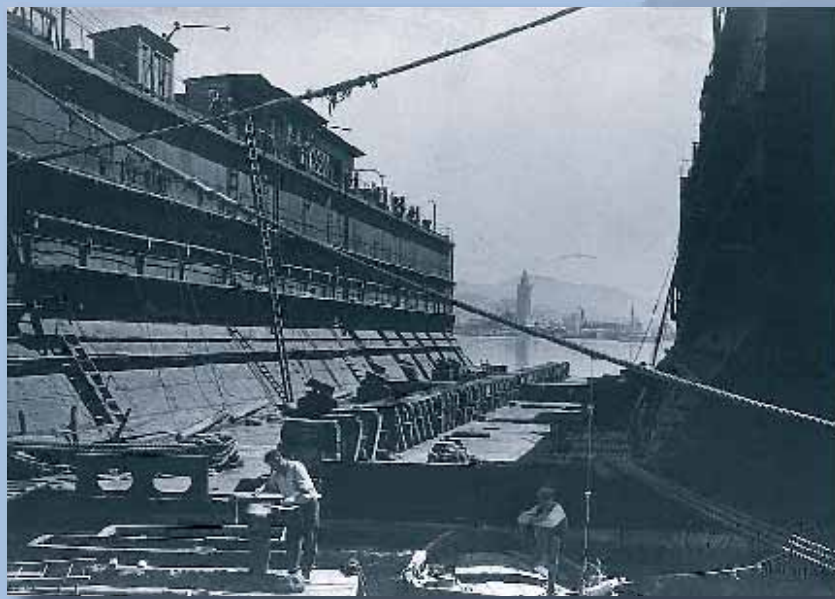


**80 ANYS DE CONSTRUCCIÓ NAVAL
A TARRAGONA, 1918-1998
(ASTILLEROS DE TARRAGONA, SA)**

Enric Garcia i Domingo



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

Enric Garcia i Domingo

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

Edita:

Centre d'Estudis Marítims i Activitats del Port de Tarragona

C/ Anselm Clavé, 2 – 43004 Tarragona

Tel. 977 25 00 91 – Fax 977 22 16 40

publicacions@porttarragona.cat

Cossetània Edicions

C/ Violeta, 6 – 43800 Valls

Tel. 977 60 25 91 – Fax 977 61 43 57

cossetania@cossetania.com

Impressió: Leitzaran Grafikak

Dipòsit legal: SS-797/2007

ISBN: 978-84-9791-292-1

ÍNDIX

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

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

PRESENTACIÓ

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

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

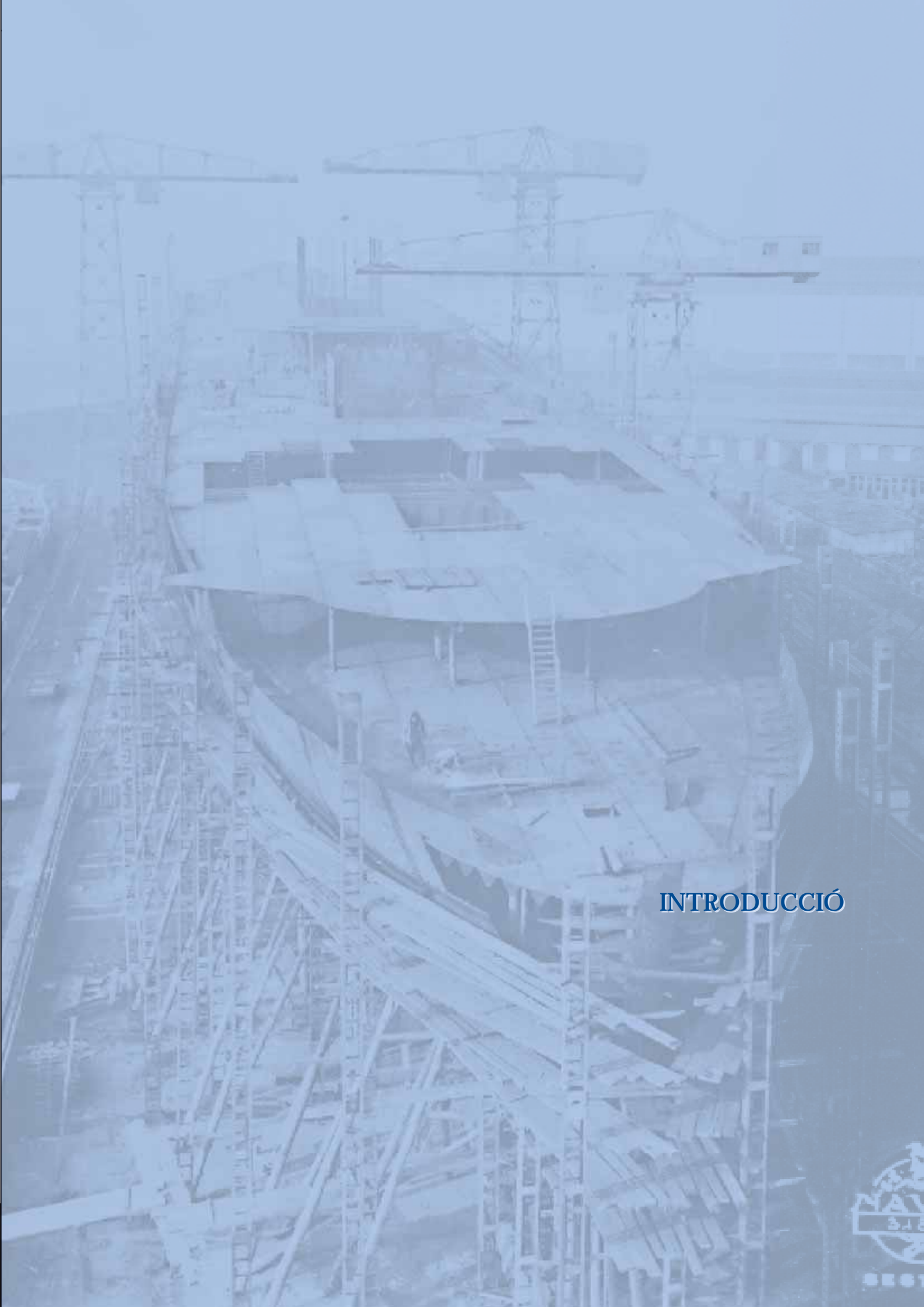
I és que, d'una banda, es vol incentivar tota aquella recerca que permeti la recuperació i l'actualització de qualsevol aspecte humanístic o científic vinculat al Port de Tarragona o a la seva àrea d'influència, mentre que, de l'altra, el treball guanyador tindrà la possibilitat de ser publicat dins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

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

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



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



INTRODUCCIÓ





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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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



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

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

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

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

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

1



LA I GUERRA MUNDIAL
I LES INDÚSTRIES NAVALS
ESPANYOLES



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

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

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

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

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

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

Les indústries navals a l'Espanya de 1918 ⁴

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

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

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

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

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

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



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

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

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

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

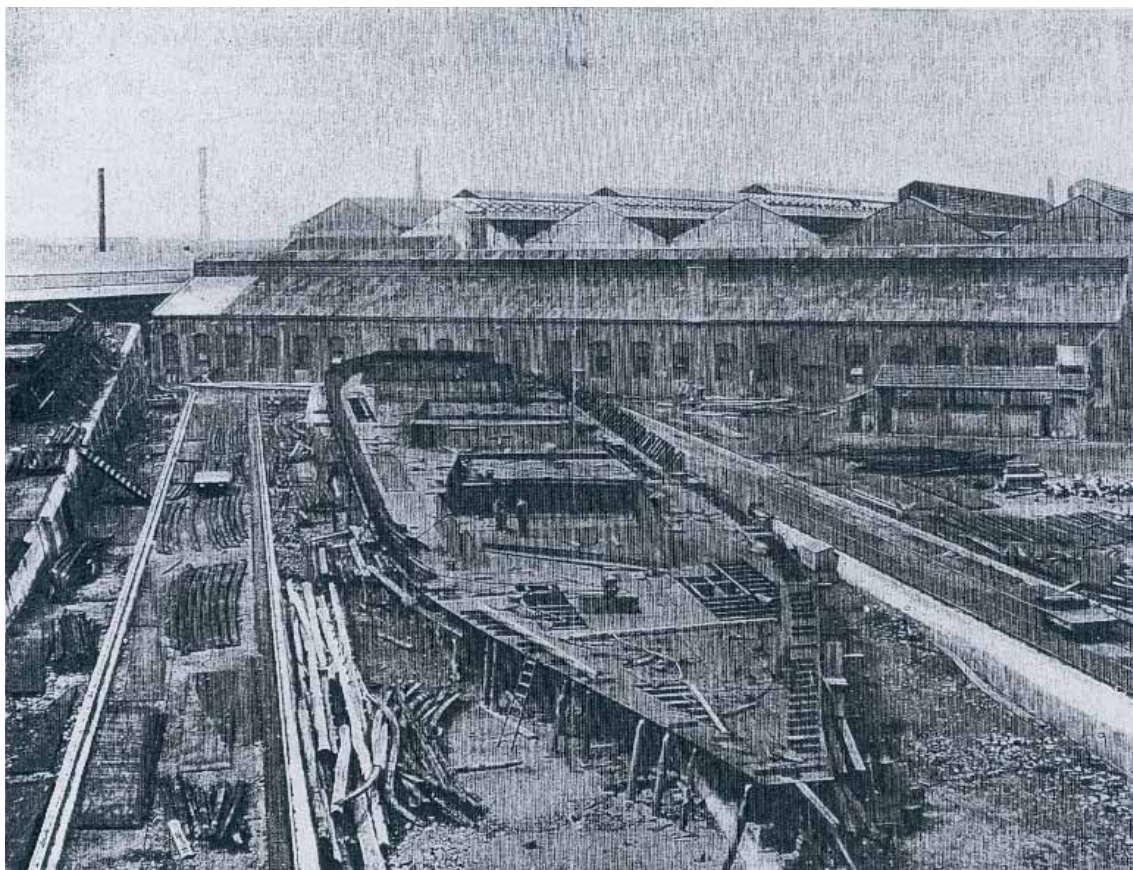
Al Mediterrani la badia de Cadis havia estat protagonista de diversos intents de creació d'unes drassanes, uns de fracassats i altres de reeixits des que, cap el 1840, es crearen els tallers de Thomas Haynes. Entre els projectes fracassats, cal citar la Factoria Naval Gaditana, creada el 1888 per optar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

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

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

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

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



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

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

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

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



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

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

El renaixement de la construcció naval a Catalunya¹²

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

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

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

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

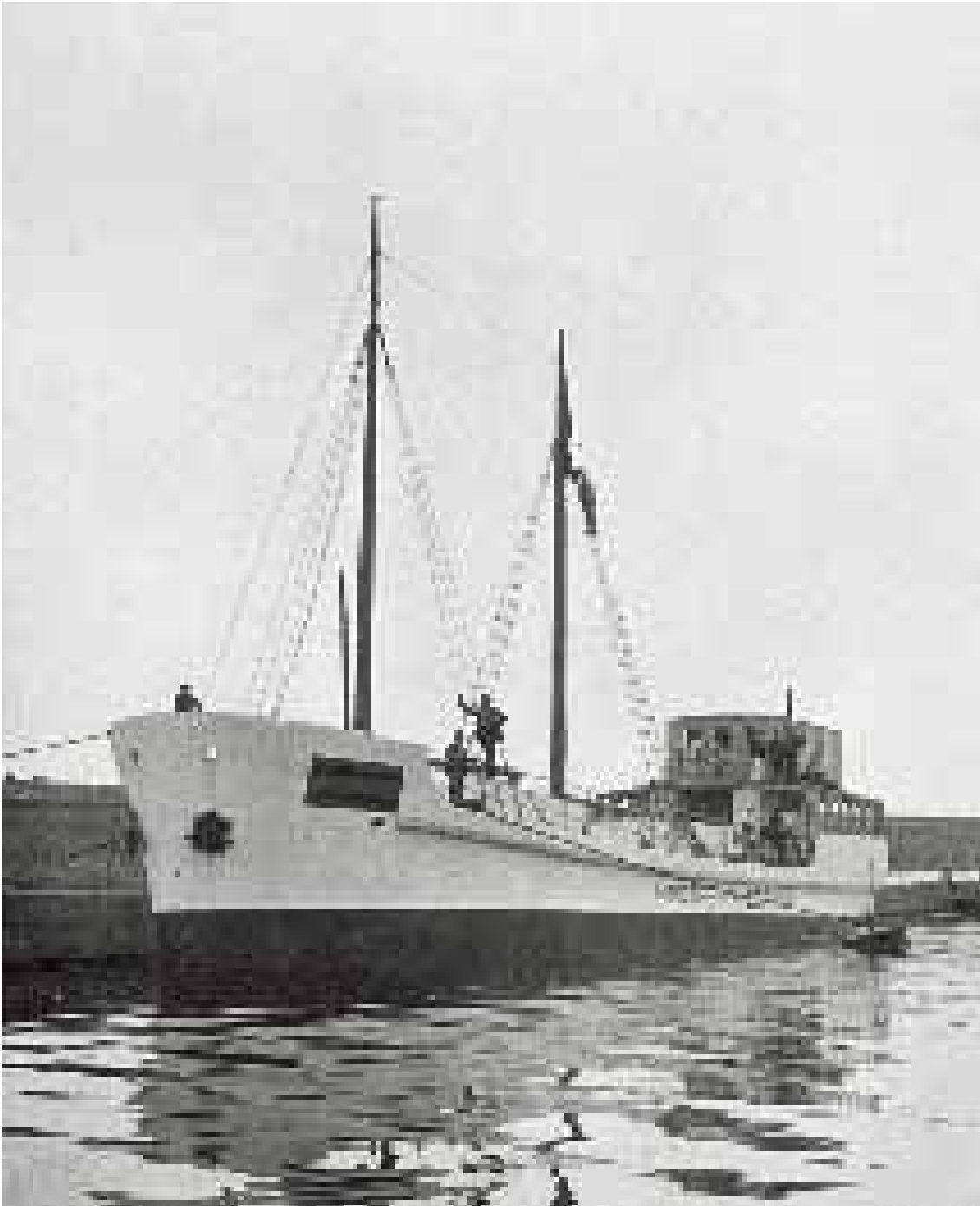
¹³ Sobre les dues primeres, podeu consultar RIERA TUEBOLS, Santiago. *Dels velers als vapors*. Edició de l'Associació d'Enginyers Industrials de Catalunya. Barcelona, 1993. Pel que fa a l'arsenal civil, vegeu RODRIGO ALHARILLA, Martín. "La indústria de construccions mecàniques en Catalunya: el Arsenal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

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

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



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



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

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

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

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

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

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

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



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

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



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

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

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

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

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

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

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