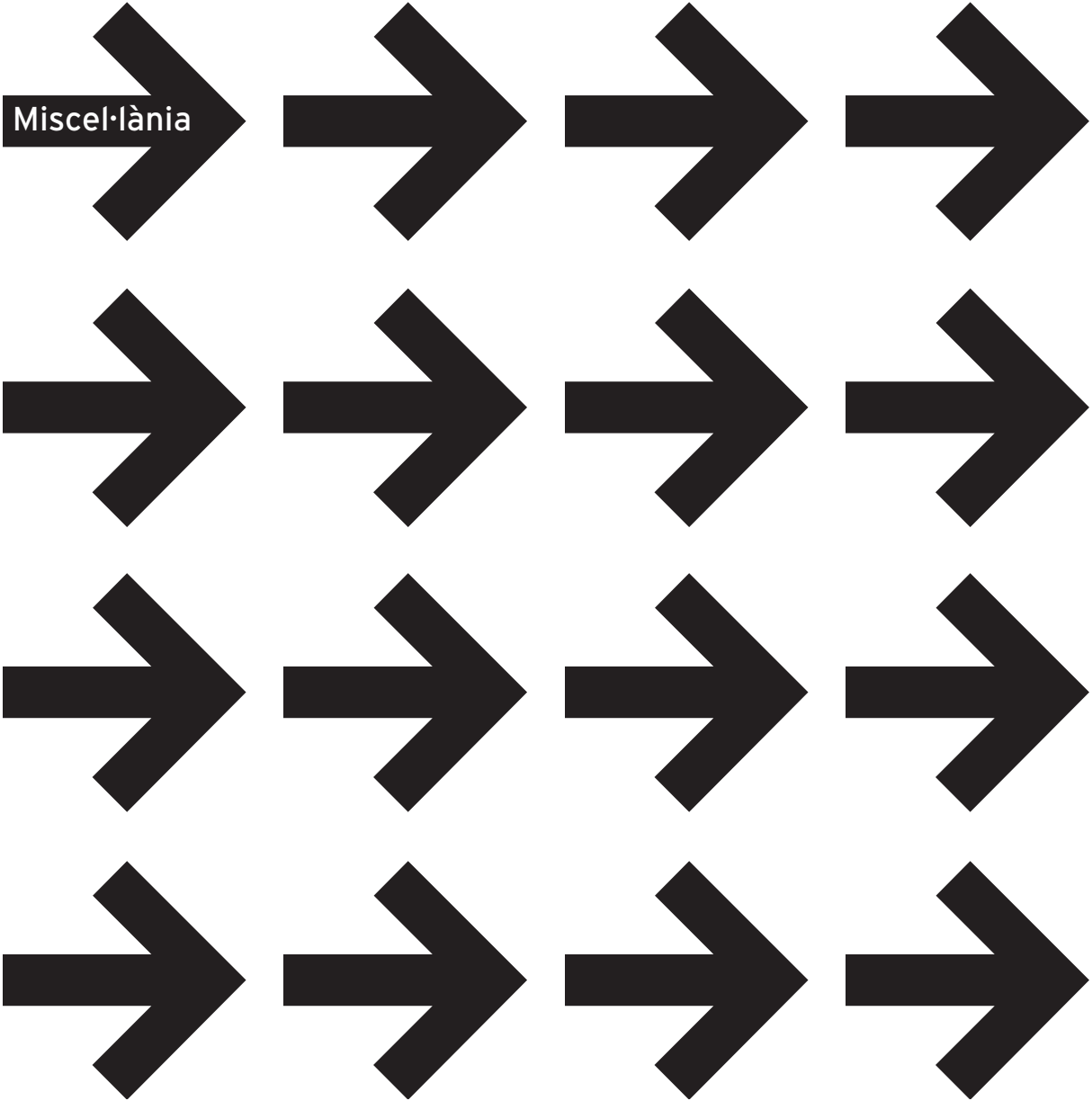


Església de Santa
Maria del Miracle ha-
bilitada com a presó.
Vista exterior. 1905.
Autor: desconegut.
Arxiu Històric de la
Ciutat de Tarragona
(AHCT).

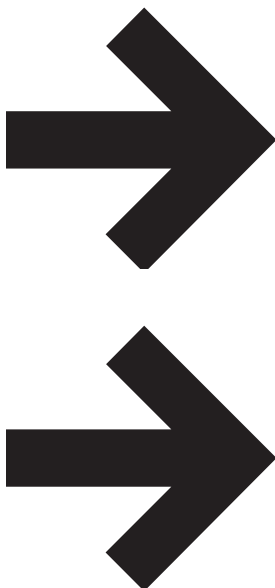


Miscel·lània



Els presidiaris, constructors del Port de Tarragona

Coia Escoda Múrria
Historiadora i arxivera
coia.escoda@porttarragona.cat



■ EL PORT MODERN

La situació privilegiada de la ciutat de Tarragona féu que els romans s'hi establissin i que Tàrraco esdevingués un centre important amb un port artificial a través del qual es comerciava amb mig món. Durant la invasió musulmana, les instal·lacions portuàries restaren abandonades fins que a finals del segle XIV el rei Pere III va concedir a la ciutat permís per construir un embarcador i habilitar el seu Port.

Els Reis Catòlics ratificaren també aquesta habilitació, però fins a finals del segle XVIII no es van iniciar les obres del Port de Tarragona, concretament quan l'any 1761 el marquès d'Esquilache retornà a la ciutat el dret de comerciar a través del seu Port i d'establir una duana. Els prohoms de la ciutat i les diferents institucions (capítol de la Catedral i l'Ajuntament) portaren a terme diverses actuacions, entre les quals hi havia la de demanar permís al rei Carles III per redreçar el moll de la ciutat. Amb aquesta finalitat es creà una junta encarregada de fer les gestions oportunes, fer viable el projecte i finançar-lo. Aquesta última qüestió es resolgué aplicant un impost que havien de pagar tots els pobles del Camp de Tarragona; mesura que creà una forta oposició, especialment entre els habitants de la veïna ciutat de Reus que tenia els seus interessos posats en el Port de Salou, a través del qual feia temps que traficava.

Davant aquest enfrontament de difícil resolució, el 1777, Madrid envià per inspeccionar la zona el tinent coronel Sánchez Taramas qui emeté informe favorable per a la reconstrucció del Port de Tarragona. Malgrat això, la situació no es desencallà fins que arran d'un temporal de l'any 1787, que ocasionà moltes destrosses, tant materials com personals, es reiniciaren les negociacions amb la capital del Regne i s'aconseguí que l'11 de gener de 1790 la Junta Suprema de l'Estat aprovés la reparació del Port de Tarragona segons el projecte de l'enginyer Juan Ruiz de Apodaca (1786), que va ser també el director encarregat d'executar les obres.



Església de Santa Maria del Miracle habilitada com a presó. Interior del penal quan l'estaven enderrocant. Al fons es

veu l'entrada a la capella. 1905. Autor: desconegut. Arxiu Històric de la Ciutat de Tarragona (AHCT).

■ L'ARRIBADA A TARRAGONA DELS PRESIDARIIS

L'any 1792 Ruiz de Apodaca es traslladà personalment a Madrid per agilitar els tràmits i poder començar les obres. També va aconseguir el trasllat a Tarragona, des de l'arsenal de Cartagena, de 60 presidiaris per treballar a la pedrera del Port, els quals van arribar a la ciutat a finals del mes de maig. Amb aquesta mesura es va creure, inicialment, que les obres avançarien més ràpidament, tot i que amb el pas del temps es va demostrar que això no era del tot cert.

Quan van arribar de Cartagena, els presos van ser allotjats al castell del Patriarca, custodiats per l'Exèrcit i mantinguts per l'Administració. Però el 1797 van passar a ser jurisdicció de la Junta Protectora de les Obres del Port de Tarragona. Els gestors portuaris no van acceptar aquesta nova càrrega i van disposar que els presoners fossin retornats al seu lloc d'origen. En una carta del 29 de novembre d'aquell mateix any s'expressava: «ante la imposibilidad representada por

aqueel Ayuntamiento de costear de los fondos destinados a la obra del Puerto la racion, vestuario y calzado que necesitan los presidiarios hasta verificar su embarco para su transporte a este Arsenal quedo acordado que el Sr. Intendente le advierta dever ejecutar el abono de socorros de cuenta de la real Hacienda bajo las mismas reglas anteriores por el corto tiempo que reste hasta su citado embarco en los buques de la Division del mando del teniente de navío Dn. Juaquin de Urrutia».

El 23 de desembre d'aquell any, una vintena de presos van ser embarcats en tres vaixells amb destinació a la ciutat murciana; només els que havien estat enviats

per la Reial Audiència de Barcelona van restar a la ciutat.

El mes d'octubre de 1798 i a través d'una Reial Ordre, es decidí que la manutenció dels presos aniria a càrrec de la Reial Hisenda. Els fons escassos amb què comptava la Junta Protectora de les Obres del Port no eren suficients per cobrir les despeses de les obres, ni molt menys el manteniment dels confinats, que era de l'ordre d'un ral de billó diari per a cadascun dels 200 presos que hi havia aleshores. Tot i així, el seu cost, segons l'enginyer Texeiro, representava una quarta part del cost d'un treballador lliure. L'any 1807 el nombre de presidiaris arribà a la xifra de 650 i el 1870, a la de 677.



■ LA TASCA DELS PRESIDARIIS

Els confinats al presidi de Tarragona passaven els seus dies treballant a la pedrera, on tallaven la pedra amb els seus pics i la transportaven fins al moll per llançar-la al mar. Per al transport s'utilitzaven carros i carretes, però per als grans blocs de pedra s'emprava el que en els docu-

ments apareix amb el nom de *burro*, una mena d'estructura amb una plataforma que els presos empenyien fent-la lliscar a través de corrons untats amb sabó.

En un document de l'any 1828 signat per Vicente Texeiro, director de les obres, es descriu clarament la feina que feien els presidiaris: «el presidio se emplea en todo, como son barrenos de todas clases, carga de piedra, su conducción, la de la tierra [...] en fin se emplean en los oficios de cantero, herrero y peones del pontón de limpia haciendo utiles para todo unos hombres que en otros presidios de nada sirven y salen más desmoralizados que entraron tenidos en la ociosidad».

Una altra operació en la qual intervenien els presidiaris era en la de les barrinades: picar la pedra per a la col·locació de pólvora i fer-la esclatar en trossos més petits. Aquesta tasca comportà no pocs problemes per als ciutadans de Tarragona, constantment sotmesos al soroll eixordador i al perill que comportava aquesta acció; així mateix, també suposà un maldecap per als dirigents portuaris, els quals alguns cops van haver de suspendre les obres per manca d'explosius coincidint amb períodes bèl·lics, com la Guerra del Francès entre 1808 i 1814. Cal recordar que la pólvora era subministrada directament pel Rei o per l'Exèrcit i que procedia de Villafeliche (Saragossa) i de Manresa. Quan les obres se susprenien per manca de pólvora o de cabals, els presos eren destinats a altres tasques com les de fortificació de la ciutat o construcció de la carretera Reus-Tarragona, coneguda com a Via Amàlia.

La duresa de la tasca dels presidiaris sembla ser que era recompensada amb la redempció d'una quarta part de la condemna, mesura que també s'aplicava en altres presidis.

■ L'ALLOTJAMENT DELS PRESOS

Des que arribaren a Tarragona, els confinats s'instal·laren inicialment al castell del Patriarca fins que el 1858 se'ls habilità un local al Miracle, damunt les restes de l'amfiteatre romà i l'antic convent dels trinitaris, el conegut penal del Miracle.

A la zona s'hi bastí també una capella per als habitants del presidi, una caserna per a la guàrdia i una infermeria per atendre els malalts. Es conserven una bona colla d'expedients referents a obres de reforma i de construcció de noves dependències per satisfer les necessitats de

la població presidiària: una font, tallers per a treballs de boteria, ferreteria, fusteria, etc., on es buscava una ocupació per als presidiaris en èpoques de poca feina o en cas que, per inclemències meteorològiques, no es poguessin fer les tasques d'extracció a la pedrera.

Totes aquestes construccions van estar dempeus damunt l'amfiteatre romà i la basílica romànica fins que els terrenys del Miracle van ser cedits per l'Estat i van passar a formar part del patrimoni municipal, l'any 1911.

Estado de las personas de confinamiento que estan trabajando en las obras de este puerto desde el día 1 de Julio último en que se dio principio hasta fin de Mayo del presente año

Nombre	Edad y estado	Clase de trabajo	Presidios de origen	Presidios por donde se trabaja	Presidios de destino
Abreu	34	2265	2845	4030	12, 160
Alcázar	34	2000	2000	4030	10, 1000
Alcalá	33	2311	2311	4030	12, 110
Alcázar	32	2410	2410	4030	12, 110
Total	35	11186	11186		22, 360

Tarragona 28 de Junio de 1870
El Encargado de las Obras
[Firma]

■ L'ALIMENTACIÓ

Després de les dures jornades de treball, que podien ser de deu hores, calia alimentar la població confinada. La seva manutenció anava a càrrec de la Junta Protectora de les Obres del Port, primer, i de la Junta d'Obres del Port, després.

Els presos feien tres àpats: esmorzar, dinar i sopar. Els aliments amb què es nodrien eren: faves seques, fesols, arròs i faves tendres, amb oli i pebre per adobar-ho. Més endavant aparegueren altres aliments com fideus, verdura, cigrons, patates, pa, galetes, mantega de porc i sal. Aquests ingredients es barrejaven tots en una olla segons consta a la «Relacion de las maniobras que diariamente se ejecutan en el Rancho de los presidiarios de las obras del Puerto de Tarragona con expresion de las horas en que se executa cada cosa como abaxo se demuestra» de l'any 1807.

Les operacions culinàries començaven a quarts de sis del matí, hora en què les olles amb les restes del dia anterior es posaven al foc i es reomplien amb les faves netes. A les sis arribava el pa, que també es posava a l'olla, juntament amb l'oli, la sal, els alls trinxats i el pebre. A



dos quarts de vuit es treia l'olla del foc; el seu contingut es posava a les olles petites i es donava als presos a les vuit per esmorzar.

El dinar es començava a preparar a quarts de deu del matí. A l'olla de coure s'hi posava l'aigua, les patates i la carbassa; més tard s'hi afegien les faves, la sal i els alls. Al cap de dues hores d'estar al foc, es retirava de l'olla gran i es posava en recipients més petits per servir-lo a les dotze.

Per sopar es posava novament l'olla amb aigua al foc i s'hi tiraven les patates, la carbassa, la sal, els alls trinxats i el pebre; al cap de no res s'hi afegia l'arròs i els fideus. L'àpat se servia quan es ponía el sol o bé quan ho disposava el capatàs.

Els presos eren compensats de vegades amb un got de vi, especialment en dies de molt de fred o després d'haver fet un esforç físic extraordinari: «aguardiente para los hombres que trabajan en la escollera los días de frío».

En una relació conservada a l'Arxiu del Port del total de despeses des del 20 de juny de 1790 fins al desembre de 1806, hi consta un apartat sobre les despeses dels presidiaris amb els següents assentaments:

Despeses capella	1.414,21
Capatassos	893,4
Gratificacions a presidiaris	878.169,5
Gratificacions als que han complert deures	12.198,6
Racions de pa de munició	11.105,8
Racions de menestres	35.786,1
Estades a l'hospital	4.630,7
Despeses de coure menjar	685

Obres al quarter del presidi	1.599,19
Vestuari per als presidiaris	560,3
Palla per a les màrfegues	140,15
TOTAL	947.182,18

■ LA VIGILÀNCIA

Quan els presos van arribar a Tarragona, de la seva vigilància en tingué cura el destacament apostat al castell del Patriarca i que pertanyia al batalló suís de San Gall-Ruttiman, però aquest, a causa de la guerra amb França, va ser traslladat a la Seu d'Urgell; el mateix s'havia fet amb els ciutadans del carrer aptes per a les armes que en qualitat de voluntaris anaren a engruixir els exèrcits. Davant d'aquesta situació crítica l'Ajuntament decidí deixar els presidiaris tancats sota la vigilància de vuit homes i un cap, els quals eren persones majors de 60 anys o que havien estat declarades inútils pel sometent. El director del Port, Fernando Seidel, escrigué una carta al mariscal

Juan Cambiaso, governador de la ciutat, exposant-li la greu situació en què es trobaven; li sol·licità una companyia de 30 homes per dirigir el presidi.

La qüestió de la seguretat i la vigilància no es degué resoldre mai satisfactòriament ja que, tot i que els presos anaven encadenats amb grillons als turmells i estaven sotmesos a vigilància contínua, hi ha constància de més d'un incident.

A la part superior de la pedrera s'apostaven els vigilants amb les seves armes i disparaven, si era necessari, en cas que algun convicte es volgués escapar; així, es té notícia d'un intent de fuga d'un pres el dia 6 d'octubre de



Confinats treballant a la pedrera del Port. En primer terme, vagonetes carregades de pedra

per a la construcció del dic. Cap a 1871. Autor: J. Laurent. Arxiu del Port de Tarragona (APT).



1883. Dos sentinelles van ser denunciats per les companyies ferroviàries (la pedrera estava al costat de l'estació de tren) per haver disparat trets «sin tomar precauciones de ninguna clase por el paso del tren ni tener en cuenta el personal que había en el sitio donde dirigian los tiros». A conseqüència de l'accident, el guardaagulles va resultar ferit lleu i diverses persones van patir un xoc a causa de l'ensurt. La Junta d'Obres del Port, per evitar problemes similars, ho resolgué amb la construcció d'un mur de seguretat que envoltava tot el recinte de la pedrera.

■ CONCLUSIONS

En un primer moment, especialment quan la manutenció dels presos corria a càrrec de l'Administració i la seva vigilància a càrrec de l'exèrcit, el fet que els presidiaris treballassin en les obres del Port podia, fins i tot, resultar rendible, però un cop aquestes despeses van haver de ser assumides per l'Ajuntament de la ciutat i la Junta Protectora de les Obres del Port, sens dubte sortia més a compte contractar treballadors a sou.

Malgrat aquesta observació que els mateixos contemporanis es van fer molts cops, els presidiaris van romandre a la ciutat fins a l'any 1906, quan a través d'un reial decret se suprimí el penal de Tarragona i els seus habitants foren traslladats a Figueres. Anteriorment a aquesta data ja hi havia hagut alguns enginyers que havien declarat l'obsolescència d'utilitzar com a mà d'obra els penats; així, Angel Camón el 1858 proposà substituir-los per cavalls en la tasca d'arrossegament de pedra argumentant raons, tant d'economia com de sentiment humanitari.

Però qui realment va donar un gran pas en aquesta qüestió va ser l'enginyer Saturnino Bellido, artífex del projecte del Moll de Costa (indret portuari molt significatiu que des de fa uns anys ha esdevingut un referent de la ciutat on es duen a terme activitats culturals i de lleure de tots tipus) i d'altres construccions portuàries significatives; Bellido, el 1884, denuncià l'anacronisme del presidi i la necessitat de prescindir dels presidiaris que fins a aquell moment havien treballat en les obres por-

tuàries. El 13 d'octubre d'aquell mateix any es decretà una Reial Ordre per la qual els presidiaris del Port cessaven en l'execució de treballs.

Dos vestigis ens han quedat del pas dels presidiaris pel Port: una paret de la pedrera que avui en dia es pot contemplar a l'interior del Palau de Congressos de la ciutat i el dic de llevant del Port, infraestructura cabdal i obra d'enginyeria majestuosa que actualment té 4.850 metres de longitud.

NOTES

- 1 Arxiu del Port de Tarragona. Fons JPOP, sign. 176.
- 2 Arxiu del Port de Tarragona, Fons JPOP, sign. 164.
- 3 Les despeses estan consignades en rals d'ardit i diners.
- 4 Arxiu del Port de Tarragona, fons JOP, sign. 2792.