coduccions urbanes. Aquestes estaven en un pèssim estat, no s'organitzaven en una xarxa general, sinó en ramals cap a les fonts públiques i brolladors particulars, tal i com ho havien sol·licitat els propietaris de finques urbanes. Així, es combinava l'abastament de fonts municipals amb el dels pous particulars d'alguns ciutadans.

- d) Degut a la condició de ciutat arquebisbal que Tarragona havia tingut sempre, els drets senyorials i de l'aigua havien pertangut a la Mitra. Per la Llei de 2 de setembre de 1841 foren declarats Béns Nacionals en venda els béns del clero secular. Un cop superat el parèntesi de la Dècada Moderada, l'1 de maig de 1855 va tornar-se a validar la llei desamortitzadora per aquells béns. Fins l'any 1872 no s'incautà l'Estat de l'aqüeducte i la mina de l'Arquebisbe, a les rodalies de Vallmoll, que era la font principal d'abastament de la ciutat. I encara haurien de passar deu anys més perquè quedés legalment en mans de l'Ajuntament de Tarragona (Llei de 19 de febrer de 1882).

Per pressions dels particulars, l'Estat imposà com a condició que es respectessin les antigues concessions d'aigua en arrendament emfitèutic fetes per la Mitra. El cabal del qual podien disposar aquests particulars suposava, de fet, una minva de les existències de què la ciutat podia fruir col·lectivament. I no només això, sinó que al ser una concessió a perpetuïtat, no es podria solucionar el problema de la dispersió de cabals, ni saber de quanta aigua es disposava, etc. Alguna vegada, abans del cop d'Estat, s'havia plantejat una polèmica a l'entorn d'això: si calia seguir deixant a aquells particulars prendre l'aigua que volguessin sense comptar amb les despeses generals de la comunitat urbana. Molt pocs edils advocaren per l'eliminació del privilegi. L'assumpte quedà un cop més ajornat⁴⁴. La concessió suposava un problema legal molt seriós per a la solució del problema. Els vestigis del passat es prolongaven en la dècada dels vint, puix que encara el 1923 podem trobar inscripcions en el registre de propietaris -amb la polèmica de la supressió de privilegis en marxa- de nous adquiridors del dret a l'aigua, en aquests casos provinents de cessions d'altres propietaris. És a dir, es renovava la pràctica de la possessió particular d'aigua mitjançant la forma legal del cens emfitèutic. Qui tenia l'aigua no acceptava tampoc que, tot i tenir-ne el contracte per X hores, la rebés X-1 d'aquest temps. I això malgrat ser els únics a tenir-ne.

- e) L'Ajuntament, fidel a les seves pràctiques habituals, aprofitava l'assumpte de l'aigua i la seva escassetat com un mitjà per obtenir diners, que després, és clar, no revertien precisament a solucionar-ne la manca.

La forma d'aconseguir els diners era l'arrendament de l'aigua que els particulars sol·licitaven, un cop així fos acordat en els plens municipals. O bé la venda d'aigua a altres municipis necessitats. Es digué sovint que l'Ajuntament hauria de desmunicipalitzar el servei, arrendar-lo i demanar comptes clars a l'empresa concessionària; tot això en comptes d'utilitzar els fons de l'aigua com uns ingressos no específics. Però el Consistori

es féu el sord, perquè no li interessava desfer-se d'una font d'ingressos com aquella.

- f) Com que la gestió municipal de la Dictadura fou encara menys clara que abans ho havia estat, la situació empitjoraria durant el seu període: es feren propostes de petició de crèdits forassenyades, préstecs que es veieren denegats; es buscaren nous brolladors, però això provocà enfrontaments amb altres municipis.

En resum, el problema de l'aigua era doble: la seva escassetat i la manera com se la usufructuava. La solució del primer passava per la recerca de noves deus; la del segon, per l'eliminació de traves legals que impedièn aprofitar degudament el cabal existent.

Quines solucions podia donar-se al problema de l'aigua? Pot dir-se que existien solucions de dos tipus: les de caire tècnic i les de caire polític. Les primeres consistien a depurar les aigües, buscar fonts, fer un pantà, esmenar les conduccions,... Totes eren importants, però no atallaven totalment el problema. Les segones anaven a fons de la qüestió: qui controlava els beneficis resultants de l'ús de l'aigua i qui en fruïa realment. Aquestes solucions s'encaminaven a ordenar una nova explotació i a acabar amb els antics privilegis. En la Dictadura, a causa de la migrada llibertat d'expressió, no pogué parlar-se del segon grup de solucions possibles. Ni tampoc d'algunes de les solucions merament «tècniques», perquè tota determinació té uns beneficiaris i, correlativament, uns perjudicats. Entre les solucions que hem anomenat tècniques hi havia:

- a) **Instal·lar una estació depuradora.** A la vegada que la depuració, s'hi farien anàlisis amb freqüència, s'eliminaria de l'aigua el famós colibacil que la feia poc recomanable i fins i tot perillosa. S'hi convertiria aigües no-potables en utilitzables. Hi havia mètodes per aconseguir-ho. Servien els exemples d'altres ciutats amb una pluviositat similar i anàleg règim hídric, com Múrcia i Màlaga. Aquesta solució es combinaria amb una altra consistent a mesclar aigües de pou amb aigües superficials, unificar la xarxa, potabilitzar tota l'aigua, suprimir els dipòsits que algunes cases particulars de la ciutat tenien en detriment del servei per les altres, etc. La depuració aniria unida al millorament de les canonades urbanes, per tal d'evitar la barreja d'aigües netes amb les usades (que era causa freqüent de tifus, còlera, disenteria, etc.). Així mateix, es completarien aquestes accions amb la instal·lació de serveis sanitaris en tots els habitatges urbans. Aquestes recomanacions foren més o menys les recollides en el programa del Reglament Interior de Sanitat Municipal. A la pràctica, no el van seguir ni les autoritats municipals. Eren mesures necessàries, però no suficients¹⁴⁵.
- b) **Reformar la conducció des de les mines d'aigua fins a la ciutat.** Calia fer un llit ferm, evitar oclusions, filtracions naturals i perforacions humanes. La cosa no resultaria fàcil, ja que s'havia escampat la pràctica d'anar obrint preses d'aigua al llarg de la ruta per obtenir-la incontroladament. **Josep Soliano**, president de la Cambra Urbana i durant un temps regidor de l'Ajuntament, proposà, atenent a les necessitats d'aigua dels propietaris urbans, de cegar totes les preses fins al dipòsit de l'Oliva. Va aixecar-se un clam contra

seva, obligant a la supressió del projecte. Aquesta i similars solucions eren les proposades pel sr. **Nogués**, Secretari de l'Ajuntament de Tarragona des de primers de segle i alhora qui més entenia d'aigües en aquells dies. També hi estava d'acord l'arquitecte municipal¹⁴⁶.

- c) *La compra o arrendament d'hores d'aigua procedent de les mines o els pous existents en la zona per part de l'Ajuntament.* De què disposava el Municipi? En primer lloc de la Mina de l'Arquebisbe. Anys enrere havia rajat força, però ara estava ja molt esgotada. També era propietari o arrendatari d'una gran quantitat d'hores d'aigua de les mines «Les Quadres» i «La Unió», en el terme municipal de Puigpelat. L'Ajuntament comprava l'aigua a particulars de Puigpelat des de feia molt temps.¹⁴⁷

L'any 1924 s'adquiriren més cabals provinents de les mines «Ferrarota» i «La Protectora», molt properes a la ciutat. El 1925 es feren compres d'aigua i reparacions en la conducció de la mina anomenada «Pertinences de Castellet», ubicada en el terme de Valls¹⁴⁸. En el de Puigpelat, es feren obres des del pou de Torrelles per conduir-ne l'aigua a la mina de l'Arquebisbe. S'havien comprat aigües dels pous dels Rius a Valls i Puigpelat. El 1928 es va comprar a particulars de la mina «La Granja», del terme de Valls. Però els Ajuntaments de Valls, Puigpelat, Alió, etc. es van cansar de permetre les vendes i suspengueren la cessió¹⁴⁹. L'any 1929 encara hi hagué un particular que oferí aigua de la «Mina dels Tarragonins», **J. Sanfeliu Sanromà**, però la compra o arrendament d'aigua a altres termes municipals originà més problemes que no pas solucions va aportar. Com a mostra:

1. *L'endeutament municipal:*

Com que era la solució menys compromesa, va ser en la que més insistiren els alcaldes de la Dictadura. El somni de l'alcalde **A. Segura**, i després de **E. Barado**, fou la sol·licitud d'un gran préstec per finançar totes les despeses que no s'havia pogut evitar, atesa la pressió que exercien els propietaris particulars de l'aigua. Va arribar un moment en què s'arribà a empenyorar un 20% dels Béns de Propis de l'Ajuntament per tal d'obtenir liquiditat. L'opinió pública s'oposà a que Ajuntaments sense mandat popular i, per això mateix, poc representatius contraguessin deutes tan grans que llastarien per molts anys el Municipi.

2. *L'enfrontament amb altres Ajuntaments de la zona:*

Valls, Puigpelat, Vallmoll, en veure l'avidesa de l'Ajuntament de Tarragona quan negociava amb particulars la compra o arrendament de l'aigua de les seves circumscripcions, s'hi oposaren, generant una lluita entre municipis i acabaren per interposar un recurs contra el tracte de compra-venda d'aigües entre particulars i l'Ajuntament de la capital. El recurs arribà fins al Tribunal Suprem i va ser guanyat pels Ajuntaments de la rodalia que van presentar-lo. Si els conflictes amb Reus venien ja de lluny, amb Tortosa començaven aleshores per la lluita per la capitalitat, els quarters de l'Exèrcit, el ferrocarril i el port; amb Valls, fins aleshores ciutat amiga, naixia la polèmica per les vetes d'aigua

que Tarragona volia usurpar als pobles del voltant.

3. *La picaresca dels particulars:*

Qui més qui menys dels que podien fer-ho excavava en la capa freàtica buscant aigua per vendre a l'Ajuntament. Per això a la premsa es publicaven múltiples ofertes de venda d'aigua fetes per particulars. En fer un pou es restava cabal a un altre, motiu que dugué a la minva dels cabals principals en la lluita cega per obtenir beneficis de l'aigua. La legislació sobre la matèria era pràcticament nul·la. No fou fins a la II República que començaren a discutir-se i, consegüentment, a legislar-se.

4. *L'Ajuntament buscava aigua desesperadament:*

La finca del Mas Caballé, dotada d'un enorme cabal d'aigua, se li oferia per a la compra, però el batlle sr. **Segura** sempre en rebutjà la possibilitat, per vells enfrontaments personals i electorals. **Domènec Guansé** digué que era un projecte gran per a un Ajuntament amb la ment petita. L'oferta del Mas Caballé, feta per don **Josep Caballé Goyeneche**, va representar un *leit motiv* per a la qüestió de l'aigua a Tarragona. Coincidint amb la situació extrema de cada any al juliol-agost, l'ex-diputat per Gandesa escrivia una carta en la premsa cantant les excel·lències de l'aigua del Mas Caballé. El prestigiós advocat sr. **A. Albafull** insistí també en aquesta oferta. S'oferia a l'Ajuntament una possibilitat de compra per la quantitat de mig milió de pessetes, per poder així explotar un corrent d'aigua artesiana, captada a 90 metres de profunditat, i això oblidant-se d'una vegada per totes de pagaments a terminis, de canons d'arrendament, etc. Hi havia també un corrent més superficial, captat a 60 metres, que es destinaria a la contractació de serveis amb la companyia de ferrocarrils, l'empresa de carbons Figuerola, la Unió Sulphur, la barriada d'obrers (Torreforta), i el servei de regs de la ciutat... La quantitat a pagar no era ni la sisena part del que l'alcalde Sr. Segura calculava que feia falta per solucionar el problema. La composició química de les aigües, poc calcària, contrarestaria les aigües carbonatades de Puigpelat.

Quines excuses podien donar el batlle i el seu equip per refusar l'oferta? Cada cop que se'ls plantejava, en donaven una de diferent. Totes tenien en comú que no tenien res a veure amb la solució del problema de l'aigua. Cal llegir calmadament la premsa de la Dictadura i calibrar les absurditats de la política que posava en pràctica.

- d) Una altra solució, que per cert s'acabaria abandonant al final de la dècada, era la **construcció d'un pantà sobre el riu Brugent**, afluent del Francolí. L'alcaldia ho havia proposat abans de la Dictadura, segons un pla encarregat a l'enginyer **Pedro Soulere Bové**¹⁵⁰.

El pla era que una gran empresa (*Riegos y Fuerzas del Ebro*, de no massa bons records per a la població, per les raons ja esmentades més amunt) iniciés la construcció d'un pantà a Farena. Els amos de les terres les canviarien per accions de l'empresa.

Molta gent dubtà de l'efectivitat de la solució. Primer, per la mateixa desconfiança en l'empresa; però també per desconfiar de l'actitud dels pagesos fent-li el joc a *La*

Canadiense; per últim, es desconfiava del llarg termini a què es posava la solució definitiva.

La solució del pantà, en canvi, va seduir molts caps de la Dictadura, uns imbuïts per la imatge triomfalista que tenia la política hidràulica en aquelles dates; d'altres, per la set de pingües beneficis; d'altres, en fi, per ànsia d'immortalitat en la memòria ciutadana. Ara bé, la gent respirà alleugida en descartar-se la idea del pantà del Brugent.

Un altre tipus de solucions són les que hem anomenat «polítiques». Resultaven intangibles, degut a l'herència rebuda, als privilegis establerts i a les poques ganes de suprimir-los. Les més destacades eren:

- a) La que proposava don **Josep Caballé**: la formació d'una Societat que explotés l'abastament d'aigua. Realment, tenia poca gràcia que, mentre l'Ajuntament treia guanys de l'explotació del servei, no hi hagués mitjans per solucionar un problema que precisava només dels diners que ell mateix generava. Algun cop, Caballé fins i tot anuncià com a ja existent aquesta Societat d'explotació, essent desmentit immediatament per l'Ajuntament. Segons Caballé, una Societat així concebuda, en combinació amb el Banc de Crèdit Local, faria una gran inversió, el resultat de la qual fóra l'ordenament del sistema de circulació d'aigües, la realització d'obres de conducció fins a la ciutat i, en definitiva, resoldria definitivament el problema. Els germans don **Francesc** i don **Eduard Recasens**, directors del Banc, desmentiren tot seguit qualsevol vinculació amb la Societat. La formació de l'esmentada Societat no passà, doncs, de ser un desig de l'ànim infrangible de J. Caballé, a qui foren rebutjades altres propostes de caire divers.
- b) La solució intermitja, proposada pel tinent d'alcalde sr. **J. Sanromà i Gabriel**: consistia en la pujada dels impostos sobre l'aigua als arrendataris, tant de la cedida en propietat com de la contractada als particulars per hores. La peculiaritat estava en l'augment més fort a les afores, per penalitzar l'ús d'aigua potable per regar els horts. Es digué que la mesura era provisional -3 anys-, pensada simplement per recaptar fons que permetessin buscar nous cabals, però «*si en esos tres años no se encuentra agua -que no se encontrará, el Ayuntamiento se gastará el dinero en lo que le venga en gana*»¹⁵¹. L'oposició ho considerà com una imposició que encariria encara més el cost de la vida, i que duria a l'apropiació de diners per part del Municipi. Tothom s'hi oposà, a la proposta de Sanromà (**J. Soliano**, representant dels drets dels propietaris; **A. Boxó**, de la comissió d'aigües; l'arquitecte municipal, la premsa...). L'argument principal que s'adduia a favor d'aquella proposta era que si no se solucionava el problema, almenys l'Ajuntament tindria prou capital com per emprendre prospeccions o pagar l'arrendament de l'aigua a particulars. Sostenia Sanromà que en un període de tres o quatre anys s'havia triplicat el valor de la propietat urbana, amb el consegüent increment dels lloguers. I l'Ajuntament no havia apujat els impostos en proporció amb la quantia de tals augments, cosa que per força havia de fer ressentir les seves arques. Així, si s'obtenien ingressos per algun concepte,

no caldria demanar emprèstits extraordinaris¹⁵². Les propostes alternatives foren, entre d'altres: efectuar tasques de conservació i neteja, evitar les pèrdues, etc. Just llavors s'accentuà la compra d'aigua a veïns de Puigpelat i Valls, cosa que motivà la immediata acció municipal en contra.

El triomf dels propietaris fou un més dels aconseguits per la Cambra de la Propietat Urbana. Era aquesta una poderosa organització de propietaris que recollia un cens de més de 100.000 electors en tota la província. Com que el problema de l'aigua s'accentuà en els mesos següents, s'hagueren d'arbitrar mesures limitadores del seu ús. Aquestes limitacions i la pertinaç sequera causaren un profund malestar en la ciutat durant els estius de 1926 i 1927. Fins i tot es donaren alguns casos de tifus, que l'opinió general atribuï a la contaminació de l'aigua¹⁵³.

La victòria aconseguida per la Cambra de la Propietat Urbana va donar-li ímpetu per oposar-se a la pròxima puja de l'impost de l'aigua, previst en el pressupost de 1928. En nom de la defensa de la propietat, segons que manifestà. Però l'entossudiment de l'oposició dugué **Josep Soliano**, el seu president, a una postura de força. Demanà l'excedència per tres mesos com a regidor -cosa que li fou atorgada sense comentaris- i des de fora instigà als propietaris a no pagar la pujada del preu de l'aigua¹⁵⁴. El boicot de la Cambra al pagament dels rebuts de l'aigua portà al Municipi, investit dels poders que calien, a iniciar-ne l'empaitament, arribant fins al punt de dissoldre la seva directiva gairebé *manu militari*. Va posar una altra junta, per ordre governativa, argüint que l'anterior no portava bé els comptes: per no tenir no tenia ni llibres de comptabilitat. Aquestes eren les conseqüències de la represàlia per la seva oposició a l'Ajuntament.

A pesar de la impossibilitat de la limitació de la quantitat d'aigua cedida a les afores en temps de la Dictadura, sí que fou possible fer-ho en la transició a la República. L'Ajuntament provisional, dirigit per **Celestí Salvadó**, es veié obligat a limitar-la amb motiu de l'anguniosa situació viscuda pel veïnat¹⁵⁵. Malgrat els triomfalismes dels Ajuntaments de la Dictadura, el problema recorregué la dècada sense veure-se'n la solució¹⁵⁶.

- c) El 1930, en caure la Dictadura, s'organitzà una assemblea Ciutadana, el motiu fonamental de la qual era arranjar el problema de l'aigua. Encara que no aconseguí realitzar cap mesura efectiva, tanmateix sí que aixecà eco entre l'opinió pública.
- d) La solució més adequada fou l'empresa per **Pere Lloret**, ja en plena època republicana. Aquest era el nom del nou batlle, sortit de les primeres eleccions municipals democràtiques del 12 d'abril de 1931. Pere Lloret proposava una re-lectura del Decret de 1882; és a dir, que es tornés a interpretar aquell acord pel qual l'Estat donava aigua als particulars en nom de les concessions que antigament havia fet la Mitra. La reinterpretació consistia a descobrir que l'aigua havia estat concedida al particular en usdefruit, en realitat, i això sempre i quan s'haguessin cobert les necessitats de la localitat. Era una manera d'intentar resoldre el conflicte sense trencar del tot amb el passat. Si s'havia de rompre el cercle viciós, millor fer-ho per on beneficiés a la majoria de la població de

Tarragona¹⁵⁷. La Cambra de la Propietat Urbana no acceptaria aquella resolució. L'any 1934 emetia la seva proposta alternativa, formulada a través de l'advocat **Salvador Ventosa i Pina**, en la qual s'oposava al que havia dictaminat el Consistori democràtic de Pere Lloret. Mencionava la il·legalitat de l'acció municipal que volia desposseir a particulars del dret de l'aigua i invitava a iniciar un contenciós contra l'Ajuntament¹⁵⁸. Aquest plantejament pel que fa a la qüestió de l'aigua seguiria vigent en la postguerra i en la nova etapa de la Tarragona de la indústria química, per bé que seria diferent quant a la magnitud.

3.6 HIGIENE I SALUT PÚBLIQUES

«La ciutat és la societat política per excel·lència. En la ciutat la idea de pàtria deixa d'ésser una abstracció i es concreta i es fa real davant dels ulls. Administreu-la bé vosaltres que n'empunyeu les regnes. Mireu com tots els que us seguim ens volem enorgullir de sacrificar-nos pel seu esplendor». Aquestes paraules de Pi i Margall ens apropen a la realitat física de la ciutat, a la importància del seu aspecte extern. Una higiene ciutadana acurada és essencial per poder viure en ella i fruit-ne, sobretot des del creixement fora mesura dels últims cent anys. La higiene té aspectes privats i públics, però ambdós han de ser vigilats per l'autoritat municipal. Ara bé, cal preguntar-se: era una garantia d'higiene viure en una ciutat als anys vint? Els organismes internacionals sorgits cap al final de la Gran Guerra van donar una sèrie de recomanacions d'higiene i salut pública que tots els països occidentals van anar assimilant a les seves legislacions respectives. Aquestes recomanacions s'anaren donant d'acord amb els descobriments científic-mèdics que feien referència a la salut, la medicina preventiva, l'alimentació, la cirurgia, la farmacologia...

La premsa fou un vehicle fonamental per difondre mesures d'higiene individual i col·lectiva, que a poc a poc anaren educant autoritats i particulars. L'Estat i els Municipis, per la seva banda, van ajudar (de maneres diverses segons les seves possibilitats, això sí) a millorar les condicions de vida de la gent, al tracte als malalts i als nens, a millorar la xarxa d'aigües de les ciutats, a introduir la higiene als habitatges i a les escoles. Des de l'antiguitat, les ciutats amb port de mar estigueren en contacte amb notícies d'altres ports pels comerciants que hi recalaven. Comptaven amb estacions sanitàries per aïllar els mariners dels vaixells que arribaven i protegir-se, així, de possibles malalties contagioses. Tarragona no era una excepció, i tenia un pavelló d'aïllament al port. A banda del trànsit marítim, també des d'antany s'havia adoptat mesures sanitàries a la ciutat, accentuades per les legislacions de l'últim terç del segle XIX (retirada dels cementiris, construcció de mercats públics, etc.). Els avenços de la medicina, els coneixements adquirits en les guerres europees, la pressió social de les entitats obreres i dels partits polítics petit-burgesos, entre tots havien aconseguit introduir una legislació d'higiene en el treball que, malgrat no ser total ni perfecta, sí que va introduir variacions profundes en els comportaments de la gent i, per suposat, reduí la mortalitat.

La ciutat, tradicionalment, tenia fama d'haver estat més propensa a la insalubritat que el camp, ja que l'amuntegament humà i les males condicions de vida de les capes populars feien proliferar les epidèmies de forma mortífera. Com que la migració del camp a la ciutat era ja irreversible, s'havia d'afrontar el problema sense embuts. A Tarragona, com a tantes altres ciutats, els elogis a la salubritat no es corresponien a la realitat reflectida per les estadístiques. Havia passat, en el que es portava de segle, de ser una de les ciutats amb una mortalitat més baixa, si atenem a les morts causades per malalties infeccioses, a ocupar un lloc mitjà i amb tendència a enfilar-se cap amunt. Cosa que significava, indefectiblement, que no era tan salubre com sovint podia sentir-se a dir. El 1918, un doctor amb molt prestigi a la ciutat i també regidor, el Dr. **A. Rabadà**, elaborà un informe en el qual deia que la ciutat estava en un estat antihigiènic i antiestètic indigne d'una capital de província. La morbiditat havia augmentat i això era degut, sobretot, a les epidèmies, ja sigui tífica, colibacil·lica o de febre de Malta. El responsable últim de la majoria d'aquelles epidèmies era l'Ajuntament, que no s'ocupava de fer complir enèrgicament els preceptes sanitaris més rudimentaris com, per exemple, desinfectar les aigües residuals abans d'utilitzar-les per regar fruites i verdures (i més atès el costum de menjar-les crues) i desinfectar, així mateix, els dipòsits de les cases, molts dels quals no estaven ni tapats. Els estadants s'havien trobat als dipòsits fins i tot rates mortes. Altres mesures d'urgent aplicació eren: impedir que les cabres poguessin campar a la seva dintre la població, el seguiment de les quadres, estables i galliners per part dels veterinaris municipals; la necessitat de vigilar que no s'embussessin les clavegueres... Eren moltes les necessitats d'una població que tenia una Part Vella sense condicionar plenament per a la vida urbana moderna. S'hi unien, a aquestes mancances, l'existència de zones en formació, poc urbanitzades, la falta de diners per atendre a les necessitats més preemptòries i, en últim terme però no el darrer, la inestabilitat política, la manca de transparència en el repartiment dels càrrecs -molts cops de conveniència-, etc.¹⁵⁹

A totes les epidèmies citades pel doctor Rabadà s'hi afegí la grip, que es propagà a finals de l'estiu de 1918 causant moltes víctimes, a pesar dels esforços de les autoritats del port i de l'Ajuntament. I encara una altra: la de pesta bubònica -d'antiga memòria- que apareixia la tardor de 1922¹⁶⁰. No faltaren a les cites respectives ni la diftèria ni la lepra¹⁶¹. La sífilis, al seu torn, féu estralls, fent-se notable sobretot en arribar les diferents remeses de soldats provinents de la Guerra d'Àfrica¹⁶².

La ciutat de Tarragona en els anys vint contemplava unes diferències abismals entre les classes benestants i les classes populars. A més, encara conservava nombrosos vestigis de la seva arrelada relació amb la pagesia. Així, els hàbits de la vida rural (agricultura, convivència amb animals, etc.) ja no coincidien amb els de la vida urbana (allunyament del camp i del bestiar, reducció de l'espai a disposar privadament, vida en pisos, necessitat d'assèpsia). Per a que tots aquests hàbits de nova exigència poguessin arrelar feia falta, d'entrada, aigua corrent. A mesura que s'anava construint l'Eixample, el Municipi treia normatives i disposicions; disposicions i normatives que no compliren ni els particulars ni l'Ajuntament. Tarragona, malgrat la necessitat que en tenia, no disposava encara d'un sistema

unificat de distribució d'aigües netes i retirada de les usades. D'aquí que tifus, còlera i altres febres es presentessin amb tanta contundència. L'escassetat de l'aigua agreujà encara més el panorama. Com que no existien clavegueres, sinó pous negres, hi havia filtracions cap a les vetes d'aigua que s'aprofitaven per a l'ús quotidià. Davant la gravetat del perill que aquestes condicions suposaven per a la higiene de la ciutat, l'Ajuntament contactà el 1923 amb un professor alemany, el Dr. **Hoepfner**, perquè estudiés un pla de sanejament de Tarragona, que comprendria el clavegueram, la immunització de matèries fecals i l'aprofitament d'escombraries. L'oposició amb què es trobà el professor alemany fou doble: contra el pressupost, massa alt, es deia, i contra el fet que un estranger hagués de fer quelcom pel qual ja hi havia aquí tècnics prou capacitats. El pla del Dr. **Hoepfner** mai no es dugué a terme.

El problema de l'escassetat i la contaminació de les aigües era, potser, el més greu. Això no obstant, també ho eren el mal estat dels desguassos, la no depuració de les aigües residuals o l'abominable pràctica consistent a extreure'n dels pous negres. Coses totes elles que ja van ser denunciades en el seu moment. A molts dels carrers en què el desguàs no estava ordenat degudament, es formaven clapas d'humitat a les parets de les cases, amb les consegüents males olors. Igualment passava amb els tolls que s'acumulaven enmig dels carrers, que encara que no fossin d'aigües negres, a la llarga s'hi tornaven, corrompent l'atmosfera amb la seva pudor putrefacta. El clavegueram, insuficient de totes passades, s'embossava per migrat que fos el cabal que hi corregués. Quan això passava, fins el ferm del carrer es ressentia dels desbordaments. Ni la literatura més naturalista podria donar compte del ventall de males olors que composava l'atmosfera de la ciutat en la dècada dels anys vint. Era una trista realitat que feia de Tarragona -amb paraules que algú proferí plàsticament- un esparracat portador d'una corona relluent.

El problema radicà en la incapacitat que tingueren els Ajuntaments de la Dictadura per executar un pla complet de sanejament. Tanmateix, tampoc els particulars obeïren els consells i normes sanitàries que sí havien fet públics les autoritats locals. Una de les atribucions dels veïns era, per exemple, la instal·lació de canaleres que duguessin l'aigua de pluja fins a la xarxa del clavegueram (xarxa que no tots els carrers tenien, tot sigui dit). La sola repetició de les mateixes normes indica ben a les clares que no es complien.

El mal estat del sistema d'aigües, netes o brutes, no era només característic de les zones de la ciutat que s'estaven formant de nou. A la part alta, sense anar més lluny, les deficiències eren gravíssimes. I a això s'afegia l'alta densitat de població que suportava. Dels tres sectors en què hem dividit la ciutat, potser sigui el Serrallo el que més dificultats patí. Però això no vol dir que els altres dos n'estiguessin lliures.

Un aital estat del sistema sanitari no podia sinó tenir conseqüències nefastes per a la salut pública. Com ja hem dit abans, cada estiu es presentaven, puntuals, els casos de còlera, diftèria o disenteria -que afectava especialment a la població infantil. L'aigua residual no depurada s'usava per regar els horts, les fruites i verdures dels quals es consumien després sense la més mínima anàlisi preventiva. L'estat dels carrers, sense asfaltar ni empedrar en molts casos, no ajudava al millorament de les coses. La pols, pols que s'aixecava per poc vent



Al·lusió a l'aigua de la Font del Llorito de Tarragona.
(DT, núm. 251, de 23-10-1927)

que fes, estava en boca de tothom. Figuradament i realment: molts textos diuen que els tarragonis mastegaven pols. La manca de regatge dels carrers encara facilitava més aquest mal vici de rosegar la terra. Així com també ho feien la inexistència de voreres o les obres perpètuas en la via pública (com les del carrer Apodaca). No falten referències a les runes mai retirades de cases que havien caigut ja feia temps.

Els serveis urbans de neteja pública, de recollida d'escombraries i d'extracció de latrines eren contractats, però aquests contractes no eren en cap cas d'obligat compliment. En conseqüència, els serveis no anaven mai bé.

Les queixes contra l'escorxador municipal foren nombroses. Les aigües s'escolaven per a aflorar uns quants carrers més avall, de la mateixa manera que ho feien les aigües fecals de la presó provincial, les quals desguassaven al carrer de Sant Antoni. Les mosques penetraven a mirfades pels finestrals de l'escorxador. No fou fins el 1923 que s'aprovà la compra d'un triquinoscopi per inspeccionar les bèsties sacrificades. Prop d'allí, alguns particulars tenien en dipòsit les pells dels animals a l'espera de ser assaonades. Era la guinda pudenta per al concert insalubre dels elements circumdants.

El mercat de la plaça Corsini era el que millor estat presentava en comparació als altres dos, el de la Part Alta i el del Barri Marítim. Com que els arbitris municipals eren molt alts, la implantació de qualsevol impost nou xocava amb la susceptibilitat i el rebuig populars. Els venedors del mercat es van resistir a la implantació del frigorífic municipal per a la conservació dels aliments en fred, perquè suposava una puja de les taxes. Però encara que fossin els venedors qui es queixaven, l'augment l'havien d'afrontar els compradors en el preu final del producte adquirit. I les capes populars protestaren, encara que segurament només una part de les queixes fou transmesa pels seus portaveus.

Al costat mateix dels habitatges podia trobar-s'hi estables amb cavalls, ovelles, vaques, cabres, en els quals es munyien els animals per obtenir-ne llet; això sí, sense les més mínimes condicions higièniques. Hi havia galliners instal·lats en habitatges de planta baixa que no s'havien llogat prèviament. Les gestions per expulsar de la ciutat el bestiar foren notables, perquè, entre altres coses, les olors eren insuportables. Però la *Unión de Ganaderos* s'hi oposà decididament, fins al punt d'interposar un recurs contra el ban municipal que obligava a foragitar les quadres.

Els episodis d'epizooties sovintejaren, tal com ho recull el Butlletí Oficial de la Província. Són a destacar la triquinosi en la carn de porc, la pesta porcina, brots de còlera aviària... Malgrat que la Mancomunitat havia instal·lat un laboratori de patologia animal, a pesar dels bans per prevenir el consum de carn afectada, la gran quantitat de malalties que es declarà ho diu tot sobre el compliment dels preceptes.

Testimonis recollits en l'àmbit ferroviari l'any 1929, declararen haver vist entre l'aviram descarregat dels vagons del tren una gran quantitat d'animals morts. I anaren als mercats per

a la seva venda sense cap mena de control de les autoritats sanitàries¹⁶³. L'existència d'un Inspector Provincial d'Higiene Primària era del tot insuficient¹⁶⁴.

El procés de recollida d'escombraries s'executava de dia, en dies alterns i amb una ineficàcia que provocava les queixes de la població contínuament. Es provà de canviar l'hora de recollida, però encara s'agreuà més la ineficàcia, quedant sense recollir bona part de les deixalles. La flaire que aquests residus escampaven arreu era un nou element que contribuïa a empudegar els carrers. Al carrer Major o a la Plaça Olózága, llocs molt transitats de Tarragona pel seu comerç o per la seva situació quant a les comunicacions, la situació es feia encara més lamentable¹⁶⁵. Es denunciaren les mossegades de gossos hidrofòbics de què alguns vianants havien estat víctimes; però les mesures arbitrades per eliminar els gossos vagabunds també trobaren oposició: consistien a enverinar boles de carn amb estricnina. De fet, l'abocador en què moltes de les zones de la ciutat s'havien convertit eren camp adobat per a la reunió, proliferació i manteniment de gossos sense amo.

Als viatgers que passaren per Tarragona en aquells anys, els sorprengué la gran quantitat de solars sense edificar que hi havia a la Rambla de Sant Joan. Els bans de l'Ajuntament, obligant o bé a la construcció d'edificis o bé al tancament dels solars, no obtingueren resposta efectiva. Tampoc hi hagué manera d'eradicar del centre de la ciutat els dipòsits de benzina que hi havia. A tot això s'hi unia el fet que el servei de bombers no donava l'abast, perquè, entre altres defectes tècnics, tenia el de desplaçar els tancs d'aigua sobre carros de tracció animal. La companyia d'electricitat (*Riegos y Fuerzas del Ebro*), de gran poder en la ciutat com ja s'ha explicat més amunt, feia passar els cables d'alta tensió pels carrers de Tarragona, cosa extremadament perillosa¹⁶⁶.

No és que la gent no veiés la gravetat del panorama. El que passa és que l'assimilació de noves normes sanitàries per part de la població és indefectiblement lenta. La sanitat municipal era competència de les autoritats locals. L'Ajuntament de la Dictadura, però, i com ja sabem, estigué molt desprestigiada, i les seves normatives foren esquivades amb facilitat. I l'eterna cançó: la manca de diners que impedia fer efectiva qualsevol planificació... El reglament interior de la sanitat municipal fou discutit força anys per la Comissió d'Higiene. Aparegué el 1927, però després d'això seguiren produint-se epidèmies, epizooties i brots de malalties infeccioses. La gran necessitat de fer millores urbanes s'anava ajornant entre les crisis municipals, la ineficiència dels regidors i altres fets prou coneguts.

Malgrat els esforços considerables dels metges de la ciutat, la higiene alimentària de molta gent era deficient. De vegades per falta de coneixements; d'altres, de mitjans. Verdures que no es rentaven abans de consumir-se, conserves fetes en recipients de llautó, l'aprofitament de les restes de pesca salada rebutjades pels tenders o la no pasteurització de la llet, pràctica que ocasionava amb freqüència febres de Malta¹⁶⁷.

La salut en la vida quotidiana patia la xacra de l'alcoholisme, malaltia que causava debilitat en pares i fills. Proliferaren també les malalties cutànies, causades amb tota probabilitat per l'aigua. S'havia establert un cens de pobres que en recollia, el desembre de

1923, cent quinze. Estar-hi inscrit volia dir tenir dret a acollir-se a medicina i beneficència gratuïtes. No s'hi arribaren a inscriure tots els pobres, bé sigui perquè no reunien els requisits necessaris o bé perquè el seu grau de marginació havia caigut fins a un punt sense retorn.

Si a l'estiu hi anaven associades les malalties intestinals i el còlera, a l'hivern hi anaven el tifus i la pitjor de totes les afeccions: la tuberculosi. Era considerada unànimement com un mal social, això és: que l'escassetat en general, el poc menjar, la manca d'atenció mèdica i la insalubritat dels llocs de treball n'eren la causa primordial. La quantitat de gent que morí de tisi en 10 anys a Europa, segons va calcular-se, superava el total de víctimes de la Gran Guerra. Tant a Tarragona com a altres ciutats, com Madrid, se sabia que aquest mal afectava més als treballadors d'«americana» que als de «brusa».

La ceguesa, l'artrítisme, etc. proliferaren igualment entre tanta insània. S'evidenciava així la «ficcio del benestar» que fruïen les classes mitjanes, empobrides pels magres salaris, que havien d'alimentar una prole abundosa i fer uns horaris laborals extensíssims sense unes mínimes condicions d'higiene ambiental. Fou instal·lat un dispensari antituberculós dependent del Municipi, juntament a un d'antiveneri, el 1925. Però es mostrà clarament insuficient. De la mateixa manera es dugué nois pobres de colònies per gaudir d'un bon sol, remei plenament recomanat. En això arribà l'envigoriment del projecte del Sanatori Marítim, pensat tant per al guariment de malalts com per a la prevenció d'altres casos¹⁶⁸.

No van faltar, per suposat, les mesures en pro de la salubritat i les recomanacions d'higiene a la població. S'insistí, pe exemple, que els caps de bestiar sacrificats en domicilis particulars passessin un control veterinari. Es prohibí la instal·lació dintre el clos de la ciutat de dipòsits de draps, ossos, pells i altres matèries que poguessin servir de cultiu als microbis¹⁶⁹. S'ordenà la vacunació obligatòria contra el tifus¹⁷⁰; es vacunà tots els reclutes des de febrer del 1925 en endavant; des de 1926 es vigilà la salubritat d'hotels, fondes i albergs; a partir de 1927 s'ordenà als Municipis que controlessin la vacunació dels infants contra la verola.

Però també les inèrcies amb què topà la campanya foren considerables: la gent es resistia a la vacunació (i això que la vacuna antitífica era gratuïta)¹⁷¹, a la neteja personal, a l'esterilització de l'aigua, de la llet, etc. Fins es va proposar, cosa que mai s'acomplí, la creació d'una «tarja d'identitat sanitària»¹⁷². Es recomanà no banyar-se havent menjat, que es rentessin les peces de fruita i verdura abans de consumir-les, que s'intentés evitar el contagi familiar en casos de xarampió i altres malalties infantils. Es recomanà, en definitiva, fer vida sana en la infància per tal d'evitar el raquitisme.

Es féu pública la possibilitat de disposar de vacunes contra el xarampió, la *coqueluche*, la BCG, descoberta pel Dr. Calmette, que s'aplicava als nounats, així com altres avenços de la ciència.

Tanmateix, no n'hi havia prou amb la divulgació d'informació o amb els bons consells. Calia estendre una política de medicina preventiva. Encara que se'n veié la necessitat, el problema era d'una magnitud tal que sovint superava les possibilitats individuals i fins les

municipals. Els metges de la ciutat demanaren a l'Inspector d'Higiene que revisés els locals que feien d'escola, perquè se'n pogués garantir l'habitabilitat atesa la seva ubicació en uns baixos poc ventilats. Es clausuraren les escoles i els xiquets estigueren uns quants cursos sense col·legi; la solució tampoc semblava òptima.

En aquells anys es donaren les primeres passes en medicina d'urgència. Se'n feren conferències, així com sobre la propagació de malalties infeccioses i en favor de les vacunacions; contra la sífilis, la tuberculosi...¹⁷³. Els equips de medicina i cirurgia de l'Hospital de Santa Tecla foren renovats, i divulgats els rudiments de medicina preventiva a través de la premsa i les xerrades¹⁷⁴. D'altres vegades foren conferències sobre el ritme de treball, l'estrès etc.¹⁷⁵ Tota aquesta campanya per a la salubritat pública s'accelerà amb vistes a l'Exposició Universal de Barcelona de 1929, i s'aconseguí dotar la població d'una consciència generalitzada de la necessitat d'una higiene pública a partir de 1930. Fou així com, a poc a poc, els progressos de la sanitat pública anaren penetrant en l'orientació de l'Administració i en l'esperit social.

No obstant, en arribar la Segona República la mortalitat infantil era encara extraordinàriament alta en comparació a altres països europeus¹⁷⁶.

3.7 EL COST DE LA VIDA

Tarragona era als anys vint una ciutat més cara del que li corresponia per la categoria de ciutat a què pertanyia. Això dificultava molt la vida de les classes baixes, ja que l'elevat preu dels productes de primera necessitat els enbarrava l'adquisició. Tot plegat contribuïa a la carestia general; per exemple, que Tarragona tingués una gran quantitat de funcionaris de l'Administració civil i militar¹⁷⁷. En els anys de la Guerra Europea s'accentuà el desfasament que ja existia entre els jornals i el preu dels productes bàsics. Si el fenomen havia estat general per a tota Europa, molts països intentaven remeiar-lo posant traves legals a l'especulació amb els preus. En altres països, el problema de la puja de preus havia estat conjuntural; ara bé, aquí tenia totes les característiques d'un problema permanent i inevitable. Ja es podia ser partidari d'una política econòmica lliurecanyista, proteccionista o de qualsevol altre tipus. Tothom coincidia a reconèixer que aquí existia «la tristesa de produir car». I com més car es produís, més pobres seríem¹⁷⁸.

Un cop arribada la Dictadura, la *Junta Central de Abastos* dictaria unes disposicions referents a què, en endavant, fóra competència dels Ajuntaments fixar els preus dels articles de primera necessitat, i que, per tant, també els correspondria establir les taxes que s'hauria d'imposar a aquells articles. Considerant que els Ajuntaments d'aquells anys estigueren controlats sobretot pels comerciants, era d'esperar que l'avantatge a l'hora de establir-les fos tot per a ells, i no per als consumidors (veure Document V).

Segons la Reial Ordre apareguda en el *BOPT* de 12 de desembre de 1923, es disposava que per tal de conèixer amb exactitud els preus dels articles de primera necessitat, es

constituís una Comissió d'Informació Comercial sota la presidència del Delegat del Govern. En serien vocals el Síndic de Mercats, un representant del Col·legi de Corredors de Comerç, un representant elegit per totes les organitzacions agrícoles i ramaderes legalment constituïdes... (A la pràctica no funcionaria, aquesta comissió.)¹⁷⁹

En funció d'aquella ordre de la *Junta Central de Abastos*, es constituí a Tarragona la Junta Local de Subsistències¹⁸⁰. La seva tasca consistiria a fixar preus, funció que, de fet, es veia reconduïda a la lluita contra els especuladors i els intermediaris; però aquesta feina és evident que no la va fer. A nivell provincial hi havia la Junta Provincial d'Abastaments, el president de la qual era el Governador Civil. N'era Secretari el sr. **Pedro Barragán**, militant precoç de *Unión Patriótica*, periodista, director del setmanari *Patria*; d'assessors hi havia alguns edils membres al seu torn de les Juntes Locals de Subsistències.

Dintre l'etapa política que podríem anomenar de propaganda regeneracionista (fins a la primavera de 1924, aproximadament) es dictaren diverses normes que permetien la imposició de «*medidas excepcionales para contener los precios dentro de los justos límites, combatir las especulaciones abusivas y hacer fracasar las confabulaciones*»¹⁸¹. Atès el poder omnímode que tenia l'executiu, era de suposar que es complirien les mesures adoptades. Tanmateix, al cap de poc temps de funcionar el règim dictatorial, ni l'acció de la Junta Local ni la de la Provincial es feien notar en els preus vigents. La seva presència era merament nominal; ni això, en el cas de la Junta Local.

Una de les característiques més nefastes dels dirigents de la política dictatorial fou la gran ignorància que tenien en matèria econòmica. D'entrada, va dir-se que no es pensava atacar les causes naturals del problema de la subsistència, sinó només contenir-ne la influència. També va dir-se que es corregirien els excessos en els preus que no fossin deguts a causes naturals; però, com va dir el comentarista de *El Comercial*, el problema radicava a saber quins factors eren naturals i quins no¹⁸².

Una altra característica de la Dictadura fou el sentit contradictori que tingueren moltes mesures adoptades. Això va ser especialment notable en qüestió de preus. Tot seguit de sortir la disposició citada més amunt, en sortí una altra que deixava flotar el preu de molts articles. Quedava altre cop eliminat el control sobre els preus i llurs fluctuacions¹⁸³. Això es donà, per exemple, amb el preu de la patata, article de primera necessitat sobretot per a les classes populars, i que s'encarà lliurement per la seva escassetat. I molts altres productes li seguirien la petja. De patates, n'hi hagué fretura durant moltes temporades. Però les causes de la falta de patates no eren agrícoles, sinó la disposició dels intermediaris a ocultar-les. Bé que n'hi havia en abundància i a preus decents als mercats europeus. Però la Dictadura no se'n va fer eco i, en canvi, col·laborà perquè molts especuladors actuessin impunement.

Les queixes més recurrents en tot el període, junt a les dirigides contra la pujada real dels preus, fou contra l'absència de qualsevol control cívico-polític davant el problema dels abusos en els preus de les subsistències, en les pesades, en la mala qualitat dels productes, etc. Cap al final de la dècada hi hagué una resposta popular dirigida a denunciar els fraus.

Tampoc s'ha d'oblidar la protesta dels comerciants de tota mena pel papereig a què foren obligats, per les declaracions jurades a què s'hagueren de sotmetre, etc. que només feren que perjudicar el discórrer normal del comerç i l'agilització en l'abastament de les subsistències.

Els preus havien pujat molt des de 1914. Però els jornals no s'acostaven ni de lluny als preus, així és que s'imposava un reajustament. Però, com sol passar, els sindicats ho entenien d'una manera i la patronal i el govern d'una altra ben diferent. El resultat immediat fou la guerra social; després, indirectament, la sortida pretoriana del conflicte. Entre 1914 i 1923 hi hagué un augment espectacular en tots els indicatius econòmics de la vida espanyola. Per ciutats, la que més pujà els seus preus va ser Madrid, per damunt de Barcelona. L'evolució de Tarragona s'assemblà més a la de Madrid que a la de Barcelona: ambdues eren ciutats comercials, funcionàrials i de serveis. Per anys, el més destacat fou el 1920. Per sectors, la pujada declarada (en general) va ser¹⁸⁴:

Alimentació	71%
Combustibles	64%
Tèxtils, cuirs	101%
Metalls	60%
Mat. de construcció	122%
Mat. químics	40%

Si bé és cert que hi hagué greus problemes en la dècada dels anys vint (la guerra del Marroc, la cotització de la pesseta, etc.) no ho és menys que per a molts homes d'aquella època hi havia dos problemes per sobre de tots els altres, encara que a alguns avui els puguin semblar menors: l'habitatge i la subsistència. La primera i desagradable sorpresa per al veïnat de Tarragona va ser, en la qüestió dels preus i el seu control per l'autoritat municipal, la supressió de les anomenades «meses reguladores del pa» (una mena de cooperativa dintre la Cooperativa Obrera Tarraconense, que feia el pa més barat perquè el blat rebia una subvenció del Municipi). Suprimir les meses resultà antipopular. Els flequers pressionaren per suprimir-les, ja que així podien controlar ells mateixos els preus del pa. El preu d'aquest producte era fonamental. A més de ser bàsic en la dieta de moltes famílies, i potser per això mateix, servia d'indicador pels preus de la resta de productes del mercat. Si s'apujava el pa, s'afegien a la puja els altres articles de manera encadenada¹⁸⁵.

Un cop eliminades les meses reguladores, el pa es regiria pel preu de taxació (0'65 pts./kg.). Els fornars es comprometeren a no apujar-lo si no era per causa d'una força major. Si es té en compte que la farina s'havia abaratit, s'entendrà perquè aquesta concessió als pastissers fou considerada excessiva. Només ells es beneficiaren de la diferència. L'excusa que va donar-se per a la supressió va ser que la mesa reguladora produïa pèrdues. I també que a Madrid es venia el pa a 65 cts./kg. Per tal de protegir a una cinquantena d'industrials

productors de pa, s'anava contra la bossa de trenta mil ciutadans¹⁸⁶. Ara bé, si el mateix batlle protegia l'augment del cost del pa, llavors no hi havia on acudir. El governador **A. Alcayna** s'oposà a la política de l'alcalde **Gil Soler** quant a la mesa reguladora. I gràcies a la seva intervenció, s'abaratí el preu de venda de manera que a partir del primer de gener de 1924 es vendria el pa tres cèntims més barat. La mesura s'aplicà només en aparença, perquè els flequers van aconseguir que només se'n pogués beneficiar qui comprés el pa per roves. Comprat al detall seguia al preu de 0'65 pts./kg.

La tònica general del preu del pa en el lapse de temps que aquí s'estudia és l'alça, excepció feta del breu període que va de l'abril a l'agost de 1925, en el qual experimentà una lleugera baixa, per tornar a pujar després. Contràriament, a França descendien els preus des de mitjans de l'any 1924, en virtut de la regulació que feia el Parlament del preu de la farina i del pa. Malgrat que els fariners francesos s'hi oposaren, res no van poder fer per evitar-ho. A això calia afegir-hi una correcta administració, la productivitat creixent, l'estabilitat monetària... Coses inconegudes en el nostre país.

En molts països europeus, un cop acabada la guerra, s'observà l'eficàcia de les mesures adoptades: a Suïssa els preus començaren a decreïxer a finals de 1924; a Alemanya, Bèlgica, Luxemburg, França, Gran Bretanya, Noruega, Polònia i Suècia es mantenien; a Itàlia l'alça era lleugera¹⁸⁷.

La pujada vertiginosa d'articles bàsics com ara el sabó, l'oli, les patates, el bacallà i d'altres es disparà en els primers mesos de 1924. A més, els augments eren al marge de l'autoritzat. Si en determinats moments les alces es podien justificar per l'escassetat dels productes, aviat es féu palès que ambdós fenòmens no anaven units. Els preus seguïen el seu camí ascendent, tant si hi havia productes a vendre com si no. Ja es notava una constant que es mostrà en tota la seva magnitud als anys trenta: les collites eren invariablement bones, els productors es queixaven dels baixos preus i demanaven la protecció oficial per als seus productes; però al mateix temps, els consumidors no podien viure, perquè els preus es disparaven de forma exorbitant. Mentre el blat es venia a preus rebaixats, el pa no parava d'encarir-se. L'agricultor estava arruïnat, i no podia comprar productes industrials perquè els preus estaven fora del seu abast. Tot aquest entrellat era mantingut i fomentat per una incògnita: els intermediaris¹⁸⁸.

Cada dia hi havia noves alces. Molta gent es feia constantment la pregunta que segueix: «Quins preus deuran pujar demà?». Tot pujava, a pesar dels grans esforços que les autoritats afirmaven estar fent per controlar els preus.

¿Va funcionar realment el sistema municipal de control de preus, encomanat als Inspectors de Mercats? Va invitar-se, segons consta a la premsa, a denunciar els possibles casos que ultrapassessin els preus establerts, sota pena de multa si l'industrial o el comerciant era reincident. En tot cas, una mesura poc severa atenent la repercussió social que podia tenir la infracció¹⁸⁹. En algun cas s'arribà a sancionar al propietari dels establiments denunciats. Però foren casos esporàdics i, per suposat, sempre anònims. Contra les previsibles adulte-

racions dels aliments hi hagué, també, un control mínim. La composició i qualitat del pa foren denunciades repetidament, però cap anàlisi va revelar mai irregularitats.

Per a una família amb un poder adquisitiu mitjà (i ja no parlem de les de classes humils) menjar carn era tota una festa: «*Sólo consiguen comer algunos filetes, los días que repican gordo, ciertos felices seres que tienen rentas de millones de duros... Para nosotros y para muchísimos españoles, todo el año es vigilia*»¹⁹⁰. El problema acuitant de la manca de menjar va suggerir escrits de tota índole.

Si per als defensors del control de preus les reglamentacions suposaven tenir una certa garantia que els preus no sortirien d'òrbita, les Cambres de Comerç pensaven que com més rigoroses fossin les taxacions, més gran seria en conseqüència la carestia d'articles al mercat, i més s'en retrauria la producció. Segons ells, el millor estímul per a l'abundància i abaratiment dels productes de consum era la lliure concurrència¹⁹¹. Així fou propugnat pel poderós sindicat de fabricants de farina (dirigit per **Josep Bonet Amigó** i **J. Gil Vernet**). Però també cap preguntar-se si aquells temps eren propicis per postular el lliurecanvi més pur, després de totes les deformacions del model original que s'experimentaren a resultes de la crisi de 1873 i les que la seguiren.

Un cop inaugurat l'Estatut Municipal (1924), van tornar a aparèixer, ara amb el vist-i-plau d'aquest, impostos sobre els productes de primera necessitat: peix, llet, carn, vins i volateria, que recordaven els odiosos impostos de «consums». Com que el governador va desaconsellar-los, s'eliminaren; però al cap de poc temps, a partir de començos de 1926, es restabliren¹⁹². L'únic que es prometé fou que, a causa de la greu crisi del vi, se n'eliminarà l'impost sobre el consum al cap d'un any. Perquè, això sí, un cop pujava l'impost sobre els productes de primera necessitat, la puja dels preus d'aquests productes en el mercat era imminent. Encara que l'impost vínic no va ser aplicat, no pas per això el preu del litre de vi va deixar de pujar per al consumidor.

Costa un gran esforç provar de veure alguna similitud entre l'evolució del cost de la vida i aquelles promeses del sr. **Primo de Rivera**, quan féu les proclames els dies posteriors al cop d'Estat. La lluita contra els agiotistes, acaparadors i llogrers havia quedat convertida en la quasi absoluta permissivitat en aquesta matèria. I al mateix temps s'havien multiplicat les oficines, els secretariats, els vocals... tot de càrrecs honorífics, perquè «*nadie sale de sus casas realmente a pisar y estudiar sobre el terreno su misión*».

Després de molts mesos en què els preus havien pujat sense parar, l'abril de 1925 es detectà una certa baixa en algun producte (del pa i la carn de moltó, concretament), preus que tot seguit es recuperarien i seguirien pujant. L'alça seguí fins a començaments de 1927. Entre 1927 i 1929, la política de control de preus donà resultat, mantenint-se en línies generals els preus dels productes de primera necessitat (bacallà, oli, etc.). A les darreries de 1929 va tornar a pujar tot desmesuradament, per l'efecte de la gran crisi mundial que sacsejà l'economia de tot el planeta. Aquesta es venia anunciant des de 1925, any en què començaren a notar-se a Europa els efectes de l'especulació als Estats Units d'Amèrica (EUA).

En l'Anuari Estadístic de 1924 apareixia una referència de l'alça dels preus des de l'any 1913; des d'abans de la guerra, doncs. Prenent aquest any com a punt de partença, l'any 1921 havia pujat ja l'índex de preus un 121%, en xifres referides a subsistències alimentícies d'origen animal, i el 1924 un 189%. Dintre el grup de fibres tèxtils, entre 1917 i 1922 els preus havien pujat un 100%. Els materials de la construcció un 112% entre 1918 i 1921... La mitjana de la puja era elevadíssima. En la revista *Economía y Finanzas* del gener de 1930 es publicà un estudi de l'augment (en percentatge) del Cost de la Vida durant els anys 1928 i 1929¹⁹³:

PAÍS	ANY 1928	ANY 1929
Alemanya	152'6	156'5
Gran Bretanya	165	156'5
Àustria	108	110
Bèlgica	205	216
Dinamarca	176	173
ESPANYA	176	174
Finlàndia	161	160
França	105	111
Holanda	170	169
Itàlia	143	153
Noruega	193	180
Suècia	173	171
Suïssa	101	161
<u>any 1914 = 100</u>		

Les deficiències en l'alimentació eren una greu amenaça per a la salut de les classes populars. «*Si el benigno clima de Tarragona no resultara un atenuante de importancia en lo que respecta a la deficiencia de la alimentación, la anemia y la tuberculosis causarían en nuestra ciudad verdaderos estragos*»¹⁹⁴.

Quant a la criminalitat, les notícies oficials del règim declararen de seguida que els crims contra la vida havien descendit, i això a causa de la dissuasió institucional, feta amb la violència com a eina. S'executaren diverses penes de mort en començar la Dictadura. També es prohibí el joc, una de les principals causes de deutes i desesperacions. No obstant la minva en els homicidis, havien augmentat els delictes contra la propietat, perquè per a un nombre creixent de persones la vida era autènticament difícil.

Els salaris no arribaven per cobrir ni la quarta part de les necessitats que haurien

subministrat deu anys abans. Era del tot necessari que els Ajuntaments controlessin amb atenció l'evolució dels preus dels productes bàsics.

En matèria de jornals i sous, les diferències eren sorprenents. Els treballadors cobraven per jornada treballada (unes 5 o 6 pessetes diàries), i amb aquesta exigua paga havien de subsistir nombroses famílies; al mateix temps, alguns gestors i alts càrrecs d'empreses privades o de l'Estat vivien folgadoament (declaraven unes 10.000 o 14.000 pts. l'any)¹⁹⁵.

Els sous que pagava l'Estat, sense comptar els dels alts funcionaris d'Hisenda o de l'Exèrcit, eren ben bé de misèria (mestres, carterers rurals, funcionaris mitjans i auxiliars de l'Administració, ja fos general o local...). És clar que sempre quedava el recurs a la «concessió» de fer hores extraordinàries. Aquesta pràctica induïa a la contínua claudicació -i no només laboral!- ja que en ser un plus gracioble, però necessari del tot per al funcionari per poder equilibrar la seva economia, se n'havia de fer mereixedor. En anàloga situació es trobaven els dependents de comerç¹⁹⁶. I els capellans rurals no estaven millor¹⁹⁷. La pèssima situació laboral, alimentícia, higiènica, mèdica; les llargues jornades de treball, etc. possibilitaven que la tisi o altres malalties relacionades amb la misèria, que causaven veritables estralls entre la població, s'obrissin camí fàcilment a moltes famílies (vide apartat del treball al port).

És sabut que durant aquells anys alguns s'enriquiren de valent. Els llogres obtinguts anaren a parar a la compra d'accions i bons, o a la de finques, rústiques i urbanes; altres vegades a l'adquisició de luxe: cotxes, viatges,... Però a la vegada que es creaven fortunes, els pobres també esdevenien més pobres. Una gran proporció de la població del país no havia entrat encara, l'any 1931, en el món del benefici que les classes mitjanes fruïen en la resta de l'Europa Occidental.

Com que els sous i jornals s'estabilitzaren o baixaren, mentre que les despeses eren cada cop més grans, l'endeutament de particulars, petits comerciants i empresaris, etc. fou moneda corrent. A l'Arxiu d'Hisenda de Tarragona hi ha un veritable mostrari d'aquest endogalament (quadre XIII)¹⁹⁸. Els més afectats per l'endeutament foren els petits propietaris de negocis urbans (comerços modestos, negocis de transport)¹⁹⁹. Més excepcionalment, algun mitjà propietari de magatzems de vins. Aquests foren objecte de contínues declaracions d'insolvència, persecucions per motius d'impagament de la contribució industrial, etc. Els descoberts es refereixen a drets reals, impost d'utilitats, pagaments d'interessos i capital, dels préstecs hipotecaris, arribant fins i tot en alguns casos a la confiscació de béns -a no ser que el deutor es declarés insolvent total o es donés per desaparegut, cosa que ocorregué amb una certa freqüència²⁰⁰.

Les urgències, ruïnes i confiscacions de béns foren força usals en la dècada. La poca flexibilitat dels mecanismes de crèdit féu que un negociant, per por de quedar col·lapsat econòmicament per falta de mitjans de pagament (cosa que suposaria la confiscació i la ruïna), caigués en el sistema de crèdit privat, subjecte a altíssims interessos²⁰¹. Dels que feren

fallida, tret d'algun cas, la majoria eren oficis o negocis d'escassa envergadura. En un moment de crisi com aquell, podien créixer desmesuradament determinats negocis i esfonsar-se la majoria dels petits existents; i fins i tot caure alguns dels grans, per no poder adaptar-se a les circumstàncies. No era un fenomen nou. A cada època en què la situació econòmico-comercial hagi fet un gran canvi, i que per tant ha canviat també la manera de fer diners, se n'ha produït un de similar.

En el comportament dels preus hi van influir molts elements. La política triomfalista va voler fer veure que una baixada dels preus era sinònim d'un política populista. L'orientació de la política econòmica de la Dictadura a nivell general també podia estar en relació amb el comportament dels preus. La crisi de sobreproducció i subconsum que reportà la situació socio-econòmica dels anys vint acabà arrossegant tota l'economia mundial, però, mentrestant això no fou així, alguns dels sectors sí que patien ja les conseqüències de les crisis més immediates: les classes populars foren, en una ciutat com Tarragona, les més assotades pels corrents de contenció real de salaris i contenció aparent de preus. Les següents línies publicades en *El Comercial* són prou eloqüents: «*España está atravesando por una honda crisis de consumo, que amenaza con terminar aparatosamente con el ritmo y el equilibrio de nuestra producción. La cantidad de abnegación que puede pedirse al proletariado está en relación con sus medios económicos y la razón que justifique el sacrificio. Todos los medios que se están poniendo no sirven más que para empeorar el asunto. El otro día en el Fomento del Trabajo Nacional de Barcelona, el Sr. Puig Marcó propuso para hacer reaccionar los precios que se redujera el trabajo haciendo así disminuir el volumen de la oferta. Esta concepción egoísta sugiere malas perspectivas... Exíjase al obrero parte del sacrificio, pidiéndole mayor esfuerzo en el trabajo y a la vez mejórense los sistemas de producción, aportando métodos y maquinaria...*»²⁰².

L'any trenta, doncs, es caracteritzà per una depressió general, manifestada sobretot en la crisi del consum. L'atur es convertí en un problema mundial. La depressió en el consum repercutí immediatament en la producció. La manca de consum interior suposava que moltes persones no consumissin més que per subsistir, estrictament parlant, la qual cosa limitava moltíssim la capacitat industrial.

Tots els problemes quedaven ajornats. L'estabilitat política era indispensable perquè tots els problemes pendents de resolució poguessin ser discutits a plena llum.

NOTES:

- 84 Veure **J. Vallès i Pujals**, Elogi de Catalunya, pp. 125-6. Llibreria Catalonia. Barcelona, 1930. Veure també el Capítol IV «Influencia del mar en el florecimiento de Tarragona durante el siglo XIX», a Tarragona a través del siglo XIX de A. Alegret. Tarragona, 1924. Consultar també, de **Sancho Capdevila**, Tarragona. Guía históricoartística. Tarragona, 1929.
- 85 **Carmel Güell Riera**, Estampas Tarraconenses. Tarragona, 1979. (p. 143)
- 86 Veure **P. Heras**, La Revolución de 1868 en Tarragona, Ajuntament de Tarragona. Tarragona, 1981.
- 87 Tanmateix, la premsa silencià quasi del tot, limitant-se a donar informes oficials, allò que tingués alguna relació amb la *Sanjuanada*, diversos líders de la qual van ser a Tarragona.
- 88 Per documentar aquest punt, i veure la coincidència amb altres zones del país, pot veure's **Gabriel Cardona**, El poder militar en España, siglo XXI. Madrid, 1983. També **M. BACHOU**, «Los intelectuales y las campañas de Marruecos (1909-1913)», pp. 271-280 de la publicació col·lectiva Prensa i sociedad en España (1820-1936), Cuadernos para el Diálogo. Madrid, 1975.
- 89 Per citar alguns dels cognoms tarragonins, veiem que el juliol de 1924 tornaven de Larache els oficials Srs. Penedès, Forcadell, San Pedro, Montané i Guinovart (*DT* núm. 142, del 4 de juliol de 1924). Igualment, l'alfères **Manuel Torrell** lluità a Larache i perllongà la seva estada allà en acabar la guerra. El tinent Josep M. Corbella Guansé morí en Campanya el setembre de 1925. El **comandant Borràs** també morí el mes de setembre del mateix any a causa de la guerra. El tinent **Josep Rojí Acuña**, parent del regidor del mateix nom, féu la campanya del Marroc. **Domènec Benages**, capità d'Infanteria, s'estigué a Melilla fins i tot un cop finalitzada la guerra, com el capità Joaquim Bonet. Així mateix, el tinent de Cavalleria **Ferran Morenes**, fill del Conde de Asalto i **Carlos de Landa**, casat amb **Maria Porta**, de Tarragona. Els sergents **Josep Odena Odena**, **Olegari Roigé Baiget**; el tinent d'Enginyers **Josep Calvet Murga**, mort a Alhucemas; **Jordi Palanca**, fill de l'ex-Capità General de Catalunya i casat amb **Carme Guasch Muller**, de Tarragona. De Tarragona, no hi hagué solament militars, al Marroc. També hi anaren civils, com ara funcionaris o comerciants. És el cas de **Santiago Sellés**, caixer del Banc d'Espanya a Tetuán
- 90 Al carrer de la Pau li fou canviat el nom pel de Pau del Protectorat. Veure el *DT* núm. 240, de l'11 d'octubre de 1927.
- 91 Veure les Actes de la Diputació de Tarragona, foli 50, sessió del 23 de juny de 1926.
- 92 *DT*, 9 de juny de 1926.
- 93 Veure els articles que escriví **A. Rovira i Virgili** a primers de març de 1930 a *La Nau*, de Barcelona; i els primers dies de maig del mateix any a *El Sol*, de Madrid.
- 94 Vegi's **Carmelo Garitaonandia**, «La radiodifusión en la Dictadura», pp. 361-401, en el llibre col·lectiu La crisis de la Restauración, dirigit per **J.L. García Delgado**.
- 95 *La Cruz*, núm. 7.774, del 6 de març de 1925. Agafat de *Catalunya Social*.
- 96 *DT*, núm. 103, del 5 de maig de 1929.
- 97 Veure l'apèndix documental. També els *DT* núms. 273-276, de primers de desembre de 1929.
- 98 *DT*, núm. 17, del 20 de gener de 1928.
- 99 Reproduït al *DT* del 8 de desembre de 1928.
- 100 **José Luis Vila-San-Juan**, La vida cotidiana en España durante la Dictadura de Primo de Rivera,

ArgosVergara. Barcelona, 1984.

- 101 L'edifici del Banc d'Espanya, el de la Caixa de Pensions, etc.
- 102 **Mary Nash**, «La dona moderna del segle XX», a *Avenç*, núm. 112, del febrer de 1988 (pp. 7-10).
- 103 *DT*, núm.180, del 10 d'agost de 1929. Pastoral del Bisbe de Moulins, França.
- 104 Veure l'article de Joana Lluna, «L'esport, un miratge de l'alliberament? El Club Femení d'Esports, 1928-1936", a *Avenç*, núm. 112, febrer de 1928.
- 105 El Registre d'Associacions del Govern Civil de Tarragona permet conèixer, a la vista de llurs estatuts, la finalitat d'aquestes organitzacions.
- 106 Vegi's **J. Pemartín**, *Los Valores Históricos de la Dictadura*. Madrid, 1928. (pp. 412-413)
- 107 Reproduït en el *DT*, núm. 140, del 22 de juny de 1929.
- 108 Veure *Tarragona*, núm. 885, del 20 de juliol de 1923.
- 109 Segons un anunci inserit al *DT*, núm. 151, del 16 de juliol de 1924.
- 110 Veure *La Cruz*, del 28 d'agost de 1925.
- 111 Veure *DT*, núm. 293, del 15 de desembre de 1923.
- 112 Veure *La Cruz*, núm. 7455, del 22 de febrer de 1924.
- 113 *DT* del 30 de març de 1924.
- 114 *La Cruz*, núm. 7.695, del 3 de desembre de 1924.
- 115 Llibre d'Ac. Mun., sessió del 9 de juliol de 1923, fol. 167.
- 116 *DT* del 19 de desembre de 1923.
- 117 *DT*, núm. 41, del 16 de febrer de 1924.
- 118 *DT* del 4 de març de 1924.
- 119 Veure el llig. d'Associacions 248-274, a l'Arxiu del Govern Civil. També *DT*, núm. 188, del 6 d'agost de 1924.
- 120 Veure *DT*, núm. 94, del 22 d'abril de 1925.
- 121 Veure el *Boletín Oficial de la Provincia de Tarragona*, núm. 115, del 15 de maig de 1925.
- 122 El promotor era **Antoni Forn**. Veure el *DT*, núm. 25, del 28 de gener de 1925.
- 123 Arxiu del Govern Civil, en diversos lligalls d'Associacions: expedients nùms. 271, 1174, etc.
- 124 *DT*, núm. 130, del 9 de juny de 1926.
- 125 Veure **Juan Carlos Llorente Chala**, «El sector de producción y distribución de energía eléctrica durante la década 1920-1930», als *Cuadernos seconómicos de I.C.E.*, núm. 10 de 1979, pp. 535-577; **Enrique Uriarte**, «La energía eléctrica en España», a la revista *Información Comercial Española*, núm. 408 de l'agost de 1967, pp. 107121; **Nicolás Ortega**, «Política hidráulica y política colonizadora durante la Dictadura de Primo de Rivera», *Cuadernos económicos de I.C.E.*, octubre de 1979, pp. 353-381; **J. Velarde Fuentes**, *Política económica de la Dictadura*, *Guadiana. Madrid, 1973*; **Manuel Lorenzo Pardo**, *La confederación del Ebro. Nueva Política Hidráulica*, C.I.A.P. Madrid, 1930.
- 126 Era composta per una «Junta d'Accionistes de la Societat Tarraconense d'Enllumenat de Gas». Als arxius d'Hisenda figura el sr. **P. Monravà** com a representant de la Societat Gasòmetre Tarraconense. (Veure arxiu d'Hisenda, llig. 1.5.2.2/1.5.1.1. de 1917).
- 127 *La Veu de Tarragona*, núm. 848, del 21 de setembre de 1929.
- 128 Veure *La Tarde* dels primers dies de novembre de 1927.

- 129 Veure el mapa de la publicació del Ministeri de Treball, Comerç i indústria, *Producción eléctrica de la Provincia de Tarragona*. Madrid, 1923.
- 130 Veure *La producción de electricidad en las centrales hidroeléctricas y térmicas*, publicat per la Companyia Barcelonesa d'Electricitat, 1929, 32 pp.
- 131 Veure *Tarragona*, núm. 44, del 14 de març de 1922.
- 132 *El Socialista*, del 19 de setembre de 1923.
- 133 *DT*, núm. 176, de l'1 d'agost de 1926.
- 134 No tractem aquí de l'impacte que l'electricitat estava exercint en l'agricultura: trituradores, molins, bombes..., dels quals enginys es feren exhibicions en exposicions successives. Tot això plantejava un pervindre optimista a l'agricultura, a la vegada que permetia albirar molts problemes per la forma d'explotació que poguessin adoptar les grans companyies (*La Cruz*, núm. 7.973, del 4 de novembre de 1925, i *DT*, núm. 255, del 29 d'octubre de 1925). La petició d'instal·lació de motors elèctrics creixia sense parar en la ciutat, com a indicador fidel de l'electrificació progressiva de la vida urbana.
- 135 *La Veu de Tarragona*, 20 de novembre de 1924. A l'arxiu de la Diputació de Tarragona hi ha un lligall de documents de la Mancomunitat, on apareix tota la liquidació dels telèfons. Veure *DT*, núm. 257, del 20 de novembre de 1924. El novembre de 1926, la CTNE compraria un solar a la Rambla de Sant Joan/ c/ Fortuny per construir-hi un edifici amb la funció de ser la seu de la Companyia a la capital.
- 136 **Roberto Carballo Cortina**. «El capital extranjero y la Dictadura: la ITT en España», *Cuadernos económicos de ICE*, núm. 10, d'octubre de 1979, pp.579-600.
- 137 Manuel Tuñón de Lara, *La España del Siglo XX*. París, 1973, (p. 253).
- 138 *El Comercial*, núm. 1.839, de l'1 d'abril de 1928.
- 139 **Fr. G. de Membrillera**, Lo que ganaría Tarragona con su saneamiento y modernización. Tarragona, 1922.
- 140 L'informe dels tradicionalistes a l'Ajuntament de Tarragona sobre l'abastament d'aigua (imprès a Tarragona, Imp. Ventura Altès, 1922, p. 5 i ss.) deia: «*El simple aplazamiento de la resolución del abastecimiento de aguas supone el estacionamiento, cuando no el retroceso ciudadano, confinándolo a su presente mediocridad, a su limitada significación, a su reducida magnitud, a su mediatizada y confianda expansión financiera y económica*».
- 141 Text transcrit per **Marcel Riera Güell** a la p. 56 de *Estampes Tarraconenses*, Imp. Torres Virgili, Tarragona, 1979.
- 142 Veure el dibuix de *La veu de Tarragona* del 17 de setembre de 1927.
- 143 Llibre d'Actes Municipals, fol. 27, del 29 de gener de 1923.
- 144 Llibre d'Actes Municipals, fol. 33, del 5 de febrer de 1923.
- 145 «Reglament Interior de Sanitat Municipal», Imp. de Francesc Sagrañes. Tarragona, 1927, (pp. 5-12). (opuscle).
- 146 Informe del sr. Nogués, *DT* núm. 193, del 18 de juny de 1925.
- 147 Veure la cessió de 12 hores d'aigua de Puigpelat feta per don **Josep Badia** a l'Ajuntament, que apareix al Llibre d'Actes de l'Ajuntament del 5 de febrer de 1923, foli 32. Veure també en el Llibre del 25 de juny de 1923 la compra d'un gran nombre d'hores de la Mina de Les Quadres. Encara va haver-n'hi una compra addicional el desembre del mateix any.
- 148 Llibre d'Actes Municipals, fol. 139, del 26 de juny de 1925.

- 149 *DT* del 22 de març de 1928. p. 3.
- 150 Veure Informe de la Alcaldía de Tarragona. Antecedentes obrantes en el negociado de aguas de la corporación municipal relacionadas con la oferta de 6.000 plumas* de agua potable para el abastecimiento de esta ciudad, hecha por el ingeniero don Pedro Soulere Bové en 31 de julio de 1922. Imp. J. Pijoan. Tarragona, 1924. (opuscle).
- * Una «ploma» és la quantitat d'aigua que passa diàriament per un aforament. Oscil·la entre els 2.340 i els 3.500 l. diaris.
- 151 *DT*, núm. 180, del 2 de juny de 1925.
- 152 Llibre d'Actes Municipals, fol. 134, del 24 de juny de 1925.
- 153 En aquests dies de l'estiu de 1927, l'aigua de la Font del Llorito, molt popular a la ciutat, va resultar contaminada. D'ella es digué que, contaminada o no, tenia la virtut de ser miraculosa, perquè de cop i volta feren reaccionar l'esperit tarragoní, posant en evidència la ineptitud i la inconsciència de molts...
- Veure *DT*, núm. 233, del 2 d'octubre; núm. 251, del 23 d'octubre, etc.
- 154 *DT*, núm. 309, del 30 de desembre de 1927.
- 155 Veure el *DT* de primers de maig.
- 156 No ha d'estranyar que Tarragona no hagués solucionat els seus problemes aquífers: Múrcia, Granada, Màlaga, València... estaven intentant dur a terme remeis propis que, en tot cas, xocarien amb els interessos particulars i amb inconvenients administratius (Veure J. Bosque Maurel, Geografía Urbana de Granada, op. cit., p. 88 i ss.)
- 157 Vegi's l'opuscle L'aigua de propietat. Moció del Conceller en Cap de l'Ajuntament de Tarragona, senyor Pere Lloret i Ordeig, llegida a la Sessió corresponent al dia 6 de febrer de 1933. Imp. Torres Virgili. Tarragona, 1933. (15 pp.)
- 158 Veure la publicació de la Cambra de la Propietat Urbana de Tarragona: Les aigües potables de «propietat» a Tarragona. Imp. de Josep Pijoan. Tarragona, 1934.
- 159 Veure la «Moció sobre reforma i higienització de la part alta de Tarragona, pel regidor **Àngel Rabadà**», llegida en la sessió del 4 d'abril de 1918. Imp. Sagrañes. Tarragona, 1918.
- 160 Vegi's la correspondència del port, registre de sortida de correspondència, carta núm. 1050, de l'11 d'octubre de 1922.
- 161 *BOPT* del 4 de març de 1924.
- 162 S'instal·là un dispensari antiveneri el febrer de 1925.
- 163 Llibre d'Actes Municipals del 15 de gener de 1932.
- 164 *El Bloque*, núm. 1, any I, del 28 de juliol de 1929.
- 165 El 1927 s'ordenà que els recipients de la brossa fossin tapats.
- 166 *DT*, núm. 217, del 6 de desembre de 1928.
- 167 Per l'acord de 17 de desembre de 1923, s'establí la pasteurització diària de 6.000 litres de llet, amb la finalitat de destinar-la al consum dels nens i pal·liar així la mortalitat infantil. Llibre d'Actes Municipals, foli 287.
- 168 *DT*, núm. 169, del 24 de juliol de 1926.
- 169 Veure *DT*, núm. 205, del 19 de setembre de 1924.
- 170 Llibre d'Actes Municipals, Sessió del 3 de desembre de 1923.

- 171 DT de l'11 de novembre de 1923.
- 172 DT, núm. 263, del 10 de novembre de 1923.
- 173 A la Cooperativa Obrera Tarraconense, féu conferències el **Dr. Folch** qui, entre d'altres, pronuncià «Higiene a la vista». Vegi's DT, núm. 259, del 7 de novembre de 1926.
- 174 Les associacions excursionistes, com el grup *Ginesta*, es dedicaren a organitzar cursos per formar la gent per a casos d'accidents o altres situacions en què calgués actuar ràpidament i decidida. Veure DT, núm. 153, del 5 de juliol de 1930.
- 175 Veure **J. Aiguadé i Miró**, *La lleialtat a l'època*. Barcelona, 1930. (p. 100 i ss.)
- 176 Consultar **Francisco Villota Villota**, «Bosquejo histórico de la evolución del sistema sanitario español, de 1800 a 1987», a *Moneda y crédito*, núm. 183, de 1987 (pp. 25-46). En aquest article l'autor fa una divisió de l'evolució de la sanitat per etapes: a) Des de finals del s. XVIII fins el 1923, que defineix com a sistema tradicional amb canvis escassos i progressos migrats; b) Un període de transició (1924-1973), d'avenços sostinguts pel que fa a l'esperança de vida; i c) Des de 1973, el sistema actual.
- 177 El preu del sucre, dels ous, de la carn... era més alt a Tarragona que a Reus, Vendrell, Valls o altres localitats properes.
- 178 *El Comercial*, núm. 1575, de l'11 de febrer de 1923.
- 179 Veure DT, núm. 245, del 20 d'octubre de 1925. Veure també el Llibre d'Actes Municipals de la Sessió del 22 d'octubre de 1923.
- 180 Foren elegits els regidors **J. M. Sastre, E. Garcia, M. Capell, A. Mariné, J. Roca i F. Oliva**.
- 181 Així deia el Reial Decret Llei de 3 de novembre de 1923. Veure **Marcelo Martínez Alcubilla**, *Apèndice de legislación*, volum de 1923, p. 671.
- 182 Des de David Ricardo s'havia fet inusual en Economia parlar de causes naturals, preus naturals, etc.
- 183 Llibre d'Actes Municipals, Sessió del 5 de novembre de 1923, foli 260.
- 184 Veure *El Comercial*, núm. 1614, del 18 de novembre de 1923.
- 185 Veure el DT dels dies 29 de novembre i 2, 3 i 6 de desembre de 1923.
- 186 DT del 7 de desembre de 1923.
- 187 Vegi's a la revista *Informaciones Sociales*, de desembre de 1924, l'article reproduït pel DT el 10 de gener de 1925.
- 188 Veure **Ramón Tamames**, *Introducción a la Economía Española*. Alianza Ed. Madrid, 1972.
- 189 DT del 4 de març de 1924. Veure en l'apèndix documental de preus l'evolució soferta pels productes de primera necessitat.
- 190 DT, núm. 55, del 15 de març de 1924.
- 191 *El Comercial*, núm. 1.644, del 15 de juny de 1924.
- 192 *BOPT* de 20 de desembre de 1925.
- 193 *El Comercial*, núm. 1.686, del 26 d'abril de 1925.
- 194 DT, núm. 232, del 2 d'agost de 1925.
- 195 Veure el quadre de l'Apèndix Documental sobre empreses, tributació i diferències en els salaris.
- 196 Consulti's el llibre de **Manuel Lladonosa i Vall-llebrera**, *Catalanisme i moviment obrer: el CADCI, entre 1903 i 1923*. Publicacions de l'Abadia de Montserrat. Barcelona, 1988. També

Arturo Barea, La forja de un rebelde, op. cit. etc.

- 197 Veure a l'Arxiu d'Hisenda, llig. 3.3.5.3., anys 1921-24.
- 198 Arxiu d'Hisenda de Tarragona, Secció Tresoreria, llig. 2.3.4.
- 199 Veure llig. 3.2.5., de 1915-22 i 1926-27, (Arxiu d'Hisenda, secció Tresoreria).
- 200 Els préstecs hipotecaris es contractaven entre particulars, encara que Hisenda cobrava una quantitat, el 5% generalment, per reconèixer i legalitzar l'operació -llig. 3.2.6.7., 1920 i ss. (Secció de Tresoreria de l'Arxiu d'Hisenda).
- 201 Algunes professions d'insolvents detectades en les documents foren: especulador de fruits, escombrer, tintorer, fuster, venedor de carbó, advocat, sastre, venedor d'oli i vinagre, robaveller, taller de calçat, cellerer, tender de queviures, venedor de mobles, de gallines, fàbrica de pedra artificial, carreter, venedor de peix, forner, especulador d'aviram, barber, contractista d'obres, carnisser, camioner, taverner,... Veure llig. 3.2.5.1.1.5., de 1928, «Descoberts de Contribució Industrial».
- 202 *El Comercial*, núm. 1.882, del 27 de gener de 1929.

4. ELS TRANSPORTS I LES COMUNICACIONS.

"Quan el moll treballa, ningú no badalla"

(Dita popular tarragonina)

4.1 LES CARRETERES

Els accessos a la ciutat resultaven de la màxima importància per a Tarragona. I això per diversos motius: en primer lloc, per posar en pràctica aquelles possibles funcions que es reservava la ciutat per al futur: el desenvolupament comercial, industrial, turístic...; i en segon lloc, per la presència del port²⁰³. El procés de modernització tècnico-mecànica que anava prenent embranzida en tot el món occidental arribà a Tarragona mitjançant la introducció, a principis de segle, dels vehicles motoritzats. El ritme fou lent al començament, però s'anà accelerant a mesura que passaven els anys. La modernització afectà tant les necessitats econòmiques més peremptòries del país com el consum sumptuari, molt més elitista.

A la premsa dels anys vint van aparèixer diàriament anuncis de venda de carros, tartanes i cavalleries. El transport estava sofrint una autèntica revolució. Fou desenvolupat, principalment, per la iniciativa privada. El seu complement infraestructural eren les carreteres. El tràfic de viatgers i mercaderies en automòbils de motor va anar creixent de forma espectacular en els anys vint, constituint-se, de fet, en el substitut del servei que els ferrocarrils desenvolupaven a la resta d'Europa (veure quadre VIII).

Un buit en la legislació sobre la circulació d'automòbils va anar omplint-se des de l'inici de segle: uns cops, a base d'aplicar convenis internacionals en aquelles qüestions; d'altres, fent servir mesures pròpies de la idiosincràsia del país, com ara la protecció nacional a la indústria automobilística, etc.²⁰⁴

Més lentament del que hauria estat desitjable, s'anà fent concessions sobre la reparació i asfaltat de certs trams de carreteres afluents a Tarragona, com les de Tarragona-Alcolea del Pinar (*Gaceta de Madrid* del 21 de gener de 1924), les de Tarragona-Barcelona, Lleida-Tarragona i L'Hospitalet de l'Infant-Móra la Nova (*Gaceta de Madrid* del 15 de febrer de 1924). Els tràmits necessaris fins que aquelles obres no es van veure culminades foren molts. Es donava la circumstància que algunes subhastes no trobaven licitadors; d'altres feren fallida. La mala situació econòmica general i les despeses que originava la construcció de carreteres paralitzaren la iniciativa privada durant alguns anys.

Quant als serveis regulars de transport per carretera, pel Decret de 4 de juliol de 1924, es donà la possibilitat a particulars de fer concessions d'explotació de línies de viatgers, i per un llarg període d'anys. «Ara, la lliure concurrència s'ha acabat; entrem en un règim de monopoli». Això significava que les petites explotacions existents fins aleshores s'anirien substituint per uns concessionaris poderosos i omnímodes, que explotarien el servei en exclusiva durant molt temps: «La gent odia els privilegis, les exclusives, els monopolis, perquè són la supèrbia, la tirania, el mal servei...»²⁰⁵ En una altra de les queixes contra la Llei de Concessions de 4 de juliol de 1924 es deia, amb tota la raó, que la forma d'encarir el servei era eliminar la competència; era precisament això el que aconseguí la llei de concessions²⁰⁶. Així, s'imposaren línies per part d'empresaris lligats a la política de la Dictadura. Les concessions eren aprovades per la Junta Provincial de Transports. En ella estaven presents els concessionaris, els representants de la Cambra de Comerç, els representants dels mitjans de comunicació oficials, el Governador Civil, el Delegat d'Hisenda, el Cap d'Obres Públiques, l'Enginyer Inspector d'Automòbils²⁰⁷. La Junta Provincial de Transport, després de força mesos de tràmits, anava fent concessions per a diferents trajectes²⁰⁸. Les concessions fetes llavors enllaçaren amb el monopoli de moltes companyies en els anys posteriors a la Guerra Civil.

Per al transport de mercaderies, la política de rebaixa de tarifes iniciada per la Mancomunitat fou seguida per la Diputació de la Dictadura, potenciant així l'ús dels camions sobre el del tren.

Si alguna carretera era fonamental per Tarragona, aquesta era la que la unia amb Reus. És generalment acceptat que la Dictadura dotà al país d'una xarxa de carreteres, però l'assumpte de la comunicació entre Tarragona i Reus reflectí una realitat molt distinta. El Pla General d'Obres Públiques (nivell provincial) al qual pertanyia el tram Tarragona-Reus, havia anat adjudicant, a poc a poc, les obres per subhasta amb pocs licitadors, parades en les obres, escassa assignació econòmica, etc.

Essent com eren Tarragona i Reus centres amb activitats complementàries, no va haver-hi manera de posar en marxa un pla que comunicés ambdues ciutats, a causa del malament que funcionava la comunicació per ferrocarril; i també per la negligència -que fregava la punibilitat- de la Companyia del Tramvia (*vide infra*). Es sol·licità amb insistència que el Ministeri d'Obres Públiques arreglés la carretera, que era l'única via de comunicació entre la ciutat més industriosa en manufactures, més activa en la contractació de productes agrícoles d'exportació, i el seu port exportador. Per la carretera de Tarragona a Reus hi passaven uns mil cinc-cents vehicles diaris. Juntament a aquesta petició es demanava que l'assignació econòmica fos suficient per a no deixar l'obra a la meitat, com ja havia passat altres cops²⁰⁹. Malgrat els precís, les obres de l'empedrat van durar tota la dècada, obstaculitzant encara més el dens tràfic existent.

En començar el decenni dels anys trenta, la carretera seguia sense enllosar. Així ho veia el *Diari de Reus*: «Dubtem que en tota la xarxa de carreteres de la 'província' n'hi hagi cap

que sigui susceptible de registrar un tràfic tan intens que la que permet comunicar la ciutat nostra amb la capital i fer arribar al port, per la via més natural i directa, d'ençà de la vaga de l'autolocomoció, el volum ingent del nostre comerç d'exportació... Podria sospitar-se l'existència d'un interès ocult en què aquesta carretera es trobi gairebé sempre en estat lamentable. D'un any a aquesta banda l'hem vist empitjorar fins a l'extrem de tenir de desviar-se'n la major part del tràfic. Es trobava preferible d'agafar la de Reus a Salou, fins el seu encreuament amb la de Castelló a Tarragona... Abans d'acabar-se la reparació present ja tornarà a estar malmesa la carretera per allí on s'ha començat...»²¹⁰

Encara que per trams desiguals, la carretera que duu a Barcelona ofería un aspecte similar al descrit per la de Reus. La carretera Tarragona-Barcelona estava inclosa dins d'un dels catorze itineraris marcats pel Patronat del Circuit Nacional de Ferms Especials (segons el Reial Decret Llei de 9 de febrer de 1926)²¹¹.

En un altre ordre de coses, la Mancomunitat, en els anys que portava d'existència, s'havia anat encarregant de tenir cura de les carreteres comarcals de Catalunya. La taxa cobrada pel trànsit d'automòbils era superior a la que cobrava l'Estat (200 pts. per patent de circulació, enfront de les 100 que exigia l'Estat). Així obtenia un superàvit que podia dedicar a l'arranjament de camins veïnals²¹². A més, el seu pressupost era alt degut a la gran quantitat de deute emès. Un cop dissolta la Mancomunitat, el pla de camins veïnals per enllaçar petites poblacions fou parat, i no es reemprendria plenament fins a la posada en marxa del Pla de la Diputació, a finals de 1927²¹³. Per realitzar l'operació, la Diputació emetria bons de deute per valor de set milions de pessetes i els Ajuntaments interessats n'hi afegirien tres més per tal de completar el que s'havia pressupostat... Els set milions del deute s'haurien de pagar en part amb subvenció de l'Estat i en part amb el benefici del impost sobre el rodatge. El Pla suposava la construcció de 400km. de carretera, que comunicaria pobles fins aleshores pràcticament incomunicats. Aquesta xarxa establiria també connexions amb les províncies de Saragossa, Castelló i Lleida.

Abans d'aprovar-se el Pla de la Diputació, aquesta havia estat intervenint en projectes menors de condicionament viari, com a continuació de les vies de la Mancomunitat però amb un numerari inferior, fins que fos arbitrat un altre pla. Foren les Diputacions les encarregades d'acceptar les quantitats degudes, i pagar-les, per la Mancomunitat. Això els suposà una pèrdua considerable de liquiditat, agreujada per l'alienació de serveis, això és, per la pèrdua d'atribucions econòmiques deguda al centralisme de l'Estatut Provincial.

A pesar de les obres realitzades, el creixement del trànsit fou molt més ràpid que el de les carreteres per on havia de transcórrer. Les mostres són abundoses en la premsa i en els documents gràfics de l'època. Disminuïa el cens de vehicles de tracció animal, a causa de la seva impossibilitat de competència amb la rapidesa, etc. dels automòbils; es posaven traves per la circulació de llandes metàl·liques, perquè danyaven el ferm de les modernes carreteres. A l'ensem, les grans empreses fabricants d'automòbils buscaven qui les representés comercialment a Tarragona. Les marques Ford, Hispano-Suiza, Citroën, Chevrolet, Fiat, van

anar obrint agències comercials a la ciutat²¹⁴.

Quan el 1926 s'aprovà, dintre del Pla Financer de Govern, el Pla de Construcció del Circuit Nacional de Carreteres amb Forns Especials (que s'havia de fer en els 7 anys successius), a tot el país hi havia cent mil automòbils en circulació. El primer vehicle es matriculà a Tarragona l'any 1907; el 1920 hi havia 122 vehicles matriculats a tota la província; 3.570 el 1930, dels qual poc més de la tercera part eren de la ciutat²¹⁵. Una crònica del setmanari *El Comercial* deia encertadament: «En España el binomio ferrocarril/carretera se ha resuelto de manera simplista, favoreciendo indiscutiblemente las empresas de automóvil existentes. Las compañías ferroviarias no han logrado superar al medio moderno en tarifas, horarios y rapidez..., la carretera está ganando la batalla»²¹⁶.

4.2 ELS FERROCARRILS

Els ferrocarrils foren el principal mitjà de comunicació en aquells anys. L'anàlisi de la qüestió s'emmarca plenament dintre el paper principal exercit per la política econòmica duta a terme des d'instàncies centrals²¹⁷; en un altre nivell, s'inscriu en la reflexió sobre les conseqüències que tal política econòmica va tenir a llarg termini en aquesta zona. «L'ordenació ferroviària i els seus problemes», aquest fou el tema que més literatura periodística generà durant els primers anys del segle XX. Al marge del que pogué resultar d'un estudi general, per a Tarragona i els seus accessos per ferrocarril, es notà clarament la falta de planificació en la xarxa de transports.

La polèmica de si els ferrocarrils eren una explotació lucrativa o un servei es decantà clarament cap al segon postulat²¹⁸. I, com passaria en molts altres casos, el naixement d'un servei comportà també el naixement d'un motiu d'abús i corrupció. Les companyies ferroviàries, per veure d'obtenir diners de l'Estat, es queixaven contínuament de la insuficiència de material, de l'escassetat de construccions, etc., mentre que els empleats denunciaven la mala administració de l'explotació i els usuaris reclamaven un millor servei.

A 1923 hi havia 117 concessions repartides entre 21 companyies diferents. **Eduardo Maristany**, director de la *Compañía MZA (Madrid-Zaragoza-Alicante)*, féu la proposta que les grans companyies absorbissin les secundàries, per així pal·liar la dispersió. El diari *El Socialista* proposava que l'Estat es fes càrrec de l'explotació, però l'estatalització del servei no era vista amb bons ulls per qui pensava que el servei aniria encara pitjor. En alguns països, com Bèlgica, s'havia desestatalitzat el servei recentment, evitant-se així que l'Estat carregués amb les pèrdues que aquell generava²¹⁹.

Tarragona no romangué aliena al desgavell que existia en aquest país en matèria de ferrocarrils. Quan arribà la maquinària legislativa de la Dictadura a aquest tema, n'augmentà encara més la burocràcia i la normativa prolixa i contradictòria, sense atallar amb això cap dels defectes que es venien arrossegant des de feia tant de temps. De les mesures que

s'aplicaren en un sentit «regeneracionista» -de nom pompós, però ineficaces totalment-, una en fou la retirada del passí gratuït als funcionaris, excepció feta d'aquells que fossin necessaris per al servei o d'aquells altres a qui el Ministeri n'expedís un d'especial²²⁰. De l'ordenament del sector se n'encarregaria el Consell Superior Ferroviari. Aquest fóra qui duria a terme l'estudi de l'explotació comercial dels ferrocarrils i coordinaria l'acció de les companyies; qui recolliria l'opinió dels implicats a través de representants de l'Administració i del sector privat, Cambres de Comerç, etc.

Pel Reial Decret de 12 de juliol de 1924, s'aprovà l'Estatut elaborat per **A. Maura** i **A. Flores de Lemus**. L'Estatut deia que les tarifes haurien d'abarcabar la totalitat de les despeses d'explotació, encara que d'això se'n pogués derivar un increment dels preus per als usuaris. Les companyies ferroviàries s'adheriren a l'Estatut²²¹. El Consell Superior Ferroviari obrí, al cap de poc temps d'haver estat constituït, un canal d'informació pública sobre el pla que seguiria: des de la premsa se li donà la resposta adequada, però no hi parà cap atenció: *«Hágase antes otro plan en el que se establezca el aprovechamiento de las líneas actuales, pues sólo así 1) Se comenzarían a tocar las ventajas de una innovación legislativa ofrecida por el nuevo régimen y 2) Habría una norma de seguridad para el trazado de nuevas líneas, ya que aquella estructuración de lo existente, mirando al servicio y no a los concesionarios, mostraría dónde están los vicios realmente»*²²². Era el mínim de regeneració que es podia exigir a aquells que tant ho havien pregonat.

Si l'engrandiment de la ciutat de Tarragona passava pel creixement del port, això últim precisava de l'ordenació d'una xarxa de comunicacions que unís el port amb les regions de l'interior. Els ferrocarrils n'eren una peça fonamental: haurien de fer un transport barat i veloç per convertiria el *hinterland* potencial en real. Encara que el tràfic ferroviari a Tarragona era intens -a Catalunya només la superava Barcelona-, les necessitats del ferrocarril no foren ateses suficientment, resultant en conseqüència més aviat un obstacle que un ajut pel creixement de la ciutat. De manera clara, allò que les companyies de ferrocarrils obtenien pel tràfic tarraconense era molt superior a les prestacions que donaven.

INGRESSOS QUE VA OBTENIR LA *COMPAÑÍA DEL NORTE* EL 1923²²³

ESTACIONES	PESSETES
Tarragona	8.062.017,00
Vila-seca	25.739,05
Salou	140.502,69
La Canonja	10.068,95
TOTAL	8.238.327,69

INGRESSOS QUE VA OBTENIR LA COMPAÑÍA MZA EL 1923²²⁴

ESTACIONES	PESSETES
Morell	117.490'00
La Secuïta	87.859'00
El Catllar	28.683'00
La Riera	39.375'00
La Pobla	34.273'00
Salomó	48.780'00
Roda de Berà	49.735'00
Sant Vicenç	134.065'00
Calafell	114.249'00
Tarragona	5.387.752'00
Altafulla	25.674'00
Torredembarra	107.268'00
Vendrell	365.313'00
L'Arboç	159.898'00
TOTAL	6.700.414'00

El port necessitava un gran espai on col·locar els seus serveis, poder practicar la càrrega i descàrrega, fer esperar els vehicles, dipositar estris i mercaderies... Però les companyies ferroviàries ocupaven aquell espai des de feia molt temps. Primer de forma temporal, però amb els anys l'ocupació s'havia anat tornant definitiva. S'havien anat apoderant de la línia litoral fins al punt de convertir el port en una de les seves dependències²²⁵. Per falta de material ferroviari hi havia mercaderies que romanien dies i més dies en el port, sense distribuir als seus punts de destinació. L'estació de *MZA* estava situada a la Platja del Miracle. Els seus serveis eren molt deficients.

Tarragona no comunicava amb la «Línia dels Directes», com era anomenada la que unia Madrid i Barcelona. Va ser un gran error comès en el moment que va construir-se la via, el 1883, que deixava Tarragona a 10 km. de la línia directa entre aquelles dos grans ciutats. Això té més importància del que pugui semblar. Cap visitant il·lustre procedent de Madrid o de Barcelona no podia fer escala a Tarragona. És normal llegir a les cròniques urbanes: «El senyor 'X' vingué a Catalunya. El Governador anà a Reus a donar-li la benvinguda». O bé: «El senyor 'Y' se n'anà ràpidament en cotxe a Reus, des d'on agafarà el tren cap a Madrid». L'estació s'utilitzava per transportar els soferts passatgers a Barcelona. Per ella hi passaven

els soldats que, atrotinats, arribaven de la Guerra d'Àfrica. També hi passaven els presoners que eren traslladats d'un penal a un altre. De vegades, la ciutadania se solidaritzava amb ells, com quan van passar els condemnats per la Sublevació de Jaca, el desembre de 1930. Les manifestacions de suport no varen poder ser evitades per les forces de l'ordre.

Els viatgers eren traslladats per ambdues companyies. Se'ls obligava a pesar el bagatge en bàscules envescades de peix, i a facturar-lo havent de fer cues que els podien arribar a fer perdre el tren en el qual anaven aquells paquets, de llargues com eren. «*La estación de Tarragona es una pocilga en cuyos pasillos pasan la noche viajeros pobres*»²²⁶. Els accidents, atropellaments, descarrilaments... foren freqüents.

La Companyia MZA obtingué el 1917 els terrenys de la infermeria, els tallers, etc., de l'antic Penal, dintre els quals es trobava la Pedrera, que seguia la línia de la platja²²⁷. Eren terrenys que l'Estat havia cedit a la Junta del Port, i que aquesta, al seu torn, cedia a la *Compañía MZA*. Quan es féu la concessió, no se li donà cap mena de publicitat. L'ocupació d'espai havia anat en augment, fins al punt que es temia que pogués obstruir el pas lliure de l'estació cap al port. Davant les protestes de la ciutat, es pensà en construir, per part del Port, un tram de carretera. Però pel maig de 1931 el tram encara restava per fer²²⁸. A principis de 1925, la MZA prenia possessió de terrenys que encara no havia ocupat de manera efectiva. La ciutat respongué oposant-s'hi. La platja del Miracle quedava cada cop més reduïda. Fins i tot l'Ajuntament de la Dictadura es posà a la contra de la ratificació de la concessió²²⁹. Tanmateix, l'oposició no arribaria a ser eficaç, ja que «*cualquiera entidad de esta localidad que toma la iniciativa en este asunto ha de conseguir mejor resultado que el Municipio, cuya Comisión Permanente deja mucho que desear en el prestigio del vecindario*»²³⁰.

Per anar a Lleida, els viatgers havien d'agafar un tren de la *Compañía del Norte*. Aquesta no tenia a Tarragona cap estació de viatgers pròpiament dita: tenia llogada una andana a la MZA. A aquesta ruta se l'anomenava «el camp d'experimentació de la tolerància». Si plovia, els viatgers, que estaven a la intempèrie, quedaven exposats a la pluja. El tren no tenia vidres a les finestres, els estreps queien; hi havia tantes goteres que els passatgers havien d'obrir els paraigües dintre els vagons. «*Es impensable que esto pase en un país que patatea por conseguir un puesto permanente en la Sociedad de Naciones*»²³¹.

La *Compañía del Norte* ocupava una àmplia zona paral·lela al carrer Reial, zona naturalment inclosa en el port. Més enllà, prop de La Pineda, hi tenia l'estació per a les mercaderies. Des del port a la seva estació, tot anava ple de vagons, restes de rails, travesses... que ocupaven un terreny pertanyent al port. L'esmentada companyia tenia la concessió de l'explotació de les vies en els molls de la Costa i Paral·lel, aprovat per R. O. de 23 de juny de 1903²³². La companyia cobrava per les mercaderies transportades i llavors, en teoria, havia de pagar una quantitat estipulada a la Junta del Port. D'altra banda, corria a compte del Port la instal·lació de les vies en els molls i llurs enllaços que s'anà fent en la dècada dels anys vint. Hauria estat lògic que els guanys haguessin anat a parar al port, però no fou així. Amb aquests contractes es veia clarament que l'Estat era el millor aliat i gestor de les grans empreses a l'hora d'aplanar obstacles i generar beneficis. No es veia en absolut

el component d'acció social que raonablement podia esperar-se veure; ni tampoc de servei a la ciutat. D'aquesta manca de sensibilitat pel desenvolupament de la comunitat, la Dictadura en donaria massa sovint exemples: a les altes esferes, s'acordaren concessions i favors que en absolut no eren beneficiosos per a la ciutat. No hi havia, però, possibilitat de rèplica.

Des de 1926, la *Compañía del Norte* disposava d'una factoria a dins mateix del recinte portuari, feta per la Junta del Port, que volia facilitar la desestiba de mercaderies. En el mateix sentit, el Port li havia concedit el privilegi de fruit de tarifes reduïdes per al desembarcament de carbó per a les seves locomotores, tement potser que la companyia se n'anés a descarregar-lo a un altre port que li oferís millors condicions. A les darreries de novembre de 1926 van començar-se a partonar els terrenys del port dels de l'estació del ferrocarril²³³.

Amb la instal·lació de la factoria de la *Compañía del Norte* es completà el contracte d'explotació de totes les vies. El comerç ho acollí amb l'esperança que es descongestionarien les vies i es facilitarien les operacions en benefici del comerç²³⁴. De fet, fins aleshores no va haver-hi ni contracte ni pagament. La companyia venia explotant les vies sense pagar res a ningú²³⁵. A partir d'ara hauria de pagar un peatge del 40% del que la companyia cobrés pel recorregut de les estacions al port. A canvi d'aquest arranjament, el port s'obligava a comprar a la companyia la via del moll sota el dic de Llevant, que era l'única que encara no formava part de la propietat de la Junta del Port.

Des del punt de vista de la seguretat, la *Compañía del Norte* tenia una funesta tradició. En el tram entre Tarragona i Tortosa s'havien produït més catàstrofes que en cap altre de característiques similars.

Com és sabut, hi havia un greu inconvenient per al creixement de la ciutat i del port, així com per a la connexió d'ambdues àrees: el cinturó de ferro que cenyeix la ciutat per la banda de mar; cinturó que encara avui genera preocupació i debat²³⁶. En aquells anys, per poder passar de la ciutat al mar hi havia dos passos a nivell. L'un era per l'estació de la MZA, però com que el terra estava mal anivellat, els carros patien el risc de relliscar i caure a la mar. L'altre era el de la Plaça Olózaga, que ocasionava perjudicis contínuament, amb llargues parades del tràfic, atropellaments a persones i a vehicles: «*Si fuéramos un pueblo con un carácter diferente, ya habríamos hecho una estadística de las pérdidas materiales que viene causando al comercio local el paso a nivel de la Plaza Olózaga, con sus desesperantes interrupciones de tráfico. La muralla de hierro que rodea la ciudad se hace cada día más difícil de salvar a causa de las interrupciones que la Compañía del Norte ocasiona por sus frecuentes maniobras en dicho paso*»²³⁷.

Les deficiències i l'abandonament, però també l'augment del trànsit, feren que les queixes contra les companyies s'anessin acumulant. Fins i tot estava en perill el creixement del volum del moviment portuari. Les reivindicacions que la ciutat feia eren ja molt antigues; encara més: eren justes i no gaire difícils d'aconseguir²³⁸. La primera de totes era la construcció, per

part de la *Compañía MZA* d'un ramal que enllacés Tarragona amb Reus per tal d'establir comunicació amb la «línia dels directes», la Barcelona-Madrid. D'aquesta manera Tarragona fóra una estació més de la línia Reus-Barcelona. En començar la Dictadura, les entitats representatives de Tarragona (Sindicat d'Exportadors de Vins, Centre Industrial, Associació de Consignataris, Ajuntament, Cambra de Comerç...) ho van demanar amb insistència, però no reberen cap resposta. A la vista d'això, la Junta del Port va proposar al *Directorio* que la Direcció d'Obres Públiques augmentés la consignació del Port, perquè fos ell qui empenqués les obres de l'enllaç. Van ser citats els directors de les companyies per arribar a un acord favorable a la ciutat, segons deia la citació; tanmateix, aquest acord no fou possible²³⁹.

Com que es preveia que les despeses necessàries per construir un ramal serien força elevades, i a la vista que Tarragona i Reus estaven ja unides per la línia de Lleida, que explotava la *Compañía del Norte*, es va proposar una altra solució: construir un ramal que enllacés amb la línia Lleida-Tarragona i Saragossa-Roda de Berà, i que substituís l'enllaç existent, suprimint així els retrocessos obligats per la disposició de l'estesa. Però les companyies es negaren en rodó a construir-lo²⁴⁰.

És molt significatiu que, quan es frustrava alguna petició, es postil·lés a la premsa: «Tarragona no té valedors forts a Madrid». Era la viva imatge del caciquisme, que durant la Dictadura proliferà encara més que abans.

Els preus per quilòmetre de Tarragona a Tortosa o altres trams de similars característiques eren els següents:

PREU DELS TRAJECTES DEL TREN*

TRAJECTES	TIPUS DE BITLLET	DISTÀNCIA(km.)	PREU(PTS)/CLASSE		
			1	2	3
Reus-Barcelona	reduït	105	-	7'65	4'95
Picamoixons-Barna	«	103	-	7'80	5'30
Valls-Barna	«	97	-	7'30	4'85
Tarragona-Lleida	«	103	8'50	6'40	4'70
Tarrag-Tortosa	ordinari	84	-	6'10	4'75
Tarrag-Barna	«	91	13'70	10'45	6'75
Tarrag-Tortosa	anar/t.	81	12'50	8'00	5'90
Tarrag-Barna	«	91	-	13'00	8'70

*S'ha d'afegir a aquests preus un 15% a més del timbrat.

Tarragona va demanar que li fos concedit el mateix sistema de tarifa reuïda del qual venien beneficiant-se Reus, Valls i Picamoixons. La companyia contestà que ja havia fet tot el que podia fer en concedir a Tarragona tarifes reduïdes els dies festius; que s'estava a

l'espera de l'aprovació de tarifes noves per a la generalitat del servei; que s'havien suprimit les bestretes que les companyies rebien de l'Estat; que Tarragona era una estació d'entroncament per a altres línies (per la qual cosa serien pocs els viatgers beneficiats per la reducció dels preus); que el cost del transport havia pujat darrerament més que no pas el preu dels bitllets; i que si es feia aquesta concessió a Tarragona, caldria fer-la també a altres estacions, cosa que suposaria pèrdues segures per a la companyia.

L'opinió de Tarragona es féu patent tot seguit: «*La MZA ha parecido querer demostrar su interés en que ninguna aspiración de Tarragona se cumpla... No es muy difícil buscar conexiones entre el Sr. Maristany, marqués de Argentera, y ciertos ediles que...buscan su propio provecho...*». Les paraules transcrites van referides a un afer ocorregut anys enrere sobre la mateixa qüestió de tarifes, interessos de comerciants, etc.²⁴¹

A la vista que no hi havia una altra manera de protestar, la ciutat canvià jocosament el nom d'alguns carrers: el carrer de Barcelona s'anomenaria «carrer dels elements directius de la *Compañía MZA*, xarxa catalana»; el carrer del Mar seria «el carrer dels *Ferrocarriles del Norte de España*»; el carrer Gasòmetre, «carrer de l'ex-gasòmetre de l'ex-fàbrica de gas per a la força motriu, l'enllumenat i altres usos»... (a causa del canvi de mans i posterior desaparició de l'empresa Gasòmetre de Tarragona, per obra de *La Canadiense*).

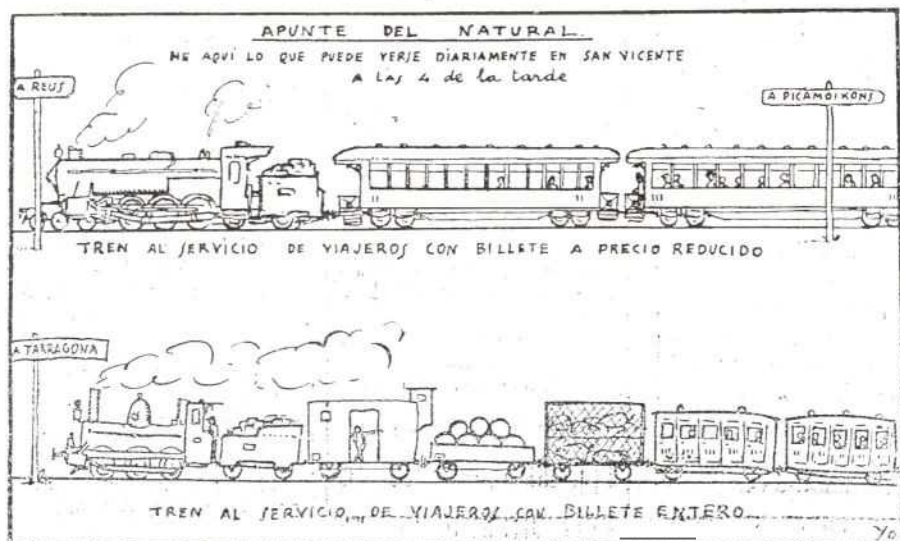
Una altra petició reiterada a la *Compañía MZA* fou que augmentés el servei de trens en direcció a Barcelona. Hi havia només un viatge diari que fos directe a Barcelona; i encara deixà de funcionar pel juliol de 1927, ja que fou substituït, cara a la rendibilitat en l'explotació, per una unitat que havia d'enllaçar a Sant Vicenç de Calders amb el tren provinent de Reus, a la cua del qual s'afegia. La supressió del directe a Barcelona va ser la guspira que desencadenà l'oberta protesta de la ciutat contra la *Compañía MZA*²⁴². Tenia tot l'aspecte de ser una venjança planejada per la companyia ferroviària contra les protestes ciutadanes a causa de la disconformitat regnant amb els horaris, les tarifes, etc. L'any 1927, en què va haver-hi un auge important en el tràfic comercial, va poder-se constatar perfectament la insuficiència de les comunicacions.

Va ser convocada una assemblea ciutadana per tal de prendre mesures contra la supressió del directe. S'entaularen polèmiques a la premsa: «*Parece que la MZA tiende a obstaculizar la aproximación de nuestra ciudad a Barcelona. Se empeña en contrariar a los tarraconenses en lo que más viva y hondamente ha de herirles siempre: su condición de catalanes*»²⁴³.

Ofenia especialment el fet que el nou itinerari no fos batejat amb el nom de Tarragona, sinó amb el de Reus. L'agreuït era, a més a més, que l'eliminació del tren amb el nom de Tarragona-Barcelona també eliminava la reducció de tarifes existent per als dies festius, de què Tarragona gaudia com a concessió de la *MZA*, tot argumentant-se que el tren no era el mateix. El tema fou comentat per *El Sol*, de Madrid, la revista *Los Transportes* d'agost de 1927, la premsa comarcal i **A. Rovira i Virgili** des de *La Nau*. No es posaria un directe fins el juny de 1929, advertint que «*si no era rentable sería rápidamente suprimido*»²⁴⁴.

Referent a la polèmica encetada per l'assumpte dels trens cap a Barcelona, no totes les

Nota del día... y de todos los días



Així era vist el tracte donat per la *Companyia de Ferrocarrils MZA* als tarragonins.
(Font: DT, 10 de juliol de 1927)

veus que s'alçaren en la ciutat foren unànimes. El periòdic *La Veu de Tarragona*, òrgan de La Lliga, no se sumà a les crítiques al senyor Maristany i a l'actuació de l'empresa²⁴⁵. Maristany estava molt ben vist a certs cercles barcelonins²⁴⁶. La lluita ja havia començat feia molt de temps; ara, a la reunió convocada per constituir l'assemblea ciutadana, La Lliga no hi havia estat invitada. El senyor **S. Ventosa i Pina**, membre de La Lliga, va atribuir, en la seva defensa del sr. **Maristany**, el dogal de ferro col·locat a la ciutat i l'obstrucció del pas dels directes per Tarragona a les males relacions de la ciutat amb la companyia en construir-se el traçat de les vies. La desafortunada ubicació de l'estació -deia el sr. **Ventosa-**, no era tampoc culpa de la *Compañía*, sinó del fet que quan aquesta va voler arreglar-la, va xocar amb la pretensió de Tarragona d'una Estació Central. «*Si es Tarragona que quiere Estación Central, no atribuyamos ahora la culpa por no haber arreglado la actual. Ahora bien, si queremos Estación Central, más vale no enemistarse con la MZA porque ocurrirá igual que cuando fue tendida la red de los directos...*»²⁴⁷. Aquest argument no va convèncer a tots els col·legues de la premsa local ni a molta altra gent. I en boca d'una persona tan rellevant com el sr. Ventosa sonava més aviat a amenaça que a reflexió.

En les successives reunions es van produir enfrontaments entre defensors i detractors de la *Compañía MZA*. Al final la cosa derivà cap a la disquisició de si s'havia d'anar per igual contra la *MZA* que contra la *Compañía del Norte* -que també tenia defensors i detractors. Es pactà que la reducció de tarifes no s'aplicaria fins al mes de maig de 1929²⁴⁸. Es posarien alguns serveis més i s'acabaria la doble via Tarragona-Barcelona, com si la lluita establerta des de feia anys comencés a penes a donar resultats. L'empresa començava a estar conveçuda de la rendibilitat potencial d'aquelles rutes.

Un estira i arronsa constant el va causar el projecte de construcció d'una doble via entre Tarragona i Sant Vicenç de Calders, que esmenaria en part el problema de l'accés dels directes. Va ser començat el 1926, però interromput tot seguit, la qual cosa féu témer per la continuïtat del projecte, perquè ja es parlava d'estendre la línia pel trajecte Sant Vicenç-Reus. Això hauria suposat un major aïllament per Tarragona, encara, i la potenciació de la línia interior.

Els horaris eren també un problema d'importància. Es va demanar que els horaris d'ambdues companyies fessin compatibles els enllaços entre l'una i l'altra línies. Es sol·licità que per anar a Barcelona, per exemple, no se sortís a les 15:30, ja que fer la tornada en el mateix dia esdevenia del tot impossible. Recórrer el trajecte costava de tres a quatre hores. Es demanava, també, que per anar a Lleida a passar un dia no haguessin de sortir els viatgers la nit anterior. La rèplica de les companyies fou el silenci, quan no la contesta retòrica o les evasives. A la vista del malament que anaven els trens, el transport per carretera aniria prosperant amb pas segur i sense competidors, com es veurà en els anys següents a la Guerra Civil. No s'acomplí ni tan solament allò que preceptuava el Pla General de Carreteres, això és, enllaçar les terminals de les carreteres més importants amb les línies del ferrocarril. A Tarragona, el senyor **Andreu Torres**, regidor de l'Ajuntament, proposà que es formés una societat per accions (La Mútua Tarraconense), que posaria en marxa un autobús a Vilanova

NOTA D'ACTUALITAT



EL SISTEMA «MARISTANY»

ELLA. — ¡Però Maginet per amor de Déu! Ets un xic massa contundent en les teves demostracions amoroses!

ELL.—Doncs què et penses? Que l'amor es demostra amb «remitidos»?

Al·lusions a l'actuació del president de la *Companyia de Ferrocarrils MZA*,
J. Maristany en relació a Tarragona
(Font: DT, 6 de juliol de 1927)

per enllaçar allà amb el tren a Barcelona, combinació que resultaria més ràpida i més barata: «*así nuestra ciudad no tendrá que sufrir los perjuicios que le irroga el fanatismo insuperable de ser 'estación de empalme'*»²⁴⁹

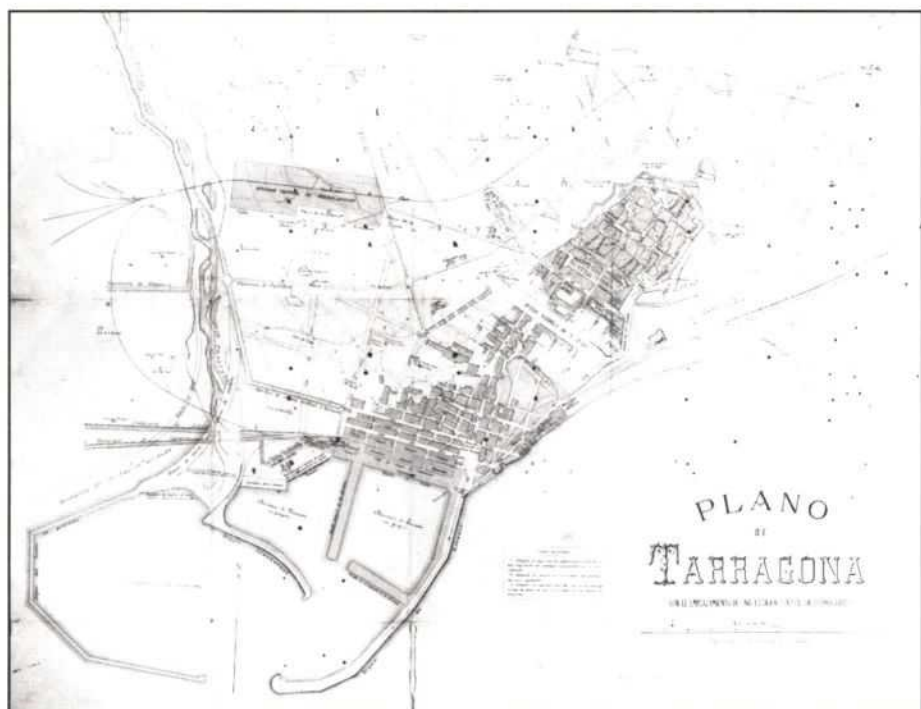
Era natural que amb l'increment del tràfic portuari durant tot el 1927, enmig de l'optimisme general, es fessin nous plans, es ressuscitessin velles aspiracions, es duguessin a terme prospeccions sobre el futur de la ciutat. Però el tema del ferrocarril anava cada vegada pitjor. Les companyies desoïen les peticions fins a límits que havien aconseguit «*que el sentimiento de la ciudad se desbordara de su genuíno cauce de cordura*».

En el decurs de l'any 1927, les notícies sobre el futur augment del trànsit al port eren esperançadores: «*Es necesario que las compañías ferroviarias se preparen para encauzar esta mayor afluencia, para no ser arrolladas por ella, con grave perjuicio para la ciudad y el puerto...*»²⁵⁰.

«... *Afortunadamente la desidia nacional se está acabando, tengamos en cuenta que la línea del Noguera-Pallaresa va adelantando con rapidez y que la línea de Lérida y Fraga se ha dado ya a subasta... En esa avalancha de productos agrícolas que habrán de llegar en breve al puerto, ¿estamos en condiciones de recibirlas, conducir las, con las garantías de rapidez y seguridad que necesitan?...*»²⁵¹

S'havia de condicionar el pas per poder tragar el sucre des de la fàbrica que es projectava construir a Montsó, com també per donar sortida als superfosfats que la firma S.A. Cros tenia prop de Lleida des que va comprar-la arran de la Gran Guerra (la fàbrica de l'azot). D'altra banda, a Lleida hi creixia també la indústria conservera. Les terres que el Canal d'Aragó i Catalunya va convertir en regadiu auguraven una gran producció agrícola. Totes aquestes perspectives necessitaven que la línia de Lleida, veritable cordó umbilical del port, millorés per dotar al port d'una més gran capacitat.

Una de les peticions, que podien considerar-se ja tradicionals aleshores, de la ciutat de Tarragona era la de construir una estació fora de l'estret marge de la platja, al nord-oest de la ciutat; estació que hauria de concentrar els serveis, tal com ho havia projectat l'enginyer **Saturnino Bellido** en els anys vuitanta del segle passat. La resposta a tantes peticions no es va traduir mai en cap concrecció, per part de les companyies del ferrocarril. *La Veu de Tarragona* es desmarcaria sempre de la campanya de premsa muntada per diversos periòdics amb la intenció de movilitzar l'opinió pública, ja que «*querer la Estación Central no puede significar ir contra las compañías*»²⁵². Aquest mateix diari apuntava que el finançament de l'estació hauria d'anar a càrrec de l'Ajuntament i del Port, que n'eren els primers beneficiaris, o bé de l'Estat. Rere aquesta postura s'hi amagava l'opinió oficiosa de la *Compañía MZA*. Per tal d'apaivagar els ànims, de tant en tant es filtraven quantitats forassenyades sobre el cost total de l'operació, que van arribar fins als vint-i-cinc milions de pessetes. Tanmateix, no s'havia de perdre de vista que les companyies, com ja s'apuntava al Projecte Bellido, ocupaven un terreny que corresponia a l'Estat. Entre el valor que aquest terreny tindria en vendre'l, un cop alliberat de les vies, i els diners que les companyies pensaven gastar-se en



Ubicació de l'Estació Central, segons el Pla de Saturnino Bellido.
(Font: Arxiu del Col·legi d'Arquitectes de Catalunya a Tarragona)

arreglar l'estació de la *MZA* per convertir-la en Estació Central, es podria fer l'estació per fora del monticle en què està situada la ciutat. Els representants de Tarragona a Madrid confiaven que el projecte es faria, sempre i quan el pressupost no fos superior al que les companyies havien fixat per a la reforma de les estacions, la qual cosa significava que estaven certs que aquelles no s'haurien de gastar res més que l'estipulat per elles mateixes.

Mentre es covaven les esperances d'una nova estació, el Subdirector de la *Compañía del Norte* intentava convèncer al **comte d'El Asalto** que construir l'estació pels carrers de darrere la ciutat constituiria tota una barrera al desenvolupament futur de Tarragona, que havia de tenir lloc forçosament en aquest sentit²⁵³. Aquest argument tan convincent estigué a punt de tirar enrere l'actuació de suport de la Cambra de Comerç²⁵⁴. Després d'unes quantes sessions, la Cambra es definia: no s'havia de produir un altre cop la desgraciada història dels «directes». L'informe demanat a l'enginyer **Esteve Terrades**, de Barcelona,²⁵⁵ a qui s'havia inquirit per la viabilitat tècnica del Projecte **Bellido**, venia a reforçar aquesta opinió: **Terrades** contestà que sí era viable²⁵⁶. També ajuda a seguir amb la campanya el fet que al públic lector del diari *Tarragona* s'hi sumava ara el del *Diari de Tarragona*. Des de primers de gener de 1927, els equips del *Tarragona* i del *DT* s'unificaren, a resultes d'haver-se resolt el plet amb el **Marquès de Mariano**. Si el sector més dinàmic de la ciutat no estava dins les institucions ciutadanes, estaria almenys -i amb més força- a les columnes de la premsa. Així mateix, el fet que durant molts dies els treballs del port estiguessin interromputs per l'excés de mercaderies acumulat, ajudà a que un ampli col·lectiu urbà es posés a favor d'una nova estació. Allò que resulta significatiu, no gensmenys, és que l'augment de mercaderies esmentat no es devia a falles funcionals, sinó que era causat pel creixement normal del tràfic; però les companyies no feien res per adaptar-se a aquell creixement. S'havia de modernitzar els serveis i descongestionar les proximitats del port; ambdues coses s'aconseguirien amb la construcció de la nova estació.

La confluència de totes aquestes coses portà a la Comissió Gestora pro-Estació Central, amb el governador al capdavant, a Madrid²⁵⁷. Allà, la Comissió va parlar amb familiaritat amb **S. Martínez Anido**²⁵⁸, qui va prometre que tot es resoldria de seguida. També tingué l'oportunitat de discutir amb el tarragoní senyor **Josep Nicolau**, antigament membre del Partit Liberal, i amb el **comte d'El Asalto**, cap provincial de la Unió Patriòtica per Tarragona. El govern hi estava ben disposat, sempre i quan la ciutat i el port paguessin degudament²⁵⁹. De resultes d'aquell viatge a Madrid s'emeté la R. O. de 24 de febrer de 1927, per la qual s'establí la formació d'una Comissió de Tècnics, composta per enginyers del ferrocarril, del port..., perquè en el termini d'un mes s'estudiessin les bases a què devia sotmetre's l'avantprojecte de la modificació del traçat i la construcció de la nova estació²⁶⁰. La casualitat, o alguna raó que ara no ve al cas, allunyà **Esteve Terrades** d'Espanya, ja que viatjà a Amèrica Llatina amb una missió oficial. Va substituir-lo **J. Cabestany**²⁶¹ com a representant de la ciutat. **Cabestany** proposà la construcció d'un túnel des de l'entrada de la ciutat venint de Barcelona fins on es projectava instal·lar l'Estació Central. Aquesta esmena sortia al pas de

les crítiques que insinuaven que algú, amb l'emplaçament de l'Estació Central allà on es pretenia, pogués sortir beneficiat de l'explotació dels terrenys²⁶².

El periòdic *El Diluvio*, de Barcelona, tragué a la llum una altra interpretació, que per més que fos latent en molts esperits, mai no s'havia manifestat obertament. La interpretació, de la qual es poden descartar segurament algunes parts però no la totalitat, apuntava que la campanya engegada per l'Ajuntament i altres entitats en protesta pel preu dels bitllets del trajecte a Barcelona, era per ocultar que s'estava fracassant amb el tema de l'Estació Central: que no eren les companyies les que ronsejaven, sinó la mateixa ciutat. Malgrat les festes que se li feren al Rei quan visità la ciutat, perquè influís en la construcció de l'Estació Central, les companyies es mostraren cada cop més rebeques a abandonar les posicions que tenien guanyades al litoral. A partir d'aquí, els fets prengueren un nou carís, més favorable a les companyies ferroviàries: es nomenà a un funcionari del Ministeri de Foment dependent de la *Jefatura de Estudios y Construcciones Ferroviarias* perquè redactés un projecte de construcció. S'oblidava així el Projecte **Bellido** i les reformes que hi feren **Terrades** i **Cabestany**, i es donava per terminada la funció de la Comissió Tècnica²⁶³.

El febrer de 1929, l'únic que se sabia sobre la marxa dels esdeveniments era que l'estació no es construiria amb diners de les companyies, sinó que l'Estat es faria càrrec de totes les despeses²⁶⁴. I això malgrat que el pressupost de l'obra no excedia en gaire el que les companyies planejaven gastar-se en arranjar les velles estacions i convertir la de la MZA en Estació Central.

L'antiga Comissió Gestora tornà a desplaçar-se a Madrid, on va entrevistar-se amb el **comte de Guadalhorce**, segons el qual l'assumpte estaria solucionat abans de finalitzar l'any 1929. Va dir que si s'havia aturat el projecte era per la recepció d'una informació provinent de Tarragona, segons la qual del projecte només se'n beneficiarien uns quants -per l'expropiació dels terrenys- i que s'havien vist obligats a reobrir la investigació per determinar-ne la veracitat²⁶⁵. Ara, com que l'Estat es feia càrrec de costejar la totalitat de l'operació, les companyies canviaren d'actitud. Donaren el seu suport al projecte, encara que no sense fer-hi abans algunes modificacions. El projecte definitiu va ser entregat a la *Dirección General de Ferrocarriles del Ministerio de Fomento* el 28 de gener de 1930.

La caiguda de la Dictadura va fer témer que en pogués sortir afectada la continuïtat del projecte de l'Estació Central; però el cert és que, ja abans de la caiguda del govern, el diari *La Cruz* havia avisat que el projecte se n'anava en orris. «*Podremos admitir que el momento actual de la economía, con el desbarajuste en que se ha sumido la obra dictatorial, no es el más propicio para esperar la cooperación económica del Estado. No es justo creer que por haberse puesto veto a los proyectos ferroviarios del conde de Guadalhorce haya de seguir el de la Estación Central la misma suerte...*». A les acaballes de 1930, la sortida per a ambdues parts, les companyies i també la ciutat, era que el projecte s'incorporés al Pla d'Obres i Millores del Ministeri de Foment²⁶⁶. El projecte va quedar arraconat, essent substituït en les pàgines de la premsa per la munió de notícies, vivíssimes, sobre la caiguda

de la Monarquia. L'Estació Central mai no es va edificar.

Tarragona necessitava enllaços fàcils amb altres ciutats d'interès comercial, com Vilafranca o el Vendrell, on es parlava de Tarragona com d'una ciutat llunyana a causa de les deficientes comunicacions. Un altre problema majúscul era la comunicació amb Reus. La carretera existent la construï la Junta del Port de Tarragona (JOPT) el 1827 (n'hi deien «Amàlia»), amb la finalitat de recollir els fruits del mercat de Reus. Un segle després, seguia essent l'única via de comunicació entre les dues ciutats; i era clarament insuficient. Era transitada per una gran quantitat de carros i, com més anava més, també de vehicles a motor. Però entre les obres de l'empedrat -que duraren molt de temps- i l'afer del tramvia, bona part de la superfície útil de la carretera va estar obstruïda per molts anys.

Ja el 1853, la companyia del ferrocarril de Reus va ocupar temporalment un terreny propietat de la JOPT a la riba del Francolí, amb el propòsit d'emmagatzemar-hi materials per a la construcció del ferrocarril²⁶⁷. Es pensà a posar-hi una estació, que hi estigué instal·lada provisionalment, per a quan la línia fèrria entre Reus i Tarragona fos una realitat. Com que la necessitat de comunicar aquestes ciutats era imperiosa, el 1898 es demanà a l'Estat la concessió d'una línia de tramvia que les enllacés. El procés que va seguir la tramitació de l'expedient del tramvia podria servir de paradigma per il·lustrar l'obstruccionisme institucional i caciquista de la darrera etapa de la Restauració i la Dictadura.

La petició del tramvia fou aprovada el 1898, però no s'adjudicà fins el 1913. De fet, ni l'Administració ni els concessionaris tenien massa pressa ja en el moment de demanar-lo; que no els hi venia de quinze anys més o menys, vaja. L'empresa no disposava de liquiditat, per això va emetre obligacions tan bon punt com la societat va ser constituïda. Així és que va haver de pagar interessos, de bones a primeres, sense tenir d'on treure'ls, perquè l'explotació d'una línia per construir no podia haver començat a generar beneficis. Curiosament, l'emissió es va cobrir totalment sense que ni una sola acció fos adquirida per ningú de Reus o Tarragona. Sí que el projecte va ser concebut aquí, però els possibles guanys i l'especulació resultant d'una concessió oficial com aquella es gestaven fora d'aquesta comarca. L'empresa concessionària era la *Compañía de Tranvías Interurbanos de la Provincia de Tarragona*, S.A. El seu president honorari era Don **Francisco María de Borbón**.

La concessió es féu per tres anys, però l'empresa demanava una pròrroga rere l'altra. El més natural i ajustat a dret hauria estat la cancel·lació de la concessió a la vista dels incompliments reiterats dels terminis, i atorgar-la a una altra empresa. Però, com si d'un privilegi especial es tractés, se la hi va anar prolongant davant la mirada atònita i irritada de tothom, sense que pogués posar-se fi a tanta irregularitat. Probablement, la raó que hi havia per aguantar tot allò era que s'estava a l'espera de poder alienar els drets adquirits mitjançant una substancial compensació econòmica. Això és, no es tractava de construir un tramvia tant com de mantenir-ne la concessió. La companyia ni feia ni deixava fer²⁶⁸.

Tot el que s'havia fet fins aleshores era una rasa d'alguns quilòmetres seguint la carretera; obra que obstaculitzava el trànsit de l'única via de comunicació existent, just a la sortida de Tarragona. La concessió estava feta per a un tipus de carril anomenat *Vignole*, el qual no tenia contracarril, motiu pel qual era incompatible amb el trànsit rodat un cop entrés en funcionament. Les Cambres de Comerç de Reus i Tarragona sol·licitaren la caducitat del contracte²⁶⁹. Però, un cop acabada la pròrroga que se li concedí el 1922, la companyia en demanà una altra. Les Cambres de Comerç s'hi oposaren, com també els Ajuntaments d'ambdues ciutats i la Direcció d'Obres Públiques, que envià diversos informes demanant que no es renovés més la pròrroga. A la vegada una empresa de Reus, la Companyia Reusenca de Tramvies, presentà un projecte a l'Ajuntament de Reus per construir un ferrocarril elèctric. El Banc de Reus donava suport a l'operació. Es tractava d'establir una línia que no seguís cap carretera i que unís Reus i Tarragona per Salou, Vila-seca i La Canonja²⁷⁰. Mentre que a Reus el projecte tingué una bona acollida, a Tarragona va recelarse de l'empresa: «*El porvenir de Reus no está en Salou sino en Tarragona*», digué **M. Galés** en un diari. El pressupost era de més de quatre milions de pessetes, i no era el primer tren d'aquest tipus que feia l'empresa. Ja semblava que finalment es trencaria el tòpic que afirmava que tot en aquest país era qüestió d'influències quan, en una petita ressenya recollida a la premsa de Barcelona²⁷¹, es donava la notícia que el Directori, en una reunió extraordinària, no solament havia aprovat la pròrroga sol·licitada per la companyia del tramvia, sinó que en lloc dels sis mesos que aquesta havia demanat se li concedia un any sencer. Això era promulgat en el Reial Decret de 12 d'agost de 1925, signat a Santander. Molt poderosos havien de ser els concessionaris per passar per damunt de tots els informes desfavorables a la pròrroga que pretenien -i que finalment aconseguiren encara millorada. Se sabia que formaven part del consell d'administració persones d'il·limitada solvència que es proposaven, entre altres coses, fer xalets vorejant la carretera de Reus a Tarragona²⁷². En perllongar la concessió, quedava automàticament convalidat el projecte de vies *Vignole*, perquè era un projecte, encara que pogués pensar-se el contrari, que no es podia contradir. De fet s'intentà, però no es rebé cap mena de resposta. Es veia ben a les clares que en aquest aspecte hi hauria també una exclusiva; una més. «*Cuando se anunció el alba de una nueva administración y una nueva política parecía restablecerse el imperio de la justicia. Pareció llegado el momento de la conclusión del tranvía... Después de la última prórroga, ¿quién dice que no habrá otras?*»²⁷³.

Interpel·lada la Diputació perquè intervingués contra un possible futur ajornament, aquesta contestà que no podia fer-se res sinó esperar: el Ministre de Governació ja havia anunciat la caducitat per quan expirés el termini. En el moment que aquest estava a punt d'extingir-se, es demanà a la Diputació que convoqués una assemblea amb les forces interessades; la Diputació contestà que no procedia la proposta²⁷⁴. Malgrat l'acalorada defensa contra la concessió que féu la premsa, es va concedir un nou termini, que acabaria l'abril de 1927²⁷⁵. Pel juny de 1927, **D. Antoni de Prunera**, director de la Companyia, invitava en un bitllet imprès, ostentosament, a la inauguració de les obres, que començarien

per la banda de Reus en aquesta ocasió. A la inauguració hi assistiren totes les autoritats... «Aquest afer no és verge, sinó que té història... Si d'aquest acte en pervingués una altra decepció, ens mostraríem inexorables en les nostres repulses»²⁷⁶.

És possible que, com a última sortida, i comptant amb la suposada complicitat de la Diputació²⁷⁷, es llancés la idea que fos ella qui acollís la concessió en el cas que s'hagués esgotat una última pròrroga. La companyia cità els seus poderosos socis (Hausman, Puig i Vila, Baró, etc.) a Barcelona; també **l'Infant de Borbó**. «*Aplaudiríamos que la Diputación se hiciera cargo si el tranvía no circulase para fines del presente año 1927*»²⁷⁸.

La necessitat d'establir una bona comunicació amb Reus i el rumb pèssim que havia pres l'afer del tramvia feren sorgir la idea de l'autovia²⁷⁹. S'acaricià la idea que una autovia potenciarà una Ciutat Lineal Tarragona-Reus, com una gran via a la vora de la qual es construirien habitatges, indústries, etc.²⁸⁰ El 2 de juliol de 1928, *La Gaceta* publicà l'ordre de caducitat, tan esperada, de la pròrroga de la concessió i tots els ulls es dirigiren a la Diputació²⁸¹, com podia entreveure's en l'ordre de l'expedient de caducitat. La nova subhasta quedava fixada per l'abril de 1929.

A punt de ser aprovat el tren elèctric Reus - Vila-seca - Tarragona, es presentà una instància perquè es fes de nou la concessió a favor d'una companyia (encara estava per constituir-se) que formarien el sr. Prunera, el sr. Baró i el sr. G. de Rivera, és a dir, els mateixos noms que els de la companyia del tramvia!!!²⁸² La construcció començaria l'estiu de 1929. Ara, la jugada consistia en què els concessionaris oferien la concessió a la Diputació; si, un cop el tramvia construït, la Diputació decidia treure l'explotació a subhasta, aleshores els concessionaris tindrien dret a preferència. Això tampoc implicava cap obligació de construcció per a la Diputació, si era el cas que causes d'indole diversa li ho impedien... El mòbil que duia la Diputació a acceptar-ho, segons es va dir, era exclusivament el bé del país...²⁸³

Deixant de banda l'opinió del diari *La Cruz* (el qual discrepava seriosament de les crítiques vessades pel *Diari de Reus* cap a la Diputació, per haver atorgat una nova concessió a la mateixa empresa que ja havia fracassat anteriorment), es veia clarament que la Diputació era una baula fonamental en la cadena de corrupció que les més altes instàncies del país afavorien promulgant lleis. La realitat que quedà és que el tramvia Reus - Tarragona no fou mai construït.

La xarxa de ferrocarrils que havia d'unir Tarragona amb l'interior estava, en el moment de començar la Dictadura, per completar. Una bona part de les línies, vitals per a la funció que es volia per a Tarragona, estaven pendents de ser traçades. En el pla de ferrocarrils de 1922 s'havia parlat d'un model en ventall, el vèrtex del qual seria el port de la capital. Cada via seria un dels radis, units al seu torn per vies transversals. Dels que es proposava fer, ni una tercera part no havien estat encara construïts. Un dels radis esmentats era el que unia el Val de Zafán i Tarragona, i la seva missió era comunicar el Baix Aragó i la regió vinícola

de Gandesa -els pobles de la Terra Alta estaven ja aclaparats per les dificultats que tenien per vendre les seves collites- amb el litoral tarragoní.

Tarragona ha estat el port natural d'Aragó, i sobretot del Baix Aragó, des de temps immemorials. Lécera, Alcanyís, Calaceit, Maella, Gandesa, Móra, Falset, Reus, Tarragona; és una ruta trágnera que aboca l'interior a la mar. En els temps moderns, foren aquests mateixos pobles els que sol·licitaren que s'erigís un pont sobre l'Ebre a Móra, amb motiu de la construcció de la carretera d'Alcolea del Pinar a Tarragona. Ho aconseguiren el 1909. La primavera de 1925 s'aprovà l'execució del ramal del Val de Zafán al Mediterrani, d'uns 150 km., seguint la línia Alcanyís-Roquetes, per enllaçar allí amb la *Compañía del Norte*. Aquesta línia i la seva aprovació obrien un antic contenciós.

La línia d'Alcanyís a Roquetes deixava fora de la ruta de les comunicacions una àmplia zona que les necessitava força. S'estava per caure en el contrasentit que l'Estat invertís una milionada en la construcció d'un ferrocarril que deixaria a gran distància del mar comarques agrícoles molt importants. Tota una mala inversió, doncs.

La línia Alcanyís-Roquetes-Sant Carles de la Ràpita sorgia d'una promesa electoralista que els representants de Tortosa i Roquetes a les Corts feren el 1880. Es desaprovà llavors l'ocasió d'unir aquesta regió amb el mar, ja que la línia moria a Roquetes i s'eliminava la via Alcanyís-Tarragona.

Aquesta última línia sí que figurava en el Projecte General de Ferrocarrils elaborat per les Corts el 1870. El 1899, Pi i Margall donà suport al projecte de **J. Canyelles i F. Morenes** per interrompre l'anterior de 1880, demanant que s'ajustessin al pla primitiu. Després de molts anys de paralització, Cambó aconseguí el 1922 que el projecte fos reformat: les dues solucions (Alcanyís-Sant Carles i Alcanyís-Tarragona) es fonien en un sol ferrocarril que s'anomenaria Ariza-Tarragona, el qual es bifurcaria en dos ramals: l'un amb destinació Tarragona, i l'altre, Sant Carles. El projecte contemplava també l'inici de la construcció de la línia Alcanyís-Gandesa, cosa que no agradà gens a Tortosa, perquè va veure que això potenciava més la zona de Tarragona que no pas la del Baix Ebre. La premsa tortosina carregà contra el projecte, argumentant que si es llançava un barril d'oli, de forma que rodés lliurement des de les zones productores, aniria a parar a Tortosa i Sant Carles; però en cap cas a Tarragona.

En arribar la Dictadura, **Josep Caballé Goyneche**, ex-diputat de Solidaritat Catalana a principis de segle per Gandesa, va demanar un replantejament de la qüestió i la construcció, al més aviat possible, del tram Móra-Gandesa del ferrocarril al Val de Zafán²⁸⁴. Però el Directori, més procliu al model agrari latifundista predominant a Tortosa, prestà més atenció als propietaris de Tortosa, els quals advocaren immediatament per la potenciació d'aquella línia. En una assemblea celebrada a Tortosa va poder-se veure el Delegat del Govern presidint la viva representació de les forces interessades en la defensa del port de Sant Carles: el President de la Federació Agrícola, els representants de la Cambra de Comerç de Tortosa, els de la Mancomunitat, els de la Diputació, els dels propietaris de Terol, de Sant Carles de

la Ràpita, etc.²⁸⁵

No solament hi havia Tortosa darrere el projecte; també els propietaris d'Alcanyís i Saragossa, interessats a adquirir avantatges econòmics en aquella línia per poder-hi transportar productes agrícoles com són els cereals, etc.²⁸⁶ El fet de recomençar el projecte Alcanyís-Sant Carles volia dir que s'incomplia la solució que **F. Cambó** proposà el 1922. A la premsa de Tarragona sortí publicat el següent comentari:

«Es inexplicable la pasividad del Arzobispo de Tarragona, del Gobernador A. Alcanya, del Ayuntamiento y del Puerto, de la Cámara de Comercio, el Centro Industrial, la Cámara de la Propiedad Urbana y el Ateneo Tarraconense de la Clase Obrera ante la enormidad que significa la petición de Tortosa y San Carlos para que ordene el Directorio la rápida ejecución del Ferrocarril del Val de Zafán a San Carlos prescindiendo del proyecto original, que pasaba por Tarragona... Es ofender al Directorio el pedirle que se construyan trazados absurdos...»

Les entitats de la ciutat van recórrer el projecte, i van acudir a les altes instàncies per aconseguir la inclusió del ramal d'enllaç²⁸⁷, movilitzant a tal efecte els pobles afectats, les Cambres de Comerç, etc. Però, a pesar de totes les actuacions engegades, el ramal de Sant Carles començà a construir-se de seguida. Ara, la solució estava en fer un enllaç de 25km. que unís la via ja construïda amb Bot, passant per Gandesa, Móra i Garcia. El terreny planejava, i era d'una gran importància que les dues grans companyies (*MZA* i *Ferrocarriles del Norte*) s'unissin per aquella àrea. Fins al punt que va obtenir-se la concessió del ramal per la Reial Ordre de 27 de febrer de 1926. Si s'hagués tirat endavant, s'hauria tancat un plet que feia ja molts anys que durava, alhora que s'hauria donat sortida al mar per Tarragona a una extensa zona agrària de l'interior. Les peticions de l'Ajuntament, l'Arquebisbat... per tal d'aconseguir l'aprovació del petit ramal havien estat acceptades. Però devia ser tan normal el fet de demanar com la ficció de concedir. Totes les parts coneixien les regles del joc, embolcallades amb una cel-lofana patriòtera. I novament trobem al Director de la *MZA* fent-se el sord davant la petició de construir el ramal de Bot. En anar-se-li a plantejar la qüestió, el Director, Sr. **Maristany**, va contestar que, havent anat Tarragona a protestar per l'assumpte de l'Estació Central a altes instàncies polítiques de Madrid, bo li seria tornar-hi per solucionar el problema actual: el del ramal de Bot. I ràpid, ans no fos massa tard, perquè la construcció cap a Sant Carles avançava a bon ritme. Ell ja s'encarregaria de votar a favor del projecte allà on calgués fer-ho. A partir de les seves paraules s'albirava que no hi hauria pas ramal, com més endavant podria confirmar-se.

Don **Josep Caballé**, defensor del projecte de **Cambó**, a qui havia ajudat a confeccionar-lo, opinava que rere aquesta maniobra del ferrocarril hi havia motius de venjança personal i electoral de la *MZA*, i del sr. **Salvador Ventosa i Pina** molt particularment: *«Toda su campaña ha sido inspirada en términos de venganza. Su actuación fue escandalosa en las elecciones generales de 1923, comprando censos y convocando al cuerpo electoral por medio del pregón, en plena plaza pública para arrebatarme el acta por medio del dinero y*

el soborno»²⁸⁸.

Des del punt de vista econòmic, la línia d'enllaç era importantíssima: «*Fins ara, les terres gandesanes, de gran capacitat de producció agrícola, així com el Baix Aragó, han estat aïllats, impeding la seva manca de fàcils comunicacions que els seus olis, vins, ametlles, etc. tinguessin l'expandiment que la seva qualitat permetia. Bona part d'aquesta producció era element de nostre mercat. Construit el ferrocarril de Val de Zafrán a Sant Carles, si aquest no és enllaçat amb el dels directes de MSA ni l'existència de nostre mercat, ni els enllaços bancaris que amb previsió i oportunitat ha establert el banc de Reus, ni existència de tradicionals relacions mercantils que ens són favorables, seran prou per a impedir que les corrents de tràfec, cercant la línia de menos resistència econòmica, es desviïn en direcció oposta als nostres interessos*» (sic.)²⁸⁹.

Si als particulars i al capital els era beneficiosa l'estesa fèrria citada, per a les companyies també ho era, ja que veuriem augmentar llur clientela²⁹⁰. L'entroncament entre Tortosa i Xerta es féu el novembre de 1929, amb una gran aurèola de la Unió Patriòtica tortosina²⁹¹.

Era de lamentar que entre Móra, Reus i els directius, per un costat, i el ferrocarril Ariza-Tortosa, que enllaçava fins a Valladolid, per l'altre, una gran zona triangular cap al mar quedés sense comunicació directa amb el port de Tarragona²⁹².

L'adali del ferrocarril a Gandesa, D. **Josep Caballé**, va seguir defensant el projecte des de les pàgines de la seva revista *Tarraco*, amb el convenciment que la Dictadura havia agreujat l'estat de les comunicacions de Tarragona i havia esterilitzat els seus esforços per mirar d'aconseguir una millor comunicació amb Aragó. En conseqüència, el 1934 encara no s'havia finalitzat del tot ni tan sols la línia fèrria que va des del Val de Zafán a Sant Carles; ja no cal parlar del ramal cap a Gandesa, que mai s'arribà a començar.

Les comunicacions ente Lleida i Tarragona estaven hipotecades pel mateix traçat de la línia, ja que en passar per Reus dilatava al doble la durada del trajecte; per dues causes: l'horari, sempre inconvenient (*vide supra*), i la lentitud del recorregut. Les companyies no van accedir a modificar i fer compatibles els horaris fins el maig de 1930.

Lleida i Tarragona es van moure molt durant tots aquells anys per obtenir la línia de ferrocarril a través de la vall del Noguera-Ribagorçana fins a Lés i la Vall d'Aran. Aquesta ruta obriria noves i falagueres perspectives per a ambdues ciutats i per a tota la regió travessada per la via. Al valor econòmic se n'afegia un altre d'estratègic. Així ho retratava *El Diario del Comercio*: «*Entregadas Tarragona y Lérida a los caciques... Tarragona con las disputas entre Marianao y Canyelles. Y Lérida con las disputas Soldevila y Vivanco contra Angelet y Riu contra Angelet... no se habían dado cuenta de que eran juguetes de malas pasiones... Tarragona y Lérida no se han preocupado más que de alimentar peligrosos antagonismos...*»²⁹³

En aquells moments, ambdues ciutats es trobaven en la necessitat de reformar situacions que no pogueren solucionar al seu temps: que el ferrocarril que havia de travessar la vall del

Noguera-Ribagorçana fins a la Vall d'Aran fos inclòs en el Pla de Ferrocarrils d'Interès General de l'Estat²⁹⁴. No es tornà a esmentar aquest tema en un àmbit general.

Per enllaçar el Cantàbric i el Mediterrani hi havia un projecte, que consistia a unir el port de Pasajes amb Tarragona. Aquesta iniciativa arribà fins a la *Junta de Defensa de la Asamblea Nacional*, i era vist amb molt interès per Osca, Pamplona, i altres ciutats de l'àrea afectada. El tren que havia de fer el trajecte era una unitat elèctrica, i el recorreria en deu hores. S'aprofitarien diversos segments ferroviaris ja existents, escurçant-se el total de la línia en 200 km. gràcies a un estudiat programa d'enllaços. La intenció era ampliar el *hinterland* del port i connectar el Cantàbric amb les grans rutes mundials que convergien en el Mediterrani (entre elles les provinents d'Orient, el Pròxim i el Llunyà). Per Tarragona aniria de primera el tràfic de peix i fruita (que ara transportava una línia de camions per carretera). Aquest projecte, tan atractiu, fou abandonat pel maig de 1930 per donar prioritat a la línia Barcelona-Bilbao. Les corporacions tarraconenses donaren mostres de gran passivitat.

El port de Tarragona també connectaria amb les terres centrals de Lleida i del Pirineu per la línia Tarragona-Ponts, segons un projecte d'**Esteve Terrades** realitzat el 1919 i presentat per **Joan Garriga i Massó**²⁹⁵. La novetat del projecte radicava en la vinculació al poder públic, ja que el beneficiari n'era el sector públic. «Abans el públic era per aquesta mena d'empreses l'objecte de l'explotació; per damunt dels interessos del públic hi planava l'interès especulatiu de les empreses anònimes. El F.C. Tarragona-Ponts inclueix la participació de la Mancomunitat, La Diputació, els municipis (pels emprèstits aconseguits), així com per l'aportació de les terres que d'altra manera deurién ésser expropiades...» (sic.) (Aquesta idea la recolliria la Dictadura en els seus «ferrocarrils cooperatius»). Amb la supressió de la Mancomunitat, la JOPT²⁹⁶ intentà ressuscitar el projecte. Així, el projecte fou inclòs en el Pla General de Ferrocarrils, en el grup dels FF.CC. regionals.

El ferrocarril era el mitjà de transport ideal per nodrir el port de Tarragona, perquè la penetració que exercia en les comarques del nord de Catalunya li permetia establir un ingent tràfic de minerals, productes agrícoles i passatgers. Cabia esperar que la Diputació, com a hereva legal de la Mancomunitat que era, hi col·laboraria activament i no malbarataria l'ocasió de convertir Tarragona en la ciutat més ben comunicada en un ampli radi del seu entorn econòmic. Tanmateix, es comentava: «*Es extraño que la actuación de la Diputación en el ferrocarril Tarragona-Pons no haya tomado ya forma real*»²⁹⁷. Durant la República, la Generalitat tornà a prendre en consideració el projecte, el qual veia com el tan anhelat ferrocarril central català, aliment d'aquest port i sòlida base de l'economia catalana²⁹⁸.

Tenint en compte el període dictatorial en el seu conjunt, s'observa en matèria de construccions ferroviàries un moment inicial d'eufòria, sobretot a nivell local, el 1924: molts Municipis fan peticions esperançades que posen en marxa projectes durant molt temps congelats. Hi ha un segon moment també molt optimista: és el període que va des de finals de 1927 a la tardor de 1929.

La Dictadura augmentà la disponibilitat econòmica de les companyies de ferrocarril amb la creació d'una Caixa Especial, emissora d'un fort deute ferroviari. El presumpte progrés de les inversions quedà tallat de cop i volta la tardor de 1929, a causa de la baixa cotització de les accions dels ferrocarrils a la borsa. Les pèrdues dels valors ferroviaris dugué a les companyies a demanar al Govern un augment de les subvencions, sota l'amenaça d'anar-se'n a un altre país²⁹⁹. Quan les companyies amenaçaren amb la supressió de serveis, etc., la premsa, que s'anava traient a poc a poc la pressió de la censura de sobre, clamà per un servei públic, al marge dels beneficis o les pèrdues de les companyies. Aquesta era una qüestió que s'havia de solucionar mitjançant un arranjament de comptes amb l'Estat.

Per concloure, es pot afirmar que, si es vol veure quina va ser la manera de funcionar de la Dictadura, cal fixar-se en la forma com es feren les concessions, els negocis, els favors d'explotació, els monopolis... Cosa que ens porta a consideracions del tot diferents al que podria fer creure la propaganda triomfalista pròpia de la Dictadura de Primo de Rivera.

4.3 EL PORT

4.3.1. QÜESTIONS GENERALS:

No es pot parlar de Tarragona, en cap dels moments de la seva història, sense tenir en compte la seva proximitat al mar i el seu port. I això ni tan solament en aquelles èpoques en què ha viscut més d'esquena a la façana marítima. Si és cert que el comerç sempre ha donat vida al port, no ho és menys que gràcies al port agafà importància el comerç; queda clar, emperò, que ambdós donaren personalitat a la ciutat. És molt interessant l'estudi del port en els primers anys d'aquest nostre segle, perquè és el motor més important de les activitats i de l'evolució urbana de Tarragona. S'haurà d'analitzar quins foren els serveis urbans que prosperaren a l'empara del port, com cresqué aquest i com va fer créixer la ciutat de Tarragona (veure Document VI). Quant a l'evolució dels negocis i del tràfic portuari, alguns cops eren influïts pel panorama general del país, de Catalunya, del mercat mundial... D'altres seria la situació interna de la ciutat la que marcava el rumb. Però sempre hi havia un reflex en l'activitat portuària d'allò que s'esdevenia en el món. Actualment, el port de Tarragona ocupa el primer lloc de tota la península per volum de mercaderies; l'activitat portuària està lligada a una moderna indústria, i més de 3.500 persones estan ocupades en activitats directament lligades al port

Encara que em sembla que no haig de carregar aquestes línies amb xifres de difícil lectura, serà bo fer un breu repàs al creixement del port durant els últims cent anys, per veure així la seva importància creixent. El 1871 van registrar-se 125.000 tones de càrrega i descàrrega anuals. Aquesta quantitat va ser doblada el 1911 (quaranta anys després). El 1927 tornà a duplicar-se, arribant ja al mig milió de tones en només 16 anys. El sot de la Guerra Civil va fer que no es tornés a doblar la quantitat total fins passats 21 anys, el 1958; però a partir d'aquí la progressió esdevindria gairebé geomètrica: es doblaria en set anys (1965), 3

anys (1968), 7 anys altre cop (1975), i un any (1976). La quantitat supera avui dia els 22 milions de Tones. Les enormes dimensions del tràfic i del mercat actuals no poden ser comparades sense més ni més amb l'època que estudiem. Però sí que podríem afirmar que la importància qualitativa, quant a motor de les activitats de la ciutat, no era menor aleshores que ara.

Als anys vint, el port de Tarragona no figurava encara entre els primers de la península pel que fa a mercaderies carregades i descarregades. A l'Atlàntic n'hi havia alguns que estaven molt per davant: Santa Cruz de Tenerife, Vigo, Bilbao, Gijón...; i també alguns del Mediterrani: Barcelona, València, Alacant... Ocupava el número 19 per ordre d'importància entre els 50 ports assenyalats en el *Libro de Puertos Españoles*, editat el 1929³⁰⁰. Ara bé, malgrat no estar entre els primers, la seva vàlua fou molt gran, tant per Tarragona com per Catalunya (Quadre XVIII).

Es troba sovint en la bibliografia relativa al port la idea que la burgesia que ha tingut Tarragona ha estat escassa, desinteressada i poc emprenedora que no ha aprofitat les condicions que el port li brindava. Però s'hauria d'esbrinar si això ha estat realment així o bé respon a un estereotip que ha fet fortuna i viu encara de renda. S'ha de revisar aquest lloc comú i provar de donar una imatge més real de la Tarragona contemporània.

El modern Port de Tarragona sorgeix de resultes de la reactivació del comerç amb Amèrica, concretament del comerç de l'aiguardent; aquest nou comerç amb ultramar està en relació amb la liberalització del tràfic peninsular a què donà lloc el Pacte Colonial de Carles III. S'hi associen, al revifament, noms com els dels projectistes **Ruiz d'Apodaca** i **Joan Smith**; també el del patrici tarragoní **J. A. de Castellarnau** i els dels bisbes de la Seu Tarraconense **Santián i Armañà**. La mà d'obra encarregada de treballar al port durant la seva activació era població penada, portada a Tarragona amb aquest propòsit. La Direcció Facultativa de les obres, creada a les darreries del segle XVIII, s'encarregava de tot el relatiu a obres i fons. La Junta era nomenada per les autoritats municipals i regionals. Es composaria del Governador -que en fóra el president, del regidor degà, d'un altre regidor, dos canonges, un cavaller i un comerciant³⁰¹. Aquesta Junta no era solament de la ciutat de Tarragona, sinó de tot el seu partit, «*como que todo él contribuye a la obra del puerto que lleva este nombre*».

La Junta hauria de patir alts i baixos amb el temps, ja que després de ser autònoma al principi, es convertiria més tard en un organisme dependent de l'Administració Central, en el context de la centralització empresa pels governs liberals a partir de mitjans del segle XIX.

El 1835, la construcció del port passà al Ministeri de Foment, essent encomanada la direcció de les obres a un enginyer del Cos de Camins, Canals i Ports. El 1846 se suprimí la Junta que recaptava els fons, passant a dependre les obres del port de la *Jefatura de Obras Públicas* de la província³⁰².

Quan el port de Tarragona ressorgia amb divesos projectes d'engrandiment: la creació de

la duana, etc., Reus hi veïè, en aquesta prosperitat incipient, una competència que els portà al desig d'impulsar un port a Salou. Això avivà les maliances mútues. Recels que haurien d'augmentar encara més amb la qüestió de la capitalitat provincial adjudicada el 1833 a Tarragona; malgrat tot, l'impacte s'anà amortint progressivament³⁰³.

Els ingressos amb què comptà en aquells anys d'obertura del món contemporani procedien de la desviació de certs arbitris amb aquesta finalitat; per exemple: els impostos sobre la carn, la sal o el peix. Com que no n'hi havia prou, s'hauria de recórrer a ajuts particulars, préstecs, etc. Progressivament s'anirien recaptant fons per al port (com ara el «vuitè de l'aiguardent», que Reus protestà davant el Suprem, o el de «ancoratge, càrrega i descàrrega», que data de 1852 però desaparegué després). Aquest sistema de recaptació no arribava mai a solventar les necessitats econòmiques del port, cosa que feia pensar que l'expansió de les obres s'aturaria quan els fons no abastessin a sufragar-les.

Fou d'una gran importància per a l'expansió urbana de la part baixa de la ciutat, així com per a la presència del port en tota aquella àrea, l'aprovació del plànol del nou barri de La Marina, quedant a càrrec de la Junta Protectora de les Obres del Port la part civil, econòmica i administrativa. Veiem al port, d'aquesta manera, com l'entitat superior encarregada de la urbanització i defensa d'aquesta zona de la ciutat. No era el primer cop que port i ciutat es donaven impuls mútuament, i en aquell moment ambdues instàncies ho necessitaven³⁰⁴.

En fer-se, el 1852, una classificació general de tots els ports peninsulars, Tarragona va ser inclosa entre els ports d'interès local. Però l'aïrada protesta de la ciutat va fer canviar immediatament aquesta denominació. Al cap de poc temps (per R.O. de 10 de març de 1852) ja se'l considerava d'interès general. La distinció no era fútil, perquè comportava l'atenció preferent en la realització d'obres i l'assignació d'una quantitat procedent dels fons generals, si els propis no eren suficients.

A banda de les subvencions que poguessin haver vingut del Govern Central, en endavant va anar perfilant-se un sistema de tarifes que gravaven les mercaderies així com també la utilització que els diferents vaixells feien dels serveis que ofería el port (atracament/desatracament, embarcament/desembarcament, dret d'ancoratge, coberts, grues, aiguada, il·luminació, vigilància, etc.). De forma inusual, s'anaren aprovant pressupostos extraordinaris, crèdits, subvencions...

La *Jefatura del Puerto* es va estructurar, des del Decret de 18 d'octubre de 1869, en un organisme tal com ara el coneixem, i s'anomenà des d'aleshores Junta d'Obres del Port. Era una Junta similar a les que hi havia en altres ports del país. Fou constituïda a proposta de la Junta d'Agricultura, Indústria i Comerç, de la Diputació i de l'Ajuntament. La fórmula era de caire centralista, a diferència de la Junta del Port de Barcelona, de caràcter autònom, encara que similar per la manera de funcionar internament. La Junta de Barcelona fou un model al qual aspiraren les altres, però no aconseguiren aproximar-s'hi fins a la època següent.

Des de l'últim quart del segle XIX en endavant, el port de Tarragona havia anat creixent

sense parar fins arribada la Guerra Civil, augmentant de manera considerable el volum de mercaderies transportades i la infraestructura i modernització del port. Des dels velers decimonònics s'anà canviant als vapors, amb un increment del tonatge molt més gran, en proporció, que el del número de vaixells.

En l'època estudiada, les mercaderies foren sobretot productes agrícoles, que sortien de Tarragona, i adobs, carbó i petroli, que hi entraven. Com que Tarragona era una porta a la Conca de l'Ebre, era una aspiració seva el ser un camí natural per a la sortida dels productes d'aquella àmplia zona al mercat. Una quarta part de la superfície que el país dedicava a la viticultura estava situada a la Conca de l'Ebre, cosa per la qual Tarragona esperava convertir-se en el port dels vins de La Rioja, del Priorat, del Penedès i del Camp de Tarragona. I si a Reus s'hi concentrava l'entramat comercial que recollia els vins d'àmplies zones, Tarragona bé podia ésser-ne el complement. L'auge d'aquest esquema va aconseguir-se entre l'epidèmia de filoxera a França i la mateixa epidèmia a Catalunya.

La sort del port de Tarragona començà a endevinar-se a partir del tractament científic de la planificació econòmica. És a dir, des que es parlà del territori que s'abocava al port naturalment, o sigui: del *hinterland*. Aquest terme començà a fer-se usual a partir dels anys vint, perquè fou llavors quan començava a veure-se'n la importància (encara que no fins al punt de preveure la magnitud que aquella importància albirada ha agafat actualment; això era llavors del tot imprevisible).

El *hinterland* del port de Tarragona era molt ampli, molt més gran que el de Barcelona. El port de Tarragona recollia l'Alt i el Baix Camp, el Baix Penedès, els regs de l'Urgell, la comarca de les Garrigues, el Baix Aragó, les planes centrals d'Aragó (els Monegres, les Bàrdenes), l'Alt Aragó (Jaca, etc.), les terres de La Rioja i de Navarra, l'interior de Catalunya fins al Pirineu Català i la Vall d'Aran... per on s'obriren a Catalunya les portes de França. A totes aquestes regions faria falta, això sí, arribar-hi amb un sistema modern i barat de ferrocarrils³⁰⁵.

El port de Tarragona era una unitat formada per diverses parts: a més a més del port, estrictament parlant, hi havia el port pesquer i el port esportiu; i cadascun arrossegava problemes que li eren propis. Entorn del port girava el problema de les drassanes. Els ports de Salou, Cambrils i l'Ametlla eren com a filials i complements del de Tarragona.

Darrere la realitat del port va haver-hi moltes activitats econòmiques: els vins de la regió, el comerç de la farina, l'oli, els fosfats, el carbó... També van ser molts els problemes a resoldre: el principal fou el dels ferrocarrils i els altres transports que havien de contribuir a engrandir el port.

Fer gran el port comportava la construcció de dies nous, netejar el fons i afondar-lo encara més. El riu Francolí era un mal amic del port, perquè hi abocava les seves riuades i al·luvions, que s'anaven dipositant al fons del port, reomplint-lo. De fet, el poc calat del port posà en perill en diverses ocasions el tràfic internacional. Per exemple, el juny de 1922 podia llegir-se aquesta notícia en el setmanari tarragoní *El Comercial*:

«Ha atracado en el puerto de Tarragona un trasatlántico holandés de 13.000 t, «Zosma», de la Compañía Holland-Oost Asie Lijn. El capitán ha tomado fotos... pero si se fija en el dragado... Desde 1908 no se ha dragado el puerto. Sería una lástima que el movimiento de prosperidad iniciado para el puerto de Tarragona se parara, y viéramos cómo estos grandes barcos se alejan hacia otros puertos por falta de calado...»³⁰⁶.

A més a més dels dics i els fons hi havia l'augment dels serveis que el port podia oferir: sanitat, aigua, treball, grues, enllumenat, balances; i el edificis que donessin cabuda a tots aquests serveis: coberts, magatzems de refugi, administració, duana, etc. Tot aquest conjunt va ser l'objecte fonamental dels esforços de la Junta d'Obres del Port durant els anys vint (veure Document VI).

Per tal d'adaptar les instal·lacions a les creixents necessitats, s'havia d'anar ocupant els terrenys circumdants. Per això, el port havia d'anar comprant-los, i en l'època de referència encara no havia completat el procés. Mai no van faltar-hi les dificultats i els enfrontaments, des dels vinguts per la compra de la pedrera, per extreure'n pedra, fins a la possible ampliació cap a La Pineda, que encara avui dia és tema de contencions entre diferents institucions afectades.

Si volia expandir-se, el port va haver d'esquivar des de sempre el difícil problema de les companyies ferroviàries. En primer lloc, era necessari que les companyies de FF.CC. fessin arribar les terminals de les línies fèrries des dels centres de producció fins al port, per facilitar l'embarcament i desembarcament de les mercaderies. En segon lloc, era un fet que els FF.CC. estrangulaven la ciutat amb el seu cinyell de ferro, que la separava del port. Cinturó que sempre ha estat objecte de polèmica, i realment sempre ha estat un *handicap* per a la connexió entre ambdues parts de Tarragona. Com a mostra de la manca de comprensió de les companyies ferroviàries d'aquells anys, i de RENFE després, queda el trist testimoni del cercol encara avui existent.

Comercialment parlant, ultra recollir els productes del *hinterland*, constituïa una preocupació contínua la d'ampliar el *foreland* del port: les Balears, el Nord d'Europa, Amèrica, Japó, Filipines... Els grans comerciants de la ciutat intervingueren constantment en la Junta, alguns cops com a membres actius, de vegades des del seu lloc d'observadors, però sempre conscients de la seva funció propulsora dels negocis. La pressió dels comerciants sobre el Govern Central va ser contínua, ja que la necessitat d'expandir el pressupost per millorar i ampliar els serveis era peremptòria. La seva idea era la de convertir el port més en un dinàmic generador de negocis i de progrés que no pas en un altre ramal de la burocràcia centralista. No sempre va aconseguir-se, com ja es pot suposar. Les traves i reglamentacions de la Dictadura, l'orientació de la política econòmica, etc. li foren sovint obstacles insuperables.

Si comerciants i exportadors configuraven un tipus de burgesia característic d'aquesta ciutat, completaven el conjunt els representants de les cases comercials d'altres ciutats, com Vilafranca, Reus, Barcelona, algunes ciutats d'Aragó o de l'estranger, fins i tot: franceses,

alemanyes, etc. Interessa fer notar, també, la quantitat de negocis específics que el port donava de si: des dels subministradors de serveis i mercaderies del port, com a empresa que era, als consignataris de bucs, agents de duana, etc. que imprimiren a la vida econòmica de la ciutat un carés particular (veure Quadres N^o XIV, XV, i XVI).

Quant a la seva efectiva organització, i al seu finançament, el Port era una entitat complexa que participava en l'Administració al mateix temps que era un element fonamental de la vida comercial del país. El dirigia la Junta d'Obres del Port, en el si de la qual es combinaven comerciants, membres de l'Administració -general i local- i de la Marina. En el seu reglament s'esmentaven les classes de vocals de què disposaria: els «nats» (nomenats per les incorporacions ciutadanes i provincials), i els «electius» (representants de les classes mercantil i naviera). Eren «nats»: el Comandant de Marina, l'Enginyer Director del Port, l'Administrador de la Duana, el Director de Sanitat Marítima, l'Alcalde, el President de la Diputació, l'Advocat en Cap de l'Estat, el Delegat d'Hisenda, el President de la Cambra de Comerç, el President Provincial de Foment i el President de la Cambra Agrícola. Eren vocals «electius» els quatre membres que formaven part de la Cambra de Comerç, un representant dels obrers del port, un representant de la *Liga Marítima Española*, i, a més, pel fet de tenir aquest port la funció especial del tràfic del vi, en formaven part també els Presidents dels Sindicats d'Exportadors de Vins de Tarragona i de Reus. Les funcions de la Junta estaven directament encomanades a una Comissió Permanent, formada pel Comandant de Marina, l'Administrador de la Duana, el Director de Sanitat, l'Enginyer Director, el Secretari i quatre membres electius designats per votació secreta de la junta en ple³⁰⁷. D'entre aquests últims, l'esmentat ple en designava els que havien d'exercir els càrrecs de President, vice-President i Vocal Interventor del Ple, devent pertànyer almenys un d'ells a la Cambra de Comerç. La Comissió Permanent havia de celebrar una sessió mensual ordinària, i les extraordinàries que s'acordessin per la Presidència o a petició d'alguna Vocal o del Governador Civil.

L'altre organisme responsable n'era la Direcció Facultativa, que tenia al seu càrrec la Direcció Tècnica. Depenia de la Direcció d'Obres Públiques, i era l'encarregada de presentar projectes, reformes, pressupostos, pagaments a empleats, etc. Va estar presidida per l'enginyer D. **Francisco G. de Membrillera** durant quasi tota la dècada³⁰⁸. De l'Enginyer Director en depenien el personal d'oficines i els treballadors de les factories, de vigilància i de peonatge. Quan el 1869 es constituí a Barcelona la Junta del Port, es creà com un organisme autònom, davant la necessitat de fugir del centralisme. Aquest fou el model d'organització per al ressorgiment comercial de molts ports. Tanmateix, el Govern Central va anar creant Junes d'Obres dependents d'ell durant les darreries del segle XIX i començos del XX. Un nom tan semblant servia per definir dues situacions ben diferents.

Sobre la manera com estava constituïda la JOPT i de la seva escassa eficàcia en parla la premsa de 1922 amb aquests mots: «*No es nuestra misión ahora hablar sobre la ineficacia de las Juntas de Obras del Puerto tal como están constituidas, ni su ineficacia ni la lentitud*

como se llevan a cabo las obras que se aprueban... Nuestro puerto se halla en un periodo de rápida transformación, después de una década de modorra de alguien que tenía deberes sagrados que cumplir y que por su estado de inconsciencia y abulia ha causado gravísimos perjuicios a la ciudad...»³⁰⁹

En l'etapa civil de la Dictadura, que començà a finals de 1925, es dugueren a terme projectes costosos que s'inspiraven en una política d'augment de les obres públiques a costa d'un gran increment del deute de l'Estat, cosa que fou motiu de dures crítiques en els anys successius a la seva caiguda³¹⁰.

En el Pla Financer del Govern, que veié la llum pública la primavera de 1926, es classificaven les obres públiques en quatre grups: ferrocarrils, obres hidràuliques, carreteres i ports. El cost total de totes aquestes obres a nivell estatal era de quatre mil milions de pessetes, i el termini per realitzar-les de vuit anys. Per poder atendre degudament aquestes despeses es comptava amb diversos recursos: emissió de deute, tributs especials i les aportacions dels usuaris dels serveis.

En coordinació amb aquest pla, sortia el Decret que hauria de reorganitzar els ports. En ell es creava una Junta Central de Ports³¹¹. Aquesta tindria com a missió desenvolupar plans i projectes, i distribuir justament i equitativa els crèdits. Se li concedia una intervenció fiscalitzadora i una actuació tendent a concentrar serveis³¹². No és difícil imaginar que la *Junta Central de Puertos* i el seu anquilosat funcionament constituïen una accentuació dels vicis inherents a la burocràcia i a la ineficàcia denunciats a l'article citat més amunt.

El Reglament de caràcter general per a totes les Juntes d'Obres (Reglament aprovat per Reial Ordre de 19 de gener de 1928), reforçà més si cap el tradicional centralisme espanyol. Aquests reglaments generals atribuïen a cada Junta la facultat d'informar plans generals d'obres i serveis, d'informar expedients de revisió de tarifes; d'estudiar la conveniència d'una conversió dels emprèstits vigents de les Juntes d'Obres dels ports, etc. Tot això eren funcions consultives, que no donaven marge a la presa de decisions per part del Port.

El Port s'alimentava econòmicament de diverses fonts d'ingrés:

1. Allò recaptat en concepte de serveis prestats: estadies, bàscula, grues, ancoratge, drassanes, l'arrendament de l'avarador, l'arrendament dels terrenys a la companyia carbonera, des de 1926, el cànon de la *Compañía de Ferrocarriles del Norte*, etc. Aquesta quantitat va anar en augment d'acord amb el creixement de l'activitat comercial. En tot el període estudiat, aquests ingressos superaren el mig milió de pessetes anual.
2. La subvenció que arribava del Ministeri de Foment. Al començament de la dècada va ser de 300.000 pts., pujant fins a les 500.000 en l'època del Directori (veure l'Apèndix, Quadre XXIII), com a favor concedit que els mitjans de comunicació esventaren de grat. No obstant, se sabia que la subvenció rebuda pel Port de Tarragona en els darrers anys era menor que la d'altres ports de similar magnitud. També aquesta podia ser una excusa vàlida per apujar la subvenció.
3. El Sistema Extraordinari: aquest era el recurs al crèdit, que estava en relació amb

l'anterior font de finançament, perquè el préstec seria eixugat per les subvencions estatals. La concessió d'un crèdit extraordinari es féu el 1910, en unes condicions determinades: 5 milions de pessetes repartides en deu mil accions de 500 pts. de valor nominal (podien cotitzar-se més altes, però la cotització no pujà en cap cas de les 515 pts.), i amb un interès anual del 5%, amortitzables segons el sorteig dels cupons cada semestre durant els pròxims trenta anys (1940). Els tenidors podien presentar els cupons directament al cobrament a les oficines bancàries. El destí de l'emprèstit fóra la realització de les obres que es contractessin per a l'ampliació i modernització del port. Les obligacions vençudes es pagarien per semestres, després de fet el sorteig. La seva garantia era la subvenció anual que l'Estat oferia a la Junta del Port. Els compradors (veure Quadre XII) eren sobretot persones solvents de Tarragona, que compraven fent pujar la cotització per damunt de la par per demostrar el suport que donaven a l'obra del port. Les quantitats més grans d'accions anaren a parar a les mans dels bancs amb implantació local. D'això es queixaria anys més tard el Banc de Valls, quan va dir que havia carregat amb moltes accions per patriotisme, però que era un error que no estava disposat a repetir en un segon crèdit. Un altre grup de compradors, més potent que els dos anteriors, era el provinent de Barcelona, que estava lligat pels contractes d'obres del Port de Tarragona.

No convenia en aquells moments aprovar un altre emprèstit, perquè la població de Tarragona estava saturada d'obligacions del primer. Però el 1926 s'aprovà el nou pla, abans esmentat, d'ajuda als ports del país seguint el mateix sistema, quan encara no havien estat absorvides les restes del de 1910. Juntament als cupons del préstec del port, hi havia en circulació-negociats pel Banc Comercial de Tarragona en la seva majoria- uns altres setanta-un títols diferents d'empreses, Ajuntament, Mancomunitat, etc.

Seria la Junta Central de Ports l'encarregada d'estudiar «*la equitativa distribución de los créditos en relación con las necesidades de cada puerto*»³¹³. Encara que existia una saturació palmària en les obligacions contretes, la ciutat de Tarragona demanà no ser relegada en l'adjudicació d'una part substancial d'aquell nou emprèstit, i va absorbir amb més facilitat que cabia esperar els títols emesos, coincidint amb el ritme creixent de les exportacions, sobre tot de vins, pel port.

L'estudi de la Junta Central, finalitzat a primers de 1929, va servir perquè els, en principi, 11'5 milions concedits es veiessin reduïts a la meitat. De l'assignació extraordinària per a la modernització d'1'9 milions només van ser concedides 200.000 pts. Calia encara afegir-hi que el segon semestre de 1926, enmig de la confusió creada pel canvi de periodització dels plans econòmics generals, el port no rebé cap subvenció (veure Quadre XXIII).

El President del Port, **J. M. López Bertrán**, arran de la retallada de les subvencions, reaccionaria definitivament contra el Govern de la Dictadura, adherint-se a successives comissions en favor dels interessos de la ciutat i fent-se eco positiva i ràpidament de l'aterrament de la Dictadura. I no fou solament ell, qui actuà així, sinó la major part dels

components de la Junta del Port i de la Cambra de Comerç. La Cambra protestà per la reducció: «*La Cámara no oculta su sorpresa y contrariedad por el hecho de la disminución del crédito... y se siente en la obligación de velar por el puerto, factor principal de la vida industrial y mercantil de Tarragona...*»³¹⁴ Aquesta petició enllaçava amb la resolució dels greus problemes ferroviaris i urbanístics de la ciutat. Després de diferents pressions, l'assignació s'incrementà (veure Quadre XXIII), però l'actitud de rèplica al sistema no va deturar-se ja més.

En general, es pot dir que el mèrit de la fluïdesa del port l'han dut, en realitat, els particulars. Ha estat una manera més de desviar inversions que s'havien de destinar a la indústria, l'agricultura i el comerç. Els estalviadors, a l'espera de beneficis segurs, van encomanar els seus diners al paper del deute. Aquest s'encarregaria d'acumular cabals per a finalitats que degueren haver hagut de ser resoltes amb fons procedents de la tributació directa sobre la riquesa i el capital. Això era demanar massa al petit estalviador. Si les perspectives de guanyar en els negocis lliures es veien amenaçades pels negres núvols de la crisi, el refugi dels bons sortia a l'encontre dels temorencs.

Era l'Estat, doncs, el responsable de la gran vinculació al «cupó» -que deia Pin i Soler- en ciutats com la nostra, així com el responsable del tremend deute en circulació (de fet, es comptabilitzava en caixes especials per qüestió del dèficit, cosa per la qual mai se sabé del cert a quan ascendia realment el total del deute). Aquest deute provocaria la fallida de molts bancs, els quals jugaren amb ell a una especulació fàcil amb desigual fortuna, claredat i encert, com veiem en estudiar l'època en la seva totalitat.

No s'ha de perdre de vista que estudiar l'economia d'una ciutat com Tarragona no es igual que fer-ho d'una entitat totalment autònoma. No estem parlant d'una illa econòmica. És una ciutat amb una permanent connexió amb l'àrea de Barcelona, unida amb el moviment general del país i en concomitància amb la situació general regnant a l'Europa d'entreguerres. Les conclusions a què puguem arribar en aquest estudi afecten a Tarragona, i, en la mesura que el context esmentat pugui veure's'n influït, també l'atenyen a ell com a conjunt. No obstant això, s'ha d'anar amb compte a l'hora de fer extrapolacions del general al particular i a la inversa.

En parlar del port de Tarragona s'ha de tenir en consideració dos aspectes fonamentals:

- 1) La seva proximitat a Barcelona, cosa que influeix en molts aspectes de manera determinant.
- 2) El fet de ser un port exportador de productes agrícoles, sortida natural d'una vasta zona agrícola que s'estén per l'interior fins a terres de Navarra. Va ser precisament l'existència d'aquest ampli cercle regional el que permeté concebre Tarragona com un futur gran port d'exportació. Per a un port exportador de productes agrícoles es revelava essencial la disposició d'un *hinterland* potent. Aquest anà creixent progressivament, i les estructurals

deficiències ferroviàries foren suplides de manera eficaç pel transport per carretera.

El modern concepte de *foreland* permet saber fins on va arribar l'exportació de productes des del port per mitjà de la comunicació marítima. Va estendre's a tota l'Europa Occidental; a Amèrica del Nord (Canadà, EUA i Mèxic), del Centre (especialment Cuba) i del Sud (Brasil, Argentina, Veneçuela, Xile); a l'Extrem Orient (Japó, Filipines) i al Nord d'Àfrica (Marroc, Tunísia i Algèria).

Durant la primera dècada del present segle, el tràfic del port era d'escala reduïda (veure el Quadre XXVII), la qual cosa no implica que la Tarragona d'aquells anys freturés d'importància. Fins i tot com a port era, dintre la seva categoria, un dels importants.

El lloc que ocupava el vi en el total de l'exportació suscita el dubte de si no hi havia, en realitat, cap diferència entre ser un port monoexportador i ser-ne un de comerç especialitzat, com de vegades s'havia donat per cert (veure Quadre XXVI). Tanmateix, això no té aquí la més mínima importància, ja que el que ens interessa és el tràfic total, sigui de la mena que sigui. Tarragona desitjava ser un port exportador; negociar els seus vins i fruits secs i els d'altres zones productores de la península.

El volum de mercaderies descarregades, procedents del cabotatge o de la importació, fou superior a la totalitat de les mercaderies carregades, excepció feta dels anys de la Guerra Europea, en què la balança s'invertí per raons òbvies. La superioritat de les importacions cresqué a mesura que avançava la dècada. S'ha de veure la causa fonamental en la crisi general de les exportacions, i més concretament de la del vi (Quadre XXXVII).

Les mercaderies que van entrar en més quantitat foren els carbons, arribats en la seva major part per proveir les necessitats de la *Compañía de Ferrocarriles del Norte*. Aquests tingueren un tracte de favor per part del Port (vide supra) (no resulta estrany, atès que la companyia era propietat del fill del **Comte de Romanones**). Per mirar d'evitar que aquest tràfic elegís altres ports, se li atorgaren tarifes especials, de favor (aprovades per R. O. de 28 d'octubre de 1927). Els adobs ocuparen un lloc de summa importància (fosfats, sulfats, nitrats), així com el sofre; productes tots ells provinents de països que en concediren l'explotació pràcticament en règim de monopoli a unes quantes empreses (Quadre XXXVIII).

La Dictadura afavorí notablement, ja ho sabem, el capital monopolista. Ara bé, el fet d'estar els adobs explotats en règim de monopoli repercutí negativament en els consumidors, com queda expressat per les sovintejades queixes que formularen. Protestaren també a causa del monopolisme altres agents del comerç: aquells que no se'n beneficiaven. Així, eren les empreses concessionàries les que s'encarregaven de fixar els preus. Podien considerar-se monopolis almenys des de la concessió, fonamental, de la rebaixa de les taxes d'importació, concedida només a partir de certes quantitats. Les queixes, però, no arribaren gaire lluny, ja que els mitjans de comunicació filtraren les notícies; i només les campanyes permeses tingueren continuïtat.

El preu dels adobs era determinant per als preus finals dels productes agrícoles, i va

influir en gran manera en l'endeutament dels pagesos. Mai com aleshores s'havia donat la raó al pensament liberal més primitiu, quan advertia que la intervenció de l'Estat en qüestions econòmiques ofegava la iniciativa privada i el progrés. Amb la concessió de monopolis, que eren privilegis en el seu sentit més estricte, el de «lleis privades», la Dictadura va donar mostres amb escreix de la veracitat d'aquell asseriment. Parlem d'una època que demanava planificació econòmica, que precisava d'un Estat corrector dels vicis que comporta l'aplicació del capitalisme en brut. En són proves les mesures d'arbitratge en matèria econòmica a què hem fet al·lusió en altres llocs del present treball, les disposicions abusives en qüestions tributàries; la concessió de monopolis en molts camps del comerç, la indústria, les comunicacions, les fonts d'energia i un llarg etcètera. D'aquestes pràctiques n'hauria de tenir notícia el país durant un llarg període d'anys, ja que, d'entre les moltes coses que la II Dictadura copià de la Primera, aquesta n'era una.

En el port de Tarragona, l'arribada de navegació de cabotatge va anar en augment a partir de 1910. Aquesta tendència no es va interrompre pràcticament fins a la gran transformació en les funcions del port ocorreguda en les anys seixanta. El tipus de navegació comentat era d'àmbit peninsular, així és que la seva preeminència posà Tarragona en contacte amb el comerç interior, puixant en els anys vint (veure Quadre XX).

Tot i ser Catalunya un subministrador del mercat interior de primera magnitud, la situació no era tan falaguera com podria semblar. Catalunya s'enfrontava a les noves necessitats comercials sense la cobertura d'una banca potent -les ruïnes bancàries s'havien anat succeint en aquests anys-; sense una orientació tècnica i política prou clara. Tarragona, concretament, es trobava amb seriosos problemes, com són la inadequació de les vies d'accés al port des de les terres de l'interior, l'orientació del capital...

En la dècada dels anys vint, la navegació experimentà un canvi substancial, en el sentit que vaixells de vapor i de més tonatge van anar desplaçant contundentment els vaixells de vela (veure Quadre XIX). Moltes naus de les grans companyies (Ibarra, Pinillos, Trasatlántica...) anaven amb motors Diesel, amb una potència de més de 7.000 CV, i una velocitat d'uns 17 nusos, cosa mai vista fins aleshores.

Com pot veure's al quadre XIX de l'Apèndix, els vapors van descendir notablement durant els anys de la Gran Guerra Europea. Com que el percentatge de bucs procedents de ports estrangers era el 65% del total de la flota que visitava el port, s'entén que durant el conflicte caigués en picat el tonatge de mercaderies intercanviades. Els vaixells de vela que apareixen en els documents gràfics de l'època són, quasi en la seva totalitat, de cabotatge. Les naus de vela van anar experimentant un lent declivi des que el vapor els entrà en competència. Als anys de la guerra tingueren un resorgir efímer, perquè les necessitats bèl·liques ocupaven les flotes dels països contendents.

És de destacar que el volum de tràfic de mercaderies en el port es triplicà en una dècada,

prenent com a punt de referència l'any 1918 -el més fluix de tot el període-, i tenint en compte que en els anys 1912-13 es multiplicà per dos. L'increment del tràfic i el del tonatge dels bucs va estimular les inversions estatals per modernitzar el port i per fer les obres d'infraestructura necessàries. Tot plegat augmentà les expectatives que Tarragona havia de ser en el futur el port exportador dels productes agrícoles de la zona. L'eufòria causada pel creixement arribà al sostre quan, com hem vist més amunt, a principis de 1928, les estadístiques mostraren que s'havia superat les 560.000 t. (Quadre Estadístic XIX).

Davant la pregunta de si hi hagué voluntat política, per part de les instàncies governants, de fer de Tarragona un gran port, he de dir, després d'una llarga consideració dels documents referents a la qüestió, que penso que no. D'haver existit, s'haguessin remogut els obstacles existents, a saber: la competència d'interessos amb Barcelona (assumpte de la Zona Franca), que era deslleial des del punt de vista de Tarragona; la peluda qüestió dels privilegis i gran poder de les companyies ferroviàries, la seva negativa unilateral a modernitzar els accessos, l'estació, etc.; el mateix problema pel que fa a la *Compañía Transmediterránea*, àvida de monopolitzar les línies marítimes i els privilegis estatals... (recordi's la relació de **Juan March** amb **Primo de Rivera**).

No costa gens d'imaginar com el capital monopolista, inherentment apàtrida, buscava les millors condicions per créixer-se; com el capital, del qual els grans monopolis afavorien la concentració, trobava en els amics de l'*establishment* els seus millors marmessors. Podia controlar-se el vi, l'oli, el gra...; però un cop el capital reposava en mans dels seus detenedors, s'havien acabat els controls. Al final, hom acaba pensant que no es crearen les zones de creixement allà on les circumstàncies ho permetien, sinó que, invertint-se els termes, es crearen les circumstàncies allà on podien generar beneficis. Per això, segurament, no es pensà en Tarragona. A banda, per moltes raons, es pot pensar que aquestes comarques no reunien les condicions més adequades per ser econòmicament potenciades per la Dictadura, com ja hem vist més amunt.

Com a exemple de la poca urgència i nul·la efectivitat amb què foren vistos els greus problemes que afectaven Tarragona, pot aportar-se l'assumpte de la concessió monopolística de la construcció del tramvia Tarragona-Reus (fonamental per a les comarques de Tarragona). Essent com era la concessió anterior a la Dictadura, i una clara mostra de la situació caciquista, el govern d'aquesta perdé una bona oportunitat de demostrar la seva aversió a un tal funcionament, il·legítim i sectari.

A l'escala que és possible observar-ho, es detecta un canvi al port de Tarragona cap el 1929: les exportacions havien superat fins llavors les importacions; a partir d'aleshores, serà a l'inrevés. Són dades que mostren a les clares la crisi de l'exportació vinícola (Quadre XLI). El que pot observar-se en la documentació és que les mercaderies exportades no s'embarcaven en la flota mercant d'aquí, sinó en vaixells estrangers per pressions del sindicat únic; això, tanmateix, només era cert en part. Els materials de les bótes fabricades aquí, a Tarragona, procedien de fora. Els cèrcols venien de Bilbao; la fusta de roure, d'Itàlia... El botam

metàl·lic va anar desplaçant en els mercats alemany i francès els barrils de Tarragona.

Quant al volum de les mercaderies del port, s'observa que hi ha una clara línia divisòria l'any 1927: fins aquest any les quantitats s'havien mantingut entre les 200 i les 260 mil tones, amb oscil·lacions mínimes; a partir de l'any 27, la quantitat varia entre les 300 i les 500 mil tones, i no tornarà a baixar del límit inferior fins deu anys després, a causa de la Guerra Civil. Aquest augment continuat durant força anys va donar a la ciutat una nova empenta, que es va traduir de moltes maneres: la seva consciència de poble emprenedor prenia una volada emmascarada anteriorment per l'olor a encens i pedra vella. Comentarís eufòrics constataren que la ciutat anava creixent, i que el port seria sempre el baròmetre d'aquest creixement: «*Si estos últimos años aún siendo crítico el comercio del vino y el aceite se ha crecido, ¿qué no será cuando este comercio se restaure?*»³¹⁵. L'eufòria no es limitaria a l'element econòmic-quantitatiu; es traduiria en termes de resposta global enfront d'una situació política centralista i uniformitzadora: la resposta la va donar una generació de joves de classes mitjanes alienes a la política decimonònica i que desconeixien l'ús del llenguatge fastiguejat de la política que tan de moda havia estat quan Primo de Rivera va voler-los salvar tots. L'optimisme féu ressorgir la passió per la catalanització de les publicacions, l'eufòria editorial i tants altres aspectes de la cultura urbana i catalana que acabaren fent d'aquesta ciutat una ciutat moderna.

Els anys de la guerra europea va disminuir el moviment al port de Tarragona, contra el que pot dir-se de la generalitat dels altres ports. Des de començos de 1923, el port inicià un creixement. Malgrat la paralització de l'estiba de vins, l'exportació dels quals estava en una profunda crisi, el moviment de mercaderies anà en augment: «*Más de 600 obreros trabajaban ocupados en la carga y descarga. Más de 60 carros esperan en los muelles para ser descargados. El silencio que caracteriza a la parte alta de la ciudad, se cambia por un intenso bullicio en el puerto*»³¹⁶. Més endavant, de l'any 1929 al 32, el tràfic s'incrementà, contra, també, el que ocorria en altres ports, afectats ara per una crisi general. Aquí la crisi començà a notarse a partir de 1932-33. Les generalitzacions i reduccions són sovint inexactes.

Respecte dels altres ports peninsulars i segons el volum de mercaderies, Tarragona ocupava un lloc mitjà (vegi's Quadre XVIII, sobre el tonatge comparat dels ports). Li quedaven per sobre els ports de les grans ciutats com Barcelona, València o Bilbao; els ports especialitzats, com Vigo o Gijón; i els que feien de ports d'escala cap a Amèrica, com els ports canaris. Tarragona estava, aproximadament, al mateix nivell que Castelló, Alacant, Cartagena, Màlaga, Pasajes, Ceuta o Melilla. Curiosament, el port de Cadis, amb menys comerç que el de Tarragona, obtingué el benefici de ser considerat port franc. Això va deure's a la circumstància que se'l volia fer el port de les Amèriques.

Com s'emmarca, dintre el context general de la navegació, el tràfic que s'observava a Tarragona? La crisi de la marina mercant era ja crònica per a aquest país des de feia molts anys. França i Itàlia havien reconvertit antics bucs de guerra en autèntiques fires ambulants,

mirant de promocionar-se i augmentar llurs mercats; les seves companyies, ajudades per l'Estat, passejaren llurs marques per tot el món, ja fossin de productes agrícoles (vins i olis) o d'industrials (moda, automòbils...). Espanya, molt al contrari, veié com molts vaixells de la marina mercant eren venuts a empreses estrangeres un cop acabada la guerra. Una llei de 1919, que primava la construcció de bucs, va ser anul·lada acte seguit per no gravar més el pressupost.

El 1922, alertat el govern davant la pèrdua galopant d'embarcacions, va prohibir-ne la venda a l'exterior, i prometé primes aranzelàries als vaixells estrangers que es matricuessin aquí. Però el degotim continuà impassible. Els nòlits decreixeren a partir de 1923 per la competència que les companyies forànies, que estaven altre cop en funcionament després de l'obligat parèntesi bèl·lic, exercien en els mercats internacionals. A resultes d'això, el transport caigué en picat, puix que els costos de manutenció i els accessoris necessaris per a l'explotació dels vaixells havien pujat molt més que no pas els nòlits³¹⁷.

El nombre de vaixells amarrats o enviats al desballestament va anar creixent els primers anys del decenni. De vegades eren naus que podien encara fer un bon servei, i això resultava esfereïdor. Tots els països tingueren la seva crisi marítima, i l'havien anat resolent. Tarragona fou un dels ports destinats a l'amarrament de vaixells inactius, segons R. O. del 6 de març de 1926, de la *Dirección General de Obras Públicas*. ¿Significava això que el port de Tarragona estava destinat a perdre activitat, a ser cementiri de bucs?

Segons les estadístiques publicades a la premsa, la marina mercant del país el 1923 era de fireta comparada amb la d'altres països³¹⁸. El tonatge que es movia al port de Tarragona estava molt per davall de les seves possibilitats i, per suposat, també dels desitjos dels sectors vinculats al comerç marítim.

Si la crisi era greu a tot el país, a Catalunya més. Els ports catalans tenien a penes marina pròpia; no hi havia empreses navilieres. Els pocs bucs de la *Compañía Transmediterránea* i de la *Trasatlántica* no es podien considerar exclusius de Catalunya. Sense transport marítim propi, s'atorgava el transport dels productes d'aquí a les companyies estrangeres. I si en endavant havia de ser així, deia **Pi i Sunyer**³¹⁹, Catalunya perdria una important batalla enfront d'altres economies desenvolupades d'Europa. Fou llavors quan hom s'adonà que s'havia perdut la guerra, ja que «*habiendo sustituido a los aliados en muchas actividades, ellos ahora han vuelto a ganar lo que les habíamos cobrado y ahora se nos meten en casa*»³²⁰. Si la història de Catalunya va lligada a l'esplendor del comerç marítim, l'abandó i la negligència quant a la resolució del gravíssim problema de la marina mercant és preocupant.

Per protegir la marina nacional, la Dictadura: 1) posà unes tarifes elevades per comprar vaixells construïts en drassanes de l'estranger, i 2) prohibí a les embarcacions estrangeres practicar el cabotatge en territori espanyol. Amb aquestes mesures, si per un cantó es beneficiava la producció nacional, per l'altre es generava problemes encara més grans: a) els vaixells ja usats, no aptes per als viatges internacionals, mai podrien fer el cabotatge; b) les empreses o particulars que volguessin comprar bucs haurien d'acceptar un alt preu; c) els

costos de producció interior, sempre elevats, no es veurien mitigats per aquestes mesures; d) la poca demanda de naus arruinava les drassanes, que es veien obligades a aprofitar les seves instal·lacions per a altres tipus de construcció; e) les factories petites anaren tancant, com passà a *Astilleros de Tarragona*.

4.3.2. PROJECTES, OBRES I POTENCIALITATS DEL PORT:

A l'Apèndix Documental sobre les obres del port, s'observa que la creació d'infraestructures del port fou, durant la Dictadura de Primo de Rivera, de poca envergadura, mancada de mitjans. Eren molts anys ja de crisi (veure Document VI). S'hi afegia la desorientació i la timidesa de les inversions de l'etapa de govern de la Dictadura militar, la reducció d'entrades de diners procedents del cobrament de serveis, deguda a la caiguda en el nombre de bucs que entraven al port, etc. A partir de 1927, en haver-hi més activitat al port, va haver-hi també més ingressos i van poder-se culminar vells projectes. Fins i tot se'n traçaren de nous, com el de l'Espigó Sud, el qual, partint del dic transversal, en el seu punt d'unió amb l'escullera de desviació del Francolí, descriuria un recorregut contrari al del Moll de Llevant. No obstant, la seva construcció es diferiria fins el 1942. Amb freqüència es parlava de la insuficiència a curt termini de les instal·lacions del port.

L'opinió de molts barcelonins, segons la qual Tarragona era com un santuari, va anar-se transformant en aquesta altra, expressada en *El Día Gráfico* de Barcelona: «*A pesar de sus sagradas piedras, Tarragona no se duerme a la sombra de las murallas. Se ha incorporado a la marcha de los tiempos, cosechando victorias en las luchas de ahora, en las que la industria, el comercio, el progreso, en fin, son armas que deben velarse*».

Malgrat les queixes fetes arribar a la *Dirección General de Obras Públicas* per part del sector obrer, el ritme de mecanització del port va seguir endavant. La instal·lació de les grues en el Moll de Costa es donà per enllestida el juny de 1929. D'aquí arrencaria una definitiva reorganització dels serveis de càrrega i descàrrega del port³²¹. La reorganització deixà a molta gent sense feina -uns quants més en l'allau d'atur que estava per caure, per unes raons o per altres, en el llindar dels anys trenta. Quan el desembre de 1929 se celebrà un concurs per a l'adquisició de quatre grues elèctriques més i vuit culleres automàtiques, no s'havia interromput encara el tràfic (vegi's el Quadre XIV, sobre la Subhasta d'Obres al Port). **E. Estellés** deia que: «*Todo buen tarraconense lo primero que debe hacer es, después de mirar al cielo, mirar al puerto*».

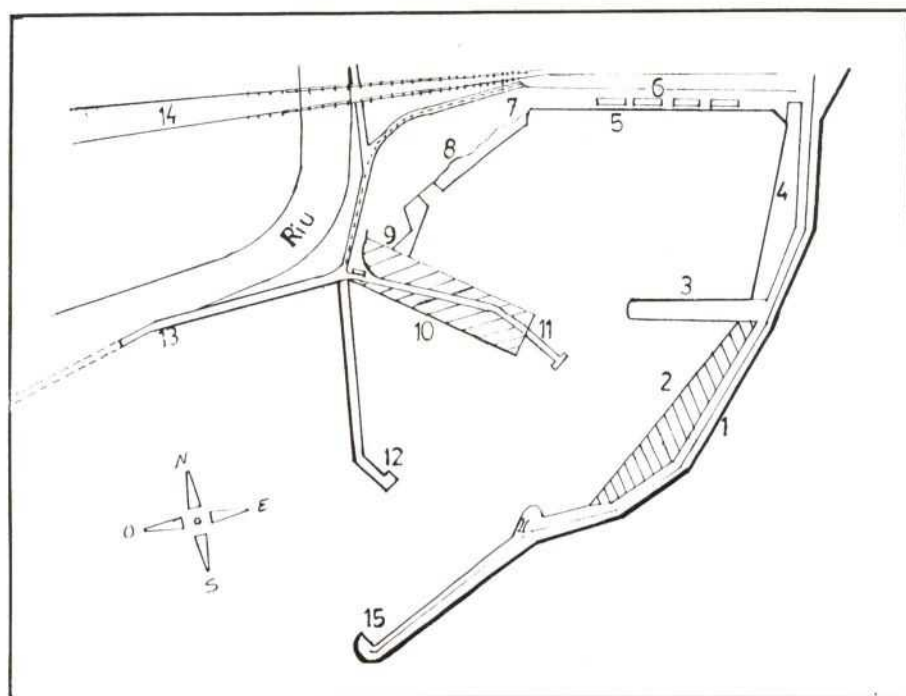
Encara inscrits en l'eufòria de creixement prèvia a la gran crisi de l'any 30, podem sentir Don **Francisco Gómez de Membrillera**,³²². Parlant a la premsa sobre els nous molls a construir en l'avenir: un sobre els trams tercer, quart i cinquè del Dic de Llevant; un altre sobre el dic transversal, com ja es contemplava en el Projecte **Bellido**, en les parts interior i exterior del dic, emparada aquesta última secció pel dic d'abrigall. L'accés s'habilitaria pel carrer

Reial i connectaria fàcilment amb el ferrocarril pel pont sobre el carrer de Pere Martell. Aquest seria el moll del futur, perquè quedava ubicat prop de la zona industrial i comercial de l'esdevenidor, la qual s'escamparia per l'altra banda del riu i a l'oest de la població actual³²³. Realment, les paraules de Membrillera que hem comentat prefiguren la realitat de la Tarragona industrial dels anys seixanta i setanta. Magatzems, balances, carretons, grues... es completaren en el decurs de 1929. L'estrena de l'edifici de Sanitat Exterior es féu pel març de 1930. encara es faria el projecte de «nous molles» (veure Plànol del Port). Fins que la crisi mundial reduí el tràfic dràsticament, la sensació era que el creixement podia ser indefinit.

Lligat al gran port mercant, hi ha també a Tarragona el port pesquer, amb una flota de quasi 350 barques (30 de bou; 15 de llum; de palangreres, 15; de trasmall, 150, i altres barques de menor importància). De les males condicions de vida i de treball dels pescadors, que configuraven una barreja d'ancestralisme i d'explotació caciquista, ja n'han aparegut algunes notícies més amunt. És molt significatiu que Tarragona fos l'últim port de la zona a constituir un Pòsit marítim, ja que es donava la circumstància que, *«como en los tiempos feudales, en este barrio marítimo del Serrallo sólo existía la voluntad de un señor a la que de grado o por fuerza tenían que someterse y en caso contrario les era forzoso emigrar de esta ciudad...»*.

Malgrat el Pòsit, no s'aconseguí foragitar la injustícia i l'abús. Instal·lar motors a les embarcacions va acabar d'endeutar els pescadors. La venda a terminis dels motors duplicava la majoria de vegades el seu preu inicial, que ja era astronòmic per a l'economia dels petits patrons. Les clàusules dels contractes obligaven a coses que no tenien res a veure amb els motors, com, per exemple, haver de vendre el peix a un preu determinat. La següent nota, pertanyent a la Memòria Anual del Port, expressa la situació de manera immillorable: *«En la parte oeste del puerto existe playa, utilizada por los pescadores para el varado y el calafateo, y otra parte está ocupada por el varadero público de don José Prat Prats. A continuación están los varaderos de las Obras del Puerto y el de la Sociedad Unión Naval de Levante»*³²⁴. És a dir, D. Josep Prat tenia un escar públic i n'era concessionari de l'explotació. Les tarifes que estaven en vigor eren aprovades per Obres Públiques. Continu sol·licitador de permisos i obres a la Junta, **Josep Prat** fou qui demanà a la Direcció del Port les concessions per al port pesquer, com la construcció del Casal del Pescador i altres beneficis (cambres frigorífiques, arrossegadors mecànics per a les barques...). Tot això deprés d'haver-se oposat que es muntés el Pòsit dos anys abans. Era la manera d'acaparar més poder, ja que era ell qui ho demanava i qui ho aconseguia. Josep Prat en féu trofeus per a l'ús personal, d'aquelles conquestes³²⁵.

Des de començament del segle XX, els comerciants tarragonins havien demanat que fos concedit a la ciutat l'estatus de «port franc». L'aspiració no arribà a aconseguir-se³²⁶. El Decret de 7 de desembre de 1912 va donar llum verda als ports francs; però en redactar-lo es pensava en Cadis, on funcionà des de 1914, i en Barcelona, des de 1916. De seguida es va veure quin



Plànol del port de Tarragona, signat per D. Francisco G. de Membrillera (6-4-1929), amb els projectes a realitzar. (1. Dic de Llevant. 2. Moll de Llevant (en projecte). 3. Moll Paral·lel. 4. Moll de Llevant (també dit d'Alfons XIII). 5. Moll de Costa. 6. Coberts. 7. Club Nàutic. 8. Platja de pescadors. 9. Drassanes. 10. Dic Transversal 9 (en projecte). 11. Dic Transversal. 12. Dic d'abrigall o Contradic (en projecte). 13. Dic de l'Oest. 14. Vies del tren. 15. Far.

Escala 1:4000

perill representava això per a Tarragona³²⁷. Quan es discutia el Projecte de Dipòsits a les Corts, els grups de negocis de Tarragona formularen llur petició perquè fos concedit el port franc a Tarragona. Dir «port franc» era sinònim d'instal·lació d'indústries, ja que a la concessió hi anava aparellada la liberalització de les taxes³²⁸.

Com que Tarragona va exportar, durant la I Guerra Mundial, bona part de les mercaderies susceptibles de ser conduïdes a zones franques o neutrals, molts van pensar que el seu port podia sol·licitar la concessió d'aquell estatus amb més raó que la majoria: «*El puerto de Tarragona, único de Catalunya naturalmente exportador, su posición geográfica en la confluencia de las comarcas agrícolas aragonesa, alta catalana y alta valenciana, hacen de él una salida natural de los productos de esas tierras. Si se concede a Barcelona una zona franca, toda la prosperidad de Tarragona se cederá a la capital de la región. Para evitar eso, es indispensable que se instale aquí un Depósito franco. Si no es así, la navegación puede considerarse muerta*»³²⁹.

A primers de 1926 hi havia les expectatives no gaire favorables sobre els negocis del port, tals com el vi, les drassanes, etc. Això impel·lí a renovar la sol·licitud de port franc. Però l'empresariat de Barcelona va engegar una campanya contra el Port de Tarragona. Va saber-se, per la premsa barcelonina, que el Port de la Ciutat Comtal volia apropiar-se del *hinterland* aragonès. Tarragona aspirava al port franc per importar olis estrangers, mesclar-los amb oli d'oliva i reexportar-los de bell nou³³⁰. La campanya consistí, per part del comerç de Barcelona, a amenaçar els armadors amb deixar d'embarcar productes en els seus vapors si feien escala a Tarragona³³¹. Tant la correspondència privada com la premsa d'aquells dies semblen indicar que la Cambra de Comerç de Barcelona estava plenament implicada en aquesta operació de boicot³³².

Cal distingir -segons la legislació de la Dictadura (Reial Decret d'11 de juny de 1929, aparegut a la *Gaceta* el 13 de juny de 1929), que tot va voler-ho redefinir, reglamentar, etc.- entre diversos tipus de dipòsits, permesos per la llei i concedits pel poder central. Eren encaminats a deixar plena autonomia als particulars en el tràfic de mercaderies, deixant-los lliures, en diferents mesures, de les taxes duaneres. Així és com es van delimitar els conceptes de :

1. **Port Franc** (en el cas de Canàries o el Nord d'Àfrica).
2. **Dipòsit Franc**: emmagatzematge de mercaderies amb operacions limitades complementàries de canvi d'envasos i divisió o mescla de productes per tal de facilitar les transaccions mercantils; porció limitada de terreny i sense subvenció de l'Estat. Això ho demanava Tarragona ara i adés, sense per això obtenir-ho.
3. **Zona Franca**: àmplia llibertat perquè puguin establir-s'hi indústries, ja implantades a Espanya o encara no, per afavorir l'exportació, deduint-se aranzels de la matèria prima en el cas de l'elaboració de productes; fixant-se les noves taxes, en el de l'exportació, i reglamentant-se la constitució dels consorcis respectius. Aquesta és la denominació que es va atorgar a Cadis i a Barcelona el 1929, cosa que permeté al primer incrementar el

seu paper cara al mercat americà i al segon el volum dels seus negocis. La novetat era ara el fet que augmentaven llurs prerrogatives³³³.

La idea de la renovació dels ports i zones en franquícia ressorgí en la Dictadura, davant la crisi de les exportacions. Des de certs sectors es preveia el perill d'una major càrrega fiscal, una major burocràcia i no pas millors resultats en l'exportació, que de fet era allò que es pretenia: «*Servía de meta esa desconocida América, pero téngase en cuenta que en menos de una década América ya no necesitará nuestros vinos, aceites, tejidos y casi ni nuestros libros... Es posible que alguien haya dicho: con el puerto franco habrá perfección y baratura. Pero estas ventajas sólo las habrá liberalizando los impuestos sobre ciertas primeras materias...*»³³⁴. Tarragona no veia en aquells moments els inconvenients, sinó únicament els avantatges que li podia reportar un mercat d'aquelles característiques davant la crisi comercial del vi.

En autoritzar-se la zona franca a Barcelona, el port de Tarragona tornà a témer per la seva pròpia supervivència, ja que les mercaderies afluents a Tarragona podien, amb més facilitat encara, per l'exempció de duanes i altres privilegis, anar a parar a Barcelona. A la vista de l'èxit de la Lliga barcelonina, i després que li fos concedit a Barcelona el privilegi de la zona franca, el President del Port, **J. López Bertrán**, va tornar a enviar un informe i una petició de dipòsit franc, a instàncies de la Cambra de Comerç. No ho aconseguí.

Tarragona va haver d'aconhortar-se amb la menor de les qualificacions: magatzem de comerç, que li fou concedida el 1928 (per l'Ordre de la *Dirección General de Obras Públicas* de 20 de setembre de 1928)³³⁵.

Per més que el port de Tarragona fos petit, la ciutat no deixava per això d'alimentar l'esperança de convertir-se en una plaça comercial important. Per ampliar-lo, s'instaurà una sala-llotja de contractació, promoguda per la Cambra de Comerç³³⁶.

L'Ajuntament i fins el cap d'Unió Patriòtica de Tarragona, el **comte d'El Asalto**, i altres persones influents, com el **marquès de Muller**...³³⁷ s'adheririen al propòsit de sol·licitar l'establiment del dipòsit franc. Igualment es manifestaren les Cambres de Comerç d'Osca i Tortosa; l'Ajuntament de Reus, el d'Osca, els de Valls i Terol; les Diputacions Provincials d'Osca, Lleida i Saragossa; els Sindicats d'Exportadors de Vins de Reus i Tarragona; l'Associació de Consignataris de Tarragona i el Col·legi Oficial d'Agents Comercials de Tarragona. Tota aquesta enumeració reflecteix l'abast del *hinterland* més immediat d'aquest port. La petició es féu en repetides ocasions, elevant-se fins al Ministeri d'Hisenda. S'argumentà, en suport de la demanda, «*que en el Real Decreto de 8-6-1926 sobre admisión temporal de aceite se dispone que ésta solamente podría hacerse por las aduanas que se citan, entre ellas Tarragona. Esto ya es un reconocimiento de la superioridad de Tarragona a favor de un depósito franco*»³³⁸.

Quan va venir el ministre de Foment a Tarragona, se li féu veure la necessitat del dipòsit com a mitjà per poder fer front a la competència d'alguns ports veïns. Després, la petició arribà fins als Diputats a Corts, en ple període Republicà. També sense èxit³³⁹.

De l'únic que pogué disposar Tarragona al final de la Dictadura fou, doncs, dels magatzems de comerç, que ocupaven un edifici d'uns dos mil metres quadrats de superfície, «en los que pueden ser admitidas en depósito todas las mercancías de cualquier procedencia que cumplidos los requisitos aduaneros sean de libre circulación dentro de la península...». El fet de no haver obtingut el dipòsit franc reforçaria l'actitud contrària a les opcions barcelonines en qüestions d'orientació polític-econòmica, en general; contrària també a la Lliga Regionalista, en particular, com quedaria palès en l'estrepitós fracàs que aquesta organització política havia de tenir a les eleccions del 31.

Seguint amb la descripció, característiques i potencialitats del port, a més a més de l'avarador de D. **Josep Prat**, la Junta del Port disposava d'un escar amb dues vies: una per al servei públic i l'altra per avarar el material flotant de la JOPT (unes dotze embarcacions petites, entre llanxes, falutxs, càbries flotants...); però era molt petit, i només servia per embarcacions de menys de 25 t. A finals de 1930, s'estudiava la manera d'habilitar-lo per a embarcacions de fins a 500 t. En els terrenys que llindaven per l'oest hi havia l'avarador propietat de la *Unión Naval de Levante*, amb dues vies i carretons moguts mecànicament. Una via tenia capacitat per a vaixells de 300 t., i l'altra per als de 60 t. Aquest escar havia estat objecte d'expectatives de desenvolupament per a Tarragona; expectatives que acabarien frustrant-se en aquells anys.

El nom d'*Astilleros de Tarragona* va ser molt familiar als tarragonins de l'època. La firma esmentada presentà pel maig de 1918 un Projecte de Factoria Naval al *Ministerio de Fomento*. D. **Josep Bonet Amigó** (empresari) i D. **Maties Mallol** (consignatari de bucs), assessorats per D. **Pere Lloret**, (advocat), van presentar una instància a la JOPT sol·licitant l'arrendament de l'avarador i les dependències de la Junta. Li fou concedit, amb el pagament previ d'una garantia personal i d'una renda anual. Es tractava del consorci de capital local que era propietari de diverses empreses d'olis (*Oleícola Tarragona S. A.*), arrossos (*Arroces Hispania*), vins (*Sociedad Exportadora Tarraconense*, que va donar nom al vi dolç «Tarragona Port»), el Banc Comercial de Tarragona i el seu filial, el *Bolsín de Tarragona*, empreses editorials (Editorial Tarragona, que edità alguns rotatius), etc.³⁴⁰

Al cap de poc temps d'instal·lar-se a l'avarador del port, l'empresa sol·licitava a la Junta que no li cobrés l'arrendament. Li fou denegada la petició. Pot semblar estranya aquesta sol·licitud, però en aquells anys foren moltes les empreses de consignació, exportació, etc. que la feren; i els fou concedida. El consorci adduïa pèrdues, les que se suposava que estaven patint per la paralització dels negocis, les alteracions socials, etc. Després d'avisar a l'empresa que pagués els drets³⁴¹, se la instava que abandonés les instal·lacions³⁴². Malgrat el compliment d'aquest últim extrem, el deute persistiria durant molts anys, veient-se augmentat encara per l'impagament³⁴³. En el moment de trencar-se les bones relacions amb el Port, *Astilleros* ja tenia encarregat un dic flotant a una empresa alemanya, la *Deutsche Werft*. La comanda arribà d'Hamburg pel juliol de 1922. Quan la població ja estava aplaudint

aquell artefacte de 70 m. d'eslora com a exponent que era de la voluntat de progrés de la ciutat, el Cap de Foment enviava un informe que en desautoritzava la instal·lació³⁴⁴.

Astilleros de Tarragona va demanar que li fos revisat el contracte d'arrendament de l'avarador. La Comissió Permanent aprovà, el 22 d'agost de 1924, la reducció sol·licitada per haver ocupat bastant menys terreny del que li fou concedit; per això *Astilleros* exigia contínuament la revisió del cànon d'arrendament i del contracte. Tanmateix, per Reial Ordre de 4 de novembre de 1924, es desestimava la reducció, malgrat l'aprovació prèvia de la Comissió Permanent³⁴⁵. Representava la ruptura definitiva. La modificació de la concessió demanada per *Astilleros de Tarragona* es resolgué el juliol de 1925, amb la concessió de permisos d'ocupació dels terrenys a explotar a canvi de dipositar una gran fiança, per valor de 253.364'44 pts.³⁴⁶ Aquesta era la quantitat a què pujava la diferència entre el que s'arribà a pagar en el seu moment i el que havia de respondre a la construcció de les obres projectades, i que s'havia d'executar, incloent-hi la reducció del cànon per l'ocupació de l'escar.

Realment, des de la instauració de la Dictadura, amb les persecucions anticatalanistes i anticatalanes que li foren consubstancials, el distanciament entre la burgesia tarragonina i el règim era ineluctable. **J. Bonet Amigó** seria nomenat regidor del primer Ajuntament de la Dictadura, ja que ocupava el número 3 en la llista; però va renunciar immediatament al càrrec. **Mallol**, al seu torn, seria sovint objecte de les crítiques de la premsa més conservadora de la ciutat, per les seves actituds visiblement antimonàrquiques, entre altres coses³⁴⁷. A pesar de l'enrarament de la situació, **Maties Mallol** va seguir presidint la Junta fins a les darreries de 1925. **Josep Bonet** també va seguir acudint a les sessions com a membre de la Permanent fins a les mateixes dates. 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.

No trigà gaire a aparèixer en la premsa la notícia d'una comissió de tècnics alemanys, de la casa *Krupp*, que intentava arribar a un acord amb l'empresa en trànsit de fallida per muntar conjuntament uns «alts forns», mitjançant la direcció d'enginyers alemanys, i construir bucs de tots els tonatges.

L'abril de 1924, se signà a Barcelona l'escriptura de constitució d'una societat anònima denominada *Unión Naval de Levante*, que s'havia de dedicar, amb la cooperació de la *Fried Krupp Germaniawerft*, a construccions i reparacions navals en els ports de Barcelona, Tarragona i València. Amb aquesta finalitat adquirí les drassanes, els dies i tallers d'*Astilleros de Tarragona* i de la *Compañía Transmediterránea*³⁴⁸. *Astilleros de Tarragona* incorporava els seus tallers a la nova empresa, a més dels dies flotants, etc. *Transmediterránea*, els *Talleres Vulcano* de Barcelona, els *Talleres Gómez* de València i *Astilleros de Valencia*; la *Krupp*, l'aportació tècnica i financera. El capital era de 30 milions de pessetes. Semblava que s'iniciés el ressorgiment del negoci a Tarragona: «*Pasaron los años grises y malos para*

*Tarragona, pasó la leyenda de que en Tarragona ni un peso ni un paso. Cuando sean una realidad la Fábrica de Tabacos, la Unión Naval de Levante y los progresos que se esperan del ferrocarril, nuestra ciudad crecerá mucho*³⁴⁹.

La *Krupp* signava aquells dies un acord a Barcelona, amb tallers i fàbriques de Mieres, segons el qual es constituïa una societat de 50 milions de pessetes; d'aquesta manera, el «saber fer» dels capitalistes alemanys féu els assajos pertinents de regeneració econòmica, per poder sortir de la crisi de postguerra a base d'inversions d'aquests tipus fora d'Alemanya.

La *Unión Naval de Levante* va rebre encàrrecs, a Tarragona, de les companyies de ferrocarrils (tènders i fogars per a les locomotores, un buc, grues...) i de la *Compañía Arrendataria de Tabacos* (cinc vaixells de vigilància). Endemés, contractà molt personal obrer durant força temps. La cúpula econòmico-militar de la Dictadura, en la persona del **coronel Esparza**, membre del *Consejo de la Economía Nacional*, va voler beneir l'empresa venint a visitar-la «a fines de aplicación de la Ley de Protección de las Industrias Marítimas»³⁵⁰. Després d'un breu període de temps, començaren a arribar veus, en principi desmentides, que s'anaven a suspendre els treballs. Aquests rumors augmentaren el malestar que ja hi havia a la ciutat des de feia un cert temps, per la paralització del port i la crisi que produïa la depreciació dels vins³⁵¹. La Junta del Port acordà, en Sessió de 30 d'octubre de 1925, que no considerava procedent la petició de la *Unión Naval de Levante*, en el sentit que li fos retornada la fiança dipositada en el seu moment per establir una factoria naval. El motiu per a la denegació que adduí la Junta fou que la superioritat no havia aprovat encara la transferència d'*Astilleros* a la *Unión Naval de Levante*.

La notícia del tancament dels tallers a partir del començament de l'any 1926, fou comunicada al personal en qüestió de poc temps: la maquinària i els altres elements serien traslladats a Barcelona i València; també ho fóra el personal tècnic. Com que eren per a Tarragona d'una importància vital, es féu saber al consell directiu la gran pèrdua que la seva marxa suposava per a la ciutat; aquest respongué que, no a molt tardar, tal vegada...

Des de principi de la dècada, els noms de les drassanes, el desenvolupament del port i els progressos del Banc Comercial havien anat de la mà. De fet, es citaven sempre com a exponents dels avenços de la ciutat³⁵². Ara, en la ruïna, les drassanes i el banc seguien ben units, deixant darrere seu fracàs, desconfiança i molts treballadors despatxats. La següent Junta del Port, per l'abril, no fou ja presidida per **Mallol**, sinó pel Governador Civil de la Província, don **Maximilià Soler**. Tampoc hi assistiria el sr. **Bonet**; ni l'un ni l'altre tornarien a assistir-hi en tota la Dictadura. Ambdós, Bonet i Mallol, havien dimitit de la Cambra de Comerç i de tots els òrgans on eren presents en la seva representació arran de la fallida del Banc Comercial de Tarragona. En la sessió municipal en la qual va fer-se pública la notícia, el regidor Sr. **J. Molas** va voler que es practiquessin les gestions oportunes perquè la *Unión Naval de Levante* no marxés de la ciutat; l'alcalde, Sr. **Segura**, va contestar-li que en aquella sessió només podien tractar-se els temes expressats en l'Ordre del Dia³⁵³. El batlle digué als periodistes amb un gest àirat: «*He recibido una carta de la Unión Naval de Levante de la que*

se desprende que dentro de poco no quedará más que el recuerdo de las Atarazanas que habían de hacer grande a Tarragona»³⁵⁴. Va confirmar-se el trasllat del dic flotant a Màlaga, com havia demanat el Gerent de *Transmediterránea* al **comte de Guadalhorce**³⁵⁵. Arribat el moment del declivi dels negocis ciutadans (el vi no es venia, el dic flotant se n'anava, la *Unión Naval de Levante* feia les maletes...), sorgí amb profusió la literatura dels projectes per somniar: amb una gran flota de petites embarcacions i una bona xarxa de magatzems, fàbriques per a rebre el peix, arreglar-lo, congelar-lo i embalar-lo cap a Madrid i Saragossa, es podria donar feina a molta gent. A més, es podien aparellar almadraves per criar mol·luscs, crustacis, marises: «Tarragona ha de llençar de bell nou la barca a la ona. La barca marítima de la prosperitat varada en els plaients de les nostres costes». Quina era la Tarragona en què pensava l'autor d'aquestes línies?³⁵⁶

Quedava pendent el vell deute d'*Astilleros* amb el Port. Mentre la *Unión Naval de Levante*, que tenia el vist-i-plau oficial, marxà bé, la *Dirección de Obras Públicas* (i la Junta del Port en el seu nom) no va mencionar el deute. Però ara, un cop fet l'anunci del seu trasllat, s'intentava recuperar allò recuperable. Així ho indica la nota següent: «*Dada la probabilidad de que la Unión Naval de Levante se traslade a Málaga, la Junta de Obras del Puerto se está preocupando de habilitar y dar más amplitud de la que tenía antes al antiguo varadero emplazado en el Serrallo*»³⁵⁷. També es feren algunes gestions encaminades a denunciar el contracte d'arrendament de l'avarador³⁵⁸. Com ho indica, així mateix, la prova més clara: l'expedient d'embargament de béns, incoat el primer trimestre de 1927³⁵⁹. Part de l'embargat (el taller del carrer Gravina) fou comprat per **Eduard Estellés** per 2/3 del valor peritat, que coincidia amb el deute de 1918. La resta dels béns d'*Astilleros* fou venuda el maig de 1927 en pública subhasta. La notícia apareguda al *Diari de Tarragona* sobre la imminent restitució de la normalitat a la *Unión Naval de Levante*, així com sobre la futura utilització d'*Astilleros* per a construccions militars era, crec, una cortina de fum en els mateixos dies en què l'expedient d'embargament s'anava tramitant³⁶⁰.

La crisi dels anys trenta sorprengué al port i a les drassanes, barrant el pas a una empresa de construcció naval que era ja virtual, de la qual el port i la ciutat de Tarragona haurien pogut ser beneficiaris directes. Els anys posteriors al conflicte europeu estigueren plens de referències de l'estil d'aquestes: que la Gran Guerra no havia estat aprofitada per la marina espanyola per construir bucs propis; que les mercaderies que s'exportaven dels ports del país anaven estibades en naus estrangeres; que no es fomentà la marina mercant. Tot fou buida i altisonant retòrica, lamentacions que mai es traduïren en un pas endavant. L'evolució de les drassanes en els anys vint és un dels molts exemples del model de l'Administració dictatorial: el port era l'apèndix final d'un ministeri, només apte per deixar llibertat al capital perquè trobés els millors beneficis, on fos i a costa del que fos. Els milions de què féu gala la UNL, a Tarragona mai no es veieren; potser van fugir a millors destinacions. Per últim, el capital local, el tercer implicat, havia sucumbit al gran capital ja en la crisi immediata a la postguerra. Aquí no va haver-hi guanyadors.

4.3.3.- RELACIONS DEL PORT DE TARRAGONA AMB ALTRES PORTS:

El Port de Tarragona va mantenir una regular connexió amb la Ciutat de Mallorca, mitjançant un correu setmanal de la *Compañía Transmediterránea* des del juliol de 1924 fins a començaments de 1936. Va costar molt que la línia s'aprovés, de primer, i que no se suspengués, després. El tema estava directament relacionat amb la necessitat que tenia el port de fer-se un lloc en el comerç mediterrani i amb la greu crisi comercial existent. També tenia a veure amb el desig del capital tarragoní de crear una infraestructura de progrés per a Tarragona. El grup econòmic més interessat en el manteniment del correu fou el vinculat amb el comerç de la farina i l'oli.

De la mateixa manera que Barcelona, València o Alacant, Tarragona va voler disposar d'una línia regular amb les Illes. El diputat a Madrid per Tarragona-Reus-Falset, **Julia Nogués**, proposà el 1906 d'enllaçar els ports de Palma i Tarragona³⁶¹. La sol·licitud sorgí, originàriament, d'ambdues ciutats³⁶²; ara bé, també és cert que el projecte nasqué sense el vist-i-plau oficial, perquè ja existien línies entre les Illes i Barcelona o València, i multiplicar-les li suposava, a l'Estat, unes despeses addicionals força oneroses.

El **marquès de Grigny**, com a portaveu dels interessos de Tarragona, i en una època en què es parlava a la capital de l'Estat per la boca del cacic local, va exposar-hi el projecte. Es varen suscitar esperances; el cert, tanmateix, fou que en lloc d'augmentar-se el servei amb Palma, un cop encetada la guerra europea, aquest va veure's reduït. L'Estat no havia concedit la subvenció necessària per fer front a l'exorbitant pujada en el preu del carbó.

A més a més de la creixent necessitat de línies un cop acabada la guerra, es va partir de la idea que l'òrgan fa la funció. Quan **Cambó** fou ministre de Foment, va prometre al president de la Cambra de Comerç que procuraria per l'aprovació del vapor-correu³⁶³. A través d'un **Juan March** cada cop més influent en els cercles financers de Madrid, va fer-se gestions perquè donés la seva conformitat, com a president de *Transmediterránea* que era, a l'establiment de la línia regular. Foren **Lloret**, com a president de la Cambra de Comerç, i **Mallol**, com a senador, els qui reactivaren els tràmits, essent-hi igualment interessats de primera fila. L'empresa farinera, lligada al consorci de capital comercial de les drassanes del port, al Banc Comercial, etc. havia de tenir accés a Palma i instal·lar-se a l'illa per competir amb altres empreses.

La Cambra de Comerç de Palma no havia dit ni un mot, quan, el maig de 1922, fou sol·licitada per la de Tarragona per insistir a l'uníson en la petició; no va posar-hi gaire entusiasme. Fou un motiu de satisfacció per a la Cambra de Comerç de Tarragona que el Consell de Ministres aprovés, pel juny de 1924, el correu setmanal. Totes les Cambres de Comerç pròximes (Reus, Tortosa, Valls, Palma i les d'Osca i Saragossa) felicitaran a la de Tarragona. El dia 9 de juny de 1924 sortia de Palma el vapor «Tintoré», de la *Transmediterránea*, que havia d'arribar aquí el dia següent, amb càrrega i passatgers.

Per posar el servei amb Tarragona, tanmateix, s'havia d'eliminar el viatge Palma-Alger, i també el Palma-Marsella. Cosa que provocà la queixa unànime de la premsa de Mallorca (*Última Hora*, sobretot), perquè a bona part de la societat illenca li interessava més la connexió amb aquells dos ports, on tenia familiars i interessos, que amb Tarragona. De fet, les línies perillades havien estat sol·licitades per Palma. Per si no n'hi havia prou, no era aquesta la primera institució que el govern suprimia en contra dels seus interessos, i tot en l'últim any. En suprimir-se aquestes línies es lesionaven clarament els interessos de Palma.

Aquesta oposició a la línia Tarragona-Palma per part de la capital insular no podia ser bona ni per a Tarragona ni per a la seva continuïtat. La Cambra de Comerç de Tarragona va implorar a la de Palma que no recorregués el projecte de canvi de línies; malgrat tot, Palma ho féu. A la vista de l'aferrissada oposició illenca, Tarragona provà de jugar la carta dels Ajuntaments, però ja Palma havia aconseguit que les línies a Àfrica i a França no fossin suspeses.

Ben just al mes d'haver-se instaurat, el correu se suspengué fins l'octubre, però tornà a restablir-se més endavant, al preu de suprimir les línies entre Cadis i Tànger, després de declarar la companyia el nul·l benefici que en treia. A partir d'aquí, el problema experimentava una lleugera variació: la lluita estava ara en fer renovar el contracte a la companyia per un llarg període; però aquesta s'hi negava. Deia que tot depenia dels rendiments. I hi havia seriosos inconvenients perquè això fos així, segons la companyia:

1. L'escàs tràfic de viatgers; degut, en bona mesura, a la manca de combinació adequada entre els horaris d'uns i altres mitjans de transport: vaixell, trens i automòbils.
2. La competència que li feien els velers privats.
3. Les ingents despeses de l'explotació...

A partir de 1928, els rumors sobre la supressió de la línia configuren gairebé l'única notícia que es té respecte del viatge setmanal. Supressió que es féu definitiva a principis de 1936, com a conseqüència lògica de l'embat de la crisi dels anys trenta. Com també era del tot lògic que *Transmediterránea*, atesos els permanents tractes de favor que rebia, fes i desfés a voluntat³⁶⁴.

La companyia informava que el dèficit pujava a mig milió de pessetes, i que el seu manteniment estava vinculat al fet que l'Estat se'n fes càrrec.

A primers de 1936, l'ambient pre-electoral feia quasi infructuoses les peticions (les va haver fins i tot del sindicat d'estibadors, que mirava perquè no es perdessin els llocs de treball). **A. Ruiz Lecina**, diputat socialista, escrivia el que segueix:

«Haré todo lo que pueda pero en el Ministerio piensan que el servicio es antieconómico y... creyendo que la política es claridad, no quiero ocultarles la imposibilidad de intervenir en este asunto, ya que lo que menos pudiera ocurrir es que no me hicieran caso».

La línia deixà d'existir el 3 de gener de 1936.

Des dels moments d'expansió de finals del segle passat, el comerç de Tarragona va tenir desitjos que el seu port enllacés amb les rutes que feien les grans companyies de navegació a Amèrica. En una enquesta encarregada per la *Dirección General de Agricultura, Industria y Comercio* el 1906 perquè l'Estat estudiés les comunicacions marítimes regulars que convindria fomentar, el director del Port de Tarragona, **Manuel Maese**, contestava que pràcticament l'únic port comercial que hi havia a la província de Tarragona era aquest, i convenia molt que hi fessin escala els bucs de les línies transatlàntiques regulars espanyoles, ja que interessava fomentar els productes autòctons en els mercats americà i del nord d'Àfrica, essent com eren els fruits d'aquest país: el vi, l'oli, les avellanes o les ametlles, força apreciats en aquelles latituds.

Quant al tema de les comunicacions interiors en connexió amb aquest port, i fonamentals per organitzar el tràfic internacional, per altra banda, el director explicava què hi havia, a la vegada que advocava amb ímpetu per la construcció de ferrocarrils cap al Pirineu i línies secundàries que enllacessin les comarques interiors amb línies regulars a Amèrica. El port de Tarragona reunia totes les condicions que pogués exigir el tràfic transatlàntic regular: era complet i segur, tant respecte dels vents com per les operacions de càrrega i descàrrega. Completaria l'oportunitat del port per aquests menesters, la instal·lació d'una zona franca. Si tot això es complia, aviat es fabricarien a Tarragona productes químics, licors, teixits, farines...³⁶⁵.

En la totalitat del període estudiat, hi hagué diverses línies que feren regularment escala a Tarragona, a més de les companyies privades d'altres països que la hi feien de manera ocasional. D'aquestes línies, dues pertanyien a la *Compañía Trasatlántica*: una anava amb destinació al Carib (Cuba, Mèxic, Nova Orleans) i l'altra a Nova York. La tercera estava servida per la *Compañía Ibarra*, i feia el trajecte fins a Brasil, Argentina i Río de la Plata. Havien estat fruit de l'acció, anterior a la Dictadura, de **Julià Nogués** i **Maties Mallol**. En arribar la Guerra Civil, no en quedaria cap de les tres. Una rere l'altra entraren en declivi, bé fos per la mala política de subvencions al desenvolupament de les indústries marítimes, per l'abandó a que es veié abocada la marina mercant espanyola o per la crisi mundial dels anys trenta.

Les companyies privades, quan el volum de mercaderies començà a decreïxer, després de la Gran Guerra i a causa del restabliment progressiu del comerç interior dels països bel·ligerants, anaren remetent. Així, per exemple, la *Compañía Pinillos*, amarrava indefinidament el seu vapor «Balmes» al port de Barcelona l'agost de 1924. Aquest vaixell havia estat fent la ruta d'Amèrica del Sud. Les peticions a les grans companyies perquè fessin escala aquí foren constants. Tarragona sol·licità que fossin línies subvencionades les encarregades d'establir recorreguts regulars enllaçant la ciutat amb les grans rutes; i això davant l'evidència que les companyies lliures abandonaven els seus viatges. De fet, ¿Com introduir els nostres productes -com volien els Tractats de Comerç- si no hi havia línies de comunicació que

s'encarreguessin de possibilitar-ho? No cabia esperar que, sense l'auxili de l'Estat, les empreses privades s'arrisquessin comercialment a emprendre la implantació de noves línies³⁶⁶. De vegades, les mateixes companyies subvencionades oficialment dificultaren el tràfic, aprofitant l'atmosfera de permisivitat excessiva que fruïen³⁶⁷.

Tarragona desitjava que fessin escala en el seu port els vaixells de la *Trasatlántica* que anaven a l'Extrem Orient³⁶⁸. La companyia contestà negativament, amb la finalitat que la travessia des de València fos més ràpida. Les consignatàries de Tarragona informaren als exportadors que havien de portar les mercaderies a Barcelona. El 1929, la *Compañía Transmediterránea* tancà, per poca rendibilitat, la línia del Pacífic: «*Lo triste es que la mercancía sigue al pabellón: si se suprime la línea, no llegarán los productos*»³⁶⁹.

Semblants gestions -sobre la conveniència que els seus vaixells fessin escala a Tarragona- es feren el 1924 davant la *Compañía Ibarra*, perquè els bucs procedents d'Andalusia amb direcció a Barcelona s'aturessin aquí. Es tractava d'aprofitar aquests viatges per portar productes com l'oli per als quals hi havia un bon mercat. Poc després es parlà amb la *Transmediterránea* en el mateix sentit. Van participar, pressionant per aconseguir-ho, el sector dels olis, dirigit per **Manuel Pedrol**, els fabricants de farines (sobretot, la Tarragona Industrial) i també les cases de consignació en general. La gestió que triomfà, d'entre totes, després de mobilitzar-se les Cambres de Comerç d'Aragó a més de les de Tarragona, Reus i Valls, fou la d'aconseguir (Reial Ordre de 4 de juny de 1926), que els vapors de la *Trasatlántica* que es dirigissin a Amèrica Central i del Nord passessin per Tarragona; si bé la concessió era de caràcter facultatiu i supeditada a la quantitat de càrrega a transportar³⁷⁰. La ciutat en bloc va celebrar-ho. El transatlàntic «P. de Satrústegui» hi féu escala per primer cop pel juliol de 1926: «*cargó 500 tm. en las horas que estuvo amarrado en el muelle paralelo*». Feia 131'15 m. d'eslora, i 5.975 t. de registre brut; incorporava telegrafia sense fils i tots els avenços moderns.

La instauració de la línia fou deguda a què la connexió amb La Habana s'havia perdut, perquè la companyia francesa que la cobria havia decidit passar per Barcelona. Mentre aquesta línia va durar, va haver de suportar les pressions en contra dels consignataris barcelonins, i fins i tot les d'alguns de locals, com la casa Combalfà-Sagrera. A la vista dels forts interessos de Barcelona, es va recórrer a la protecció de **Martínez Anido** i del **Comte d'El Asalto** per intentar mantenir l'escala a Tarragona. Per un temps, el padrinatge donà el fruit que es pretenia.

Igualment que va ocórrer amb la línia de Tarragona a Palma, la línia d'Amèrica Central per a càrrega i passatge estigué contínuament amenaçada; i precisament en els moments que Tarragona més necessitava mantenir i augmentar el seu comerç de productes agraris³⁷¹. Finalment, l'1 de gener de 1931 deixà de venir, amb la consegüent decepció per Tarragona. L'argument que justificava la defecció era l'escassetat del promig de tones mensuals, que no justificaven el viatge. Per via oficial s'instaurà i per via oficial es tragué, sense que les entitats tarragonines poguessin fer res per evitar-ho.

L'altra línia de la *Compañía Trasatlántica*, per a carga, es verificava amb el vapor «M. Arnús», que realitzava l'enllaç amb Nova York. Malgrat els esforços perquè no se suprímís, l'octubre de 1936 també deixà de fer escala a Tarragona.

La *Compañía Ibarra* anul·là abans, l'1 de gener de 1936, la línia que unia diversos ports de la Península amb Brasil i La Plata. Aquestes foren les paraules del seu president al de la Cambra de Comerç de Tarragona: «*Siento decirle que no estando subvencionada nuestra línea, sus navieros tienen libertad de acción para modificar la línea si lo estiman conveniente a sus intereses*».

Les consideracions del president de la Cambra de Comerç -a les que en seguirien de sengles d'altres entitats econòmiques d'Aragó i Catalunya- sobre el decòrum d'una empresa d'interès nacional, sobre les pèrdues conjunturals que s'havien de suportar en favor del comerç, per mirar d'evitar que les flotes estrangeres s'apropriessin d'aquells serveis... i altres de similar tarannà, no serviren per a res. La línia quedava interrompuda ja des de Sevilla, el seu punt d'origen. Fou un gran cop pel comerç ultramarí. L'atur i el descens del comerç en general era en aquells moments alarmant per a Tarragona (veure Quadre XLI): quan s'estava pendent, precisament, de la ratificació de l'Acord Comercial amb Argentina. La línia, tanmateix, se suprímí.

4.3.4.- EL PORT, CENTRE DE TREBALL:

Aquestes línies estan dedicades al treball lligat directament o indirecta amb el port. I, aprofitant l'excel·lent mirador que s'ofereix, es podran analitzar les condicions de treball d'aquells anys a Tarragona.

Les classes treballadores, al començament del segle XX, vivien d'un jornal de subsistència. Cobraven mentre treballaven i deixaven de fer-ho quan una malaltia o qualsevol altra circumstància els ho impedia. El treball de càrrega i descàrrega dels vaixells el duien a terme les «colles». Una altra part del món laboral la van constituir els empleats i els obrers (de plantilla o eventuals) amb què comptava la Direcció Facultativa del Port.

D'acord amb una estadística feta per encàrrec del Govern de la Segona República, el cens dels treballadors, segons el Jurat Mixt de Transports Marítims de Tarragona, estava compost per 123 obrers especialitzats en treballs d'estiba i desestiba i 257 de càrrega i descàrrega a terra. Els dies de més feina agafaven jornalers extraordinaris, augmentant-ne el nombre fins en un 50%. Comptant també el personal fix de les cases consignatàries i del port, la plantilla disponible superava els 550 treballadors³⁷².

Les colles existeixen des de l'Edat Mitjana, des que al segle XIII es creà a Tarragona el «gremi de matriculats», únics que podien explotar les indústries del mar. Modernament, tenien un sistema de tarifes concertat, aconseguit a base de les negociacions dels gerents de les colles amb els comerciants, representats a la Cambra de Comerç i a l'Associació de

Consignataris de la ciutat³⁷³. El treball va estar dirigit i contractat pels capatassos que depenien dels consignataris. Això generaria problemes.

Les colles disposaven, al port, d'una gran superfície al començament de l'escullera de Llevant, on tenien instal·lat el seu «cavallet» per a càrrega i descàrrega, que va desaparèixer amb el moll d'Alfons XIII. Les colles van veure com perillava la seva existència conforme es va anar instal·lant instrumental tècnic al port. Responien, en els documents antics, als noms de «Colla de Sales», «Colla dels Patrons», «Colla de Barretet»; més modernament trobem la «Colla Tarraconense», «La Unió», la «Colla del Comerç», la «Colla Nova», etc.

Les relacions de les colles amb la direcció del Port es limitaven al compliment de les ordenances internes que la Junta del Port imposava per a les operacions de càrrega i descàrrega, amb les corresponents limitacions econòmiques per l'incompliment del reglament, per insultar o bé agredir al personal portuari³⁷⁴.

Dins les colles es va anar apreciament un canvi des del tradicional gremialisme a les modernes reivindicacions obreres. El seu caràcter reivindicatiu i solidari va portar-les a participar en les vagues de solidaritat amb el port de Barcelona, la qual cosa els va suposar rebre fortes represàlies per part dels empresaris, i allò fins al punt d'encapçalar el moviment reivindicatiu durant molts anys. Durant la Dictadura, van organitzar algun moviment de caire vindicatiu, que aviat fou domtat per la força. Quan la Dictadura acabà, van recuperar la seva iniciativa, demanant la pujada de tarifes, la reconsideració de les hores extra, etc.

El port de Tarragona fou sens dubte el centre laboral més important d'aquestes comarques. Les condicions de treball eren molt dures, principalment si atenem als primers anys de la centúria. Fins el 1889 no hi va haver cap reglamentació laboral pròpiament dita per als obrers del port. Les raons que feien precisa aquesta reglamentació eren el resultat de la pressió social imperant, la superació de l'esquema de la llei de l'oferta i la demanda, el desig de dignificar l'obrer; la necessitat de millorar el rendiment a la feina, de disminuir els accidents laborals i d'acomplir les lleis aprovades pel Reial Decret d'11 de juny de 1886, d'acord amb la reglamentació reformista de l'època³⁷⁵.

L'expressió que es treballava «de sol a sol» és corroborada per la citada reglamentació hi havia un interval d'una o dues hores per dinar. Dintre el sistema d'ascensos, comptava en primer lloc la conducta observada per l'obrer. Les quantitats assignades als obrers accidentats no es farien efectives en cas d'ignorància, negligència o temeritat per part d'aquest; coses en conjunt molt difícils de demostrar a qui les volia utilitzar, precisament, per no pagar.

A la vegada que es donava aquesta reglamentació s'exigia un millor compliment de l'horari laboral i es prenia mesures per combatre l'absentisme³⁷⁶. Malgrat els reglaments, sembla ser que la impuntualitat era freqüent, principalment els dies que seguien a les festes. Degut a aquesta circumstància, la Junta va prendre l'acord de castigar l'obrer que faltés un quart de jornada, descomtant-li'n la meitat; en el cas que faltés mig dia, se li descomptaria el jornal sencer. Si faltava un dia sencer, perdria la feina.

La reforma de 1889 no era gaire generosa, precisament ara que la fita era ja la reducció de la jornada laboral fins a 10 hores; quan Tarragona havia enviat un representant al Congrés Obrer que havia de crear la UGT³⁷⁷. El paternalisme empresarial oferia al port de Tarragona la pitjor de les seves cares³⁷⁸.

Les mesures reglamentàries de caràcter coercitiu que vingueren un poc després per castigar la impuntualitat i l'absentisme no van ser ben acceptades; els obrers **Manuel Dasi** i **Ramon Altès** protestaren clarament en hores de feina als tallers del port, feren propaganda i promogueren un escrit contra aquestes mesures, cercant el suport col·lectiu. L'enfrontament amb alguns obrers «dòcils» va prendre el caire d'una batalla campal, amb el resultat de l'acomiadament dels agitadors³⁷⁹. La lluita entre obrers i capatassos, l'absentisme, l'enfrontament amb l'autoritat van ser freqüents i provocaren repetides crides a l'ordre, recomanacions i la promulgació de normes sancionadores³⁸⁰.

A les darreries del segle XIX, les vagues van ser cada cop més fortes i habituals a tot arreu (Riotinto, Antequera, Alcoi, Barcelona, Vilanova, Manresa, etc.). Notícies sobre agitacions, congressos, demandes d'augment de sou, organització de forces socialistes i anarcosindicalistes es difongueren per tot el país. Van ser els anys de la consolidació de l'organització socialista i de la divulgació d'escrits a través de les connexions amb la Segona Internacional.

Aquí, a Tarragona, **Joaquim Pellicer**, com a President de la Unió d'Obrers Constructors, i com a Delegat de la Federació Obrera local, va anar a entrevistar-se amb el President de la Junta d'Obres del Port i li va exposar la positiva repercussió dels avantatges legals recents en la regeneració del proletariat. Això havia facilitat la reducció de la jornada laboral, quan no havia estat possible augmentar els jornals en proporció al cost de la vida dels temps moderns.

Tot això contrastava, dissortadament, amb el que estava succeint amb la Junta d'Obres del Port, ja que els seus operaris i peons venien treballant des de feia molt temps un nombre excessiu d'hores, a canvi d'un jornal molt reduït i totalment insuficient per atendre les necessitats de subsistència dels obrers i llurs famílies. Per aquest motiu, la Unió d'Obrers Constructors demanava a la Junta que concedís una regulació de les hores de treball igual o similar a aquella que regia els horaris dels treballadors del comerç del port. Això no havia de causar perjudicis importants als interessos de la Junta³⁸¹.

A la llei de protecció del treball de dones i nens, la llei d'accidents de treball i la creació de l'Institut de Reformes Socials, van seguir-les en els primers anys de segle altres mesures importants, com la llei del descans dominical, o la reglamentació del dret de vaga. Però la conquesta legal i la realitat social eren coses diferents. Tot allò conquistat en el terreny de les lleis va haver de ser reconquerit pels treballadors mitjançant l'organització i la pressió, encara que això no estigués ben vist pels empresaris ni, en general, per les forces conservadores de la ciutat.

Els jornals cobrats pel personal obrer del port eren baixos. En tenim notícies per

documents diversos, els quals són a principis de segle molt incomplets, però esdevenen cada cop més exactes i abundants. Com a exemple de la trista trajectòria laboral dels obrers d'aquella època, podem veure el full de serveis d'un mariner, **Carles Ferré**, que va de 1899 a 1934: Nascut a Valls, fill d'un fogoner. Va entrar com a peó al servei de la Direcció Facultativa del Port l'any 1899, amb un jornal de 2'5 pessetes per dia treballat. Al cap de pocs mesos se li'n van assignar 2'75, quantitat que va romandre intacta fins el 1913. Aquest any passà a cobrar-ne 3. L'any 1918 aconseguí la categoria de mariner de plantilla cobrant la mateixa quantitat, si bé amb dret a rebre-la també els dies festius. A partir de 1919 arribaria a les 3'5 pessetes; i a les 5, el 1920. Tres anys després, en cobrava ja 5'5, quantitat que es mantindria fins al final de la seva vida laboral, l'any 1927. En aquest any ingressà al Psiquiàtric de Reus, l'Institut Pere Mata, amb la ment pertorbada; la seva dona i els fills quedaren exposats sense cap mena d'ajut. Hi romangué fins a la seva mort, el 1934³⁸². Aquesta trajectòria il·lustra la necessitat de redempció de la classe obrera, recollida en les teories socials del moment. Explica el radicalisme i l'exasperació, així com l'absentisme i l'alcoholisme dels obrers, tan mal vistos, per altra banda, per les classes benestants de Tarragona³⁸³.

En els anys de la Guerra Europea, va produir-se una forta agitació social en aquestes comarques³⁸⁴. Va començar perquè els estibadors del port, a la primavera de 1916, mantingueren una vaga de solidaritat amb els mariners i fogoners de La Naval de Barcelona. Es perllongà durant tot l'any, encara que de manera intermitent, arribant fins el 1917. Les causes reals es troben en la situació pèssima de les condicions de vida i en els salaris de fam que rebien els treballadors: mentre els preus dels productes necessaris per a la subsistència havien pujat molt, els sous no ho havien fet gens. Els consignataris van cridar els treballadors per fer-los saber el perill que corria el port (hem d'entendre també els consignataris) si persistien en aquella actitud. Més d'un consignatari havia rebut l'avís dels armadors dient que alguns vaixells havien decidit suprimir l'escala al port de Tarragona. Els estibadors van respondre que, com que era una vaga de solidaritat, no tornarien a la feina fins que fos solucionada la vaga de La Naval³⁸⁵.

El senyor **E. Fàbregues**, de l'Associació de Naviliers de la Mediterrània, digué, com a portaveu d'aquesta, que s'havia pres l'acord de retirar tots els vapors dels ports que plantegessin conflictes. Es va notificar que la societat de peons i conductors de carros estaria disposada a fer les operacions dels estibadors en vaga. La notícia va resultar falsa, ja que els peons contestaren que no farien cap tasca a bord dels vaixells, puix que allà era territori dels estibadors. Solament farien els treballs de terra, sobre els molls. Tots els capatassos d'estiba es negaren a ordenar cap moviment mentre seguís el conflicte.

Van ser cridats de bell nou els capatassos d'estiba, per tal de ser advertits que, si no acudien a qualsevol vaixell que ho demanés, fos o no de la seva casa consignatària, seria motiu suficient d'acomiadament. Però les contundents i unànimes respostes de les colles i de la societat de peons van fer prendre l'acord d'atorgar la preferència, a l'hora de ser contractats,

als jornalers que anessin en ajut dels consignataris a les operacions dels seus propis vaixells. L'encarregat de contractar homes a altres poblacions fou recompensat amb un sobresou durant tot l'any 1916. L'associació patronal va comprometre's llavors a mantenir la unitat en l'acció, en els acords, en l'assistència a les reunions, etc., atesa la gravetat de la situació. D'aquesta manera, en estat de màxima alerta, van estar els empresaris durant moltes setmanes, tot intentant atreure el sector dels comerciants de la ciutat cap al seu bàndol. Per reforçar la seva posició, van demanar ajuda a aquells empresaris de Barcelona que havien estat els causants que la vaga s'estengués fins a Tarragona.

A finals de juliol de 1916 fou dissolta la secció d'estibadors. Aquests sol·licitaren ser admesos de nou a la feina, demanant que fossin els capatassos d'estiba els responsables de triar el personal, i no l'encarregat, el sr. Feliu, a qui havia nomenat la patronal. Amb això volien evitar que aquest últim seguís escollint gent de fora. La patronal va accedir-hi, tot advertint als seus associats que havien de prevenir els capatassos de quins eren els treballadors col·lectius, per bandejar-los³⁸⁶. Els estibadors sol·licitaren el reconeixement per part de les associacions de consignataris de la secció d'estiba, proment aquesta que actuaria sempre independentment de qualsevulla societat³⁸⁷. Terminava el primer acte amb concessions dels patrons per por que les mercaderies quedessin sobre els molls. Però, com era d'esperar, just en acabar aquesta vaga, els peons i els conductors de carros van anunciar que entrarien en vaga el 15 de setembre. Aquesta fóra de caire reivindicatiu, per la pujada dels jornals: 1) els mitjos jornals a bord d'un vaixell haurien de ser de 5 pessetes, en lloc de 3'5; i 2) supressió de la qualificació de festius de determinats dies, encara que així fossin considerats pels treballadors d'a bord. El contrasentit de la petició desapareix si es té en compte que es cobrava només per dia treballat.

Un cop aplacada la reivindicació, en sorgí una altra pel desembre de 1916. En aquesta ocasió era conjunta, d'estibadors i de peons. La queixa era que a les operacions d'a bord de les naus no s'utilitzava el nombre de peons que s'havia convingut, i que es donava preferència en la contractació als que en la passada vaga havien fet d'esquirols. La nova protesta duraria fins a mitjan 1917, al mateix temps que persistia l'actitud empresarial de fer córrer les llistes dels peons que no havien de ser admesos a la feina.

Davant la pujada de preus i les demandes generals d'augment de sou per part del món obrer, el personal dependent de la Junta del Port es movilitzà també, a la seva manera, i elevà al President de la Junta la mateixa petició. L'argument esgrimit fou l'incessant increment del preu de les subsistències, motivat per la Guerra Europea. Els alts preus les feien inacessibles al treballador, amb la consegüent penúria per la família. Els seus fills no tenien el mínim indispensable per a la correcta nutrició; en aquest context no és estrany que sorgís l'amenaça de la terrible tisi. Els jornals no havien canviat des de feia molt de temps³⁸⁸. La Junta va cursar l'escrit, però, degut a la lentitud dels tràmits oficials, havia passat mig any i el tema seguia sense resoldre's (quan ja havien pujat els salaris dels obrers del comerç i de les fàbriques). La Junta, enfront de les protestes, va demanar un informe sobre l'increment

dels preus: aquest havia estat en promig de més del doble respecte dels anys previs a la guerra. Davant el nul efecte de les contínues demandes, es formà una comissió que tornaria a sol·licitar la pujada, aquesta vegada en els presents termes: 1) augment del jornal en un 50%, 2) cobrament del jornal sencer en cas de malaltia o accident, 3) doble jornal per a les hores extraordinàries, 4) puntualitat a l'hora del cobrament. Després d'una munió de correspondència al respecte, l'augment arribà, encara que tard; però fou molt minso.

Per tot arreu es demanava, en els moments de la crisi de finals de la Guerra, l'augment dels salaris. Tanmateix, com que amb la paga corresponent a les vuit hores no es podia viure, foren molts els que hagueren de fer hores extra, mal pagades i no gens ben vistes pels treballadors aturats. Ja s'havia declarat la reducció de la jornada laboral a 8 hores (Reial Decret de 3 d'abril de 1919). Al port també arribà, encara que no per a tothom, ja que es decretà que els guardamolls, vigilants i altres feines que no suposessin desgast físic, no es veurien afectades per aquestes mesures³⁸⁹. Va ésser llavors quan van voler instal·lar un rellotge al port, propòsit que els va costar quasi quatre anys d'aconseguir.

L'actitud de la patronal va ser criticada, per poc moderna, pels membres de la CADCI (Centre de Dependents del Comerç i de la Indústria). Aquesta agrupació, des dels seus periòdics *Avant* o *La fulla del CADCI* contribuiria a donar sentit a la lluita obrera³⁹⁰: «Les lluites socials actuals són els balbuceigs d'un món nou. Les lluites socials actuals són els balbuceigs d'aquest nou ser. Vingui en bona hora la discussió sobre a qui pertanyen les riqueses en aquest nou món; però entre tots salvem la que és patrimoni comú: la possibilitat de viure... ¿evolució, revolució? La segona no és més que un estancament de la primera»³⁹¹.

L'onada de vagues es va estendre per moltes ciutats, i a Tarragona també va arribar. La patronal va fer una crida a l'associació de consignataris amb el propòsit d'organitzar el treball al port en les actuals circumstàncies» en què estaven en vaga els obrers del sindicat de treballadors del port i els seus similars³⁹². Ara, en comptes de la improvisació de l'any 1916, els empresaris volien estar previnguts. El motiu era sense cap mena de dubte fer front a la protesta obrera i al trànsit del port des de la solidaritat empresarial. A més, hi havia una causa concreta, no tan solidària: veure, els grans potentats, si podien treure's del davant certs petits empresaris, comerciants, consignataris, etc.

Davant el dret de vaga que s'havien pres els obrers, els empresaris es prenién el seu de tancar les indústries i comerços. És a dir, es va produir el *lock-out* patronal: tot va quedar paralytitzat. Tement les conseqüències de la fortíssima mesura dels empresaris, el diari carlista *La Reconquista* va dir: «Desitjar el triomf absolut d'una de les parts és voler que el tren de la indústria continui per la via del progrés rodant sobre una sola roda. I això és desitjar abocar-nos pel precipici. És necessària la formació d'un tribunal imparcial que falli amb justícia i harmonitzi els drets d'ambdues parts, per tornar al nostre port la vida i tornar el pa a moltes famílies obreres que viuen de l'honorat treball del nostre port»³⁹³. La vaga va acabar malament pels obrers. Les següents paraules en són fidel testimoni: «El mal produït per l'última vaga encara està viu, amb perill d'enverinar tot el cos social... Seria poc noble encebar-se de la

desgràcia del vençut aprofitant-se de la situació crítica a la que l'ha reduït una vaga mal plantejada i pitjor dirigida, per arrencar-li condicions de treball que vénen a augmentar el seu malestar i fer més penosa l'obligació del treball»³⁹⁴.

Després de la vaga va tornar la selecció arbitrària dels empresaris a l'hora de contractar treballadors: contracte preferent per als que havien estat esquirols, donant lloc a fortes batesses que evidenciaven la dura batalla que s'havia perdut. Van ser molts els obrers que van haver de retirar-se de la plaça cada dia sense contracte, a causa dels braços forasters arribats durant la vaga. Les represàlies es van multiplicar, a pesar de les apel·lacions que van fer en la premsa veus humanistes, des de molts angles, davant l'esclatxa oberta en el teixit social d'aquesta ciutat. Quan la balança es va inclinar cap al costat de la patronal, totes les peticions de pujada de salaris, al port i fora d'ell, van ser cancel·lades o reduïdes³⁹⁵, excepció feta de les pujades que va haver-hi per al personal d'oficines³⁹⁶. La paga extraordinària que s'havia autoritzat per a obrers i empleats del port el desembre de 1917, encara estava volant per la ruta postal entre Madrid i Barcelona, anant i venint, fins que no fou reconeguda, el 1921. I els ascensos per quinquenis complets també van quedar suprimits³⁹⁷.

Aquesta derrota i d'altres que la van seguir deixaren sense caps el moviment obrer durant molts anys. Ni tan sols va fer falta recórrer a l'exèrcit. La magnitud de la violència patronal, presa a escala, no havia estat menor, cosa de gran importància, en un àmbit, el tarragoní, basat encara en unes relacions segons les quals semblava que les forces patronals parlaven en nom de tota la ciutat. Per la seva part, els empresaris van aprofitar les vagues per demanar a la Junta del Port la reducció dels deutes contrets amb ell durant les convulsions socials, la qual cosa va ser concedida ja en temps de la Dictadura.

Després de tants esdeveniments, no és gens estrany que notícies com la següent provoquessin el pànic entre la burgesia local -pensant que venia «l'hora de l'obrer»- que no es creia prou experta en aquestes situacions de conflictivitat: «El polp del sindicalisme roig dirigeix els seus tentacles cap a la nostra ciutat, on encamina els seus esforços per implantar el sindicat únic»³⁹⁸ (sic.)

No va faltar, a l'escenari tarragoní, la guerra al carrer. Es van posar bombes i en va esclatar alguna. El juny de 1920, el president de la societat de carreters va caure abatut per les bales, i el setembre, el president dels peons del port. Es va atribuir l'autoria a gent del Sindicat Únic. L'associació patronal, l'Ajuntament i el governador civil van anar al sepeli. A finals de 1920, s'instal·là a Reus i a Tarragona el Sindicat Lliure Regional, «*que tant èxit té a Barcelona*». Llegint els seus estatuts, es veu que la finalitat de la seva constitució era la de destruir el Sindicat Únic³⁹⁹. A Reus, els de l'Únic i els del Lliure van mantenir lluites amb ferits i morts, ocasionant-se detencions de gent del Lliure. Pel juny de 1921, va caure l'alcalde de Reus, **Fèlix Gasull**.

Després d'alguns mesos de tranquil·litat, a l'estiu de 1922 van tornar a sorgir vagues, atemptats, *lock-out*, etc. Després de la guerra social de 1919-20, la gent es mostrà alarmada. El moment era ara diferent, perquè la gran crisi mundial havia colpejat durament arreu. *El*

Comercial ho veia així: «El 1919, la massa obrera va demanar la pujada dels jornals, i los patrons la van concedir, en la mida que no van poder passar per altre punt, carregant la pujada sobre els preus dels productes... però va venir la crisi de les vendes. Si al període 1914-1919 van pujar els preus, els jornals barats pressionaren però ara, al 1922, es produeix un fenomen contrari: vé la baixa de preus, però és lògic que la massa obrera es resisteixi a baixar els seus salaris»⁴⁰⁰ (sic.). Així doncs, l'enfrontament de posicions també podia ser més fort. ¿Va ser llavors que es va consolidar la idea que un cop militar posaria fi a tanta conflictivitat?

Degut a què el port de Barcelona tornà a la vaga el 1922, els negociants de Tarragona es prepararen per beneficiar-se en allò que fos possible, ja que part de la càrrega barcelonina es desviaria cap aquí, i aprofitant que «després dels odís d'anys anteriors, l'aproximació de voluntats entre obrers i patrons permeti l'harmonia en la qual tots compleixin els deures de justícia i fraternitat»⁴⁰¹. És a dir, depurat el personal del port de Tarragona, aquest era un punt segur en tots els sentits.

Quant a l'escassa alça dels jornals en aquests anys, és necessari posar de relleu que, d'haver pujat els jornals d'acord amb l'augment del preu de les coses, haurien d'haver-se multiplicat per deu en l'espai de temps que va des de 1917 a 1923⁴⁰², cosa que no va ocórrer.

Si abans del cop d'Estat de Primo de Rivera va haver-hi força peticions d'increment de salaris, des del cop en endavant va passar molt temps fins que no va tornar-se'n a parlar: fins al desembre de 1924 no hi va haver cap demanda en aquest sentit. Si abans de la Dictadura les reivindicacions eren el pa de cada dia, després van aplacar-se i van romandre mudes fins a la primavera de 1925. A més d'apaivagar-se per la coacció i la por, es va anar produint un reguitzell de baixades de salaris a les petites empreses de la ciutat, que amenaçaven amb tancar per la crisi. A aquesta situació se li va sumar el fet que l'emigració quedava tancada en els seus punts tradicionals d'acollida: les grans ciutats del país i el món llatinoamericà.

Juntament amb l'estancament dels salaris, la supressió de les gratificacions, o fins i tot la baixada nominal del sou, també s'enregistrà una baixada real de les quantitats a percebre, a conseqüència tot això de la implantació: per una banda, d'una taxa sobre el salari, a la qual, encara que no fos obligatòria, es van anar apuntant els treballadors majoritàriament: el *montepío*, pel qual se'ls va anar descomptant des de l'any 1926 un 3% del sou; per altra banda, es va imposar per als obrers fíxos una contribució d'utilitats, aquesta obligatòria, des de 1928. Suposava entre el 3'5% i el 4'5% del total percebut.

Per agafar peons amb contracte temporal, els més convenients per a la direcció del Port eren els bracers del camp i pagesos amb poca feina, perquè estaven avesats a les feines dures i tornaven a incorporar-se al camp quan hi tornava a haver jornals ben remunerats o podien esdevenir petits propietaris. Per deixar de contractar algú, hi havia motius com ara la fama de rebel, que es barallessin amb els capatassos o bé que no estiguessin en bones condicions físiques.

Durant la Dictadura, la legislació sobre accidents de treball⁴⁰³ va anar imposant-se. Així,

a l'obrer accidentat se li pagava, en general, les tres quartes parts del jornal. En el període estudiat i atenent a la categoria laboral dels accidentats, va haver-n'hi una gran majoria que eren simples peons; si atenem a la procedència, un 80% eren obrers de fora de Tarragona.

La mitjana del jornal del personal obrer durant la Dictadura va ser de 5'5 pessetes, quantitat que no va variar entre 1923 i 1939. L'oscil·lació anava de les 10'65 pts. d'un encarregat fins a les 1'5 d'un aprenent. No va existir (fins a la Llei de 26 de març de 1929) el concepte de salari mínim reconegut; ni menys encara el de revisió segons les variacions en el cost de la vida. Això il·lustra sobre el magre consum que podien permetre's àmplies capes de població. Si les despeses d'una família obrera amb cinc membres (dades de 1931) pujaven a 9'5 pessetes/dia, és fàcil endevinar les cuites a què es veien abocades, amb els jornals que disposaven⁴⁰⁴. (Veure Document V)

La diferència entre els jornals dels obrers i els sous del personal qualificat resulta molt elevada: va de les 21.000 pts. anuals de l'Enginyer Director a les 1.600/1.700 dels peons. I encara cal tenir en compte que aquesta última quantitat és irreal, ja que està calculada comptant 365 jornals d'un any complet; el perquè resulta obvi. Les greus mancances, més la diferència amb els salaris més alts, van generar uns brutals abismes socials. Això va exasperar enormes capes de població en la dècada dels anys trenta.

Quant al tema de l'organització sindical, el Sindicat Únic va ser reemplaçat en no massa temps per les organitzacions laborals afins a la patronal. Una vegada produït el canvi, la Dictadura deixà que gaudissin de la seva victòria durant la resta de la dècada dels vint. En efecte, la Dictadura organitzà institucions com ara els comitès paritaris, els tribunals industrials, etc. per tal de substituir els sindicats de classe; però cap d'aquestes institucions la sobrevisqué. Els dirigents comunistes i anarquistes, forçats a guardar silenci tot dirigint llurs organitzacions, tampoc van voler saber res d'aquella altra organització corporativa propiciada per la Dictadura.

Un cop organitzats els sindicats catòlics, van donar la benvinguda al dictador. El dels ferroviaris, per exemple, rebia Primo de Rivera com qui havia de sanejar la política espanyola⁴⁰⁵. La cúpula del sindicat UGT demanava als seus afiliats reflexió i seny, desmovilitzant la possible oposició a la Dictadura al mateix temps que definia en gran part la seva acció en els pròxims set anys⁴⁰⁶.

Primo de Rivera, en agafar el poder, enviava aquest missatge: *«la sensata y culta clase obrera trabaja hoy cuando le deja la crisis mundial, separada de toda acción terrorista»*. Com és prou conegut, el dictador Primo de Rivera tenia, en arribar al poder, un paupèrrim bagatge d'idees referents a política social. Aquests suports inicials van contribuir que el cop d'Estat volgués donar a la seva política repressiva un perfil populista. Per aconseguir-ho, va rehabilitar lleis socials ja elaborades pels governs de la Restauració, però que no s'havien posat en marxa per diverses circumstàncies. En tot cas, ara podien ajudar a donar un rostre populista a la seva política: llei del descans dominical, llei de maternitat o borses de treball. És normal trobar, a la premsa d'aquells primers mesos rere el cop d'Estat, notes com ara

aquesta: «*se han fijado carteles en sitios públicos notificando a las madres obreras que pueden aspirar al subsidio cuando dan a luz*». Aquestes mesures, i d'altres, com per exemple que el delegat governatiu sol·licités informació sobre l'atur a la ciutat, eren l'expressió de la preocupació de la Dictadura per la qüestió social. Realment, va ser el començament d'una munió de tràmits burocràtics, del nomenament de nous càrrecs d'oficina, d'elaboració de llistats, etc.

En arribar el primer de maig de 1924, fou suprimida tota celebració, amb la qual cosa s'evitaven conflictes al carrer. També deixava de ser dia festiu. La situació quedà d'aquesta manera fins el primer de maig de 1929, en què es tornà a reconèixer com a festa, encara que les manifestacions seguien prohibides. La federació ugetista local va celebrar el primer Dia del Treball en règim de Dictadura, formulant les mateixes conclusions del dia del cop d'Estat: res de vagues revolucionàries. La festa se celebraria amb un acte a la Cooperativa Obrera Tarraconense, en el qual parlarien **Josep Huguet** i **Josep Zaragoza**, dirigents locals⁴⁰⁷. Convidant a l'afiliació, dins el marc d'una Dictadura que reprimia durament la CNT, semblava que volgués recollir el camp abandonat del sindicalisme anarquista en desbandada.

La CNT va ser perseguida a Tarragona, els domicilis dels seus dirigents van ser escorcollats, segrestats els fullets i llibres anarquistes que s'hi trobessin i els dirigents mateixos empresonats. Fou el cas de **Ramon Segarra i Vaqué** i d'altres, a la primavera de 1925. I és que en aquests moments ja hi havia una certa resposta contra la Dictadura: el Primer de Maig de 1925, es convocà els obrers a no treballar, a pesar de la prohibició de l'autoritat; a resultes d'aquesta actitud, van produir-se més detencions. L'informe del Govern Civil després de les detencions anava en aquest sentit: «s'han sobrepassat de lo legal a la propaganda i a l'acció, executant violències revolucionàries contra patrons i contra obrers no sindicats, contra somatens i contra agents de l'autoritat» (*sic.*).

Establerta la Borsa de Treball, un dels vocals hauria de ser obrer del port, com a exponent del pes del port dins el món laboral tarragoní. La resta serien designats per l'alcalde, qui escollí dos membres de la UGT.

Les mesures laborals, de caire social, establertes per la Dictadura van aplicar-se de forma peculiar. La Borsa de Treball s'ubicà a Tarragona, tal com prescrivia la normativa, i depenia del Consell de Treball. Un dels vocals, ja ho hem dit, havia de ser treballador del port; se li sumaven els dos membres de la federació local de la UGT triats pel batlle: **A. Pinet Nolla**, del port, i **Josep Zaragoza**, de la secció de tipògrafs de la Federació Socialista local.

Quant al grau d'aplicació de la norma de la jornada de vuit hores, podem dir que és molt baix, començant pel fet que les enquestes demanades als empresaris només són contestades per la meitat dels enquestats, i en les efectivament contestades no hi ha tampoc una resposta unívocament afirmativa⁴⁰⁸. Van ser molt abundants les modificacions d'horaris fetes pels empresaris. Les grans empreses van afavorir l'aparició de normatives encaminades a flexibilitzar els horaris. Al final, res no recordava la jornada de vuit hores. Així és que noves vagues l'haurien de reivindicar; però les empreses s'ho van manegar per aconseguir de la

Junta Local de Reformes Socials un permís per seguir aplicant la jornada de deu hores⁴⁰⁹. Si a les grans empreses no es compleixen les vuit hores, tampoc es compliran a les petites empreses de Tarragona. I això per moltes raons, tal com queda palès en la documentació de l'època. I si pensem en el descans dominical es pot dir que, mirant les llistes de cobrament mensual del port, es pagaven tants jornals com dies té el mes, cobrant-se les hores treballades els diumenges com a extraordinàries, incrementant així en alguna mesura l'escàs jornal setmanal.

La Junta de Reformes Socials va substituir el CADCI en aquelles qüestions relacionades amb allò que es podria dir la «política laboral, informativa i de seguiment del món del treball», de la qual s'havia encarregat abans amb un sentit reivindicatiu. L'acció de la Junta de Reformes Socials havia estat molt dèbil en els anys de la guerra social. El règim de **Primo de Rivera** va voler fer-se amb l'estructura de la Junta, única aprofitable per a l'ocasió, ja que tenia un contingut buit en matèria de reivindicacions. Serviria de marc d'actuació idoni per a les mesures dels primers temps de la Dictadura. Així, les Juntes de Reformes Socials es van transformar en els Consells de Treball, essent intervingudes pels Delegats Governatius des de novembre de 1923. Pel juny de 1924 (*BOPT* de 21 de juny de 1924), un decret ordenava la refosa de l'Institut dintre el Ministeri de Treball, Comerç i Indústria. Les Juntes Locals de l'IRS van encarregar-se de vigilar el compliment de les ordenances laborals: jornada de vuit hores, descans dominical, treball d'infants, etc.⁴¹⁰

Immediatament després de les detencions a causa de l'actuació obrera del Primer de Maig de 1925, i en plena crisi de feina degut a l'escàs tràfic comercial, va córrer la notícia que el personal dels *Astilleros de Tarragona* seria acomiadat, la qual cosa deixava el panorama laboral tintat de fosc. Per l'octubre, els estibadors es declararen en vaga. El motiu n'era la petició d'augment del salari. Donat que les autoritats locals i la patronal creien que es tractava d'una vertadera imposició per part dels obrers⁴¹¹, acordaren mantenir-se inamovibles. La feina dels vaguistes la farien els mariners i alguns peons, protegits per les autoritats, que s'encarregarien d'evitar els piquets⁴¹². Els capatassos organitzarien la feina, encara que aquesta no correspongués a la seva consignatària. Durant alguns dies, el conflicte va estar estacionat, i, rere diversos intents de negociació, va imposar-se la mà dura, exigint la patronal de tornar a la feina mentre s'emparava en les forces de l'ordre enviades pel Governador Civil.

El personal dependent de la Junta del Port no va secundar la vaga dels estibadors. Les seves peticions van anar per la via burocràtica i no van ser reconegudes durant tota l'etapa dictatorial.

Lligada amb la vaga dels estibadors, i en aquells mateixos dies, va estar-hi la petició d'augment de salari dels ferroviaris de la *Compañía del Norte*. Dins aquest ambient tens, socialment parlant, Tarragona presencià la detenció d'un conegut sindicalista de Girona, **Salvador Gilvent Tarrats**, i del secretari tarragoní de la secció d'obrers boters, **Pere García Gual**, el qual va ser escorcollat, trobant-se-li diversos carnets de la Confederació Nacional de Treballadors (CNT) i una arma. El sector dels boters passava per una difícil situació: poc



La proclamació de la República a Tarragona:
"Avui comença altra dècada . Desitgem que la ciutat es governi
segons la voluntat, la inspiració i els ideals ciutadans"

Luis de Salvador

(Museu d'Història de la ciutat de Tarragona)

consum de bótes, importació de l'estranger, crisi de les exportacions... Tot plegat va ocasionar que els més de mil boters dels millors temps a Tarragona, amb un sindicat fort, etc., es veiessin reduïts dràsticament, havent-se de recol·locar molts d'ells com a obrers de la construcció⁴¹³.

Darrere un temps d'una relativa tranquil·litat, l'agost de 1927 es va plantejar una altra vaga. Ara la promovien els obrers que treballaven per a la *Sociedad Española de Construcciones Metálicas (Talleres Zorroza)*, que muntaven les grues elèctriques als molls⁴¹⁴. Afectats per l'atur forçós, hi havia també els treballadors de la Fàbrica de Tabacs; les obres s'hi havien aturat a finals de 1927, cosa que enfonsava moltes expectatives econòmiques de la ciutat. Per altra banda, al port s'havia aprovat la introducció d'aparells mecànics moderns per a càrrega i descàrrega⁴¹⁵. Això significava la competència amb el treball de les colles. Encara que la Cambra de Comerç i la Junta del Port es manifestaren en contra de substituir les colles («ja que aquestes van servir al Port encara en moments de lluites socials de les quals s'han apartat»), la mecanització dels treballs portuaris va anar en progressió. I si és cert que molts homes van ser suplantats per màquines, aquells que no ho foren també quedaren dominats per elles: així, es va establir que si es trencava una màquina i la feina quedava interrompuda, el treballador no rebria el jornal⁴¹⁶.

En acabar la Dictadura, aquesta va ser una de les mesures més contestades pels treballadors, obligant al Govern Berenguer a fer una nova reglamentació. Aquesta quedaria expressada per l'Ordre de 4 de desembre de 1930, que reordenava el treball a bord dels vaixells, al que requalificava com a més exposat i cotitzat que el treball a terra, els relleus, etc.⁴¹⁷ En acabar la Dictadura, tots els conflictes socials van aguditzar-se. Així parlava la veu de la dreta conservadora: «Si es va creure que els del sindicat Lliure havien acabat amb els de l'Únic, es van equivocar. La sindicació obrera sorgeix de la clandestinitat o de nova afiliació, amb una gran rapidesa. La diada del primer de maig ha pres per damunt la significació obrerista un regust de festa roja que s'accentua any rere any»⁴¹⁸. Així, a la vista de l'efervescència obrera, els elements conservadors demanaven una nova reglamentació, ja que l'actual no havia servit per eradicar-la. Demanava també un estudi sobre l'estat de la classe obrera i sobre com podia evitar-se que aquesta s'impregnés de sindicalisme revolucionari.

Els forts moviments obrers de Barcelona i Madrid, pel novembre de 1930, es van transmetre de seguida a Tarragona. Membres del Sindicat Únic vingueren de Barcelona per animar els tarragonins a secundar la vaga, connectant per aconseguir-ho amb destacats sindicalistes del port. Es va aconseguir apujar les tarifes dels treballs als molls, que feia anys que no variaven. Les noves tarifes venien a reforçar les hores extra, cosa que havia propiciat una llarga batalla al port, si bé no significava un augment en el nombre de personal contractat. Entretant, el personal fix, dependent de la Direcció Facultativa, patia un rígid control a l'ensems que gaudia d'escassos avantatges salarials. La Direcció es va negar a augmentar la plantilla, mantenint un alt índex de personal eventual, amb la qual cosa s'estalviava els diners

que hauria hagut de destinar a ascensos, quinquenis, etc.⁴¹⁹

A les línies que segueixen, farem menció de les associacions que van anar sorgint a l'entorn del món del treball durant el període estudiat a Tarragona. Encara que el port és el nucli més important de feina és convenient donar una ullada a la generalitat de les associacions obrers tarragonins.

Els últims anys del segle XIX⁴²⁰, van constituir-se arreu de Catalunya moltes agrupacions de caire socialista. La de Tarragona es va formar per primer cop el 1887, i el 1903 va reorganitzar-se. Les diferents agrupacions socialistes van conformar, a la ciutat, la Federació Local de Societats Obreres, aprovada l'any 1911⁴²¹. El seu objecte era «estudiar les diferents formes de què se serveix el capital per explotar la classe treballadora, la manera de defensar-se del abaratiment de la mà d'obra i de les males condicions de treball, vetllar per l'exacte compliment de la legislació protectora de l'obrer, unificar energies per aconseguir una bona i barata alimentació així com que la higiene als tallers i fàbriques sigui un fet, amb la qual cosa es preservaria de moltes malalties a les famílies proletàries, i, finalment, col·laborar mancomunadament amb els obrers d'altres parts per aconseguir que desaparegui l'explotació de l'home per l'home, implantant una nova societat on governi la pau, l'amor i la justícia» (sic.)⁴²².

A la Federació Local Obrera, s'agrupaven les seccions de boters, paletes, picapedrers, pintors, fusters, metal·lúrgics, tipògrafs, sabaters i escombrers, els quals s'hi havien anat adherint progressivament⁴²³. La Federació disposava de premsa pròpia⁴²⁴ i d'una cooperativa obrera («*La Aurora*»). La secció d'arts gràfiques va ser especialment activa; en ella ocupà un lloc preminent el líder obrer de la ciutat Josep Zaragoza, fins i tot en l'època dictatorial, com ja hem vist més amunt. La persecució que la Dictadura féu dels líders socialistes va ser sense miraments; tota crítica a la Dictadura era reprimida durament⁴²⁵.

Durant aquells primers anys de segle, va jugar un paper important el sector dels dependents de comerç, com a enllaç entre el pensament socialista i el nacionalisme de base popular; es tractava d'un sector nombrós en la ciutat, i varen formar l'anomenat Centre Autonomista de Dependents del Comerç i de la Indústria (CADCI), esmentat ja diverses vegades en aquest treball. El CADCI tenia representants a tot Catalunya. La seva va ser una actuació de resistència i educació popular durant els primers trenta anys del segle XX. Aquí a Tarragona, el CADCI va ser constituït el 1914⁴²⁶, estant inicialment format per uns 140 membres. El seu president fou **Manuel Figueres**, i, als anys vint, **Josep Bru Ferrer**. El 1922 comptava ja amb 240 socis, a qui la Dictadura perseguiria sense treva⁴²⁷. El CADCI disposava d'òrgans de premsa, com la *Fulla del Centre de Dependents de Comerç i de la Indústria*, editada a Reus, i el periòdic *Avant*. Comptava amb un casal i amb una secció de socors mutus. Tenia el seu local social al carrer de la Unió, número 21. Sense arribar a l'extrem de ser tancat, en arribar la Dictadura els seus membres van córrer una sort desigual,

des de la participació en òrgans del Règim (és el cas de Josep Bru, dependent de la firma Carbó i Cia., qui va ser nomenat per al Tribunal Industrial) fins a la persecució o la vigilància a causa de declaracions de caire autonomista.

Les aspiracions del CADCI eren «l'elevació del nivell social del dependent de comerç, elevació del nivell cultural, acció cívica, mutualisme, acció federativa i acció social». Degut a la persecució a què es veié sotmès per la Dictadura, va perdre la «A» d'Autonomista; però va reaparèixer en caure aquell règim⁴²⁸.

Al Sindicat Únic s'hi van començar a inscriure moltes seccions obreres durant els anys de l'efervescència social. Després de la dura batalla de 1919, es va produir la dispersió: «*el sindicato de rojos fanáticos se desmorona y pulveriza ante unas cuantas medidas del gobierno*»⁴²⁹. Amb dificultats, l'any 1923 intentava refer-se, essent cridades les diverses seccions al reagrupament. El 1923, per exemple, van ingressar-hi paletes i picapedrers; el sindicat animava els boters a l'ingrés, instant-los a deixar de banda la por a les coaccions policials i a la burgesia. La premsa hostil al sindicat anarquista parlava de desorientació, pessimisme, poca afiliació, lluites internes⁴³⁰. Dins el Sindicat Únic funcionava un comitè pro-presos, un setmanari, *Acracia*, una biblioteca al carrer Sant Domènec, 13, a més de la premsa de Barcelona: *Solidaritat Obrera* i el periòdic infantil *Libertin*.

En instaurar-se la Dictadura, la CNT fou clara: «*si és cert que la nova situació no perjudica els drets dels treballadors, la nostra actitud no serà hostil*». També l'actitud de les autoritats fou clara: van posar el Sindicat Únic pràcticament fora de la llei, donant-los vuit dies per regularitzar els seus comptes i presentar-los al Govern Civil. A molts empresaris, i fins i tot a alguns regidors de l'Ajuntament (que s'havien enfrontat a diverses seccions obreres per l'assumpte de les taules reguladores del pa) ja els estava bé aquest cop a les forces sindicals. Les ordres locals coincidien amb les notícies provinents de Barcelona quant a la detenció de sindicalistes.

Els líders sindicals de Tarragona van ser els peons del port, com ara **Jaume Recasens Raldua**, **Manuel Domènech**, **Tomàs Balboa**, **Tomàs Biosca**, etc. Recasens, el més conegut, va ser perseguit per la seva suposada complicitat en l'afer de l'assalt a un tren, a Poble Nou. Va refugiar-se a Bordeus, però fou extraditat i va haver de complir pena de presó. A finals de la dècada va tornar a Catalunya, i les seves activitats oscil·laren entre Tarragona i Barcelona.

L'any 1927, després d'una actuació sindical clandestina i sense cap organització reconeguda, van presentar uns estatuts al Govern Civil, amb el nom de «*La Marítima del Puerto de Tarragona*». No foren aprovats, amb l'argument que aquella organització queia dintre l'àmbit afectat per la Llei de 3 de maig de 1922, que prohibia associacions que tinguessin finalitat anarquista, sindicalista o comunista⁴³¹. Van tornar a provar sort, sense cap èxit, el juliol de 1929, ara amb el nom de «*Sindicato Obrero de cargadores, descargadores, estibadores i arte rodado del puerto de Tarragona y su radio*» i en virtut de la nova Llei d'Associacions. Van rebre la següent resposta: «*en caso de aprobarse estos estatutos se*

tendría una sociedad dirigida por los elementos comunistas más significados de esta capital y de Barcelona, los cuales darían a la misma una significación y actuación que cae de lleno en el tipo de las que la ley prohíbe». Encara tornà a presentar la sol·licitud de legalització pel març de 1930, quan era ja el nucli sindical més fort del port de Tarragona⁴³² i manifestava el seu influx en molts altres àmbits de treball de la ciutat. Va quedar legalitzat l'any 1931, per fi, amb el nom de «Sindicat Únic de Treballadors de Tarragona»⁴³³.

La Dictadura va voler proveir-se, quasi immediatament després de la seva constitució, d'una estructura laboral corporativa en la qual obrers i patrons poguessin entendre's. Es tractava dels Tribunals Industrials, ressuscitats per una Llei ja existent, de 12 de juliol de 1912. A Tarragona van formar el Tribunal Industrial reconeguts empresaris, a més a més de membres de la Federació Obrera Local, del CADCI, dels sindicats catòlics i persones independents. Després de consultar els cens laboral i industrial, es van celebrar eleccions per constituir el Tribunal cara als dos anys següents. Quan va quedar constituït aquest segon Tribunal (que hauria de funcionar en els anys 1926-27), la composició va ser gairebé la mateixa. La vida del tercer Tribunal ja va ser molt insignificant, ja que una altra institució polític-laboral la va suplantar: els comitès paritaris; encara que no desaparegué del tot, no va tenir a penes atribucions⁴³⁴. La finalitat del Tribunal era ajudar al jutge a entendre en assumptes d'incompliment de les obligacions per part d'obrers i patrons.

De totes les institucions creades per la Dictadura en matèria laboral, la més important va ser la dels Comitès Paritaris, obra d'**Eduard Aunós**⁴³⁵. La forma dels comitès provenia del Reial Decret de 5 d'octubre de 1902. Al començament del període, se'ls va donar contingut només parcialment, però a poc a poc van anar agafant més atribucions. Per l'Ordre de 10 d'agost de 1924, es disposava que les infraccions dels acords dels comitès paritaris fossin comunicades al Delegat de Treball de la zona, per tal de poder fer efectives les sancions per via governativa. Aquestes competències dels comitès eren recollides i ampliades l'any 1926 pel nou Codi de Treball. L'origen dels comitès està en les corporacions medievals, l'escola tradicionalista de **La Tour du Pin**, la legislació corporativa del feixisme italià i l'experiència empresarial agafada els anys de la lluita social al nostre país. Completava la xarxa corporativa del Règim dictatorial; tenia la funció de fixar els salaris, les clàusules dels contractes laborals, les borses de treball, els acomiadaments, les assignacions de quotes del retir obrer, i, sobretot, de fer de tribunal d'arbitratge en conflictes laborals. Per solucionar qüestions socio-laborals van estar en contacte amb el Patronat de la Previsió Social de Catalunya i Balears, dependent de l'Institut Nacional de Previsió i constituït per personal d'Acció Catòlica en una gran part.

Per a la resolució de conflictes, el funcionament dels comitès era el següent: en tenir coneixement d'un, s'intentaria la conciliació entre les parts. Si la resposta era negativa, se n'informaria al Govern Civil i a la Delegació Local de Treball corresponent. El vot del president del comitè era qualitatiu per a la resolució i el dictamen. A la gran majoria dels comitès paritaris, els presidents eren membres de l'Administració, advocats o militars; però

en cap cas de la branca a la qual corresponia el comitè. Els mecanismes arbitrats pels comitès, llargs i plens de traves, no van servir per resoldre conflictes. Les oficines s'anaven omplint, mes rere mes, d'expedients sense solucionar. La presència dels comitès es va multiplicar en el bienni 1928-29. El 1930 tornà a decreïxer, de manera que quan la conflictivitat augmentava, transcorregué al marge dels comitès paritaris. Els socialistes van intervenir, col·laborant-hi. A la vista d'aquesta actitud, els sindicats catòlics van recelar-ne, dient que havien caigut en mans socialistes. La patronal recorria els acords dels comitès sempre que li convenia fer-ho... De manera que de totes bandes van ser vistos com un tràmit inoperant. Fins i tot la premsa conservadora, com ara *ABC* o *Patria*, i el món del capital deien que els comitès no tenien l'eficàcia que se'ls havia pensat donar en crear-los⁴³⁶. Encara no se n'havia anat **Primo de Rivera** quan hi va haver una forta campanya a tot el país per suprimir-los, arribant tots els segments socials a la conclusió que havien fet tan poc pels obrers com per la patronal.

En el decurs de 1930, els obrers van anar dimitint, cada cop amb menys por, tant dels comitès com dels Consells de Treball o d'altres institucions anàlogues. També se'n retiraven els patrons. En la República, aquesta funció la van assumir els Jurats Mixtos.

L'organització sindical, un cop estassada la Dictadura, va tornar a refer els camins seguits abans de 1923. Assistim, doncs, a la reorganització de les agrupacions de classe, tant per part dels sindicats socialista o anarquista com de les associacions patronals. De tots els treballadors que havien estat protagonistes del moviment obrer a Tarragona, uns van morir en la Guerra Civil i d'altres van ser depurats en les represàlies del 1939, després d'haver-los estat obert un expedient polític. D'aquests últims, alguns van ser readmesos al lloc que sempre havien ocupat, després, de successives revisions del seu historial socio-polític.

NOTES:

- 203 *El Comercial*, núm. 1.570, del 7 de gener de 1923.
- 204 Veure **LI. Creus Vidal**, *Visió econòmica de Catalunya*. Barcelona, 1934. A la p. 264 s'hi troben recopilades les lleis que hi fan referència, de 1857 a 1929.
- 205 *La Veu de Tarragona*, núm. 607, del 31 de gener de 1925.
- 206 *La Veu de Tarragona*, núm. 649, de 21 de novembre de 1925.
- 207 Aquest càrrec l'exercia el capità d'Enginyers **Sr. E. López Ochoa**, conegut membre militant i ideòleg del Règim de la Dictadura. De la Junta de Transports va formar-ne part el Delegat de l'Oficina de Correus, Sr. Ahumada.
- 208 Fou concedida l'explotació de les línies següents, entre l'estiu de 1925 i els mesos posteriors: Vandellòs-Reus, Vilaplana-Reus per l'Aleixar i Maspujols; Cambrils-Tarragona, Uldecona-Tortosa, Querol-Valls pel Pont d'Armentera; Tortosa-Benifallet, La Canonja-Tarragona, Tarragona-Sarrià per Valls; Tarragona-Valls per Constantí; Reus-Cambrils, La Sénia-Tortosa, El Perelló-Amposta, etc.
- 209 Carta a la C.O.C.I.N. de Tarragona a Madrid de 26 de maig de 1925.
- 210 Reproduït en el *DT*, núm. 91, del 23 d'abril de 1930.
- 211 Veure **Luis Rodríguez Saiz**. «La política de transportes en la Dictadura de Primo de Rivera», en els *Cuadernos Económicos de I.C.E.*, núm. 10, de 1979, (pp. 443-642).
- 212 Veure *DT*, núm. 258, de l'1 de novembre de 1925. Veure també les Actes del Ple de la Diputació, Anys 1925-28, Sessió del 24 de març de 1926, foli 49.
- 213 Veure Plan de OBRAS PÚBLICAS: propuesta de Plan Extraordinario de Construcción de 400 km. de caminos vecinales por un periodo de 6 años. Tarragona, fullet imprès el 1927. Imp. Ventura Altés. Arxiu de la Diputació de Tarragona; proposat pel diputat Joan Bta. Foguet i elaborat per Fèlix Ferrer.
- 214 Per exemple: l'empresa Carbó S.L., representant de Ford, fou l'admiració general perquè va portar a Tarragona grans camions destinats a finalitats específiques: bolquets per a la construcció, camions de càrrega, tanquetes de reg, etc. (*DT*, núm. 43, del 19 de febrer de 1926).
- 215 Veure J. Potau Compte, *Tarragona*. Madrid, 1964. (pp. 123 i ss.)
- 216 *El Comercial*, núm. 1.893, del 14 d'abril de 1929.
- 217 Veure **Rafael Anes i Pedro Tedde**, *Los ferrocarriles en España (1844-1943)*, vol II; *Los Ferrocarriles y la Economía. Servicio de Estudios del Banco de España*. Madrid, 1978.
- 218 *El Socialista* del 22 de desembre de 1923.
- 219 **Luis Nicolau d'Oliver** escriu un article en *La Publicidad* del 3 de juliol de 1929 que defensa aquesta mesura adoptada a Bèlgica.
- 220 **Martínez Alcubilla**, *Apéndice de Legislación*, op.cit.1923, (p. 683).
- 221 **Manuel Tuñón de Lara**. «En torno a la Dictadura de Primo de Rivera», *Cuadernos Económicos de ICE*, núm. 10, 1979, (pp. 23 i ss.).
- 222 *DT*, núm. 59, del 10 de març de 1925.
- 223 *El Comercial*, núm. 1.730, del 28 de febrer de 1926, (p. 2).
- 224 *El Comercial*, núm. 1.730, del 28 de febrer de 1926, (p. 2).
- 225 *Tarragona*, núms. 1.434-1.442, del 31 de març al 17 d'abril de 1925.

- 226 *Tarragona*, núm. 1.169, del 15 de juny de 1924.
- 227 Actes de la JOPT, Llibre de 1915 a 1920, Sessió del 29 de setembre de 1917.
- 228 Veure les Actes de la COCIN, de Tarragona, del 29 de maig de 1931, foli 140 girat; veure també la carta del president de la COCIN de Tarragona al president de la JOPT de 23 d'abril de 1931.
- 229 *La Cruz*, núm. 7.719, de l'1 de gener de 1925; DT, núm 1, del mateix dia.
- 230 DT, núm. 66, del 18 de març de 1925.
- 231 Article de Vidal Pallejà al *Diari del Comerç de Barcelona*. Reproduït en el DT del 18 d'abril de 1926.
- 232 Veure l'Arxiu del Port, el Llibre de Registre de Correspondència: Sortides, Carta núm. 644 del 9 d'abril de 1920.
- 233 Arxiu del Port. Correspondència: Carta 2.454 del 9 de novembre de 1926.
- 234 *Tarragona*, núm. 1.648, del 3 de gener de 1926.
- 235 *El Comercial*, núm. 1.723, del 10 de gener de 1926; Tarragona, núm. 1.648, del 3 de gener de 1926.
- 236 *Tarragona Municipal*, núm. 107, de juny de 1989.
- 237 *El Comercial*, núm. 1.795, del 2 de juny de 1927.
- 238 Veure l'article d'Antoni Rovira i Virgili, en l'Apèndix Documental: Document nº VII.
- 239 DT, núm. 125, del 14 de juny de 1924.
- 240 DT del 27 de juliol de 1924.
- 241 Veure *Tarragona*, num. 1.881, del 15 d'octubre de 1926; veure també els dels dies entre el 28 de novembre i el 19 de desembre de 1927.
- 242 Veure *Patria* del 2 de juliol de 1927 i altres periòdics d'aquells dies.
- 243 DT del 10 de juliol de 1927.
- 244 *El Comercial*, núm. 1.907, del 21 de juliol de 1929.
- 245 Article «Predicar pa... i vendre vinagre», a *La Veu de Tarragona*, núm. 722, del 23 d'abril de 1927.
- 246 Veure Ll. Creus i Vidal, *Visió Econòmica de Catalunya*. Volum II. Barcelona, 1934.
- 247 *La Veu de Tarragona*, núm. 733, del 9 de juliol de 1927.
- 248 Registre de Sortida de la Correspondència del Port (c. 3.507).
- 249 DT, núm. 287, del 4 de febrer de 1927.
- 250 DT del 30 d'abril de 1927.
- 251 DT de l'1 i el 4 de maig de 1927.
- 252 *La Veu de Tarragona*, núm. 616, del 4 d'abril de 1925.
- 253 Carta personal al comte d'El Salto, del 2 de juliol de 1926, a l'Arxiu de la COCIN.
- 254 Actes COCIN, de la Sessió del 5 de novembre de 1926, folis 34-36.
- 255 Ex-Director d'Obres Públiques de la Mancomunitat, era un entès en la qüestió i un defensor del projecte. Fou nomenat, per l'abril de 1929, Enginyer Director de la Companyia Telefònica Nacional d'Espanya.
- 256 Sessions de la COCIN del 13 de desembre de 1926 i de 28 del gener de 1927, foli 39 i ss.
- 257 DT, núm. 7, del 8 de gener de 1927.
- 258 **S.Martínez Anido** tenia llaços amb Tarragona, puix que una germana seva estava casada amb

- el regidor **Julia Rojí**.
- 259 *DT*, núm. 42, del 18 de febrer de 1927.
- 260 *DT*, núm. 50, p. 3, del 27 de febrer de 1927.
- 261 Enginyer tarragoní lligat també al Projecte del Ferrocarril Tarragona-Pons.
- 262 *La Veu de Tarragona*, núm. 737, del 6 d'agost de 1927.
- 263 Actes de la COCIN, Sessió del 3 de juny de 1928.
- 264 *DT*, núm. 19, del 27 de febrer de 1929.
- 265 *DT*, núm.54, del 5 de març de 1929.
- 266 Carta del Director de la Compañía del Norte al President de la COCIN, amb data del 31 d'octubre de 1930.
- 267 Arxiu del Port de Tarragona (Arm. III-3).
- 268 *Tarragona*, núm. 572, del 13 d'agost de 1922, i núm. 1.454, del 24 d'abril de 1925.
- 269 Carta entregada al Subsecretari de Foment aprofitant el seu pas per seus, el dia 3 de febrer de 1924. Arxiu de la Cambra de Comerç de Tarragona.
- 270 *DT*, núm. 119, del 20 de maig de 1925.
- 271 *Tarragona*, núm. 1.530, del 2 d'agost de 1925.
- 272 *Tarragona*, núm 1.566, del 20 de setembre de 1925.
- 273 *Tarragona*, 11 d'agost de 1926.
- 274 Carta de **M. Guasch i Monravà**, amb data del 12 d'agost de 1926, a l'Arxiu de la COCIN.
- 275 Actes de la Diputació de Tarragona, anys 1925-28, foli 59, del 17 de desembre de 1926. També el *DT* núm. 247, del 24 d'octubre de 1926.
- 276 *DT*, núm. 159, del 7 de juliol de 1927.
- 277 Que la complicitat era una realitat ho mostra el fet que arribà fins al mateix **Primo de Rivera**, segons queda reflectit en aquest telegrama enviat al Governador de Tarragona: «*Me dicen que se hacen mediar presiones e influencias cerca de la Diputación Provincial en asuntos de concesión y subastas del tranvía Tarragona-Reus. Hágales saber en mi nombre que esos como todos los asuntos, han de resolverse en justicia e interés público, para desviar las cosas de ese camino*», (*DT*, 3 de maig de 1929).
- 278 Veure *La Veu de Tarragona*, del 20 d'agost de 1927 i el *DT* del 19 i 25 d'agost del mateix any.
- 279 Actes de la COCIN, Sess. del 30 de setembre de 1927 i Carta amb data de l'11 d'octubre de 1927.
- 280 COCIN. Cartes del president de la C.C. de Reus al de Tarragona, amb data del 21 de març de 1928. *DT* núm. 87, del 21 de juny de 1928.
- 281 *DT*, núm. 264, del 9 de novembre de 1927; Carta de la COCIN a la Diputació de 17 d'agost de 1928.
- 282 *La Veu de Tarragona*, núm. 812, del 12 de gener de 1929.
- 283 Llibre d'Actes del Ple de la Diputació de Tarragona. Sessió del 21 de maig de 1930.
- 284 Llibre d'Actes Municipals de 1923, Sessió del 29 d'octubre, foli 255 girat.
- 285 *DT* del 27 de febrer de 1924.
- 286 Així ho reflectia el periòdic *Tierra Baja*, d'Alcanýs. Veure *Tarragona*, núm. 1.043, del 10 de febrer de 1924.
- 287 Actes del Ple de la COCIN de 26 de maig de 1925.
- 288 *DT*, núm. 16, p. 1, del 17 de gener de 1925.

- 289 *El Comercial* del 4 d'abril de 1926.
- 290 *DT*, núm. 247, del 19 d'octubre de 1927.
- 291 *Patria*, núm. 234, del 23 de novembre de 1929.
- 292 *La Veu de Tarragona*, núm. 880, del 3 de maig de 1930.
- 293 *Tarragona*, núm. 1.297, del 17 d'octubre de 1924.
- 294 Carta del 12 de maig de 1925. Arxiu del COCIN.
- 295 Veure l'informe imprès a Tarragona el 1919, de 53 pp., «El ferrocarril de Ponts a Tarragona»; vegi's també **J. Garriga i Massó**, *Memòries d'un liberal catalanista (1871-1939)*, Edicions 62. Barcelona, 1987.
- 296 Veure *DT*, núm. 33, del 7 de febrer de 1925; també la carta manuscrita del president de la Cambra de Comerç de Valls, **Indalecio Castells**, a **J. Gil Vernet**, amb data del 23 de maig de 1927.
- 297 *DT*, núm. 238, del 25 d'octubre de 1929.
- 298 Creus i Vidal, *op. cit.*, pp. 123 i ss.
- 299 Veure el document filtrat a la premsa i publicat per *La Veu de Tarragona*, núm. 855, del 9 de novembre de 1929.
- 300 *Los Puertos Españoles*, Ediciones del Ministerio de Obras Públicas. Madrid, 1929. (p. 191). El pròleg és de **M. Becerra**.
- 301 Arxiu de la Junta del Port de Tarragona, Caixa E-II-1, Lligall 22, amb data del 2 de desembre de 1800.
- 302 *Memòria Descriptiva del Port de Tarragona*, 1928-1931.
- 303 Per tal de veure aquests assumptes: **M. Antònia Ferrer**, «La divisió de la Província de Catalunya. El cas de Tarragona. Prioritat comercial i elecció de capital», a *Lligall. Revista d'Història. Reus, juny de 1990*. (pp. 21-30). També es pot consultar **J. Adserà Martorell**, *Tarragona, capital de província. Estudio histórico documental sobre la división del territorio*. Tarragona, 1986 (Pròleg de Font Rius); i **P. Anguera**, *Informe sobre l'economia reusenca del segle XIX*. Reus, 1985.
- 304 Edicte per a ser fixat en tota la ciutat i el seu port, fet per acord de la Reial Junta. Tarragona, 23 de juny de 1815. caixa E-II-1, Lligall 22. Arxiu de la Junta del Port de Tarragona.
- 305 Ll. Creus i Vidal, *Visió econòmica de Catalunya*, Barcelona, 1934, (pp. 57-58).
- 306 *El Comercial*, núm. 1.540, del 4 de juny de 1922.
- 307 La Comissió Permanent estava formada el novembre de 1923 per: President, **M. Mallol**; Vocals, **J. de Muller** i **E. Agudé**; **Teodor Pou**, Comandant de Marina; **F. G. de Membrillera**, Enginyer Director i **M. Marcó**, Administrador de la Duana. La variació soferta en aquests anys és mínima. El més espectacular en fou la dimissió de Mallol i Bonet l'abril de 1926, a causa de les discrepàncies sorgides en el si de la Cambra de Comerç en relació a la crisi del Banc de Comerç de Tarragona.
- 308 Han estat Enginyers Directors del Port: 1902-1909, **Manuel Maese y Peña**; 1909-1916, **José Luis Briones y Angosto**; 1916-1921, **Josep Serrano Lloberes**; des de 1921 fins a la seva jubilació, **F. G. de Membrillera**; el 1939, **Josep M^a Torroja** i **Miret** i **José M^a Aguire e Hidalgo de Quintana**.
- 309 *Tarragona*, núm. 481, del 26 d'abril de 1922.
- 310 No tothom va criticar aquella política econòmica i financera. És el cas de **Luis Olariaga**; vegi-

- se'n el llibre *La política monetaria en España*. Llibreria de Victoriano Suárez, Madrid, 1933. Aquests projectes coincidien, a més, amb els moments de major confiança del règim dictatorial en el seu arrelament en el país.
- 311 Reial-Decret Llei de 30 d'abril de 1926. Veure M. alcubilla, «*Apéndice de Legislación*», tom corresponent a 1926..., p. 172.
- 312 L'esmentada Junta la formarien, com a Vocals electius, un representant del Ministeri d'Hisenda, un altre de la Direcció General de Navegació, dos de la Cambra de Comerç i un de l'Institut de Reformes Socials, designat pel Ministeri de Treball; un de les Cambres Mineres, per la secció de mines, un Cònsul, un representant de l'Associació General d'Agricultors, i un de les companyies de ferrocarrils. El cap de la Secció de Ports i Senyals Marítics del Ministeri de Foment actuaria com a director de les obres del port en l'esmentada Junta, a la qual hi hauria d'haver també tres representants de les Juntes de Ports. La JOPT faria campanya immediatament perquè el **comte De l'Asalto** (que era el President de la Unió Patriòtica Provincial), fos un d'aquests tres representants a la Junta Central. (Arxiu de la Junta del Port de Tarragona, Registre de Sortida de Correspondència, carta núm. 2.260 de 6 de maig de 1926).
- 313 **M. Becerra**, *El Libro de los Puertos*. Madrid, 1929. (Pròleg). El crèdit aprovat era de 600 milions -a repartir-, consignat en el pressupost extraordinari i aprovat pel Reial Decret de 10 de juny de 1927.
- 314 Actes COCINT, Sessions de 18 i 25 de febrer de 1929, foli 81 i ss.
- 315 *El Comercial*, núm. 1.864, del 21 d'abril de 1929.
- 316 *El Comercial* del 18 de març de 1923 i el DT del 26 de novembre de 1924.
- 317 Arxiu de la JOPT, Caixa E-II-86.
- 318 *El Comercial*, núm. 1.689, del 17 de maig de 1925.
- 319 **C. Pi i Sunyer**, *L'aptitud econòmica de Catalunya*. Barcelona, 1927.
- 320 *DT*, núms. 127 i 140, del 28 de maig i del 12 de juny de 1927, respectivament.
- 321 Arxiu de la JOPT, Llibre de Correspondència, Registre de sortida: Cartes núms. 3.539 i 3.558.
- 322 Venia de ser Director del Port de Castelló. El seu germà Federico ocuparia el mateix càrrec en el Port de València.
- 323 *DT* del 25 d'abril de 1929.
- 324 Memòria de la JOPT, de 1928-31. Parlar del port i del barri de pescadors és fer-ho de **J. Prat Prats**. Esclarint quelcom de més, D. **Josep Prat Prats** ho era gairebé tot en el port. Membre del Partit Conservador Dinàstic, diu d'ell **Virgili i Sanromà**: «*Cuando los conservadores subían al poder, una Real Orden lo colocaba en la alcaldía*». Així és com fou alcalde en diverses ocasions abans de 1923. Propietari de barques, prestamista a mariners en dificultats, comprador d'habitatges i magatzems al Serrallo, en els anys de crisi més aguda, a un ritme d'una casa per any, com així consta en el Registre Fiscal de Solars de la ciutat; propietari de dues fàbriques de gel, comerciant de peix a l'engròs; manipulador de tot allò relacionat amb l'economia del barri de pescadors; membre, durant tot el temps que durà la Dictadura, de la Comissió Permanent de la JOPT, per ser representant de la Liga Marítima Española... El seu fill Sebastià va intentar controlar el Pòsit, fins que ho va aconseguir. Josep Prat seguí essent el factòtum d'aquesta banda de la ciutat. En tenir la concessió de l'avarador per la Direcció d'Obres Públiques, amb els guanys que en treia cobria totes les seves operacions econòmiques, electorals i polítiques.
- 325 Correspondència del Port, Registre de Sortida, Cartes núm. 3.664 de 8 de novembre de 1929 i núm. 3.671 de 12 de novembre de 1929.

- 326 Carta de **R. Cascante**, President de la JOPT, al seu Enginyer Director; núm. 115, de l'1 de juny de 1907, Caixa E-II-1.
- 327 *DT*, núm. 300, del 13 de desembre de 1912; i *DT*, núm. 34, del 13 de febrer de 1916.
- 328 *DT*, núm. 303, del 18 de desembre de 1912.
- 329 *DT*, núms. 246 i 248, del 14 de gener i del 16 d'octubre de 1915, respectivament. Llibre d'Actes de la JOPT, Sessió de 28 de febrer de 1916.
- 330 Veure *El Comercial*, núms. 1.732 i 1.744, del 14 de març i del 6 de juny de 1926, respectivament.
- 331 *Tarragona*, núm. 1.700, del 7 de març de 1926.
- 332 Carta d'Amengual, Secretari de la Cambra de Comerç de Barcelona, a Gil Vernet, de Tarragona (Arxiu COCINT, Carta de la Carpeta d'Assumptes Marítics. Registre d'Entrada del dia 23 d'abril de 1926.
- 333 *DT* del 24 de juliol i del 2 d'agost de 1929.
- 334 *DT*, núm. 7, del 8 de gener de 1926.
- 335 Correspondència del Port, Reg. de Sortida 3.242; Reg. d'Entrada 4.593, de 4 de juliol de 1929. També Actes de Plens de la COCINT, foli 90, de 27 de juny de 1929.
- 336 Vegi's *El Comercial*, núm. 1.779, del 3 de gener de 1927.
- 337 Informe de F. Ixart. *El Comercial*, núm. 1.907, del 21 de juliol de 1929.
- 338 *El Comercial*, núm. 1.908, del 28 de juliol de 1929.
- 339 Actes COCINT, foli 145, Sessió de 25 de setembre de 1931.
- 340 **J. Virgili i Sanromà**, *Tarragona i la seva premsa*. Tarragona, 1980; (p. 18).
- 341 Carta núm. 780, de 23 d'octubre de 1920 i Carta núm. 346, de 16 d'abril de 1921.
- 342 Actes de la JOPT de 27 de setembre de 1921, foli 46, i de 28 de febrer de 1922, foli 61.
- 343 Carta núm. 1.879, del 16 de febrer de 1925, de la Correspondència del Port.
- 344 Ídem, Carta núm. 1028, de 4 d'agost de 1922.
- 345 Informe de la JOPT, 1924-25.
- 346 Memòria de la JOPT, 1925-26.
- 347 *La Tarde* del 29 de maig de 1930.
- 348 *DT*, núm. 79, del 13 d'abril de 1924. L'Enginyer Subdirector d'Unió Naval de Levante era **Tomás Lorenzo Pardo**, germà de Manuel, l'Enginyer Àrbitre de les Confederacions Hidrogràfiques.
- 349 Veure *Tarragona*, núms. 1.105 i 1.107, del 13 i el 15 d'abril de 1924, respectivament. Era aquest el diari de Mallol, per això parlava d'aquesta qüestió amb molt optimisme. Amb menys empenta en parlava el *DT*, que limitava la notícia a unes breus pinzellades. Vegi's, també, aquest últim diari, núm. 92 del 30 d'abril de 1924, o el núm. 249, en què destaca el deute encara pendent des de 1818-19 d'Astilleros. El *Tarragona* recorda que en l'època d'Astilleros, i rere la guerra, amb negocis temorencs, retenció de capitals i un obscur avenir a la vista, l'empresa avarà dos vaixells en solitari. (Veure *Tarragona*, núm. 1.369, del 17 de gener de 1925).
- 350 *DT*, núm. 72, de 25 de març de 1925.
- 351 *DT*, núm. 225, del 25 de juliol de 1925.
- 352 *Tarragona*, núm. 260, del 25 d'octubre de 1925.
- 353 Actes Municipals, 19 de novembre de 1925, foli 152.
- 354 *La Veu de Tarragona*, núm. 651, de 5 de desembre de 1925.

- 355 DT del 25 de setembre de 1926.
- 356 Article de **J. Brú**, a *La Cruz* del 22 de desembre de 1925.
- 357 DT, núm. 37, del 12 de febrer de 1926.
- 358 Cartes del Registre de Sortida de la Correspondència de la JOPT núms. 2.202, 2.256 i 2.278, de 13 de març, 6 i 28 de maig de 1926, respectivament.
- 359 Avui són una vertadera galeria d'objectes industrials, al servei de qui vulgui estudiar-los arqueològicament. Poden veure's a l'Arxiu Històric de Tarragona (AHT), Secció d'Hisenda, Subsecció de Tresoreria 15-22 i 26-27, Llig. 3.2.5.
- 360 DT del 12 d'abril de 1927.
- 361 Informe del 12 de desembre de 1906, en el Diari de Sessions de les Corts, núm. 153.
- 362 Veure el document de la «*Isleña Marítima de Palma*», nom del que després seria la Transmediterrànea, del 22 de gener de 1907, a Sanromà, Tarragona.
- 363 Document de Cambó al President de la COCINT, de 5 de novembre de 1918.
- 364 El *Mundo* deia al respecte el febrer de 1930: «*Parece que no ha pasado nada y aún pueden darse las argucias y las consabidas maniobras que parecían haber concluido con la estruendosa caída de la Dictadura. Pero por lo visto no es así... El contrato de la Compañía Transmediterránea, donde el Estado regala a esa asociación poderosa que dirige el sr. March, está concluido y tiene que renovarse este mes. La Dictadura le regaló espléndidamente los aumentos y las subvenciones de tal modo que hubo elementos que después de haberse repartido espléndido dividendo y de haberse amortizado las obligaciones, tenía en caja más de 25 millones de ptas. sin saber a qué fin aplicarlas. Como si nada hubiera pasado, desde el periódico La libertad (de que es propietario el señor March) se canta las excelencias del bloque constituyente que se forma en torno de Sánchez Guerra ¡por si las moscas!. Pero al mismo tiempo, el diario Informaciones, también propiedad del sr. March, atemorizando a los lectores con el peligro de una revolución. Nosotros señalamos que estas maniobras no son casuales; el caso es que está por prorrogar el contrato del Estado con la Transmediterránea.*».
- 365 Informe de l'Enginyer del Port al Ministeri de Foment, datat el 21 de novembre de 1906. Arxiu del Port de Tarragona. (Caixa E-II-17).
- 366 Informe elevat per Tarragona al Cosell de Ministres, el 31 de març de 1926.
- 367 És el cas de la «*Trasatlántica*», que rebutjà embarcar «*Mostelle*» des de Tarragona al Brasil, «*por razones de espacio*». Carta de R. Escofet a la Cambra de Comerç.
- 368 Actes Municipals, folis 83 i 104, de 2 i 30 d'abril de 1923.
- 369 *El Comercial*, núm. 1.876, del 16 de desembre de 1928.
- 370 Sessió del Ple de la JOPT de 18 de juny de 1926; veure el *Tarragona* d'aquell mateix dia.
- 372 71 bis. Com va ser el cas de la casa Combalia-Sagrera.
- 373 Actes COCINT, del 29 d'octubre de 1930 i del 30 de gener de 1931.
- 372 COCINT. Carpeta d'Assumptes Marítics. Qüestionari del Ministeri de Marina de 16 d'octubre de 1935.
- 373 **E. Morera**, El Puerto de Tarragona. Tarragona, 1911. Veure també l'escrit d'**Eduard Etellés** al DT del 9 de març de 1929.
- 374 Actes de la JOPT, foli 22, de 15 de març de 1921. També **J. M. Olivé**, Tarragona a través del tiempo. Tarragona, 1984.

- 375 Arxiu del Port de Tarragona, Caixa E-II-17, doc. núm. 702, d'11 de maig de 1917.
- 376 Ídem. Document 705 de 20 de maig de 1899.
- 377 **M. Tuñón de Lara**, El movimiento obrero en la historia de España, Taurus, Madrid, 1972 (p. 322).
- 378 Arxiu del Port de Tarragona, Caixa E-II-17, Doc. núm. 140, de 16 de juliol de 1891.
- 379 Ídem, Doc. núm. 147, de 30 de juliol de 1891.
- 380 Ídem, Caixa E-II-16, Doc. de 4 de setembre de 1893.
- 381 Carta signada per **Joan Pellicer Morera**, dirigida a la JOPT, el 20 de maig de 1903.
- 382 Arxiu del Port, Caixa E-II-16, Expedient núm. 9.
- 383 *La Cruz* del 5 d'agost de 1915. A l'article «*Los ocios del obrero*»: «*Más compensado estaría el descanso con guardar las fiestas religiosas que la Iglesia celebra durante el año que con la jornada de 8 horas (...) Mientras el obrero no esté educado religiosamente, el descanso del trabajador no traerá más que aumento del vicio...*».
- 384 **R. Arnavat**, Classe contra classe. Reus, 1986. També **J. Recasens**, Vida inquieta. Combat per un socialisme català, Ed. Empúries, Barcelona, 1985 (p. 50 i ss.).
- 385 Actes de l'Associació de Consignataris del dia 12 de maig de 1916.
- 386 Ídem, dies 28 i 29 de juliol de 1916.
- 387 Ídem., dies 2 i 6 d'agost de 1916.
- 388 Signaven l'escrit **E. Rabassó**, **I. Torrebadell** i **P. Cerveró**. Aquest últim, nascut el 1887, havia treballat al port com a mecànic eventual des de 1916. L'any 1921 va esdevenir fix, per fi; l'any 1932 continuava a la lluita obrera.
- 389 Arxiu del Port, Caixa E-II-17, Doc. núm. 2.470 de 18 de setembre de 1919.
- 390 J. Virgili Sanromà, Tarragona i la seva premsa, Tarragona, 1980 (p. 118).
- 391 *Fulla del CADCI*, núm. 38, del 15 de gener de 1920.
- 392 Actes de l'Associació de Consignataris, dia 18 de setembre de 1919.
- 393 *La Reconquista*, núm. 672, del 6 de setembre de 1919.
- 394 Ídem. núm. 678, del 18 d'octubre de 1919.
- 395 Actes de la JOPT, dels dies 22 i 23 de gener de 1920.
- 396 Registre de Sortida de Correspondència del Port de Tarragona, Carta núm. 624, de 4 de març de 1920.
- 397 Actes de la JOPT, del dia 11 de gener de 1921.
- 398 *El Radical*, de Reus, del 21 d'agost de 1920. També *La Reconquista*, núm. 702, del 3 d'abril de 1920. Vegi's, així mateix, el llibre de **R. Xuriguera**, La repressió contra els obrers a Catalunya. Barcelona, 1937; i també **A. Bueso**, Memorias de un cenetista, Ariel, Barcelona, 1976.
- 399 *El Radical*, del 30 de desembre de 1920.
- 400 *El Comercial*, núm. 553, del 3 de setembre de 1922.
- 401 *Tarragona* del 30 de desembre de 1922.
- 402 Els jornals d'entre 5 i 5'5 pta. pujarien fins a les 7 o 7'5. Veure Quadre XVII.
- 403 Llei d'Accidents de Treball. **M. Alcubilla**, Boletín jurídico-administrativo. Anuario de Legislación y Jurisprudencia, Madrid, volum de 1925. Llei de 2 de juliol de 1902, reformada el 8 de juliol de 1925.

- 404 **M. Duch**, Reus i el Baix Camp durant la Segona República. Ed. del Centre de Lectura, Reus, 1989.
- 405 *La Cruz*, núm. 7.331, del 29 de novembre de 1923.
- 406 *El Socialista*, núm. 4.577, del 10 d'octubre de 1923.
- 407 *DT* del 29 d'abril de 1924. També J. Virgili Sanromà, op. cit., p. 81.
- 408 *Patria*, núm. 91, del 17 de febrer de 1927; *La Voz de la Provincia* del 29 d'octubre de 1930.
- 409 L'empresa *Riegos y Fuerzas del Ebro (La Canadiense)* va aconseguir per a la seva plantilla començar una hora abans d'allò estipulat (Arxiu del Port, Caixa 4.695, Doc. amb data de 10 d'octubre de 1929).
- 410 L'IRS s'havia creat com a «Comissió de Reformes Socials» el 1883. Fou reformat el 1890 i establert com a Institut de Reformes Socials el 1903. Era una obra inspirada en el pensament social dels krausistes. Amb el temps, l'activitat dels sindicats en el sentit d'aconseguir les reformes obreres li va llevar el terreny que pogués tenir en néixer. Els anys immediats a la Dictadura, l'IRS ja no era més que una oficina de recollida d'informació estadística de matèries socials. (Veure **S. Castillo**, Reformas Sociales: información oral y escrita, publicada de 1889 a 1923. Ed. Centro de Publicaciones del Ministerio de Trabajo y Seguridad Social. Madrid, 1985.
- 411 La crònica deia així, segons reflecteix el *DT* dels dies 22, 28 i 31 de juliol de 1925: *«Ayer los estibadores del puerto se negaron a empezar el trabajo en algunos buques si antes no se les aseguraba que percibirían el salario de 16 pesetas en lugar del de 13 estipulado por el actual contrato de trabajo. Los capataces, sorprendidos por la petición, de la cual ni ellos ni los consignatarios ni la Asociación Patronal tenían previo conocimiento, se negaron a aceptarla. Expresada de esta forma, que se separa en absoluto de lo que deben ser los principios elementalísimos para las relaciones entre obreros y patronos, la petición, que formulada por escrito o verbalmente por una representación obrera a la Asociación Patronal hubiera podido ser objeto de estudio y discusión, no podía en modo alguno admitirse por tener todas las características de una imposición. No obstante la actitud de dichos obreros, se trabajó en los buques con carga general.*
- Es de lamentar que, prescindiendo de la cordialidad de relaciones que ha existido siempre entre las representaciones patronales y obreras de esta plaza para el examen y la discusión de las cuestiones relacionadas con el trabajo, se haya seguido ese procedimiento que rompe dicha cordialidad y que sólo perturbaciones y perjuicios puede originar. Es de esperar y de desear una rectificación, y que se imponga el buen criterio entre los obreros, dispuestas como han estado siempre las entidades patronales a examinar las aspiraciones obreras y a atenderlas en lo que tengan de justas y razonables».
- 412 Actes de l'Associació de Consignataris, 29 d'octubre de 1925.
- 413 Correspondència del Port de Tarragona, Carta núm. 2.946, de 15 de desembre de 1927.
- 414 Ídem. Cartes 2.798 i 2.950, de 7 de setembre i 17 de desembre de 1927, respectivament.
- 415 Informe del President del Port. Arxiu de ídem. Caixa E-II-19, de 2 de maig de 1928.
- 416 Petició de **Maties Mallol** a la Junta del Port per a l'ús de les grues, que va ser-li concedida. Correspondència del Port, Carta 46-48, de 31 d'agost de 1929.
- 417 Arxiu del Port. Caixa E-II-17, Doc. de 4 de juliol de 1930.
- 418 *La Cruz*, núm 9.367, de 20 de maig de 1930.
- 419 El motiu-excusa de la negativa era que el firmant de les peticions era un líder sindical, havent de ser cursades aquestes pel conducte dels seus caps immediats, i no per mitjà de persones estranyes.

(Arxiu del Port, Doc. de 13 de març de 1931, Caixa E-II-16).

- 420 **D. Capdevila i R. Masgrau**, *La justícia social*. Barcelona, 1979.
- 421 Formaven part de la Junta: **Fèlix Simó, B. Sancho, A. Vázquez, R. Redón, A. Llaberia, F. Raventós, J. Papió, J. Zaragoza, C. Vidal, E. Rivas, M. Tuset, V. Vendrell, L. Rodríguez, P. Almenara i A. Llobart**.
- 422 Arxiu del Govern Civil, Registre d'Associacions, Expedient núm. 851, de 1911.
- 423 A *La Cuña*, el 1915, es va fer públic el cens d'afiliats a la Federació Obrera Local: 55 ferroviaris, 500 peons del moll, 80 boters, 110 paletes, 150 manobres, 35 impressors, 60 pintors, 50 sabaters, 60 barbers, 70 carreters, 80 metal·lúrgics, 80 sastres i modistes, 20 ebenistes, 15 fideuers i 15 picapedrers: en total, 1.380.
- 424 **J. Virgili Sanromà**, *op. cit.*, p.69.
- 425 Va ser el cas de **Felipe Carretero**, qui va ser perseguit per injúries a l'Exèrcit, el 1928. Expedient del Govern Civil, núm. 1.591, de 1914.
- 426 Ídem.
- 427 **M. Lladonosa**, *Catalanisme i moviment obrer. El CADCI, entre 1903 i 1923*. Abadia de Montserrat, Barcelona, 1985. I també J. Virgili i Sanromà, *op. cit.*
- 428 *Fulla del CADCI*, núm. 44, del 15 de juny de 1920.
- 429 Setmanari *Unión Monárquica Nacional*, núm. 7, del 31 de desembre de 1920.
- 430 *El Socialista* del 15 de setembre de 1923.
- 431 Arxiu del Govern Civil, Registre d'Associacions, Expedient 874.
- 432 La seva seu social figurava, el 1930, al carrer *Paz del Protectorado*.
- 433 Arxiu del Govern Civil, Registre d'Associacions, Expedient 899.
- 434 Jurats:
- 1.- Patrons: **J. L. Bertran, E. Baixeras Casanyes, A. Virgili Vidiella, J. Guinovart Canals, R. Ribas Martí, J. Sanromà Gabriel, M. Garcia Blay, M. Guinjoan Constantí, Ll. Clavell Palé, A. Malé Escuder, A. Marquès Cándor, J. Pijoan Jané, J. Icart Bargalló, M. Clanxet Vidal, R. Grau Bartolí, J. Ribas Vilanova, A. Ferreté Palau, J. Gil Sabaté, J. Soliano Marot i A. Torres Abelló**.
- 2.- Obrers: **J. Huguet Piñol, E. Martí Caballé, F. Borrull Bartolomé, R. Torres Ribes, B. Corbella Visó, T. Roca Botet, S. González García, E. Masip Ávila, J. Bru Ferrer, E. Pujals Martí, P. Aragonès Saball, A. Margol Fersé, J. Donoso Regnard, J. Nogués Martí, C. Vidal Grau, J. Paños Atienza, A. Carquí Quí, J. Vidal Grau, A. Mestre Ávila i J. Sanabras Filella**.
- 435 Veure **M. Otaegui**, «Censo de los comités paritarios de Guipúzcoa y Vizcaya», al llibre *Crisis de la Restauración*, dirigit per **J. L. García Delgado**, pp. 291-313. També **J. Andrés Gallego**, *Socialismo y Dictadura. 1923-1930*. Madrid, 1973, pp. 324 i ss.
- 436 *Patria*, núm. 170, de l'1 de setembre de 1928, i *La España Económica y Financiera*, del 5 de gener de 1929.

EPÍLEG

En ser estudiats aquests com altres molts aspectes de la vida de la ciutat, cabria preguntar-se si hi va haver modernització de la societat tarragonina. És difícil, no obstant, donar a aquest concepte una delimitació correcta. El debat sobre la modernització es avui un dels temes centrals de la historiografia. Però caldria definir abans el concepte de modernització. S'ha d'enfocar tenint en compte dues variables: el procés tècnic-econòmic i el desenvolupament polític, ambdós inseparables del procés de secularització.

Modernització és el procés temporal que duu a unes fites concretes: el creixement de l'economia sobre la base d'una creixent competitivitat i d'un augment dels sectors secundari i terciari; la millora de les condicions sanitàries i de l'esperança de vida de la població; la posada en funcionament d'uns serveis mínims generalitzats; l'avenç dels graus d'escolarització i una millora dels nivells educatius, així com l'assoliment d'un sistema polític estable. Les mesures preses des del poder polític no recollien, evidentment, aquests paràmetres de modernització. I era d'esperar que, si a nivell de la comunitat global no es donaven, tampoc podrien fer-ho en una ciutat com Tarragona. Molts aspectes de la política econòmica permetien una lectura optimista des del punt de vista del creixement. Però cal no deixar-se enganyar per les meres estadístiques. Uns altres molts aspectes d'aquella mateixa política limitaven les possibilitats de consum i benestar de les classes mitjanes. La quantitat de diners que aquestes classes mitjana i popular dedicaven al pa anava en augment, i els béns de consum no agraris s'haurien encarit menys del que ho van fer si haguessin estat més assequibles els productes de primera necessitat. El fet que en els anys vint els sectors secundari i terciari fossin més puixants del que mai havien estat, no vol dir pas que el poder adquisitiu de la població camperola augmentés en la mateixa proporció. Va decreixer l'agricultura tradicional, però no va donar pas a una agricultura modernitzada, especialitzada, competent per a l'exportació. La indústria pesada va créixer més, en termes absoluts (per l'oligopolització, per avantatges fiscals a la indústria nacional, per la presència d'una oferta

lleugerament inferior a la demanda). Ara bé, era un creixement un tant deslligat del que passava al mercat internacional, i això era perillós.

L'excusa de generar més riquesa va servir per apretar, amb lleis coactives del salari i també fiscals, les classes menys afavorides. S'ha denominat aquest fenomen patrimonialització de l'Estat: en ser la pressió fiscal sobre la riquesa més aviat escassa, l'Estat no seria l'intermediari, ni podria dur a terme mesures modernes ni plans de tipus social. L'Estat estaria en mans de l'oligarquia financera, industrial, territorial. La nul·la voluntat de reforma de l'Estat suposaria la hipoteca dels assoliments, que per força haurien de ser molt limitats. S'hauria, doncs, d'esperar a altres èpoques per aconseguir la modernització real de les estructures del país.

¿I el progrés, la nova tècnica, el sentit igualitari de la societat, els conceptes de democràcia social, d'Estat social, de repartiment dels béns culturals, de la tecnologia moderna, de la higiene? A totes les qüestions sense resposta, els problemes ajornats, les desigualtats patents, se'ls buscava resposta en aquells anys en què el règim republicà albirava una nova era.

Des d'una altra perspectiva, cal recordar que la èlite que pretenia consolidar el capitalisme no estava gens disposada a cedir parcel·les de poder. Això explica les mesures epidèmiques que adopta i el seu rebuig a les profundes reformes demanades des de 1914. Aquest rebuig fou legal, de primer, però després clarament inconstitucional -amb la Dictadura de **Primo de Rivera**-. La Dictadura fou l'últim recurs dels «governos de portland» de la Restauració,⁴³⁷ davant la seva pèrdua de legitimitat i la presa de consciència col·lectiva de sectors socials molt amplis per provar d'acabar amb l'arcaisme imperant. L'èlite tradicional d'aquest país distava molt de ser una èlite modernitzadora. Encara que la Lliga de Catalunya, des de principis de segle, i altres partits burgesos més endavant havien intentat obrir les portes a les organitzacions de classe, i havien impulsat certes èlites locals cap a la modernització, la Dictadura va evitar la producció d'una resposta efectiva encaminada a transformar, sense massa traumes, el sistema.

En el present estudi, hem vist com Tarragona va perdre l'oportunitat d'aprofitar els corrents de modernització. Malgrat la voluntat d'amplis sectors socials, es topà amb dificultats de caire institucional que resultaren insuperables. I aquest és un fenomen no només observable tenint en compte el temps transcorregut des d'aleshores, la perspectiva històrica, sinó que ja en aquells moments es feia palès. El periodista **Lluís de Salvador** deia en començar l'any 1931:

«Tarragona en estos años pasados ha experimentado una crisis de crecimiento, pero es lamentable que las circunstancias en que esa crisis vital se ha producido no hayan sido las más favorables (...). Tarragona ha crecido frente a la opresión ejercida sobre ella por los espíritus timoratos, incomprensivos o sórdidos. Su expansión se ha llevado en un ambiente enrarecido, hostil. En muchas ocasiones su desarrollo no ha sido estimulado sino entorpecido. Sus energías han sido refrenadas en demasiadas ocasiones. Y es que la crisis de Tarragona

no ha tenido la acción encauzadora, generosa, tutelar, de elementos representantes del ideal y la fe popular; antes bien, la de una especie de padrastros, divorciados de nuestra manera de ser. Hoy comienza otra década. Deseamos que la ciudad se rijan con arreglo a la voluntad, a la inspiración y a los ideales ciudadanos».

C.G.C.
Tarragona, 1994

NOTES:

- 437 Veure **Teresa Carnero Arbat**, «Política sin democracia. 1874-1923», pp. 43-58; i **J. Palafox**, «Los límites de la modernización en España: La evolución económica entre 1892 y 1930», pp. 59-70, a *Revista de Occidente*, núm. 83, d'abril de 1988.

QUADRES ESTADÍSTICS

QUADRE I.

DESPLAÇAMENT DE PERSONAL DES DE DIVERSOS POBLES DE LA PROVÍNCIA DE TARRAGONA.

ANY 1927

Nombre de CAPS DE FAM.	AJUNTAMENTS D'ORIGEN	PUNTS DE DESTÍ			
		TARRAGONA PROVINCIA	ALTRES PUNTS CATALUNYA	ALTRES PUNTS PEÍNSULA	ALTRES PUNTS DE L'ESTRANGER
1	La Bisbal del Penedès	1	-	-	-
68	Constantí	68	-	-	-
9	El Perelló	5	3	-	1
12	Pinell de Brai	5	6	1	-
28	Sta. Coloma de Queralt	10	14	4	-
6	Tamarit	4	2	-	-
4	La Torre de l'Espanyol	3	1	-	-
11	Vila-seca	3	5	-	3
24	La Galera	16	6	1	1
14	El Molà	9	4	-	1
17	Paüls	11	4	-	2

Font: Elaboració pròpia a partir de dades de l'Arxiu d'Hisenda de Tarragona. Llig. 1.1.1./2.

QUADRE II.

ESTAT RESUM DE LA CONSTRUCCIÓ I L'HABITATGE A TARRAGONA EL 1920 (1)

	NOMBRE D'EDIFICIS DESTINATS A HABITACIÓ (6)	EDIFICIS QUALIFICATS COM A MAGATZEMS	TOTAL EDIFICIS	NOMBRE SOLARS
Part alta (2)	1.023	20	1.043	27
Barri Marítim (3)	280	144	424	63
Eixample (4)	267	18	285	113
TOTAL CASC URBÀ	1.570	182	1.752	203
Afores (5)	980	29	1.009	14
TOTAL TARRAGONA	2.550	211	2.761	217

(1) Segons el Registre Fiscal d'Habitatges i solars, elaborat per Hisenda l'any 1894 i revisat el 1919, 9 vol. Arxiu d'Hisenda. Tarragona

(2) No inclòs el Passeig de Ronda

(3) Inclou: el Serrallo, la Pedrera i l'Estació de FC., el Conjunt del C/ de Mar i el conjunt del C/ Barcelona. Incloc aquí també els carrers Apodaca i Jaume I, degut a la seva funció quasi exclusivament portuària.

(4) Part de la ciutat compresa entre les dues zones anteriors.

(5) Són els anomenats Quarters (Est, Oest, Nord i Sud).

(6) Les baixes es compten com a solars. Inclou els destinats a fins privats i públics.

QUADRE III.

UNITATS D'HABITACIÓ A TARRAGONA, 1920 (1)

	UNITATS D'HABITACIÓ					
	EDIFICIS	D'ELLS SÓN PÚBLICS (2)	QUANTITAT TOTAL (3)	Q. NETA (4)	ALÇADA MITJANA (5)	ALÇADA MITJANA CARRER MÉS ALT
Part alta	1.023	41	1.043	3.514	3'32	5,66
B. Marítim	280	12	1.361	1.205	2'12	3,80
Eixample	267	11	1.687	1.658	3'24	5'70
TOTAL CASC URBÀ	1.570	64	6.651	6.377	2'89	—
Afores	980	5	1.009	975	—	—
TOTAL TARRAGONA	2.550	69	7.660	7.352	—	—

- (1) Elaboració a partir del Registre Fiscal de solars i edificis. 1894-1926. 9 vol. Arxiu d'Hisenda. Tarragona.
- (2) Edificis civils, militars i religiosos. No s'inclouen els d'espectacles ni hotels o altres serveis, per tenir caràcter de propietat privada. S'inclouen les escoles, mercats, edificis oficials etc., No s'inclouen aquells edificis destinats a serveis públics la propietat dels quals és privada i l'Estat en llogà els serveis.
- (3) Aquí s'inclouen les unitats destinades a habitatge així com també a comerç o altres usos privats fiscalment delimitats.
- (4) S'han de deduir els edificis públics i els destinats a magatzem.
- (5) Nombre de plantes, inclosa la planta baixa.

QUADRE IV.

RELACIÓ ENTRE LA CONSTRUCCIÓ I LA COTITZACIÓ A HISENDA A TARRAGONA (1)

	Total d'Edificis	Total de Solars	Unitats Cotització	Total Pessetes	Mitja Pessetes
Part alta	1.043	27	1.070	402.392'55	376'06
B. Marítim	424	63	487	291.874'15	599'33
Eixample	285	113	398	394.741'95	991'81
TOTAL CASC URBÀ	1.752	203	1955	1.089.008'65	557'03
Afores	1.009	14	1.023	54.014.'12	52'79
TOTAL TARRAGONA	2.761	217	2.978	1.143.022'77	383'82

- (1) Elaboració pròpia a partir de les dades subministrades pel Registre Fiscal d'Edificis i Solars, agrupades segons la divisió prèvia de la ciutat en quatre seccions. Han estat preses en consideració les xifres corresponents a la riquesa líquida.

QUADRE V.

RELACIÓ SUPERFÍCIE/ HABITACIÓ/ POBLACIÓ A TARRAGONA L'ANY 1920 (1) (1)

	Superfície per m ²	Població	Unitats d'habitació	Persones/unitats d'habitació	m ² /unitat d'habitació	m ² /habitant
Part alta	244.089	10.398	3.514	2'95	69'46	23'47 (4)
B. Marítim	291.248	6.117	1.205	5'07	241'69	47'61
Eixample	977.798	7.114	1.658	4'29	589'74	137'4
TOTAL C. URBÀ	1.513.135	23.629	6.377	4'10	300'29	64'03
Afores	53.397.865	4.254	975	4'36	— (3)	—
TOTAL TARRAGONA	54.910.000	27.883	7.352	4,23	—	—

(1) Elaboració pròpia a partir de dades de les següents fonts:

1. El Registre Fiscal de Solars i Edificis 1894-1926. (Arxiu d'Hisenda)
2. El Cens de la població de 1920. (Arxiu Municipal de Tarragona)
3. El plànol de la Zona de l'Eixample de Tarragona 1:2.000, realitzat per José M. Pujol l'any 1922.

El plànol 1:1000, de l'any 1926 de tota la ciutat de Tarragona.

El plànol 1:1000, de Tarragona, de l'any 1935, cedits amablement per aquest treball pel Col·legi d'Arquitectes de Catalunya a Tarragona.

- (2) Superfície calculada per triangulació. Es menystenen els vessants.
- (3) No calculada per no ser densitat urbana.
- (4) Dada que suposa una rectificació real a l'anterior, degut a l'alçada dels edificis.

QUADRE VI.

RELACIÓ SUPERFÍCIE/POBLACIÓ/HABITACIÓ A TARRAGONA L'ANY 1920 (II)

	SUPERFÍCIE Ha.	POBLACIÓ	DENSITAT ABSOLUTA (Hab./Ha.)	DENSITAT RELATIVA (Dens. abs/AM)
Part alta	24'40	10.398	426'14	128'35
B. Marítim	29'12	6.117	210'06	99'08
Eixample	97'77	7.114	72'76	22'45
TOTAL CASC URBÀ	151'31	23.629	156'16	47'99
Afores	5.339'86	4.254	0'79	—
TOTAL TARRAGONA	5.491'00	27.883	5'07	—

Font: Cens de Població de 1920

Registre Fiscal de Solars i Edificis, 1894-1926.

QUADRE VII.

EL BANC D'ESPANYA A TARRAGONA BALANÇ A 31 DE DESEMBRE DE 1926.

TARRAGONA:	
En metàl·lic i efectes pendants	2.905.893 PTS
En bitllets	6.755.775 PTS
En total de valors	28.681.486 PTS
REUS:	
Efectes pendants	7.151.835 PTS
Bitllets	13.203.300 PTS
Total	42.034.498 PTS
TORTOSA:	
Efectes pendants	4.577.016 PTS
Bitllets	16.881.750 PTS
Total	97.712.755 PTS

BENEFICIS ÍNTEGRES DE LES SUCURSALS

TARRAGONA:	
Beneficis íntegres	573.104 PTS
Despeses d'administració	163.991 PTS
Beneficis líquids	409.113 PTS
REUS:	
Beneficis íntegres	538.210 PTS
Despeses d'administració	157.678 PTS
Beneficis líquids	380.531 PTS
TORTOSA:	
Beneficis íntegres	1.759.758 PTS
Despeses	132.570 PTS
Beneficis líquids	1.627.188 PTS

FORMEN EL CONSELL D'ADMINISTRACIÓ:

Director:	Santiago Solanot i Villamagna
Consellers:	Fernando de Querol i Bofarull Javier de Muller i de Ferré Antonio Albafull i Vidal José Massó i Martí
Interventor:	Bartolomé Lartigau Serrador
Caixer:	Primitivo Gosálvez Valls
Secretari:	Joaquín Frade i Muñoz Caravaca.

(Informe anual del Banc d'Espanya, reproduït al *Diari de Tarragona*, núm. 59, de 10 de març de 1927, pàg. 2.

QUADRE VIII.

CONCESSIONS D'EXPLOTACIÓ D'ENLLAÇOS PER CARRETERA, 1927-34

ENLLAÇ/CONCESSIONARI	PERÍODE	TIPUS DE COTXE	FREQÜÈNCIA	KM.	SEIENTS	PESETES (*)
EL CATLLAR/TARRAGONA						
(Sebastià Montserrat)	fins 1931	Ford	2 viatges compl.	44	14	67'32
TARRAGONA/VALLS						
Antoni Queralt (Vilallonga)	fins des. 27	Chevrolet	2 id. id.	96	15	468'32
LA HISPANO-IGUALADINA						
Sarral-Tarragona	oct. 28	Hispano-Suiza	1 viatge compl.	84	84	78'12
Barberà-Cabra	id.	id.	1 id.	6	14	2'79
Valls-Sarral	id.	id.	1 id.	42	26	32'55
Valls-Tarragona	id.	Fiat	2 id.	84	22	52'08
BRÀFIM/TARRAGONA						
Isidre Segarra (Bràfim)	gen. 28	Ford	1 id.	40	14	146'40
LA CANONJA/TARRAGONA						
Antoni Gasol Queralt	fins des. 28	Ford	2 id.	28	14	51'24
TARRAGONA/VALLS						
	fins des. 28	Ford	1 viatge compl.	6	14	168'36
Josep Queralt Mateu	id.	id.	2 id.	68	14	248'88
(**)	id	Chevrolet	2 id.	24	14	87'84
PONT D'ARMENTERA/TARRAGONA						
Josep Monasterio Grimau	fins des. 29	Hispano-Suiza	2 v. setmana	19	14	249'60
CAMBRILS/TARRAGONA						
	fins ag. 29	Chevrolet	2 viatge compl.	72	15	174'96
LA NOU DE GAIA/TARRAGONA						
Pau Mercadé Oliva	fins des. 31	Chevrolet	2 viatge compl.	60	15	183'60
VENDRELL/TARRAGONA						
Pau Mercadé Oliva	fins des. 31	Chevrolet	1 viatge compl.	68	15	104'04

MONTROIG/TARRAGONA

J. B. Dalmau	fins des. 31	Hispano-Suiza	4 viatges compl.	224	22	1.232
--------------	--------------	---------------	------------------	-----	----	-------

(Reus)

VIMBODÍ/TARRAGONA

Josep Moncusí	fins des. 31	Citroën	1 viatge compl.	78	13	838
---------------	--------------	---------	-----------------	----	----	-----

LLEIDA/TARRAGONA/LLEIDA

(Cía. de FFCC del N.)

(Tarragona-límit de prov.) 1935Matr. Ge 5049	1	106	32	242'80
--	---	-----	----	--------

(*) Aquesta quantitat de pessetes és el pagat a Hisenda en concepte de Cànon de conservació de carreteres. Aquesta quantitat és pel període de contracte, calculada la distància i el nombre de viatgers transportats.

(**) La nota presa és una nota d'un contracte anual. Per no repetir les successives vegades que fou renovat el contracte, he posat la primera trobada, però després aquestes s'aniran repetint en anys posteriors.

Font: Arxiu del Ministeri d'Hisenda. Llig. 1.5.2.7.1. (1927-34). Elaboració pròpia.

QUADRE IX

RELACIÓ D'EMPRESES SUBJECTES A CONTRIBUTIÓ D'UTILITATS SOBRE RIQUESA MOBILIÀRIA. TARRAGONA, 1925-26.

ENTITAT O EMPRESA	NOMBRE	COTITZACIÓ	SOUS ANUALS (PTA)	
	DEMPLEATS	A HISENDA (**)	MÀXIM	MÍNIM
Banc d'Espanya	21	9.673	14.960	2.100
Banc Comercial T.	54	5.045	12.000	480
Banco di Roma	28	4.477	10.200	600
Banco de Vizcaya	11	567	10.000	3.900
Sobrinos de P. Ferrer				
Marí	2	522	3.000	2.400
Transportes S. A.	11	2.162	6.000	300
Dalmau Hnos.	2	112	3.000	1.440
Boada Hnos.	6	1.492	3.000	600
Ferd. Steiner S. A.	18	1.976	3.000	360
Cía. Carbones y Aglomerados				
Figueroa S. A.	1	491	6.000	—
S.A. Cros (Agència T)	3	780	6.000	1.800
Llusà y Cia. S. en C.	2	398	4.800	3.000
Hijos de Juan Vilá				
Granada	5	792	2.500	1.200
La Vinícola Ibérica	8	4.673	18.000	600
Sres. Ramoneda Hnos.	3	188	3.000	900
Unión Española de Explosivos	3	591	5.880	2.280
Sociedad Exportadora				
Tarraconense	9	2.106	5.100	2.700
G. Oliva y Cía.	4	188	3.000	900
Arroces Hispania	2	305	3.600	540
Panasachs Hnos.	3	55	2.100	720
Hijos de Vda. de				
Comas S. en C.	4	266	3.600	600
Mac Andrews C. Ltd.	4	1.639	10.800	2.400
Recaudación Tributos S. A.	8	960	4.200	300
Oleícola Tarragona, S. A.	4	964	4.200	2.100
E. Terré	3	54	1.950	1.110
Compañía Arrendataria				
de Tabacos	43	9.829	12.000	1.800
Riegos y fuerzas del				
Ebro (Sección T.)	58	9.184	12.000	1.800
Electricista				
Catalana (Sección T)	5	814	5.400	2.400
Cía. Singer de màquines				

de coser	43	5.535	3.845	752
Corporación de prácticos del puerto	(*)	5.319	—	—
Sindicato de Exportadores de Vinos	3	76	2.400	300
Asociación Patronal	2	50	1.800	900
Manuel Pedrol Solé	6	521	4.800	900
B. López Bertrán	1	0	1.200	—
Vinos René Barbier	4	341	6.00	480
Emmanuel Marsol	4	665	4.800	2.400
Hijo de J. Vilar Tomás	7	188	3.000	900
E. Ventosa	5	425	3.600	1.200
José López Bertrán	5	443	4.200	1.440
A. Rosell Porta	6	214	3.000	900
Juan Batet Mestres	3	176	2.400	1.800
A. López Bertrán	3	635	6.360	1.200
C. Folletete	5	761	4.200	600
Matías Mallol Bosch	9	497	4.200	480
Monopolio de Cerillas (Manuel Pérez Landa)	1	1.848	3.200	—
Juan Pallarés	2	1.259	2.400	1.800
Isidro Arnabat S. A.	1	535	3.600	—
Sociedad Ferrer Peset S.A. (Sección T. de Valencia)	2	152	2.400	—
Unión Naval de Levante	9	941	9.000	900
Tarragona Industrial S. A.	13	806	4.200	300
Caja de Pensiones para la Vejez y de Ahorros	4	2.411	7.137	3.524
Carbó i Cía	7	65	1.800	420
Juan Jordá Mestres	2	0	1.200	600
Vda. e hijos de José Bonet	10	442	3.600	380
Antonio Mas y March	2	114	2.400	1.200
S.A. de Abonos Nedem	2	783	5.100	1.080
Juan Sanromá	2	152	2.400	2.400
Unión Comercial S. A.	3	446	3.000	360
Sociedad «Baixeras i Fortis»	4	363	3.000	1.200
Alcoholes y sus derivados	4	485	3.000	1.500
Pablo Miró	2	0	1.440	1.200
Iñíguez y Cía.	3	11	3.000	1.080
Agustín Virgili	2	0	1.500	900
R. Panasachs Mestres	2	0	1.320	1.200
Unón Sulphur Co. S. A. E.	4	934	7.000	3.000

Chocolates Ortí				
Piera S. A.	20	3.341	4.200	300
E. Saugar and Co. S. en C.	5	446	3.000	600
Juan Vilá y Co.	4	324	3.900	600
Rafael Escofet	5	112	3.000	1.200
Juan Guinovart i Canals	5	191	3.000	1.200
P. Guasch y Cía.	3	495	3.000	900
Comercial Combalía				
Sagrera S. A.	4	841	5.400	300
J. Abelló Roset	4	95	2.200	600
Ramón Plana Anguela	1	50	2.100	—
J. Merelo (Tarragone, Espagne, Agenc. Aduana)	2	84	3.000	300
Vda. de A. Escriu	2	76	2.700	240
Santiago Vallvé Pàmies	2	50	2.100	1.500
Agencia Marítima				
Hispano-Americana, S. A.	2	121	10.800	3.000
S.A. Maderas Font	1	82	3.600	—
M. García Blay	3	81	3.000	1.500
J. F. Montañés				
Miralles	3	25	1.800	1.500
Vidal i Ferré	3	74	1.500	1.200
Caja de Crédito Marítimo de Cataluña	4	733	6.000	180
Habilitats de classes passives Registradors de la propietat, Notaris Empresaris d'espectacles, Pedro Lloret i altres corredors de comerç Enginyer J. de la C. Cuadra				

Font:Elaboració pròpia a partir de les dades de l'Arxiu d'Hisenda (AHPT) llig. Cl. 1.5.1.1.

- (*) Aquesta empresa va fer el balanç diferent i no apareixen les dades com en les altres.
- (**) Aquesta quantitat surt d'aplicar un tipus d'interès que va del 15% al 2% sobre el sou anual, menys l'1% de descompte.
- (***) No són empreses sinó particulars. El seu compte és diferent.

QUADRE X.

EMPRESSES QUE ESTAVEN EN MÉS D'UNA CIUTAT DE LA PROVÍNCIA DE
TARRAGONA, ANYS 1921-1922

EMPRESSES	CIUTATS
Compañía Peninsular de Teléfonos	Espluga de Francolí, Montblanc, Reus, Tarragona, Tortosa i Valls.
Banco di Roma	Montblanc, Valls i Tarragona
Etablissements Debray	Tarragona, Reus i Tortosa.
Cros, S. A.	Móra d'Ebre i Tarragona.
Banc d'Espanya	Reus, Tarragona i Tortosa.
Caixa de Pensions	Reus, Valls, Tortosa i Tarragona.
Almacenes Generales de Metales y Vidrios	Tarragona i Reus.
Tarragona Industrial	Tarragona, Reus i Tortosa.

Elaboració pròpia a partir de dades de l'Arxiu d'Hisenda de Tarragona, Llig. 1.1.5.1./1.0.7.,
de 1921-22.

QUADRE XI.

COMERCIANTS I INDUSTRIALS INDIVIDUALS DE TARRAGONA COTITZACIÓ A HISENDA, 1930-1932

NOM	CONCEPTE	QUOTA ANUAL (*)
Enrique Baixeras	Sabons, bacallans i sardines	3.760
René Barbier	Criador i Exportador de vins	3.414
Federico Huber-Zimmer	Criador i Exportador de vins	3.414
Juan Jordà Mestres	Exportador de fruites	1.125
Antonio L. Bertrán	Exportador de vins. Taller de botam	5.066
José L. Bertrán	Exportador de vins	3.414
Manuel Mañé Ivern	Colonials a l'engròs	3.008
Engracia Marrugat (Vda. de Socias)	Ferreteria	3.008
Antonio Mas i March	Bacallans, sardines i sabons	732
Juan Masalles	Vins a l'engròs	1.965
Juan Masdeu Vall	Exportador de vins. Especulador en fruits a Tarragona i Masroig	3.534
A. Musoles Padreny	Ferreteria a l'engròs a Tarragona i Sant Carles	3.213
Juan Pallarés Golorons	Drogues i mat. fertilitzants seccions a Vendrell, Móra, Mont-roig, Gandesa, Montblanc, Vilafranca del Penedès, Alforja i Igualada	4.160
Juan Panadés Saperas	No consta	1.794
Manuel Pedrol Solé	Comerç d'olis	4.436
José Prat Prats	Venda de peix a l'engròs. Dues fàbriques de gel	6.370
José Roca Fortuny	Sal, sofre i sulfat de coure	3.760
José Soliano	Fàbrica d'articles de punt a Tarragona, Valls i Barcelona	5.645
Suc. de A. Navarra (Dolores Llorach Vda. de Vallhonrat)	Carbons i minerals	1.812
Juan Torres Busquets	Impremta	2.114
S. Vallvé Morera	Feros	5.572
E. Ventosa Mitjans	Exportador de vins. Taller de botam	3.468
Baldomero Vidal	Bacallà	3.760
José Vidal Guasch	Bacallà	1.692
C. Virgili de Guasch	Ferreteria a l'engròs	3.008
M. García Blay	Comissionista de Trànsit consignatari de bucs	2.362
Juan Batet Mestres	Magatzem de fustes	1.333
Rafael Panasachs	Comerç de fustes	496

(*) La quota és la quantitat que es fixa i sobre la qual s'imposa el 25% de recàrrec. El present llistat és només indicatiu.
Font: Arxiu d'Hisenda. (AHPT) Llig. 1.5.2.2. i 1.5.1.1

QUADRE XII.

COMPRADORS DE LES ACCIONS DE L'EMPRÈSTIT DEL PORT DE TARRAGONA (ANY 1910)

Adjudicació al sortir l'emissió:

NOM	LLOC	NOMBRE D'ACCIONS	PAGAMENT PER ACCIÓ
Ricardo Bessès	Tarragona	15	504 pessetes
Lorenzo Torrebadell	íd.	3	504
Juan Gonsé Roura	íd.	10	500,50
Jaime Munté Aymamí	íd.	20	505
Higinio Batet Puigbonet	íd.	10	505
José Piqué Gibert	íd.	6	502
Octavio Dalmau Martí	íd.	5	500
Eugenio Boada Barbé	íd.	10	500
José Vilar Tomás	íd.	30	500
José Guinovart Sabaté	íd.	7	500
Banco di Roma	íd.	16	505
íd.	íd.	10	507,50
íd.	íd.	20	500
Gil Soler Palau	íd.	4	500,25
Juan Gonsé Roura	íd.	5	501
íd.	íd.	5	500,75
Manuel de Orovio Romeu	íd.	15	500
Gregorio Saugar Roselló	íd.	5	500
Grabiel Olivé Solé	íd.	4	510
Francisco Vallés Ricomá	íd.	10	500
Pilar Segimón de Fenech	íd.	20	500
Bar. Cantí Vda. Granell	íd.	5	500,05
Domingo Batet Rosich	íd.	5	500,05
Emilio Batet Mestres	íd.	5	500,05
Juan Batet Mestres	íd.	5	500,05
Juan Dalmau Fortuny	íd.	70	500
Luis Panadés Terré	íd.	13	500
José Mercadé Galbes	íd.	5	500
L. Torrebadell	íd.	9	501,25
Ignacio Cendrán Bru	íd.	24	501
Banc Valls	íd.	500	500
Andrés Monche Rios (*)	Barcelona	1.500	500
Eugenio Saugar	Tarragona	1.500	500
Ignacio Batlle	íd.	1.500	500

(*)Quantitat en part adjudicada a Diego Gómez, de l'obra dels nous dies.

Font: Elaboració pròpia a partir de dades de l'Arxiu del Port (Llig. E-VII-3-1. i Llig. C-III-4)

ALTRES COMPRADORS (apareguts en llistes de 1912):

Ramón Garriga	El Vendrell	20	500 pessetes
Teresa Zamora	Poboleda	5	500
Pablo Masoni	Tarragona	3	500
Andrés A. Bessa	íd.	3	500
Agustina Vidiella Gasull	íd.	10	500,25
Ricardo Besses Andreu	íd.	14	500,10
José Bonet Arcas	íd.	100	500
Luis Panadés Terré	íd.	3	500
José Guinovart Sabaté	íd.	4	500
José Janet Estivill	Constantí	3	500
Teresa Grau Roig	Tarragona	10	500
Banc de Valls	íd.	60	500,05
íd.	íd.	50	500
íd.	íd.	15	500,05
Manuel Puig Masalles	íd.	5	500,05
Emilio Batet Mestres	íd.	5	500,05
José Torres García	íd.	5	500,05
Jaime Navarro Más	íd.	5	500,05
Diego Gómez	íd.	100	500
Brigida Cantí Panadés	íd.	5	500,05
Fermina Alonso Aregil	íd.	5	500,05
Juan Solé Granell	íd.	50	500
Borsó de Tarragona	íd.	50	500
Banco di Roma	íd.	5	500
Banc de Valls	íd.	20	500
Pedro Iglesias	íd.	10	500
Borsó de Tarragona	íd.	70	500
Pedro Iglesias	íd.	1	510
íd.	íd.	1	515
Andrés Monche	Barcelona	1.200	500

Llig. E-VIII-3-1. Arxiu del port de Tarragona.

Nota: Les accions venudes en aquests dos anys sumen 7.271 PTA. El total de l'emissió era de 10.000 accions, que anaven sent absorbides per les diferents entitats bancàries, segons que es veu en dinstints documents al seu cobrament. Es varen anar absorbint durant els anys següents.

QUADRE XIII.

QUANTITATS NO PAGADES A HISENDA COM A CONTRIBUCIONS. Any 1921

Concepte	Quantitats no pagades per c. rústica (PTA)	Id. per contrib. urbana	Id. per contrib. Industrials	Altres	Transp.	TOTAL
Tarragona	2.562,11	—	14.686,23	—	131,25	17.379,59
Baix Camp	2.178,09	267,73	4.451,88	—	—	6.897,70
R. d'Ebre	4.938,50	—	5.034,83	106,5	—	10.079,00
Baix Ebre	—	—	5.085,84	191,4	350,00	5.657,24
Terra Alta	—	—	1.061,92	156,8	—	1.758,72
Alt Camp	1.631,87	88,99	985,04	—	—	2.705,90
C. Barberà	370,09	—	1.655,12	97,5	50,00	2.172,71
Priorat	—	—	1.943,11	31,00	—	1.974,11
B. Penedès	1.332,98	—	2.186,35	131,5	—	3.650,83
TOTAL	13.013,64	356,72	37.630,32	714,7	531,25	52.246,65

Nota: L'any 1920 el total impagat en contribució rústica havia estat de 1.902 PTS, quantitat que pujà a 13.013 PTS l'any 1921.

Elaboració pròpia a partir de les dades extretes de l'Arxiu d'Hisenda de Tarragona, Llig. 2.3.4.

QUADRE XIV.

EMPRESSES D'ÀMBIT NACIONAL QUE ES RELACIONEN AMB EL PORT DE TARRAGONA

NOM DE L'EMPRESA	TIPUS DE RELACIÓ	ANY EN QUÈ ES MENCIONA
Foment d'Obres i Constr. S. A.	Empedrat del moll paral·lel del port.	1930
Juan Vilella S. en C.		1924
Petróleos Porto Pi	Descàrrega, distribució i projecte de refinaria.	1928
Petróleos del Monopolio		1929
Riegos y Fuerzas del Ebro (La Canadiense)	Contrata de suministrament d'enllumenat i altres activitats.	1921 1929
Altos Hornos de Vizcaya	Subministrament de material metàl·lic necessari per instal·lar una via fèrria en els trams 3, 4 i 5 del moll de Llevant.	1923
Ricard Grain Produce Co. Inc. (Suc. de Barcelona)	Companyia de càrrega i descàrrega de cereals.	1921
S. A. Munidal Transport S.L. (Tarragona)	Màquines agrícoles.	1919
Empresa vasco-catalana	Descàrrega de ferros en el port.	1921
Unión Industrial Metalúrgica	Concurs per a l'adquisició de 2 grues elèctriques.	1926
La Marítima Terrestre Marítima (Barcelona)	Concurs per a l'adquisició de 4 grues i 8 culleres automàtiques.	1929
Sociedad Española de Constr. Elèctrica (Barcelona)	íd.	1929
Babeox Wilcoch, S. A.	íd.	1929
Eugenio Grasset Echevarría (Madrid)	íd.	1929
Electra Industrial, S. A. Constr. Electro-mecánicas	íd.	1929
de Joaquín de Miguel Almirall y Cía. (Barcelona)	íd.	1929
Sociedad Cía Euskalduna (de construcción y reparación de buques)	íd.	1929
Unión Naval de Levante (Madrid)	íd. (activitat de drassanes a part)	1929

Sociedad Española de Constr. Metálicas (Beasaín, Guipuzcoa)	íd.	1929
	Subministrament de 2 grues elèctriques	1926
	Subministrament de 4 grues elèctriques pel moll paral·lel.	1930
Constr. Mecánicas José Oms Laboratorio Electrónico A. Belloli, S. A. (Barcelona)	Concurs per a l'adquisició de 4 grues i 8 culleres automàtiques.	1929
	Subministrament material elèctric per al funcionament de grues del moll paral·lel.	1927
Cia. Telefónica Nacional S. A. Siemens Schucker (agència de Madrid)	Estès de les línies del port.	1927
	Concurs per a l'adquisició de material elèctric per al funcionament de grues del moll paral·lel.	1927
La Industria Química de Zaragoza, S. A.	Descàrrega de pirites.	1922
Talleres de Miravilles (i Chávarri, Petrement i Cia)	Obres de 2 coberts del moll Costa.	1920
Sociedad Corcho e hijos de Santander La Krupp (i Fábrica de Nieres, S. A)	Subministrament de 2 grues elèctriques.	1926
Transportes, S. A.	Unió Naval de LLevant.	1925
Motores Diesel	Càrrega i descàrrega en els molls.	1923
Fábrica de Tabacos	Motors.	1925
Cía General de Carbones, S. A. Figuerola y Campos. (després Cía de Carbones Aglomerados Figuerola, S. A) i després «Docks Comerciales» (com a filial de Tarragona)	Utilització. Exempció de drets per l'ús lloguer dels molls per 10 anys.	1922
	Lloguer de terrenys del port.	1920
	íd. i elaboració de totxos de carbó per a l'explotació de la Cia. del Nord.	1925
	íd.	1925

Font: Elaboració pròpia a partir de distints lligalls de l'Arxiu del port de Tarragona i els llibres de Correspondència.

QUADRE XV

EMPRESSES DE TARRAGONA QUE SUBMINISTREN AL PORT DE TARRAGONA

Període comprès entre l'abril de 1922 i el desembre de 1923

NOM O RAÓ SOCIAL	MATERIAL DE QUÈ ES PROVEEIX
Riegos y fuerzas del Ebro	Electricitat
Antonio Ferreté Palau	Pedra artificial
Cía. General de Carbones	Carbó
José Antonio Sans	Potasa, borax, bidó, drogueria
Almacenes Metales y Vidrios	Estany fi en barres
Daniel Socias	Ferreteria
Sebastian Cardona	Sosa i drogueria
M. Sanromà	Cerussa
Conill i Civit	Cotó
C. i F. Masdeu	Massissos United States
Pedro Ferré	Vidres per al bufador
Juan Panadés	Arranjament d'un rellotge
Juan Vilella	Benzina
Antonio Boronat y Gornals	Serradora
Francisco Sugrañes Imp.	Paper imprès
Luis Clanxet	Cable i material elèctric
José Bonet	Cadena i ferros
Butsems i Cia (Barcelona)	Pedra artificial i gravilla
J. Guinovart	Carreus
A. Ferraté	Estuc de pedra
Vda. de Pablo Valls	Ciment i portes
José Pinet Saltó	Cistelles i vímet
J. Queralt Torrens	Totxanes i rajoles
Evaristo Julivert	Mosaic i sòcol
Sucesor de E. Veciana	Escombres i plomers
Santiago Vallvé	Ferros
Antonio Musolas	Ferros
Pablo Tutusaus	Arena i transports
Enric Lafulla	Corda de cànem
Abelló Oxigeno Linde	Oxigen
Unión Española de Explosivos	Dinamita
Hijo de F. Estil-les	Dinamita
Ventura Altés	Material d'escriptori
Industrias modernas (Barcelona)	Paper

Vda. de Ramón Huguet
Francisco Vilá
Salvador Solé
Pedro Gibert
Autotracción elèctrica
Talleres Boujol (Barcelona)
Import/export S. A.
Mariano Roch
Hijos de Domingo Batet
José Castellnou
Almacenes Generales de
Metales y Vidrios
José Pinet Saltó
Miquel Cortada
P. Claravalls Bru
Vda. de Joaquín García
Gabriel León
Farmàcia Mirambell
Agència de Transport Vernet
Evaristo Julivert
Companyia de telèfons
Padró hermanos
R. M. Puigmartí
Hijo de Jaime Nicolau (Tortosa)
Sociedad gas reusense
Sebastian Roch
Juan Gelabert
Hijo de Ignacio Daminas
Drs. Cuchí i Mirambell
Joaquín Gavaldá (de Riudecanyes)
Hospital St. Pau i Sta. Tecla
Sociedad Española de Comercio
Exterior
José March
Dr. Rabadà
Dr. Andrés Vilás (de Barcelona)
Modesto Teixidó
Anguela
José Pastor
Marcelino Vicens

Corda i corretges
Construcció de rodes de ferro mecàniques
Tela
Cobertes de zinc i pissarra
Material elèctric
Ferreteria industrial i boques de reg
Micalina, oli dens per a automòbils.
Sola centre.
Fustes.
Escombres.

Estany i vidres.
Cistelles.
Cantis de fusta.
Arborat.
Cabdells de fil.
Escullera de primera classe.
Fòrmules.
Benzina.
Dipòsit.

Caps de cotó.
Càrregues per a minimax.
Peces de fusta, travessa de pi.
Quitrà.
Ajuts per a encallar la càbria.
Serrar fusta, comprar-ne.
Cadena de ferro.
Vàries fòrmules.
Llambordes.
Assistència

Benzina.
Drets de ports.
Visita.
Visita.
Paper ferrogàl·lic.
Assecant i pinzells.
Claus.
Tubs de goma.

Hipòlit Montseny (Reus)
 Dr. Delmás
 Federico Anguera
 Juan Ras
 M. Brunet
 Gatell, Miquel i Vaqué (Reus)
 Farmàcia Rovira
 Llusá hermanos
 Nietos de Juan Medina
 Lacalle y Cía (Barcelona)
 Faust y Kammans S. A. (Barcelona)
 José Guell
 Antonio Montesinos
 Marcelino Vicens
 Automoción eléctrica (Barcelona)
 Capdevila i Garrigosa (Barcelona)
 Orsolà i Solà Cia. (Barcelona)
 Drassanes de Tarragona
 José Queralt
 Agustín Virgili
 Juan Sugrañes (Reus)
 Antonio Ferraté
 José Blanch
 S. A. «Aurrera» (Barcelona)
 Hijos de J. Vilar Tomás
 Hijos de Juan Pellicer
 Hijo de Miguel Mateu (Barcelona)
 Bernabé Martí
 Hijos de José Bonet
 H. Vallvé
 Enrique Barrie
 S. de Casanovas i Zanini
 G. Gibert
 Vda. de Pablo Valls
 José Guinovart
 Francisco Soriano
 J. Sugrañes Miquel
 Casa Forcadell

 Gabriel Gibert

Pitxells.
 Assistència mèdica.
 Tubs.
 Tortugues.
 Teules usades, i tortugues.
 Ferreteria.
 Fòrmules.
 Peces per a camió.
 Escuts de metall platejats.
 Tubs, bandes de goma.
 Tubs.
 Cànem.
 Canonades.
 Material elèctric.
 Material elèctric.
 Empresa de calefacció.
 Empresa de construcció.
 Diversos serveis.
 Totxos.
 Vidres.
 Tubs.
 Carreus.
 Trapes de ferro.
 Tubs.
 Canonades abastament d'aigua.
 Carreus de coronació.
 Ressorts.
 Cargols.
 Ferro.
 Fotografia.
 Màquina fotografia.
 Reparacions.
 Goma.
 Ciment Portland.
 Pedra de carreus.
 Barana.
 Materials de construcció.
 Conservació de màquines d'escriure,
 material elèctric i d'oficina.
 Estris de goma.

Hijos de Vda. de Comas	Transport.
Salvador Solé	Tela de cuir.
Miquel Martorell	Entarimat.
José Montserrat	Escullera pedra.
Agustín Sevil Romeu	Material elèctric.
J. Pujol Sevil	Ciment.
José Dalmau (Barcelona)	Material de precisió.
J. Arana i Bru	Material de construcció.
José Girona	Mobiliari.
Salvador Legua	Material d'oficina.
Guillermo Koechler	íd.
Pedro Salvadó	Serradures.
Mariné i Torrents	Forja.
Tomás Alarma	Reparacions.
Antonio Reboltós	íd.
Anónima Montesinos	Material elèctric.
Pablo Olivé	Fusta alzina.
Juan Recasens	Estores de suro.
Hijos de Juan Pellicer	Pedra.
Hipòlit Montseny (Reus)	Ximeneies i teules.
Hijos de Domingo Batet	Calefacció, fusta.
Pedro Salvadó Casals	Serradures.
Herederos de Ramón Múgica (Sant Sebastià)	Persianes.
Antonio Pons i Gil	Tubs de ferro.
José Vidal (Reus)	Motllura.
Alberto Santamaría	Cinta d'acer.
Juan Sugrañés (Reus)	Calç.
Jaime Malé	Teixit.
Manuel Tey	Vernís.
Amado Laguna de Rius S. A. (Barcelona)	Aparells de precisió.
José Ávila	Mobles.
Nietos de Juan Medina	Tela.
Hijos de A. Damians	Peces metàl·liques.
Daniel Recasens	Diversos.
R. Aloguín	Serra.
A. Moratal i Plana	Soldatge.
«Aries» de Barcelona	Peces de camió.
Marlet i Guasch	Transport.
Eduardo Icart	Marbre.

A. Miranda	Llambordes.
Federico Cortiella	íd.
Joaquín Gavaldá	íd.
S. A. «Eureka» (Barcelona)	Llançadora reg.
Klein i Cia (Barcelona)	Tubs, lona.
A. Budesca	Material de precisió.
«Minimax»	Cistelles, gomes etc.
Francisco de Quinto	Material d'escriptori.
«Cubiertas y Tejados, S. A»	Rajoles.
Soceidad Anónima Electromecánica	
«Aster» (Barcelona)	Grup electrogen.
Marbres Santa Tecla S. L.	Marbre.
«Electra industrial S. A.»	Material elèctric.
Pedro Iglesias	Material elèctric.
Padró Hnos.	Caps de cotó.
Hijos de Baldomero Ruiz	Pentàgons de pedra.
Alberto Santamaría	Cinta de ferro.
J. Porqueras	Serralleria.
Juan Riba Caixal	Enquadernació.
José Casals	Reparació fusteria.
Llorens i Cabré	Material d'escriptori.
Venancio Guillamet	íd.
Banc Comercial	Diversos serveis.
Pedro Balart	íd.
B. Girona	íd.
Eugene Fourquet	Material d'escriptori.
Tomás Solé	Cinta cotó.
Farrero i Cia. (Barcelona)	Galvanitzat.

Nota: Són factures mensuals i trimestrals de diferent import. Apareixen en la present llista en l'ordre que sortien cronològicament.

No estan reflectides les transaccions amb la premsa ni tampoc amb organismes oficials, com ara correus, ajuntament, hisenda etc.

De les referències comercials de la present llista, la majoria són de Tarragona. Després n'hi ha 16 de Barcelona, 7 de Reus, 1 de Madrid, 1 de Sant Sebastià, 1 de Tortosa i 1 de Riudecanyes.

Font: Elaboració a partir de factures de despeses recollides en 7 lligalls de l'Arxiu de la Junta del Port de Tarragona, sign. C-III-4.

QUADRE XVI.

EMPRESSES SUBMINISTRADORES DEL PORT EL 1931

NOM	DE	SUBMINISTRE
Riegos y fuerzas del Ebro	Barcelona	Electricitat.
Oxígen	íd.	Oxígen per a soldar.
Juan Cabanes	Tarragona	Servei de lampisteria.
Forja y tornillería vascongadas	País Basc	Ferros.
Garaje Panadés	Tarragona	Benzina.
Antonio Musolas	íd.	Ferros.
Vda. de Daniel Socias	íd.	Ferreteria.
Pablo Tutusaus	íd.	Transport.
«Puertos y pantanos S. A.»	Barcelona	Escullera.
Hnos. Canals	Tarragona	Fusta de freixe.
Manuel Sanromá	íd.	Drogues.
Luís Clanxet	íd.	Material elèctric i construccions electrometàl·liques.
J. Castellnou Calduch (suc. Heriberto Veciana)	íd.	Persianes, escombres i estores.
Francisco Masdeu	íd.	Subministres per a automòbils.
Antonio Ferragut	íd.	íd.
«Hispano-Suiza»	Barcelona	íd.
D. Llavería	Tarragona	Pneumàtics.
Francisco Vilá (del. Renault)	íd.	Maquinària, soldatge elèctric
Ariès	París	Venda d'un camió.
Ramón Sabaté	Tarragona	Ports ràpids.
Cia. Telefónica Nacional de E.	Madrid	Servei telefònic.
Comercial Pirelli	Barcelona	Pneumàtics.
Vda. e hijos de José Bonet	Tarragona	Ferros.
Anguera i Pujol	íd.	Mosaics hidràulics. Pedra artificial.
J. M. Pujol i Sevil	íd.	Rajoles, refractaris, portland...
C. M. Belda	València	Tinta.
Guillermo Kochler	Madrid	Papereria.
Schmidt	íd.	Postals.
Espasa Calpe	íd.	Editorial.
Luis Escobar	Bilbao	Aparells multcopiadors.
Salvador Fa	Tarragona	Menjar.

Busquets Hnos.	Barcelona	Teixit.
Manufactura Sastería Malé	Tarragona	Confecció.
R. Aloguín	íd.	Barreteria.
R. Arnal	íd.	Ciment armat.
Hospital S. Pau i Sta. Tecla	íd.	Assistència.
Vda. de Pablo Valls Giralt	íd.	Totxos i calç.
José Roch	íd.	Ferreteria.
Hijos de Juan Pellicer	íd.	Picapedrers.
Evaristo Julivert	íd.	Rajoles, ciment.
Jaime Castelló	íd.	Marbre.
Pedro Homet	Barcelona	Mobiliari quirúrgic.
Pedro Gibert Vidal	Tarragona	Sanitaris, ceràmiques, materials de construcció.
Batet	íd.	Fustes.
Pedro Taberna	íd.	Llambordes.
Carbó i Cia. Agent Ford	íd.	Automòbils.
Salvador Forcadell	íd.	Màquines d'escriure, calcular, multicopista, i Underwood.
Òptica García	íd.	Paper.
Francisco Sugrañes	íd.	Material d'impremta.
E. Marsol	íd.	Teixits.
José Pastor	?	Dinals i batica.
Santiago Vallvé	Tarragona	Carbons anglesos.
Defries	Barcelona	Maquinària, eines de precisió per a tallar metalls i fusta.
Vda. de Ramón Huguet	Tarragona	Material per a reparacions me- tèl·liques.
L. Segura Tallien	íd.	Material elèctric.
Fàrmacia E. Brull Rey	íd.	Fòrmules farmacèutiques.
Sobrina de B. Garriga Escarpanter	Barcelona	Manufactura de goma i amiant, ma- quinària marina, electricitat, canonada, ortopèdia, higiene, joguines i esports.
Minimax	íd.	Extintor d'incendis.
Rosa Civit Escofet	Tarragona	Lona.
Ramón Anguera	íd.	Material d'escriptura.
Pedro Perello	íd.	Cadena de ferro.
Cotonificio de Badalona, S. A.	Badalona	Cotó.
María García	Tarragona	Neteja.
José Romeu Virgili	íd.	Floricultura.
Enrique Mir, Assegurances Zurich	íd.	Assegurances.
María Salas	íd.	Confecció de fundes per a romanés.

Baldomero Mallol	íd.	Lona de cotó.
Pedro Salvadó	íd.	Carbó vegetal i mineral.
Abelló Oxígeno-Linde, S. A.	íd.	Venda d'oxigen.
Uralita, S. A.	Barcelona	Venda d'uralita.
Luís Clavell « Transportes Combinados»	Tarragona	Tranports.
Panasachs Hnos.	íd.	Espart, sarris, etc.
H. Vallvé	íd.	Material fotogràfic.
Eugène Fourquet et fils	Frànça	Gomes metàl·liques, llàpis i grafits.
José Ros	València	Lletres de reflex metàl·lic.
José Alter	Manresa	Pals.
Maderas Xicoy	Barcelona	Travessa de roure.
La Maquinista Valenciana (Francisco Climent)	València	Màquina de rotació per al far.
Busquets Hnos.	Tarragona	Oli per a autos.
Dr. Gerado Delmás	íd.	Assistència.
Andrés Bessa	íd.	Assegurances.
Antonio Barba	íd.	Motos, bicicletes.
A. Budesca	íd.	Material de precisió.
A. Sans	íd.	Llambordes.
A. de Lara	íd.	Grapes dúplex.
Gerardo Chinchilla	íd.	Proves orió.
E. Dossat	íd.	Llibres.
Oxigen i subministrament per a soldadura	Barcelona	Oxigen.
Nietos Juan Medina	Barcelona	Teixits.
E. Marsol	Tarragona	Teixits.
Pedro Gibert Vidal	íd.	Ceràmica.
Serrería mecánica Canals Hnos.	íd.	Serralleria mecànica.
A. Verdú	íd.	Quadres i motllures.
J.M. Colabart	Barcelona	Reparació de pneumàtics.
E. Icart	íd.	Marbres.
Sociedad Española de Construcciones Metálicas	Bilbao	Manteniment de grues.
Ramón Moratal Orti	Tarragona	Construccions de carruatges de ferro i fusta.
H. Hidalgo	Barcelona	Màquines de precisió.
A. Pueyo	Tarragona	Papereria.
Compañía de pinturas «Internacional S. A.»	Bilbao	Pintura.
Productes Watproof	Barcelona	Materials de precisió.

Autotracció elèctrica	Barcelona	Màquines elèctriques.
«Indústries Carreras Soujol, S. A.»	id.	Canonades i accessoris hidràulics.
M. Ràfols	id.	Muntatge d'una bàscula.
R. Mutlló	Tarragona	Vidre.
Felipe Albiol	València	Serra.
Andrés Cañellas	Tarragona	Ferro.
Antonio Tarragó	id.	Lloses de carreus.
Faust and Kamman, S. A.	Barcelona	Maquinària i Broques.
Hijos de José Gassó i Martí S. en C.	Barcelona	Manufactura objectes de cautxú.
Hijos de J. Thomas	Barcelona	Material gràfic.
«Trust mecanogràfic, S. A.»	Tarragona	Material d'escriptura.
Reproducció de plànols «Radium»	Barcelona	Ampliacions de plànols.

Font: Arxiu del port. Diversos lligalls de despeses de 1931. Elaboració pròpia.

QUADRE XVII.

RELACIÓ DELS SOUS ABONATS AL PERSONAL OBRER DE CARÀCTER FIX
DURANT ELS ANYS QUE S'EXPRESSEN. PTA/DIA

CÀRRECS	1920	1922	1924	1926	1928	1930	1932
Encarregat d'obres	6'60	9'50	9'50	11'90	14'00	14'00	15'00
Guarda-magatzem	7'30	6'50	6'50	7'00	9'00	9'00	11'00
Mecànic-elèctricista	6'60	8'00	8'00	8'00	10'00	10'00	11'50
Factor en cap	5'00	6'50	6'50	7'00	8'00	8'00	11'00
Factors	4'50	5'50	5'50	6'50	7'00	7'00	10'00
Pesador	6'60	7'00	7'00	7'00	7'00	7'00	8'50
Patró	—	7'00	7'00	7'00	7'00	7'00	9'50
Mariners	4'50	5'00	5'50	6'00	6'00	6'00	7'50
Forjador	6'00	8'00	8'00	8'00	8'00	8'00	10'00
Xofer	—	5'50	8'00	10'00	10'00	10'00	10'00
Fuster	6'00	11'00	11'00	9'50	9'50	9'50	11'50
Guarda-molls	4'50	5'00	5'00	5'00	6'00	6'00	9'00
Guardessa	3'00	3'00	3'00	3'00	3'00	3'00	5'00

Nota: Aquests sous són els que figuren en les llistes de pagaments de cada primera quinzena del mes de gener de l'any que es cita.

Font: Arxiu del port. Lligall de sous pagats durant els anys 1920/32. Elaboració pròpia.

QUADRE XVIII.

TRÀFIC MITJÀ DELS PRINCIPALS PORTS EL 1925

PORTS	MERCADERIES	VIATGERS	TONATGE
	EMB/DESEMB (Tones)	EMB/DESEMB (Nombre)	DE REGISTRE (Tones)
Barcelona	2.127.091	167.115	9.857.131
TARRAGONA	463.674	322	1.185.421
Castelló	162.000	6.195	464.000
València	1.542.683	1.349	3.462.806
Alacant	597.057	10.642	1.695.711
Torreveija	223.397	—	121.949
Cartagena	604.375	3.495	1.271.202
Almeria	246.125	19.797	2.155.860
Màlaga	560.000	90.000	2.441.000
Cadís	391.427	45.711	4.100.000
Algeciras	66.402	242.934	1.061.217
Sevilla	994.655	—	1.776.610
Villagarcía	177.154	2.679	1.111.528
Vigo	43.443.466	37.664	4.334.608
Baiona	4.503.110	—	5.043
La Coruña	383.639	25.848	2.382.486
Gijón-Musel	1.700.000	9.600	160.000
Avilés	1.123.000	—	1.042.000
S. E. de Pravia	600.320	—	320.000
Santander	702.459	12.543	—
Bilbao	3.585.224	5.767	8.826.616
Pasajes	508.256	—	1.112.572
S. Sebastià	100.000	—	—
Palma de Mallorca	272.243	67.483	1.218.980
La Luz i Les Palmes	676.916	36.000	6.452.024
S. Cruz de Tenerife	45.876.528	15.355	675.793
Ceuta	209.043	52.691	1.139.562
Melilla	568.469	70.485	2.111.034

Font: Puertos españoles, Madrid 1929, Direcció d'Obres Públiques, Pàg. 195.

QUADRE XIX.

TRÀFIC DEL PORT DE TARRAGONA
Moviment de bucs de 1901 a 1931 (No inclosa la pesca)

ANYS	BUCS		TONATGE DE REGISTRE		
	Entrades	Sortides	Vapor	Vela	Total
1901	987	986	554.856	15.237	570.093
1902	973	975	555.134	14.080	569.214
1903	948	947	685.532	13.923	699.455
1904	962	960	600.839	13.408	614.427
1905	981	984	677.651	16.646	694.297
1906	908	908	563.266	15.968	579.234
1907	840	840	565.542	13.176	578.718
1908	899	893	605.999	11.787	617.786
1909	972	967	688.382	10.845	699.227
1910	978	973	700.127	10.523	710.650
1911	1.045	1.046	737.597	10.859	748.456
1912	1.100	1.195	747.892	11.090	759.882
1913	1.138	1.139	842.837	11.329	854.166
1914	903	903	732.582	8.852	741.434
1915	723	725	506.796	8.042	514.838
1916	884	887	473.435	11.544	484.979
1917	1.019	1.016	396.410	17.400	413.810
1918	775	779	241.507	21.345	262.852
1919	1.208	1.204	493.735	26.390	520.125
1920	1.397	1.395	621.943	36.355	658.298
1921	1.097	1.092	647.401	18.019	665.420
1922	1.135	1.133	752.416	17.288	769.704
1923	1.096	1.092	862.524	13.456	875.980
1924	1.183	1.186	997.750	14.966	1.012.716
1925	1.147	1.149	1.169.867	15.554	1.185.421
1926	1.153	1.153	959.664	17.691	977.355
1927	1.376	1.379	1.173.009	16.016	1.189.025
1928	1.379	1.381	1.264.094	14.165	1.278.259
1929	1.378	1.382	1525.104	14.692	1.539.796
1930	1.392	1.397	1.471.044	17.382	1.488.426
1931	1.343	1.349	1.522.552	18.624	1.541.176

Font: Memòria de la JOPT de 1931. Edt. a Tarragona el 1932.

QUADRE XX.

TRÀFIC DE MERCADERIES DEL PORT DE TARRAGONA AMB ELS PORTS DE
LA PENÍNSULA, ANY 1927.

PORT	ENTRADES (Kg.)		MAJOR PDA (Kg.)	SORTIDES (Kg.)		MAJOR PDA. (Kg.)	TOTAL (Kg.)
GIJÓN	53.105.789	CARBÓ	52.634.050	189.019	CLORUR Ca	143.761	53.294.808
AVILÈS	40.628.450	CARBÓ	40.541.170	11.801	SOFRE	5.060	40.640.251
PALMA	13.062.155	ADOBS	7.295.809	9.387.324	FARINA	3.304.250	22.449.479
HUELVA	14.617.728	PIRITA	14.520.460	285.921	FARINA	150.448	14.903.649
S. CARLES	9.072.708	SAL	9.071.760	119.131	ADOBS	102.400	9.191.839
CARTAGENA	2.720.145	ADOBS	2.650.180	637.320	FARINA	276.207	3.357.465
SANTANDER	3.137.754	SOSA	1.759.071	91.581	SUC DE RAÏM	36.249	3.229.335
CEUTA	—	—	—	2.895.188	CEREALS	2.081.800	2.895.188
VALÈNCIA	1.747.681	VAIXELLS	568.000	976.586	CLORUR Ca	750.081	2.724.267
MÀLAGA	1.685.132	LLEGUMS	570.150	800.240	SUCRE	236.880	2.485.372
BILBAO	1.996.100	ACER	750.096	25.869	SUC DE RAÏM	23.025	2.021.969
SEVILLA	634.195	OLIVA	158.965	1.342.438	CONSERVES	562.914	1.976.633
PORTMAN	2.500	ENVASOS	2.500	1.916.101	MINERAL Pb	1.916.101	1.918.601
ALACANT	548.432	FIGUES	244.089	1.088.218	CLORUR Ca	576.157	1.636.651
SAGUNTO	1.405.301	FERRO	1.315.626	—	—	—	1.405.301
STA. POLA	1.315.000	SAL	1.315.000	—	—	—	1.315.000
BARCELONA	1.117.504	VAIXELLS	500.000	91.330	VI	74.155	1.208.894
MELILLA	—	—	—	1.062.929	CEREALS	890.050	1.062.929
CADIS	584.561	TONYINA	293.070	231.148	SOFRE	82.616	815.709
ALMERIA	90.897	PALMA	45.000	711.714	FARINA	475.512	802.611
S.P.PINATAR	760.000	SAL	760.000	—	—	—	760.000
ALGECIRAS	1.070	SUC DE RAÏM	610	667.464	SUCRE	564.960	668.534
TORREVIJA	617.380	SAL	606.500	—	—	—	617.380
VIGO	69.625	ENVASOS	26.185	433.969	VI	221.555	503.594
AGUILAS	374.027	ESPART	337.467	112.964	FARINA	75.720	486.991
DÈNIA	32.500	PANSES	32.500	445.000	SOFRE	355.000	478.300
I CRISTINA	429.654	SARDINES	377.104	—	—	—	429.654
MAÓ	49.500	ORDI	40.000	378.149	CEREALS	205.360	427.679

AYAMONTE	405.145	SARDINES	341.345	—	—	—	405.145
VILLAGARCÍA	207.193	SARDINES	174.605	195.096	VI	122.710	402.289
ROSES	—	—	—	380.000	SOFRE	380.000	380.000
PALAMÓS	—	—	—	255.869	VI	147.288	255.869
BERMEO	219.350	EXPLOSIUS	219.350	—	—	—	219.350
CASTELLÓ	—	—	—	207.590	CARBÓ	207.590	207.590
BONANZA	198.663	LLEGUMS	177.070	7.452	PAPEL	7.220	206.115
GARRUCHA	168.420	PALMA	165.600	—	—	—	168.420
CORUÑA	37.330	TABAC	17.861	118.517	VI	47.718	155.847
MOTRIL	149.281	ALCOHOL	84.246	2.282	FARINA	2.000	151.563
LES PALMES	—	—	—	132.797	VI	92.597	132.797
S.FELIU G.	—	—	—	124.359	VI	64.145	124.359
GANDIA	—	—	—	118.572	FARINA	110.000	118.572
S. CRUZ DE T.	—	—	—	107.703	VI	48.073	107.703
NAVIA	—	—	—	103.984	VI	73.841	103.984
STA. ISABEL	—	—	—	79.268	VI	78.716	79.268
VINARÓS	—	—	—	78.470	CARBÓ	60.000	78.470
EL FERROL	3.620	ENVASOS	3.620	60.018	VI	29.097	71.638
EIVISSA	65.175	FIGUES	64.075	823	VERMUT	823	65.998
STA. C. PALMA	—	—	—	42.938	VI	40.320	42.938
SALOBREÑA	25.920	ALCOHOL	25.920	—	—	—	25.920
MAZARRÓN	15.000	ESPART	15.000	—	—	—	15.000
PASAJES	6.491	TABAC	4.522	7.094	CHARTREUSE	3.717	13.585
LUARCA	—	—	—	3.288	AIGUARDENT	1.251	3.288
RIBADEO	—	—	—	3.157	VI	1.485	3.157
TAPIA	—	—	—	1.645	AIGUARDENT	1.351	1.645
PTO CABRES	—	—	—	778	VI	778	778

Font: ELABORACIÓ PRÒPIA A PARTIR DE LES MEMÒRIES DE J.O.P. (ANYS 1923-1927).

QUADRE XXI.

MARINA MERCANT, 1923.

Províncies Marítimes	Velers	Tn	Vapors	Tn	Total bucs	Total Tn
Algeciras	2	758	6	874	8	1.632
Alacant	63	7.752	-	-	63	7.752
Almeria	2	245	2	3.451	4	3.696
Barcelona	57	21.794	97	92.504	154	144.298
Bilbao	45	7.555	256	436.581	301	444.196
Cadis	4	403	30	42.478	34	42.881
Cartagena	15	1.348	4	2.599	19	3.947
Ceuta	1	60	1	194	2	254
Coruña	41	4.027	24	3.631	65	7.658
El Ferrol	26	2.544	16	922	42	3.466
Gijón	18	2.462	87	44.820	105	47.282
Huelva	6	557	53	3.643	59	4.200
Eivissa	12	1.102	-	-	12	1.102
Les Palmes	26	5.008	9	2.569	35	6.577
Maó	7	636	5	3.903	12	4.539
Màlaga	9	1.452	42	4.372	51	5.824
Palma de Mallorca	47	5.672	10	10.077	57	15.749
Pontevedra	-	-	22	1.260	22	1.260
Santander	10	1.178	38	35.654	48	36.832
Sant Sebastià	19	6.197	150	124.603	169	130.800
Sevilla	7	1.584	51	87.569	58	89.153
TARRAGONA	8	905	9	7.351	17	8.256
Tenerife	16	1.549	13	8.480	29	10.029
València	68	8.127	54	62.133	122	70.260
Vigo	20	5.226	190	21.997	210	27.223
Villagarcía	62	9.350	29	7.225	91	16.575
TOTALS	591	97.491	1.198	1.008.890	1.789	1.106.381

El Comercial, núm.1689, de 17/5/1925.

QUADRE XXII.

LA MARINA MERCANT SEGONS TRÀFIC, 1923.

	Vaixells Vela	Tn	Vaixells Vapor	Tn
Altura, gran cabotatge i cabotatge.	587	97.231	700	963.689
Pesca	2	129	435	35.440
Esbargiment	-	-	3	1.089
Tràfic	2	131	60	7.952
TOTAL	591	97.491	1.198	1.008.890

El Comercial, núm.1689 de 17/5/1925.

QUADRE XXIII.

SUBVENCIONS DE L'ESTAT AL PORT DE TARRAGONA.
QUANTITATS PERCEBUDES PER LA JUNTA DEL PORT ENTRE 1884 I 1931.

ANY	QUANTITAT PTS.	ANY	QUANTITAT PTS.
1884-85	150.000	1908	69.160
1885-86	400.000	1909	69.160
1886-87	125.000	1910	69.160
1887-88	375.000	1911	296.400
1888-89	150.000	1912	296.400
1889-90	300.000	1913	296.400
1890-91	150.000	1914	296.400
1891-92	205.000	1915	296.400
1892-93	224.250	1916	296.400
1893-94	296.250	1917	296.400
1894-95	371.250	1918 i 1r tr. del 19	370.500
1895-96	351.945	1919-20	296.400
1896-97	297.000	1920-21	543.400
1897-98	296.700	1921-22	543.400
1898-99	295.800	1922-23	543.400
1899-1900	74.100	1923-24	543.400
1900-01	349.240	Ej. trim 1924	74.100
1901	269.635	1924-25	852.150
1902	148.200	1925-26	691.600
1903	98.800	1927	751.100
1904	0	1928	500.000
1905	79.040	1929	2.106.934
1906	74.100	1930	656.250
1907	69.160	1931	1.200.000

Total: en tots els anys; 17.105.384 PTS.

Font: Lligall de «Planes Económicos». Any 1931.

Observació: Al 1904 i en el segon trimestre de 1926 no es percep cap quantitat per subvenció.

QUADRE XXIV.

XIFRES DE CABOTATGE PEL PORT DE TARRAGONA (Tn)

ANYS	CABOTATGE D'ENTRADA	CABOTATGE DE SORTIDA	TOTAL TRÀFIC
1922	59.496	13.798	73.294
1923	147.551	15.882	163.433
1924	114.083	15.681	129.764
1925	129.114	20.036	149.150
1926	116.193	35.741	151.934
1927	151.500	28.427	179.927
1928	168.148	24.635	192.783
1929	163.708	27.221	190.929
1930	199.764	36.612	236.376
1931	219.383	34.921	254.304

Elaboració a partir de les Memòries de la COCIN i de la Junta del Port de Tarragona. Varis anys.

QUADRE XXV.

XIFRES D'EXPLOTACIÓ DEL PORT DE TARRAGONA (Tn)

ANYS	EXPORTACIÓ	IMPORTACIÓ	TOTALS
1922	127.847	94.163	222.010
1923	133.547	102.096	235.643
1924	147.589	107.037	254.626
1925	111.734	102.721	214.455
1926	134.212	108.839	243.051
1927	206.360	184.962	391.322
1928	192.731	180.896	373.627
1929	181.506	225.992	407.498
1930	154.764	170.878	325.643
1931	159.718	185.573	345.291

Elaboració pròpia a partir de les Memòries de la JOPT. i de la COCIN. Varis anys.

QUADRE XXVI.

PORT DE TARRAGONA, EXPORTACIÓ DE PRODUCTES AGRÍCOLES
DADES CORRESPONENTS ALS ANYS 1922 A 1937

ANYS	VI (litres)	AMETLLA (Kg.)	AVELLANA (Kg.)	OLI (litres)
1922	88.064.546	—	—	3.122.726
1923	82.949.163	5.106.121	7.994.950	6.853.778
1924	99.651.780	7.366.542	12.039.470	2.085.802
1925	71.547.049	5.190.692	5.015.724	3.855.724
1926	86.349.232	5.513.154	5.249.006	5.105.220
1927	145.392.815	4.235.000	9.262.000	4.932.100
1928	116.121.800	5.432.185	6.936.205	17.173.300
1929	79.419.832	7.158.296	14.559.814	4.254.392
1930	97.836.140	5.067.125	6.426.645	15.517.566
1931	94.505.984	7.465.069	6.109.839	17.655.516
1932	62.791.561	8.069.668	5.578.005	7.131.167
1933	56.522.283	6.262.825	8.73.054	6.209.061
1934	45.450.504	8.146.470	9.679.997	7.753.832
1935	30.610.591	9.614.858	13.211.810	6.670.347
1936	26.811.954	5.067.122	4.958.809	7.058.700
1937	8.364.202	707.877	553.724	1.689.329

Font: Memòries de la Càmara de Comerç. Diversos anys.

QUADRE XXVII.

TRÀFIC DEL PORT DE TARRAGONA

TONES CARREGADES I DESCARREGADES DES DE 1901 FINS A 1931. (NO PESCA)

ANYS	CARREGADES	DESCARREGADES	TOTAL
1901	67.025	78.596	145.621
1902	71.283	84.422	155.705
1903	70.504	73.611	144.115
1904	80.504	142.776	223.347
1905	70.911	189.794	260.705
1906	53.058	144.024	197.082
1907	48.677	95.105	143.782
1908	67.264	108.975	176.239
1909	72.891	119.944	192.835
1910	108.801	138.211	247.012
1911	112.199	141.000	253.199
1912	51.799	128.150	179.949
1913	151.130	201.089	352.219
1914	108.173	164.164	272.337
1915	94.788	105.776	200.564
1916	150.908	84.354	235.262
1917	154.317	75.327	229.644
1918	78.781	82.396	161.177
1919	195.011	95.679	209.690
1920	177.413	179.240	356.653
1921	134.078	118.392	252.470
1922	141.645	153.649	295.304
1923	149.429	249.647	399.076
1924	163.269	221.120	384.389
1925	131.770	231.904	363.674
1926	169.954	225.032	394.986
1927	234.817	336.463	571.280
1928	217.365	349.043	566.408
1929	158.727	389.699	548.426
1930	191.405	370.576	561.981
1931	194.637	404.956	599.593

Font: Memòria de la JOPT, de 1931. Edit. a Tarragona el 1932.

QUADRE XXVIII.

SETMANA ACABADA EL:	NOMBRE DE BOCOIS
01-01-24	3.102
24-04-24	5.205
17-05-24	2.598
29-05-24	2.603
19-06-24	2.418
03-07-24	2.170
31-07-24	2.030
07-08-24	1.002
14-08-24	1.332
11-09-24	1.365
24-10-24	2.620
13-11-24	2.367
28-11-24	3.891

Elaboració pròpia a partir de dades del port de Tarragona. No s'expressa aquí la quantitat total, sinó el ritme de sortida a través del còmput de bocois, que no eren la totalitat de l'exportat.

QUADRE XXIX.

PORT DE TARRAGONA, EXPORTACIÓ DE VI EN TONES

Mesos	1924	1925	Diferència
Gener	11.404	8.664	-2.740
Febrer	12.893	6.747	-6.146
Març	14.814	7.879	-6.935
TOTAL:	39.111	23.290	-15.821

Font: *Diari de Tarragona*, (núm. 93 de 21-4-25).

QUADRE XXX.

EMBARCAMENT DE VI I AIGUARDENT PEL PORT DE TARRAGONA

ANY	BÓTES DE VI	KG.	BÓTES AIGUARDENT	KG.	TOTAL KG.
1878					
País	14.808	7.553.990	6.670	3.431.769	
Estranger	79.749	42.319.181	161	83.963	
TOTAL	94.557	49.873.171	6.831	3.515.732	53.417.823
1879					
País	17.021	8.538.500	4.214	2.107.000	
Estranger	114.471	58.818.450	349	176.810	
TOTAL	131.492	67.356.950	4.553	2.283.810	69.640.760
1880					
País	13.625	6.812.500	4.195	2.097.500	
Estranger	212.084	111.578.250	593	310.330	
TOTAL	225.709	118.390.750	4.788	2.407.830	120.798.580
1881					
País	11.202	5.601.000	4.936	2.511.460	
Estranger	196.100	108.634.130	357	188.640	
TOTAL	207.302	114.235.130	4.283	2.700.100	106.926.150
1882					
País	4.564	2.380.610	2.475	1.259.080	
Estranger	205.889	109.116.670	859	454.670	
TOTAL	210.453	111.497.280	2.224	1.713.680	114.857.670
1883					
País	5.125	2.716.250	5.724	3.033.720	
Estranger	197.329	104.484.370	696	368.860	
TOTAL	202.454	106.190.620	6.420	3.402.580	110.603.200
1884					
País	2.154	1.141.720	5.672	3.016.160	
Estranger	122.236	64.795.080	818	723.560	
TOTAL	124.390	65.936.800	6.490	3.739.720	69.375.420
1885					
País	1.414	744.650	4.863	2.767.490	
Estranger	127.977	67.843.180	1.536	824.080	
TOTAL	129.401	67.587.830	5.399	3.581.570	71.979.300

1886

País	1.502	796.060	4.593	2.434.290	
Estranger	107.906	57.340.180	1.110	794.300	
TOTAL	109.408	58.136.240	5.703	3.228.590	61.040.990

1887

País	1.921	1.017.580	5.796	3.006.160	
Estranger	123.360	66.380.350	839	444.470	
TOTAL	125.281	67.397.930	6.635	3.450.630	69.905.000

1888

País	1.379	1.260.870	2.917	1.546.010	
Estranger	150.768	80.907.040	1.036	549.080	
TOTAL	152.147	82.167.910	3.953	2.095.090	83.263.000

1889

País	4.133	2.190.490	2.985	1.582.050	
Estranger	138.330	73.314.900	123	65.190	
TOTAL	142.463	75.504.390	3.108	1.647.240	76.152.630

1890

País	2.147	1.207.910	3.945	2.090.850	
Estranger	132.532	69.694.830	20	10.600	
TOTAL	134.679	70.902.740	3.965	2.101.450	73.481.850

1891

País	1.327	703.270	4.722	2.502.660	
Estranger	153.017	81.100.010	99	52.470	
TOTAL	154.344	81.803.280	4.821	2.555.130	84.356.020

1892

País	883	467.990	5.260	2.787.800	
Estranger	93.122	50.074.660	18	9540	
TOTAL	94.005	50.542.650	5.278	2.797.344	53.150.030

Elaboració pròpia a partir del Llibre manuscrit sobre mercaderies exportades pel port de Tarragona, 1878-1892.

Arxiu de la Junta d'Obres del Port de Tarragona.

QUADRE XXXI.

PESOS MITJANS DE BOTAM PER A VINS

CLASSES	ENVASOS DE ROURE		ENVASOS DE CASTANYER	
	PESOS BRUTS	TARES	PESOS BRUTS	TARES
BOCOI	760/790 KG.	150/175 KG.	700/720 KG.	80/85 KG.
MIG BOCOI	480/490 KG.	80/90 KG.	445/450 KG.	45/48 KG.
BORDELESA	270/280 KG.	50/60 KG.	255/260 KG.	35/38 KG.
MITJA BÓTA	315/320 KG.	55/65 KG.	305/310 KG.	37/40 KG.
1/4 DE BÓTA	175/180 KG.	35/38 KG.	165/170 KG.	30/32 KG.

Arxiu de la Junta del Port.

QUADRE XXXII.

XIFRES (EN MILIONS DE PESSETES) DE L'EXPORTACIÓ.

	1919	1920	1921
Mineral de ferro	40	50	20
Plata en pasta	6	9	10
Cotons	120	69	38
Llanes	106	58	26
Suro	42	48	30
Calçat	23	6,5	1,7
Arròs	4	23	28
Cebes	15	13	17
Ametlles	36	23	24
Olives	13	13,5	11
Panses	12	14	10
Taronges	42	31	52
Safrà	12,5	9	7
Oli	112	54	48
Vi comú	146	125	77

Font: Elaboració pròpia a partir de diverses informacions periodístiques.

EL VINYAR DE LA PROVÍNCIA DE TARRAGONA, 1928 I 1937

QUADRE XXXIII.

SUPERFÍCIE DE CULTIU DEDICADA AL VINYAR

	VINYAR EN PRODUCCIÓ (HA.)				VINYAR QUE ENCARA			
	EN CULTIU ÚNIC		EN CULTIU ASSOCIAT		NO PRODUËIX (HA.)		SUPERFÍCIE TOTAL	
	1928	1937	1928	1937	1928	1937	1928	1937
PROV.	64.383	60.926	45.156	34.790	7.127	4.666	116.666	100.382
PAÍS	1.238.326	—	178.655	—	83.062	—	1.500.043	—

QUADRE XXXIV.

PRODUCCIÓ VINÍCOLA

	RAÏM PER A VINIFICACIÓ				MOST			
	1928		1937		1928		1937	
	QM/HA	TOTAL	QM/HA	TOTAL	IND./KG. DE RAÏM	TOTAL	IND./KG. DE RAÏM	TOTAL
PROV.	39'65	3.176.599	15'7	1.505.646	0'660	2.096.555	0,60	904.893
PAIS	26'79	35.307414	—	—	0'625	22.084.760	—	—

Nota: La casella buida corresponent al País el 1937 queda en blanc per no disposa d'informació de la dada corresponent.

Font: Memòries d'activitats de la COCIN T corresponents als anys 1928 i 1937, (Arxiu de la Cambra de Comerç de Tarragona).

QUADRE XXXV.

LA PRODUCCIÓ VINÍCOLA AL MÓN EL 1927

	MITJA 1921-25	1926	1927
	(HL)	(HL)	(HL)
FRANÇA	60.671.000	40.788.000	49.226.000
ITÀLIA	42.304.000	37.076.000	35.650.000
PENÍNSULA IBÈRICA	26.208.000	17.845.000	27.938.000
ÀFRICA DEL NORD	9.124.000	9.300.000	8.841.000

Nota: Falten dades de l'Àmerica meridional i dels països de l'Europa oriental.

Font: «Botletín de Estadística Agraria y Comercial» de l'Institut Internacional d'Agricultura. Reproduït en el *Comercial*, núm.1849, de 10 de juny de 1928.

QUADRE XXXVI.

QUADRE DE COTITZACIONS DELS VINS ALS ANYS 1924 I 1925.

DATA	MERCAT	NOTÍCIA SOBRE L'ESTAT DEL MERCAT	COTITZACIONS (Rs/grau/càrrega de 121 litres)			
			Negre	Blanc	Priorat	Mistela
26-02-24	Reus	Paralitzat	9/10	9/10	—	—
05-05-24	Reus	—	8/10	10/10	—	—
25-05-24	Reus	Sense operacions	10	—	12	15
03-06-24	Tarragona	—	9	9,5/10	—	13,5
13-07-24	Reus	Desanimat	8/9	8,5/9,5	11	—
15-09-24	Reus	Concorregut	9	10	—	—
04/10/24	Tarragona	Poques vendes	8	8/9	—	—
11-10-24	Tarragona	Sense operacions	7/7,5	8/8,5	—	—
15-11-24	Tarragona	—	8	8,75/9	11	—
19-11-24	Reus	—	8/9	9/10	—	10/14
22-11-24	Tarragona	Poques vendes	8/8,5	8/8,5	11	13
29-11-24	Tarragona	Poc concorregut	8	8/8,25	—	13
09-02-25	Reus	Poc concorregut	8/8,5	9/9,5	—	—
09-03-25	Reus	—	7/9	7/9	—	—
23-03-25	Reus	Preus a la baixa	—	—	—	—
30-03-25	Reus	Calmat	5,5/7,5	5,5/7,5	—	10/14
20-04-25	Reus	—	5,5/7,5	5,5/7,5	—	10/14
06-06-25	Tarragona	Desanimat	7,5/8	7/8	9,5	13,5
13-06-25	Tarragona	Desanimat	7,5/8	7/8	9,5	13,5
14-08-25	Tarragona	Molt desanimat	—	6/7	7/8	13
02-10-25	Reus	—	5/6	7,5	8,5	—
14-10-25	Tarragona	—	6,5/7	7,5/8	—	12,5
11-11-25	Reus	—	6,5	7/7,5	—	—
02-12-25	Tarragona	—	6/6,5	7/8	—	—
16-12-25	Tarragona	—	6/6,5	7/8	—	—

Elaboració pròpia a partir de la premsa diària i setmanal de la ciutat de Tarragona: *Diari de Tarragona*, «*El Comercial*», *Patria*.

QUADRE XXXVII.

EXPORTACIONS DE VINS A TRAVÉS
PORT DE TARRAGONA ENTRE 1922 I 1937. (en litres)

ANYS	NEGRES	BLANCS	DOLÇOS	TOTALS
1922	38.008.055	37.580.241	12.476.241	88.064.546
1923	35.369.013	36.786.321	10.749.163	82.949.163
1924	34.064.142	45.475.576	20.112.062	99.651.780
1925	23.870.793	23.622.041	24.054.215	71.547.049
1926	37.741.113	29.891.512	18.716.607	86.349.232
1927	66.117.528	61.702.391	17.572.896	145.392.815
1928	71.136.876	32.541.557	12.443.367	116.121.800
1929	44.987.164	20.553.755	13.878.913	79.419.832
1930	55.933.697	18.841.989	13.060.454	87.836.140
1931	64.958.771	18.917.882	10.629.331	94.505.984
1932	35.328.626	16.304.896	11.158.039	62.791.561
1933	34.109.730	12.192.303	10.220.250	56.522.283
1934	24.789.710	8.441.100	12.219.694	45.450.504
1935	15.741.922	3.679.389	11.189.280	30.610.591
1936	11.662.809	3.653.972	11.495.173	23.811.954
1937	2.418.346	788.426	5.157.430	8.364.202

Font: *Memòries de la Cambra de Comerç de Tarragona*, de 1928, 29, 30, 31, 32, 33, 34, 35, 36 i 37. (publicades i mecanografiades a Tarragona el 1929 i ss.)

Nota: Les quantitats relacionades només són de vins, sense comptar les vendes de licors que estan incloses en el quadre d'exportació de vins per països.

QUADRE XXXVIII.

IMPORTACIÓ I EXPORTACIÓ A TRAVÉS
DEL PORT DE TARRAGONA, 1928. Tn. (1)

PAÍS	IMPORTACIÓ	PARTIDA MÉS GRAN	EXPORTACIÓ	PARTIDA MÉS GRAN
ALEMANYA	14.687'09	SULFATS	3.231'68	VI DOLÇ
FRANÇA	12.988'59	BOTAM	113.864'65	VI
ITÀLIA	3.721'57	SULFATS	15.526'09	OLI
ANGLATERRA (2)	21.430'68	CARBÓ	6.886'81	AVELLANES
BÈLGICA	4.267'40	SULFATS	1.785'19	VI
HOLANDA	7.752'56	SULFATS	7.684'19	VI
RÚSSIA	12.780'81	PETROLI	—	—
E.U.A.	15.470'65	FOSFATS	3.649'00	REGALÈSSIA
MARROC FRANCÈS	29.936'01	FOSFATS	1.716'08	VI (3)
NORUEGA	398'94	NITRATS	1.050'22	OLI
TXECOSLOVÀQUIA	22'48	FERRO FOS	—	—
FINLÀNDIA	3'33	FUSTA	—	—
ROMANIA	0'61	FUSTA	—	—
SUÈCIA	535'46	PASTA DE FUSTA	839'86	VI DOLÇ
DINAMARCA	57'86	SALAONS	468'22	VI DOLÇ
VENEÇUELA	76'58	SALAONS	—	—
LUXEMBURG (4)	1'75	FERRO FOS	—	—
XILE	13.963'23	NITRATS	0'92	OLI
ARGÈLIA	12'32	LLANA	—	—
IRLANDA	172'27	BACALLÀ	—	—
ARGENTINA	5.485'34	BLAT	4.566'13	OLI
CANADÀ	5.196'56	BLAT	1.331'00	ATMELLA
CUBA	—	—	2.839'45	VI
FILIPINES	—	—	197'79	VI DOLÇ
PANAMA	—	—	11'54	VI DOLÇ
BRASIL	—	—	309'16	ATMELLES
PORTUGAL	—	—	21'00	HORTALISSES
TÀNGER	—	—	1'63	CAIXES DE FUSTA
MÒNACO	—	—	238'60	VI

(1) S'inclouen les quantitats d'importació/exportació temporal.

(2) Es consideran angleses les mercaderies de les colònies d'Anglaterra.

(3) No s'inclouen les partides enviades al Marroc espanyol, Ceuta, Melilla etc., que figuren en les dades originals.

(4) Malgrat que existeix la Unió Luxemburguesa, en la font consultada apareix així.

Font: Elaboració pròpia a partir de dades preses de la Memòria d'activitats de la COCIN de Tarragona, de 1928, publicada a Tarragona el 1929.

QUADRE XXXIX.

COMERÇ D'EXPORTACIÓ AMB ELS PRINCIPALS PAÏSOS. 1928 (en %)

Argentina	2'49
Alemanya	2'53
Bèlgica	0'67
Canadà	0'27
Cuba	1'13
Dinamarca	0'20
E. U. A	0'87
Filípines	0'06
França	68'90
Gran Bretanya	4'67
Holanda	3'13
Itàlia	11'89
Marroc Francès	1'17
Noruega	1'48
Suècia	0'43
<hr/>	
TOTAL	99'89

QUADRE XL.

EXPORTACIÓ NACIONAL DE VINS A TOTS ELS PAÏSOS (HL)

ANYS	NEGRES	BLANCS	TOTAL
1913	3.625.469	469.282	4.085.742
1914	1.871.189	187.642	2.158.831
1915	1.221.288	124.500	6.345.788
1916	3.451.813	442.590	3.894.403
1917	5.618.107	311.584	5.929.691
1918	1.942.805	404.502	2.347.307
1919	4.531.062	960.725	5.491.787
1920	3.365.149	1.158.807	4.523.956
1921	2.095.200	705.324	2.800.508

Font: *Diari de Tarragona*.

Núm. 223, pàg. 1 de 23 de juliol de 1925. (De l'informe de la Federació Agrícola de la Conca del Barberà, elevat al Sr. Emilio Barrera.

QUADRE XLI.

PORT DE TARRAGONA. EXPORTACIÓ DE VINS. (HL)

PAÍS	1922	1923	1924	1925	1926	1927	1928	1929	1930	1931	1932
ALEM	6.618	5.627	41.483	82.150	47.022	117.892	33.343	37.786	26.357	12.549	20.279
FRAN	572.235	617.432	689.036	359.140	547.1621	583.994	956.853	550.593	625.639	712.543	383.958
ANGL	48.657	66.010	89.200	79.572	60.572	60.532	48.547	58.344	40.637	43.094	39.579
HOLN	24.374	18.460	59.276	59.950	47.363	42.047	43.602	40.498	39.518	23.975	22.682
BELG	35.119	35.776	57.887	33.568	23.034	13.390	11.364	14.264	33.350	13.412	28.814
DINA	3.660	4.308	3.720	3.628	5.352	2.964	1.942	2.532	10.295	3.681	2.376
ITAL	21.485	7.702	7.894	17.088	29.558	11.819	23.899	22.198	12.384	8.092	15.851
NORG	3.660	669	4.635	6.442	7.079	1.082	34	15	815	2.957	9.313
SUEC	—	66	1.173	507	3.770	6.425	6.330	6.742	8.421	4.169	4.396
CAND	2.363	5.587	6.432	—	4.153	4.930	245	5.190	4.520	5.073	3.155
SUIŠ	152.951	34.139	8.569	—	—	—	—	—	—	—	—
IRLN	—	—	—	—	8	—	—	—	—	—	—
BRAS	—	—	—	—	36	44	—	21	—	—	—
MARR	1.975	15.780	24.909	43.727	41.843	33.133	14.658	32.263	25.486	83.940	89.843
EUA	45	3.857	817	514	32	14	26	41	20	20	—
ARGN	51	265	74	1.399	594	1.343	1.456	1.659	1.739	1.732	403
JAPN	3.202	—	1.583	3.752	2.008	—	—	—	—	1.894	5.295
ÍNDI	168	—	—	371	—	—	—	—	—	—	—
ARGE	—	1.673	—	195	—	—	—	—	—	—	—
XILE	—	466	77	—	3	21	—	1.159	407	1.529	56
XINA	—	139	—	92	—	—	—	—	—	—	—
COLM	—	70	—	—	—	—	—	—	—	—	—
CUBA	—	12.889	14.339	6.776	3.076	9.805	10.689	8.711	7.762	3.245	2.006
EQUA	—	167	42	282	1.233	111	—	—	—	—	—
FILI	—	22	—	76	205	572	892	980	611	259	172
MEXI	—	17	270	40	212	—	—	—	—	—	16
PANA	—	109	—	63	—	—	—	—	253	345	805
LIBE	—	—	—	24	—	—	—	—	—	—	—
P.FR	—	—	—	—	—	61	—	5.616	6.488	11.443	3.574
P.IN	—	—	—	—	—	370	—	—	—	—	—
MÒNA	—	—	—	—	—	207	—	—	—	—	900
TOTAL	881.159	831.230	1.011.419	700.523	843.224	1.891.719	1.153.880	789.024	844.612	921.403	633.500

Font: Elaboració a partir de dades de la Cambra de Comerç de Tarragona de 1928, 29, 30, 31 i 32.

Nota: Inclou les importacions de licors.

DOCUMENTS

DOCUMENT I

NOM DE LES PARTIDES DE LES AFORES DE LA CIUTAT DE TARRAGONA

QUARTER DE L'EST:

Passeig de Sant Antoni
Cuixa
Platja del Miracle
La Cadena
La Savinosa
Platja Llarga
Arrabassada
Carretera de Barcelona
Budallera

S. Jeroni
Mas de l'Obra
Colls Majors
Rodolat
Terres Cavades
Loreto
Viladegats
Santa Magdalena
Arbolat

QUARTER DEL NORD:

Afores de Sant Francesc
Pedrera
Rec Major
Camí de l'Àngel
Sant Pere de l'Oliva
Camí del Cementiri
Viladegats
Comellà del Moro
Parellada
Les Cases

Porta de Lleida
Loreto
Sant Pere Sescelades
Afores del Rosari
Terres Cavades
Closa Castellarnau
Creu de Valls
Mas de Pastor
Santa Magdalena
Primera Parellada

QUARTER DE L'OEST:

Primera Parellada
Segona Parellada
Mas de Garriga

La Volta
Mongons
Gavarra

QUARTER DEL SUD:

Mas de Garriga
Quarta Parellada
Pineda
Infermeria

Tercera Parellada
Mas de l'Obra
Partida de'n Jover

FONT:Elaboració a partir del Registre Fiscal de Solars i Edificis, 9 volums, 1894-1926.
Arxiu d'Hisenda, Tarragona.

DOCUMENT II

EDIFICIS PÚBLICS DE LA CIUTAT

PART ALTA

ESGLÉSIA	Denominació Carrer
Convent de l'Ensenyança	Portal del Carro
Carmelites Descalces	Descalces, 2,4,6,8,10
Carmelites Missioneres d'Ultramar	Descalces, 3
Carmelites Terciàries	Descalces, 5 ⁴³⁸
Palau Arquebisbal	Plaça Palau
Palau del Capítol Catedral	íd.
Cases del Capítol Catedral	íd.
Monges de Sant Domènec	Plaça Pallol, 6
Església de la Trinitat	Plaça del Rei
Convent de les Penedides	Puig de'n Pallàs
Hospital Civil i Militar Santa Tecla	Rambla Vella
Església de Sant Agustí	íd.
Església de Sant Llorenç	Sant Llorenç
Església de Sant Miquel	Plaça de Sant Miquel
Edificis del Capítol	C. Sant Pau
Palau Arquebisbal	íd.
Capítol Catedral	íd.
Casa Rectoral Sant Domènec	Rere Sant Domènec
Edifici del Capítol	Vilamitjana, al costat de l'antic cementiri
Seminari Pontífici	Vilamitjana
Casa del Rector de la Catedral	Pla de la Catedral
Església Catedral	íd.
Església i Convent dels Franciscans	De les Mosques, avui Doctor Albiñana
Casa Rectoral de la Trinitat	Natzaret
MUNICIPI	
Asil de l'Esperit Sant	Portal del Carro
Asil d'Orfes	Plaça Palau
Audiència	Plaça Pallol
Presó de Pilats	Pilats
Hospital	Puig de'n Sitges
Dependències de l'Hospital Santa Tecla	Rambla Vella
Govern Civil	Sant Francesc
Institut General Tècnic	Rambla Vella

Edificis de l'Ajuntament i Diputació
Asil d'Òrfenes
Escorxador
Escoles Públiques
Peixateries Velles
Asil d'Orfes

Plaça de la Font
Vilamitjana, 1
Escorxador
Major
Merceria, 31
Vilamitjana, 3 bis

EDIFICIS MILITARS

Magatzems d'Enginyers Militars
Quarter d'Infanteria Sant Agustí
Govern Militar
Quarter d'Infanteria

Peixateria, 16
Rambla Vella
íd.
Lloré

BARRI MARÍTIM

ESGLÉSIA

Església de Sant Pere
Col·legi de les Carmelites

MUNICIPI

Estacions de Ferrocarril i adjacents⁴³⁹
Junta d'Obres del Port
Mercat
Duana
Plaça de Toros⁴³⁹

Orient
General Contreras
Rebolledo

EIXAMPLE

ESGLÉSIA

Col·legi de Monges Jesús i Maria
Església de Sant Joan
Teresianes

Méndez Núñez
Plaça Prim
Rambla Nova

MUNICIPI

Escola
Escola (Grup Saavedra)
Escola
Consell d'Agricultura i Comerç
Mercat

August
Afores de Sant Francesc
Plaça Prim
íd.
Plaça Corsini

Font: Registre Fiscal d'Edificis i Solars, (1894-1926).

Barraquer i Roviralta, Las casas de religiosos en Cataluña, 4 vols. Barcelona, 1906.

DOCUMENT III

MASOS DE LES AFORES DE TARRAGONA

	NOM	CLASSE
Mas Alegria	casa de labor	
Mas de l'Alemany	caseriu	
Mas Alonso	casa de labor	
Mas Alsina	casa de camp	
Mas dels Archs	caseriu	
Mas Aymat	casa de labor	
Mas Barberà	íd.	
Mas Batalla	casa de camp	
Mas Batet	casa de labor	
Mas Bessa	íd.	
Mas Bocavilet	íd.	
Mas Bocquillón	íd.	
Mas Brunet	íd.	
Mas Caballé	íd.	
Mas Caga-ràbies	casa de camp	
Mas Canadell	íd.	
Mas Canals	íd.	
Mas dels Canonges	íd.	
Mas Canyelles	íd.	
Mas Carabia	casa de labor	
Mas Carreté	íd.	
Mas Casals	íd.	
Mas Casas	casa de camp	
Mas Castellarnau	caseriu	
Mas Castellví	casa de labor	
Mas Clavell	íd.	
Mas Claverol	íd.	
Mas Colon	íd.	
Mas Corbella	casa de camp	
Mas Corbella	casa de labor	
Mas Corsini	íd.	
Mas Cuchí	casa de camp	
Mas Chirigall	casa de labor	
Mas Donoso	íd.	
Mas Escofet	caseriu	
Mas Escriu	casa de labor	
Mas Escriu	casa de camp	

Mas Fàbregas	casa de labor
Mas Fernández	casa de camp
Mas Folletete	casa d'esbarjo
Mas Forés	caseriu
Mas del Frare	casa de labor
Mas de'n Garrot	caseriu
Mas Gonsé	casa de labor
Mas Guasch	casa d'esbarjo
Mas Guasch	casa de labor
Mas Guansé	casa de camp
Mas Guivernau	íd.
Mas Güell	casa de labor
Mas Güerri	íd.
Mas Huguet	íd.
Mas Illarramendi	casa de camp
Mas de'n Jové	casa de labor
Mas de Joan	caseriu
Mas Lislau	casa de labor
Mas López	casa de camp
Mas Llorito	íd.
Mas del Llorit	casa de labor
Mas Magaroles	íd.
Mas Malet	íd.
Mas Marc	íd.
Mas March	íd.
Mas Marsella	casa de camp
Mas Martí	íd.
Mas Mascaró	casa de labor
Mas Masdéu	íd.
Mas Mercadé	íd.
Mas Merelo	caseriu
Mas Monche	íd.
Mas Mora	casa de labor
Mas Munté	íd.
Mas Oliva	íd.
Mas Olivé	íd.
Mas Orovio	casa de camp
Mas Pallarès	íd.
Mas Panasachs	casa de labor
Mas del Pastor	íd.
Mas Pedrola	íd.

Mas Pineda	caseriu
Mas Piqué	casa de labor
Mas del Po	íd.
Mas Puig Puig	íd.
Mas Puig i Valls	íd.
Mas Queralt	caseriu
Mas Rabassada	casa de labor
Mas Reverté	íd.
Mas Rioné	íd.
Mas Rius	íd.
Mas Rodolat	íd.
Mas Rosselló	casa de camp
Mas de'n Rubió	casa de labor
Mas Sabater (Mas la Cota)	caseriu
Mas Salas	casa de labor
Mas Salvadó	casa d'esbarjo
Mas Sanromà	casa de labor
Mas Sevil	íd.
Mas Simó	casa de camp
Mas Solé	casa de labor
Mas Teixidó	íd.
Mas Terré	casa de camp
Mas Teyó	casa de labor
Mas Trip	caseriu
Mas Trip	casa de labor
Mas Vasallo	caseriu
Mas Vidal	casa de labor
Mas Vidal	casa de camp
Mas Vilà	caseriu
Mas Volfin	casa de labor

Font: Nomenclàtor de Població de la Província de Tarragona. Tarragona, 1930, pp. 25-26. Arxiu de la Diputació de Tarragona.

DOCUMENT IV

NOMS DELS CARRERS DE LA PART ALTA DE TARRAGONA, SEGONS EL
«*REGLAMENTO JENERAL (SIC.) DE POLICÍA URBANA, RURAL Y DE SERENOS PARA
ESTA CIUDAD DE TARRAGONA, PUBLICADO POR EL M. I. AYUNTAMIENTO
CONSTITUCIONAL DE LA MISMA EN 25 DE ABRIL DE 1843*», EDITAT PER LA
IMPREMTA DE J. AYMAT, TARRAGONA.

NOM EL 1925

Arc de Sant Lloç
Puig de'n Pallàs
Puig de'n Sitges
Descalços
Santes creus
Peixateria Vella
Sant Llorenç
Nou del Patriarca
Pla de la Catedral
Escribanies Velles
Carniceries del Capítol
Misser Nogués
Guitarra
Plaça Sant Joan
Civaderia
Plaça de les Cols
Merceria
Rere Carniceries
Arc de Sant Bernat
Rovellat
Portella
Santa Anna
Corderers o Llasseres
Cuirateries
Les Mosques
Compte
Misser Sitges
Mediona
Plaça Ripoll
Abat
Cavallers
Plaça Pallol
Baixada del Roser

NOM EL 1843

Arc de Jaume I
Numància
Sagunt
Escipions
Cartago
Plaça de Vergara
Ordre
Capítoli
Plaça de la Reina
Governador González
Armañà
Òrfenes
Nord
Mart
De Llauradors
De la Verdura
De les Corts
Reding
De Iribarren
Bilbao
Pizarro
Tubal
Guardemino
Padilla
Orfeu
Lanuza
Pelayo
Gurrea
Cid
Empecinado
Riego
Cèsar
Dels Fenicis

Plaça del Rei
Destral
Trinquet Vell
Portalet
Cos del Bou
Trinquet Nou
Santo Domingo
Rere Santo Domingo
Monges de Santa Clara
Sant Agustí
Hospital (avui, Rius)
Sant Francesc

Plaça d'August
Ramals
Egipte
Lacy
De la Infanta
Del Joc de la Pilota
Del Circ Romà
Municipalitat
Colom
Torrijos
Del Teatre
Hernán Cortés

Signen l'esmentat Reglament l'alcalde primer constitucional, Josep Rosell i Comas, l'alcalde segon constitucional, Joan Mañer, i el secretari de l'Ajuntament, Josep Molner. Com pot observar el lector, la majoria dels carrers els noms dels quals foren canviats en aquella època, ostenten avui dia els mateixos noms d'aleshores; alguns d'ells han estat aplicats a noves vies de la part baixa de la ciutat.

«No hay duda de que en el Ayuntamiento de Tarragona imperaban en 1843 elementos amantes del abolengo histórico de la ciudad y eminentemente patriotas y liberales...»⁴⁴⁰

DOCUMENT V

INFORME SOBRE LES NOTÍCIES DELS PREUS DELS ARTICLES DE PRIMERA
NECESSITAT A TARRAGONA EN LA DÈCADA DELS ANYS VINT

PEIX⁴⁴¹

**PREUS FIXATS PER LA JUNTA D'ABASTAMENTS DE TARRAGONA PER
L'OCTUBRE DE 1923⁴⁴²**

TIPUS DE PEIX	PREU (PTA/kg)
Lluç	2'40
Escollit	4'45
Mòllera	1'25
Pops	2'40
Rap, sèpia i congre	2'20

PREUS FIXATS PER LA JUNTA D'ABASTAMENTS PER REGIR A PARTIR DEL DIA 9
D'OCTUBRE DE 1923⁴⁴³

PRODUCTE	pta/kg(l)	PREU	
		dotzena	pta/rova
Pa	0'65		
Llet de vaca	0'70		
Llet de cabra	0'80		
Oli de 1 ^a	2'10		
Oli de 2 ^a	1'90		
Sucre	2'00		
Arròs «Florete» 1 ^a	0'70		
Arròs «Benlloch»	0'60		
Ous «superior»		3'20	
Ous «corrent»		2'75	
Bacallà sec	1'95		
Bacallà en remull	1'75		
Patates	0'25		
Cansalada	3'00		
Costelles	4'00		
Magre	6'25		
Botifarra Blanca	6'00		
Botifarra Negra	4'00		
Carbó d'alzina			2'60
Carbó de pi			2'20

CARNS: Continuen vigents els preus que regeixen en aquest mercat.

PEIX: Les taxes es fixaran diàriament en relació a la quantitat pescada, augmentant-se, com a límit ganacial per a la venda al públic, en un 15% sobre el preu mig de cotització en subhasta.

PREUS FIXATS PER LA JUNTA PROVINCIAL D'ABASTAMENTS EL 17 D'OCTUBRE
DE 1923⁴⁴⁴

BACALLÀ	PREU (PTA/kg)
sencer:extra	2'50
corrent	2'25
morro extra	2'75
morro corrent	2'50
penca i ventresca	2'00
en remull:	
morro escollit	2'25
morro corrent	2'00
penca i ventresca	1'75
cola	1'50

NOTA: el comerciant guanya 50 cèntims per cada kilogram venut.

PUJADA REGISTRADA EL FEBRER DE 1924⁴⁴⁵

BACALLÀ: en remull: morro	3'00 PTA/kg
PATATES:	2'75 PTA/rova

PREU DE LES PATATES EL 9 DE MARÇ DE 1924: 4'5 pta/rova
PATATES VELLES: 3'25 «

PREU RECTIFICAT EL MATEIX DIA PEL GOVERN CIVIL: 3'5 pta/rova⁴⁴⁶

PREU DEL CAFÈ ALS BARS: AUGMENT DE CINC CÈNTIMS LA TASSA,
ACORDAT PELS AMOS DELS BARS EL FEBRER DE 1924⁴⁴⁷

ALÇA DEL PREU DE L'OLI DE 50 CÈNTIMS EL LITRE SOFERTA A PRIMERS
DE FEBRER DE 1924⁴⁴⁸

ALÇA DEL PREU DEL SABÓ D'UNA PESSETA LA ROVA⁴⁴⁹

EVOLUCIÓ DEL PREU DEL SUCRE⁴⁵⁰

MES	PREU (PTA/kg)
novembre de 1923	3'00
desembre de 1923	3'25
gener de 1924	3'50
febrer de 1924	4'00

PUJADA DEL PREU DEL PORC⁴⁵¹

TIPUS DE CARN	ALÇA (PTA/kg)
cansalada grossa	0'50
costella	0'50
botifarra negra	0'50

DISPOSICIÓ DE LA JUNTA CENTRAL D'ABASTAMENTS SOBRE EL PREU DE LA PATATA⁴⁵²

TIPUS	ALÇA (PTA/kg)
vella	0'24
nova	0'32

AUGMENT DEL PREU DE LA CARN DE BOU⁴⁵³

DATA	ALÇA (PTA/kg)
abril de 1924	0'50
gener de 1925	0'25

NOTA: Des de l'octubre de 1923 fins al 25 de març de 1924, no va haver-hi cap determinació de la Junta d'Abastaments sobre els preus. Aquesta última data obeeix a una indicació de la Junta Central per assentar el preu de la patata, ja que s'estava disparant.

Per l'agost va aparèixer alguna indicació sobre el preu de l'oli; però com que no era donada atenent a les diferents qualitats, era perfectament inoperant.

BAIXADA DEL PREU DE LA CARN DE MOLTÓ

DATA	BAIXA (PTA/kg)
24 d'abril de 1925	0'50

PREUS APROVATS PER LA JUNTA D'ABASTAMENTS, A REGIR A PARTIR DEL MARÇ DE 1926⁴⁵⁴

ALIMENT	PREU (PTA/kg)
cansalada grossa	3'00
<i>viado</i>	4'00

costelles	4'00
magre	5'50
llonganissa	5'50
botifarra blanca	4'50
botifarra negra	3'00
llom	8'00
pernil amb pell	9'50
pernil sense pell	11'50
mantega	3'00
mantega blanca	3'50
botifarra catalana	6'25
botifarra blanca	3'50

NOTA: Els preus han de ser exposats. S'invita a què es denunciïn les anomalies.

PREU DE LA PATATA⁴⁵⁵

DATA	TIPUS	PREU (cèntims/kg)
març de 1926	patata holandesa	15-20
	patata blanca	10-15
març de 1927	patata holandesa	35-40
	patata blanca	25-30

BAIXADA DE LA CARN DE BOVÍ. PREUS FIXATS PER LA JUNTA D'ABASTAMENTS PER AQUESTA CARN⁴⁵⁶

TIPUS	CLASSE	PREU (PTA/kg)	REBAIXA (PTA/kg)
VEDELLA	pit, falda, i punta del costellam	2'50	0'25
	espatlla	5'00	0'75
	cuixa i mitjana	5'75	0'50
	tall rodó	6'50	
	troços selectes de filet	10'00	
	ossos	0'50	
	BOU	pit, falda...	2'00
espatlla		4'50	1'00
cuixa i mitjana		5'25	0'50
filet		8'75	1'00
ossos		0'50	

DOCUMENT VI

INFORME SOBRE ELS PROJECTES I OBRES DEL PORT DE TARRAGONA. L'EVOLUCIÓ DE LES OBRES EN EL PORT.

NOTA TÈCNICA:

El port de Tarragona és un port artificial, avançat sobre el mar en l'àmplia rada formada pel Cap Salou i la Punta de la Móra.

Per la disposició dels seus dics, el port reuneix unes bones condicions d'abrigament i seguretat. Només els forts vents de l'oest piquen la superfície del mar.

El port és compostat en la dècada dels vint per un llarg dic, amb diversos trams, que penetra en el mar: el dic de Llevant; un altre dic transversal, que arrenca de la part oest, i un moll paral·lel al de Costa. Tots ells divideixen la superfície de l'aigua del port en anteport i dues dàrsenes separades per una obertura de 164'5 m d'amplada.

EVOLUCIÓ DE LES OBRES:

En els últims anys del segle XIX, s'havia desplegat una febril activitat constructora, encaminada a ampliar el port i a animar-ne l'activitat. Foren els anys en què es va fruit de les subvencions estatals i en què els vaixells carregaven vins en grans quantitats cap a França i altres països.

DES DE 1915 A 1920:

- Es feren poques obres en el port, a causa de la difícil situació econòmica que travessà la Junta, els problemes socials interns i els transtorns de l'economia mundial.
- Intents de pujar les tarifes, expedients de pressa als consignataris, empreses i comerciants.
- En pujar el preu dels materials i els jornals, són rescindits molts contractes d'obres (instal·lació elèctrica de l'enllumenat del port, obres en els primer i segon trams del dic de Llevant, obres de vies generals del moll de Costa...).
- Durant l'any 1919, es rescindeixen els contractes d'obres de dos coberts en el moll de Costa.
- Molts comerciants demanen rebaixes en les acreditacions endarrerides; els hi són concedides.
- El dragat del port no s'efectuarà fins alguns anys després, a pesar que corre el perill de quedar cegat.
- El comerç es queixa de manca de línies d'atrancament, cosa que ocasiona demores als bucs i els allunya d'aquest port.
- El comerç es queixa també de la fretura de moderns sistemes de càrrega i descàrrega.

DE 1920 EN ENDAVANT:

Lent procés de creació d'infraestructures: electrificació, mecanització, empedrat, estesa de les vies del ferrocarril en els molls...

Passada la Gran Guerra, l'etapa de major activitat és la compresa entre els anys 1919-20, en què, degut a les vagues de Barcelona, acudeixen a aquest port els bucs destinats al seu, dipositant en els molls mercaderies que l'omplen a vessar.

Mirant les actes del port, l'any 20 es detecta un major creixement que influeix positivament en diversos aspectes: algunes empreses de Barcelona sol·liciten d'instal·lar-se a Tarragona. Les cases de consignació anuncien que estan sortint de l'atonía patida mesos abans. La Junta d'Obres del Port aprova diferents arranjaments en els molls: augment dels sous al personal de la Junta, informes favorables a projectes presentats a la comissió permanent...

Aquesta activitat caigué de nou el 1921, per tornar-se a animar en la primavera de 1922.

EL DIC I EL MOLL DE LLEVANT:

El 1869 quedaren acabades les obres del dic de Llevant, amb les quatre alineacions que modificaren el projecte de Ruiz d'Apodaca. Aquests quatre trams es veieren prolongats per un cinquè posteriorment, el 1904, que és el que avui arriba fins al morro on hi ha el far. S'acabà el 1915.

Aquesta escullera té una platja rocosa de banda de mar obert. Per la part del port és sostinguda per un fort mur de carreus. En altura, es veu coronat per una àmplia andana que serveix de passeig marítim a la ciutat. Sobre aquest dic s'hi construiran successius reforços i nous molls. Al començament de l'andana alta del dic s'hi troba, a l'esquerra, l'edifici del Servei de Carrabiners del Port. A la dreta, dos edificis: el de la Comandància de Marina i el de la Sanitat Exterior, on es realitza la intervenció de bucs d'acord amb els convenis sanitaris internacionals. Al final de la primera alineació hi ha un gran rellotge, molts cops demanat pels obrers del port perquè marqués el final de la jornada laboral. A continuació, s'hi troba un ampli local de menjador i lavabos per als obrers del port. Més endavant, l'edifici destinat als Pràctics del Port i a la Societat Local de Salvament de Naufrags. A poca distància, en l'andana baixa, hi ha el Llatzeret o Estació Sanitària.

En la part interior del dic de Llevant s'hi ha anat construint el moll del mateix nom: té una gran superfície d'atrancament i una esplanada que engrandeix molt la superfície útil del port. Després de ser modificat diverses vegades, el projecte de reforma i ampliació del moll de Llevant, en els seus primer i segon trams, ja es féu amb l'autorització de la nova entitat creada per la Dictadura: la Junta Central de Ports.

Havia estat projectat el 1915, i aprovat el projecte el 1916. Un cop rescindit el contracte, no se'n tornà a parlar fins el 1926.

L'estesa de les vies sobre el moll de Llevant deixà poc espai per a les maniobres de càrrega i descàrrega. L'abril de 1927, es començaren les obres del moll de Llevant, en els seus trams primer i segon. Alfons XIII va venir a inaugurar-les.

Quedaren totalment acabades pel febrer de 1932, aprofitant-se el mateix projecte per executar el dragat de la dàrsena interior (a la cota de -9 i -9'5 m, i una canal d'entrada de -10

m). La gent n'hi deia vulgarment «moll de les colles», perquè allà s'hi ubicaven les seves dependències. Després, el maig de 1930, se'l va batejar amb el nom de moll d'Alfons XIII; li fou canviat per l'actual en proclamar-se la República. Més de cent obrers van treballar-hi, i cada dia s'incrementava el seu nombre, però per sota del que era necessari per la magnitud de les obres, ja que no n'hi havia prou de disponibles. L'empresa contractant, de D. Juli Chéne es rodejà de personal tècnic experimentat, com Ferrer Griera i altres, per tal de donar eficàcia i rapidesa a l'execució de les obres.

Per introduir modernes tècniques, aquest empresari va haver d'importar màquines -grues flotants, etc. Però, com que la Llei de Protecció de la Indústria Nacional exigia l'obtenció d'un permís especial d'importació, els tràmits s'allargaren mesos i mesos.

La Junta disposava, en aquells moments, de fons; el tràfic del port estava en un auge desconegut a Tarragona. Es viuen moments d'eufòria en la ciutat i des de la premsa s'insta a la pròxima finalització de les obres, atesa la fretura de molts i serveis per al normal funcionament del port.

EL DIC DE L'OEST:

El dic de l'Oest fou construït entre 1871 i 1885, i el Transversal entre 1874 i 1883. El primer és compost d'un robust muret per la banda del riu Francolí, i una alineació submergida, tan llarga com l'anterior. Tota la construcció és d'escullera, de pedra extreta de les pedrisses de la Pedrera i Casablanca. Els terrenys d'aquesta pedrera foren expropiats forçosament, a instàncies del port. El 1922, s'ocupà els terrenys definitivament.

L'únic objectiu d'aquest dic era canalitzar el riu, perllongant-lo pel litoral cap a l'oest per tal d'allunyar-ne la desembocadura del port, i evitar d'aquesta manera que els materials traïnats pel riu penetresin en el port.

EL DIC TRANSVERSAL:

El dic Transversal arrenca del dic de l'Oest. Té un desenvolupament corbat, i acaba en un morro en forma de martell.

Aquest dic és tot d'escullera, amb una altura mitjana sobre el nivell del mar de tres metres. A més d'abrigar la dàrsena primera de vents i marejades, s'utilitzà per desembarcar explosius i combustibles líquids provinents de bucs-tanc. El mode d'extracció era per bombes, que unien els bucs, mitjançant canonades, als tancs en terra propietat, de primer, de J. Vilella i després de CAMPSA, un cop constituït el monopoli. També s'emprà per a l'atrancament dels vaixells sotmesos a vigilància sanitària.

EL MOLL DE COSTA:

El moll de Costa s'inicià el 1885, i s'acabà el 1888. És el moll preferit en els anys vint per al tràfic general de productes agrícoles. És construït amb blocs artificials de formigó en la part submergida, i amb carreus en la que sobresurt del mar, uns 2'2 m. Té 500 m de línia d'atrancament i gairebé 100 d'amplada mitjana. Es divideix en cinc zones, en la primera de les

quals s'instal·laren les grues; en la segona, els coberts; en la tercera, la via fèrria; la quarta és de dipòsit de mercaderies i la cinquena de vies generals, d'una amplària normal, que enllaçarien amb els *Ferrocarriles del Norte* i amb la *MZA*. Quasi tota la superfície és empedrada. Era, de totes totes, el moll principal, atesos els seus equipaments i els tipus de mercaderies que s'hi movia.

EL MOLL PARAL·LEL AL DE COSTA:

El 1885 fou començat, i terminat el 1897. Des del principi quedà habilitat per rebre naus pels seus dos paràmetres. Es deu al desig de donar més seguretat al port i de proveir més molls comercials. En ell s'habilitaren corral·ls per a la recepció de bestiar vaquí provinent de l'Argentina, operació concertada el 1905 pels germans Artal -i fracassada poc després. En aquest dic atracaren transatlàntics famosos, com el «*Tomaso di Savoia*», de 18.000 t, que ocupava tot el cantó sud del moll; el «*Principe di Udine*» i el «*Rege d'Italia*», que feien la ruta Tarragona-Buenos Aires.

En prendre possessió F. G. de Membrillera, començà una gran activitat en el port en qüestió de projectes i obres, cosa que els deu anys previs poc s'havia fet. Es va donar al moll Paral·lel la importància que en molts anys no se li havia concedit. Es col·locaren, de primer, amarradors en el paràmetre nord; seguidament, l'enllumenat.

Pel desembre de 1922 començaren a instal·lar-se les vies fèrries en el moll paral·lel; quedaren enllestides el juliol del 24. Aquestes vies enllaçaven amb les del moll de Llevant, la qual cosa facilità la descàrrega directa del buc al vagó. Fou concedit immediatament el permís sol·licitat per poder descarregar productes químics.

Aquest petit moll fou ben aviat modernitzat, puix que centrava les atencions de la direcció facultativa. El 1928, s'hi col·locaren les dues grues elèctriques.

L'estructura del moll Paral·lel és similar a la dels dos que hem vist més amunt. Arrencant del dic de Llevant, corre en paral·lel a la costa. Acaba en un morro circular. Com que està enllaçat per vies fèrries al transport general del ferrocarril, i té diverses grues, aquest moll es destinà a descarregar carbó, sofre, fosfats i minerals en general.

OBRES GENERALS:

De 1903 a 1904 es construí el pont del ferrocarril, pel pas inferior del carrer Pere Martell, d'entrada al port. Amb aquesta obra es trencava, si més no per un cantó, el cinyell de ferro que dificultava la connexió del port amb la ciutat.

En el moll de Costa s'hi construïren dos coberts alts el 1907, i dos de baixos el 1913. Eren del tot necessaris per a l'emmagatzematge i seguretat del tràfic.

Les obres d'empedrat en les zones primera, segona i tercera del moll de Costa són començades el 1914. El 1931 queden pendents d'acabar les de la primera: falten vies per a les grues i per als vagons.

La terminació de l'estesa elèctrica i de l'edifici per a oficines de la Junta d'Obres del Port, al carrer Anselm Clavé (abans, Orient), data de 1923.

Durant aquest any s'instal·laren les canonades per a l'abastament d'aigua al moll de Costa. Es col·locaren, també, les línies telefòniques per a serveis del port i d'alguns particulars. L'any 1924 s'acabà el trasllat dels coberts 2 i 3 del moll de Costa; anteriorment estaven a només 5 metres de la vora de l'aigua, i ara quedaven alineats tots a 12 metres. El procediment havia començat el 1922. El 1927, es presentaren projectes per augmentar el nombre de coberts, a resultes de l'increment del tràfic experimentat en aquell any. El 1926, es construí la caseta per a la Factoria dels ferrocarrils en el port. Tenia la finalitat d'acréixer el tràfic.

NOTA: Elaboració pròpia, segons les notícies dels Informes Anuals del Port; dels Llibres d'Actes de la JOPT i de l'Associació de Consignataris; de diversos lligalls de l'Arxiu de les Obres del Port, etc.

LA NOSTRA MAR. (DOCUMENT VII)

Moltes poblacions catalanes genuïnament marineres no veuen la mar o n'estan separades per obstacles. I és una tragèdia el cas de la gent que, vivint en bona part de les indústries marítimes, amb prou feines té amistat amb la mar nodridora. Els barcelonins no veuen la gran faixa de blau marí, si no és des de l'alta llunyària de les muntanyes veïnes. Els tarragonins, que veuen la mar des dels carrers costaruts, tenen el camí de les platges interceptat per noses fèrries.

La mar ha fet gran i rica Barcelona, i Barcelona fuig de la mar, i se li fan fonedisses les platges. Tarragona, que no pot eludir la visió blava si no tanca els ulls, guaita al peu de l'altura les platges suaus, però xoca amb la línia del ferrocarril, que li ha privat d'establir fàcils camins d'accés a la seva mar claríssima.

Per motius alhora sentimentals, estètics i higiènics, cal tornar la plena possessió de la mar a les poblacions que l'han perduda. El projecte de Passeig Marítim de Barcelona respon a aquesta necessitat vital de la urbs, i per això des del nostre diari hem volgut empènyer cap a la realització de la iniciativa. L'oblit de la mar és a Barcelona un contrasentit que convé esborrar, una tristesa que convé esvaïr. La primera ciutat de la Mediterrània ha de poder veure amb els seus ulls la mar llatina, que ha estat i és i serà la mar de la nostra puixança; que ha estat i és i serà la mar de la nostra glòria.

Els barcelonins que comprenen la falla que representa l'absència visual de la mar i la desaparició lenta de les platges, comprendran per això mateix les raons de l'esforç que altres poblacions marítimes realitzen per la reconquesta de la pròpia mar. Ara mateix Tarragona treballa ardidament i insistentment per a treure's l'argolla de ferro que la priva d'estendre's fins a les magnífiques platges que té a tocar. Aquests últims dies, una nombrosa comissió de delegats de les corporacions

tarragonines ha fet gestions a Madrid per tal d'aconseguir la rectificació del trajecte ferroviari i la construcció d'una estació central. Així desapareixrien els terraplens, els desmunts i els riells que formen una muralla entre els voltants de Tarragona i les platges situades a llevant.

Tarragona mereix l'ajut de Barcelona i de tot Catalunya per a l'assoliment d'aquestes noblilíssimes aspiracions. L'actual traçat del ferrocarril representa un veritable esguerrament de l'esplèndida situació de la vella capital romana. La línia fèrria ha enlletgit i ha isolat aquelles platges, que són de les millors de la Mediterrània, per llurs condicions naturals. I tot l'ample promontori que va des de la platja del Miracle fins a la de la Rabassada, ha esdevingut un erm rocós, una estesa de garrigues abandonades. Aquell indret, posat en valor, urbanitzat discretament, oferiria una de les més lluminoses visions de la nostra mar. El primer pas per l'embelliment dels voltants de Tarragona, ha d'ésser la desaparició del camí de ferro que ara segueix les vores de la mar fins que arriba a l'estació, insuficient i miserable. Els tarragonins es mostren avui disposats a cooperar activament a la gran millora i a no reincidir en les culpes egoistes d'aquells altres tarragonins del segle passat que es van deixar perdre el pas dels directes. Sense el tros de línia férrea que trenca la costa i mutila les platges, tota aquella part de la marina podrà ésser un lloc de delícia, tant per a l'estiuada com per a la hivernada. Només demanariem, si això ha d'ésser un fet, que els tarragonins no vagin massa depressa a substituir les atzavares, els romanills, les farigoles i les esparragueres de la garriga actual, per cases de camp d'estil aràbig -que tant abunden aïlls! als afores de la ciutat- i per placetes geomètriques amb acàcies de bola.

A. Rovira i Virgili.
Diario de Tarragona,
num 49, de 26 de febrer de 1927.

LA MAR. (DOCUMENT VIII)

Tarragona, la ciutat augusta, torna a la mar. El balcó de la Mediterrània podrà devenir, altra vegada, un símbol, per aquesta inquietut que ara fa vibrar la Ciutat, preparant el retorn a la mar de les glòries... -Si l'estàtua de Roger de Llúria, emplaçada al cap de la Rambla de S. Joan, al balcó mateix de la Mediterrània, pogués fer-se girar de cara a l'amplia mar!...

Tarragona havia perdut a la mar, com tantes ciutats. L'estació de ferrocarril, amb la quantitat de terreflens, riells, edificacions, desmuntats de terra, es convertí en muralla entre la vella capital romana i la platja esplèndida. La mar restà orfe de la companyia de la ciutat.

Aquests dies, la premsa de Tarragona, acompanyada de bona part de Barcelona i Madrid, va plena de la campanya que porten a cap els tarragonins per acostar-se a la mar, per treure's l'argolla de ferro que ha fet possible el divorci de la ciutat i la mar: s'ha de canviar l'estació de lloc. I tanmateix sembla que les gestions van per bon camí. Ahir mateix, ens arribava el "Diario de Tarragona" publicant en lloc preferent un títol significatiu, Tarragona tornarà, doncs, si no fallen les gestions, a tenir la mar... La mar que ha estat, és i serà la mar de la nostra puixança; que ha estat, és i serà la mar de la nostra glòria, com diu un il·lustre tarragoní, Rovira i Virgili,

Ens caldria ara la ploma de Joan Maragall, el gran enamorat de la mar -tan enamorat, que la mar sempre ens sembla un tema margallí- per escriure un cant a la Mediterrània.

Té raó Rovira i Virgili: Per motius sentimentals, estètics i higiènic, cal tornar la plena possessió de la mar a les poblacions que l'han perduda... Hi han tantes i tantes poblacions que l'han perduda la nostra mar!

L'han perduda no sols materialment, sinó adhuc moralment. Les ciutats s'han inclinat a girar-se d'esquena a la blava immensitat de l'aigua.

El camí de ferro, ha estat el primer impulsor d'aquest divorci amb la mar. En la nostra costa de Llevant des de Barcelona fins a Pineda, el riell voreja la mar, asquarterant en molts llocs la platja i el terreny on podria haver-hi passeig marítim una mica vistós que convidés a acostar-se a la mar. Hi ha poblacions que sota la via del carril encara han pogut intèrter-ho. Caldetes és un exemple; Calella un altre.

Però quantes i quantes platges no queden mutilades per la via que implacable, s'extén com un braç de ferro, en el llarg d'aquesta costa lluminosa...!

Però així com hi va haver un època en que els pobles s'adreçaren per enderrocar les muralles, que un dia servien per salvar i guardar-los de perills majors, fins exterminar els fonaments, el nostre somni seria que en els nostres dies, puguéssim presenciar un redreçament, contra la via del tren a prop de la mar, que podria començar i tenir un precedent coratjós en aquesta campanya que porta a la Ciutat de Tarragona.

Creixerien i s'embellirien les nostres platges i les ciutats tornarien a esperar de la mar tota la glòria, tota la bellesa futura. Barcelona mateix, comença a vibrar contra la muralla de ferro que l'empresona per tots cantons i per la construcció del Passeig Marítim. El nostre somni, pot ser quimèric. No passem de tenir-lo com a somni, perquè no hi ha res que ens privi de somniar. Però fóra tanmateix ideal que es pogués portar a terme. La mar, la nostra mar Mediterrània ens sembla que la sentiríem cantar de goig, com en els dies gloriosos del nostres Roigers.

Del "Diari de Mataró"
para Diario de Tarragona,
52, de 2/3/1927

NECROLOGIA D'UN PESCADOR. (DOCUMENT IX)

¿Ens permetreu, lectors amics, que avui dediquem el nostre article a un home d'humil condició que acaba de fer una fi tràgica?. Vosaltres trobareu al diari una notícia vulgar de la crònica de sang: un pescador de Tarragona que ha caigut mortalment ferit en una baralla, promoguda -oh sarcasme de la misèria humana!- per un grapat de fems del camí. La desproporció entre el crim i la seva causa pot servir de tema a tristes reflexions sobre els fenòmens psicològics i socials. Però no és pas l'aspecte abstracte del que nosaltres veiem preferentment en aquest homicidi. Allò que hi viem és sobre tot la figura del pescador mort. Aquest pescador de platja -pobre pescador d'art i d'artet- era amic nostre, un company de converses i un col·laborador a les nostres feines agrícoles de l'estiu. I perquè coneixíem aquest home, i parlàvem sovint amb ell, i rebíem algunes vegades les seves confidències, podem dir i certificar que no era un home roí, ni un home plebeu. A nosaltres ens plaïa més l'enraonar, amb aquest pescador analfabet, de coses de la mar i del cel, de peixos i estels, que no pas enraonar de política local o de crítica literària amb alguns homes de carrera i de pretensions.

El nostre pescador era un català de Calaceit -català a despit de la geografia oficial-, recriat a Tarragona, casat i amb onze fills, que vivia en un casalot mig enderrocat vora la platja tarragonina de la Rabassada. En aquella platja s'aplega la mísera gent que viu d'estirar l'art. Entre aquella humanitat caiguda -tant caiguda físicament com moralment- el nostre pescador

es destacava en noblesa. Havíem pogut comprovar repetidament que eren sencers, dintre la seva ànima, els resorts morals; i el seu tipus físic era ben diferent del tipus degenerat o alcohòlic que sovint apareix al llarg de la corda dolorosa que estira la xarxa de l'art.

Aquell home es mereixia una altra vida... I una altra mort. Era desinteressat, honest, treballador, a despit del desordre de les seves tasques. Tenia molt vius el sentiment de l'honor y el sentiment de la caritat del seu coratge als qui veia en perill de mort. En pocs anys, poguérem veure amb els nostres propis ulls aquell pescador carregat de fills llançar-se sense vacil·lar en mig de les ones de la mar avalotada per salvar la vida de banyistes que s'ofegaven.

I quan exposava la pròpia vida per salvar la dels altres, no pensava en cap recompensa material, sino en el bé que feia, en el deure que cumpria.

Els amics que hagin llegit el "Quadern blau" on Carles Soldevila i Claudi Ametlla escrivien la nostra biografia, pot ser recordaran l'al·lusió que hi ha, cap al final, a un veí de platja, mig mariné i mig pagès, que ens ajudà a convertir en hort un roquissar. I bé: aquest home que ara ha caigut, colpit per una ganivetada al cor, és el nostre col·laborador, el company de feina de fer cristalls i marges.

L'estiu vinent sentirem prop nostre el buit del pescador amic, que sabia tots els noms de tots els vents, i tots els noms de totes les plantes, i tots els noms de tots els peixos, i que guaitant els núvols i l'estelada del cel, ens deia el temps i les hores.

A. Rovira i Virgili.
La Nau
Diario de Tarragona,
núm 85, d'11 d'abril de 1929

NOTES:

- 438 Aquestes dues últimes cases consten en mans privades.
- 439 S'esmenta aquí per la seva especial significació. Està en mans privades.
- 440 Article de **M. Menéndez**, al *DT*, núm. 282, del 29 de novembre de 1925.
- 441 Tarragona és de les ciutats més cares d'Espanya, especialment quant a l'adquisició de peix. Veure *Tarragona*, núm. 711, del 27 de gener de 1923.
- 442 *DT*, núm. 232, del 5 d'octubre de 1923.
- 443 *DT* del 9 d'octubre de 1923.
- 444 *DT* del 18 d'octubre de 1923.
- 445 *DT*, núms. 34 i 46, del 8 i 22 de febrer de 1924, respectivament.
- 446 *DT* del 9 i 11 de març de 1924.
- 447 *DT* del 22 de febrer de 1924.
- 448 *DT* de l'1 de febrer de 1924.
- 449 *DT*, núm. 42, del 17 de febrer de 1924.
- 450 *DT*, núm. 51, de l'11 de març de 1924.
- 451 *DT*, núm. 53, del 13 de març de 1924.
- 452 *DT* del 25 de març de 1924.
- 453 *DT*, núm. 76, del 10 d'abril de 1924.
- 454 *DT*, núm. 47, del 24 de febrer de 1926.
- 455 *DT*, núm. 71, del 24 de març de 1927.
- 456 *DT* del 21 de desembre de 1927.

BIBLIOGRAFIA

- ABELLÓ I GÜELL, T.: «El nacionalisme i les classes populars en el si de la Unió Catalanista», *Quaderns d'Història Contemporània*, núm. 7. Tarragona, 1985, (pp. 7-17).
- ACTES: Actes del Ple de la Diputació de Tarragona: I, 1921-25; II, 1925-28; i III, 1928-31. Arxiu de la Diputació de Tarragona.
- ÍDEM: Actes de la Comissió Permanent. Arxiu de la Diputació de Tarragona, anys 1923-31.
- ÍDEM: Actes de la Cambra Oficial de Comerç, Indústria i Navegació de Tarragona. Arxiu de la COCIN de Tarragona, anys 1924-36.
- ÍDEM: Actes de l'Associació de Consignataris de Tarragona. Arxiu de la COCIN, anys 1916-25.
- ÍDEM: Actes de la Junta d'Obres del Port de Tarragona. Arxiu de la JOPT, anys 1921-31.
- ÍDEM: Actes dels Acords Municipals. Arxiu Municipal de Tarragona, anys 1922-31.
- ÍDEM: Actes del Congrés del Cinquantenari de la II República Espanyola, celebrat a Tarragona per l'abril de 1981.
- ADSERÀ MARTORELL, J.: Tarragona, capital de Província. Estudio histórico documental sobre la división del territorio. Pròleg de J. M. Font Rius. Edita l'autor. Tarragona, 1986.
- AIGUADÉ, J.: La lleialtat a l'època. Barcelona, 1930
- AIGÜES: El problema del abasto de aguas potables de Tarragona. Su capitalidad y solución. Tip. de A. Ventura Altès, 1922 (opuscle).
- AJUNTAMENT DE TARRAGONA: Reglamento interior de Sanidad Municipal, Imp. de F. Sugrañes. Tarragona, 1927.
- ALEGRET, A.: Tarragona a través del siglo XIX, Imp. Torres Virgili. Tarragona, 1924.
- ÍDEM: Las calles de Tarragona, Tipografia Editorial. Tarragona, 1922.
- ALEMANY, J.; BLAY, J.; ROQUER S.: Port de Tarragona, Ed. Avenç. Barcelona, 1986.
- ALLISON PEERS, E.: Catalonia infelix (Dissortades Catalunya). Ed. Virgili i Pagés,

Barcelona, 1986

ALMUIÑA, C.: «El papel de los gobernadores civiles en el manejo de la prensa provincial». I Trobada d'Història de la Premsa. Universitat del País Basc, 1985.

ANGUERA P.: «Consciència nacional i classes socials a Reus. 1868-1938», a «La qüestió nacional al Camp de Tarragona», Quaderns d'Història Contemporània, I. Tarragona, 1980.

ÍDEM: La Diputació de Tarragona. Imatges per a una Història. Diputació de Tarragona, 1986.

ANUARI: Anuario Riera. Tarragona, 1927.

ARCO, L. de: Guía de Tarragona, Nueva Guía Artística. Tarragona, 1912.

ARESTE BAGES, J.: El crecimiento de Tarragona en el Siglo XIX. De la nueva población del puerto al Plan de Ensanche. Ajuntament de Tarragona, 1982.

ARNAVAT, A.: Classe contra classe. El conflicte social de 1915 a Reus, Ed. Centre de Lectura, Pròleg de P. Anguera. Reus, 1987.

ÍDEM: L'impacte de la I Guerra Mundial sobre l'economia reusenca (1914-1923), Cambra de Comerç de Reus. Reus, 1987.

ASSOCIACIÓ EMPRESARIAL QUÍMICA DE TARRAGONA: La industrialización de Tarragona: Análisis histórico, problemática actual, estrategias de futuro, Ed. AEQT. Tarragona, 1929.

AVENÇOS: () avance de Tarragona y su provincia desde el Golpe de Estado hasta 1928, Ed. del Govern Civil de Tarragona, 1929.

BAERLEIN, H.: Spain: yesterday and tomorrow, (pp. dedicades a Tarragona, 248-261), Herbert Jenkins Limited. Nova York, 1930.

BAIXAULI MORALES: Tarragona musical. Un siglo de vida artística. Ajuntament de Tarragona, 1969.

BARRAGAN, P.: La dictadura pintoresca. La verdad acerca del tesoro de Poblet, (opuscle), Imp. Josep Pijoan. Tarragona, 1931.

BARRULL, J.: Les comarques de Lleida durant la Segona República (1930-36), Ed. Avenç. Barcelona, 1986.

BELLIDO, S.: Antecedentes sobre la historia antigua y moderna del puerto de Tarragona. Tarragona, 1883. (Edició en facsímil a Tarragona, 1986).

BENAGES J.; CALLE R.: Tarragona. Segle XX, a través de les postals. 4 volums, Ed. Societat Filatèlica i Numismàtica. Tarragona, 1989 i ss.

BERTRAN I CUDERS, J.: Cambrils. Dictadura i República. (1923-1939). Ajuntament de Cambrils, 1989.

BERTRAN I VALLVÉ, D.: Tarragona y su fábrica de tabacos. Un sueño hecho realidad, Ed. del Cinquantenari de la posada en marxa de la Fàbrica de Tabacs de Tarragona, 1982.

- BIBLIOGRAFIA: Número monogràfic dedicat a la Història Contemporània del Camp de Tarragona, a *Quaderns d'Història Contemporània*, núm. 2. Tarragona, 1980.
- BLADÉ I DESUMVILA, A.: *El meu Rovira i Virgili*, Teide. Barcelona, 1981.
- ÍDEM: *Viuere a Tarragona*, Institut d'Estudis Tarraconenses. Tarragona, 1984.
- ÍDEM: *Antoni Rovira i Virgili i el seu temps*, Fundació Vives Casajuana. Barcelona, 1984.
- BROCÀ, S. de: *Riudecanyes i la Baronia d'Escornalbou*, Ed. Fundació Loaiza-Vidiella. Barcelona, 1986.
- BUQUERAS I BACH, J.M.: *Arquitectura de Tarragona. Siglos XIX y XX*, Llibreria Guardias. Tarragona, 1980.
- BUESO, A.: *Memorias de un cenetista*. Ariel, Barcelona, 1976.
- BUTLLETÍ: () *del Ateneo Tarraconense de la Clase Obrera*, de diversos anys. Hemeroteca Municipal de Tarragona.
- CACHOT TORROJA, J.: *Magatzems generals de dipòsit de Reus. Estudi i plantejament d'una institució comercial per afavorir el desenrotllament de l'economia reusenca*, (opuscle), Centre de Lectura. Reus, 1923.
- ÍDEM: *Zona del port de Tarragona. Medis per augmentar son tràfec*, (opuscle), Gràfiques Navas. Reus, 1923.
- CAMBRA DE COMERÇ, INDÚSTRIA I NAVEGACIÓ DE TARRAGONA:
- Memòries anuals impreses sobre l'activitat econòmica de la província (1923-1936).
 - Normativa de la Cambra de Comerç, 1930.
 - Dossiers de documents i correspondència sobre transport i activitats econòmiques.
- CAPDEVILA D. i MASGRAU, R.: *La justícia social*, Barcelona, 1979
- CAPDEVILA, S.: *Guia de Tarragona*, Llibr. J. A. Guardias. Tarragona, 1929.
- ÍDEM: *Treballs històrics de Mn. (1883-1932)*, Ed. a cura de F. X. Ricomà Vendrell. Diputació de Tarragona, 1980.
- CARDO, J.: *Congreso vitícola de Reus. Acta celebrada de las sesiones de 21-22 de marzo de 1889*, (opuscle), Imp. Navàs. Reus, 1900.
- ÍDEM: *L'evolució dels conreus del camp de Tarragona a partir del Segle XVIII*, Institut d'Estudis Vallens. Valls, 1983.
- CAROD ROVIRA, J. Ll.: *Marcel·lí Domingo (Tarragona 1884, Tolosa 1939). De l'Escola a la República*, Ed. El Mèdol. Tarragona, 1989.
- CLIMENT L.: *Rojos en Tarragona y su provincia*, Imp. Torres i Virgili. Tarragona, 1942.
- COMAS R.: *Vidal i Barraquer. Síntesis biogràfica*, Publicacions de l'Abadia de Montserrat. Barcelona, 1977.
- ÍDEM: *Gomà i Vidal i Barraquer: Dues visions antagoniques de l'Església del 1939*, Laia.

Barcelona, 1974.

COMISSIÓ MUNICIPAL DE CULTURA: El problema escolar a Tarragona, (opuscle). Ajuntament de Tarragona, 1932.

CORTIELLA, F.; ANGUERA, P.: Història d'Alforja, Ed. de l'Ajuntament d'Alforja, 1986.

COSTAFREDA M.: Orígens del catalanisme a Tarragona. 1900-1914, Diputació de Tarragona, 1988.

CREUS I VIDAL: Visió econòmica de Catalunya, volum 2: Comerç, Transports i Economia en general, Ed. Llibreria Catalònia. Barcelona, 1934.

DASCA ROIGÉ, A. et AL.: «Estudi arquitectònic de l'Església de Sant Llorenç de Tarragona», (treball mecanografiat). Facultat de Lletres de Tarragona, maig de 1985.

DIPUTACIÓ PROVINCIAL DE TARRAGONA: Casa de Beneficència. Tarragona, 1930.

DIVERSOS: «Aspectes del Catalanisme polític», núm. monogràfic de *Quaderns d'Història Contemporània*, núm. 7. Tarragona, 1985.

DOLÇ I CARTANYA, J.: Higini Anglès (1888-1969), El Mèdol. Tarragona, 1988.

DONNET Y PAREJA, B.: Los puertos de España, Establiment Tipogràfic. Madrid, 1910.

DUCH I PLANA, M.: Reus i el Baix Camp durant la II República, Ed. Centre de Lectura. Reus, 1989.

ÍDEM: «Catalanisme i cristianisme durant la II República. La Federació de Joves Cristians de Catalunya», a *Quaderns d'Història Contemporània*, núm. 6, pp. 47-63. Tarragona, 1984.

ELIAS DE MOLINS, J.: Los riegos de la provincia de Tarragona. Orientaciones sociales agrarias, Imp. Barcelonesa, s/d.

ÍDEM: Estudio económico-social de la provincia de Tarragona. Síntesis de su riqueza actual y posibilidades, Imp. Medina. Tarragona, 1946.

ESCODA I VILA, J. M.: Reus de la Dictadura a la República, Centre de Lectura. Reus, 1979.

ESTRADÉ I CIURANA, M.: «El Cardenal Vidal i Barraquer, un home lliure». Primer Premi de l'Òmnium Cultural d'Articles Periòdics. Imp. Escipió, Ed. Òmnium Cultural. Tarragona, 1978.

FERRER I BOSCH, M. A.: «El programa urbanístic de Guillem Oliver, síndic persone de la Ciutat de Tarragona» l'any 1891, diputat a Corts per Tarragona l'any 1820 i regidor de Tarragona el 1822-23", a *Revista Tècnica de la Propiedad Urbana*, núm. 27, pp. 105-115, 1977.

ÍDEM: «La pagesia del Camp de Tarragona: transició d'una agricultura pre-capitalista a la capitalista», a *Universitas Tarraconensis*, IV, 1981-82. (pp. 217-231). Tarragona, 1982.

ÍDEM: «La pagesia i el moviment nacionalista català durant la Restauració», a *Quaderns d'Història Contemporània*, núm. 7, pp. 19-33 i també: «Aspectes del catalanisme polític». Tarragona, 1985.

ÍDEM: «La fil·loxera al Camp de Tarragona: aspectes socials (1878-1923)», Congrés d'Estudis d'Història Rural. Sant Sadurn d'Anoia. Centre d'Estudis Històrics Internacionals. Universitat de Barcelona, 1988.

ÍDEM: «La divisió de la Província de Catalunya: el cas de Tarragona. Prioritat del port comercial i elecció de la capital», a *Lligall. Revista d'Història*, pp. 21-30, juny de 1990.

FIGUERES, J.; TEIXIDÓ, J.: Aspectes significatius de la Història de l'Educació al primer terç del segle XX a Tarragona, Departament d'Ensenyament. Tarragona, 1987.

FONT DE RUBINAT, P.: Tarragona. Seixanta-quatre Il·lustracions amb text, Llibreria Verdguer, col. Catalunya Artística. Barcelona, 1930.

FOGUET I MARSAL, J.: El libro de la patria. Tarragona, 1926.

GARCÍA PÉREZ, A.: Historial del Regimiento de Infantería de Tarragona núm. 78, (opuscle), Imp. del Colegio de M^a Cristina. Toledo, 1924.

GARCIA RAMON, M. D.: «Evolució de les superfícies de cultiu al Baix Camp (1955-1971)», a la *Revista del Centre de Lectura*, núm. 295, pp. 5-18. Reus, juny de 1977.

GAVALDÀ I TORRENTS, A.: El pensament agrari de l'anarquisme a l'Alt Camp: 1923-1939. El paper de Pere Segarra i Boronat, Diputació de Tarragona, 1986.

GRAMUNT, J.: Memorial de los Arzobispos de Tarragona, por don (), con la colaboración de Antonio Company Fernández de Córdoba e ilustraciones de A. Saló, Orbis. Barcelona, 1946.

ÍDEM: Tarragona gentilicia, Imp. Juan Sallent Suc. Barcelona, 1968.

GRANADOS, A.: El cardenal Gomà, Primado de España, Espasa-Calpe. Madrid, 1969.

GUANSÉ, D.: «En Domènec Guansé, de Tarragona» (sobre la Catalunya Ciutat), a *Revista de Catalunya*, any III, núm. 20, vol. IV, pp.182-184, febrer de 1926.

GUIA: Guía de Tarragona. Manual práctico para el turista y el consumidor. 1924-25, Imp. Llorens i Cabré. Tarragona, 1925.

HERAS CABALLERO, P.: La Revolució de Setembre de 1868 a Tarragona. Ajuntament de Tarragona, 1981.

HERAS CABALLERO, P.; MAS, C.: Els primers cent anys de la Cambra de Comerç de Tarragona, Ed. COCINT. Tarragona, 1987.

HERNÁNDEZ SANAHUJA, B.: Historia de Tarragona, Imp. Tip. Alegret. Tarragona, 1892. (Continuada per Emili Morera Llauredó).

HISENDA: Arxiu de la Delegació d'Hisenda de Tarragona:

- Fons de tributació rústica, urbana i d'utilitats sobe la riquesa mobiliària...
- Defraudacions, fallides.
- Impostos especials sobre el vi i els alcohols.
- Impostos i guies sobre la producció d'oli.

- Concertacions per a transports de viatgers i mercaderies; impostos sobre vehicles de tracció animal i mecànica.
- Balanç de Societats.
- Registre de finques urbanes i solars.
- Transmissions de domini.
- Relacions de contribuents.
- Altes i baixes de Contribució urbana i industrial.
- Llibre de vendes de comerciants i industrials.
- Escritures de formació i dissolució d'empreses.
- Moviment de préstecs hipotecaris.
- Classes passives, etc.

(Arxiu Provincial de Tarragona, Secció d'Hisenda).

IGLÉSIES, J.: Delimitació del Camp de Tarragona, Llibr. Nacional i Estrangera. Reus, 1930.

ÍDEM: L'aiguat de Santa Tecla, R. Dalmau. Barcelona, 1971.

ÍDEM: «Estadística de les superfícies cultivades del Camp de Tarragona en el present segle», separata de *Quaderns d'Història Econòmica de Catalunya*, IV, 3r. trimestre, pp. 1-99. Barcelona, 1970.

ÍDEM: Les minves dels cultius i de la població de la comarca del Priorat, (opuscle), Fundació Vives Casajuana. Barcelona, 1975.

INFORME: «Producción y distribución de la Energía Eléctrica con breve reseña de la provincia de Tarragona», Ministeri de Treball, Comerç i Indústria. Madrid, 1923.

INSTITUT D'ESTUDIS TARRACONENSES RAMON BERENGUER IV: I Col·loqui d'Història del Camp de Tarragona, Conca de Barberà i Priorat. Imp. Sagrañes, Tarragona, 1979.

ÍDEM: Bibliografia Històrica Tarraconense, 10 vols. Diputació de Tarragona, diversos anys.

IXART, F.: Estudio del Marqués de Montoliu. Tarragona, 1946.

JORDÀ FERNÁNDEZ, A.: Poder i Comerç a la ciutat de Tarragona. Segle XVIII. Diputació de Tarragona, 1983.

JOVÉ I ORTONEDA, F.: Algunes notícies sobre la construcció de la línia dels directes entre Reus i Marçà-Falset. Pròleg de P. Anguera. Ajuntament de les Borges i Diputació de Tarragona. Les Borges del Camp, 1989.

LLADONOSA, M. Catalanisme i moviment obrer: El CADI, entre 1903 i 1923. Publicacions de l'Abadia de Montserrat, Barcelona 1988

LÓPEZ BONILLO, D.: El puerto de Tarragona, Caixa de Pensions. Tarragona, 1986.

LORENZO PARDO, M.: La confederación del Ebro. Nueva política hidráulica, CIAP. Madrid, 1930.

- MAGRINÀ, A. de: Tarragona en el siglo XIX, Fill de J. A. Nel-lo. Tarragona, 1901. (Ed. facsímil per l'Ajuntament de Tarragona, 1981).
- MARTÍ I BOFARULL, B.: Cercle de Conferències Catalunya-Ciutat. De la nacionalització de l'art i el sentiment de Tarragona, Imp. Sugrañes, Tarragona, 1909.
- MAYAYO, A.: La Conca de Barberà. 1890-1939, Centre d'Estudis de la Conca de Barberà. Montblanc, 1986.
- ÍDEM: «El neixement del moviment cooperatiu a la Conca de Barberà», en Estudis d'Història Agrària, pp.133-155. Barcelona, 1985.
- ÍDEM: «Geografia del sindicalisme agrari», a Avenç, núm. 134 de febrer de 1990, pp. 16-25.
- MEMBRILLERA, F. G. de: «Lo que ganaría Tarragona con su saneamiento y modernización», treball llegit el 15 de desembre de 1922 a la Cambra de Comerç de Tarragona. Tarragona, 1922.
- MEMÒRIES DEL PORT DE TARRAGONA: Memòries anuals des de finals del s. XIX, amb dades estadístiques del moviment al port i els pressupostos de l'entitat.
- MEZQUIDA, L.: «Tarragona en las primeras décadas del silo XX», a Revista Técnica de la Propiedad Urbana (RTPU), núm. 31. Tarragona, 1982.
- ÍDEM: «El puerto, principal industria de Tarragona», a RTPU, núm. 24, pp. 67-72. Tarragona, 1973.
- ÍDEM: «Tarragona, 1920-30», a RTPU, núm. 33. Tarragona, 1983.
- MIQUEL PARELLADA, J. M.: Los hospitales de Tarragona. por y José Sánchez Real, Imp. Sugrañes, Tarragona, 1959.
- MIR CURCO, C.: Lleida (1890-1936): Caciquisme polític i lluita electoral, Publicacions de l'Abadia de Montserrat. Barcelona, 1985.
- MIRÓ ESPLUGUES, M.: Club Nàutic de Tarragona. Cent anys de vida esportiva i social (1878-1978). Ed. Club Nàutic i Ajuntament de Tarragona, 1982.
- MOLINS, J. M.: Elecciones i partidos políticos en la provincia de Tarragona. 1890-1936, 2 vols. Pròleg d'Isidre Molas. Diputació de Tarragona, 1985.
- MONTOLIU, M. de: Llibre de Tarragona. Tarragona, 1913.
- ÍDEM: Tarragona, símbolo, Sindicat d'Iniciativa de Tarragona, 1951.
- MORANT I CLANXET, J.: La Societat Corall l'Àncora. 1860-1981. Pròleg d'Olga Xirinaçs. Tarragona, 1985.
- MORERA, E. El port de Tarragona, Imp. Sugrañes. Tarragona, 1910.
- MUIÑOS, M. J.: 1923. Crisi econòmica i postures ideològiques davant el Cop d'Estat, Ajuntament de Tarragona, 1987.
- ÍDEM: «La descomposició del Sistema Restauracionista (1920-23): la pèrdua dels valors

tradicionals com a símptoma», a *Quaderns d'Història Contemporània*, núm. 9, pp. 85-97. Tarragona, 1986.

MULLER I DE FERRER, J. de: Memoria del Tribunal Tutelar de Menores, 1920-45. Tarragona, 1946.

NEGOCIADO DE AGUAS: Antecedentes obrantes en el Negociado de Aguas de la Corporación Municipal, relacionados con la oferta de 6.000 plumas de agua potable para el abastecimiento de esta ciudad, hecha por el ingeniero D. Pedro Soulere Bové, en 31 de julio de 1922. Imp. de Josep Pijoan. Ajuntament de Tarragona, 1922.

NOGUERA, J.: La Escuela Normal de Tarragona. 1843-1931. Cien años de la vida de una Escuela Normal. Ed. Publicacions i Edicions de la Universitat de Barcelona, 1984.

OLIVÉ I SERRET, E.: «Algunes reflexions entorn del federalisme en relació a les classes populars catalanes (1808-1939)», a *Quaderns d'Història Contemporània*, núm. 6, pp. 71-77. Tarragona, 1984.

ÍDEM (dir.): Història del Camp de Tarragona, I: El Tarragonès. Diputació de Tarragona, 1989.

OLIVÉ I SOLANES, J. M.: Tarragona a través del temps. Ed. Gas Tarraconense. Tarragona, 1984.

OLIVERAS I MASSÓ, L.: Clasificación y cultivo de las cepas y elaboración de vinos de la provincia de Tarragona com miras a la Exportación, Ministerio de Fomento. Reus, 1923.

ÍDEM: Datos para un avance sobre la viticultura de la provincia de Tarragona. Escola de Viticultura i Enologia de Reus, 1915.

OLIVERES, C.: Los vinos de 1911 naturales de la provincia de Tarragona. Estació Enològica de Reus, 1914.

PALMA DE MALLORCA, P. A. de: Las calles antiguas de Tarragona (siglos XII-XIV) por el P., diversos toms. Diputació Provincial de Tarragona, 1956-58.

PASTRANA I ICART, L.; CANOS I COSTA, S.: La presó de Tarragona, Justícia i Pau. Tarragona, 1982.

PEMARTÍN, J.: Los valores históricos de la Dictadura. Ed. Arte y Ciencia. Madrid, 1928.

PI I SUNYER, C.: L'aptitud econòmica de Catalunya. Barcelona, 1927

POBLACIÓ: Censo de la población de España. Provincia de Tarragona, INE. Madrid, diversos anys.

POTAU COMPTE, J.: Tarragona, col·lecció España en Paz, Imp. Omnia. Madrid, 1964.

PRESSUPOSTOS DE L'AJUNTAMENT DE TARRAGONA: Ingresos y gastos. Interior y Ensanche, diversos volums. Imp. Forés. Ajuntament de Tarragona, diversos anys. (Arxiu Municipal de Tarragona).

PUIGBONET, et. al.: Álbum de Tarragona. Tarragona, 1925.

- PUJADAS, J. J. i BARDAJÍ, F.: Los barrios de Tarragona. Una aproximación antropológica. Ajuntament de Tarragona, 1987.
- PUJALS I VALLVÉ, J. M.: L'Ateneu Pi i Margall en el seu cinquantè aniversari (1929-1979), Graf. Sant Jordi, Alcover. Ajuntament de Vila-seca.
- RAHOLA I TREMOLS, F.: Del comerç antic i modern de Tarragona, Il·lustració Catalana. Barcelona, 1911.
- RECASENS, J.: Vida inquieta. Combat per un socialisme català, Ed. Empúries, Barcelona, 1985
- RECASENS, J. M.: «La influencia del movimiento portuario en el desarrollo de la ciudad de Tarragona», a *RTPU*, núm. 7, pp. 63-99, 1963.
- ÍDEM: La ciudad de Tarragona, 2 vols. Barcelona, 1966.
- ÍDEM: El Instituto de Enseñanza Media A. Martí i Franquès de Tarragona, (1845-1965). Tarragona, 1969.
- ÍDEM: El Corregimiento de Tarragona en el último cuarto de siglo XVIII. Aspectos económico y político-social, Reial Societat Arqueològica Tarraconense. Tarragona, 1963.
- ÍDEM: El Club Gimnástico. Tarragona, 1886-1961. Tarragona, 1961.
- REGISTRE D'ASSOCIACIONS: Relació d'Associacions de tipus cultural, polític, recreatiu, de socors mutus... recopilat el 1924. (Arxiu del Govern Civil de Tarragona).
- ÍDEM: «(...) de correspondència mantenida per la JOPT, años 19191931» (Arxiu del Port de Tarragona).
- RIERA I GÜELL, M.: Estampas Tarraconenses, Imp. Torres Virgili. Tarragona, 1979.
- ROIGÉ, X.: «El Priorat: conreu de la vinya, tècniques vinícoles i organització social», *Avenç*, núm. 111, pp. 16-21, gener de 1988.
- ROVIRA I GÓMEZ, S.: Breu història de Tarragona, Òmnium Cultural. Tarragona, 1986.
- ÍDEM: Els Ixart. Una nissaga set-centista de botiguers i comerciants vallencs. Valls, 1987.
- ÍDEM: Antologia tarraconesa de Rovira i Virgili, preparada per (...). Diputació de Tarragona, 1982.
- RUIZ I PORTA, J.: La ciudad de Tarragona, Oliva Imp. Barcelona, 1915. (Hi ha una edició de 1929 feta pel Butlletí de la Societat d'Atracció de Forasters).
- SALVAT I BOVÉ, J.: La ciutat i el Camp de Tarragona. Pròleg de M. Riera. Ed. Suc. de Torres Virgili. Diputació de Tarragona, 1969.
- ÍDEM: Tarragona en la Historia General, Imp. Ventura Altès. Tarragona, 1929.
- SANTAMARIA, J.: Visions de Catalunya. Barcelona, 1954. (Dedica a Tarragona les pp. 59-237).
- TERMES, J.: La immigració a Catalunya i altres estudis del nacionalisme català, Biblioteca

Univ. Empúries, Barcelona, 1984.

VALLVERDÚ I MARTÍ, R.: La milícia nacional de Reus en els orígens de la Catalunya Isabelina, Institut d'Estudis Tarraconenses. Diputació de Tarragona, 1986.

VANDELLÒS, A.: Catalunya, poble decadent, Biblioteca catalana d'autors independents, Barcelona, 1986

VALLÈS i PUJALS, J.: Elogi de Catalunya, Llibreria Catalonia, Barcelona, s/d.

VILA-SAN-JUAN, J.L.: La vida cotidiana en España durante la dictadura de Primo de Rivera, Ed. Argos - Vergara, Barcelona, 1984.

VIRGILI I SANROMÀ, J.: Tarragona, 1900, Imp. Torres Virgili, Caixa d'Estalvis Provincial de Tarragona, 1975.

ÍDEM: Tarragona i la seva premsa, 2 vols. Caixa d'Estalvis Provincial de Tarragona, 1980.

VIVES I RECASENS, F.: Tarragona Benéfica, Imp. Torres Virgili, Tarragona, 1929.

XURIGUERA, R.: La repressió contra els obrers a Catalunya, Barcelona, 1937.

ÍNDICE DE NOMS

Abelló Roset, J. 208
 Adserà Martorell, J. 182, 273
 Agudé, E. 182
 Aiguadé i Miró, J. 107
 Albafull i Vidal, A. 203
 Alcanya, A. 132
 Alegret, A. 61, 69, 103, 273, 277
 Almenara, P. 188
 Alonso Aregil, F. 212
 Altés, R. 179
 Allison Peers, E. 15, 26, 273
 Andrés Gallego, J. 188
 Anes, R. 179
 Anguera, P. 182, 274, 276, 278
 Aresté Bagés, J. 60
 Arnabat, I. 207
 Asalto, comte de l'
 44, 103, 126, 153, 161, 180
 Bachoud, M. 103
 Badia, J. 105
 Baixeras Casanyes, E. 188, 210
 Balboa, T. 176
 Barado, E. 38, 44, 51, 84
 Barbier, R. 207, 210
 Barea, A. 108
 Barragán, P. 96
 Batet, fam. 67, 222
 Batet Mestres, E. 211, 212
 Batet Puigbonet, H. 211
 Batet Rosich, D. 211
 Batlle, J. 211
 Bau, J. 39
 Becerra, M. 182, 183
 Bellido, S. 124, 125
 Benages, J. 61
 Benages, D. 103
 Bessa, A. 212, 223
 Besses Andreu, R. 212
 Biosca, T. 176
 Boada Barbé, E. 211
 Boada, fam. 43, 206
 Bonet Amigó, J. 155
 Bonet Arcas, J. 212
 Bonet, Joaquín. 103
 Borbón, Fr. M. de, 128
 Borrull Bartolomé, F. 188
 Bosque Maurel, J. 26, 106
 Boxó Barenys, A. 86
 Brell i Vaqué, J. 52
 Bru Ferrer, J. 175, 188
 Bueso, A. 186, 275
 Bugallal, comte de, 75
 Buqueras, J.M. 60, 61, 275
 Burgos, J. de, 29, 66
 Busquer, R. 30
 Caballé Goyeneche, J.
 24, 85, 86, 131, 132, 133
 Cabestany, J. 126, 127
 Calvet Murga, J. 103
 Calle, R. 61, 274
 Cambó, F. 10, 71, 131, 132, 158, 185
 Canals, fam. 44, 221
 Canti Panadés, Br. 211, 212
 Canyelles, J. 23, 131, 133
 Capdevila 188
 Capdevila, D. 275
 Capdevila, S. 103
 Capel, H. 26
 Carballo Cortina, R. 105
 Cardona, G. 103
 Carnero Arbat, T. 194
 Carquí i Qui, A. 188
 Carretero, F. 188
 Cascante, R. 184
 Castellarnau, fam. 44
 Castellarnau i Magriñà, J. A. 58, 136
 Castells, I. 182
 Castillo, S. 187
 Cendrán Bru, I. 211
 Cerveró, P. 186
 Clanxet i Vidal, M. 188
 Clark, C. 60
 Clavell Palé, Ll. 188, 223
 Company, fam. 44
 Còndor ? 188
 Corbella Alvarez, E. 67
 Corbella Alvarez, S. 67
 Corbella Visó, B. 188
 Creus i Vidal, Ll. 180, 182, 276
 Dalmau, J. B. 205
 Dalmau Martí, O. 211
 Dasi, M. 164

Domènech, M. 176
 Donoso Regnard, J. 188
 Duch, M. 187
 Escofet, R. 185, 208
 Escriu, vda. de A. 208
 Esparza, coronel, 156
 Estellés, E. 149, 157
 Fàbregas, E. 253
 Ferré, C. 165
 Ferrer i Bosch, M. A. 60, 182, 276
 Ferreté Palau, A. 188, 216
 Figueres, M. 175, 277
 Flores de Lemus, A. 115
 Folch, Dr. 107
 Folletete, C. 207
 Foraster, fam. 44
 Forn, A. 104
 Frade y M. Caravaca, J. 203
 Galán i Gabilla, J. L. 60
 Galés, M. 62, 129
 García Blay, M. 208, 210
 García Delgado, J. L. 103, 188
 Garcia Gual, P. 172
 García i Solanes, J. 62
 García Prieto, M. 79
 Garriga i Massó, J. 134, 182
 Garriga, R. 212
 Gasol Queralt, A. 204
 Gasull, F. 168
 Gil Sabaté, J. 188
 Gil Vernet, J. 99, 182, 184
 Gilvent Tarrats, S. 172
 Gómez, D. 10, 11, 211, 212
 Gómez de Membrillera, F. 149
 Gonsé Roura, J. 211
 González García, S. 188
 Gosálvez Valls, P. 203
 Grau Bartolí, R. 188
 Grau Roig, T. 212
 Grigny, marqués de, 158
 Guadalthorce, comte de, 127
 Guansé, D. 85, 103, 277
 Guasch i Monravà, M. 79, 181
 Guasch i Muller, C. 103
 Güell, comte, 103
 Güell Riera, C. 74
 Guinovart Canals, J. 188
 Guinovart Canals, R. 208
 Guinovart i Sabaté, J. 211, 212
 Heras, P. 103, 277
 Hoepfner, Dr. 90
 Huber-Zimmer, F. 210
 Huguet Piñol, J. 188
 Icart Bargalló, J. 188
 Iglesias, P. 212, 220
 Iglesias Fort, J. 60
 Isura, A. 26
 Janet Estivill, J. 212
 Jordà Fernández, A. 278
 Jordà Mestres, J. 210
 La Tour du Pin 177
 Landa, C. de 103
 Lartigau i Martí, B. 203
 López Bertrán, A. 207
 López Bertrán, B. 207
 López Bertrán, J.M. 142
 López Ochoa, E. 179
 López Peláez, A. 69
 López Sopella, A. 51
 Lorenzo Pardo, M. 104, 278
 Lorenzo Pardo, T. 184
 Llaberia, A. 188
 Llandonosa, M.
 Llompарт, A.
 Llorach, D. 210
 Llorente Chala, J. C. 104
 Lloret, P. 60, 87, 106, 154, 158, 208
 Lluna, J. 104
 Magriñà, A. de, 26, 61, 69
 Malé Escuder, A. 188
 Mallo Bosch, M. 207
 Mañé Ivern, M. 210
 Marcó, M.
 March, fam.
 March, J. 217
 Margol Fresé, A. 188
 Marianao, marqués. de, 126, 133
 Maristany, E. 114
 Marqués Cóndor, A.
 Marrugat, E. 210
 Marsol, E. 207, 222, 223
 Martí Caballé, E. 188

Martínez Alcubilla, M. 179
 Martínez Anido, S. 126, 161
 Mas i March, A. 210
 Masalles, J. 210
 Masdeu Vall, J. 210
 Masgrau, D.
 Masip Avila, E. 188
 Masoni, P. 212
 Massó Martí, J. 203
 Maura, A. 115
 Menéndez, M. 60, 269
 Mercadé Galbes, J. 211
 Mercadé Oliva, P. 204
 Merele, J. 208
 Mestre Avila, A. 188
 Mezquida, Ll. 60, 279
 Milà i Camps, J. 38
 Miquel i Verderol, Ll.
 Miró, P. 207
 Molas, J. 156
 Monasterio Grimau, J. 204
 Monche Rios, A. 211, 212
 Monravà, fam. 67
 Monravà, P. 104
 Montcusí, J.
 Monteverde, J. 44
 Montoliu, M. de, 18, 26, 43, 279
 Montserrat, S. 204
 Moragas, fam. 44
 Morera Avel·lí 69
 Morera, E. 185, 210, 279
 Muller, fam.
 Muller y de Ferré, J. de, 36
 Munté Aymamí, J. 211
 Nash, M. 104
 Navarro Mas, J. 212
 Nicolau, J. 126, 217
 Nogués, Julià 158
 Nogués Mas, J. 160
 Odena i Odena, J. 103
 Olariaga, L. 182
 Olivé, J. M. 61, 185
 Olivé Solé, G. 211
 Olwer, L. N. d' 63, 179
 Orovio i Romeu, M. d' 36, 211
 Ors, E. d' 26
 Ortega, N. 104
 Otaegui, M. 188
 Palafox, J. 194
 Palanca, J. 103
 Palma A. de, 60, 61
 Pallarés, J. 207, 210
 Panadés Saperas, J. 210
 Panadés Terré, L. 211, 212
 Panasachs, R. 210
 Paños Atienza, J. 188
 Papió, J. 188
 Pedrol, M. 161
 Pedrol Solé, M. 207, 210
 Pellicer, Joaquim 164
 Pellicer Morera, Joan. 186
 Pemartín, J. 25, 26, 104
 Pérez Landa, M. 207
 Pi i Sunyer, C. 183
 Pi Joan Jané, J. 106, 188, 274, 280
 Pin i Soler, J. 23, 77, 143
 Pinet Nolla, A. 171
 Piqué Gibert, J. 211
 Plana Anguela, R. 208
 Porta, M. 103
 Prats i Prats, J. 52, 55, 150, 183, 210
 Prieto, I. 79
 Primo de Rivera, M.
 Prunera A. de. 129
 Puig Miralles, M.
 Pujals i Martí, E. 188
 Pujol, fam. 201
 Pujol, J. M. 221
 Punyed, fam. 44
 Queralt, A. 204
 Queralt Mateu, J. 204
 Querol i Bofarull, F. 203
 Rabadà, A. 89, 106
 Rabassó, E. 186
 Raventós, F. 188
 Recasens, Eduard 86
 Recasens, Francesc.
 Recasens Raldúa, J.
 Redón, R. 188
 Reyes Leoz, J. L. 60
 Ribas i Martí, R. 188
 Ribas Vilanova, J. 188

Riera Güell, M. 61, 105
 Rivas, E. 188
 Roca Botet, T. 188
 Rodríguez, L. 179, 188
 Roigé Baiget, O. 103
 Rojí, J. 103, 181
 Romanones, comte de, 144
 Rovira i Gómez, J. S. 281
 Rovira i Virgili, A.
 23, 62, 103, 120, 180, 266, 268
 Ruiz de Apodaca, J. 58
 Salvadó, Celestino. 87
 Salvador, Ll. A. de, 39, 62
 Salvat i Bové, J. 61, 281
 Sanabra Filella, R. 188
 Sánchez Guerra, J. 185
 Sancho, B. 188
 Sanfeliu Sanromà, J. 84
 Sanromà Gabriel, J. 188
 Sarralegui, A. 52, 56, 62
 Satorras, fam. 44
 Saugar, Eugenio 211
 Saugar, Gregorio 211
 Segarra i Vaqué, R. 171
 Segarra, I. 204
 Segimón de Fenech, P. 211
 Segura, Andrés 24, 38, 50, 84
 Sellés, S. 103
 Simó, F. 188
 Smith, J. 136
 Solanot Villamanga, S. 203
 Solé Granell, J. 212
 Soler, M. 156
 Soler Palau, G. 211
 Soliano Marot, J. 188
 Soulere Bové, P. 85, 106, 280
 Tamames, R. 107
 Tedde, P. 179
 Termes, J. 60
 Terrades, E. 126, 134
 Torredadell, I. 186
 Torredadell, L. 211
 Torrel, M. 103
 Torres Abelló, A. 188
 Torres Busquets, J. 210
 Torres García, J. 212
 Torres Ribes, R. 188
 Tully, C.A. 77
 Tuñón de Lara, M. 105, 179, 186
 Tuset, M. 188
 Uriarte, E. 104
 Vallès i Pujals, J. 103
 Vallès Ricomà, F.
 Vallhonrat, J. 62
 Vallvé Morera, S. 210
 Vallvé Pàmies, S. 208
 Vandellós, A. 60
 Vázquez, A. 188
 Velarde Fuerte, J. 104
 Vendrell, V. 188
 Ventosa i Pina, S. 60, 88, 122, 132
 Ventosa Mitjans, E. 210
 Vidal Grau, C. 188
 Vidal Grau, J. 188
 Vidal Guasch, J. 210
 Vidal i Barraquer, F. 69
 Vidiella, A. 212
 Vila, J. 103
 Vila-San Juan, J. L.
 Vilar Tomás, J.
 Vilella, J. 214, 216, 263
 Villota Villota, F. 107
 Virgili de Guasch, C. 210
 Virgili i Sanromà, J. P. 42, 183, 184, 188
 Virgili Vidiella, A. 188
 Vives i Recasens, F. 60
 Xuriguera, R. 186
 Zamora, T. 212
 Zaragoza, J. 171, 175, 188
 Zavala Lafora, J. de, 61

Darrerament, i de mica en mica, es van publicant diversos estudis sobre el franquisme a Catalunya. Gràcies al grup d'historiadors del Cercle d'Estudis Històrics i Socials Guillem Oliver tenim una aportació important sobre aquest període històric a les comarques tarragonines. Més important encara si tenim en compte la necessitat de conèixer què va ser el franquisme de cap a cap del país. Tot i que la feina a fer és molta, amb aquest excel·lent llibre no solament coneixem més bé la història del franquisme, sinó que, alhora, tenim els mitjans per a futures investigacions.



Cercle d'Estudis Històrics i Socials
Guillem Oliver del Camp de Tarragona