

□

## Puerto de Tarragona: historia y evolución hacia el siglo XXI

El Puerto de Tarragona es hoy uno de los grandes nodos logísticos del Mediterráneo occidental, pero su historia se remonta más de dos mil años atrás. Desde la playa natural junto al Francolí que utilizaron los romanos hasta las modernas instalaciones para graneles, contenedores y cruceros, el puerto ha sido testigo de la evolución económica, tecnológica y social de la región. Entre todos los períodos históricos, el siglo XIX destaca como el momento decisivo en el que Tarragona dejó de ser un puerto tradicional para convertirse en un Puerto Moderno, gracias a la visión técnica y estratégica de ingenieros como Saturnino Bellido.

*Acto ceremonial de 1802 vinculado a la construcción del puerto y titulado “Vista del Puerto e de la ciudad de Tarragona”. (Fuente: Archivo del Puerto de Tarragona - APT).*



## De la Antigüedad a la Edad Media

La situación privilegiada de Tarragona, junto a la desembocadura del Francolí y con buena comunicación hacia el valle del Ebro, explica que desde tiempos remotos fuera un punto de interés para navegantes. Los romanos fueron los primeros en dotar a la ciudad de un puerto estructurado: construyeron un dique acabado en martillo y una torre-faro conocida como el Farelló, además de otro dique arqueado para proteger la dársena de los sedimentos del río. Durante el esplendor de Tarraco, el puerto se convirtió en centro comercial de aceite, vino y trigo, productos que se exportaban a cambio de cerámica y manufacturas procedentes de

Italia y el norte de África.

Tras la caída del Imperio y las invasiones germánicas y árabes, el puerto quedó prácticamente abandonado. No será hasta el siglo XII, con la repoblación cristiana, cuando resurja el interés por disponer de un puerto operativo.

### **De la Edad Media al siglo XVIII: avances y dificultades**

En el siglo XIV se reactivó la actividad comercial aprovechando restos del puerto romano, impulsada por privilegios concedidos por Pedro IV el Ceremonioso. Más tarde, en 1484, se autorizó la construcción de un nuevo embarcadero y la habilitación perpetua del puerto para el comercio. Sin embargo, la imposición de tasas sobre productos básicos generó tensiones con los pueblos del Camp de Tarragona, desviando parte del tráfico hacia Salou.

*The image displays a handwritten historical document from May 1802, a summary of tax collections from various customs offices. (Fuente: Archivo del Puerto de Tarragona - APT).*

<i>Resumen del producto del arbitrio de los 3 y 6 mrs. segun la N. S. C. antecedentes Mes de Mayo de 1802.</i>	
	<i>Réales Ad.</i>
Tarragona	5717. 18.
Salou	15331. 11.
Villanueva	8442. 18.
Torredembarra	2347. 4.
Cambra	2180. 11
Sitges	1226. 3.
<i>Total.</i>	<u>35245. 20.</u>

El siglo XVIII marca un punto de inflexión. El capitán Juan Ruiz de Apodaca, tras inspeccionar la rada tarragonense, recomendó su mejora. En 1786 presentó un proyecto que contemplaba la prolongación del muelle y la construcción de un nuevo dique. Las obras se inauguraron en 1790 y, años después, el ingeniero Juan Smith asumió la dirección, proyectando el dique de Levante y el muelle interior, además de diseñar la población de la Marina y garantizar el suministro de agua potable al puerto.

*Plano de 1802, de Juan Smith, que ilustra el proyecto de la nueva población de la Marina y el Puerto de Tarragona. (Fuente: Archivo del Puerto de Tarragona - APT).*

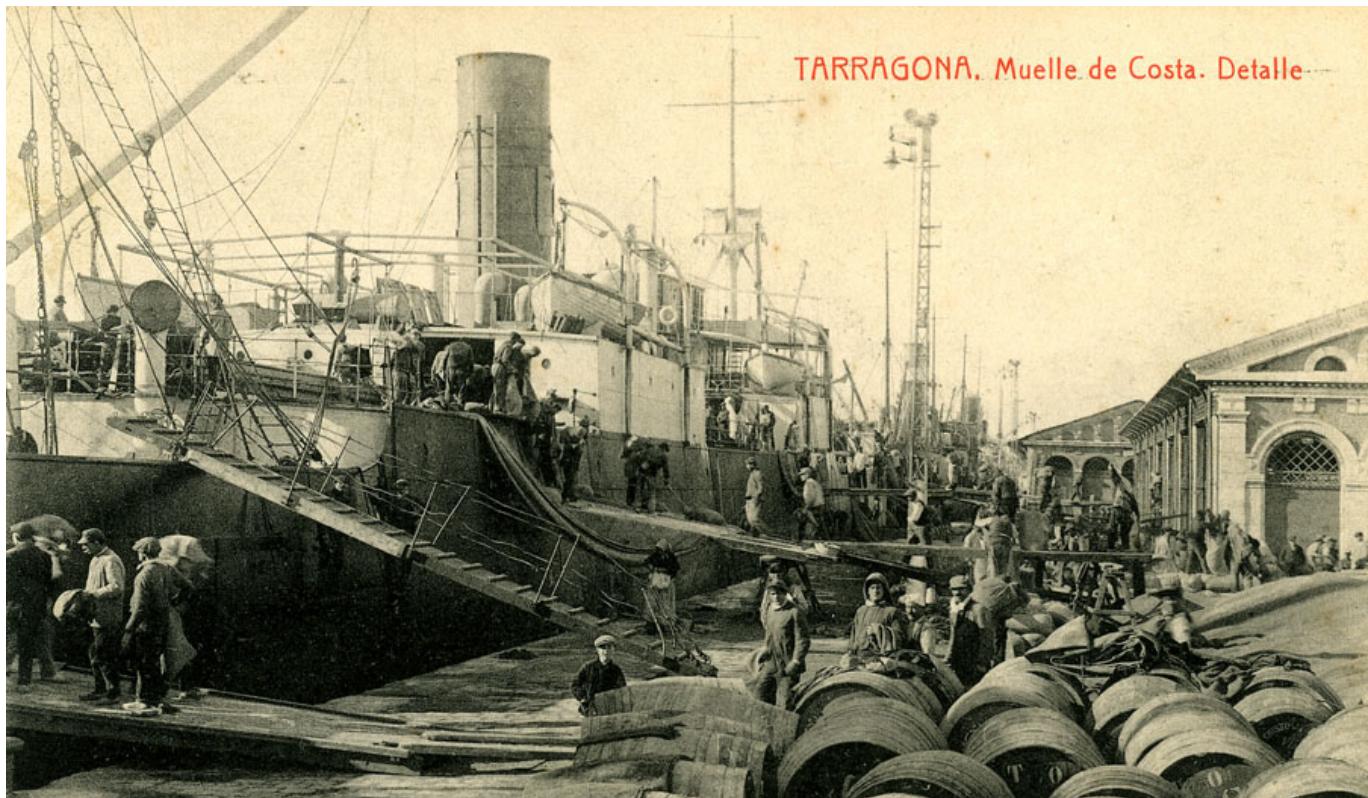


## Siglo XIX: la gran transformación hacia el Puerto Moderno

El siglo XIX es el momento decisivo en la historia del Puerto de Tarragona. Tras la Guerra del Francés y la crisis económica, la necesidad de modernizar las infraestructuras portuarias se hizo evidente. En 1869 se creó la Junta de Obras del Puerto de Tarragona, organismo que permitió gestionar subvenciones y planificar obras con criterios técnicos y financieros más sólidos. Este cambio institucional coincidió con un aumento del tráfico marítimo, especialmente en exportaciones de productos agrícolas e industriales.

En este contexto emerge la figura del ingeniero Saturnino Bellido, responsable de las obras más emblemáticas que definieron la fisonomía moderna del puerto. Bellido proyectó y ejecutó el muelle de Costa, el dique del Oeste y el dique Transversal, ampliando la capacidad operativa y mejorando la seguridad frente a temporales. Su visión integró criterios de funcionalidad y proyección futura, anticipando la diversificación de tráficos y la necesidad de espacios para mercancías a granel. Gracias a estas actuaciones, el Puerto de Tarragona dejó de ser un enclave limitado para convertirse en una infraestructura estratégica, capaz de competir con otros puertos mediterráneos.

*Esta postal de 1926 del Moll de Costa de Tarragona muestra un muelle lleno de actividad comercial y da testimonio de la vitalidad económica del puerto de Tarragona en la década de 1920. (Fuente: Archivo del Puerto de Tarragona - APT).*



Pero esta transformación no solo fue técnica: también tuvo un impacto urbano y social. La construcción del muelle de Costa y la apertura de nuevas áreas portuarias modificaron la relación entre la ciudad y el mar. El puerto se convirtió en motor económico, atrayendo mano de obra y fomentando actividades complementarias como talleres, almacenes y servicios. La ciudad creció hacia el Serrallo, consolidando su identidad marinera.

*Proyectos históricos sobre obras de ingeniería civil de finales del siglo XIX relacionados con el puerto de Tarragona; Proyecto del Dique del Oeste" de 1885, dirigido por D. Saturnino Bellido; "Proyecto de Urbanización del Muelle de Costa" dirigido por D. Ramón Gironza; y documento relativo a la "Reparación del Dique de Levante", también de 1885. (Fuente: Archivo del Puerto de Tarragona - APT).*



## Siglo XX: consolidación y diversificación

Durante las primeras décadas del siglo XX, el esfuerzo se centró en equipar las zonas existentes: grúas, tinglados, almacenes y silos. En 1928, un decreto asignó al Puerto de Tarragona la administración de los puertos de Cambrils, Salou y L'Ametlla de Mar, consolidando su papel como autoridad marítima regional.

*Postal histórica del Muelle Paralelo de Tarragona, que captura una bulliciosa escena portuaria, probablemente de principios del siglo XX, centrada en el manejo de carga y el comercio marítimo. (Fuente: Archivo del Puerto de Tarragona - APT).*



La segunda mitad del siglo XX estuvo marcada por la implantación de la industria petroquímica en los años sesenta. El puerto se adaptó con nuevos pantalanes para productos derivados del petróleo y mejoró sus accesos terrestres, como el Eje Transversal. Paralelamente, la flota evolucionó: de los buques de vapor se pasó a petroleros, portacontenedores y graneleros, lo que exigió infraestructuras más profundas y especializadas.

### Siglo XXI: innovación, sostenibilidad y relación puerto-ciudad

Hoy, el Puerto de Tarragona es un hub logístico de referencia en el Mediterráneo, con tráficos diversificados que incluyen graneles sólidos y líquidos, productos agroalimentarios, químicos y, cada vez más, cruceros. Entre los proyectos recientes destacan el Moll de Balears, destinado a cruceros, y la Zona de Actividades Logísticas (ZAL), que refuerza la intermodalidad y la conexión con el *hinterland*.

La digitalización y la sostenibilidad son ejes estratégicos: sistemas inteligentes de gestión,

reducción de emisiones, electrificación de muelles y proyectos vinculados a la transición energética y la economía azul. Además, la relación puerto-ciudad se ha fortalecido con espacios como el Muelle de Costa, abierto al público desde 1986, y equipamientos culturales como el Museo del Puerto y el Archivo del Puerto de Tarragona, pionero en la preservación del patrimonio documental y gráfico portuario. Estas iniciativas han convertido el puerto en un espacio abierto, integrando cultura, ocio y memoria histórica en la vida urbana.

## Conclusión

De la playa romana al puerto industrial y, finalmente, al nodo logístico del siglo XXI, la historia del Puerto de Tarragona es la historia de una adaptación constante a los retos del comercio y la tecnología. El siglo XIX, con la creación de la Junta de Obras del Puerto de Tarragona y la labor visionaria de Saturnino Bellido, marcó el inicio de la modernidad portuaria. Hoy, el puerto afronta nuevos desafíos: sostenibilidad, digitalización y competitividad global, sin perder su vínculo histórico con la ciudad y su papel estratégico en el Mediterráneo.

---

**IMAGEN INICIAL |** *Documentos históricos sobre obras de ingeniería civil relacionadas con el puerto de Tarragona. (Fuente: Archivo del Puerto de Tarragona - APT).*

