

Vier monumentale kranen in Tarragona

Onderdeel van de Havenerfgoed route

Moll de Costa is tegenwoordig het culturele hart van de stad Tarragona. In fraai gerestaureerde loodsen en vemen bevinden zich nu tentoonstellingsruimten, een festivalhal, een congreszaal, diverse theaters, restaurants, ateliers en allerlei andere aan kunst en cultuur gerelateerde activiteiten. In een van die loodsen is sinds 13 mei 2000 het Havenmuseum (Museu del Port) gevestigd. De aanleg van het Costa dok was, aan het einde van de negentiende eeuw, de eerste grote modernisering van de haven van Tarragona.

Midden in een rotonde in de Moll d'Aragó, de hoofdweg naar de nieuwe haven, en de Moll de Costa staat de Grua Zorroza. En vijftig meter verder in de Moll de Costa staan nog twee geconserveerde havenkranen. Bij de ingang van het Museu del Port staat een kleine elektrische kraan. Deze 4 kranen zijn onderdeel van de **Erfgoedroute van de haven van Tarragona**.

De route heeft een lengte van ruim 4 kilometer en voert langs een twintigtal haven elementen (kranen, gebouwen, boten, vuurtoren . . .) die voorzien zijn van panelen in het Catalaans, Spaans en Engels met informatie over de kenmerken en geschiedenis van deze erfgoed monumenten.¹ De route begint bij het Teatret del Serrallo, de voormalig sociëteit van het vissersgilde, en voert vervolgens langs de vemen en loodsen van de Moll de Costa, naar de vier gerestaureerde havenkranen en het havenmuseum. De route eindigt bij de Banya-vuurtoren aan het einde



De Moll de Costa met rechts onder de drie gerenoveerde havenkranen



van de Llevant pier. Oorspronkelijk stond deze vuurtoren in het, iets zuidelijker gelegen, moeilijk navigeerbare Ebro-delta gebied. In 1985 verhuisde de toren naar de Llevante pier.

Doel van het havenmuseum is het maritieme erfgoed van de kust in de omgeving en het havenerfgoed van de stad te exposeren. Bezoekers kunnen ontdekken en begrijpen hoe de haven, die door de geschiedenis heen de economische motor voor het gebied van Tarragona is geweest, werkt. Naast deze tentoonstellingen en educatieve functies beheert het museum ook het omvangrijke archief van de haven. Op 4 juli 1990 werd, in het kader van de tweehonderdste verjaardag van de moderne haven, het archief van de haven van Tarragona geopend in het gerenoveerde edificio de la Junta de Obras (*gebouw van de Raad van Havenwerken*²).

Het Museu del Port en de daarbij behorende La Ruta Patrimonial Del Port De Tarragona zijn een onderdeel van de Havendienst van Tarragona. De route kan wandelend of per fiets worden afgelegd en wordt beschreven in **La Ruta Patrimonial Del Port De Tarragona**, die beschikbaar is op het internet.³



In deze plattegrond van de Erfgoedroute staat de kleine elektrische kraan bij nr. 3. De drie grote havenkranen staan bij de nummers 6, 7 en 8. De route begint bij nr. 1, de voormalig sociëteit van het vissersgilde, en eindigt bij nr. 24, de Banya-vuurtoren aan het einde van de Llevant pier.

De erfgoedroute speelt een belangrijke rol in de metamorfose van een industrieel naar een stedelijk landschap. Centraal in die metamorfose staat de discussie over de (her)inrichting van de spoorlijn, die een barrière vormt tussen de oude binnenstad en de haven, maar tegelijkertijd noodzakelijk is voor de commerciële levensvatbaarheid van de



Containerafhandeling aan
het Llevant-dok, 1971

haven. De algemene plannen en de havenuitbreidingswerken naar het westen hebben de relatie stad-haven gewijzigd. Door de veranderde goederenstromen in de haven werd het Costa dok overbodig. Daardoor ontstond er een debat over het behoud van verouderde industriële overblijfselen rondom dat dok. De erfgoedroute werd gecreëerd om deze industriële archeologie te beschermen. Nu al kan worden geconcludeerd dat de verschillende acties de positieve perceptie van de burgers hebben bevorderd; een sombere en vervuilde plek werd geschikt voor vrijetijdsactiviteiten.⁴

De grote veranderingen in de infrastructuur van de haven werden geïnitieerd door het toenemen gebruik van containers i.p.v. de gebruikelijke stukgoed overslag. Schepen hadden een grotere diepgang, loodsen en vemen werden overbodig, er was meer kade ruimte nodig. Daarnaast veranderde, onder andere door de invloed van de burgerparticipatie, het idee over stedenbouwkundige planning, er werd veel meer ruimte gezocht

buiten de benauwde binnensteden. Transportroutes door de binnenstad werden afgesloten.

Het Algemeen Plan van Tarragona uit 1973 ging uit van de aanleg van nieuwe verkeersaders waardoor de haven werd aangesloten op de hoofdverkeerswegen. Struikelblok bleef de Francolí-rivierbedding. Normaal staat deze rivier droog, maar de recente watersnood in Valencia op 29 oktober 2024 toont het belang van een goed onderhouden rivierbedding. De Francolí zou worden verlegd zodat de havenfaciliteiten in het Costa dok plaats zouden moeten maken voor nieuwe afwateringsinfrastructuur. De havenuitbreidingen zouden ook ten koste gaan van een stadsstrand dat d.m.v. een promenade met de stad verbonden zou worden. De uitwerking van al deze grootse plannen waren de laatste wapenfeiten van het Franco-regime.

De volgende jaren werden gekenmerkt door de enorme belangenstrijd tussen het stadsbestuur, dat opkwam voor de inwoners en het havenbedrijf dat de economische belangen van de havenondernemers vertegenwoordigden. Spoorwegovergangen en viaducten werden ontworpen en weer uitgegumd. De geplande strandboulevard werd een verkeersweg voor zware vrachtauto's. De havendirecteur gaf prioriteit aan het commerciële boven recreatief gebruik door de breedte van de weg te vergroten tot 17,30 m, vergeleken met de 14 m die door de gemeenteraad was voorgesteld.



In de plannen van eind jaren zeventig – begin jaren tachtig werd de monding van de Francolí-rivier verlegd waardoor het Costa dok werd afgesloten van de nieuwe havenuitbreidingen. De bestaande golfbreker en de Llevant pier zouden worden doorbroken. De linkeroever zou worden ingericht voor de pleziervaart en de visserijhaven.



Op deze foto van de havenuitbreiding in de jaren vijftig staan de havenkranen uit de jaren dertig langs de Llevant pier in het Costa dok. Tussen 1922 en 1924, werden de twee loodsen op één lijn gebracht. Aanleiding hiervoor was de installatie van de elektrische kranen en de bijbehorende sporen. Kort daarna, in 1934, kreeg de firma Geathom SA de elektrische levering en installatie van de kranen toegewezen.

In 1975 waren acht kranen in bedrijf: zeven van het Havenbedrijf, twee van het merk Zorroza (1926) en vijf van het merk Maquinista Terrestre y Marítima (1934) en één van Contemar van het merk Imenasa (1973). In 1981 werden de kranen geconditioneerd.

De overlast van het zware vrachtverkeer was zo groot dat het stadsbestuur in 1979 het verkeer van vrachtwagens door de stad verbood. Dit betekende een flinke beperking voor de ontwikkelingen in de haven. Door de oliecrisis en de verslechterende economische omstandigheden werden allerlei werkzaamheden uitgesteld.

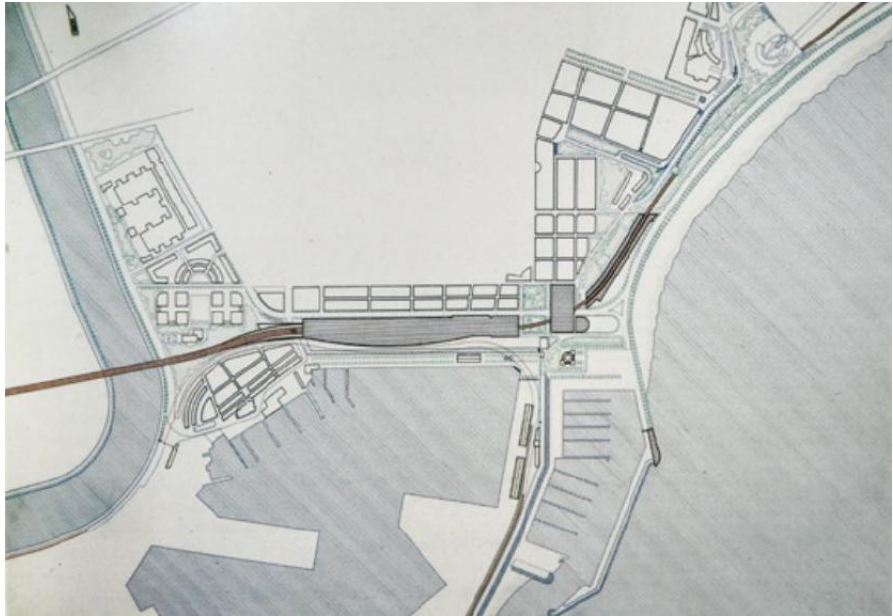
Het was duidelijk dat de havendienst de investeringen in de haveninfrastructuur van het Costa dok niet in één keer wilde afschrijven. Het dok bleef voorlopig nog relevant voor de overslag van stukgoed. Maar de nieuwe activiteiten zouden worden ondergebracht in de westelijke uitbreidingen van de haven.

In de loop van de jaren ging het havenbedrijf over tot de transformatie van het Costa dok; van een exclusief industrieel gebruik ging het dok naar een gedeeld gebruik. Het Havenbedrijf financierde de nieuwe ontwikkeling van het Costa dok. In januari 1986 schreef het Havenbedrijf: 'Op dit moment wordt het passend geacht om het Costa dok toe te wijzen aan een beperkt gebruik, zoals cabotageverkeer, sleepboten, hulpschepen en aanlegplaatsen voor schepen van de marine wanneer ze verschijnen'. Het dok was in het verleden ook toegankelijk geweest voor het publiek. Afsluitende hekken werden verwijderd, verlichting werd vervangen en verbeterd. De omvorming van een exclusief industriegebied tot een stadsweg vereiste ook het aanpassen van het asfalt, het vervangen van de trottoirs, het verbeteren van de straatstenen tussen de rijstroken, het installeren van verlichting met een 'aangename sfeer die een gevoel van veiligheid en comfort geeft.'

Parkeerplaatsen voor wachtende vrachtauto's werden verwijderd. Er werd een promenade aangelegd, twee rijen met 12 palmbomen aangeplant en straatmeubilair zoals speciaal gegoten armaturen en houten banken werden geplaatst. Op 27 juni 1986 werd het Costa dok voor het publiek geopend. Een week lang werden er allerlei tentoonstellingen, conferenties en volksevenementen georganiseerd om het publiek weer bij de haven te betrekken. In de volgende jaren ontwikkelde het Costa dok, in nauwe samenwerking tussen het Havenbedrijf en het Gemeentebestuur, steeds meer als centrum voor avant-garde kunst en werd aansluiting gezocht bij de Catalaanse instituten op het gebied van kunst en cultuur.

Naast het obstakel van Francolí-rivierbedding was er nog een probleem niet opgelost: de spoor barrière. Allerlei plannen werden gewikt en gewogen. In gebieden waar de veroudering van oude industriegebieden en grote transport structuren – havens en spoorwegen – vaak samenvallen, en waar nieuwe woon en commerciële wensen

worden voorzien, zijn ingewikkelde en kostbare ingrepen niet te vermijden. Sporen ondergronds, bovengronds met meer viaducten of toch maar compleet verleggen. In 1991 kozen architecten Ricardo Perdigó en Tomás Rodríguez (in samenwerking met Renfe, de Spaanse spoorwegmaatschappij), voor een innovatief verhoogd viaduct van de rechteroever van de Francolí naar de Bajada del Toro. Ze verwierpen de mogelijkheid om de treinsporen te begraven. Dit plan betekende o.a. de sloop van een aantal (monumentale) loodsen in het Costa dok. Het nieuwe treinstation met overdekte perrons en een langgerekt gebied met parkeerplaatsen, sport, recreatie, restaurants, commerciële ruimtes, administratieve kantoorruimtes en horeca haalden het niet.



Innovatief verhoogd viaduct van de rechteroever van de Francolí naar de Bajada del Toro

Ook een plan om een spoortunnel onder de stad aan te leggen sneuvelde doordat de ondergrond ongeschikt leek, er werd een karstgrot ontdekt in het beoogde tracé. Alle stedenbouwkundige vernieuwingen voor dit gebied waren gebaseerd op het transformeren van de spoorweginfrastructuur tot bouwterrein. Geen van die plannen zou ooit een vervolg krijgen.



Een grote commerciële haven met een jachthaven buiten de pier. De jachthaven van Tarragona beschikt over 441 ligplaatsen met een lengte van 6 tot 20 m, met een gemiddelde diepgang van 6 meter in de jachthaven. Naast een travellift, kraan, scheepshelling, douches, wasserette, bars en restaurants is er een ruim aanbod aan nautische diensten aanwezig.



In oktober 2003 werd het Vuurtorenmuseum ondergebracht in de vuurtoren de la Banya op de Llevant golfbreker. De vuurtoren was ontworpen in 1864 door Lucio del Valle voor de Ebro-delta. Dit was het begin van een voorzichtige realisatie van de 'de externe museumroute van de haven'.

Het Havenbedrijf bleef, bij haar zoektocht naar nieuwe economische activiteiten en nieuwe markten, investeren in verdere uitbreiding van de haven naar het westen. Daarnaast bleef het Havenbedrijf, ondanks al de eerder gesneuvelde plannen, investeren in een integratie van het havengebied met de stad. Die inspanningen betekenden o.a. een nieuw gebruik van het Costa dok (en de aanliggende Levante kade).

In 2003 werd een concessie voor de winter jachthaven aan de Moll de Costa en Moll de Lleida toegekend aan de Madrileense vastgoedontwikkelaar Luis García Cereceda.⁵ Via zijn, daarvoor opgerichte, Sociedad International Marina Tarraco (IMT) exploiteerde hij nieuwe aanlegplaats van superjachten en megajachten⁶ uit het Caribische gebied. Het Havenbedrijf bleef formeel eigenaar van het Costa dok en de beide kades Moll de Costa en Moll de Lleida. Er werd voorzien in de nodige civiele architectuur om een exclusieve dienstverlening aan de bemanning van de schepen te kunnen bieden. Bij de verkoop van concessie in 2010 bleek dat deze zes nieuw gebouwde bouwblokken aan de Moll de Lleida illegaal waren, er was geen gemeentelijke bouwvergunning afgegeven (een investering van ruim



Superjacht SYL
Afgemeerd in Marina Tarraco

32 miljoen euro). Op bevel van de rechter moesten deze gebouwen worden afgebroken, alle daarin gevestigde bedrijven en bedrijfjes, zoals scheepsbouwers, en restaurants, waren de dupe. Het complex werd in oktober 2006 ingehuldigd.

Het initiatief is nooit succesvol geweest. De jachthaven met een van de grootste diepgangen van Europa moest concurreren met de havens van Antibes en Monte Carlo. Plaatselijke kranten schreven hatelijk dat Luis García Cereceda eigenlijk alleen maar een ligplaats zocht voor zijn, in 2003 in Spanje gebouwde, super zeiljacht SYL. Dit aluminium jacht met een lengte van 43,66 meter werd in 2013 nog verbouwd en ligt nu te koop voor € 3.500.000 (in 2013 werd het nog te koop aangeboden voor 13 miljoen euro). In 2003 kreeg de scheepswerf Schwartz-Haucnont de opdracht de grootste zeilboot van Spanje te bouwen de aankoop kostte ruim 25 miljoen euro. De voormalige premier van de Spaanse regering, Felipe González, de toenmalige burgemeester van Tarragona, Joan Miquel Nadal, de havenmeester van Tarragona en veel grootheden uit de Spaanse vastgoedwereld waren aanwezig bij de doopplechtigheid van SYL in Tarragona. De kapitein van de SYL, Joan Marc Colls i Borràs, monsterde in 2011 af en werd havenmeester van de jachthaven Port Tarraco. Ook in mijn fotoarchief zitten diverse foto's van dit bijzondere jacht, ieder jaar dat ik in Tarragona was kwam er weer een foto bij, er viel niet aan te ontkomen, het schip komt nog zelden buitengaats. Bij zijn overlijden in 2010 schreven de media dat Luis García Cereceda een van rijkste mannen van Spanje was, hij had innige connecties met alle industriële en vastgoed ondernemers en politici van allerlei pluimage.⁷ Zijn ex-partner werd de nieuwe levenspartner van een vroegere Spaanse premier.

Het Havenbedrijf van Tarragona kon in 2010 tevreden melden dat er nieuwe belangstelling was voor de exploitatie in het Costa dok. Het had ingestemd met de verkoop van Sociedad Internacional Marina Tarraco (IMT) aan een Qatarese holding.⁸ Dan komt de verwevenheid van de vastgoedondernemer en de (plaatselijke) overheid weer nadrukkelijk in beeld. Er stonden nog 6 illegale gebouwen op het terrein van de jachthaven. De gemeente Tarragona zou een speciaal gebruiksplan opstellen en de gemeenteraad zou een wijziging van het stedenbouwkundig plan goedkeuren. Uiteindelijk heeft de rechtbank de procedure tegen het havencomplex voor luxe jachten definitief beëindigd.

Op 18 april 2012 berichtte Qatari Diar: Qatari Diar Real Estate Investment Company heeft de aankoop aangekondigd van de Port Tarraco Marina in het noordoosten van Spanje via haar dochteronderneming Qatari Diar Marina Tarragona (QDMT). QDMT is een joint venture tussen Qatari Diar en MB92, een in Barcelona gevestigde exploitant van jachthavens, met 95% vertegenwoordiging door Qatari Diar en 5% door MB92.⁹ De aankoop werd gedaan van verkoper International Marina Tarragona SL.¹⁰ De Qatar Investment Authority (QIA) is het staatsinvesteringsfonds van Qatar en werd in 2005 opgericht om het risico van Qatars afhankelijkheid van energieprijzen te minimaliseren. Het fonds investeert voornamelijk in internationale markten (Verenigde Staten, Europa en Azië-Pacific). In november 2024 had de QIA naar schatting \$ 526 miljard aan activa onder beheer. De QIA werd in 2005 opgericht door de toenmalige emir van Qatar, Hamad bin Khalifa Al Thani, om de olie- en aardgas overschotten van de regering van Qatar te beheren.¹¹ Qatari Diar kocht Port Tarraco in 2011 voor € 65 miljoen.

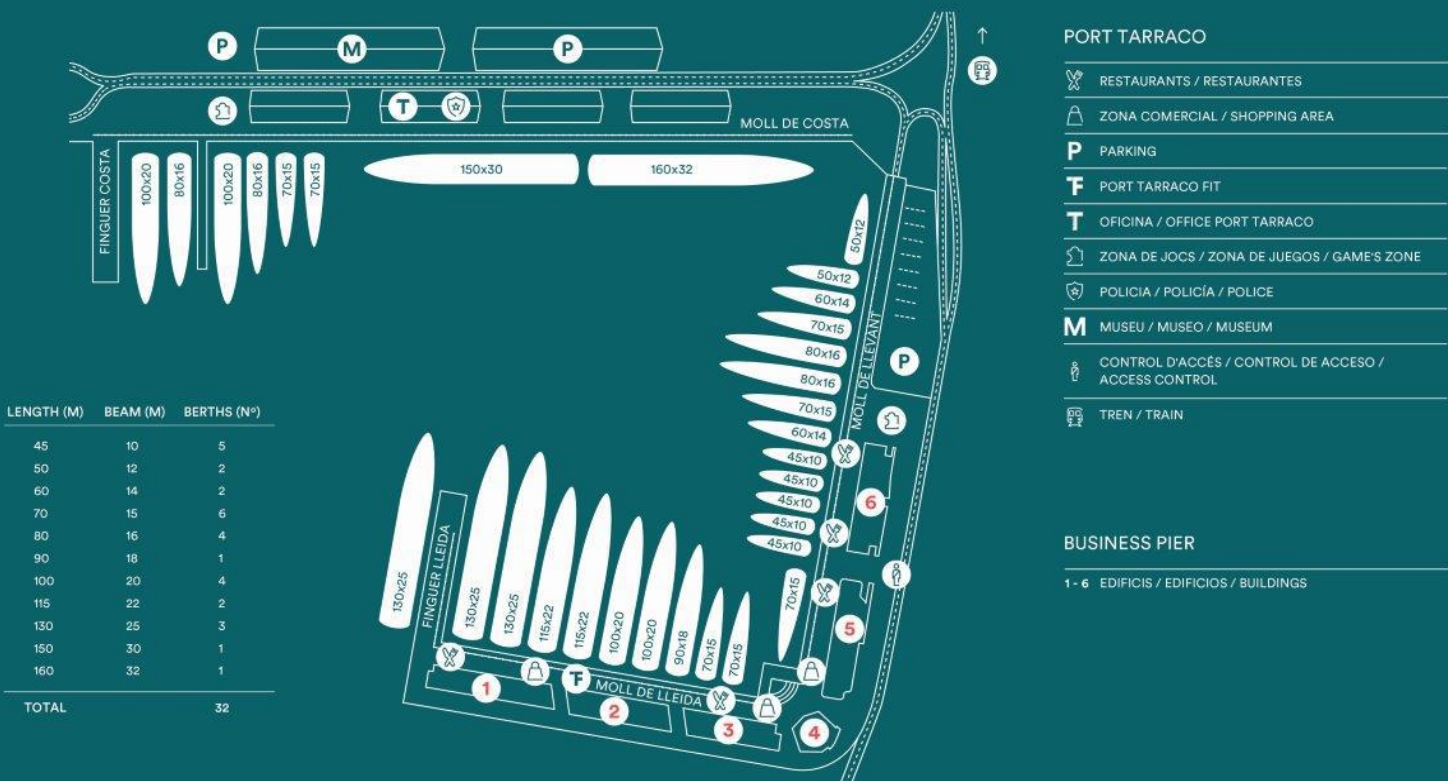
Port Tarraco op 22 oktober 2024. In het midden de Cescent van de Russische oligarch Igor Ivanovich Sechin, een vriend van Vladimir Poetin. Het lag sinds maart 2022 aan de ketting in Tarragona. Foto: auteur.



Het doel van de operatie was dat de jachthaven van Tarragona de basis zou worden voor de vloot van de emir in het westelijke Middellandse Zeegebied. De groep van 35 jachten die de emir normaal gesproken vergezellen, zou dan eind november in de haven aanmeren en de vloot zal tijdens de wintermaanden afgemeerd blijven. Het belangrijkste schip van de groep is de Al Mirqab, het vijfde grootste jacht ter wereld met vier verdiepingen en dat naast een helihaven beschikt over een bioscoopzaal en een binnenruimte voor hulpschepen.¹² In 2018 arriveerde de grootste privé zeilboot ter wereld, de spectaculaire Black Pearl (106 meter lang) en eigendom van de Russische miljardair Oleg Burlakov. Het jacht werd gebouwd bij Oceanco in Alblasserdam en te water gelaten in september 2016. Het werd afgemeerd naast de 125 meter lange gigantische Katara, eigendom van Sheikh Hamad bin Khalifa Al Thani, de vroegere Emir of Qatar.



Bij de overname door Qatari Diar Real Estate Investment Company stonden de havenkranen nog gewoon op de kade langs het Costa dok





Marina Tarraco werd in 2012 'schoon' opgeleverd, inclusief de (illegale) nieuwbouw op de Moll de Lleida (middelste cirkel). De monumentale havenkranen stonden nog keurig op de kade aan de Moll de Costa (linker cirkel).

De eerder genoemde havenmeester Joan Marc Colls i Borràs van Port Tarraco gaf, bij een interview in 2015,¹³ een mooi inkijkje in het businessplan van zijn werkgever. Hij zei o.a.: 'Er zijn geen officiële gegevens, maar er wordt gezegd dat de grootste jachten ter wereld, zoals die we hier soms hebben, tussen de 400 en 500 miljoen euro kunnen kosten. Dan zul je begrijpen dat deze luxe jachten bewondering opwekken, maar tegelijkertijd mensen op straat, zoals ikzelf, aanstoot geven. Bedenk dat de jaarlijkse onderhoudskosten van een schip met deze kenmerken ongeveer 10% van de productiekosten bedragen. Daarom kunnen we zeggen dat het onderhoud van het schip ongeveer 40 miljoen euro per jaar kost. Met dit geld worden het hele jaar door veel loonkosten betaald en veel externe diensten ingekocht. De komst van luxe jachten genereert rijkdom voor Tarragona.' Deze inkomsten vielen achteraf erg tegen. De bemanningen bleven aan boord en leverde weinig extra inkomsten voor de plaatselijke ondernemers en de reparatiewerkzaamheden aan de schepen werden door de veelal buitenlandse bouwers van de schepen uitgevoerd.¹⁴ In de zomer van 2018 werd voor het eerst een aantal weken lang de 100% bereikt.¹⁵

Sinds 19 februari 2020 is Port Tarraco eigendom van het Mallorcaanse bedrijf Ocibar, dat de aandelen heeft overgenomen van het Qatarese fonds Diar QD Marina Tarraco.¹⁶ Bij de overname werd o.a. medegedeeld dat: Port Tarraco biedt 33 ligplaatsen tussen de 45 en 160 m, en heeft onlangs een revisie van de lay-out voltooid, waarbij het aantal ligplaatsen is verminderd, maar de ligplaats grootte is toegenomen, waardoor het een van de weinige jachthavens in Spanje is die meerdere jachten van meer dan 100 m kan aanmeren. Omdat Port Tarraco voorheen eigendom was van het Qatari Diar Fund, betekende dit dat sommige jachten, afhankelijk van hun eigendomsstructuren, de jachthaven eerder niet konden gebruiken vanwege economische sancties met betrekking tot Qatar.¹⁷

Ocibar presenteert zich op haar website met: Welcome to the home of GIANTS. Marina Port Tarraco, one of the Mediterranean's only marinas with a nine-metre draft, is ideal for deep-water berthing for super, mega and gigayachts.¹⁸ Ocibar SA beheert daarnaast de havens Port Adriano op Mallorca en Botafoc en Marina Santa Eulàlia, beide op Ibiza. Dus eindelijk een exploitant met maritieme aspiraties i.p.v. een speeltje voor eigen plezier. Antonio Zaforteza, CEO van Ocibar vertelde bij de overname over zijn ambities: 'Het is een haven en een bedrijventerrein. Het is niet onze bedoeling om er een recreatiegebied van te maken, maar mensen kunnen hier wel rondlopen, de boten bekijken en in de restaurants eten'.¹⁹ Het bedrijf rondde in 2024 de ruim 2 meter hoge glazen wand, als scheiding tussen het culturele centrum Moll de Costa en jachthaven Moll de Costa, af. Het zou het gevoel van veiligheid aan boord van de jachten verbeteren. Een duidelijke scheiding van twee totaal verschillende werelden.



De Symphony aan de Moll de Costa. Bij de oplevering in 2015 was Symphony het langste jacht ooit gebouwd in Nederland. Symphony werd gebouwd door Feadship. In 2015 was het 101,5 meter, zes dekken tellende luxe superjacht Symphony het grootste dat Feadship ooit had gebouwd, en het eerste Feadship dat de 100 meter grens passeerde. Foto: auteur

Op 1 april 2024 berichtte Diari de Tarragona: 'Het toonaangevende bedrijvenpark in de stad Tarragona (Business Pier in Port Tarraco), met zes kantoorgebouwen en commerciële panden aan de haven van Levante en Lleida, bereikt een volledige bezetting'.²⁰

Aan de westkant van het Costa dok is de Puerto Pesquero en de wijk El Serrallo. De Moll de Pescadors in El Serrallo is een lange rij met voortreffelijke visrestaurants.



Puerto de Tarragona

Het is misschien een wat ongebruikelijke openhartigheid voor een artikel over een aantal monumentale havenkranen, maar ik ben oenofiel. En ik heb een speciale band met wijnen uit Catalonië, daar heb ik een aantal bijzondere bodega's gevonden. Ongeveer 6% van de Spaanse wijnbouw is aangeplant in Catalonië. De productie in Catalonië bedraagt ongeveer 9% van de totale Spaanse druivenoogst. Ik vroeg mij af hoe die mooie wijnen naar Europa kwamen. Dat bracht mij in de haven van Tarragona.

De helft van de Catalaanse wijnproductie wordt geëxporteerd. In 2010 exporteerde Catalonië ruim 30.000.000 flessen wijn van 0,75 liter. Zo'n 2.500.000 flessen werden er naar Nederland uitgevoerd. Veel van die export wordt tegenwoordig gebotteld over de weg getransporteerd. Maar tot ver in de vorige eeuw werd veel Catalaanse wijn in houten vaten verscheept vanuit de haven van Tarragona. In 2024 heeft Valencia de hele wijnexport aan de Spaanse oostkust gemonopoliseerd. Via gestandaardiseerde zeecontainers wordt ruim 2 miljoen ton wijn verscheept naar 132 landen in de wereld.²¹



De Koninklijke Nederlandsche Stoomboot-Maatschappij n.v. (KNSM) uit Amsterdam onderhield, in de Middellandse Zee Dienst, vanuit Amsterdam vanaf het einde van de negentiende eeuw, een regelmatige lijndienst op de Spaanse steden Malaga, Cartagena, Alicante, Barcelona, Tarragona en Valencia. Op de terugreis met een lading zout, sinaasappelen, wijn en overig stukgoed van Tarragona via Valencia naar Amsterdam vertrok de MERCURIUS op 5 januari 1925 uit Valencia. Als gevolg van een navigatiefout bij Gibraltar is het schip op 7 januari 1925 om 16.30 uur op de Pearl Rock bij Tarifa gelopen en in stukken gebroken. De bemanning kon worden gered en een gedeelte van de lading kon worden geborgen. Het schip werd als verloren beschouwd. In de maritieme wereld wordt er nog steeds gesproken over het Scheepskerkhof bij de Pearl Rock, er liggen tientallen wrakken.

De haven Tarragona in het midden van de vorige eeuw

Bron: <https://www.porttarragona.cat/en/port-city/history>



Moll de Costa in het midden van de vorige eeuw

Op basis van de overslag en de aanlopende schepen behoort de haven van Tarragona tot het rijtje grootste havens van het vasteland van Spanje: Algeciras, Barcelona, Bilbao, Cartagena, Huelva, Tarragona en Valencia. Algeciras, Barcelona en Valencia zijn typische containerhavens. Barcelona, Bilbao, Cartagena en Huelva hebben een groot LNG-terminal.

Griekse zeevaarders waren waarschijnlijk de eerste handelaren in Tarragona, maar de Romeinen hebben de eerste havenstructuur en opslag vemen aangelegd.²² Ofschoon er in de stad nog diverse Romeinse gebouwen zijn opgegraven en weer gedeeltelijk in volle glorie hersteld, zoals het Amfitheater²³, is er van die oude haven niets meer terug te vinden. Vanaf de eerste eeuw na Christus vertrokken vanuit Tarraco (Tarragona), de hoofdstad en het politieke centrum van een uitgestrekte provincie Hispania, en een eersteklas commerciële haven, veel schepen beladen met amforen vol wijn naar Rome, de hoofdstad van het rijk. Veel schepen gingen ook richting Gallië, Duitsland of Engeland.²⁴

De maquette toont hoe de stad Tarraco er uitzag in de tweede eeuw na Christus, het hoogtepunt van de Romeinse tijd in Tarragona.

Met zijn 18 m² aan oppervlakte is het de op één na grootste maquette van de Romeinse wereld in Europa (alleen die in Rome is groter).



Na de invasie van de Visigoten en later de Moren bleef de haven eeuwenlang buiten gebruik en raakte ernstig in verval. Pas in 1484 werd er weer gebouwd aan de haven en werd een nieuwe pier aangelegd. De nieuwe golfbreker zou worden gebouwd onder toezicht van een speciaal comité, voorgezeten door de prelaat en met leden die de stad en het plaatselijke kathedraal kapittel vertegenwoordigden. Zij waren ook verantwoordelijk voor het heffen van belastingen op vlees, brood en later wijn. Alle steden en dorpen in de regio Tarragona moesten deze belastingen betalen om handel te drijven in de haven.

Eind achttiende eeuw werd een compleet vernieuwde haven ingezegend. Er was een nieuwe, langere pier gebouwd en een eerste dok werd aangelegd. Met uitzondering van specifieke periodes, zoals de Onafhankelijkheidsoorlog (de Franse Oorlog), **de Grote Wijnziekte**²⁵ en het verlies van de Spaanse koloniën in Cuba en de Filipijnen, werden er gedurende de hele negentiende eeuw omvangrijke werkzaamheden aan de haven uitgevoerd. Het beheer van de haven ging, van een plaatselijk comité, over naar de Spaanse staat.

Aan het einde van de negentiende eeuw werd de basis gelegd voor de moderne haven van Tarragona. Er werden dokken aangelegd, loodsen, silo's en magazijnen gebouwd. Er kwamen nieuwe golfbrekers en de haven werd aangesloten op het elektriciteitsnet. De eerste havenkranen werden geïnstalleerd.

Vanaf de jaren zestig in de vorige eeuw kwam de vernieuwing van de haven, als gevolg van de petrochemische bloei (in 1975 werd de Enpetrol-raffinaderij²⁶ in gebruik genomen), in een stroomversnelling. Het totale oppervlak van het haventerrein verdubbelde een aantal malen in een korte tijd. Er werden nieuwe verbindingen met het achterland

aangelegd en er kwam een groot petrochemisch complex op korte afstand van de terminals in de haven. De haven wordt nu aangelopen door grote olietankers, containerschepen en bulkcarriers. Deze diversificatie leidde tot de ontwikkeling van nieuwe transport-, opslag- en vrachtbehandeling technieken, waaronder graansilo's, koel opslagfaciliteiten, automatische losinstallaties, enz. Tegelijkertijd is de haveninfrastructuur aangepast om te voldoen aan de behoeften van deze nieuwe schepen, bijvoorbeeld door de waterdiepte bij de dokken te vergroten.

De haven van Tarragona afficheert zich tegenwoordig als leider in de import van landbouwproducten en als strategisch knooppunt aan de Middellandse Zee. In 2023 verwerkte de haven 7,6 miljoen ton agrofood producten, afkomstig uit belangrijke markten zoals Oekraïne, Roemenië, Brazilië, Argentinië, de Verenigde Staten, Bulgarije en Duitsland.²⁷ De totale kadelengete voor deze terminals is 2,5 km en de maximale diepgang is 14 meter.

Daarnaast heeft de haven van Tarragona terminals voor:

- Mineralen. De bulk van deze mineralen betreft steenkool. De totale kadelengete is 2 km en de maximale diepgang is 18,5 meter. Capsize-type bulkers kunnen afmeren in Tarragona.
- Vloeibare bulk. Tarragona grossiert in titels: De haven is de Zuid-Europese leider in de chemische sector. De totale kadelengete is ruim 1,5 km en de maximale diepgang is 15 meter. Er wordt ruim 22 miljoen ton overgeslagen. De terminal is verantwoordelijk voor 60% van de scheepsbewegingen in de haven.

Verder zijn er gespecialiseerde fruit, auto (220.000 auto's), papier, hout, ijzer/staal (700.000 ton) en levend vee (170.000 stuks vee) terminals. In 2024 werd op Moll de Balears een cruiseterminal met een aanlegsteiger van 759 meter in gebruik genomen.



Impressie van de moderne haven: Foto's <https://www.porttarragona.cat/en/the-port/the-port-in-images/el-port-en-actiu>

Hieronder volgt een kort overzicht van het havenerfgoed langs **La Ruta Patrimonial Del Port De Tarragona**

Grua Zorroza 1

Portaalkraan uit 1926 met een vermogen van 1,5 tot 3 ton, gebouwd in Zorroza fabriek in Bilbao van la Sociedad Española de Construcciones Metálicas. Het is het eerste type elektrische kraan dat in de haven van Tarragona in gebruik werd genomen.

Hoogte: 15 m

Derrick-radius:

maximaal 14 m, minimaal 8 m

Totaal kraan gewicht: 42.350 kg

De kraan werd ingezet voor het transporteren en lossen van kolen, fosfaten en mineralen. De kraan werd in 1927 in Tarragona geïnstalleerd. Tijdens de burgeroorlog werd hij verplaatst naar Port de la Selva en keerde in 1939 terug. De kraan werd in 1981 buiten dienst gesteld en vervolgens gerestaureerd en geïnstalleerd aan de Moll de Costa.



Collage: auteur

Grua Zorroza 2

Portaalkraan uit 1929 met een vermogen van 2,5 tot 5 ton, gebouwd in Zorroza fabriek in Bilbao van la Sociedad Española de Construcciones Metálicas. Dit type kraan maakt gebruik van het éénkabelsysteem gepatenteerd door Stothert & Pitt uit Bath (Engeland), met een gebalanceerde beweging van lood en straalvariatie met behulp van drijfstang en handgreep met horizontale vertaling van de kraan.

Hoogte: 15,80 m

Derrick-radius:

maximaal 16 m, minimaal 9 m

Totaal kraan gewicht: 65.000 kg

De kraan was ontworpen voor het laden en lossen van allerlei soorten stukgoed en losgestorte materialen zoals kolen en erts. Tijdens de burgeroorlog werd de kraan overgebracht naar Port de la Selva, maar keerde in 1939 weer terug in Tarragona. De kraan werd in 1989 buiten gebruik gesteld.



Collage: auteur

Grua Boetticher

Portaalkraan uit 1946 met een vermogen van 2,5 tot 5 ton, gebouwd door Boetticher y Navarro SA (Madrid).

Hoogte: 18 m

Derrick-radius:

maximaal 16 m, minimaal 9 m

Totaal kraan gewicht: 48.090 kg

De kraan werd in 1991 buiten bedrijf gesteld.

In 1904 richtten Gustavo Boetticher en José Luis Gómez Navarro het bedrijf op. Er kwamen grote werkplaatsen in Villaverde (een district in het zuiden van de Spaanse hoofdstad Madrid) waar duizend mensen werkten. Naast liften werden er ook turbines, kranen en andere constructies voor grote infrastructuur gebouwd. Sinds het begin van de jaren dertig was Boetticher y Navarro wereldwijd specialist in de ontwikkeling van de hydrologische en hydro-elektrische sector.

Collage: auteur



De portaalkranen zijn gemonteerd op een roterende onderstel dat wordt ondersteund door een portaal. De gehele constructie kon worden verplaatst over rails met een tussenruimte van 4,56 meter.

Grua electrica lleugera

Bij de hoofdingang van het Museu del Port staat nog een heel bijzondere kraan. Deze lichte elektrische kraan van 2 tot 3 ton werd, in eigen beheer, door het Havenbedrijf in 1952 gemaakt van gerecyclede materialen. Het was een werkverschaffingsproject. De kraan heeft een vast betonnen contragewicht. Er werden twee van deze kranen gebouwd

Het archief van de haven van Tarragona bevat een factuur voor 6.310 peseta's, gedateerd 31 december 1952, van de firma Antonio Porta in Reus, een ijzer- en metaalgietij. De factuur was voor de aankoop van artikelen die gebruikt zijn om deze kranen te bouwen. Deze is gerestaureerd door het Centre d'Estudis Marítims i d'Activitats del Port de Tarragona om de originele kenmerken ervan weer te geven.

In de diverse jaarverslagen van de Autoridad Portuaria de Tarragona worden alle havenerfgoed elementen genoemd. De 4 Grúas Museo Histórico (monumentale haven kranen) worden, onder het hoofdstuk Características Técnicas Del Puerto verder zonder een waardebeoordeling genoemd. De eigenaar is Autoridad Portuaria de Tarragona. Alle gebouwen hebben wel een financiële verantwoording met een boekwaarde en een exploitatierekening.



In Memoria Anual 2021 stond o.a. de volgende post: Adecuación del Museo del Port de Tarragona en el Refugio 2 en el Moll de Costa (verbouwing van het havenmuseum). Het budget was € 1.645.379,80 terwijl € 1.793.730,83 begroot was.

In 2023 presenteerde Autoridad Portuaria de Tarragona zelfs 3 rapporten:

Het 'Maatschappelijk Verantwoord Ondernemen (MVO) Rapport' bestaat uit de publicatie van de strategische duurzaamheids lijnen van het Havenbedrijf.

Het 'Technisch Rapport' vat jaarlijks de financiële status, de goederenbewegingen en de verkeersgegevens in de haven van Tarragona samen.

Tot slot worden in het 'Port-City Report' de verschillende en veelvuldige acties samengevat die in de haven van Tarragona zijn uitgevoerd om ervoor te zorgen dat de haven een ontmoetingsplaats en een referentiepunt voor vrijetijdsbesteding en cultuur is voor de inwoners van Tarragona en de omliggende steden. 'Moll de Costa is ons culturele merk dat burgers een bevoorrechte ruimte biedt die volledig geïntegreerd is in de stad, waar traditie samengaat met moderniteit en dynamiek, een unieke aantrekkingskracht voor ons gebied.'

Het rapport heeft als ondertitel: Maritiem Studiecentrum en Activiteiten van De Haven van Tarragona en beslaat 114 pagina's. Het rapport begint met een overzicht van de bezoekersaantallen. Om een indruk te geven:

47.763 bij de verschillende tentoonstellingen
988 bij het havenarchief
27.951 bij het havenmuseum
12.524 in het theater Serrallo
117.050 op de kade van de Moll de Costa

Het rapport geeft verder een zeer gedetailleerd overzicht van alle gebouwen die in eigendom zijn van Autoridad Portuaria de Tarragona waar allerlei culturele, sociale en sportieve activiteiten, gepromoot door allerlei instanties en gesponsord door de haven van Tarragona, werden ondernomen.



In de rotonde in de Passeig Martim Rafael Casanova en de Moll de Llevant staat een collectie havenkranen laadgerei.



In het havenmuseum staat een heuse opengewerkte Smith & Bolnes 1.120 pk tweetakt dieselmotor met een laag toerental en 7 zuigers in lijn. De motor werd uit het koopvaardijship Dragonera gehaald, dat in 1960 door de scheepswerf Juliana Constructora Gijonesa SA werd gebouwd.



Een oude havenloods werd omgetoverd in een moderne kunsthall

Daarna volgt een uitgebreid (fotografisch) overzicht van de tentoonstellingen en activiteiten in het Moll de Costa. Alle tentoonstellingen worden apart vermeld, inclusief de meewerkende kunstenaars, de mede sponsors en de bezoekersaantallen.

Vervolgens is er een beschrijving van het Kunstfonds (Fons d'Art) van de haven van Tarragona. Vanaf 1988 startte in het gebouw Tinglado 2 aan Moll de Costa een reeks tentoonstellingen. In de loop der jaren hebben veel kunstenaars werken en projecten gedoneerd, waardoor de collectie steeds groter werd. Momenteel bestaat de collectie uit ongeveer tachtig stukken. Verschillende disciplines zijn vertegenwoordigd: beeldhouwkunst, fotografie, gravure, etc., maar de schilderkunst springt erbovenuit. Opmerkelijk in deze beschrijving is toch de stelling: 'Het doel van de haven van Tarragona is altijd geweest om onderwijs te bieden en cultuur en kunst dicht bij het publiek te brengen.'

Het volgende hoofdstuk behandelt het Havenmuseum van Tarragona. Ook hier weer een overzicht van de verschillende tentoonstellingen, lezingen en filmdagen. Onderwijsinstellingen zorgden 32% van de bezoekersaantallen.

Het Teatret del Serrallo, met een maximale bezetting van 150 bezoekers, ontving in 2023 ruim 12.000 mensen. Als je buitenactiviteiten daarbij rekent, komt dat aantal op ruim 20.000 mensen. In het jaarverslag ook hier weer een beeldend overzicht van alle activiteiten met de bijbehorende artiesten en gezelschappen voor de muziek- en theatervoorstellingen, de filmavonden, kindermiddagen etc. Verder natuurlijk een overzicht van alle mede sponsors en organisatoren.

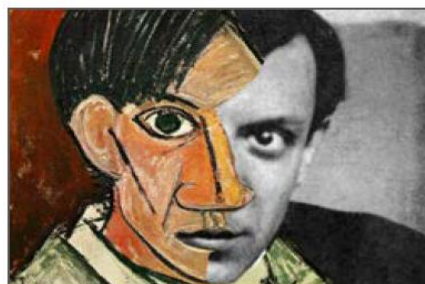
Het haven archief heeft in 2023 11.387 nieuwe digitale afbeeldingen gekregen, het digitale archief werd 17.595 keer bezocht. Via Facebook bekeken 7.832 bezoekers de pagina van het archief. In 2023 werden vier overdrachten van administratieve documentatie ontvangen en afgehandeld, wat resulteerde in de invoer van 162 nieuwe archiefdozen, verdeeld in 18,63 strekkende meter en een toename van de ingenomen ruimte, die in totaal 2.689,32 strekkende meter bedraagt, verdeeld over de negen documentatie depots in de twee gebouwen die door het Archief worden beheerd. Een lijst met donaties aan het archief completeert dit hoofdstuk. Daarbij is bijvoorbeeld een exemplaar van het tarief van rechten dat in 1816 op buitenlandse goederen, fruit en effecten en een luchtfoto van de stad en de haven uit 1850. In 2023 is het digitale portaal van het Havenarchief van Tarragona gelanceerd:

<https://arxiudigital.porttarragona.cat/fotoweb/>.

2023 heeft een uitzonderlijke protagonist gehad: De klok op de Llevant-golfbreker heeft in 2023 zijn honderdste verjaardag gevierd. Om die reden heeft het Archief, met medewerking van Port-Ciutat en het Havenmuseum, een reeks evenementen en activiteiten georganiseerd om deze verjaardag te herdenken.



EXPOSICIÓ: "INTERPRETACIONS - HOMENATGE A PICASSO" DE DABIGOM
TINGLADO 1
Del 4 al 28 de maig de 2023



Op woensdag 12 april 2023 werd het boek getiteld: 'Un rellotge centenari (1922-2022). La torre rellotge del port de Tarragona' gepresenteerd. In juni werd in Tinglado 2 de tentoonstelling Havenklok 100 jaar geopend. De tentoonstelling stond o.a. in het teken van Tijd en Arbeid. Een ander onderdeel was de techniek van dit uurwerk en de bijzondere architectuur.

Als laatste worden nog een aantal kleinere activiteiten beschreven:

El Centre d'Estudis Marítims i d'Activitats del Port de Tarragona (CEMAPT - Het Centrum voor Maritieme Studies en Activiteiten van de haven van Tarragona) beschikt over een eigen afdeling met een beeld coördinator, die alle benodigde grafische elementen voor het culturele gedeelte van de haven van Tarragona creëert. Dit hoofdstuk geeft een (beeld)verslag van alle items die door de afdeling gemaakt werden. Het geschatte productievolume omvat o.a. 18 tentoonstellingen, buitenposters, uitnodigingen en diverse grafische vormgeving met meer dan 100 advertenties in verschillende formaten en driedimensionale (3D) creaties.

De afdeling heeft de collectie van het hiervoor beschreven Fons d'Art digitaal vastgelegd. Het is te zien op: <https://www.porttarragona.cat/ca/port-i-ciutat/fons-d-art> Daarbij staat een aquarel van Fermí Carré: Tarragona des del Moll de Reus.



De Publicatiedienst van de haven van Tarragona is bijzonder productief. Op de presentatie op het internet: <https://www.porttarragona.cat/ca/cataleg-publicacions> staan in de Catàleg Publicacions tientallen publicaties die door deze dienst geproduceerd zijn of waaraan de dienst heeft meegewerkt.

Een boek uit 2010 met 162 pagina's dat mooi aansluit bij mijn hobby oenofilie is:

El Comerç i L'Exportació del Vi a Tarragona (Handel en Export van Wijn in Tarragona). De synopsis is duidelijk: 'Tarragona is een stad waar vanaf het midden van de 19e eeuw tot het einde van de 20e eeuw de wijnhandel (met alle bijbehorende beroepsmatige aspecten) een grote economische en arbeidsintensieve activiteit genereerde die het karakter van de bevolking op alle sociale gebieden sterk beïnvloedde.'

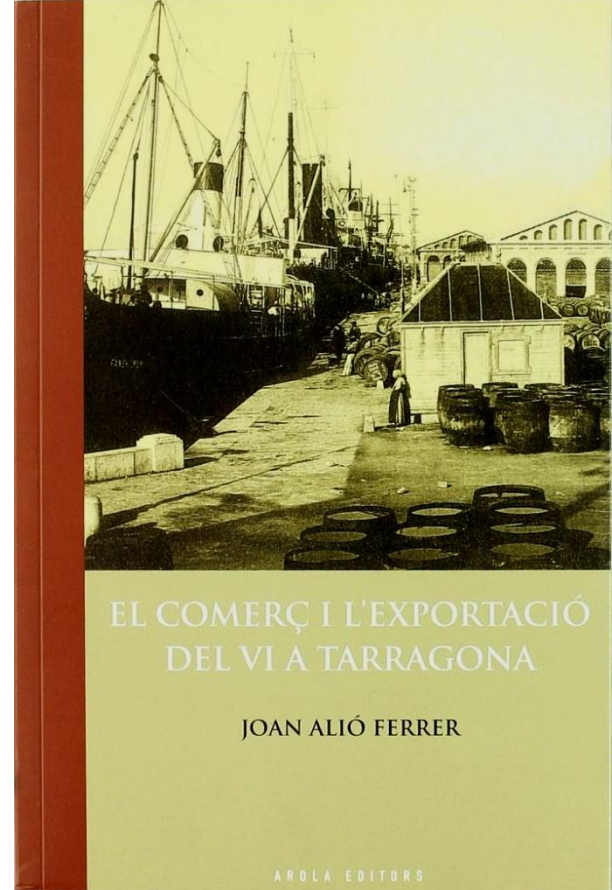
In 1786 kreeg Tarragona toestemming om vrij handel te drijven met Amerika. De economische activiteit was gericht op de handel in wijn en brandewijn. Dit feit leidde in Catalunya tot een uitbreiding van de druiventeelt, ten koste van andere producten. Zelfs op plaatsen die ongeschikt waren voor de landbouw, werden wijngaarden aangeplant. De nabijheid van de exportmarkt en het gemakkelijke transport maakten het een winstgevend gewas en Tarragona profiteerde er economisch enorm van. Er ontstond een nieuwe sociale klasse van arbeiders en ambachtslieden.²⁸

Epiloog

Het blijft natuurlijk heel opmerkelijk dat een Havenbedrijf zich verantwoordelijk voelt voor zo'n uitgebreide en gediversifieerde kunst en cultuur collectie. Een collectie die loopt van geconditioneerde havenkranen tot een verzameling schilderijen en beeldhouwwerken. Het Havenbedrijf voelt zich tevens verantwoordelijk voor de presentatie van deze artefacten.

In eerste instantie werd er gerekend op de medewerking van de nieuwe exploitanten van het getransformeerde Costa dok. Maar gaandeweg werd duidelijk dat de klanten van deze 'winterstalling voor superjachten' niet gerekend konden worden tot de doelgroep van deze culturele verzameling. Ze bouwde hun eigen infrastructuur, die bovendien zou concurreren met de geconserveerde vemen en opslagloodsen van het oude haven emplacement. Er werd zelfs een glazen afscheidingswand²⁹ gebouwd tussen de Moll de Costa en de kade waar de pronkstukken van de rijken der aarde werden afgemeerd.

De monumentale kranen hebben tot 1981 dienst gedaan aan de Moll de Costa en zijn op de kade gebleven tot december 2013, toen het Havenbedrijf besloot ze om operationele redenen te verplaatsen voor nieuw toeristisch gebruik van de kade. Het Havenbedrijf motiveerde de verhuizing met het argument dat er meer aanmeerlijnen voor schepen aan het Port Tarraco-dok nodig waren. Men had in 2013 al voorzien dat het aantal luxe jachten dat in Moll de Costa zou aankomen drastisch zou toenemen.



Sceptische kranten schreven over de investeringen van Qatar en de seizoenen aanwezigheid van enkele boten die eigendom zijn van de sjeik van het emiraat, waarvoor de kranen moesten wijken. Industriële havenfaciliteiten uit de 20^e eeuw moesten plaatsmaken voor elementen die de vrije tijd en het toerisme van de 21^e eeuw symboliseren.

Sindsdien zijn de kranen gevestigd op een nabijgelegen rotonde en parkeerplaats. Zeker, dit is een veel minder ideale situatie, want hoewel ze binnen de havenfaciliteiten blijven, maakt hun ligging ver van de kade, geheel buiten hun context en beïnvloed door verkeer, het moeilijker om hun havenfunctie begrijpelijk te maken. Maar in ieder geval blijven de kranen gerestaureerd en behouden ze redelijk hun integriteit.³⁰



De werkplaats van Zorroza in Bilbao in de huidige staat

La Asociación Vasca de Patrimonio Industrial y Obra Pública, AVPIOP (de Baskische Vereniging voor Industrieel Erfgoed en Openbare Werken) is het ook opgevallen: 'Het Baskische industriële erfgoed is niet altijd te vinden op het grondgebied van Euskadi. Er zijn veel producten en elementen vervaardigd in Baskenland die hun functie op andere plaatsen hebben vervuld, en wanneer ze hun oorspronkelijke functie hebben verloren, zijn ze uiteindelijk bewaard en onderhouden.' Het is temeer frustrerend omdat de oorspronkelijk werkplaats, waar de havenkranen gebouwd werden, in Bilbao uit het einde van de negentiende eeuw, ondanks de monumentale status sinds 1999, als verloren moeten worden beschouwd.³¹

In 2023 heeft de haven van Tarragona een aanbesteding uitgeschreven voor een ideeënwedstrijd voor de stedelijke transformatie van het gebied rond het hoofdkantoor van de havenautoriteit aan de Passeig de l'Escullera. Het idee zou dienen als basis voor het opstellen van een project voor de aanleg van een groot stadspark van 8.000 m² rond het hoofdkantoor van de APT. Dit park zou bijdragen aan een betere verbinding met de stad Tarragona en tussen de Moll de Costa en de Passeig del Miracle.³² De drie monumentale havenkranen staan in het omschreven gebied. Tot nu toe hebben alle plannen voor een betere verbinding tussen de stad en het cultuurcentrum Moll de Costa het niet gehaald.

In de zomer presenteerde de havendienst het winnende idee. Er wordt o.a. voorzien in een vernieuwde tunnel met brede trappen onder het spoor van Plaça des Carros naar het nieuw aan te leggen Parc del Port. Dit moet de verbinding tussen de stad en de haven verbeteren. Er verdwijnen 2 rotondes, één waarop het laadgerei is geëxposeerd. Er circuleren talloze futuristische plannen met de meest uitzinnige bebouwing en nieuw aangelegde natuur. Op sommige van die plannen zijn de monumentale havenkranen ingetekend. In andere plannen verdwijnen ze achter een façade van terrassen en 'leuke winkeltjes'.

Op de fotocollage hieronder ziet u als volgt:

1. De tekening zoals die bij de ideeënprijsvraag werd meegestuurd
2. Een luchtfoto van de huidige situatie ter plaatse
3. De winnende tekening waarop o.a. de nieuwe spoortunnel ter ontsluiting van het gebied
4. Een futuristische artist's impression van één van de ingezonden ideeën waarop heel veel nieuw aangelegde natuur in het voormalige haventerrein. De drie monumentale havenkranen komen hierbij in een bos te staan. Wel heel ver weg van hun oorspronkelijke havenfunctie.



De financiering van het behoud van het culturele erfgoed van de haven van Tarragona is, door Spaanse en Europese wet- en regelgeving, stevig verankerd in de financiële huishouding van de Havenautoriteit (Autoridad Portuaria de Tarragona - APT). In de Jaarrekening voor het jaar eindigend op 31 december 2020 geeft APT een aardig overzicht m.b.t. de financiering van dat cultureel erfgoed.

Onder het hoofdstukje 'Lidmaatschap van non-profitorganisaties' schrijft de APT: 'Sinds 26 maart 2019 is deze organisatie een van de gewone vennoten van de Vereniging Centrum voor Maritieme Studies en Activiteiten van de haven van Tarragona, een vereniging van openbaar nut, zoals verzocht door het Ministerie van Justitie van de Generalitat de Catalunya op 29 december 2019, overeenkomstig de overeenkomst van de 17^e van dezelfde maand. De bijdrage van deze organisatie als gewone vennoot bedroeg in 2020 € 650.000,00 en in het voorgaande jaar € 625.000,00.'

Onder het hoofdstukje 'Kapitaalsubsidies Europees Fonds voor Regionale Ontwikkeling (EFRO)' staat ook nog een post 'Subsidie aan het Maritiem Museum van de Haven van Tarragona (1,5% Cultureel) - Het door Tarragona gepresenteerde project dat werd gesubsidieerd, was 'Werken van het nieuwe voorstel project voor het Maritiem Museum van de haven van Tarragona' en het gesubsidieerde bedrag dat op 29 december 2020 in één keer werd toegekend, bedroeg € 1.750.000.'

Onder het hoofdstukje '1,5% Culturele bijdrage' staat o.a. de opmerking 'Wet 16/1985 van 25 juni over het Spaanse historische erfgoed bepaalt dat de begroting voor elk openbaar werk een bedrag moet omvatten dat gelijk is aan ten minste 1% van de fondsen die staatsbijdragen zijn voor de financiering van instandhoudings- of verrijkingswerken van het Spaanse erfgoed of de promotie van artistieke creativiteit.' In een tabel met de beschrijving van diverse werken staat vervolgens 'Aanpassing van het museum van de haven van Tarragona in Tinglado 2 aan de Moll de Costa: € 1.487.184,53'.

Het lijkt er dus op dat de overlevingskansen van de monumentale havenkranen in Tarragona geborgd zijn in een wettelijk kader. Blijft natuurlijk de vraag hoe lang ze nog getolereerd worden nu de omgeving klaarblijkelijk wordt omgetoverd tot een pretpark voor lichtvoetig vermaak.

¹ <https://www.porttarragona.cat/es/puerto-ciudad/museo-del-port/la-difusion#ruta-patrimonial>

² Raad voor Havenwerken van Tarragona (de meest directe voorloper van de huidige havenautoriteit van Tarragona).

³ <https://www.porttarragona.cat/es/puerto-ciudad/museo-del-port/la-difusion#ruta-patrimonial>

⁴ El paisaje portuario de Tarragona entre la recuperación urbana y la revalorización del patrimonio industrial

⁵ Een concessie is een recht om een ruimte binnen het openbare havendomein te gebruiken, waarvoor kosten worden betaald. Het gaat meestal om concessies op lange termijn, om rendement te behalen op de investering van de concessionaris. Deze concessie vervalt in 2046

⁶ Het verschil tussen de aanlegplaatsen in de nieuwe jachthaven en deze aanlegplaatsen voor superjachten is de lengte van deze schepen 15 á 20 meter versus 100 á 150 meter!

⁷ 06/07/2010 https://www.elconfidencial.com/sociedad/2010-06-07/fallece-luis-garcia-cereceda-amigo-de-gonzalez-y-promotor-de-la-urbanizacion-la-finca_249370/

⁸ <https://www.elpuntavui.cat/societat/article/13-serveis/332254-el-port-autoritza-la-venda-de-marina-tarraco.html>

⁹ Marina Barcelona 92 (MB92) is een bedrijf dat zich volledig richt op de jachtindustrie en jaarlijks service, revisie, reparatie en onderhoudswerkzaamheden uitvoert aan meer dan 70 superjachten met een totale lengte van 35 tot 180 meter.

De scheepswerf beslaat een oppervlakte van 76.000 m² en beschikt over de volgende faciliteiten: een Syncrolift van 2.000 ton, een droogdok van 210 meter, een verfloeds van 125 meter, een Travelift van 150 ton, kades voor dokreparatie met een capaciteit voor 8 jachten tot 110 meter lengte, een aanleg- en reparatiegebied voor zes jachten tot 200 meter lengte en een Syncrolift van 4.000 ton die in 2013 operationeel zal zijn.

¹⁰ <https://www.qataridiar.com/media/press-release/qatari-diar-purchases-marina-tarragona-spain>

¹¹ https://en.wikipedia.org/wiki/Qatar_Investment_Authority

¹² <https://www.eleconomista.es/empresas-finanzas/noticias/3234334/07/11/El-fondo-Qatari-Diar-compra-el-puerto-deportivo-de-Tarragona-por-65-millones.html>

¹³ <https://www.noticiestgn.cat/2015/11/12/larribada-de-iots-es-riquesa-i-projeccio-per-a-tarragona/>

¹⁴ <https://foro.latabernadelpuerto.com/showthread.php?t=182308>

¹⁵ <https://diaridigital.tarragona21.com/lempresa-mallorquina-ocibar-compra-marina-port-tarraco/>

¹⁶ <https://theislander.online/2020/03/mallorca-yachting-industry-news/ocibar-acquires-spanish-superyacht-marina/>

¹⁷ <https://www.superyachtnews.com/business/ocibar-reflects-on-port-tarraco-acquisition>

¹⁸ <https://www.ocibar.com/>

¹⁹ <https://www.diaridetarragona.com/tarragona/port-tarraco-posee-grandes-ventajas-y-lo-convertiremos-en-un-centro-de-negocios-premium-20211016-0034-XHDT202110160034>

²⁰ <https://www.diaridetarragona.com/economia/economia-empresas/el-business-pier-de-port-tarraco-cuelga-el-cartel-de-completo-HM19043271>

²¹ <https://www.diarioelcanal.com/exportacion-vino-valencia/>

²² <https://www.porttarragona.cat/en/port-city/history>

²³ Het Amfitheater van Tarraco stamt uit de 2e eeuw. Het bevat onder andere overblijfselen van een Visigotische basiliek en een Romeanse kerk

²⁴ <https://dotarragona.cat/es/historia.php>

²⁵ Halverwege de 19e eeuw werd door meeldauw een belangrijk deel van de wijngaard verwoest. Ook met het verschijnen van phylloxera aan het einde van de 19e eeuw vond er een grote vernietiging en daaropvolgende herbeplanting van wijngaarden plaats

²⁶ La Empresa Nacional de Petróleos (De National Petroleum Company) ENPETROL werd in 1974 opgericht door de fusie van de staatsbedrijven ENCASO, ENTASA en REPESA 1, die hun petrochemische activa en faciliteiten inbrachten. Bij de oprichting was het qua omzet het grootste Spaanse bedrijf. Het beschikte over een netwerk van drie olieraffinaderijen in Spanje: Escombreras (bij Cartagena), Puertollano (in de provincie Ciudad Real) en Tarragona. In 1987 werd Repsol opgericht uit de activa en faciliteiten van ENPETROL. (Wikipedia)

²⁷ <https://www.diarioelcanal.com/european-commodities-exchange-tarragona/>

²⁸ <https://www.tarragona.cat/patrimoni/museu-historia/historia-de-tarragona/segles-xix-i-xx>

²⁹ Volgens het Jaarverslag van 2016 een onkostenpost van € 165.808

³⁰ <http://www.patrimonioidustrialvasco.com/actividades/el-patrimonio-de-los-talleres-de-zorroza-fuera-de-euskadi-gruas-del-puerto-de-tarragona/>

³¹ <https://patrimonioidustrialdeeeuskadi.com/elemento/talleres-de-zorroza/>

³² <https://www.porttarragona.cat/ca/autoritat-portuaria-tarragona/comunicacio-premsa/notes-premsa/item/3201-port-tarragona-convoca-un-concurs-d-idees-per-a-la-transformacio-urbanistica-de-l-entorn-dels-edificis-institucionals>