



EL NAIXEMENT DELS BARRIS DEL PORT

Coia Escoda Múrria · Luis Ballester Baiges



In Memoriam Luis Ballester Baiges (1934-2012)

ÍNDIX

Introducció

L'urbanisme de Tàrraco

La reconstrucció del port en època moderna

1. El barri de la Marina

Els precedents

El projecte de Smith

Les dues poblacions

La plaça dels Carros

Les oficines del port

El camí de Reus: la Tabacalera

El nomenclàtor dels carrers

La pedrera i el presidi

2. El barri del Serrallo

Pescadors i mariners

Les barraques

El Llatzeret

L'arribada del ferrocarril

La formació del barri

El nom del barri

L'eixample de la ciutat

La Llei d'aigües

La consolidació del barri

Les condicions insalubres del barri



PRESENTACIÓ

Potser Tarragona no és el millor exemple de creixement harmònic d'una ciutat, potser no es tracta d'un urbanisme paradigmàtic que serveixi de model a seguir, el que és segur, és la realitat que tenim, fruit, com podrem constatar al llarg dels diferents capítols d'aquest llibre que teniu a les mans, dels diversos esdeveniments històrics que s'han produït. Es podria afirmar, fins i tot, que hem anat a remolc de les necessitats puntuals cosa que ha comportat que, difícilment, s'hagi pogut realitzar un urbanisme programat, a mig o llarg termini, que doni raó de ser i sentit a una ciutat.

Aquesta dificultat ens ha passat factura i, sovint, hem hagut de resituar les idees, i utilitzar un pragmatisme propi del cirurgià que intervé amb urgència per salvar situacions i resoldre problemes endèmics, per tal de donar sortida a necessitats que l'actualitat requereix solucionar.

La Tarragona romana va donar pas a una Tarragona medieval, construïda damunt les runes i estralls que va propiciar un abandó quasi total de més de quatre segles. Una ciutat medieval, restringida i reduïda a la part superior, a la part alta, i amb idees més defensives i conservadores pròpies de l'època turbulenta i convulsa que li va tocar viure.

Al segle XIX des del port, davant les necessitats i l'empenta que requeria la construcció del port modern, es va afavorir la construcció d'un nou barri, un nou nucli urbà que ha donat sentit a aquest llibre, una població vinculada a l'activitat portuària i que, de mica en mica, va anar incorporant nous habitants, noves residències, fins que la ciutat va veure la possibilitat de vincular aquell nucli de població amb la nova i creixent Tarragona, una nova ciutat que sortia, enderrocant les muralles, com si d'un simbolisme es tractés, de l'obscuritat de molts segles, volent afrontar el futur amb noves consideracions o noves expectatives.

Eren temps d'il·lustració, de progrés. La Revolució Francesa ens va portar noves idees, més participatives, més motivadores. La Revolució Industrial ens va portar la tecnologia, els avenços científics, entre d'altres el ferrocarril, que va transformar la fisonomia de la ciutat i va donar una nova empenta a l'urbanisme, travessant el barri de la Marina i circumval·lant la ciutat; un cinyell de ferro del que ara ens volem deslligar.

Aquesta revolució científica va contribuir a establir noves necessitats, a construir grans vaixells amb potents motors, amb grans possibilitats de càrrega de mercaderies, que comportaren la construcció de grans instal·lacions marítimes als ports per tal d'acollir-los i tractar els enormes contingents de productes manufacturats que eren capaços de transportar.

La Tarragona que avui gaudim, és fruit del treball de moltes generacions, que han dedicat els seus esforços en la construcció d'aquesta esplèndida realitat en què s'ha convertit aquesta ciutat, autèntic referent cultural de la Catalunya del segle XXI.

Josep Anton Burgasé
President del Port de Tarragona



PRÒLEG

Al llarg dels capítols del llibre que avui presentem, podrem conèixer el naixement dels barris de la Marina i del Serrallo. No podem parlar de Tarragona sense tenir en compte factors tant importants com la mar i el port. Dos elements que son consubstancials a la mateixa essència ciutadana i que, al llarg de la història, han evolucionat amb vincles que es consideren indissolubles i que han estat la raó i el sentit de la seva evolució i de la transformació duta a terme.

La població tarragonina ha sofert els estralls de diferents guerres, ha patit despoblaments i repoblaments continus, però, sempre, ha mantingut una cara amable, i ha estat una ciutat acollidora i receptora de les diferents corrents migratòries que, al llarg dels segles, s'hi han instal·lat per tal de fer realitat un nou projecte personal, de família, i de ciutat.

A finals del segle XVIII, i gràcies a la forta embranzida duta a terme per la construcció del port modern, es crearà un nou nucli de població, el barri de la Marina, actuació que donarà empenta a la part baixa de Tarragona.

En el segle XIX, a les obres de construcció del port cal afegir-hi la creixent activitat comercial, la incipient indústria relacionada amb els productes vitivinícoles i l'activitat agrícola del Camp, factors que ajudaran que Tarragona superi els 25.000 habitants. La Guerra del Francès va provocar importants destrosses entre la població i la reduí a 6.000 habitants. Superada, però, la crisi provocada per aquesta guerra, la societat tarragonina, s'incorporà de ple als nous costums imperants en l'època. La Revolució Industrial comportà que la societat, l'economia, i el mateix Estat, canviessin de manera radical, fins i tot, el model de família, i també, com a conseqüència, el de població. Encara que en aquest segle XIX hi van haver èpoques d'una certa projecció, la població de la ciutat va anar creixent d'una manera lenta però constant, un creixement motivat per l'arribada d'obriers que volien treballar a les obres del port. Va ser un període de benestar resultat de la reactivació del comerç amb Amèrica, sobretot del comerç de l'aiguardent. Aquest nou moviment comercial amb ultramar està en relació amb la liberalització del tràfic de cabotatge peninsular, fruit del pacte colonial del rei Carles III. Un altre factor de creixement va ser la construcció i posada en funcionament del ferrocarril, un nou mitjà de transport que va canviar la fesomia de la ciutat i va revolucionar el comerç.

Però, no podem obviar que hi havia una causa primordial en el creixement demogràfic que impedia que la població augmentés de manera significativa. Eren, ni més ni menys, les moltes morts causades per les malalties infeccioses, situació que va planejar sobre els tarragonins fins ben avançat el segle XX. La deficient alimentació, la manca d'higiene i la inexistència de medicaments provocaren la proliferació de malalties com la tuberculosi i el tifus que eren mortals.



Les obres del port i la Llei de l'Eixample de 1864 permetran trencar definitivament amb el passat i donaran pas a una Tarragona nova, a una ciutat moderna, moment que coincideix i és conseqüència de l'arribada de noves idees i nous conceptes arran de la Il·lustració que envaeix Europa fruit de la Revolució Francesa.

Amb la marxa de l'exèrcit francès i la fi de la guerra, Tarragona prengué consciència del seu estat i amb el desig d'iniciar una transformació urbanística de gran envergadura, centrà els seus esforços en la realització de dues reivindicacions fonamentals: l'enderrocament de les fortificacions existents i la connexió de les poblacions alta i baixa. El primer pas es donarà quan l'any 1868 Tarragona deixi de ser plaça forta.

Els plans d'eixample constitueixen la contribució més important de l'urbanisme vuitcentista arreu l'Estat. Tenen lloc en un context sociopolític molt concret, al qual donaven suport un corrent liberal encarregat de regular les relacions socials i econòmiques, i amb una burgesia que anava incrementant el seu poder. Aquests condicionants feren que hi hagués un augment demogràfic considerable que, amb la seva empenta, provocà aquest creixement urbanístic necessari per tal de fer sortir a Tarragona del seu ostracisme.

A totes les capitals de l'Estat es varen produir els mateixos moviments urbanístics promoguts per aquesta norma. Es tractava, en definitiva, d'un canvi de concepte de ciutat, un pla d'expansió reservat a la burgesia i al sector serveis, una actuació que pretenia dinamitzar la ciutat i que va provocar reaccions molt diverses.

Aquesta expansió va tenir lloc, tal i com hem dit, de manera més o menys simultània a tot l'Estat i es fonamentava bàsicament en l'aprofitament dels terrenys procedents de la desamortització dels béns de l'Església i en l'enderrocament dels recintes emmurallats.

Actuacions que, a Tarragona, comportaran un moviment important a l'interior de les muralles. Així, la burgesia es traslladà als nous edificis construïts a la zona de l'Eixample, deixant el casc antic que s'anirà degradant socialment i de manera progressiva.

Es crearan nous carrers com el d'Adrià, Armanyà, August, la baixada del Toro, o la Unió entre molts d'altres. L'obertura d'aquest darrer carrer comportà la definitiva acció per unir les dues poblacions existents a Tarragona, la de la Marina i la de la Part Alta. La posada en pràctica del Plano de la Unión no va ser gens fàcil. A banda de la conjuntura econòmica i de la tramitació documental, pròpies de l'època, s'hi afegiren els problemes d'urbanització ocasionats per la forta pendent existent, cosa que significà, a la pràctica, que l'edificació fos molt lenta i, en conseqüència, la unió de les dues poblacions que es pretenia, també.

Però, no només la gran dificultat que suposà el moviment de terres, l'explanació del terreny i la forta pendent alentiren les construccions dels edificis de la zona, també hi contribuï la polèmica encetada arran de les preferències manifestades per determinats comerciants i industrials que volien instal·lar-se a la població de la Marina.

La raó perquè la burgesia mercantil tingués una clara predisposició per la part baixa, obeïa al fet que allí els era més fàcil construir edificis, en els quals podien utilitzar, de manera simultània, la planta baixa per a magatzem industrial i les superiors com a habitatge.

Però, a més, no hi havia igualtat de criteris en quant a la ubicació. D'un costat, hi havia els comerciants que volien un projecte diferent d'eixample en direcció al riu Francolí, i de l'altre, un col·lectiu que representava altres activitats econòmiques que optaven pel projecte inicial.

En la segona meitat del segle XX, i amb intenció d'afavorir l'interès general per damunt del dels particulars, el creixement de la ciutat ha anat sempre precedit d'un pla general d'ordenació urbana. Un projecte global que preveu el creixement futur de Tarragona i que ha establert les àrees urbanes, els accessos, les comunicacions, i també els equipaments i les zones verdes, nous conceptes que permeten l'equilibri residencial i, sobretot, la sostenibilitat global; en definitiva, la millora constant de la qualitat de vida. El primer d'aquests plans es va realitzar l'any 1957, tot i que s'han produït revisions posteriors els anys 1984 i 1995.

Des del punt de vista del Port de Tarragona, cal apuntar que les darreres normatives en matèria portuària que s'han promulgat en aquests darrers anys, especialment la Llei de Ports de 1992, que fa una especial atenció al creixement d'aquesta instal·lació, estableix un obligatori encaix entre el Pla d'Utilització dels espais portuaris i l'esmentat Pla General municipal, tot plegat, amb la finalitat d'harmonitzar degudament els projectes d'expansió del nucli urbà i de les zones portuàries en contacte amb la ciutat.

Aquestes normes protectores i tutores del creixement i el desenvolupament urbanístic actual s'han vist reforçades per l'aparició de nova legislació, la Llei 2/2002, de 14 de març, d'urbanisme i la Llei 2/2004, de 4 de juny, de millora de barris, àrees urbanes i viles que requereixen una atenció especial. Ambdues normes constitueixen un instrument adequat per a la rehabilitació i promoció específica d'aquells barris i àrees urbanes que, per les seves característiques, requereixen una atenció especial de l'Administració. Aquesta actuació es troba dins d'un programa específic de la Unió Europea i, per tant, és susceptible de finançament.

Per a Tarragona, la modernització promoguda per l'era industrial va representar, d'una banda, la ruptura d'un marc únic i limitat que havia acollit el desenvolupament de la ciutat durant molts segles, i de l'altra, la possibilitat de tornar a fusionar les dues poblacions existents aleshores, la part alta i el barri de la Marina.

El procés continu de formació, transformació, i annexió d'aquesta ciutat, amb les seves conseqüents reformes, destruccions i reconstruccions s'havia portat a terme sempre entorn el mateix espai físic, fins que, finalment, la burgesia aportà l'empenta imprescindible per a provocar el necessari ressorgiment social, econòmic, cultural i, en definitiva, urbanístic, encetant un nou període que donà pas a la definitiva ciutat moderna, a la ciutat que coneixem tots.

La segona meitat del segle XX ha estat marcada per l'arribada de dos grans fluxos migratoris, ambdós procedents de l'Estat espanyol, un a la dècada dels seixanta, i l'al-



tre a la dels setanta. Els dos corrents van contribuir a dinamitzar i catalitzar la població de Tarragona, una població que va passar dels 34.000 habitants als 100.000. Aquesta arribada massiva de persones va plantejar noves necessitats, les quals van requerir de solucions ràpides i urgents, no sempre ben resoltes, però que, en definitiva, varen propiciar el naixement de nous barris, nous nuclis poblacionals que configuraren una nova ciutat, i que li aportaren un mosaic pluricultural i divers que ens enriqueix i ens enorgulleix.

La formació, quasi consecutiva i successiva, dels grans barris de Torreforta, Bonavista, Sant Salvador, i Sant Pere i Sant Pau, a la rodalia de Tarragona, no va impedir que una bona part de la població volgués instal·lar-se en el mateix nucli urbà, potenciant diferents zones, algunes d'elles al mateix barri del Port, incorporant noves edificacions i empenyent a les petites indústries de la part baixa de la ciutat, que ofegades, han hagut de claudicar i donar pas als nous habitatges de les zones properes, com el barri de Residencial Palau, el barri del Carme, el mateix barri del Port, i d'altres barris.

A l'actualitat, podríem dir que aquell desig del segle XIX de realitzar l'eixample del Francolí s'ha fet efectiu ara al segle XXI, on una vegada desaparegudes les antigues fàbriques de la Farinera, la Sofrera, i ara més recentment, la Tabacalera, estant donant pas a la urbanització d'un nou i modern nucli residencial.

A l'inici del segle XXI, nous corrents migratoris afecten les nostres comarques, aprofitant la globalització imperant i la bonança econòmica. Persones que procedents de diversos indrets del món, països de l'Europa de l'Est, del sud-americà i del continent africà es traslladen a les nostres terres a la recerca d'una vida millor. La varietat de costums, cultures, tradicions i llengües que la seva arribada comporta fa plantejar la necessitat de nous escenaris que tornaran, novament, a conferir una nova fesomia urbana a Tarragona.

Hem parlat de l'arribada del tren al segle XIX com a símbol de progrés i prosperitat. Malgrat tot, a les acaballes del segle XX, el pas del ferrocarril pel centre urbà de la ciutat, constitueix una barrera per accedir al mar, per a vertebrar la població. Les noves perspectives ciutadanes s'orienten cap al soterrament de les vies del ferrocarril, acció que possibilitarà un millor accés al Port, facilitant que les avingudes i carrers de la ciutat conflueixin al mar sense cap obstacle o barrera arquitectònica.

La construcció de noves edificacions, de nous equipaments, de noves avingudes i zones enjardinades en aquests espais urbans alliberats de les vies del ferrocarril tornaran a canviar, sens dubte, aquest escenari urbà i li conferiran una fesomia més actual i d'acord amb els requeriments del segle XXI.

Aquest gran salt qualitatiu que s'ha produït a Tarragona és fruit dels ajustos econòmics i estructurals que ha comportat la terciarització de la base econòmica. D'aquesta manera, podríem dir que, a banda del pes de la indústria, el creixement del Port i la resta del sector serveis fan incrementar el seu pes relatiu i representen la font d'energia més important de l'actual empenya urbanística que s'ha dut a terme a Tarragona en els darrers anys.

INTRODUCCIÓ



La Tarragona de finals del segle XVIII era una ciutat ben fortificada. De fora estant, semblava que no volia mirar més enllà del recinte de la part alta on estava encerclada. Els poders fàctics, la noblesa, els grans comerciants i el clergat havien decidit establir-se i viure dins el recinte de la ciutat vella.

Des de la majoria de cases d'aquesta Tarragona vuitcentista es podia veure el mar. El bon clima permetia als vilatans, tant a l'hivern com a l'estiu, fer una passejada i gaudir del port i de la platja.

El segle XIX, sorprengué els ciutadans de Tarragona amb una guerra amb els francesos, que entre d'altres desastres, va trencar el cercle que formaven les muralles. Va ser llavors quan els tarragonins s'adonaren que la seva ciutat no els oferia ja cap protecció i que els calia mirar més enllà del recinte fortificat, cap al mar i les terres que els envoltaven, per a establir-hi noves llars i llocs on poder desenvolupar els seus oficis i negocis.

De fet, però, ja el 1773, en els terrenys que envoltaven el port i la platja de la Marina, s'hi agrupaven un seguit de magatzems i bodegues on es guardaven les diverses mercaderies procedents de l'activitat portuària. L'any 1793, per exemple, hi havia nou comerciants que disposaven de naus on emmagatzemaven més de 770 quarteres de blat. Possiblement als propietaris d'aquests magatzems no els havia passat per alt la Reial ordre de l'any 1772, que concedia a Tarragona l'autorització per a construir la Duana.

L'edifici se situà en un hort, conegut com l'hort de Pagaroles, propietat de la Borsa i Distribució Canonical del Capítol de Canonges de Tarragona, als voltants del carrer de Rebolledo. El Capítol de Canonges, aprofità l'avinentesa i dissenyà un plànol de parcel·lació d'aquest hort de Pagaroles i d'altres terrenys de la seva propietat situats en direcció a la sèquia del Molí. Podríem afirmar sense por a equivocar-nos massa, que aquesta planificació constitueix el primer pla urbanístic d'aquesta zona.

La Junta d'Obres del Port amb el director Smith al capdavant, promotor del projecte de la població de la Marina, ja a principis del segle XIX, es responsabilitzarà de portar a terme l'ordenació i la nomenclatura dels carrers, en els quals s'hi establiran magatzems, habitatges i tallers. La indústria botera, lligada a les exportacions de vins i aiguardents, i totes les activitats comercials, fruit del prometedor tràfic portuari, establiran i consolidaran el barri de la Marina.

La forta activitat que van generar les obres de construcció del port, la participació activa de les institucions provincials i municipals, així com la voluntat d'uns homes de decidida activitat comercial, més el creixement del comerç marítim, portaran al barri a ser considerat un important focus econòmic.

Sempre que un esdeveniment com l'esmentat s'instaura ràpidament, i és brillant, prometedor i econòmicament positiu, comporta que altres estructures aflorin a la superfície. És el cas del barri mariner proper al port, que inicialment s'escampava sobre la platja de la Marina. Aquest nucli poblacional estava format per barraques ocupades per humils pescadors, la feina dels quals consistia en vigilar i tenir cura dels estris de pesca dels propietaris de les barques que vivien a l'altra banda de la muralla.

La vida en aquestes barraques no era gens enveiable. Un nombre considerable d'hommes, dones i nens malvivien dins d'aquestes construccions de petites dimensions i de dubtosa qualitat higiènica.

Dos factors principals condicionaren l'enderrocament d'aquestes barraques, d'una banda, les necessitats de creixement del port, i de l'altra, l'arribada del ferrocarril de Reus i València. Els seus habitants, es van veure obligats a desplaçar-se, en un primer moment, en direcció al Llatzeret, edifici sanitari destinat al control de persones i mercaderies, ubicat fora de les muralles i vora el mar. Més tard, obtingueren el permís per edificar cases a la platja que anava des del Llatzeret al fortí del Francolí.

En poques paraules, el naixement i la ubicació definitiva del barri del Serrallo va necessitar gairebé seixanta anys per resoldre's no sense provocar la inseguretat d'uns quants tarragonins, que patiren en les seves carns un seguit de malentesos sorgits entre els interessos dels uns i les prioritats dels altres.

La nostra intenció, en redactar aquest llibre, ha estat donar una visió concreta dels motius que provocaren el naixement d'aquests dos barris, el de la Marina i el del Serrallo, que tot i tenir característiques ben diferents, són l'expressió i la conseqüència de successos històrics, alguns cops penosos, i a la vegada esdevenen una mostra de l'esperit de superació i empena del poble tarragoní.

No podem finalitzar aquesta introducció sense retre el nostre agraïment, per les facilitats i la col·laboració obtinguda en el procés de recollida de dades i de documentació, a les persones responsables de l'Arxiu Municipal de Tarragona, de l'Arxiu Històric de Tarragona, de l'Hemeroteca Municipal de Tarragona, a Josep Anton Remolà, així com a tot al personal de l'Arxiu Central del Port de Tarragona. També hem d'agrair la supervisió del text a Aurora Rius del Servei Lingüístic del Port de Tarragona i a Antonio Latre la maquetació i el disseny d'aquest llibre.

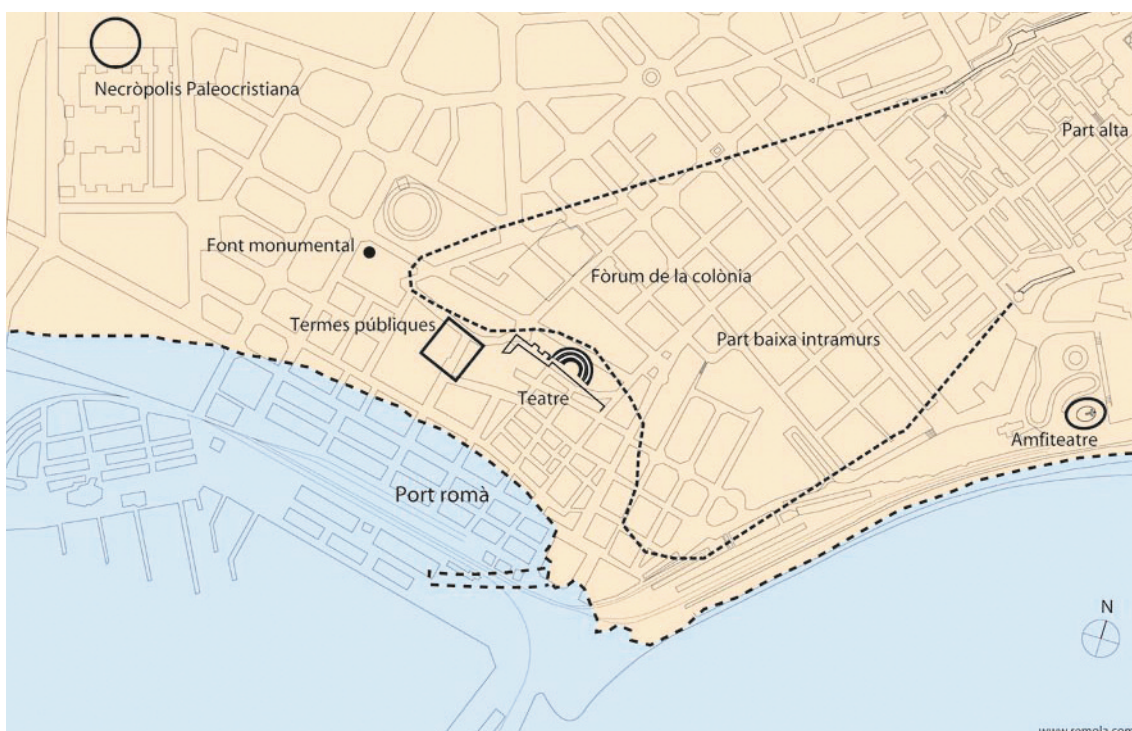


L'URBANISME DE TÀRRACO

Tradicionalment, els arqueòlegs i historiadors, apuntaven tres factors principals que motivaren als romans a assentar-se a la nostra ciutat i a establir-hi un port comercial: la seva situació costanera, l'existència d'una zona elevada, fàcil de defensar en cas de conflicte bèl·lic, i la proximitat del riu Francolí. Els últims estudis¹, però, apunten l'existència d'un quart factor: l'abundància d'aigua potable prop de la costa, necessària per al proveïment dels vaixells.

Quan l'any 217 aC l'exèrcit romà, comandat per Publi Corneli Escipió, desembarcà a Tàrraco, es trobà amb un petit poblat ibèric, Cissis, que es va transformar d'una manera sorprenent, tal com han demostrat les darreres excavacions arqueològiques.

La romanització de la població autòctona va ser tan intensa, que els seus habitants adoptaren el llatí com a llengua per a comunicar-se, deixant de banda el seu idioma nadiu i el nom de la pròpia ciutat, que passà a denominar-se Tàrraco².



Proposta sobre la hipotètica línia de costa en època romana alto-imperial. Autor: J.A. Remolà.

El petit turó costaner sobre el qual s'aixecaren els primers assentaments, condicionaren clarament l'establiment de la ciutat romana, de la muralla, dels espais lúdics com el teatre o el circ i de la zona dedicada a l'activitat portuària. A la part alta s'hi ubicaren els edificis i recintes oficials, tant militars com administratius, i la zona residencial i comercial sembla que es trobaria als voltants del fòrum. Tot aquest conjunt, acompanyat d'una extensa trama de clavegueres i col·lectors, i de la construcció de les ínsules i carrers, que no tindrien menys de 6 metres d'amplada, era, a grans trets, la ciutat romana de Tàrraco³.

¹ POCIÑA, C.A., REMOLÀ, J.A. "Nuevas aportaciones al conocimiento del puerto de Tarraco (Hispania Tarraconensis)". A: *Saguntum* (P.L.A.V.), núm. 33, 2001, p.93.

² AQUILUÉ, X. [et al.]. Tàrraco. *Guia arqueològica*. Tarragona, 1991.

³ MACIAS SOLÉ, J.M. "L'urbanisme de Tàrraco a partir de les excavacions de l'entorn del Fòrum de la ciutat". A: *Tàrraco 99. Arqueologia d'una capital de província romana*. p. 83-106.



Quant al port romà, del qual pràcticament no n'han quedat restes visibles, sembla que es trobaria aproximadament en la zona compresa entre l'actual plaça dels Carros i el carrer del Mar. Segons diferents autors, i gràcies a les descripcions dels vestigis que encara existien a finals del segle XIX, se sap que l'obra de fàbrica construïda pels romans, consistia en un dic aixecat sobre pilars de formigó enllaçats per arcades que acabava en un massís conegut amb el nom de Farelló, on, probablement, s'hi trobava el far.

La zona més propera al port estaria ocupada per un seguit d'edificacions destinades a l'emmagatzematge de mercaderies com ho demostren les troballes arqueològiques⁴. Es tracta de diverses naus que es disposen transversalment a la línia de costa d'aquella època, com els tinglados actuals. Algunes d'aquestes edificacions, fins i tot, podien contenir líquids, ja que els sòls es trobaven impermeabilitzats.

Totes aquestes construccions datarien del segle I, moment en què es va dur a terme una important remodelació urbanística, coincidint amb la capitalitat de Tàrraco.

Amb la caiguda de l'Imperi romà l'any 476, sota el domini del rei germànic Odoacre, Tàrraco perdé la seva capitalitat, bona part de la població i la seva fesomia urbana patí, consegüentment, un canvi considerable, fet que comportà la transformació i l'abandonament d'alguns dels espais públics romans com l'amfiteatre.

Les instal·lacions portuàries també van restar en desús o es reconvertiren en cases i àrees d'enterrament, i l'activitat comercial, probablement, es va traslladar cap a la zona més oriental de la badia, on es mantingué certa activitat fins a la construcció del port modern⁵.

⁴ POCIÑA, C.A.; REMOLÀ, J.A. "Nuevas aportaciones al conocimiento del puerto de Tarraco (Hispania Tarraconensis)". A: *Saguntum* (P.L.A.V.), núm. 33, 2001. p. 85-96.

⁵ *Ibidem*

La reconstrucció del port en època moderna

Quan els musulmans arribaren a la ciutat entre els anys 713 i 714, molts dels seus habitants en fugiren; el port restà així exposat a l'acció de les aigües i aquella vasta extensió esdevingué zona de cultiu. Calgué esperar a l'edat mitjana, concretament a l'any 1372, en què el rei Pere III de Catalunya i IV d'Aragó, concedí a la ciutat de Tarragona el dret de carregar i descarregar mercaderies al port sense haver de pagar cap cànon. Anys més tard, el 1484, van ser els Reis Catòlics qui concediren el permís per a construir un embarcador i per a habilitar el port tarragoní.

Per tal d'executar aquest projecte es constituí una junta formada per representants del municipi i del Capítol catedralici, sota el timó de Pere d'Urrea. Per finançar les obres s'exigí que tots els pobles del Camp de Tarragona paguessin uns impostos que gravaven la carn, el vi i el pa. Aquests municipis, però, s'oposaren a la mesura i desviaren els seus tràfics cap el port de Salou, que va ser el lloc preferent on s'embarcà i desembarcà el volum més gran de mercaderies en aquesta època.

Amb la mort del rei Ferran el Catòlic, l'any 1516, l'epidèmia de pesta que assolà les nostres comarques, i les freqüents invasions de la pirateria, el port de Salou es tornà insegur i el tràfic fou reconduït novament cap el de Tarragona.



Vista de Tarragona. Extret del llibre de Bernardo Espinalt Garcia: *Atlante español ó descripción general geográfica, cronológica e histórica de España, por reynos, y Provincias: de sus ciudades, villas, y Lugares más famosos de su Población, Rios, Montes, etc.* 1781. Tomo V. HMT.

En el segle XVII el que restava del moll romà configurava una badia portuària que, segons les descripcions fetes per Pons d'Icart, estava coberta de sediments, i els dibuixos de Van den Wyngaerde⁶ mostren com aquests vestigis romans actuaren de contenció i permeteren la construcció del moll medieval a finals del segle XV.

⁶ REMOLÀ VALLVERDÚ, J.A. "Tarraco al Renaixement". A: *El renaixement de Tàrraco. 1563*. Lluís Pons d'Icart i Anton Van den Wyngaerde. Tarragona, 2003. p.78.



Retrat de Juan Ruiz de Apodaca (1754-1835) pintat per Antonio M. Esquivel el 1843. Museu Naval de Madrid.

El decret de l'intendent José Pedrajas de l'any 1717 que prohibia el desembarcament de mercaderies estrangeres i de fora de Catalunya a Tarragona i donava llibertat per a comerciar a través de Salou, perjudicà greument el port tarragoní i a la ciutat, que restà estancada fins que l'any 1761 el marquès d'Esquilache retornà a Tarragona el dret de comerciar a través del seu port i d'establir una duana.

A partir d'aquesta data, els moviments i actuacions de la ciutadania tarragonina i dels seus representants s'acceleraren amb un objectiu únic: rehabilitar el port i que aquest es convertís en el centre neuràlgic de la comarca.

D'aquesta manera, el mes de maig de 1776, l'Ajuntament de Tarragona representat per Pere Calixt Pauló, s'adreçà al rei Carles III amb l'objectiu de demanar-li permís per a redreçar el port de la ciutat. Es constituí amb aquesta finalitat una junta per tal de donar viabilitat al projecte que havia d'estar finançat per tots els pobles del Camp de Tarragona. Aquesta mesura suscità moltes queixes, sobretot entre els habitants de la veïna ciutat de Reus, els quals iniciaren una aferrissada campanya d'oposició a la reconstrucció del port tarragoní.

Al tinent coronel Sánchez Jaramas se li encarregà des de Madrid, l'any 1777, que visités la ciutat i sobre el terreny valorés si la proposta del consistori tarragoní era factible. Durant la seva estada a la ciutat l'enginyer s'entrevistà amb una vintena de persones relacionades amb el port i, un cop retornat a Madrid, emeté informe favorable.

Uns anys més tard, concretament el 1785, va ser nomenat bisbe de Tarragona Francesc Armanyà, el qual, des del primer dia, mostrà un interès notori per la ciutat i el seu port.

El temporal ocorregut el 1787 ocasionà destrosses materials i personals de consideració, però contribuí a encendre novament la flama dels defensors de la rehabilitació del port.

Sembla que tanta insistència causà l'efecte esperat, ja que l'11 de gener de 1790, la Junta Suprema de l'Estat aprovà la reparació del port de Tarragona segons el projecte signat per Juan Ruiz de Apodaca, qui més tard fou nomenat director de les obres. Un any abans, el 1789, s'havia constituït la Junta Protectora de les Obres del Port que era l'encarregada d'aconseguir el finançament per a tirar endavant les obres.

A base de donacions, arbitris, préstecs i rifes aquestes avançaren lentament, de manera que el 1792, el rei donà permís per ampliar el projecte inicial i concedí també el trasllat des de Cartagena d'una seixantena de presidiaris per a treballar al port.

L'any 1800 fou nomenat director del port Joan Smith qui s'encarregà d'ampliar la pedrera amb l'enderrocament del convent dels caputxins. També va ser l'encarregat de portar l'aigua al port i d'allargar el dic projectat per Apodaca fins a 1.337 metres. Smith involucrà tant la reialesa que aconseguí que Carles IV visités el port per inaugurar les obres el novembre de 1802. Va ser també, aquest enginyer, l'artífex principal de la nova població de la Marina que projectà l'any 1806.

1



Plano de la porcion de terreno de la Plaza de Tarragona los limites en que se podrá cacion del nuevo Muelle que se

Exp.

Disposicion de las
A. Muelle de S. Pedro
B. Muelle de S. Juan
C. Muelle de S. Mateo
D. Muelle de S. Antonio
E. Muelle de S. Carlos
F. Muelle de S. Francisco
G. Muelle de S. Juan de los Rios
H. Muelle de S. Juan de los Baños
I. Muelle de S. Juan de los Baños
J. Muelle de S. Juan de los Baños
K. Muelle de S. Juan de los Baños
L. Muelle de S. Juan de los Baños
M. Muelle de S. Juan de los Baños
N. Muelle de S. Juan de los Baños
O. Muelle de S. Juan de los Baños
P. Muelle de S. Juan de los Baños
Q. Muelle de S. Juan de los Baños
R. Muelle de S. Juan de los Baños
S. Muelle de S. Juan de los Baños
T. Muelle de S. Juan de los Baños
U. Muelle de S. Juan de los Baños
V. Muelle de S. Juan de los Baños
W. Muelle de S. Juan de los Baños
X. Muelle de S. Juan de los Baños
Y. Muelle de S. Juan de los Baños
Z. Muelle de S. Juan de los Baños

Nota. En las líneas q^{da}, On, son las que marcan las espaldas de la plaza y en las q^{da} son las que marcan los limites de la plaza. En las q^{da} son las que marcan los limites de la plaza.

Nota. En las líneas q^{da}, On, son las que marcan las espaldas de la plaza y en las q^{da} son las que marcan los limites de la plaza. En las q^{da} son las que marcan los limites de la plaza.

EL BARRI DE LA MARINA



Els precedents

A finals del segle XVIII, un cop iniciades les obres de represa del port modern, i gràcies també a l'acció del riu Francolí, aparegué una vasta extensió de terreny guanyat al mar.

Francesc Carreras Candi en la seva Geografia General de Catalunya afirmava que l'autorització reial per a reconstruir el port de Tarragona el 1789 "va canviar radicalment les condicions de tot aquell esplanall montanyós, alçant-se primerament alguns magatzems y alberchs, als voltants del edifici destinat a Aduana...".⁷



Plano de la porción de terreno que media entre el recinto alto de la plaza de Tarragona y su puerto, 20 de setembre de 1800. Archivo General Militar de Madrid. Foto Joan Farré.

Esquilache, com hem dit anteriorment, havia retornat a Tarragona el dret de comerciar a través del seu port i de construir una duana l'any 1761. Però calgué esperar fins el 18 de gener de 1772, data en què s'atorgà el Reial decret per a dur a terme les obres. Als voltants de la Duana esmentada per Carreras Candi, sembla ser que es van anar bastint els primers magatzems i cases del que havia de ser la Nova Població.

En un document notarial datat el 3 de maig del mateix any 1772 hem pogut situar el lloc concret on es bastí aquest edifici. Es tractava d'un hort propietat de la Bolsa y Distribución Canonical fundada pel prior i canonge Diego Girón de Rebolledo.

El solar es valorà en 233 lliures i 8 diners i estava situat enmig dels magatzems que tenien els hereus de Lluís Escolà, "en el término de la presente ciudad y a la parte llamada camino del puerto junto con una porción de tierra secano contigua al mismo huerto e inmediata a la calle del puerto (...) Linda por Oriente Poniente y cierzo con la restante huerta de dicha administración y por la del Mediodía con la calle del Puerto y parte con el Cuerpo de Guardia".⁸

⁷ CARRERAS CANDI, F (dir). *Geografía General de Catalunya*. Provincia de Tarragona (per Emili Morera Llauredó). p.123-124.

⁸ *Ibidem*.



El mateix document descriu com havia de ser aquest edifici de 56 pams d'altura: "La cornisa correrá oriental o a nivel de los cuatro lados del edificio, que estará cubierto en forma prismal o a los cuatro vértices y la parte superior del tejado o prisma tendrá de alto el edificio setenta y tres palmos. Podrán construirse en el mencionado edificio las ventanas siguientes: en el piso de tierra cinco a la altura de trece palmos arriba, y estas con rejas una en la parte interior del huerto, y dos en cada lado de poniente y seis a la de levante, todas estas sin rejas."⁹

L'any 1791 la caseta de la Duana ja estava construïda com ens ho demostra un document notarial datat el 19 de juny. Es tracta d'un arrendament del Capítol catedralici a Paula Altès d'un hort de dos jornals que afrontava a migdia amb el camí del Port i amb la Duana de la ciutat¹⁰.

I que s'hi anaren construïnt cases al seu voltant ens ho fa patent aquesta relació dels magatzems del port conservada entre les actes municipals del dia 21 de febrer de 1793¹¹ :

Sebastià Gavaldá	130
Joseph Borrás, comerciant	700
Joseph Soler, comerciant	1300
Jaume Aymat, comerciant	1200
Rosalía Pijoan	450
Fructuos Escolá, comerciant	1900
Torres de Calaf, comerciant	340
Gayerana	1500
"En una barca de José Figueres"	50
"En el patron Cunill de Lloret"	200
Rafael Altés	

En les actes municipals de l'any 1795 es parla també d'un hort proper a la Duana i a la "fábrica de Alfoli", o sigui la gabella de la sal; recordem que en aquests anys i amb motiu de les obres de redreçament del port s'instauraren diferents arbitris o imposicions econòmiques que gravaven el comerç de productes com la sal, el peix o la carn. Així, per exemple, l'any 1817 es recaptaren per aquest concepte durant els mesos de maig, juny, juliol i agost, 24.202 rals.¹²

L'any 1795 i també en el llibre d'actes del municipi es parla del raval del port i del seu creixement amb motiu de la venda d'alguns solars en aquesta zona al costat de la Duana i de la gabella de la sal: "creyó el Cabildo conveniente hacer tirar un plan de todo el terreno que allí tiene una de las administraciones a su cargo, con la dirección y declivio de calles que haya de ser más útil y cómodo si toma aquel arrabal el aumento de que parece susceptible."¹³

⁹ AHT, fons notarial Francisco Albiñana Cosidor, sig. 558, 1772, p.353.

¹⁰ AHT, fons d'Hipoteques, sig. 45, 1791. p.434.

¹¹ AHT, actes municipals, 21 de febrer de 1793, p.39, "Relación de almacenes del Puerto con el número de quarteras de trigo que disponen".

¹² ACPT, fons JPOP, sig. 126. (Per fanega de sal es pagaven 3 rals de billó, i per la lliura de carn, 4 diners).

¹³ AHT, llibre d'actes de l'Ajuntament de Tarragona, 1795, 15 de novembre, senyal 244, p.558.

D'aquest mateix any 1795 data un informe del llavors director del port Fernando Seidel relatiu al "plano y perfiles del terreno que ocupan los quatro huertos del Ilmo. Cabildo Eclesiástico de esta ciudad de Tarragona, y el proyecto que en ellas se manifiesta de una nueva población (ya empezada en el mismo terreno)...".¹⁴

En aquest document Seidel opina que per dur a terme aquest projecte calia desviar les aigües de pluja de la Porta de Mar evitant la seva sortida pels nous carrers els quals proposà que fossin empedrats, i dirigir-les per darrera de la Duana "a el camino que baja del abebedor y desemboca al lado de la casa Fabrica del Pan de municion para introducir las en la Azequia del Molino...".¹⁵

En un informe de la Comissió de l'ajuntament formada per Francisco Güell, Gaspar Cases i Vicenç Calanda del mes de desembre d'aquest mateix any 1795¹⁶, s'acordà donar llum verda a la proposta del director del port que comportava la desviació de les aigües pluvials pel carrer de Sant Oleguer i la inclinació i l'empedrament dels carrers, a fi i efecte que no es neguessin les instal·lacions portuàries incipients.

Entre aquests documents i en d'altres posteriors apareixen ja noms d'alguns carrers de la Nova Població com el de Rebolledo, el de Sant Oleguer, Sant Fèlix, Sant Pau, Sant Miquel, Misericòrdia, Sant Fructuós o Sant Josep.

Amb l'anàlisi d'aquesta documentació sembla clar que a la zona baixa de la ciutat, darrera de la muralla, existien a finals del segle XVIII, com a mínim, la Duana, la gabella de la sal, bastants horts, tant de particulars com de l'Església, alguns magatzems, el rentador públic, la fàbrica del pa de munició o sigui el destinat als soldats i als presos, la sèquia del Molí i un abeurador per al bestiar.

També s'intueix la formació de la Nova Població amb la considerable quantitat de documents generats arran de l'adquisició de terrenys i solars propietat dels canonges per part de comerciants com Josep Ixart Baldrich de Valls, la Societat Larraud i Vinyau de Reus, Josep Bordomi d'Altafulla o Francesc Sotorras de Calaf i de persones benestants com Fidel i Josep Moragas¹⁷.

¹⁴ ACPT, fons JPOP, sig.175, exp.3-1.

¹⁵ *Ibidem*

¹⁶ AHT, llibre d'Actes de l'Ajuntament, 1795, 11 de desembre, p.175.

¹⁷ AHT, fons d'Hipoteques, 1795-1796, 1798, sigs. 54, 55, 56, 61.



Plano en que se manifiesta el proyecto de una nueva población en la parte de la Marina y Puerto de la ciudad de Tarragona con una idea de la fortificación que puede adaptarse a ella formado conseqüente con Real Orden por el Brigadier de la Real Armada Sr. Juan Smith Ingeniero en Gefe de Marina y Director de las obras de dicho puerto, 1-5-1802. ACPT. Foto Joan Farré.

El projecte de Smith

El nucli poblacional del port, com hem vist anteriorment, s'anà generant al voltant de l'edifici de la Duana, aprofitant els terrenys guanyats al mar. Va caldre, doncs, planificar i urbanitzar aquesta zona coincidint, a més, amb les necessitats d'expansió que patia la ciutat de Tarragona, emmurallada i cenyida per les seves fortificacions. Però, també s'havien de respectar els baluards que ja existien i crear-ne de nous per no deixar desprotegida a la nova població.

Joan Smith i Sinnot, brigadier de la Reial Armada, i enginyer director de Marina, assumí la direcció de les obres del port tarragoní el desembre de l'any 1799.

El juliol del 1802, Smith, adreçà un escrit al secretari de Gràcia i Justícia en el qual manifestava els seus projectes per al port de Tarragona i sol·licitava l'ampliació dels seus terrenys, demanant, a més, que li fossin atorgats els que anaven des de la platja de la Marina fins a la desembocadura del riu Francolí. Així, i amb l'objectiu de legitimar les actuacions dels mandataris portuaris, el 18 de setembre de 1802, es publicà una Reial ordre que concedia a les obres del port la propietat de tots els terrenys "que no tenían dueño determinado, comprendidos entre las casas que existian en el puerto y el mar por la parte de mediodia y el rio Francolí por la de poniente".¹⁸

El projecte de la població de la Marina va ser redactat per l'enginyer i director Joan Smith. Però no va ser aprovat immediatament, sinó que, ocorregueren dos fets que cal apuntar i que, sens dubte, contribuïren que esdevingués una realitat: en primer lloc, l'estada, els dies 11, 12, 13, 14 i 15 de novembre de l'any 1802 de la família reial a Tarragona, encapçalada pel rei Carles IV i la reina Maria Lluïsa, durant la qual visitaren les obres portuàries. Sánchez Real ens descriu la impressió que aquestes causaren en els monarques: "El Rey se fue entusiasmado con lo que había visto y aquel contacto con la realidad de lo que se estaba haciendo debió influir de tal forma en la marcha de la obra que puede decirse que aquellos años en que fue director Smith fueron trascendentales, y si Tarragona es hoy lo que es, se debe en cierto modo al avance que experimentó la construcción...".¹⁹

L'altre fet que decantà la balança a favor del projecte de Smith va ser una visita d'inspecció a la zona l'any 1803. Aquest acte comportà la creació d'una junta encarregada de planificar i urbanitzar la nova població. Els membres d'aquesta junta eren Pedro Ignacio Correa, Josep Torras Pellicer i els enginyers Joan Smith i Antonio López Sopena.

Smith projectà l'obra obeint a les directrius neoclàssiques imperants a l'època, basades en la quadrícula i al voltant d'un nucli central: la plaça Major anomenada també del Comerç, d'Olózaga i de Ferran VII, actual plaça dels Carros. Hi havia dos eixos principals: el carrer Reial que enllaçava el port amb la ciutat de Reus i les comarques de l'interior i el carrer d'Apodaca que l'unia amb la població de Tarragona.

¹⁸ ACPT, fons JPOP, sig.161.

¹⁹ SÁNCHEZ REAL, J. *Puerto de Tarragona.. Acontecimientos notables en su construcción (1802-1829)* Tarragona, 1995. p.151.



Plano de la nueva Población que se propone ejecutar en la marina de la Plaza de Tarragona según el examen hecho sobre el terreno por la Junta que en Real orden de 5 de febrero de 1803, se sirvió S.M. determinar para este efecto, ceñida a las fortificaciones que se proyectan y se concideran muy convenientes establecer en lo sucesivo. Tarragona, 11 enero 1804. Pedro Ignacio Correa, Antonio López Sopena, Juan Smith, Josep Torras y Pellicer. Archivo General Militar de Madrid.

Es tenia especial interès en potenciar els serveis públics: clavegueram, alineació dels carrers, etc. Amb raó, algunes descripcions coetànies diuen sobre la zona: "todas las calles de esta nueva población, esceptuando una ó dos de la primitiva planta, estan tiradas a cordel, y por esta razon rectas y formando ángulos de la misma especie."²⁰

El carrer de la Unió, que s'inaugurà el 1833, el d'Apodaca i el de Sant Carles, després Reial, tenien 14 vares d'amplada, el de Sant Miquel 12 i la resta 10.²¹

El projecte de Smith no va ser aprovat fins el mes de desembre del 1806 amb l'argument principal que serviria "...para proporcionar al comercio y al vecindario los terrenos para casas, almacenes, obradores, en vista de los adelantos del muelle que se construye en aquella plaza, de la cual vendrá a ser un Arrabal extramuros de dicha población..."²²

Gràcies a una Reial ordre de l'any següent l'enginyer director del port tenia facultat per a traçar els carrers, places i edificis, és a dir, plena responsabilitat pel que fa a la part tècnica, que consistia entre d'altres coses en "variar las calles y caminos que han existido, sustituyéndose por las Obras del Puerto otras y otros mejores y más anchas..."²³

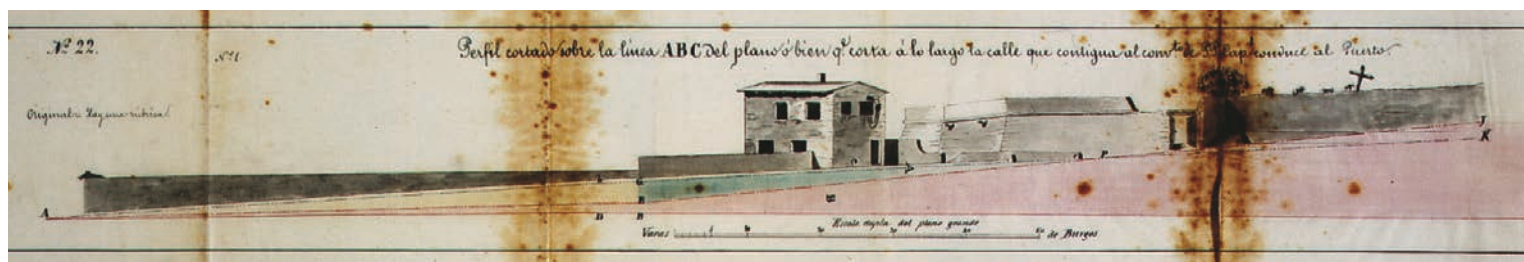
²⁰ RUIZ, J.; CRIVILLER, J. Descripción geográfica, histórica-estadística e itineraria que acompaña al Mapa geográfico de la provincia de Tarragona. Tarragona, 1846. p.33.

²¹ La vara era una antiga unitat de mesura que equivalia a quatre pams.

²² AMT, llibre d'actes 1807, 26 de gener, p.12, senyal 45.

²³ AMT, llibre d'actes 1807, p. 67, senyal 155.

Els assumptes econòmics, civils i administratius anaven a càrrec de la Junta d'Obres del Port que era la que concedia els permisos d'obres i efectuava la venda dels solars. Els costos, però, també van ser assumits pel port que finançà les obres d'alineació dels carrers, la construcció del clavegueram i, fins i tot, donà els noms dels carrers, d'aquí la nomenclatura urbana característica de la zona portuària: carrer d'Apodaca, de Castellarnau, de Smith, fent honor als enginyers i gestors portuaris més destacats. El carrer d'Apodaca serví de model per a la resta ja que va ser el primer que es va obrir l'any 1807, com ho demostra un certificat signat per Joan Smith el dia 6 de juny d'aquest mateix any. L'enginyer certificà que: "deviendose seguir el plano aprobado por S.M. abrir una calle de catorse varas de ancho desde el puerto hacia la ciudad que debe pasar por el huerto del Muy Ilte. Cabildo de Canonigos de esta Sta. Metropolitana Iglesia han convenido los comisionados de este Dn. Juan Gonzales y Dn. Josef Antonio Font con los de la Real Junta del Puerto Dn. Bartolome Soler y Don Josef Zaragozano y conmigo ceder todo el terreno de la expresada calle..."²⁴



Perfil cortado sobre la línea ABC del plano ó bien que corta á lo largo la calle que contigua al convento de P. P. Capuchinos conduce al Puerto. Sense data. ACPT. Foto Joan Farré.

Les condicions per a efectuar aquesta cessió consistien en què el Port es comprometia a abonar al Capítol de la catedral, 325 rals pels arbres i a cedir-li la llenya; i, a més, de les 14 vares d'amplada que havia de tenir el carrer, 4 havien de ser-los-hi compensades amb la quantitat de 2.475 rals i 22 diners.

En els llibres de certificacions i lliuraments d'aquest any 1807, és freqüent trobar pagaments a particulars en concepte d'indemnització per plantes i collites existents en solars expropiats. Per exemple, el 3 de juny, Manuel Tiserstevens, oficial del detall del Port, certificà que a Magdalena Donato se li devia la quantitat de 1.235 rals d'ardit per la indemnització de "las plantas y frutos que existian en las porciones de huerto y secano de Dn. Juan Bertamon que se ha tomado para arreglar las calles y carreteras de la nueva poblacion al plano aprobado por S.M."²⁵

L'any 1810, un cop superats els efectes desastrosos de la Guerra del Francès, la zona marítima estava encara força poblada, com ho demostra una relació de contribuents amb l'ofici que reproduïm en l'annex. Es tracta de la capitació ordenada per la Junta Superior del Principat el 28 d'agost de 1809.²⁶

²⁴ ACPT, fons JPOP, sig. 46, llibre de certificacions i lliuraments 1807, vol. 3.

²⁵ *Ibidem*.

²⁶ AMT, actes municipals, 19 de gener de 1810, senyal 32. "Arreglo de capitación".

Ángel Camón, director del port anys més tard, va descriure amb aquestes paraules el projecte de la població de la Marina: "...se formó un proyecto de nueva población, situándola en la parte baja y más próxima a la marina. Dicho proyecto fue aprobado por S.M. considerándole como beneficioso, no solo al comercio, sino al vecindario en general, pues que por su medio se proporcionaba á sus habitantes terrenos útiles para la edificación de almacenes, obradores, etc."²⁷

Però no tot van ser facilitats, com és de suposar, i foren bastant habituals els conflictes d'interessos, ja sigui amb particulars, com amb institucions. Cal dir que cada vegada que un particular volia aixecar un edifici el permís d'obres l'havia de demanar a la Junta d'Obres del Port. Aquesta clàusula, que en un principi no va crear cap problema, amb el temps esdevingué un cavall de batalla entre l'administració del port i l'ajuntament de la ciutat.



Concretament, a partir de 1836, coincidint amb la supressió de la Junta d'Obres del Port, el govern municipal intentà atribuir-se uns drets sobre la població de la Marina que realment no tenia, especialment a partir de l'aparició del primer edicte de policia urbana el 1838.

Els testimonis d'aquesta picabaralla entre ambdues administracions es traduïren en actuacions no sempre afortunades com el canvi de nom d'alguns carrers per part de l'Ajuntament de Tarragona o el trasllat del magatzem de ferreteria del port a la pedra sense permís de l'ajuntament, per part de la Junta d'Obres del Port.

La Junta d'Obres del Port i el seu director es van defensar sempre emparant-se en la Reial ordre de 1807 que delimitava clarament les funcions de l'una i de l'altre respecte a la nova població. L'ajuntament restava, per tant, al marge i no tenia cap potestat sobre la zona. El Port, argumentava que si aquell se'n volia fer càrrec, ho havia de fer amb totes les seves conseqüències, és a dir, assumint tots els costos de les obres paral·leles que això comportava.

Malgrat aquests entrebancs, però, ens consta que s'anà bastint la nova població i que s'anaven comprant i venent terrenys. Es conserva un document dels anys 1790 al 1806 de les despeses totals del port. En la relació hi figura, en l'apartat de finques, les següents:

finques comprades: 94.054 rals
pagament a experts: 515 rals
finques arrendades: 32.422 rals

Un total de 126.992 rals d'ardit, xifra considerable en comparació a d'altres conceptes com la construcció d'edificis que suposà 479.653 rals o les despeses dels presidiaris que s'elevaren a 947.181 rals en aquests mateixos anys.

El *Diario Patriótico y Mercantil* del 19 d'abril de 1820 publicà l'estat de l'obra de la Marina i de la compravenda de terrenys amb un article força explícit: "Hallándose ya regularizadas las plazas y calles de la nueva población de la Marina del Puerto de Tarragona, en cumplimiento de real Orden, y disponibles varios patios o solares pertenecientes a la Obra de dicho puerto situados en muy buenos parajes de la nueva población para utilidad del comercio y de fábricas, se procederá a su venta en pública subasta los martes y viernes de cada semana a horas de despacho, rematándose a favor del más beneficioso postor; mediante que se hagan posturas admisibles. Francisco Campaña, Arquitecto dará razón sobre las referencias de solares y demás".²⁸

El ritme de construcció de la nova població va ser constant en aquells primers anys del segle XIX, tot i que les obres es paralitzaren el 1809, quan morí l'enginyer Smith, i les tropes napoleòniques envaïren la ciutat, moment en què els esforços es concentraren en els treballs de fortificació que, curiosament, també van anar a càrrec dels presidiaris destinats al port.

Les dues poblacions

Cal tenir en compte que Tarragona era una plaça fortificada i que per a fer qualsevol modificació o reforma en aquest sentit calia el permís del rei. Quan es començaren les obres de la població de la Marina, una de les primeres inquietuds, va ser la de protegir aquesta nova zona urbana amb torres i muralles de fortificació.

El projecte de Smith contemplava la construcció de dues portes, una pel costat de mar i l'altra pel Francolí, tal com es pot observar en el plànol que dibuixà i titulà Plano de las puertas que han de servir de comunicació entre el puerto y la población. La de la



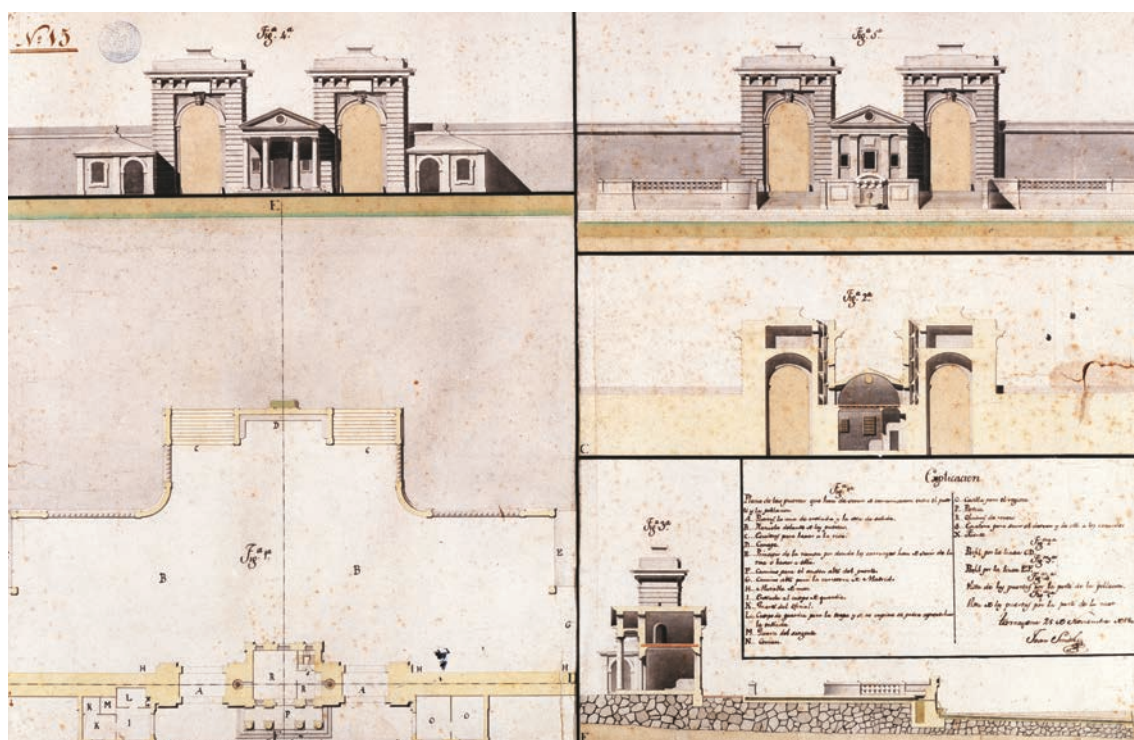
banda de mar era més majestuosa, i comptava amb una escalinata i una font central. La muralla del Francolí, concebuda com a porta d'entrada a la ciutat, preveia la construcció de llocs reservats a la guàrdia. En ambdues edificacions hi havia una duana per tal de regular l'entrada i sortida de mercaderies i el cobrament d'impostos. La proposta no es va arribar a executar, probablement, a causa de la seva complexitat i a la contínua falta de recursos, tan freqüent en aquests anys.

Pel que fa a la construcció de les fortificacions, cal apuntar que el 1805 encara no s'havien començat les obres, almenys, així ho comunicà el comte de Santa Clara al director del port, Joan Smith, quan li exposà el resultat del reconeixement practicat a la costa de Ponent pels sotsinspectors d'Artilleria i pels enginyers del Principat. Aquests personatges consideraven vital la construcció de dues bateries per a defensar el port.

Una, se situaria a la punta del Moll, i l'altra, prop del riu Francolí. Aquesta última, el 1815 ja estava construïda, l'altra, va ser més problemàtica, perquè el director del Port s'hi oposà, argumentant, que la presència d'aquella bateria perjudicava el progrés de les obres portuàries. Això si, la Junta Protectora de les Obres del Port en tot moment prestà mà d'obra, els presidiaris i el material per a les obres de fortificació: ferro, fusta, carros d'escullera, pedra, etc.

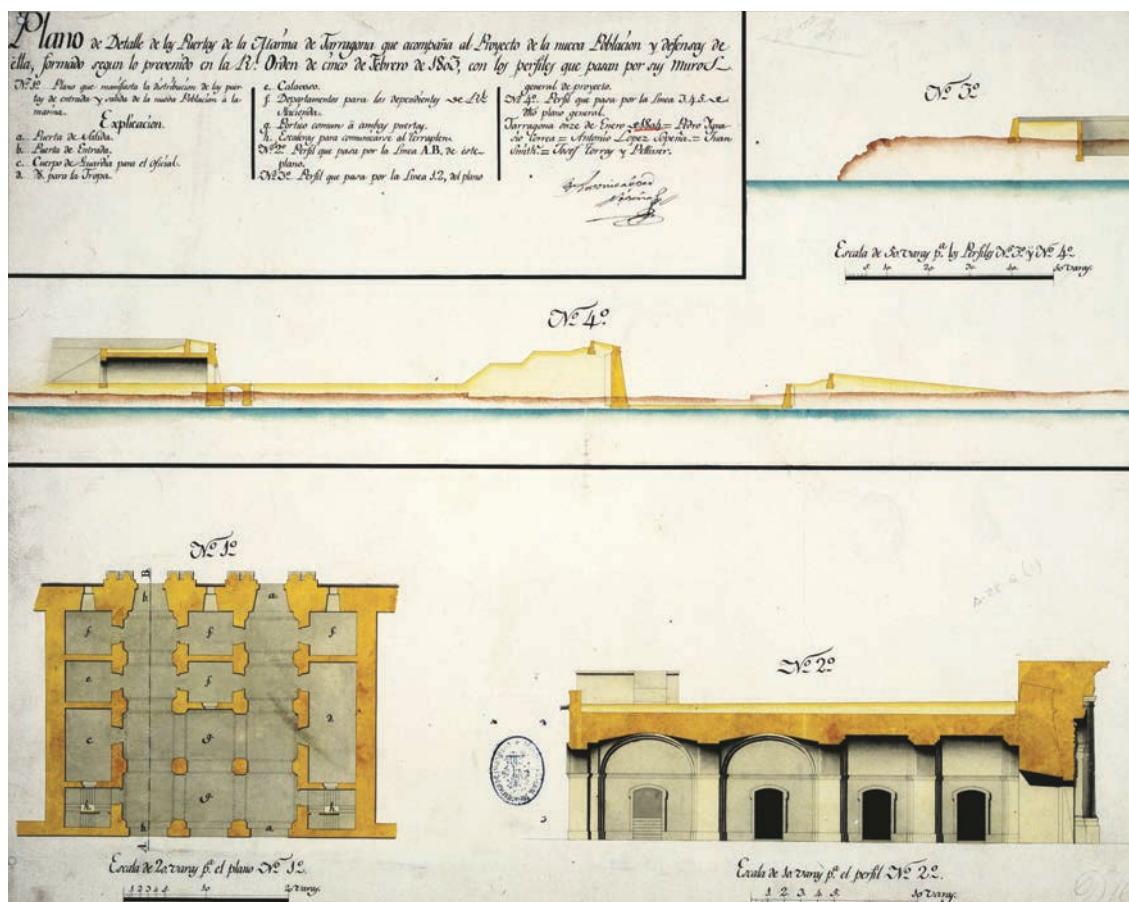
No romangueren aquestes defenses massa anys dempeus. L'any 1844, el portal del Francolí presentava força deficiències estructurals, per la qual cosa, l'alcalde de la ciutat, s'adreçà a la Junta d'Obres del Port comunicant-li el seu tancament i l'esperança que l'obra es reconstruís com més aviat millor.

El cert és que la ciutat estava dividida en dues zones. El cronista tarragoní, Antoni de Magriñá, l'any 1901, parlava de l'existència de dues poblacions, clarament diferenciades, que restaven aïllades quan a la nit es tancava la porta de la muralla de Sant Joan. Descriu la zona marítima d'aquesta manera: "De la ciudad al puerto había tres caminos, uno que bajaba por la cuesta de Toro, otro central por la actual calle de Armañá y otro por la que hoy es calle de la Unión (...) Unas cuantas casas, pocas, alrededor de la Aduana y los pescadores junto a la actual calle del Mar, constituían toda la población del puerto."²⁹



Plano de las puertas que han de servir de comunicación entre el puerto y la población. 25 novembre de 1801, Juan Smith. ACPT.
Foto Joan Farré.

29 Magriñá, Antoni de: *Tarragona en el siglo XIX*, Tarragona, 1901. p.51.



A més, el fet que no hi hagués muralla a la part baixa creava certs temors entre la població del port. Un escrit de l'època és força explícit: "Mientras esta naciente población no vea asegurada su ecsistencia comprendiendola dentro del recinto fortificado, mientras la dilatada playa y el muelle esten proporcionando una ancha entrada al contrabando que tanto perjudica a la industria catalana, y mientras observe sobre si unas baterias dispuestas á hacerla desaparecer en el instante mismo que sea indispensable sostener la plaza, vanos seran los esfuerzos de V.E. para atraer nuevos moradores y dilatar su recinto".³⁰

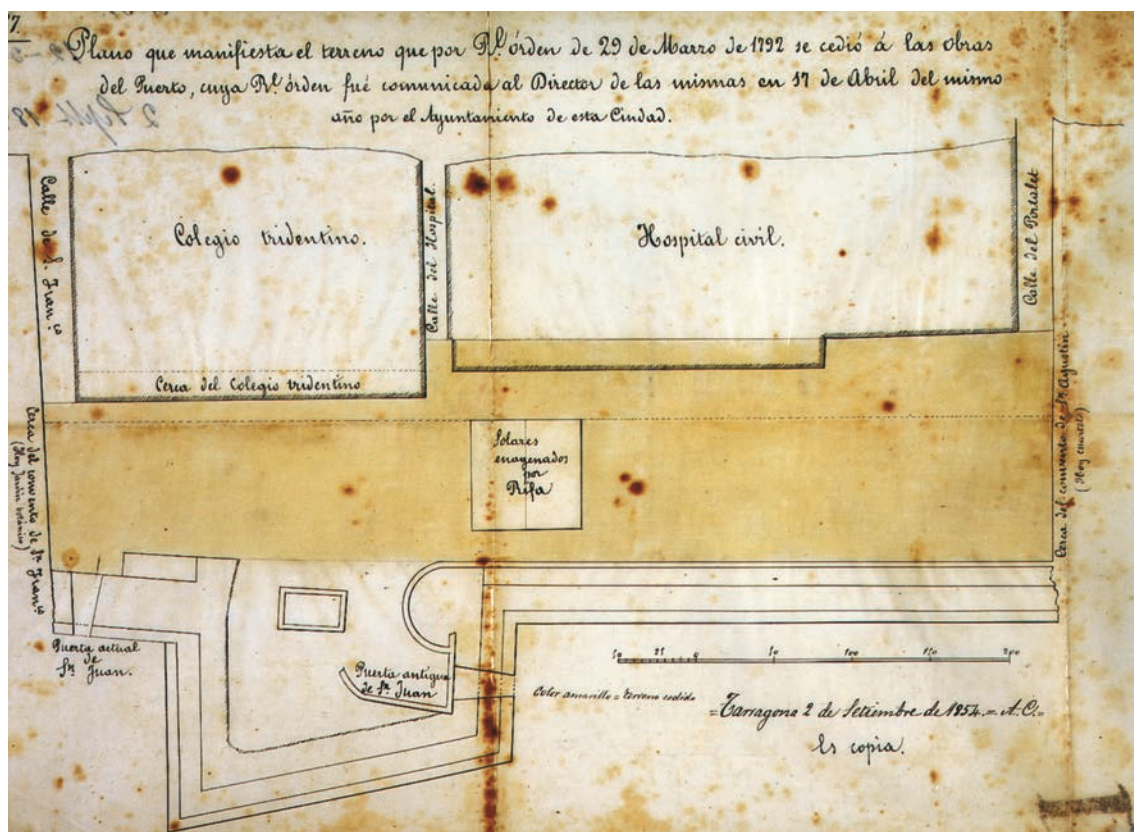
La diferència entre ambdues poblacions es constatà fins i tot a l'àmbit polític i ideològic, fins al punt que per a alguns autors³¹ la població de la Marina estava controlada per la burgesia comercial i liberal i la Part Alta de la ciutat restà sota el poder de les classes privilegiades.

El punt d'unió entre ambdues poblacions era el carrer d'Apodaca, el carrer de la Unió i la porta de Sant Joan. Entre el carrer d'Apodaca i el carrer de la Unió s'edificà la plaça d'Isabel II, avui de la Mitja Lluna, i com a edificis destacats d'aquesta zona cal fer esment del convent de caputxins (actual parròquia de Sant Joan), originàriament situat a la pedrera del Port, encara que traslladat quan s'hi inicià l'explotació el 1802.

Una Reial ordre del 9 de setembre d'aquest mateix any, deia referent a això: "El Rey Carlos IV se ha enterado detenidamente de las graves dificultades que ofrece el día a

³⁰ ACPT, fons JPOP, sig. 159, exp. 5-3-1.

³¹ ROVIRA GÓMEZ, S. La ciutat de Tarragona durant el segle XIX. A: *El segle XX a Tarragona*. Tarragona, 1995, p. 12.



Plano que manifiesta el terreno que por Real Orden de 29 de Marzo de 1792 se cedió a las Obras del Puerto, cuya Real Orden fue comunicada al Director de las mismas en 17 de Abril del mismo año por el Ayuntamiento de esta ciudad. 2 de setiembre de 1854. ACPT. Foto Joan Farré.

la continuació de la obra importantíssima de este Puerto, la existencia del Convento de Padres Capuchinos de esta ciudad, pues situado en medio de la cantera de que se saca la piedra para la obra, no puede continuarse ya la explotación de ella, sin la demolición de aquél..."³²

La Junta d'Obres del Port s'havia de fer càrrec del trasllat de la comunitat a un lloc provisional i de la construcció del nou convent. Així doncs, els caputxins s'instal·laren primer en un local situat a la partida de l'Abeurador o camí del Molí propietat de Maria i Josep Anton de Castellarnau, els quals el cediren a la Junta d'Obres del Port a canvi d'un solar molt més gran.

El 8 de febrer de l'any 1803, Joan Smith, en qualitat de director del Port, signà un certificat per al pagament de 36.666 rals dels fons de la Reial Junta de les Obres del Port, a compte dels 770.000 que significà la construcció del nou convent de la comunitat caputxina.

Però, tornant a les muralles, cal apuntar que les primeres actuacions per a enderrocar-les, i acabar amb la realitat evident de l'existència de dues poblacions, les va dur a terme Guillem Oliver, regidor, síndic personer i diputat a Corts, qui el 1820 proposà un seguit de solucions que anaven, des d'obrir una nova porta a la muralleta i tancar la de Sant Joan, a refer les fortificacions, incloent la de la Marina, sota el comandament d'una junta destinada a les obres de fortificació. Aquesta junta havia de ser presidida pel comandant de la província i formada pels següents membres: el governador,

³² AHT, fons notarial Francisco Casas, 4 de setembre de 1802, p.293.



Plano del Proyecto de la Nueva Población en la Marina de Tarragona con el adelanto que tiene en el día de la fecha y la única variación que se le ha dado. 30 agosto 1819. Francisco Campaña. AGMM.

el ministre d'Hisenda Provincial, el comandant director d'Enginyers i el d'Artilleria, el director del port, dos representants de l'ajuntament i dos més elegits pel cap superior.³³ Les solucions de Guillem Oliver van arribar a bona fi quan el 1856 es va enderrocar definitivament la muralla de Sant Joan i, més tard, s'eliminaren la resta de fortificacions, obres que van dur a terme, també, els presidaris del port, com ho demostra un ofici de la Comandància del 22 de febrer d'aquest mateix any 1856, en el qual, es demanava al director de les obres del Port, una brigada de 100 penats per tal que duguessin a terme les obres d'enderrocament el dia 3 de març.

També pesà en la decisió d'eliminar les muralles les conseqüències nefastes de la Guerra del Francès, en la qual es va constatar que, malgrat les fortificacions, la ciutat era molt vulnerable. A més, el sistema defensiu de la ciutat s'havia superat a causa dels avenços tecnològics militars i les noves estratègies. Només cal dir, que l'any 1868, Tarragona deixà de ser considerada plaça forta.³⁴

Un cop enderrocada la muralla, però, no s'acabaren els problemes, sinó que en sorgiren de nous, relacionats amb la gran quantitat de terrenys que restaren lliures per a procedir a la seva venda. Per a Buigues³⁵, influïren, principalment, dos fets: el projecte d'unió de les dues poblacions i la propietat dels solars que es disputaven, d'una banda l'Ajuntament, i de l'altra, l'Estat, argumentant que Tarragona havia estat plaça forta militar.

A més, l'enginyer Smith no va preveure en el seu projecte de població de la Marina, la unió de les dues poblacions, per la qual cosa, les administracions, tant portuària com municipal, cercaren solucions, no sempre encertades, fruit de les quals n'és la disposició irregular d'alguns carrers del barri com el Nou de Santa Tecla o el Nou de Sant Pau. Són freqüents els documents de l'època que parlen de la necessitat d'aixecar un plànol d'unió de la nova població amb l'antiga, com a intent de justificar, tal vegada, aquesta provisionalitat i improvisació que caracteritza la urbanització de la part baixa de la ciutat en aquests primers anys.

Segons Elena Ortueta³⁶ els tres factors que condicionaren la fesomia d'aquesta zona van ser, d'una banda, les diferents fases en què es va executar, de l'altra, els canvis en la direcció tècnica i, finalment, el llarg procés constructiu.

33 FERRER BOSCH, M.A. "El programa urbanístic de Guillem Oliver, síndic personer de la ciutat de Tarragona l'any 1819; diputat a Corts per Catalunya l'any 1820 i regidor de Tarragona el 1822-1823". A: *Revista Tècnica de la Propietat Urbana*, núm. 27, 1977, p.119.

34 MENCHÓN, J.; MASSÓ, J. *Les muralles de Tarragona. Defenses i fortificacions de la ciutat (segles II aC-XX dC)*, Tarragona, 1998, p.123.

35 BUIGUES VILLAR, J.C. *El Bienni progressista a Tarragona (1854-1856)*. Tarragona, 1987.

36 ORTUETA, Elena de. *Arquitectura y transformación urbana de Tarragona (1834-1900)*. Tesi doctoral inèdita llegida el febrer de 2003. p.486.



Vista parcial de la plaça del Carros i entrada al port. Cap a 1934. Autor desconegut.ACPT

La plaça dels Carros

De l'any 1807 són les primeres notícies relatives a la construcció de la plaça dels Carros, que originalment s'havia de dir plaça del Moll. El 17 d'agost d'aquest mateix any, va tenir lloc una cessió a la Junta d'Obres del Port d'un hort, "sito en la partida del Camino del Molino del Puerto o del Abrevador, en frente del nuevo convento de Capuchinos...la parte cedida que ha de ocupar la Junta de Obras para abrir la calle que ha de haber desde la Plaza de Mar o Mayor de la Nueva Población hasta la ciudad".³⁷ L'octubre, Manuel Tiserstevens, oficial del detall del port, certificà a nom d'Ignasi Beltran Babot i de Josep Anton Beltran Vidal, pare i fill, la cessió d'un terreny per a "executar la plaza principal del Puerto y habrir una calle de catorse varas de ancho desde ella assia la ciudad".³⁸ El preu de la transacció es valorà en 10.573 rals i 18 diners per un solar de 10.438 pams quadrats catalans.

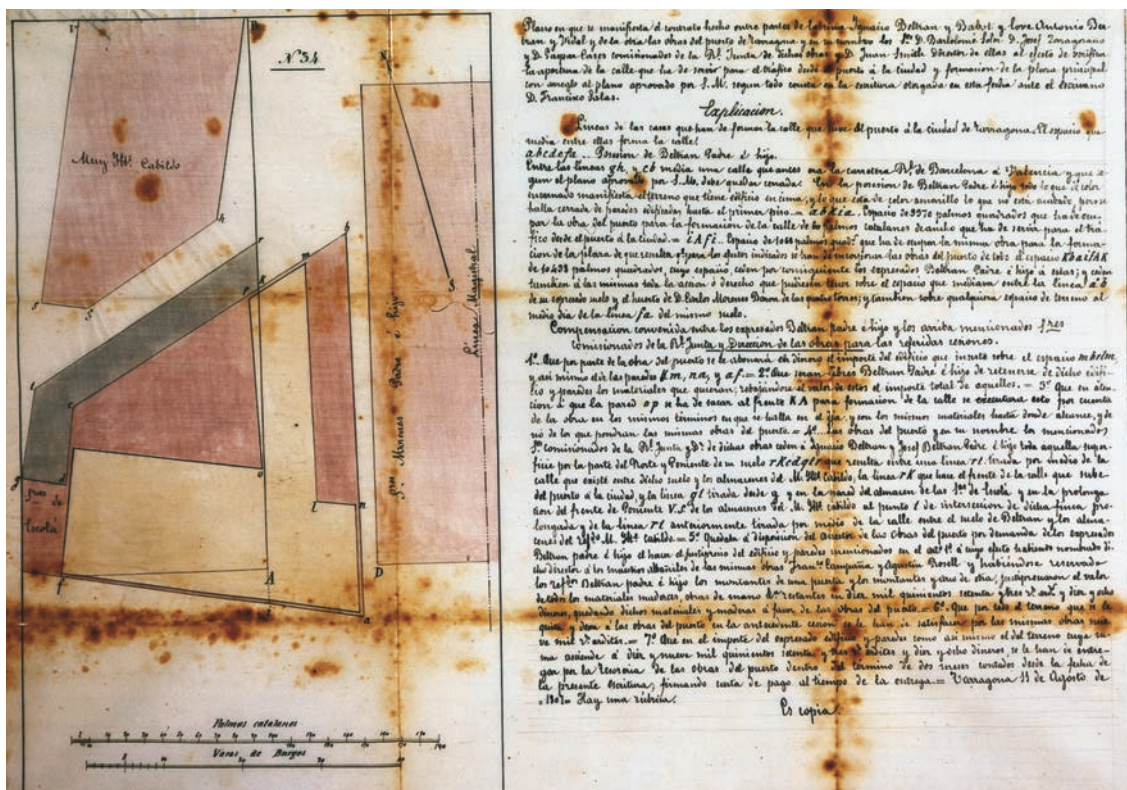


Plano que manifiesta la extensión figura y lindes del huerto propio de los señores D.ª Maria y D.ª Josef Antonio de Castellarnau y Magriñá, cedido en este día por estos á las Obras del Puerto de Tarragona y en su nombre al Señor Dn Gaspar Cases vocal comisionado de la Real Junta de las mismas y al Brigadier de la Real Armada Dn Juan Smith Ingeniero en Gefe de Marina y Director de ellas para fabrica del convento y uso de los Padres Capuchinos de esta ciudad, según todo por menor se encuentra en la escritura otorgada en este día ante el escribano de esta ciudad.

Del mateix mes d'octubre de l'any 1807, es conserva un lliurament a nom de Francesc Salas Soler, escrivà de la Reial Junta, de 2.359 rals i 9 diners, pels salaris de les escriptures fetes per compte de la Reial Junta, des del mes de maig fins a l'octubre, en concepte de les compres de terrenys per l'obertura del carrer principal de la nova població.

³⁷ AHT, fons d'Hipoteques, sig. 70, 1807, p.442.

³⁸ ACPT, fons JPOP, sig.48, llibre de certificacions i lliuraments, 1807, vol.5.



Plano en que se manifesta el contrato hecho entre partes de la una Ignacio Beltran y Babot y Antonio Bertran y Vidal y de la otra las obras del puerto de Tarragona y en su nombre los Ses. D. Bartolomé Soler D. Josef Zaragozano y D. Gaspar Cases comisionados de la real Junta de dichas obras y D. Juan Smith Director de ellas al efecto de verificar la apertura de la calle que ha de servir para el tráfico desde el puerto a la ciudad y formación de la plaza principal con arreglo al plano aprobado por S.M. según todo consta en la escritura otorgada en esta fecha ante el escribano D. Francisco Salas. 11 agost 1807. ACPT. Foto Joan Farré.

Ambdós documents demostren que, poc a poc, s'anava complint el projectat per Smith per a la nova població de la Marina. Quan aquest el redactà, insistí força en l'aspecte estètic de les cases que havien de formar part d'aquest centre neuràlgic de la ciutat. Així, a les de la banda oest, s'hi construïren porxos a iniciativa de Josep Anton de Castellarnau, tesorero de la Junta d'Obres del Port en aquests anys, qui es va comprometre a construir-los amb pedra extreta de la pedrera del port que li facilitaria la pròpia Junta d'Obres del Port, a les cases, les façanes de les quals, donessin a la plaça. El pacte entre Castellarnau i la Junta d'Obres del Port arrencava de quan es va haver de traslladar el convent dels caputxins, originalment situat a la pedrera, per a l'expolació d'aquesta. En aquelles dates el mateix Castellarnau va contreure l'obligació de construir a les façanes de la plaça els esmentats porxos oberts, a canvi d'una compensació que es va satisfer amb més terrenys.³⁹

L'any 1835, recordem que els caputxins es van traslladar cap el 1801, encara no s'havien construït els porxos de la plaça dels Carros, com ho demostra un document signat pel director del port: "...pero lo que puedo asegurar bajo mi palabra, que cuando se formalizó el convenio con dicho señor estábamos todos los que intervenimos en la firme convicción de que se iba pronto a realizar la obra tanto por el interés que a dicho señor debía reportarle, como por su pudentoroso modo de pensar por el bien público, y por los sacrificios y adelantos que se le hicieron en este concepto".⁴⁰

39 ACPT, fons JPOP, sig. 159, exp. 5-3-3.

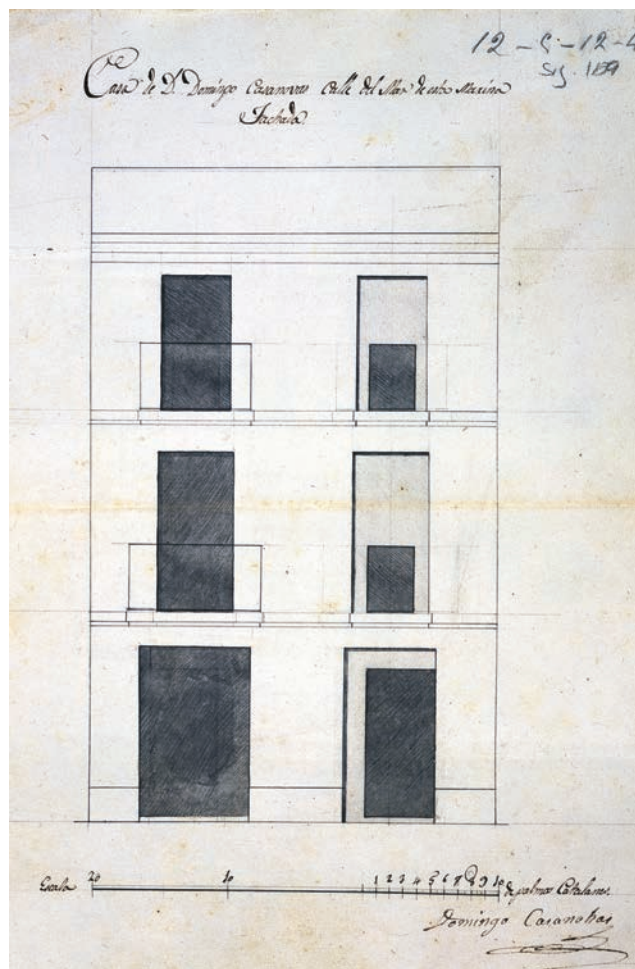
40 ACPT, fons JPOP, sig. 159, exp. 5-3-1.

No sabem la data exacta però el cert és que els porxos en qüestió, finalment, es construïren. En una memòria d'Obres Públiques de l'any 1856 apareix un quadre amb les despeses referents a Tarragona en el qual consta una partida de 4.856 rals de billó a compte de la construcció del pòrtic de la plaça de Ferran VII.⁴¹ El mes de febrer de 1861 Josep Anton de Castellarnau reclamava altra vegada fer ús del dret a extreure pedra de la pedrera per a la construcció de nous porxos, tot i que aquest cop manifestà la seva disposició a pagar-la.

Aquest indret tan particular de la ciutat ha adoptat diferents noms al llarg dels anys, així, el 1814 passà de plaça del Moll a denominar-se de Ferran VII, en honor al monarca regnant, nom que es mantingué fins al 1868, en què fou canviat pel d'Olózaga, per rememorar el primer discurs que aquest distingit tribú va pronunciar a Tarragona. Entre els anys 1931 i 1936 es nomenà plaça del president Macià i l'any 1940 del general Sanjurjo.⁴²

Al bell mig de la plaça hi havia originalment una font o abeurador per als animals que carretejaven les mercaderies fins al port. Va ser construïda a partir del 1837, després de traslladar la que existia al carrer de Rebolledo, davant de la plaça de la Duana. L'any 1866 s'hi instal·là el monument a Mercuri, obra de l'arquitecte Francesc Barba i de l'escultor Miró.⁴³

De bon començament es disposà que les façanes de les cases que donessin a la plaça "deben de ser semejantes a las que estan ya edificadas en ella propias de D. Agustin Piquer y Baron de las Cuatro Torres que son las mismas que están aprobadas por el Gobierno y asignadas por el Señor Director de estas obras para que sirvan de modelo á las que en lo sucesivo vayan edificandose en la referida plaza".⁴⁴



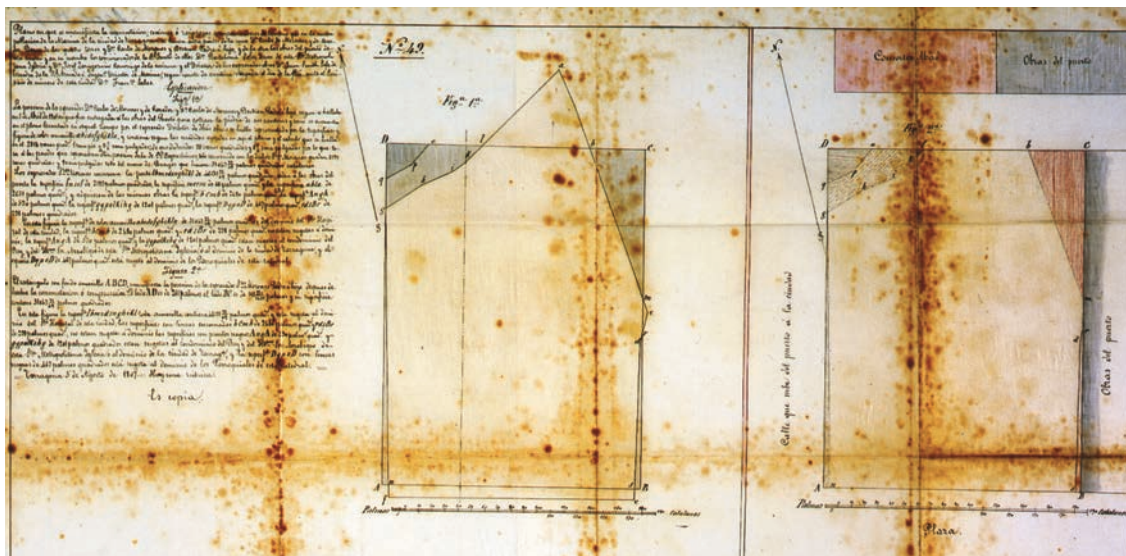
Façana de la casa de Domingo Casanovas del carrer del Mar. ACPT.

⁴¹ Memoria sobre el estado de las Obras Públicas en España en 1856. (edició facsímil), Madrid, 2001.

⁴² SALVAT BOVÉ, J. Tarragona antigua y moderna a través de su nomenclatura urbana (siglos XIII al XIX). Tarragona, 1961.

⁴³ L'actual és obra de Salvador Martorell que reemplaça a l'original destruïda durant els bombardejos de la Guerra Civil.

⁴⁴ ACPT, fons JPOP, sig.159, exp. 5-3-1, 7 de maig de 1839.



Plano en que se manifiesta la conmutación, cesiones o reciprocas compensaciones de terreno que en la nueva población de la Marina de la ciudad de Tarragona se hacen entre partes de la una Dn. Carlos de Morenes y de Cazador Baron de las quatro torres y Dn. Carlos de Morenes y Bertran padre e hijo, y de la otra las obras del puerto de esta ciudad y en su nombre los comisionados de la real Junta de ellas Dn. Bartolomé Soler Dean de esta Santa Metropolitana Iglesia y Don Josep Zaragozano Canónigo de la misma y el Director de las espresadas obras Dn. Juan Smith Gefefe de escuadra de la real Armada e Ingeniero Director de Marina según consta de escritura otorgada el día de la fecha ante el escribano de número de esta ciudad Dn. Francisco Salas. 5 d'agost de 1807. ACPT. Foto Joan Farré.

Quan l'any 1839 s'havien de bastir els edificis de la banda oest, el director del port, Ramon del Pino, s'adonà que cap dels plànols existents preveia com havien de ser aquestes façanes, i que tampoc existia una disposició governamental, per la qual cosa deduí que hi havia hagut un acord tàcit entre Smith i la Junta d'Obres del Port.

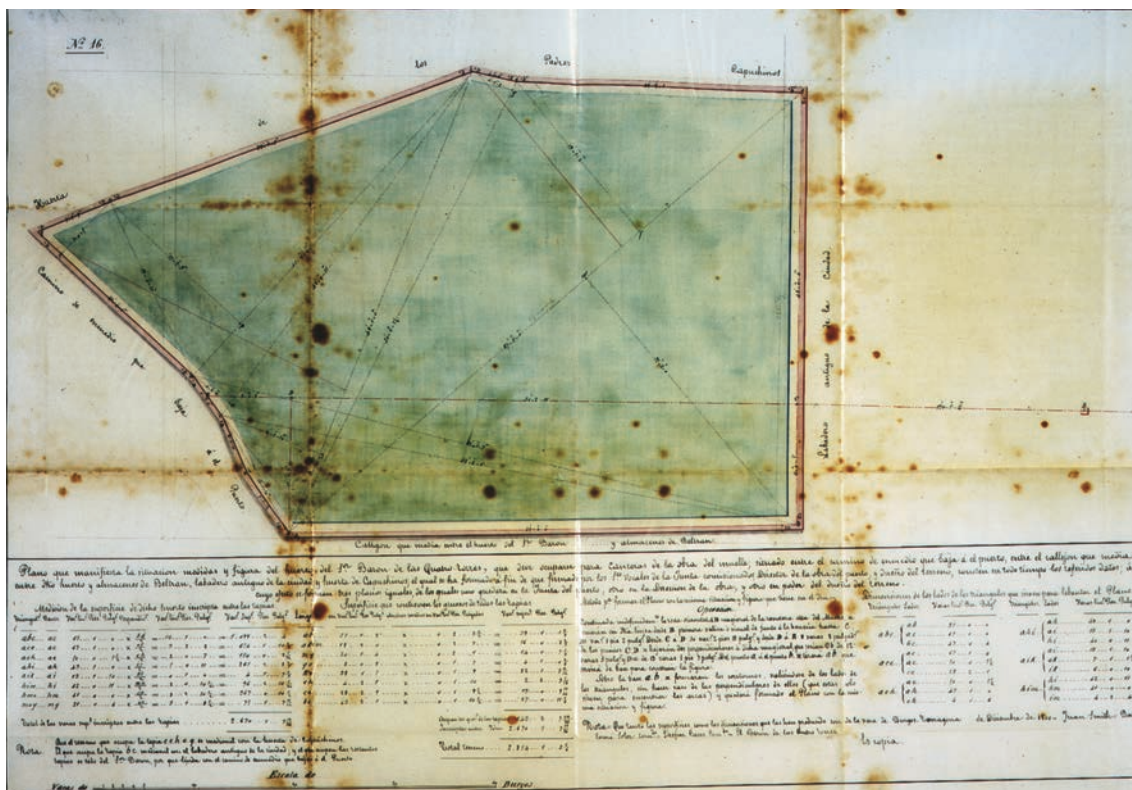
A banda de la baronessa de les Quatre Torres i d'Agustí Piquer, hi vivien o hi tenien casa altres personatges il·lustres de la ciutat com Josep Anton de Castellarnau, i també molts comerciants: Pere Rambaud o Francisco Hetrans, arribats principalment de Barcelona, els quals s'hi acomodaren per tenir ben a prop el seu centre de negoci, el port.

Cal tenir en compte que quan es començà a edificar la part baixa de la ciutat coincidí amb l'empenta donada per la burgesia mercantil arran de la febre exportadora de vins; per tant, a més dels magatzems i tallers per a la construcció de barrils i bocois s'hi establiren els habitatges d'aquests negociants.

Adolf Alegret apuntà la importància dels tallers de fabricació de pipes (bótes petites) ubicats en aquesta nova població que donaven feina a unes 800 persones: "los cuales, no teniendo bastante con espaciosos locales, trabajaban también al aire libre, en las calles, produciendo un repiqueteo ensordecedor desde la salida a la puesta del sol, manufacturando pipas catalanas, medias, cuartos, quintos, jerezana y portuguesas".⁴⁵

Però també s'hi va instal·lar part de la noblesa tarragonina, cosa que probablement té una explicació, i és que, quan s'iniciaren les obres de reconstrucció del moll, i sobretot a partir de la direcció de Smith, els senyors de la ciutat es van veure obligats a cedir alguns dels seus terrenys a les obres portuàries, ja fos per a l'explotació de la pedrera, com per a traçar els carrers, instal·lar els caputxins, etc.

⁴⁵ ALEGRET, A. Tarragona a través del siglo XIX (historias y anécdotas). Tarragona, 1924.



Plano que manifiesta la situación medidas y figura del huerto del sr. Baron de las Quatro Torres, que debe ocuparse para canteras de la obra del muelle, situado entre el camino de en medio hacia el puerto, entre el callejón que media entre dicho huerto y almacenes de Beltran, labadero antiguo de la ciudad y huerta de Capuchinos; el qual se ha formado a fin de que firmado por los Ses. Vocales de la Junta comisio- nados Director de la obra del Puerto, y dueño del terreno, consten en todo tiempo los referidos datos a cuyo efecto se forman tres planos iguales, de los quales uno quedara en la Junta del puerto, otro en la Direccion de la obra, y otro en poder del dueño del terreno.

Evidentment, no va ser a canvi de res, com ens mostra clarament algun document notarial conservat a l'Arxiu Central del Port. Es tracta d'una cessió d'un hort, propietat del baró de les Quatre Torres, Carles de Morenes i del seu fill Carles, a favor de les obres del port. Està datat el 5 d'abril de 1801 i en ell s'hi especifiquen les clàusules de la cessió: "...que después de sacada la piedra de dicho terreno se les devuelva a dichos señores la misma dimension de terreno en el propio parage en que actualmente se halla dicho huerto ó inmediato á el quando por alguna idea o proyecto del Caballero Director de la obra no pueda devolverseles el mismo terreno, quedando entonces dichos señores de Morenes y los suyos dueños absolutos del citado terreno que se les devuelva y puedan disponer de él á su arbitrio y voluntad y como de cosa propia".⁴⁶

Criviller, en la seva *Descripción Topográfica de la mayor parte de los pueblos, caminos, ríos, torrentes, arroyos y barrancos de la provincia de Tarragona*, parla de les cases de la nova població i les descriu així: "son de tres y cuatro pisos, grandiosas, de bella planta, buena distribución, pintadas en sus frentes y esteriormente, bien ventiladas y con grandes almacenes cuyo piso es en la mayor parte un techo abovedado, debajo del cual hay grandes algibes y lagares, en donde se depositan los acopios de aceite, y se vacian los vinos para hacer la debida preparacion antes del embarque...".⁴⁷

⁴⁶ ACPT, fons JPOP, sig.156.

⁴⁷ CRIVILLER, J. *Descripción Topográfica de la mayor parte de los pueblos, caminos, ríos, torrentes, arroyos y barrancos de la provincia de Tarragona*. Tarragona, 1839.



El mateix autor parla de l'existència, en aquells anys, de 250 cases. El 1828, segons un informe del director del port, Vicente Texeiro, les obres d'urbanització de la població de la Marina continuaven a bon ritme. Les descriu de la manera següent: "se va extendiendo de modo que ya se toca con la ciudad antigua, á la que acaba de construirsele una sovervia cloaca para dar desagüe á la acequia del molino, y á las aguas sucias, fuera del puerto".⁴⁸

Quant a edificis emblemàtics de la plaça cal esmentar el de la Cambra de Comerç, inaugurat l'agost de 1926 i obra de l'arquitecte Monravà, el de la Junta d'Obres del Port de l'any 1923, el de Carreteres, construït entre 1921 i 1922 per l'enginyer Cabestany, i la seu del Banco Hispano Americano al carrer d'Apodaca construïda per l'arquitecte Josep Maria Pujol de Barberà el 1922.

Tot i que no ubicada a la mateixa plaça, però si molt a prop, cal assenyalar l'existència de la casa Gasset, construïda entre 1858 i 1859 i propietat d'una família notable de Tarragona.

Les oficines del port

Les primeres oficines del port s'ubicaren a partir del 1815 a la plaça d'Olózaga. Segons els documents conservats, se sap que, l'any 1817, s'estava acabant de construir l'edifici destinat a oficines de les obres. El projecte preveia, tant la rehabilitació de les restes que havien sobreviscut a la Guerra del Francès⁴⁹, com la construcció de noves dependències per a acollir els despatxos de la Direcció, del detall i intervenció, la sala de Delineació, un tinglado i patis per a fustes i carruatges, quatre magatzems per al ferro i eines, així com el "...quarto para el maestro mayor, otro para el capataz de ribera, y otro para los peones de confianza...".⁵⁰



La plaça dels Carros des de l'edifici de la Junta d'Obres del Port. Al fons el moll de Costa. Cap a 1930. Foto Chinchilla. ACPT.

Quan desaparegué la Junta Protectora de les Obres del Port el 1836, i l'administració i gestió portuàries passaren a dependre de la Diputació i l'ajuntament, l'immoble en qüestió esdevingué propietat de l'Estat.

L'any 1869, un cop constituïda la Junta d'Obres del Port, sortiren a subhasta les obres de les oficines portuàries. L'adjudicatari va ser Antoni Morera qui es comprometé a dur a terme les obres per la quantitat de 1.592 escuts. Els treballs començaren el desembre d'aquest mateix any 1869 i finalitzaren a finals d'octubre de l'any següent. El 1873 es van fer reformes al saló de sessions i també en altres dependències de l'edifici.

⁴⁹ Recordem que durant aquest conflicte bèl·lic van ser malmesos més de 1.000 edificis de la ciutat com exposa Joan Prats a la *Història del Camp de Tarragona* dirigida per Enric Olivé, Tarragona, 1989.

⁵⁰ ACPT, fons JPOP, sig. 164. "Noticia por mayor de las obras executadas en el Puerto de Tarragona desde 11 de julio de 1814 que volvieron a dar principio hasta el dia de la fecha", 30 de juny de 1817.



La plaça dels Carros des de l'edifici de la Junta d'Obres del Port. Al fons el moll de Costa. Cap a 1930. Foto Chinchilla. ACPT.

El 1921 es redactà el projecte de "reforma y mejora del edificio para oficinas de Secretaria de la Junta". L'argumentació que s'al·legava perquè fos aprovat per la superioritat, era el mal estat de l'obra, qualificada de "deficientíssima e indecorosa". La construcció, però, havia de seguir l'estètica iniciada en l'immoble del costat, on hi havia ubicades les dependències d'Obres Públiques.

Un cop aprovat el projecte, les obres es van fer per administració i el termini d'execució va ser de sis mesos, amb un pressupost de 45.407 pessetes amb 54 cèntims.

L'enginyer del projecte, signat el 12 d'agost de 1921, va ser Josep Serrano, i el revisà l'enginyer en cap de la província, Josep Cabestany. Va ser aprovat el 13 de novembre del mateix any.

Malgrat tot, l'1 de juny de 1922, es redactà un nou projecte, aquest cop signat pel nou enginyer director, Francisco García de Membrillera. Les obres havien començat el 9 de gener d'aquest mateix any, però es va creure convenient fer algunes modificacions al projecte inicial, atès que el despatx de la Direcció estava instal·lat, juntament amb el magatzem i els tallers, "en un vetusto edificio enclavado en el sitio conocido por la Cantera... a una distancia de unos 400 metros del edificio de la secretaría y á 500 metros del Puerto, en un escondido rincón entre calles extraviadas y sucias, cercado de altas paredes y sin que de dichas dependencias pueda siquiera verse el mar".⁵¹

S'argumentava, a més, aquesta necessitat de canvi d'emplaçament, amb frases tan contundents com que: "el prestigio de la Dirección quedará enaltecido al estar decorosamente instalada, y la Junta poseerá para agregar al capital inmueble un valioso edificio junto al Puerto en la plaza principal del barrio del Comercio de Tarragona, que contribuirá también grandemente al ornato de la ciudad".⁵²

Aquestes modificacions no havien d'afectar l'estètica de l'edifici, construït, com hem dit, seguint les pautes del d'Obres Públiques. Un cop fetes les obres restà distribuït de manera que a la planta baixa s'hi trobaven, el saló de sessions de la Junta, el despatx

⁵¹ ACPT, fons JOP, sig. 619, *Proyecto reformado de reforma y mejora del edificio para oficinas de Secretaria de la Junta para instalar la Dirección Facultativa*, 1922.

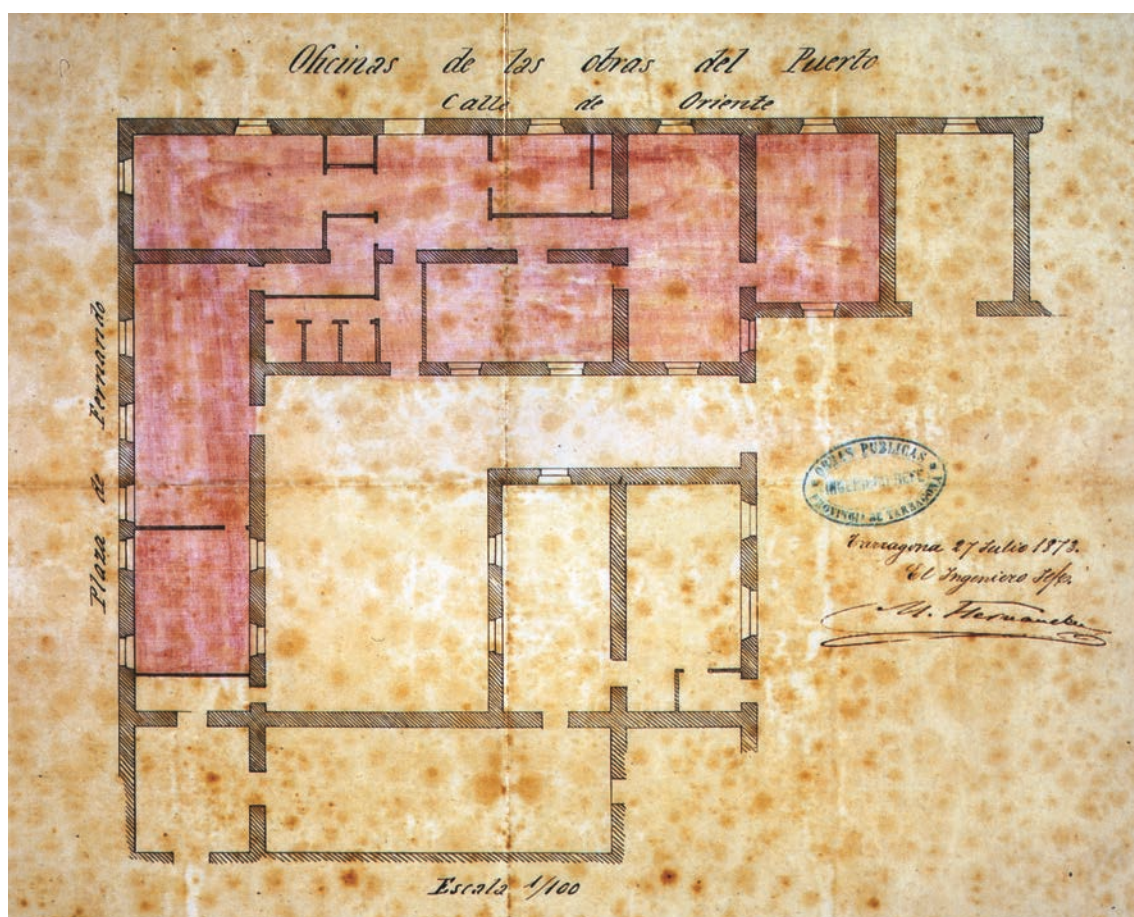
⁵² *Id.*

del president i les dependències de Secretaria. Al primer pis s'hi instal·là la Direcció Facultativa i al segon la casa del conserge. Per la part exterior, damunt de la porta, per la façana de la plaça, es va col·locar l'escut de Tarragona en agraïment a una de les entitats que havien contribuït a la construcció del port. A la façana del carrer d'Orient, avui d'Anselm Clavé, un petit escut d'Obres Públiques.

També es va fer en aquesta data la instal·lació de calefacció per aigua calenta que va anar a càrrec de l'empresa Capdevila i Garrigosa, S. en C. de Barcelona.

El canvi de nom del carrer d'Orient a carrer d'Anselm Clavé va ser promogut per l'ajuntament l'octubre de l'any 1926. L'acte de descobriment de la placa amb el nou nom del carrer va tenir lloc el dia 1 de novembre del mateix any 1926.

Anys més tard, concretament el desembre de 1934, l'enginyer Rafael Gadea Loubriel projectà una ampliació del mateix edifici per manca d'espai. El redactor del projecte argumentava: "el incremento del tráfico del puerto (que ha duplicado con creces su cifra representativa), la complejidad de los nuevos servicios instalados, el aumento de volumen de los archivos, etc., han hecho que actualmente los locales de que disponen tanto la Dirección Facultativa como la Junta, pero muy especialmente esta última, sean notoriamente insuficientes, con daño para el buen funcionamiento del servicio".⁵³



Plànol de les oficines de la Junta d'Obres del Port, 27 de juliol de 1873. ACPT. Foto Joan Farré.

53 ACPT, fons JOP, sig. 650, *Proyecto de ampliación del edificio de la Junta de Obras del Puerto*, 1934.



Per a dur a terme aquesta ampliació calia fer una permuta de terrenys amb Obres Públiques. A causa de la Guerra Civil, el projecte es paralitzà i les oficines del port es van traslladar a un edifici del carrer de la Unió. Després dels bombardeigs del 1938 passaren a ocupar la casa d'un canonge al costat de la Catedral.

El mes de març de 1939, el nou director José Maria de Aguirre, redactà un pressupost de les despeses per a la reparació de l'edifici, que es valoraren en 38.000 pessetes, 8.000 per a les obres de reparació i 30.000 per a la reposició del mobiliari, màquines i instruments.

Després d'aquestes reformes, l'edifici va estar ocupat per l'administració portuària fins l'any 1980, en què els serveis foren traslladats al passeig de l'Escullera, per a ocupar l'actual immoble, obra de l'arquitecte Josep Maria Garreta.

Quatre anys més tard d'aquesta data, es va redactar novament un projecte de reparació de l'antic edifici de la plaça dels Carros; se li adjudicaren diverses destinacions: "...el empleo como punto de archivo de documentos de la Junta, de formación de un archivo histórico de temas portuarios, de organización de un posible museo de temas marítimos de Tarragona y hasta la creación de un núcleo de estudio y de investigación de este tipo de asuntos".⁵⁴

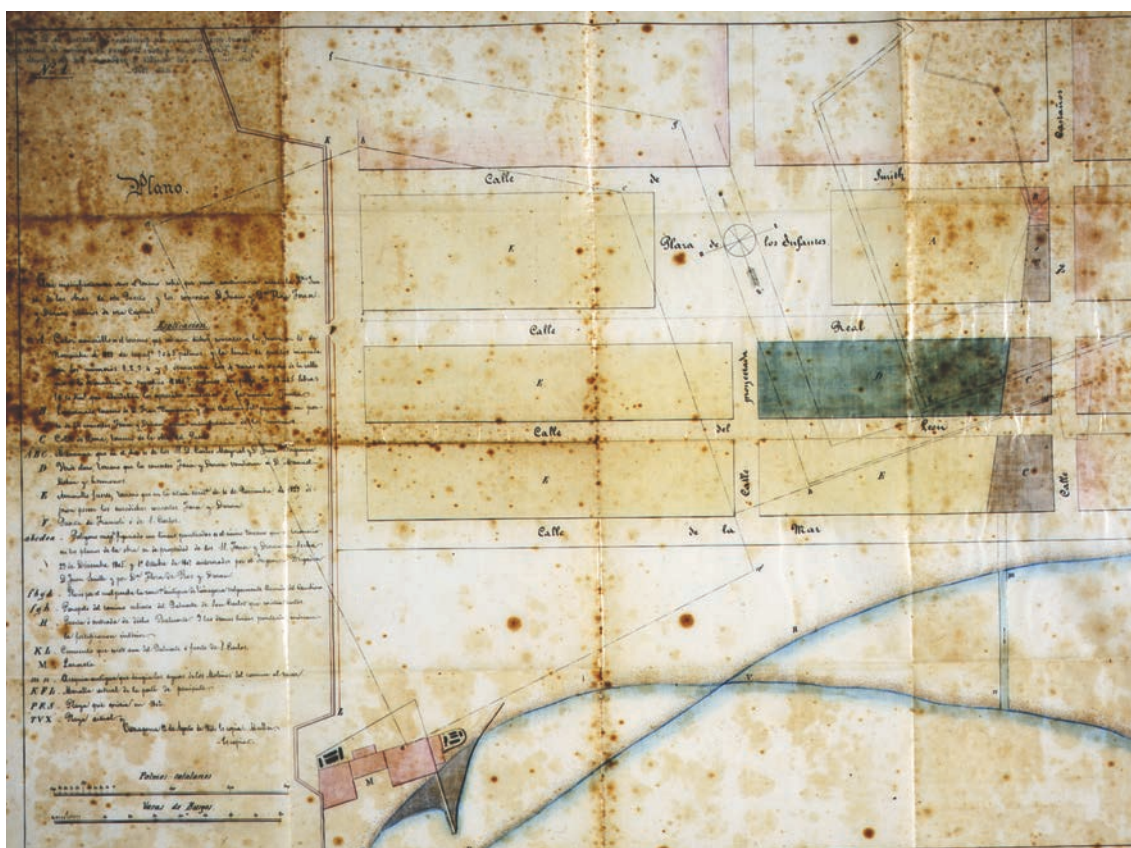


Un cop fetes aquestes obres, l'edifici restà abandonat fins que, l'any 1987, es començà a organitzar l'Arxiu Històric del Port a la planta baixa de l'immoble, gràcies a un conveni de la Junta del Port amb l'Obra Social de Caixa Tarragona i la Universitat Rovira i Virgili. L'Arxiu s'obrí al públic, un cop fetes les obres de condicionament oportunes, el 4 de juliol de 1990. Des d'aquella data s'ha mantingut aquest servei fins al punt en què ha esdevingut un punt de referència cultural per als investigadors i estudiosos del nostre port.

El primer pis, de l'any 1992 al 1995 acollí l'Escola Taller del Port de Tarragona, creada amb l'objectiu de recuperar oficis vinculats al món mariner com el de mestre d'aixa o el de modelista. Després d'aquesta etapa, va ser ocupat per l'administració del CEMAPT, Centre d'Estudis Marítims i Activitats del Port de Tarragona, entitat creada per gestionar la vessant cultural del port: exposicions, publicacions, Arxiu Central del Port i, més tard, Museu del Port.

El 1997 s'incorporà a la primera planta el Servei Lingüístic del Port de Tarragona, el 2003 APPORTT (Agrupació per a la Promoció del Port de Tarragona), i darrerament, el Servei de Publicacions del Port de Tarragona. El segon pis, antiga casa del conserge, s'ha habilitat en els últims temps com a centre de formació dels treballadors del port.

Quant al carrer Reial, el nom li ve, segons Andrés de Palma, d'haver-se anomenat antigament camí Reial de València, més tard carrer Reial de Sant Carles (pel baluard) i carrer de Sant Carles. També es va conèixer com a carrer Major de la població marítima o carrer del Port fins que a mitjan segle XIX restà amb el nom de carrer Reial. Un document de l'any 1819 relatiu a una cessió de terrenys parla de "la calle que se ha de



Plano que manifiesta entre otros el terreno sobre que versa controversia entre la Ilustre Junta de las Obras de este Puerto y los consortes D. Juan y Da. Flora Ferrer y Duran vecinos de esta capital. 12 d'agost de 1841. ACPT. Foto Joan Farré.

llamar Real".⁵⁶

Un dels edificis més destacats d'aquest carrer, tot i que ubicat a la plaça dels Infants, va ser el de la Chartreuse. El seu origen data de l'any 1882, quan els cartoixans autoritzaren la compra d'una antiga fàbrica de filats i teixits (La Fabril Tarraconense inaugurada l'any 1857 i tancada el 1870), on August de Muller hi havia instal·lat una destil·leria d'alcohols. Els cartoixans es traslladaren a Tarragona l'any 1902 i hi fabricaren el seu conegut licor fins els anys vuitanta.

56 AHT, fons d'Hipoteques, sig. 79, 14 de febrer de 1819, p.53.

Quant a la construcció de la pròpia plaça dels Infants, l'any 1819 ja s'hi estava treballant, segons consta en un certificat lliurat per Agustí Liminiana, oficial del detall del port el dia 16 de desembre d'aquest mateix any: "por el señalamiento de las tres manzanas nos. 1, 2 y 3, Plaza de los Infantes de la nueva población".⁵⁷

La tasca l'havia dut a terme el director i sotsinspector del cos d'enginyers, Manuel Pueyo per 103 rals i 7 diners. El 1863 l'ajuntament la urbanitzà i li posà el nom de plaça dels Infants. Dos anys més tard, sota l'alcaldia de Plàcid de Montoliu, es va arranjar aquest espai públic.⁵⁸

L'altre immoble destacat d'aquesta zona va ser la Fàbrica de Tabacs, la primera pedra de la qual es va col·locar l'1 de juliol de 1923. El projecte, era obra de Francesc Bastos Ansart, enginyer de la Compañía Arrendataria de Tabacos. Les obres començaren dos dies després amb la sorpresa d'una gran troballa: la necròpolis paleocristiana, que obligà a modificar els plànols i a desplaçar la construcció de la fàbrica uns metres més enllà. El 1927 les obres estaven pràcticament acabades, però els aiguats del 1930, endarreriren els treballs que es van enllestir definitivament el juny de 1931.

Un altre edifici a considerar va ser la fàbrica de sabó construïda a partir de 1868 ja que segons el cronista Antoni de Magriñá "se autorizó la libre edificación en los alrededores de la ciudad, pues antes, como Plaza de Guerra, estaba prohibido el hacerlo así es que todas las edificaciones que hay en el campo, desde el Francolí al Olivo y desde éste al mar, son posteriores á 1868".⁵⁹

El nomenclàtor dels carrers

Arran de l'existència de la Reial ordre de l'any 1807, que donava potestat a l'enginyer director del port sobre la zona marítima, els mandataris portuaris havien donat nom als nous carrers: "desde su principio dio nombre a aquellas calles; en ellas están escritos los nombres de personas dignas de que esta ciudad y todos cuantos conocen la utilidad de la obra del puerto, les tributen recuerdos de la mayor gratitud por lo que les debe la misma obra que tanto protegieron, fomentaron y adelantaron, removiendo la multitud de inconvenientes que entorpecían su continuación y algunos de ellos, facilitando por donativo voluntario, cantidades considerables, tales fueron los S.S. Apodaca, Smith, Castaños, Santián, Armañá y otros".⁶⁰

L'any 1816, segons un ofici conservat a l'Arxiu Central del Port, els senyors "dean" i Castellarnau "ponen en noticia de la Junta haber dado nombre a las plazas y calles de la nueva poblacion".⁶¹

En sessió del 25 de febrer de l'any 1817 s'acordà que el proper carrer que s'obriria es diria del general Castaños⁶² en agraïment al suport que aquest personatge havia donat a les obres portuàries.

⁵⁷ ACPT, fons JPOP, sig. 72, llibre de certificacions i lliuraments, 1819, vol.4.

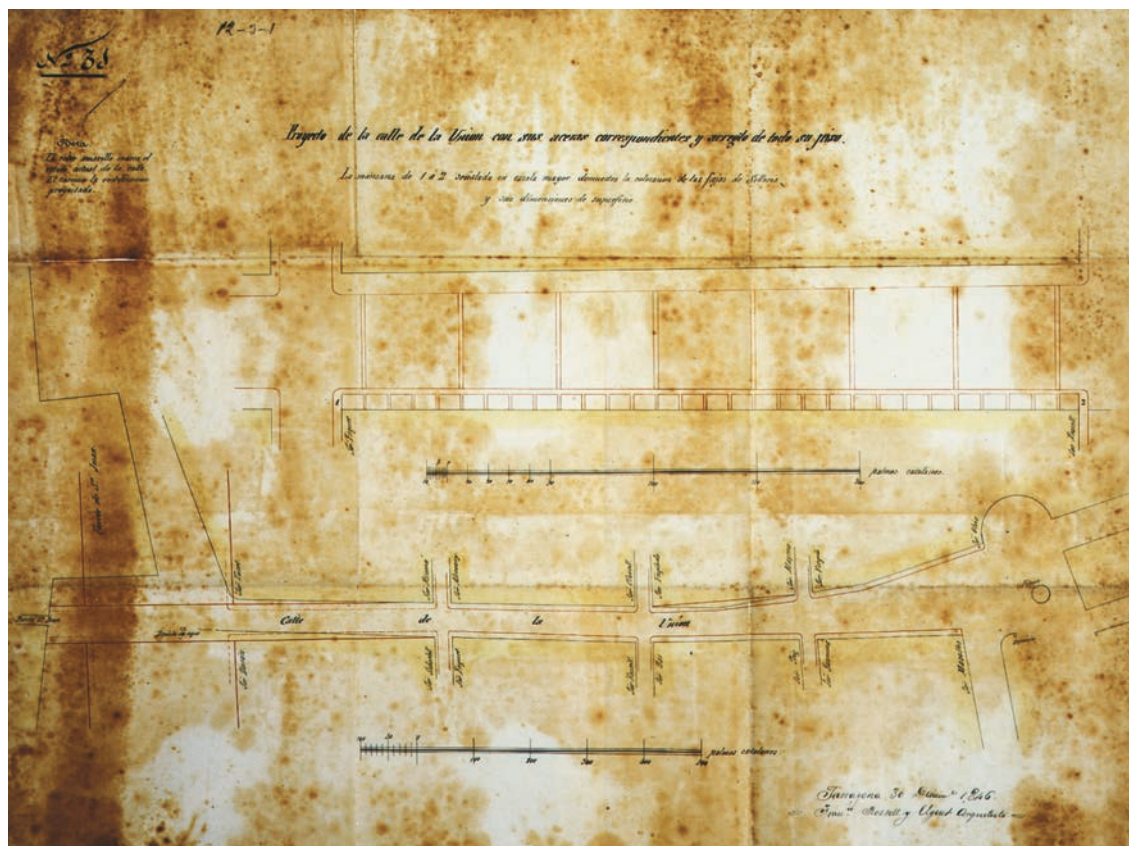
⁵⁸ BARRIACH-ESTIVILL-PIQUÉ-VIRGILI. *Els alcaldes de Tarragona. (segles XIX-XX)*. Tarragona, 2003.

⁵⁹ MAGRIÑÁ, A. *Tarragona en el siglo XIX*. Tarragona, 1901, p. 23.

⁶⁰ ACPT, fons JPOP, sig. 159. Exp. 5-3-2.

⁶¹ ACPT, fons JPOP, sig. 159. Exp. 5-7.

⁶² Francisco Javier Castaños Aragorri (1756-1852) va ser capità general de Catalunya un cop finalitzada la Guerra del Francès fins al 1820.

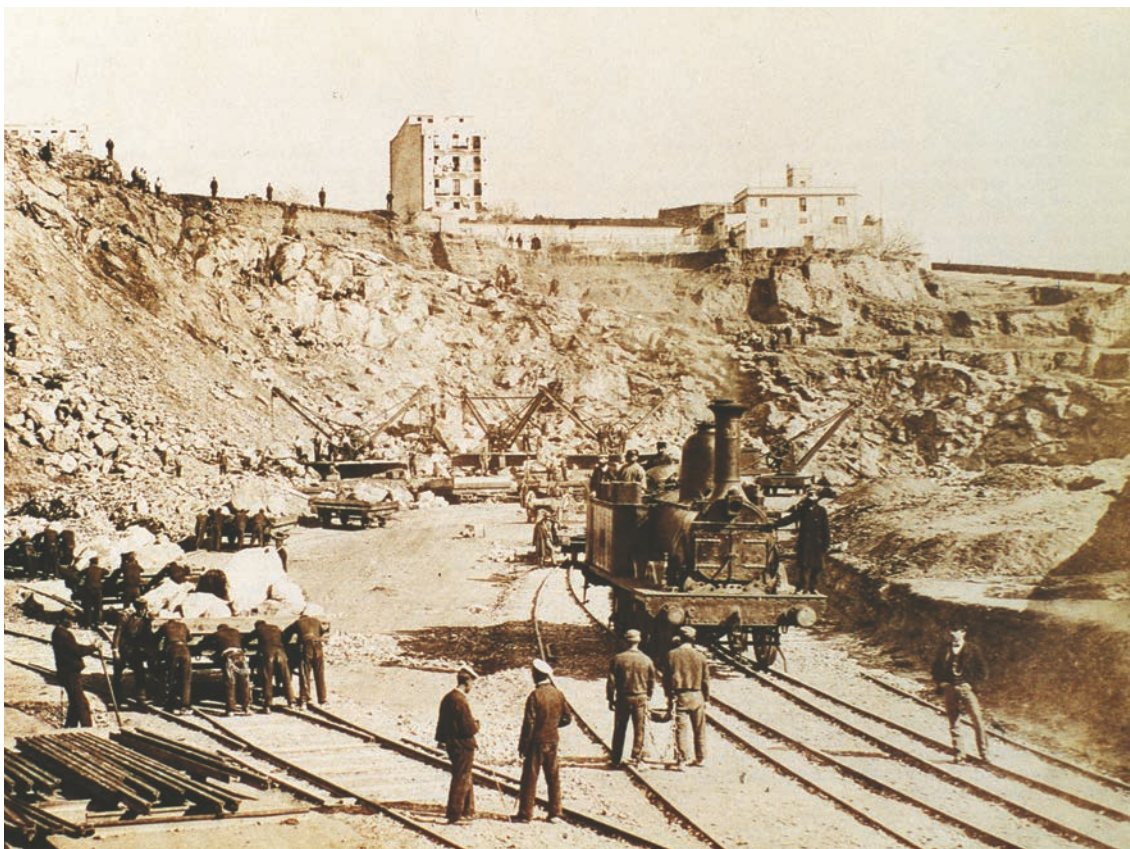


Quan el 1836 desaparegué la Junta Protectora de les Obres del Port, l'Ajuntament aprofità l'avinentesa per intervenir en les obres d'urbanització de la població marítima. Tant és així, que procedí a canviar el nom d'alguns carrers que havien estat batejats pels dirigents portuaris atenent a l'ordre del 1807.

Argumentava l'alcalde Agustí Piqué per justificar la seva actuació: "es peculiar de los ayuntamientos cuidar de la construcción y conservación de todas las obras publicas de utilidad y ornato, asi como de la policia urbana...es un deber de todo el que pretende edificar dentro de la poblacion o su termino presentar los planos o fachadas para que sean examinados a fin de ver si guardan las debidas reglas del arte, y si se oponen a la belleza, y regularidad exterior, que tanto contribuye al ornato de los pueblos".⁶³

Malgrat tot, el consistori procedí a esborrar el nom de les plaques d'alguns carrers i els en donà un de nou. En el nomenclàtor municipal de l'any 1840 s'obvien tots els carrers de la nova població que en aquells moments ja eren 21: Apodaca, Rebolledo, Sant Fructuós, Santián, Sant Miquel, Sant Josep, Smith, Sant Pau, plaça de la Duana, Reial, plaça de Sant Ferran, Mar, Misericòrdia, Castellarnau, Molí, Darrere el Molí, Barraques, Sant Magí, Lleó, Sant Oleguer i Sant Feliu.

Després d'un seguit de discussions entre ambdues entitats, l'ajuntament rectificà la seva actuació publicant novament un nomenclàtor l'any 1843 en el qual ja apareixen tots aquests carrers i es respecten, a més, els noms originals.



La pedrera i el presidi

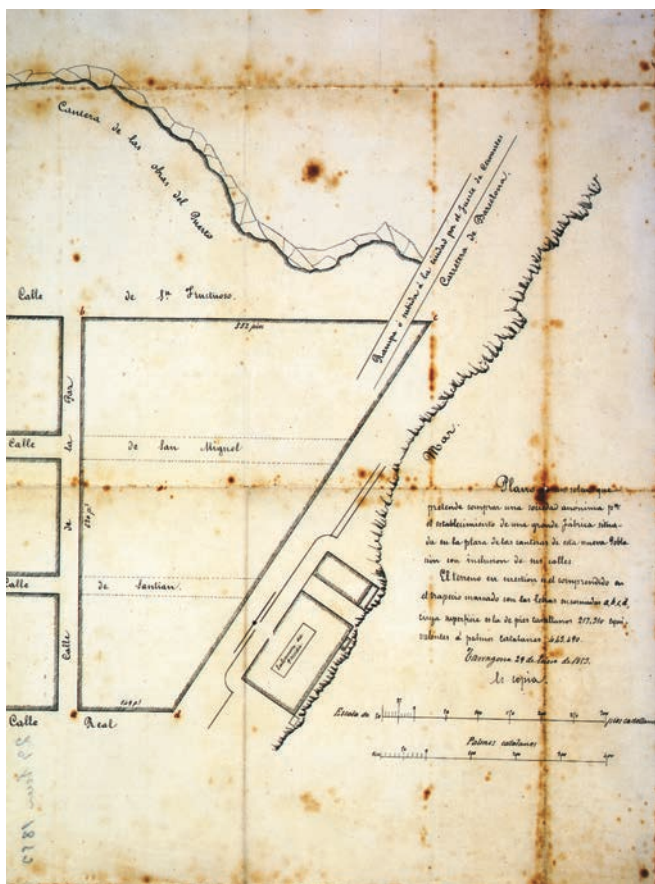
Per accedir al port des de la ciutat, hi havia dos camins principals: pel carrer de la Unió i d'Apodaca, i pel camí dels Caputxins⁶⁴ que desembocava al Miracle i a l'antic convent dels Trinitaris, on hi havia un massís de pedra calcària, idònia per a les obres. En aquell punt, s'hi instal·là el presidi i els seus ocupants que durant molts anys contribuïren amb el seu esforç a aixecar el nou port.

Segons Sánchez Real,⁶⁵ els primers presidiaris van ser traslladats des del penal de Cartagena el 1792, amb la missió de treballar a la pedrera del port. Aquest mateix autor, justifica la presència dels confinats, amb l'excusa de l'ampliació i millora del primer projecte de reconstrucció del port, signat per Juan Ruiz de Apodaca, cosa que comportà, d'una banda, l'augment dels ingressos, i de l'altra, la utilització de mà d'obra barata.

Va ser, però, el 1800 quan Joan Smith es va fer càrrec de les obres del port que el nombre de presidiaris va créixer considerablement i arribar, en alguns moments, fins a sis-cents. Tot i haver-hi alguns anys en què els presidiaris no van treballar a les obres portuàries, l'establiment penitenciari romangué fins al 1906. Hi hagué força estira i arronsa pel tema de la manutenció dels presos, fins al punt que en algunes èpoques va anar a càrrec de l'Estat.

⁶⁴ PALMA DE MALLORCA, A. *Las calles antiguas...* vol. II.

⁶⁵ SÁNCHEZ REAL, J. *Puerto de Tarragona...* p.124.



Plano de un solar que pretende comprar una sociedad anónima para el establecimiento de una grande fábrica situada en la plaza de las canteras de esta nueva Población con inclusión de sus calles. 29 de gener de 1853. ACPT. Foto Joan

La construcció d'edificis en aquella zona, com la infermeria del presidi o el del cos de guàrdia, a més de la instal·lació de la via del tramvia que transportava la pedra fins al moll, obligà també a expropiar terrenys. Testimonis d'aquest fet són els nombrosos expedients de permuta, cessió i compra que es conserven a l'Arxiu Central del Port.

El mateix succeí amb els edificis del presidi, la jurisdicció dels quals no estava gaire definida tot i que quan es creà la Junta d'Obres del Port de Tarragona el 1869, per decret del ministre de Foment, José Echegaray, l'article 6è, deixava molt clar que aquesta "podrá utilizar para las obras el edificio destinado al descanso y enfermería de los penados".⁶⁶

El fet és que quan l'any 1836

desaparegué la Junta Protectora de les Obres del Port i la gestió portuària passà a mans de la Diputació, la situació encara va ser més confosa, per això és freqüent trobar cartes i oficis de particulars demanant permís per aixecar cases, anivellar carrers, etc. sense saber massa bé a qui dirigir-les.

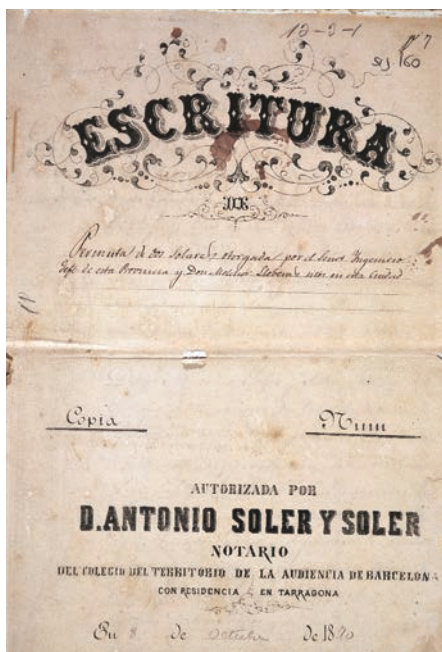
Una carta del director del port de l'any 1837, Ramon del Pino, justifica l'actuació portuària per dos motius bàsicament:

- la manca de cabals
- el projecte de Smith, que segons paraules de l'enginyer Pino, "solo cuidó de la posicion del muelle y nada tenia aun pensado con respecto a la nueva poblacion...dejo para sus sucesores el proponer esta reforma y variar su primera idea".⁶⁷

Parla el mateix informe de la construcció de cinc illes de cases de les quals en destaquen dues, la primera, que descriu així: "la posición de esta isla le dará un valor muy subido; pero como actualmente no podria edificarse en ella sin interrumpir el transporte de las obras, y como ademas creo que en adelante convenga destinarse tan preferente situacion al establecimiento de la Aduana, casa lonja, u otro edificio publico de esta importancia"; i la segona: "ocupando la posicion mas preferible dando frentes a la plaza, al mar, y a las mismas puertas, conoceran V.E. que este terreno sera muy buscado y bien pagado".

⁶⁶ ACPT, Memoria descriptiva que para la terminación del año económico de 1870 á 1871 presenta la Junta del Puerto de Tarragona. Tarragona, 1871, p.16.

⁶⁷ ACPT, fons JPOP, sig.159, exp.5-10.



Es critura de permuta de dos solars atorgada per l'enginyer en cap de la provincia Amado Lázaro Figueras i Melchor Lloberas Vena, 8 d'octubre de 1870. ACPT.

Cal tenir en compte que la Junta d'Obres del Port, en aquells anys no massa forta econòmicament, va veure una bona oportunitat per especular en la venda d'aquells terrenys (es parla d'uns 700 rals de billó), que per llei els pertocaven, i així revertir els beneficis en les obres del moll; les paraules de l'enginyer Pino són molt explícites respecte d'això: "...no solo las obras reportaran este crecido interes, sino que la poblacion recibirá un nuevo ensanche, se formara una calle de 1ª magnitud, se concluirá y regularizara la hermosa plaza principal y se estenderan las demas calles que actualmente desembocan en la del mar."⁶⁸

La Junta d'Obres del Port de Tarragona, que com hem dit estava formada per membres de la Diputació i l'ajuntament, aprovà la proposta de l'enginyer Pino el mateix any 1837.

Només un parell d'anys més tard, es troben sol·licituds de compra de terrenys en aquestes noves illes de cases, com la de Domingo

Casanovas que l'octubre de 1839 demanà permís per a construir una casa de nova planta al carrer del Mar.

La Junta d'Obres del Port de Tarragona, que tenia com a objectiu primordial la construcció del dic de l'Oest, s'havia de proveir de pedra de la pedrera per a executar aquestes obres. Però, és clar, la pedrera ja feia anys que s'explotava i des de la pròpia administració portuària es veieren alguns problemes com l'existència de la via del ferrocarril de Tarragona a Barcelona. El 1870, l'enginyer director del port, Amado de Lázaro, redactà un projecte de modificació o desviació de la línia del ferrocarril, per tal de poder seguir explotant la pedrera i dur a terme les obres de construcció del dic de l'Oest. Hi havia un seguit d'inconvenients que dificultaven l'explotació de la pedrera:

- l'existència d'edificis just a la vora, "hasta el punto de que ya no queda mas que el ancho de la calle preciso para su servicio".⁶⁹ La via d'expropiació i demolició era pràcticament impossible a més de força costosa.

- pel que fa a la resta de zones proposades, la qualitat de la pedra no era la més idònia per a les obres del dic.

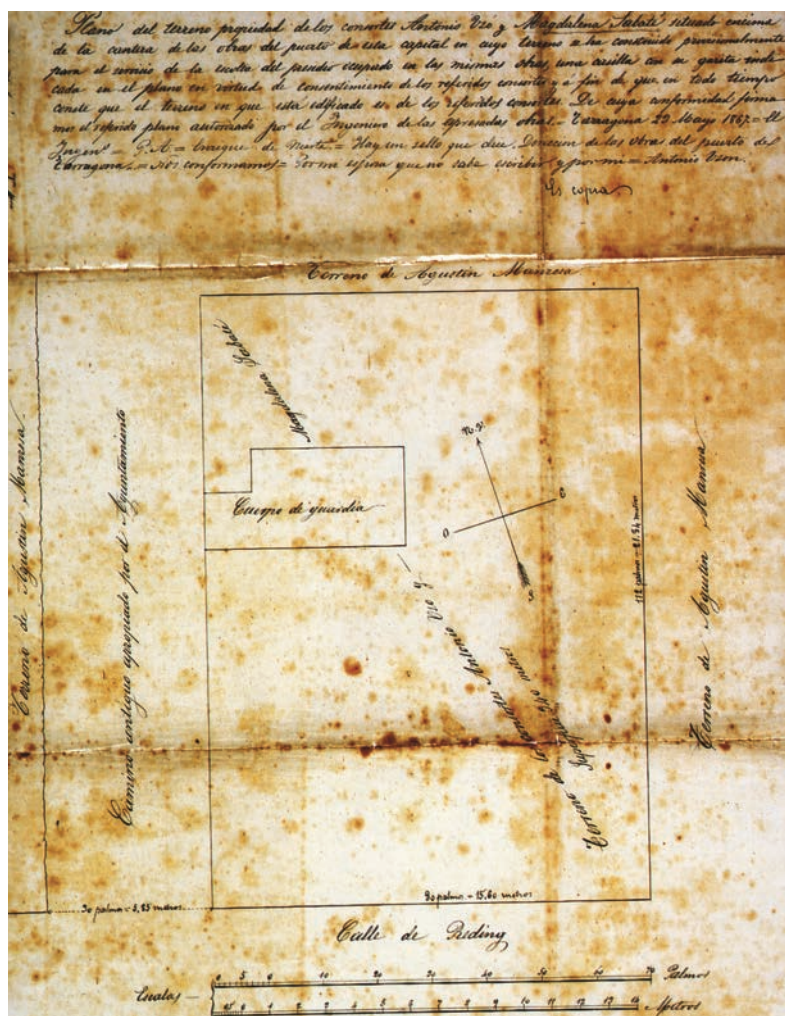
Per tant, la millor solució era la desviació del ferrocarril que passava just per davant de la pedrera, i impedia l'explotació de la zona on hi havia la millor pedra.

El projecte descriu així la zona: "este frente lo hemos hallado en el que nos ofrece uno de los cortados de la trinchera abierta por el ferrocarril de Barcelona a Tarragona, á su entrada en esta última ciudad".⁷⁰

⁶⁸ *Ibidem*.

⁶⁹ ACPT, fons JOP-APT, sig.575, *Proyecto para desviar el ferrocarril de Barcelona a Tarragona a fin de explotar la cantera del puerto lateralmente*, 1870.

⁷⁰ *Ibidem*.

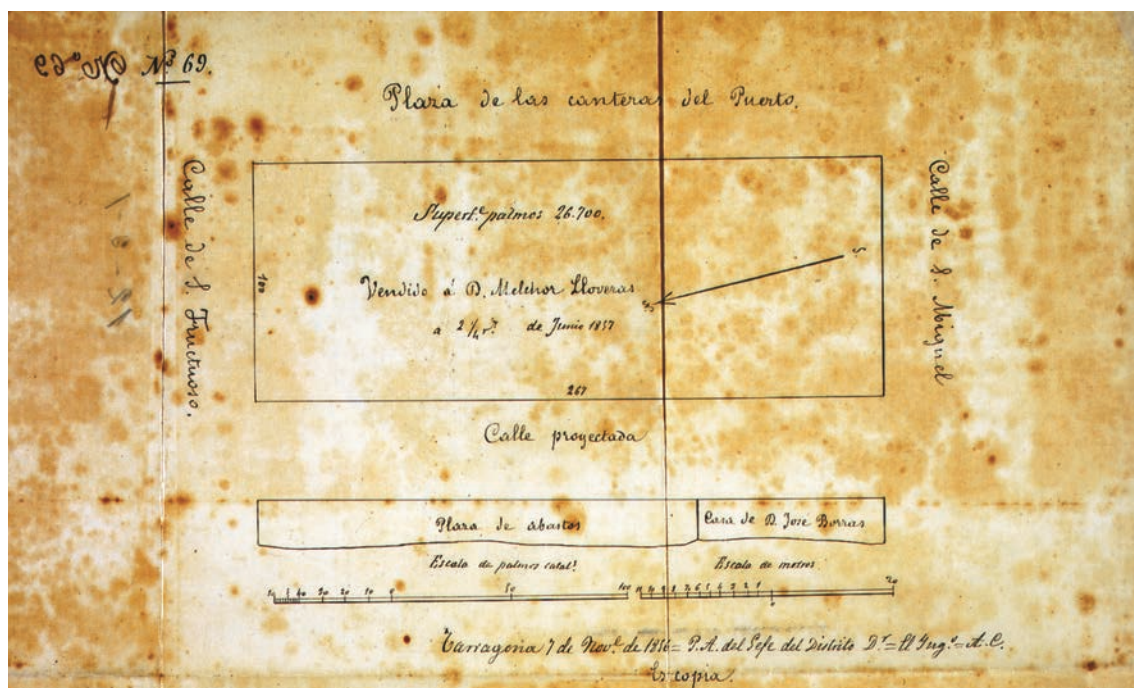


Plano del terreno propiedad de los consortes Antonio Osó y Magdalena Sabaté situado encima de la cantera de las obras del Puerto de esta capital en cuyo terreno se ha construido provisionalmente para el servicio de las escoltas del presidio ocupado en las mismas obras, una casilla con su garita indicada en el plano en virtud de consentimiento de los referidos consortes y á fin de que en todo tiempo conste que el terreno en que esta edificado es de los referidos consortes. 23 de maig de 1867. ACPT. Foto Joan Farré.

No cal dir que l'extracció de pedra d'aquesta zona de la ciutat i el desmunt de terrenys contribuï a configurar la seva fisonomia actual. L'any 1880 es construí, a partir de l'últim edifici del carrer Pons d'Icart, un mur per al tancament de la pedrera. L'any següent, i un cop esgotada la pedrera de la Savinosa, es començà a desmuntar la de Pons d'Icart, principalment per a extreure'n els carreus per a les obres del port. Simultàniament es començà a arrencar pedra en el terreny comprès entre el camí del Miracle i la baixada del Toro. Amb aquesta finalitat, es va arranjar un camí i s'hi instal·là una via especial que enllaçava amb la de l'antiga pedrera.

Quan el 1885 Bellido redactà el projecte del dic de l'Oest del port, s'encarregà, abastament, d'un tema que el preocupava, el proveïment de pedra i l'explotació de les pedreres. Per a extreure-la de la del Miracle, l'ajuntament, i alguns propietaris, havien de cedir terrenys, a canvi, la Junta d'Obres del Port, es comprometia a restablir les dues vies de comunicació que s'havien de tallar, la baixada del Toro i el camí del Miracle.

I és que, altre cop, la separació de la ciutat alta amb la baixa era visible, aquesta vegada a causa d'un desnivell de més de 300 metres, originat arran de l'explotació de la pedrera i el desmunt de terrenys.



A partir de l'any 1889, data en què fou aprovat el projecte de Bellido, s'iniciaren les obres de la pujada que va des de l'esplanada de la pedrera a la baixada del Toro i al carrer de Pons d'Icart. L'escala i l'enllumenat havien d'anar a càrrec del municipi, segons un ofici de l'any 1889. Sembla ser, però, que els seus pressupostos es dispararen i es justificà d'aquesta manera: "hay que admitir como única posible causa la perfección que tan distinguido Ingeniero (Saturnino Bellido) ha querido imprimir á una obra realizada dentro de Tarragona".⁷¹

Així doncs, amb l'excusa d'explotar la pedrera, es van dur a terme les obres d'urbanització d'aquella zona. Les primeres actuacions van consistir en la reclamació i devolució dels terrenys sobre la qual s'havia bastit, als seus propietaris. Coincidí aquest fet amb l'obertura al públic del carrer General Contreras.

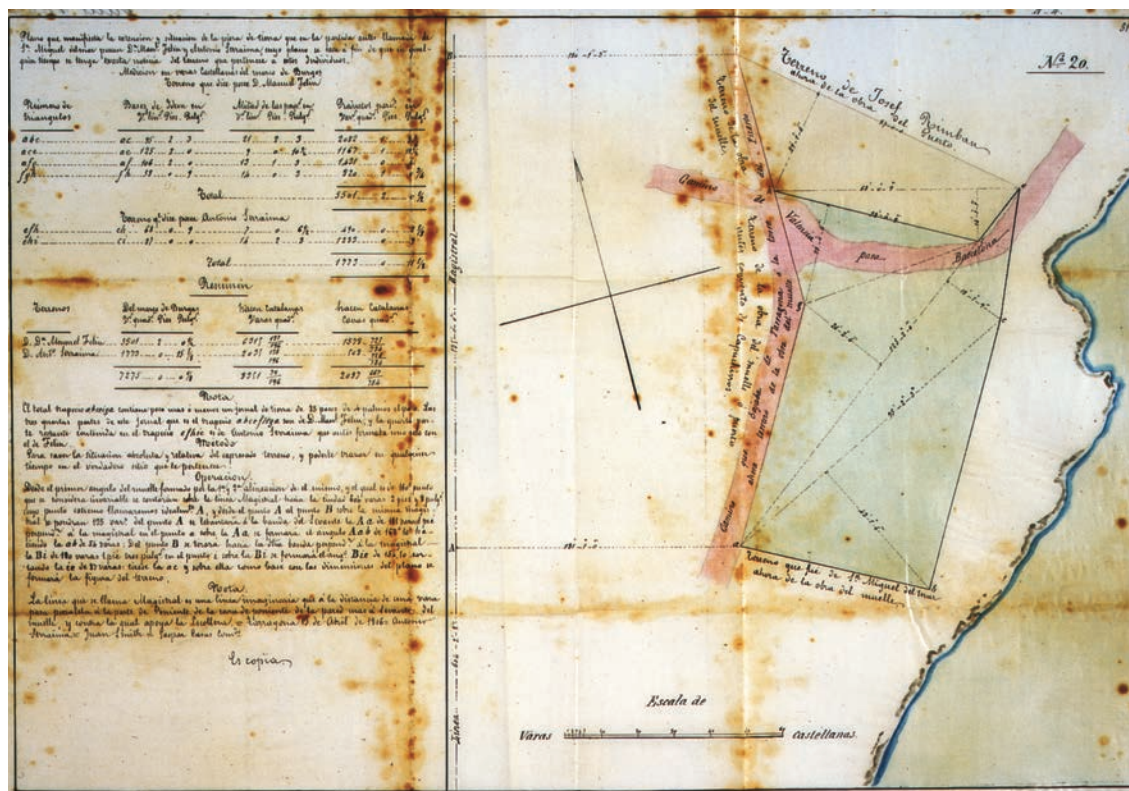
Recordem que les expropiacions havien començat a finals del segle XVIII i que pesava una Reial ordre, de 19 d'agost de 1848, per la qual, els propietaris, cedien al port els terrenys per a l'explotació de la pedrera. Es calculà que tot el terreny existent entre el carrer Sant Agustí fins al carrer del Governador González, en direcció a la rampa de Santa Clara, era l'espai en el qual no es podia edificar fins a l'acabament de les obres.

A l'Arxiu Central del Port, es conserven els expedients relatius a les queixes per les barrinades que perjudicaven als habitants de tota aquella zona, començant pels caputxins quan encara no s'havien traslladat. Una carta de l'ajuntament de 12 d'agost de 1796, referint-se al perill que patien els caputxins, descriu així la situació: "al estruendo de aquellos se conmueve todo el edificio separandose los maderos de sus paredes, y de cuyos barrenos quedo erido de consideración el P. Josef Antonio de Riudoms de resultas de una piedra grande, que cayó en el expresado convento".⁷²

⁷¹ ACPT, Memoria acerca del estado y progreso de sus obras durante el año económico de 1887 a 1888. Tarragona, 1890.

⁷² ACPT, fons JPOP, sig. 158, exp.2.

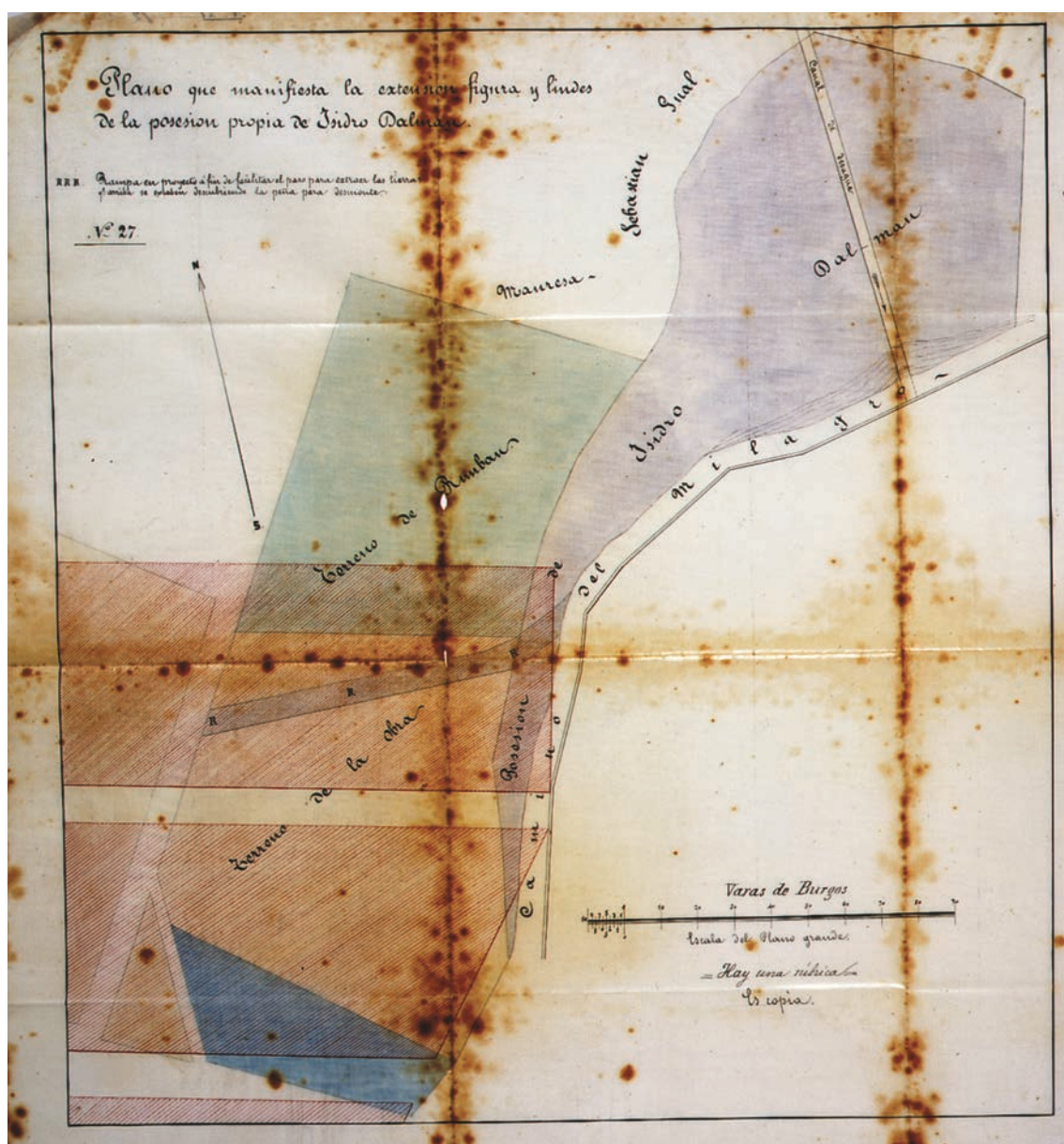
Altres cop hi hagué discrepàncies amb l'ajuntament, segons un escrit sense datar, però probablement del 1865, on es diu que els carrers de Cervantes, Reding i Gobernador González s'havien obert l'any 1818 a càrrec de l'Ajuntament i sense que la Junta



Plano que manifiesta la extensión y situación de la pieza de tierra que en la partida antes llamada de S. Miquel del Mar poseen Dn. Manuel Feliu y Antonio Serraima, cuyo plano se saca a fin de que en cualquier tiempo se tenga exacta noticia del terreno que pertenece a estos individuos. 13 d'abril de 1806. ACPT. Foto Joan Farré.

d'Obres del Port en tingués constància "por razon de no pertenecerle su jurisdicción por estar limitada hasta la plaza de Capuchinos según el plano de poblacion aprobado por S.M. en 1807".⁷⁴

Aquesta es defensava al·legant que els edificis construïts damunt de la pedrera i alineats amb el carrer de Reding havien estat alçats sense permís del director de les obres del port, a excepció d'un tal Josep Vidal qui va presentar sol·licitud el 29 de juliol de 1860 per a construir un magatzem i se li concedí el permís oportú. El mateix any 1865 l'enginyer en cap de la província, Amado de Lázaro, s'adreçà al port i li demanà, en nom de l'alcalde, una còpia del plànol aixecat per Smith el 1801 sobre aquella zona. Cal dir que en aquesta època es començaren les obres de construcció de la Rambla Nova, concretament a partir de 1865, un cop enderrocada la muralla de Sant Joan.





409. — Vista del puerto desde la ciudad. J. Laurent Madrid

L'Ajuntament, malgrat les desavinences amb la Junta d'Obres del Port, no va tenir cap inconvenient a sol·licitar-li que destinés els seus presidiaris per a aquestes obres, a canvi, però, oferia (a través de la seva venda) la pedra sobrant per al moll.

I és que, les relacions entre ambdues institucions, no deixaren de ser interessades, la Junta d'Obres del Port s'apropiava de terrenys i pedra per a les obres del moll i l'Ajuntament a canvi obtenia nous carrers moltes vegades sense cap cost.

L'any 1882 la Junta d'Obres del Port es dirigí a l'Ajuntament demanant-li permís per obrir el carrer d'Orosi i poder procedir a permutar terrenys amb els propietaris i executar les obres. Sis anys més tard, aquest mateix carrer es prolongà, obra que afectà novament a alguns particulars com Ramon Miró Sol, el qual s'adreçà a la Junta d'Obres del Port queixant-se, no de l'expropiació, sinó de la manca de planificació; s'expressà en aquests termes: "Muy lejos de oponerse el recurrente a una obra de tan reconocida utilidad, ha de tributar su humilde aplauso a la Ilustre Junta de Obras del Puerto por su iniciativa tan beneficosa a los intereses de esta localidad..."⁷⁵.

Malgrat tot, l'afectat no estava d'acord amb la cessió gratuïta de les seves propietats ja que se sentia enganyat perquè quan les havia comprat l'any 1879 eren terrenys declarats edificables, per tant, exclosos de ser expropiats.



El 1882 la Junta d'Obres del Port i alguns propietaris signaren un conveni per dur a terme raonadament el desmunt i l'explanació dels terrenys existents entre la part alta de la pedrera i la baixada del Toro. Afectava els terrenys compresos entre el carrer de Pons Icart, Armanyà, Adrià i Nou de Sant Oleguer. En aquest document els propietaris es comprometeren a cedir els seus solars per tal que la Junta d'Obres del Port explotés la pedra aprofitable per a les obres del moll per un termini de dos anys.

L'any 1890 s'efectuà una reunió, de la qual se'n conserva l'acta, amb l'objectiu d'acordar la forma en què els propietaris dels terrenys compresos entre el penya-segat de la baixada del Toro, el passeig de Santa Clara i el ferrocarril de Tarragona a Barcelona, els cedien a la Junta d'Obres del Port per a dur a terme les obres de desmunt i anivellació amb el ferrocarril. Però, la companyia ferroviària denegà el permís "por el peligro que amenazaría el ferrocarril lindante con ella y frente a la cual están establecidos todos los cambios de vía en constante ejercicio noche y día".⁷⁶

Fins l'any 1914 calgué esperar perquè la coneguda ziga-zaga restés enllestida seguint el projecte de Josep Maria Pujol de Barberà.⁷⁷

⁷⁶ ACPT, fons JOP, sig. 569.

⁷⁷ ORTUETA, E. *Arquitectura y transformación urbana...* p.507.

2



EL BARRI DEL SERRALLO





Pescadors i mariners

La població de la ciutat de Tarragona al segle XIX, es distribuïa territorialment, segons la seva activitat professional, dins el recinte emmurallat de la Part Alta. La major part de descripcions relatives a aquesta època així ho corroboren:

"Los marineros moraban alrededor de la Puerta de San Antonio, es decir en la parte alta de la población, y los labradores junto a la puerta del Rosario, o sea en la parte que da al campo".⁷⁸

Quant als pescadors, unes 800 famílies vivien dins la ciutat emmurallada, tot i que existia un bon nombre de tarragonins, relacionats també amb les feines del mar, que ocupaven, des de temps immemorial, uns terrenys a la platja de la Marina, davant de les cortines o muralles que resguardaven la ciutat, vora el mar.

Els ocupants de la platja eren els pescadors més pobres i humils, que no es podien permetre viure dins de la ciutat. Es tractava de famílies que malvivien en unes barraques, a causa dels pocs recursos econòmics, i que es dedicaven a tenir cura dels estris i les arts de pescar dels pescadors d'ofici que s'havien establert a la ciutat.

Com hem vist anteriorment, la Reial ordre de 18 de setembre de 1802, concedí a la Junta d'Obres del Port tots els terrenys delimitats pel riu Francolí i el mar, que no tinguessin propietari determinat. El 1807, s'aprovà el plànol que delimitava tots els terrenys i pertinences del port en aquesta zona, molts d'ells ocupats per les barraques dels pescadors.

⁷⁸ ALEGRET, A. *Tarragona a través del siglo XIX (Historia y anécdotas)*, Tarragona, 1924.



A l'Arxiu Central del Port es conserven alguns dels títols de propietat de les barraques situades en aquesta zona, conegudes també com a botigues de mar, alguns dels quals daten del segle XVIII, tot i que el més antic és de l'any 1685. L'interès per les botigues del port arrenca precisament d'aquesta època, coincidint amb la bonança econòmica que propicià la compra de béns immobles. Segons Anton Jordà, la compra de les botigues obeí a dues raons principalment. En primer lloc, servien de magatzem i, després, eren un bon lloc per a comprar i vendre determinats productes.⁷⁹ Totes les botigues estaven situades fora de les muralles, a la vora del mar, i de la seva existència, a banda de la documentació conservada, en són testimoni els nombrosos plànols que es van fer d'aquesta zona entre el 1700 i el 1806 amb motiu de les obres portuàries. S'hi assenyalen unes petites edificacions, situades just al davant de les fortificacions del port, que separaven l'actual carrer del Mar de la platja de la Marina.

Quant al nombre de veïns que s'allotjaven en aquestes barraques, ens en dona una idea un document del 1811 on s'especifiquen els pobladors dels quatre carrers de la Marina i de les Barraques de la platja. A més, hi apareixen indicats els alcaldes de Barri:⁸⁰

Barrio 15 – Al cuidado del Alcalde Pablo Donato

Primera calle de La Marina, 46 casas, 200 vecinos

Barrio 16 – Al cuidado del Alcalde Ignacio Soler

Segunda calle de La Marina, 25 casas, 200 vecinos

Tercera calle, 12 casas, 150 vecinos

Cuarta calle, 20 casas, 150 vecinos

Barrio 17 – Al cuidado del Alcalde Joseph Gonzalez

Arrabal de Mar – pescadores - 60 casas, 300 vecinos

Les barraques

En el segle XIX, i amb les necessitats afegides d'allotjar al personal destinat a les obres del port, la proliferació de barraques es va fer alarmant. Aquest creixement va preocupar, d'una banda, a la Junta d'Obres del Port que considerà que l'espai que ocupaven a la platja s'estava convertint en un obstacle important per al bon desenvolupament del projecte del port, i de l'altra, als mateixos propietaris de les botigues de mar que es començaren a inquietar pel fet que el port anava necessitant terrenys per a la construcció de noves infraestructures.

Alguns d'aquests propietaris, optaren per adreçar-se directament al director del port, amb l'objectiu d'informar-se sobre el futur d'aquelles propietats, en molts casos habitatges. Sembla ser que la majoria arribaren a acords econòmics i es vengueren els seus terrenys o els cediren a canvi d'altres possessions.



Plano que manifiesta el estado en que se hallan al presente las obras del Puerto de Tarragona. Juan Smith, 30 de juny de 1806. Museo Naval de Madrid. Foto Joan Farré.



Així, per exemple, el 10 d'agost del 1814, alguns veïns de les barraques de la platja s'adreçaren al port preguntant sobre la qüestió i proposant pagar un lloguer mensual per poder ocupar aquells terrenys. La major part d'aquestes persones dedicades, com hem dit, a oficis relacionats amb la mar, en cap moment afirmaren que vivien a les barraques, més aviat deien que hi : "custodian los utiles de sus oficios, los arreos de sus haciendas de mar, los efectos de su comercio e industria con respeto a sus ocupaciones".⁸¹

En el mateix escrit, però, supliquen que "...siga considerando por un efecto de Piedad y por beneficios y ventajas que pueden resultar a la Caxa del Puerto de semejante establecimiento, podrá U., dignarse proteger la presente súplica pasándola a quien corresponda al predicho efecto de que no sean demolidas las predichas barracas".⁸²

La sol·licitud la signen un grup de persones que relacionem tot seguit:

Nom	Professió	Nom	Professió
José Altés	Estanquer	Francisco Grumosas	Comerciant
Sebastià Homs	Toneler	Joseph Serra	Matriculat
Rafael Padrol	Patró	Joseph Vidal	Traginer
Juan Pí	Matriculat	Miguel Lafont	Matriculat
Tomás Feo	Patró	Joseph Salbado	Matriculat
Joseph Roca	Mestre d'aixa	Rafael Alujas	Matriculat
Angel Sasa	Matriculat	Juan Pau Laporta	Matriculat
Joseph Mas	Patró	Benita Mora	Viuda
Joseph Sumoy	Mestre d'aixa	Paula Ratos	Viuda
Joseph lo tigre	Matriculat	Ignaci Vidal	Hortolà
Tomás Tumazini	Sabater	Joseph Varnet	Comerciant
Jaime Trabal	Carreter		

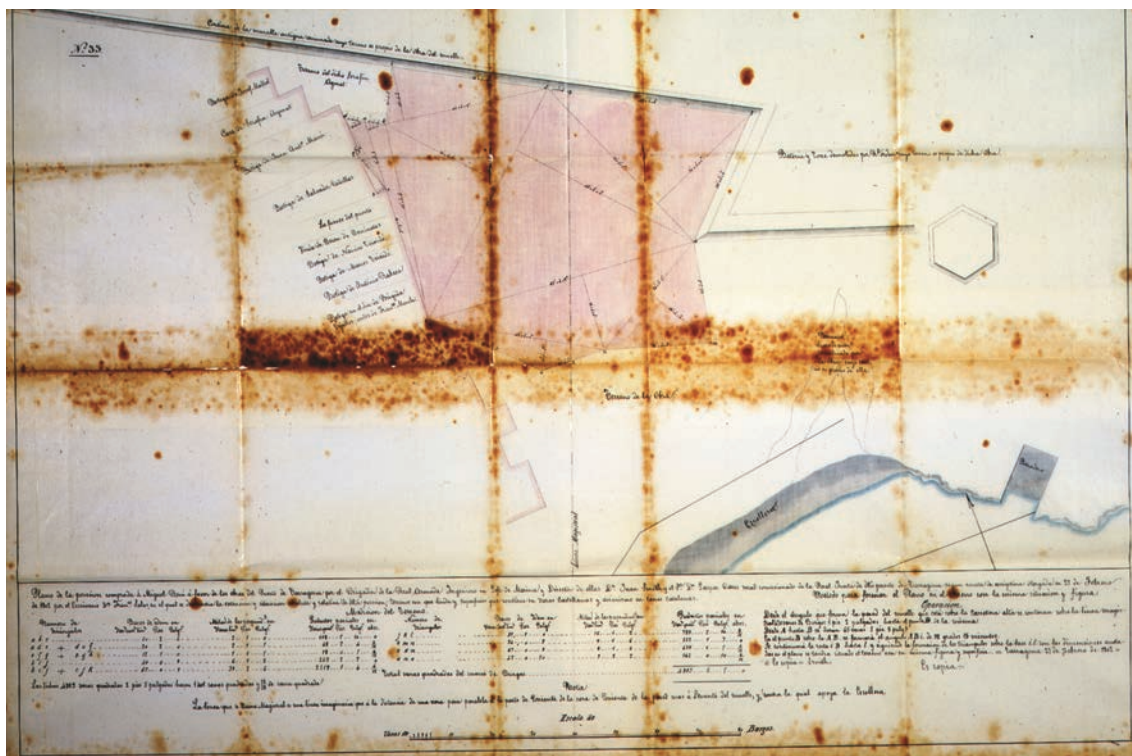
Si s'observen els oficis dels que signen aquest escrit i, tenint en compte la data, s'intueix que es tracta de persones d'un cert nivell econòmic, cosa que ens dóna peu a afirmar que, probablement, la propietat era d'aquestes persones, encara que la majoria dels ocupants habituals de les barraques eren, simplement, els mariners encarregats de vigilar els estris de pesca dels propietaris referits.

Sembla ser que els pescadors van ser escoltats i la Junta d'Obres del Port trobà una bona solució als seus propis problemes financers i una nova font de finançament amb el lloguer d'aquestes barraques.

Quan el 1835, la Junta Protectora de les Obres del Port desaparegué i la gestió del port passà a ser competència del Ministeri de Foment i les seves funcions assumides pel Govern Civil i la Diputació, els veïns seguiren adreçant sol·licituds per a construir barraques a la platja del Moll sota el pretext de protegir les seves eines de treball dels robatoris i el deteriorament provocat pels agents climatològics.

⁸¹ ACPT, fons JPOP, sig.162, exp.15.6.1, 10 d'agost de 1814.

⁸² *Id.*



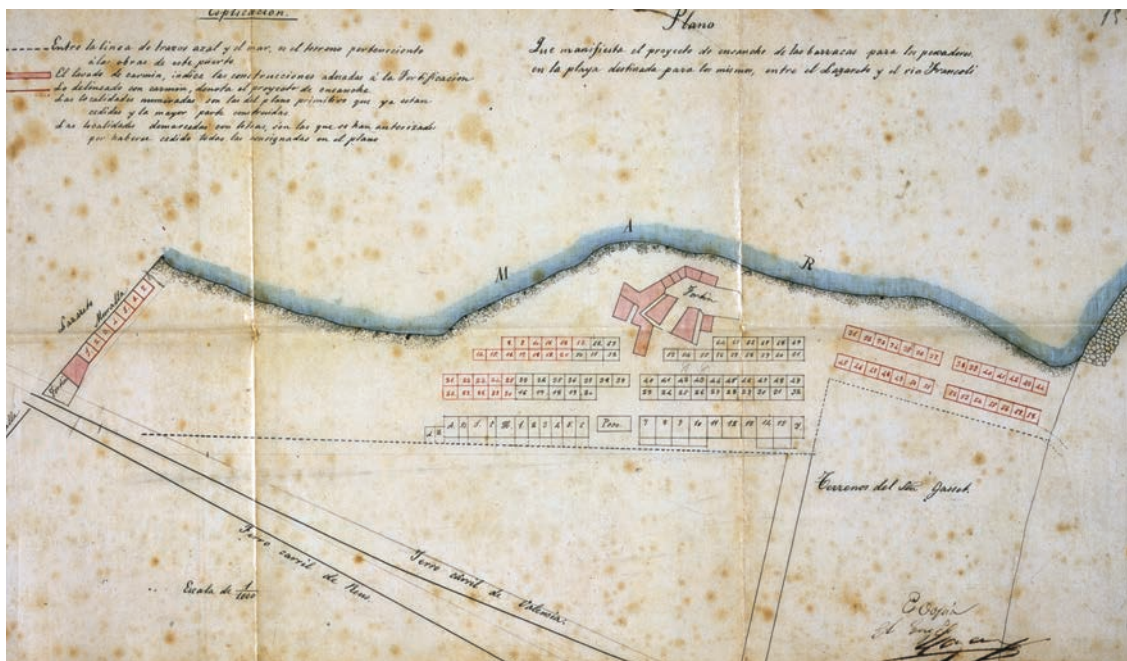
Plano de la posesion comprada a Miquel Boni a favor de las obras del Puerto de Tarragona por el Brigadier de la Real Armada Ingeniero en Geje de Marina y Director de ellas Dn. Juan Smith y el Sr. Dn. Gaspar Cases vocal comisionado de la Real Junta de dicho puerto de Tarragona según consta de escritura otorgada en 27 de febrero de 1802 por el escribano Dn. Francisco Salas, en el qual se demuestra la extensión y situación absoluta y relativa de dicha posesion, terrenos con que linda y superficie que contiene en varas castellanas y asimismo en canas catalanas. 27 de febrer de 1802. ACPT. Foto Joan Farré.

Veiem-ne una mostra: "Pablo Rabasa, patrón de esta matrícula, tiene el honor de hacer a U.V. presente tener abandonados los aparejos y utensilios de su profesión por falta de local en donde asegurarlos, por descontado expuestos a ser robados y a deteriorarse con los soles, aguas y relentes cuyos perjuicios especialmente sin encontrar recursos más que el de que V.S. providencia se le alquile por su justo precio una de las casitas de la playa ...".⁸³

La Diputació, però, se'n rentà les mans i redactà un informe en els següents termes: "Como que edifican en solar ajeno, por la Ley no tienen derecho ni a aquél ni a la obra que construyan, sin permiso del dueño del solar, supuesto dicho principio que debe tener más fuerza cuando se trata de un terreno público cedido a la Obra del Puerto".⁸⁴ Mentrestant, anaven avançant les obres del moll, i cada cop es necessitava amb més urgència espai per fer la draga, motiu que contribuï sens dubte a augmentar la pressió de la Junta d'Obres del Port envers la qüestió de l'enderrocament de les barraques. El 1840, la mateixa Diputació Provincial, creà una Comissió, a fi i efecte, d'actualitzar la situació legal de les construccions i per esbrinar si disposaven de permís o autorització els que les ocupaven. Si es presentaven els documents adients, on es demostrés que l'any 1813 estaven autoritzats a edificar les barraques, es podrien convertir en llogaters, i si no, la Junta d'Obres del Port, tenia el dret d'enderrocar les construccions. De les 78 barraques registrades, 19 eren legals, mentre que 59 no gaudien de cap mena de permís.

⁸³ ACPT, fons JPOP, sig.162, exp. 15.6.1, 12 juliol 1836.

⁸⁴ ACPT, fons JPOP, sig.162, exp.15.6.1, 4 abril 1840.



Plano que manifesta el projecte de ensanche de las barracas para los pescadores en la playa destinada para los mismos entre el Lazareto y el rio Francoli. ACPT. Foto Joan Farré.

En el nomenclàtor dels carrers i places de Tarragona publicat per l'Ajuntament l'any 1843 hi consta el carrer de les Barraques, que era on es concentrava tot el comerç del peix. També hi havia, però, espai reservat per al lleure. Així, el 1851, es parla d'una caseta de banys, propietat de Francesc Sardà, situada a la platja de la Marina, "bien conocida de todo este vecindario y del de las poblaciones cercanas por los servicios y notorias utilidades que presenta en beneficio de la salud publica".⁸⁵

Es conserven relacions dels llogaters dels anys 1847 al 1852, en què es recaptaren per aquest concepte 2.332 rals el primer any, i 2.988 rals l'últim.⁸⁶

Al padró municipal de l'any 1854⁸⁷, la majoria dels ocupants són pescadors matriculats i patrons. La resta d'oficis eren llauradors, peons, empleats de duanes, un escriptent, un mestre de veles i un calafat. El nombre total de persones que habitaven aquestes barraques era de 156.

Fins a aquest any 1854, hi ha constància de sol·licituds de construcció de barraques; així, Carles Mallol i Joan Granada, patrons dels llaguts de tràfic Impensado i Virgen del Carmen de 16 i 17 tones de càrrega respectivament, sol·licitaren en aquest any, la construcció de barraques a la platja del port. Com a curiositat, cal destacar la descripció de la superfície amb els següents termes: "...de 20 palmos de longitud y 24 palmos de latitud", expressió curiosa, però, habitual, i no obligatòriament lligada, com pot semblar, als àmbits mariners.

La Junta d'Obres del Port respongué dient que: "...podrán señalarles locales para construir siguiendo la línea de barracas construidas en la actualidad en dirección al Lazareto".⁸⁸

Els proposaven que s'instal·lessin en un nou indret, lluny de la ciutat, en direcció al rierol dels Molins o Rec Major, on hi havia el Llatzeret.

⁸⁵ ACPT, fons JPOP, sig.173, exp. 6.

⁸⁶ Veure annex, document número 3.

⁸⁷ Veure annex, document núm. 2.

⁸⁸ ACPT, fons JPOP, sig.162, exp.15.6.6, 15 novembre 1850.



Plànol de les barraques dels pescadors. 6 d'octubre de 1869. ACPT. Foto Joan Farré.

El Llatzeret

Per definició, un llatzeret és un edifici o local situat en un port o lloc fronterer, on se sotmeten a revisió i a observació persones i mercaderies que arriben d'un país on hi hagi epidèmia o malalties endèmiques.

La construcció d'aquest edifici sanitari vingué donada per la necessitat de vigilar el tràfic portuari i preservar a la ciutat de qualsevol focus d'infecció procedent del mar.

En un plànol de la ciutat de Tarragona de l'any 1827, apareix ja aquesta edificació en terrenys de la platja del port, al costat de les restes del fortí i cortina del conjunt del baluard de Sant Carles, a ponent de la ciutat, i aïllat, d'una forma preventiva, dels habitatges de la població de la Marina.

El Llatzeret estava format per quatre departaments: un edifici central que era la residència dels professionals metges, farmacèutics, capità de la faluga, etc. Un altre, adossat al primer, on hi havia una sala per a les persones en quarantena, uns tallers i magatzems. A l'altre costat de l'edifici principal, i també adossat, s'havia construït un cobert amb arcades, destinat a l'aireig de les mercaderies. Un últim departament, més petit, era el lloc d'estada del guàrdia de l'edifici.

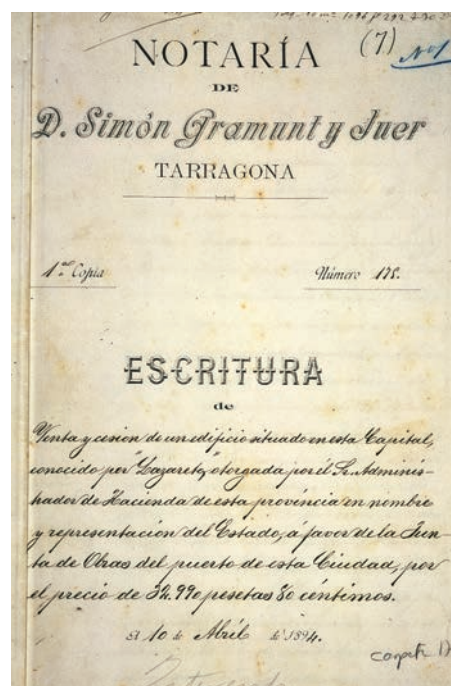
Era un establiment molt útil, sobretot si tenim en compte, les freqüents epidèmies de l'època, i a la vegada donava prestigi al port. Les seves funcions fluctuaven d'acord amb la pròpia activitat mercantil marítima.

Tot i que no podem aportar cap document que justifiqui el trasllat de les barraques, el que si és cert és que el seu enderrocament, coincidí amb l'autorització de construir-ne de noves en direcció al Llatzeret, és a dir, allunyant-los de la zona, on més endavant, es construirà el Moll de Costa.



Superficie del Lazareto, 5 de maig de 1893. ACPT. Foto Joan Farré.

Les famílies dels pescadors, que encara ocupaven la platja de la Marina, veient que, d'una banda, la Junta d'Obres els desallotjava, que la cortina o muralla del port paral·lela al carrer del Mar era enderrocada, i que l'Ajuntament i la Diputació havien decidit protegir la Nova Població obrint les muralles de la ciutat alta, se sentiren desamparats i sense casa on viure dignament, la història els havia maltractat. A partir d'aquest punt, els treballadors de la mar, lluitaren contra la mala sort que els perseguia, amb l'objectiu d'acabar amb tants anys d'abandó per part de la societat i les autoritats. Alguns d'ells cediren o vengueren les barraques a canvi de solars a la zona de la Marina que s'estava començant a edificar, sobretot als carrers Reial, Castaños, del Mar, Castellarnau i Lleó: "Marcos Antonio Clavell vende una botiga de mar y le compensan con un terreno que linda a poniente con Francisco Mauri, al norte con la calle Real y el resto con terrenos de la obra".⁸⁹



Escritura de venda i cessió del Lazareto, 10 d'abril de 1894. ACPT. Foto Joan Farré.

Els mandataris tarragonins, d'altra banda, van creure que havia arribat el moment d'establir una connexió entre la ciutat emmurallada i la població de la Marina i el port, per la qual cosa, la Diputació provincial nomenà una comissió per a ajudar a fer les millores possibles i portar endavant les interessants obres del port. Aquesta comissió elaborà una memòria dels plans d'enderrocament de la muralla que separava la població del port de la ciutat i sol·licità que urgentment s'hi fessin tota mena d'observacions.

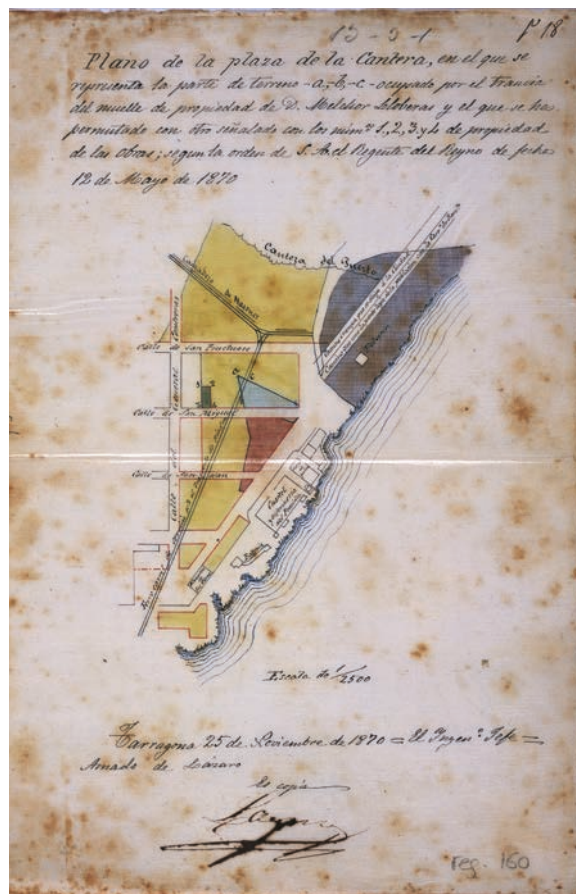
L'arribada del ferrocarril

Quan a mitjan segle arribà el ferrocarril a la ciutat, s'inicià una nova etapa, que conclourà definitivament amb la formació del barri del Serrallo. La implantació d'aquest nou mitjà de transport, comportava la construcció de les línies i de les

estacions del ferrocarril, cosa que constituí el primer gran obstacle per als usuaris de les barraques de la platja del Moll, ja que les vies havien d'ocupar més àmpliament la zona que hi havia entre el carrer del Mar i la platja, és a dir, el carrer de les Barraques. En data 16 i 22 d'agost de l'any 1853, i per Reial ordre, es declararen subsistents les concessions provisionals del ferrocarril de Barcelona a Tarragona i de Tarragona a Reus. Els concessionaris oficials de les línies van ser Magí del Grau Figueres per a la de Barcelona-Tarragona i Hipòlit Destrand per a la de Tarragona a Reus.

En un escrit del Ministeri de Foment de 21 de setembre de 1855, adreçat a la Direcció General d'Obres Públiques, la reina aprovà els projectes de les estacions de Reus i Tarragona, juntament amb les vies que hi havia d'haver entre les dues poblacions, a més de la via que des de l'estació de Tarragona havia d'arribar a l'embarcador del moll.⁹⁰

Paral·lelament, aquest mateix any 1855, tingué lloc la primera expropiació, i els pescadors, progressivament, es van veure obligats a desplaçar-se, ells i barraques, a la platja existent davant del carrer del Mar, encara que per poc temps, ja que la necessitat de construcció de la línia de València els obligà, novament, a traslladar-se, aquest cop al costat del Llatzeret, extramurs de la ciutat.



Plano de la plaza de la cantera en el que se representa la parte de terreno -a-, b-, c- ocupado por el tranvía del muelle de propiedad de D. Melchor Lloberas y el que se ha permutado con otro señalado con los números 1, 2, 3, 4 de propiedad de las obras; según la orden de S.A. el regente del reino de fecha 12 de mayo de 1870. 25 de noviembre de 1870. ACPT. Foto Joan Farré.

90 ACPT, fons JPOP, sig.163, exp.16.1.2., 21 de setembre de 1855.

94 ESCODA MÚRRIA. Coia. "La problemàtica ferroviària en els inicis de la construcció del Port". A: *AlPort*, núm.8, 3r trimestre 2001.

És força significativa la descripció que fa de la situació: "...está convertida en estación toda la zona litoral que media entre los dos puntos mencionados, ó sea en el espacio de cerca de un kilómetro, haciendo casi imposible la comunicación entre la ciudad y el puerto por el paso a nivel de la plaza de Olózaga, que casi siempre está obstruido por los trenes y las maniobras, impidiéndola completamente entre dicha plaza y el Lazareto, y haciéndola muy difícil y sumamente peligrosa con el populoso barrio de San Pedro ó del Serrallo, por el único paso á nivel que existe junto al Lazareto, cerrado casi siempre por las maniobras de los trenes, que parecen colocados allí exprofeso horas enteras para evitar toda comunicación y causar perjuicios al público".⁹⁵

Bellido era partidari, a l'igual que la Junta Consultiva de Camins, Canals i Ports de construir l'estació central fora de les muralles construint un túnel per sota del Fortí Reial i de la plaça d'Isabel II que desembocaria a la pedrera i enllaçaria amb la via de Barcelona per la baixada del Toro. La seva intenció era allunyar-lo del port tant com fos possible.⁹⁶

Era del parer que l'emplaçament que proposava complia tres requisits bàsics:

- Era el suficientment ampli per cobrir les necessitats i desenvolupament previstos, a més, la seva adquisició era econòmica (terrenys barats) així com les obres d'esplanació.
- Els ferrocarrils hi podrien accedir fàcilment, tant els ja existents com els projectats.
- Les comunicacions de l'estació central amb la població i els molls portuaris seria fàcil.
- Aquesta ubicació no obstaculitzava els plans d'eixample de la població.

Confiava tant amb la seva proposta, juntament amb la que havia fet per al moll de Costa, que, fins i tot, es permeté la llibertat de projectar la població de la zona propera al port inclòs el Serrallo, on pensava que seria bo construir una església i un varador per a les barques de pesca, obres que encara trigarien uns anys a ser realitat.

L'informe de Bellido sobre l'estació central va ser estudiat per la Comissió de Ferrocarrils, formada per L. de Jovér, Francisco Morera i Gabriel Ballester, els quals lloaren el treball de l'enginyer però es desentengueren del tema i el remeteren a la Junta d'Obres del Port perquè prengués la decisió final.

Aquesta llegí l'informe i el dictamen de la Comissió dos dies després i manifestà que ambdós textos havien: "sido acogidos con especial complacencia y disponiéndose la impresión de los mismos al efecto de que el público en general, después de formar concepto sobre tan importante asunto, contribuya á la resolución más acertada, poniendo término definitivo á reclamaciones y conflictos el patriotismo de todos".⁹⁷

⁹⁵ HMT, *Memoria que publica la Junta de las Obras del Puerto haciendo ver los grandes perjuicios que tanto el mismo como el comercio...*

⁹⁶ ESCODA MÚRRRIA, Coia. "Saturnino Bellido Díaz, director del Port de Tarragona". A: *AlPort*, núm. 19, 2n trimestre 2004.

⁹⁷ *Id.*

L'arribada del ferrocarril, com hem vist, precipità la desaparició de les barraques i l'aixecament de noves construccions a la zona que, anys més tard, esdevindria el barri del Serrallo.

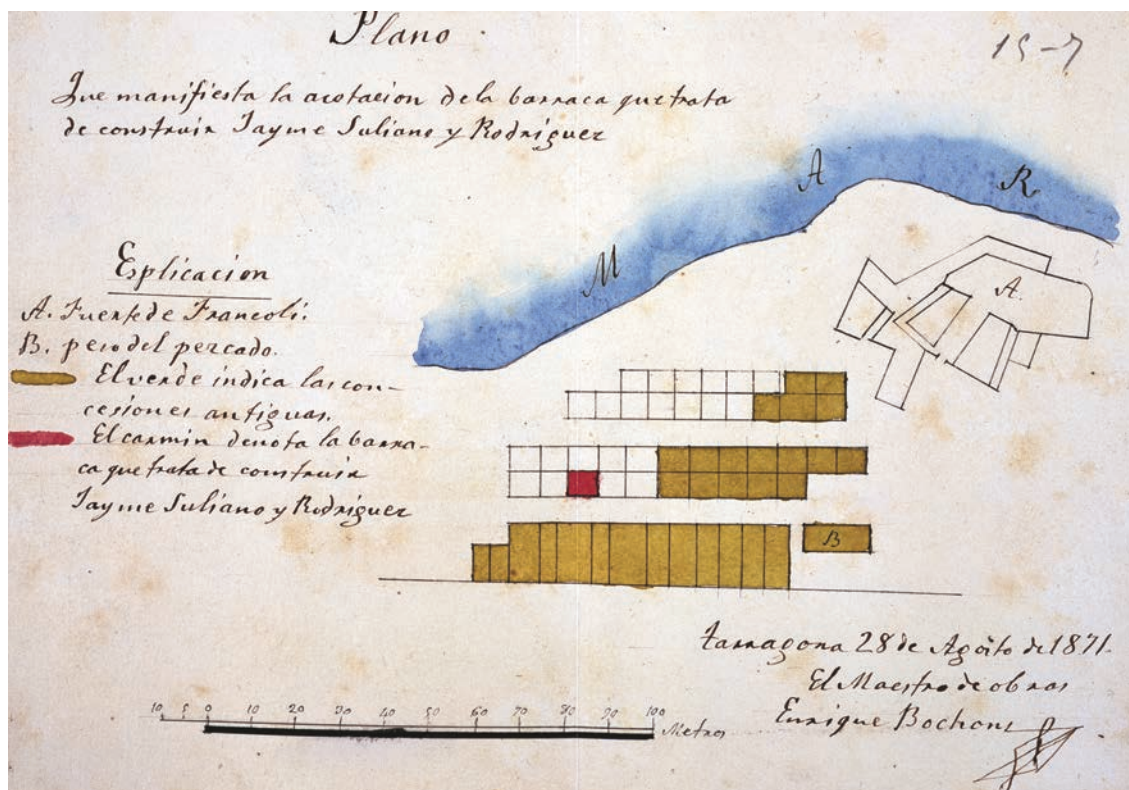
La concessió els va ser atorgada el mateix any, amb les condicions establertes en l'article 8è del Reial decret de 3 de febrer de 1853, aplicables a totes les demandes d'edificació de barraques, i que bàsicament eren:

- les dimensions de la caseta serien com a màxim de 36 per 60 pams.
- havia de ser de fusta i sense fonaments.
- la concessió era provisional, ja que la Junta d'Obres del Port, es reservava el dret d'extingir-la en cas que les necessitats de les obres així ho preveïessin.
- la caseta s'aixecava amb la funció, única i exclusiva, de pesar i vendre el peix, en cap cas es podria habitar ni llogar per a d'altres usos.
- el permís seria avalat pel comandant de Marina, pel director del port, Angel Camón i pels directors del Gremi.

Aquesta legislació sobre les noves construccions dels pescadors ens fa pensar que no es tractava de res provisional, sinó que, ja hi havia un interès en la formació del barri. Seguint la política de condicionar la platja i els terrenys assenyalats a la Junta d'Obres del Port en previsió de continuar l'expansió del moll, en data 12 de desembre de l'any



Croquis de la parte de playa comprendida desde el Lazareto a la desembocadura del río Francolí, 26 de maiq de 1871. ACPT. Foto Joan Farré.



Plano que manifiesta la acotacion de la barraca que trata de construir Jayme Suliano y Rodriguez, 28 d'agost de 1871. ACPT. Foto Joan Farré.

El primer cop que apareixen citades les noves barraques és en el Padró municipal de l'any 1862, que les ubica, concretament, en el barri 9, en el qual s'hi feien constar totes aquelles persones que vivien en edificis i masies a les rodalies de la ciutat.¹⁰² No es puntualitza quantes n'hi ha, només que es troben mes enllà del Llatzeret en direcció al fortí del Francolí, i sense cap nom de carrer.

Casilla de las Obras del Muelle - Matías Ulldemolins y José Miró Fortuny
 Casilla del Puente del Francolí - Pedro Muntaña Gisbert (Peón caminero)
 Casas Puente Ferrocarril - Manuel Zaragoza y Bernardo Roig, Empleados
 Choza - Ramón Deu-(Riera), Agustín Caballé-(Guimerá)
 Choza - Ignacio Batlle – Agustín Font (Valls) – Marinero
 Choza-José Martí – n.3-Josep M^a Bergadá (Tarragona)
 Antonio Farré(Ciudadilla)

¹⁰² AMT, padró municipal 1862.

¹⁰³ ACPT, fons JPOP, sig.162, exp.15.10

En el mateix Padró, hi consten, en el barri 8, unes altres barraques, que correspondrien a les que restaven de la platja de la Marina. De les 70 que hi havia el 1840, només en restaven 8 que eren propietat de:

Antonio Dalmau	53 - baixos
José Serra	57
Mariano Bertran	54
José Antonio Ramón	58
Pablo Garcia	19
Josefa Gavaldá	18 - baixos
Simón Arnau	
Francisco Pons	

A partir de l'any 1863, i un cop donada l'ordre d'enderrocament de les antigues barraques de la platja, totes aquelles persones afectades directament, i d'altres que necessitaven urgentment un lloc per viure i per guardar les seves eines de treball, a la vegada que disposar d'un varador per a les seves barques, començaren a sol·licitar un altre espai dins del moll.

El 3 de juny del mateix any 1863, Juan Granada, José Agustín Caballero i Fernando Carreté escriuen a l'enginyer en cap d'Obres Públiques de la província una nota en la qual es ratifica la concessió de nous espais per al varador: "Que habiendo recibido orden del Sr. Comandante de Marina para botar los faluchos que tenemos destinados



Barques de pesca i pescadors a la platja abans de la construcció del moll de Pescadors. Cap a 1925. Autor desconegut. ACPT.

en el varadero del Lazareto, con motivo de las obras del Ferrocarril de Valencia, que se está construyendo en la playa frente a la calle del Mar, habiéndonos destinado la otra playa del Lazareto al Fuerte del Francolí. A V.S. suplican que a fin de poder cumplir la citada orden se digne cederles para este objeto, parte del pequeño vivero que hay inmediato al Fuerte del Lazareto a fin de que arreglándolo podamos con más facilidad conseguir otro varadero para varar y botar al agua nuestros faluchos y tener un puesto de refugio en caso de temporal".¹⁰³

El viver del port havia estat creat el 1844 pel director, Ciríac de Muller, a fi de disposar de plançons d'arbres quan s'urbanitzés el nou carrer que s'havia previst construir, al costat del riu Francolí, la Via Amàlia. Amb la finalitat de protegir la plantació d'arbres es va construir una paret que envoltava el viver.

És en aquest document on, per primer cop, es delimita l'espai que va del Llatzeret al fortí del Francolí, com a platja destinada a ser ocupada i edificada pels pescadors. Podríem dir, doncs, que el juny del 1863 seria la data de reconeixement oficial de l'àrea que ocuparia el futur barri del Serrallo.

Ateses les dificultats per a construir barraques en aquest nou espai, com a conseqüència de l'intervencionisme de la Junta d'Obres del Port, i a causa de l'experiència anterior, alguns pescadors i comerciants del ram, prengueren decisions que, sens dubte, no eren les més adients, com ara la de construir una barraca en terrenys del viver d'arbres del port.



Cases del Serrallo amb nens jugant i pescadors revisant xarxes. Autor desconegut. 1933. De la revista *Tierras de España*, número 3, agost de 1933. ACPT.

La Junta d'Obres del Port presentà una denúncia en data 3 de novembre del mateix any 1863. Un grup de persones en nom del Gremi de Pescadors es disculpà innocentment per haver construït una casa en un solar propietat de l'Estat: "Que si por su exclusiva imposición y cuenta construyeron en la zona del Francolí la barraca que V.S. tiene ya conocimiento, fue porque ellos poco conocedores de las fórmulas previas y deberes que han de llenar los que levantan obras en propiedades del Estado, se creyeron que no gravando hacienda de particular podrían hacerlo sin que nadie les pusiese impedimento, pues que hasta ignoraban que ese terreno fuese dependiente de la autoridad de V.S".¹⁰⁴

A partir d'aquest fet, gairebé anecdòtic, esdevenen un seguit de notes entre l'enginyer en cap del port i Ramon Morera, alcalde de Tarragona. En primer lloc, s'acusava als patrons de les barques de pesca d'haver envaït una zona del viver, terreny del que no havien estat mai propietaris per a construir-hi una casa. Per la falta comesa, haurien d'enderrocar-la i deixar el terreny tal com estava abans.

L'enginyer en cap provincial intentà posar pau i considerà que podien edificar d'una manera provisional, amb la condició de traslladar la construcció segons les exigències de les obres del port.

Josep M. Albanés, alcalde de la ciutat, a la vegada que donava els passos necessaris per a tancar el cas, va redactar un escrit, el mateix mes de desembre de 1863, adreçat al governador civil de la província. Es tracta d'un memoràndum en el qual exposà la situació en què es trobava la població pescadora de Tarragona des que s'instal·là al davant del carrer del Mar fins a aquell moment. L'alcalde demanà que se'ls permetés construir, encara que fos de manera provisional, els habitatges que demanaven.¹⁰⁵

La resposta es va fer esperar més d'un any i mig, fins que el 21 d'agost de 1865, la reina resolgué: "...S.M. no obstante hallarse prohibido por la R.O. de 16-Septiembre-1856, las edificaciones de interés particular en las primeras zonas de las playas de guerra, sin embargo atendiendo las circunstancias de la clase a que se consagran los expresados edificios y a las consideraciones expuestas por la municipalidad recurrente y en vista de lo informado por V.E. y por el Ingeniero general se ha servido conceder su Real autorización por gracia especial para que puedan construir dichos edificios. Con la condición, a fin de reconciliarse los intereses del municipio con los muy importantes de la defensa, de que las indicadas casetas habrán de construirse de madera y móviles sobre ruedas, para que puedan trasladarse con facilidad en los momentos oportunos, debiendo quedar además sujetos a las prescripciones generales establecidas por la R.O. de 13-Febrero-1845".¹⁰⁶

Aquesta disposició permetria donar un pas de gegant envers l'assentament dels pescadors a la platja del Francolí, és a dir el Serrallo.

L'enginyer en cap i el governador de la província deixen ben clares les condicions per les quals es concediren permisos per a construir barraques de fusta a la platja del Francolí, tant per al Gremi de Marejants com per als particulars.¹⁰⁷

¹⁰⁴ ACPT, fons JPOP, sig.162, exp.15.10

¹⁰⁵ Id., 21 de desembre de 1863.

¹⁰⁶ AMT, lligall Ensanche Población, 1862-1872, Policía Urbana , 21 d'agost 1865.

¹⁰⁷ ACPT, fons JPOP, sig.162, exp. 15.6.5, 28 de gener de 1864.



Vista del barri de pescadors i platja del Serrallo cap a 1870. Foto: Laurent. ACPT.

A partir d'aquesta decisió, els pescadors, mariners i comerciants, van provant de demanar les autoritzacions per a construir de nou les seves barraques, aquest cop en el segment de costa que va del Llatzeret al fortí del Francolí, acceptant totes les servituds i condicions que hem exposat anteriorment.

En el discurs de Plàcid de Montoliu Eril i Sarriera, alcalde de Tarragona pel que fa al bienni 1865-1866 entre d'altres coses diu: "A consecuencia de las Obras de los ferrocarriles de Lérida y Valencia, fueron hace tiempo derribadas las casetas o chozas que en la misma playa tenían los pescadores y vieron estos precisos a situarse fuera de la muralla en un sitio desabrigado y en el que la fortificación les impedía levantar edificio alguno. El Ayuntamiento solícito para esta infelíz gente, acude a S.M. pidiendo se dignase permitirles construir habitaciones en dicha playa – del Lazareto al Fortín de Francolí - y por R.O. de 12 Agosto 1865 vino concedido lo que el Ayuntamiento pidió bien que con algunas restricciones. Ello es que en breve tiempo aquel sitio se pobló de edificios y que los pescadores están ya al amparo de ellos al ejercer sus rudas y fatigosas tareas".¹⁰⁸

El *Diario de Tarragona* prengué part en l'assumpte i criticà les condicions i la situació urbanística d'aquest incipient barri: "Junto a la Puerta del Francoli y a orilla del mar, se están levantando unas malas casuchas de madera, para albergue de pescadores y sobre terrenos del Estado, de lo que tenemos entendido. Se levantan dichas viviendas de mal modo, en razón a que como el permiso es precario, no se atreven los edificantes a gastar en valde y a obrar como lo harían a ser de su propiedad el suelo. Se preguntan por que el Gobierno no cede aquél terreno o "patios" en lo cual ganaría la hacienda, la higiene y el ornato público".¹⁰⁹

¹⁰⁸ HMT, Llegat Gramunt, *Discurso de D. Plácido M^a de Montoliu. Bienio 1865-1866*. Tarragona, 1867.

¹⁰⁹ HMT, *Diario de Tarragona*, 25 d'agost de 1865.

El nom del barri

L'arrel etimològica de la paraula Serrallo sembla ser que prové de l'italià *serraglio*, i a la vegada del llatí *serare* que vol dir tancar. També es diu serrallo al lloc on viuen els serrallers. En àrab, la paraula *sarai* fa referència a una part del palau, destinat a l'harem, estança reservada a les dones i els nens.

Antoni de Magriñá, cronista de la ciutat, deia que el nom amb què fou batejat el barri marítim de Tarragona, va ser per honorar al general Echagüe, ferit durant la Guerra de l'Àfrica el 1859, i en concret durant el combat del Serrallo. Com a reconeixement, aquest militar va rebre el títol de comte del Serrallo.¹¹⁰

Sigui com sigui, hem de considerar que el nom fa referència a un lloc tancat o delimitat, en aquest cas pel mar, pel Francolí i per les línies fèrries de Reus i València.

La paraula Serrallo referida al barri tarragoní apareix publicada per primer cop l'any 1867 al *Diario de Tarragona*: "Se ha dado en llamar El Serrallo a aquél grupo de casas o barracas que los pescadores han formado en la playa, tocando con el rompiente de las olas, en la parte exterior de la Puerta del Francolí. Aquella nueva población limitada por una parte por nuestra apacible rada y por otras por el ferrocarril de Valencia y varias huertas...".¹¹¹

A l'Arxiu Central del Port, el primer escrit oficial en què apareix el nom del barri del Serrallo, data del 28 de novembre de 1870. Es tracta d'una proposta adreçada a l'Ajuntament per la societat Gasset Hnos. on se sol·licita la construcció de casetes "en el sitio denominado Serrallo".¹¹²



Vista del Serrallo amb les barques varades a la platja. En primer terme nens jugant prop d'una barca. Cap a 1920. Foto Chinchilla. ACPT.

¹¹⁰ Enciclopedia Universal Ilustrada. Vol. 19, Madrid.

¹¹¹ HMT, *Diario de Tarragona*, 25 de juny de 1867.

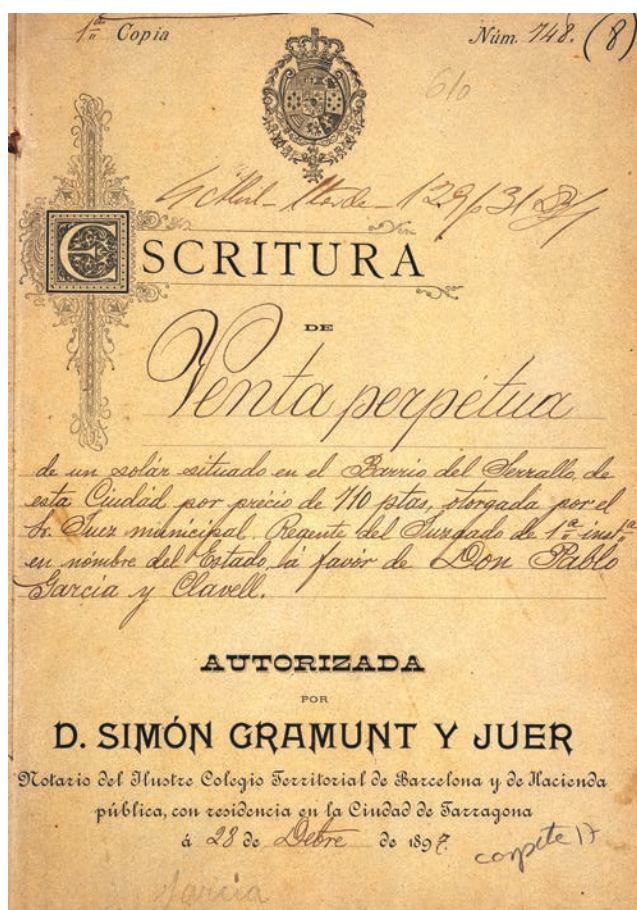
¹¹² ACPT, fons JPOP, sig. 162, exp. 15.6.8, 28 de novembre de 1870.



En el Padró municipal de l'any 1871 hi consta ja el carrer del Serrallo, dins el barri número 9:

Calle Serrallo

Boada Morera, Arturo	(Tarragona)	
Chillida Franch, José	(Castellón)	Labrador
Gil Barbard, Josefa, Viuda	(Castellón)	
Gilbert Más, José	(Castellón)	Labrador
Grau, Jaume	(Tarragona)	Cantero
Masdeu Pedrol, Francisco	(Reus)	Faenas de Playa
Mestres Cabré, Pedro	(Tarragona)	Labrador
Pascual Prats, Rafael	(Tarragona)	Pescador
Pinos, Francisco	(Caspe)	
Pla Serral, Joseph	(Tarragona)	Pescador
Selma Tiñena, Joaquín	(Teruel)	Alpargatero
Serral Brunet, Josefa, Viuda	(Cherta)	
Vives Sabater, Joaquín	(Constantí)	Marinero



Esriptura de venda perpètua d'un solar del Serrallo, 28 de desembre de 1897.
Foto Joan Farré. ACPT.

Quan s'observa aquest llistat crida l'atenció, sobretot tenint en compte, com hem constatat anteriorment, que els que sol·licitaven permís per a construir barraques eren pescadors i homes de la mar de Tarragona, que no apareixen com a habitants o residents reals. De les 67 persones que demanen autorització per a construir barraques, només n'hi resideixen 13.

En el Padró municipal de l'any 1875,¹¹³ el nombre de caps de família que viuen al Serrallo és de 35, amb un total de 137 veïns, dels quals només el 29,6 % son fills de Tarragona, la resta són de Sant Carles de la Ràpita, València, Vinaròs, Vilanova, etc.

L'eixample de la ciutat

Hi ha dos fets claus en la formació del barri del Serrallo; d'una banda la necessitat d'eixamplar la ciutat i de l'altra, la promulgació de la Llei d'aigües.

Quant a l'ampliació del nucli urbà, cenyit per les fortificacions, és probable que notícies procedents de Madrid, sobre la imminent publicació d'una llei relativa a l'eixample de les poblacions emmurallades, fos estudiat per determinats grups polítics, industrials i comerciants de la ciutat. Això explicaria que un any abans de ser oficial la llei, ciutadans de Tarragona sol·licitessin de l'Administració les actuacions adients per eixamplar la població enderrocant la cortina que anava des de la Porta de Lleida fins al Francolí, que ja no cabia dins dels seus antics i raquítics límits. Es justifica l'escrit amb raons de pes com la necessitat de construir noves edificacions per a magatzems, per a les operacions comercials i per a allotjar a la creixent població, però també com a factor propici per a l'augment del comerç i del tràfic mercantil de la ciutat. S'hi entreveuen, a més, raons de caire més social: "También se solicita para conceder algún alivio a la infeliz clase de Pescadores que se hallan ahora abandonados y como relegados de la sociedad".¹¹⁴

L'Alcaldia, mitjançant la comissió encarregada per a informar sobre l'eixample de la ciutat, va remetre al governador un extens escrit justificant les limitacions i l'ofegament que provocava aquella cortina, el creixement manifest de la població de la Marina, amb magatzems i indústria i la necessitat de tenir més espai, sumada a l'existència dels ferrocarrils de València i Reus.¹¹⁵

Finalment, la reina Isabel II decretà, el 15 de gener de l'any 1865, les obres d'eixample de les poblacions com d'utilitat pública. Els ajuntaments de les ciutats afectades es farien càrrec dels carrers, places, clavegueram, construcció de voreres, empedrat i enllumenat, així com del seu manteniment.¹¹⁶

El mes d'octubre de 1868 van tenir lloc els primers acords entre el recent estrenat Ajuntament Revolucionari, a càrrec de Josep Maria Albanell i Giner i d'altres membres com Besses, Magriñá, Solé Ballester, Rius Ballestrini, Sabadell, Mallol, Escolà i Poblet. Acords, el primer fruit dels quals, fou l'enderrocament de la cortina en qüestió: "Se



Vista del port i del barri del Serrallo cap a 1910. Autor desconegut. ACPT.

¹¹⁴ AMT, lligall Ensanche de la Población, 1862-1872, 15 febrer 1864.

¹¹⁵ AMT, lligall Ensanche de la Población, 1862-1872, 6 de maig de 1864

¹¹⁶ AHT, Butlletí Oficial de la Província, 15 de gener de 1865.



derriba el Fuerte Real situado entre el Rech Majó y la calle de Lérida o del Gasómetro, cerca de la plaza de Toros. Era un Fuerte artillado y desde él se hacían salvas que perjudicaban mucho con las trepidaciones a los comerciantes de vinos y era a la vez un recuerdo de los crímenes políticos cometidos allí en la triste y terrible dominación del feroz y sanguinario Conde de España".¹¹⁷

Els ulls crítics dels ciutadans de Tarragona sospitaven l'existència d'alguna motivació diferent darrere de les sol·licituds d'enderrocament de la muralla que anava de la Porta de Lleida fins al riu Francolí. La premsa va fer-se ressò d'aquestes conjetures:

"La inmensa mayoría de los vecinos de Tarragona reprueban el derribo de las Puertas de San Francisco, Santa Clara y Lérida y la apertura de boquetes en varios puntos de la muralla, todo ello para facilitar la expansión de la ciudad. Esta actuación no reportará beneficio alguno y sí la apertura de boquetes en cada uno de dichos puntos y los vecinos inmediatos estarán expuestos a robos a mansalva, sin posibilidad de coger a los ladrones. Tarragona con el derribo de sus murallas, queda en condiciones inferiores a las de otras poblaciones de la provincia, queda una ciudad abierta, pierde su importancia de ciudad fortificada, deja de ser una plaza de armas".¹¹⁸

Sigui com sigui, la proposta d'enderrocament de la muralla es va dur a terme i es va fer efectiva la implantació de magatzems, el creixement de la població de la Marina i l'aproximació a la ciutat del naixent barri dels pescadors.

Al mateix temps, aquesta autorització per part de l'Ajuntament, farà que s'oficialitzi qualsevol sol·licitud per a edificar als voltants de les fortificacions i, per tant, serà una gran ocasió per a les persones interessades en invertir en el nou barri del Serrallo.

La Llei d'aigües

L'altre esdeveniment que contribuï notablement a la formació del barri serrallenc, va ser la promulgació de la Llei d'aigües, el 7 d'agost de 1866. Es tracta d'una llei molt àmplia de la qual només en referirem els aspectes, el compliment dels quals, condicionà sobre manera la formació del barri i la seva fisonomia. Són aquests:

- els terrenys que s'unien a les platges pels aterraments ocasionats pel mar passaven a ser del domini públic. Quan aquestes terres no fossin banyades per les aigües del mar i no fossin objecte d'utilitat pública, el govern les declararia propietat dels seus amos.
- la servitud de salvament havia de comprendre una zona de 20 metres comptats des de terra endins fins al límit inferior de la platja. Aquesta servitud, però, no havia de ser obstacle perquè els propietaris de les terres properes al mar o la platja, sembressin, plantessin i aixequessin dins de la zona litoral terrestre i en terreny propi, edificis agrícoles i cases d'esbarjo.
- el permís per a aixecar barraques d'ús no permanent, o per a establir dipòsits temporals de materials o altres efectes, cercats per tanques, el concediria el governador civil, prèvia consulta amb el comandant de Marina i l'enginyer en cap de la Junta d'Obres del Port.

¹¹⁷ MAGRIÑÁ, A. *Tarragona en el siglo XIX...* p.27-28.

¹¹⁸ HMT, *Diario de Tarragona*, 31 gener 1869.



Vista del barri de pescadors des de l'entrada del moll de Costa amb la platja on es varaven les barques abans de la construcció del moll de Pescadors. Cap a 1933. Foto Vallvé. ACPT.

El resultat de l'acatament d'aquesta Llei d'aigües, i de l'eixample de la ciutat, donà lloc al barri pescador, la urbanització del qual no va ser la més apropiada tal i com criticaren els mitjans periodístics del moment. Així, el diari *La Época* del dia 29 d'agost de 1866 posà en evidència la necessitat urgent de clarificar l'estat urbanístic de l'incipient barri: "En lo relativo al mar y sus riberas, la necesidad de la Ley se hacía sentir más todavía, por que la experiencia demostraba a cada momento la insuficiencia de la ley de Partidas para deslindar y determinar el dominio de aquél y los aprovechamientos en las playas y las servidumbres de los predios fronterizos, con otras muchas disposiciones sobre vigilancia y policía de aguas que requería reformar".¹¹⁹

Un exemple del concepte de la nova ciutat que s'anava bastint gràcies a la possibilitat d'enderrocar les muralles s'aprecia en aquesta nota de premsa, i també en les fonts municipals: "Se ha dispuesto se abra un boquete en el lienzo de muralla que existe desde la Puerta del Francolí al Lazareto para poner en comunicación la calle del Mar con el caserío del Serrallo".¹²⁰

Arran d'aquests esdeveniments i acords comentats, entre el 1866 i el 1870, se succeïren força demandes per a construir barraques, tant per a habitatge, com per a guardar els estris de pescar a l'espai de costa que anava des del Llatzeret al fortí del Francolí.¹²¹ Durant aquest cinc anys, grups de patrons de la matrícula de mar de la capital o simplement veïns vinculats, més o menys, amb les feines del mar, escrigueren al governador civil perquè d'acord amb la Llei d'aigües, se'ls concedís la gràcia d'edificar en els terrenys esmentats. La major part d'aquestes sol·licituds adjunten plànols o croquis on s'assenyala la zona concreta a edificar. Gràcies a aquests dibuixos es pot seguir força

¹¹⁹ HMT, *La Época*, 29 d'agost de 1866.

¹²⁰ AMT, llibre d'actes de l'Ajuntament, març de 1870.

¹²¹ Una relació dels veïns interessats en edificar s'adjunta a l'annex, document núm. 4.



Barri de pescadors, platja del Serrallo amb les barques varades i pòsit de pescadors. Cap a 1933-1934. Autor desconegut. ACPT.

bé l'ocupació del que avui son els carrers del Serrallo i del que, probablement, fou la primera edificació del barri, el Pes del Peix.

Moltes d'aquestes peticions que es van formular arran de la publicació de la llei d'Aigües, anaven adreçades a la reina Isabel II, però, recordem que era una època de revoltes i que amb la Revolució de 1868, probablement, es van extraviar, cosa que explica la gran quantitat de reclamacions existents dels anys que van del 1869 al 1871. Malgrat tot, res no havia canviat amb el pas del temps i la resposta a les peticions sempre comportava un seguit de condicions; així l'11 d'abril de 1871 el governador civil encara els contestà indicant-los les limitacions relatives al material a emprar, preferiblement fusta, el respecte a les servituds, el termini de la concessió que s'establí en cinc anys, etc.¹²²

Sembla que totes aquestes condicions que limitaven l'edificació permanent de cases venien donades per les accions de la Junta d'Obres del Port, però, no podem oblidar que aquesta entitat actuà tenint en compte els seus interessos alhora que respectant en tot moment els interessos dels particulars.

La consolidació del barri

La benevolència inicial per part del Govern, quant a la concessió de permisos per a edificar, significà un seguit de problemes posteriors i constants. Així, cada vegada que el port necessitava eixamplar-se cap a l'oest, via natural d'altra banda, topava amb els pobres pescadors i tornaven a iniciar-se els expedients d'expropiacions forçoses, que són vitals per a conèixer el desenvolupament del port i la urbanització del barri marítim.

L'any 1870, alguns propietaris serrallencs, com Anicet Espinach o Joan Gasset, es van veure novament afectats quan es construí la via del tramvia, que havia de transportar l'escullera per a les obres del contramoll. El mateix any, Ignasi Casanoves, Pau Arts i Bonaventura Soler, en representació del Gremi dels Pescadors, s'adreçaren a l'Ajuntament demanant-li explicacions sobre l'enderrocament de casetes de pescadors per a les empreses del ferrocarril. Pretenien que els terrenys que l'Estat tenia des de la contrapunta del moll fins al baluard del Francolí, fossin cedits de manera permanent, al Gremi que ells representaven.¹²³

Calgué esperar fins el juny de 1873 en què el govern de la República atengué la proposta i concedí la cessió al Gremi a canvi del pagament d'un cànon de l'1,5% del valor de taxació.¹²⁴

La Junta d'Obres del Port s'oposà a aquesta disposició, ja que sentia atacats els seus interessos. Argumentava que, per damunt de tot, prevalien les obres del port perquè eren d'interès general i s'emparava en l'article 20 del reglament orgànic de la pròpia institució portuària: "La Junta sera precisamente oida en todos los asuntos que puedan afectar directa o indirectamente a las obras y servicios del puerto y a su mejora y ensanche".¹²⁵

A més, era del parer, que les cessions havien estat fetes, no a favor del Gremi dels Pescadors, sinó que s'intuïa certa especulació dels terrenys: "esta hecho a favor de algunos individuos que ejerciendo la industria de la pesca y otros sin ejercerla tratan a la sombra de dicha disposición dictada sin duda en beneficio de una clase determinada de utilizar dichos terrenos para un lucro particular en perjuicio de los intereses generales de la Nación y de los que están confiados a esta Junta".¹²⁶

La premsa es feu ressò d'aquesta qüestió i de la pressió que suposava per a un sector de la població tarragonina: "Nos dicen que entre ciertas gentes ha corrido el rumor de que si no votaban la candidatura ministerial, en las elecciones a practicar, se derrumbarían las casitas de las afueras del Francolí, llamado el Serrallo. Este rumor debe ser falso porque no siendo Tarragona una Plaza Fuerte, nadie tiene derecho para disponer dicho derribo".¹²⁷

El fet és que es continuaren construint més casetes al barri i algunes de les obres van ser denunciades. Així, el mes de maig de 1871, a Joan Gasset se li obrí un expedient per haver edificat una caseta sense permís ni autorització de cap mena; se li ordenà al tal Gasset la suspensió de les obres i se'l condemnà a pagar una sanció de 20 pessetes.¹²⁸

¹²³ AMT, lligall Ensanche Población, 1862-1872.

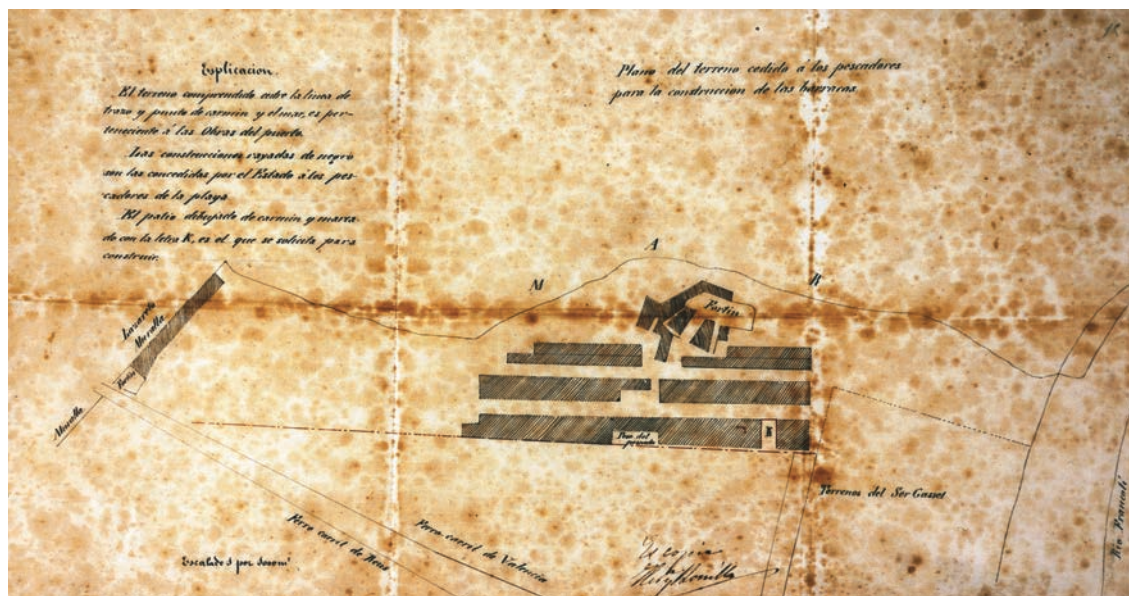
¹²⁴ ACPT, microfilm Archivo Histórico Nacional, rotlle 7, lligall 15190, exp.55.

¹²⁵ ACPT, fons JOP, sig. 4260. exp. assumptes diversos.

¹²⁶ *Ibidem*.

¹²⁷ HMT, *El Tarragonense*, 19 març 1871.

¹²⁸ ACPT, fons JOP, sig. 4258, exp. 35.



Plano del terreno cedido a los pescadores para la construcción de las barracas. Sense data. ACPT. Foto Joan Farré.

El 1872 existien ja força casetes de pescadors, fins al punt, que en un escrit del dia 28 de febrer de l'enginyer en cap de la província, Amado de Lázaro, al director del port, se li suggeria la possibilitat de no deixar-ne construir més. Coincidí aquesta carta amb el fet que alguns patrons mariners de la ciutat havien sol·licitat al comandant de Marina i capità del port, un espai per a avarar les seves barques. La Llei d'aigües de 7 d'agost de 1866, i concretament l'article 9è, assenyalava la conveniència de deixar 20 metres lliures, com hem vist anteriorment, per la qual cosa la sol·licitud calia considerar-la amb deteniment.

Per acabar de complicar les coses hem d'apuntar el paper que jugà l'Administració Econòmica de la Província arran de la Desamortització. Aquesta, afectava un total de 111 terrenys situats entre el Llatzeret i la desembocadura del Francolí, amb una extensió de 6.312 m². Vegem sinó aquest escrit de data 17 de febrer de 1873: "Habiendo tenido conocimiento esta Junta de que la Administración Económica de la Provincia se había incautado de los terrenos que ocupan las casitas de los pescadores en las afueras del Francolí considerando que dichos terrenos no pertenecen al Estado y si a las Obras de este Puerto por venir comprendidos en el Muelle de Costa, he acordado dirigirme a U.S. suplicándole que a la mayor brevedad posible se sirva manifestar si ha tenido lugar la referida incautación y en virtud de qué ordenes se ha llevado a efecto a fin de que en su visita pueda resolver lo que juzgue conveniente a los intereses que representa".¹²⁹

La Direcció General de Propietats de l'Estat reaccionà dient que la incautació no es podia tirar enrera i que si els terrenys eren propietat de la Junta d'Obres del Port, aquesta ho havia de demostrar amb la presentació dels títols corresponents. Els imposà un termini de vuit dies per a presentar la documentació oportuna. La Junta d'Obres del Port escrigué al director general de Propiedades y Derechos del Estado declarant la incautació, per part dels pescadors, d'uns terrenys de la seva propietat al barri del



Planta baixa d'una casa del Serrallo emprada com a magatzem pels estris de pesca. Cap a 1920. Autor Vallvé. ACPT.

Serrallo, cosa que considerà un fet greu i trascendental, i sol·licità que es desestimés qualsevol nova petició.

Tot un intercanvi d'oficis i escrits van anar i venir des de la Junta d'Obres del Port a la Direcció General de Propietats i Drets de l'Estat. De la Maza, dirigí una carta a Miquel Nel·lo i Roca de la Junta d'Obres del Port: "Los terrenos de la propiedad de las Obras de este puerto los han cedido o vendido anteayer a los pescadores por gestiones practicadas al efecto por un tal Soler que hace un mes está en ésta y por no haber presentado la Junta las pruebas en los ocho días que se le señalaron. Creo deben Uds., acudir al Tribunal como cuestión de derecho o a la Dirección de Obras públicas para que esta lo haga al de Propiedades. No comprendo como esto se ha hecho sin subasta".¹³⁰

La Junta d'Obres del Port explicà les raons que tenia per protestar enèrgicament davant el Governador de la Província i el Ministeri de Foment, mitjançant un detallat escrit en el que considerà que la Direcció de Propietats i Drets de la Nació en concedir en propietat les barraques situades als afores de la Porta del Francolí, simplement pagant un cànon, havia transgredit els seus drets.

El *Diario de Tarragona* visqué molt de prop tots aquests esdeveniments i intentà oferir als lectors les notícies referides al barri del Serrallo amb exactitud i oportunitat: "A pesar de hallarse comprendido en la zona marítima y de haberse concedido por antiguas disposiciones de la Junta de Obras del Puerto de esta ciudad, el terreno que ocupan las Barracas o casitas de pescadores del barrio de las afueras del Francolí, la Dirección de Propiedades y Derechos del Estado considera dicho terreno como ena-



El ferrocarril que portava la pedra des de la pedrera al dic de Llevant al seu pas per la plaça dels Carros. Entre 1909 i 1916. Foto Àngel Toldrà. ACPT.

genable o a lo más ha concedido la propiedad de aquellas construcciones a sus dueños mediante un cánon. Según noticias de la J.O.P. ha invocado sus títulos y este asunto que implica un conflicto entre los Ministerios de Fomento y Hacienda, está llamado a producir graves resoluciones".¹³¹

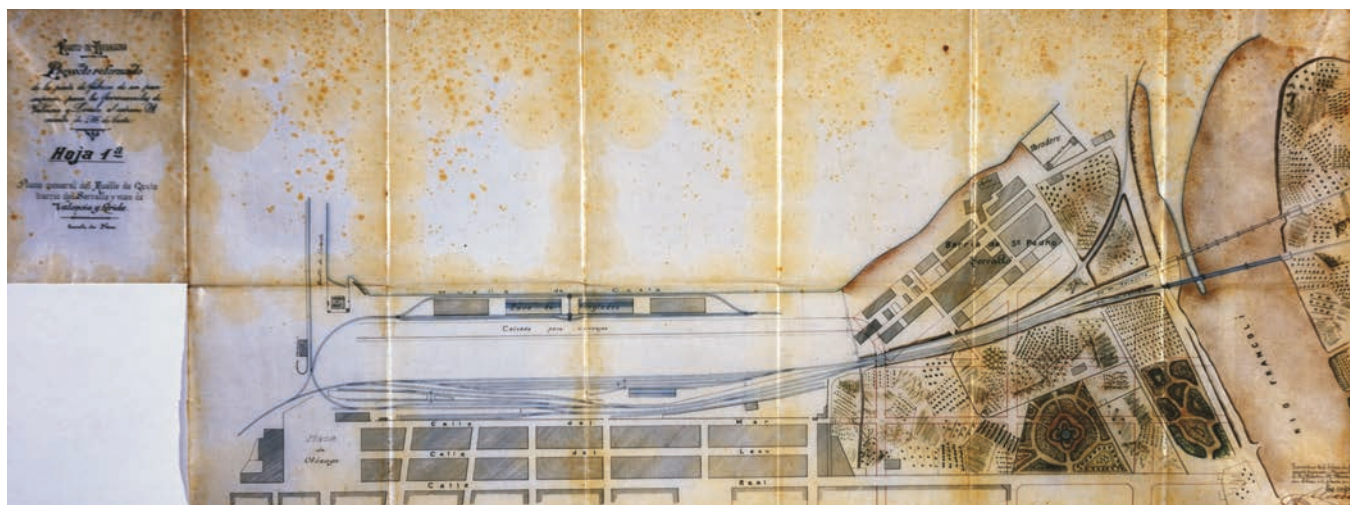
Malgrat totes les queixes, res feu canviar la decisió del Ministeri d'Hisenda que els considerà com a drets adquirits, i el barri del Serrallo restà així, definitivament, annexionat a la ciutat.

Quan el 1882 l'enginyer director del port, Saturnino Bellido, redactà el projecte d'obres interiors, descrivia la part de costa d'aquesta manera: "podemos dividir la Costa en dos partes; la primera comprendida entre el origen del dique de Levante y el Lazareto, en que la playa apenas existe, pues se han apoderado de ella por medio de un muro para construir los ferro-carriles de Tarragona a Reus y a Valencia; y la 2ª comprendida entre el Lazareto y el origen del dique transversal, que forma verdadera playa, y que tienen totalmente ocupada los pescadores del barrio del serrallo, ahora de San Pedro".¹³²

El mateix projecte citat és força explícit quan parla de la conveniència de no convertir en moll la platja del Serrallo, argumentant que la indústria de la pesca tenia molta importància a la localitat, i que cada dia anava en augment; que el barri de pescadors que feia deu anys només tenia una vintena de cases de fusta i uns 80 habitants, tenia ara 150 cases de fàbrica i pisos i uns 657 habitants.

¹³¹ HMT, *Diario de Tarragona*, 17 de juliol de 1873.

¹³² ACPT, fons JOP, sig.577, *Proyecto de obras interiores para el Puerto de Tarragona*, 1882.



Proyecto reformado de la parte de fabrica de un paso superior para los ferrocarriles de Valencia y Lérida al extremo poniente del muelle de Levante, 20 de febrer de 1903. Foto Joan Farré. ACPT.

De l'any 1892 es conserven diversos expedients de particulars sol·licitant al Govern permís per a conservar les casetes construïdes al barri del Serrallo; noms com Agustí Mallol, qui exposà que tenia un permís concedit pel director del port Saturnino Bellido i pel comandant de Marina, Fernando Dominguez "en la pequeña playa que existia junto a la Sanidad Maritima de este Puerto, y despues transportada en el Barrio de San Pedro con autorización verbal del Sr. Ingeniero antes citado".¹³³

En la mateixa situació es trobà Joan Olivé Gabriel, calafat, que tenia permís verbal concedit pel comandant de Marina i pel director del port. En ambdós casos la Junta d'Obres del Port es mostrà generosa i permeté que romanguessin les esmentades casetes.

Les condicions insalubres del barri

No és d'estranyar que l'origen tan provisional d'aquest barri comportés que durant els primers anys de la seva existència les condicions higièniques i de salubritat fossin molt precàries. Com a conseqüència d'aquestes mancances, l'any 1876, veïns del Serrallo s'adreçaren a l'Ajuntament per demanar aigua potable, una font, un rentador i una església.¹³⁴

La premsa recollí les reivindicacions dels serrallencs: "los Habitantes y propietarios del Barrio de Pescadores de esta ciudad han solicitado de nuestro municipio dos grandes mejoras en dicho Barrio, consistentes la una, en la conducción de agua que por el digno antecesor del actual Exmo. Señor Arzobispo de esta diócesis, les fue gratuitamente concedida, así como la construcción de una fuente y lavadero, y la otra que se conceda el terreno que ocupaba el derruido Fuerte del Francolí para destinarlo a levantar una Iglesia, a cuyo fin suplican los solicitantes pida la Corporación Municipal al Gobierno de S.M. el expresado terreno, con el objeto de poder tener en aquél punto un sacerdote que a la par que satisfaga las necesidades espirituales se dedique a la enseñanza gratuita de instrucción primaria".¹³⁵

¹³³ ACPT, fons JOP, sig.4283, exp.105.

¹³⁴ SABATÉ BOSCH, J.M. *Vora la mar. Notes a l'entorn de l'església de Sant Pere del Serrallo*. Tarragona, 1987.

¹³⁵ HMT, *Diario de Tarragona*, 4 de juny de 1876.



Església de Sant Pere del Serrallo i de la platja de pescadors. Cap a 1933. Autor desconegut. ACPT.

La petició va tenir el seu efecte, almenys pel que fa a l'església, ja que dos anys després, el 1878, l'arquitecte diocesà Ramon Salas Ricomà, en redactà el projecte de construcció i el mes de maig d'aquest mateix any començaren les obres. L'edifici es bastí damunt les restes del fortí del Francolí, del qual se n'aprofitaren els materials.

Antoni de Magriñà descriu d'aquesta manera el seguiment d'aquesta edificació: "El Exmo. Sr. Arzobispo nos consta se interesa mucho por dichas mejoras, habiéndose días atrás dignado visitar dicho barrio acompañado del Sr. Alcalde y Comandante de Marina, inspeccionando el derruido fuerte de Francolí, cuyo terreno se reclamará para la construcción de la Iglesia (...) la construcción del templo convertirá en estado permanente y de engrandecimiento una parte de la población que hasta ahora solo podía considerarse como transitoria y es indudable que el día que se ponga la primera piedra en el templo los terrenos de que nos venimos ocupando tendrán mucha mayor estimación."

I també el *Diario de Tarragona* del 18 de juliol de 1876: "Parece ser que el proyecto de edificar un templo Parroquial en el Barrio del Serrallo, bajo la advocación de San Pedro se encuentra ya adelantado y casi en vías de ejecución".¹³⁷

O el del 7 de març de 1879: "Las obras de la Iglesia del Barrio de Pescadores que se verifica a expensas del difunto Arzobispo de esta diócesis Sr. Constantino Bonet, adelanta con tanta rapidez que se halla ya construida la bóveda del templo y se trabaja ahora en la terminación de la fachada".¹³⁸

I, evidentment, hi va ser present quan es beneí l'església el novembre de 1880: "El próximo domingo será bendecido el altar de N^a S^a de la Buena Nueva en la Iglesia del Barrio de San Pedro de esta ciudad, debido a la esplendidez de nuestro particular amigo D. Aniceto Espinach, Corredor real de Comercio del Colegio de Barcelona.

¹³⁷ HMT, *Diario de Tarragona*, 18 de juliol de 1876.

¹³⁸ HMT, *Diario de Tarragona*, 7 de març de 1879.



Barca de pesca davant de l'església de Sant Pere al serralló abans de la construcció del moll de Pescadors. 1930. Autor Chinchilla. ACPT.

El Sr. Espinach ha costeado también el copón, los crismeros para los Santos Óleos y otros objetos de valor, como lámparas y ciriales para la mencionada parroquia".¹³⁹

Quant a l'aigua potable i el gas, calgué esperar uns anys més, i la situació creada per aquesta escassetat, no devia ser massa favorable, perquè, quan el 1885, Saturnino Bellido, director del port, redactà el projecte del dic de l'Oest, parlava del barri de pescadors com un lloc "siempre plagado de tercianas y otras fiebres malignas"¹⁴⁰, entre d'altres coses per la proximitat del riu Francolí. El projecte en qüestió era posterior a la riuada del 1874 que provocà estralls considerables a la població pescadora i a la infraestructura portuària.

L'any 1890 arribaren, per fi, l'aigua potable i el gas al barri, en època de l'alcalde Juli Soler. Abans d'aquesta data, els serrallencs havien d'anar a cercar l'aigua a la plaça dels Infants i travessar el pas a nivell del tren per Pere Martell.

Les reivindicacions dels ciutadans del Serrallo aparegueren a la premsa local en diverses ocasions: "El incremento que de algún tiempo a esta parte va tomando el barrio de San Pedro, en el que viven ya numerosas familias, se hace preciso que el Ayuntamiento vea de poner allí faroles para alumbrado por medio del gas, si el número de habitantes de que se compone no exige aún la canalización para alumbrado por medio de gas".¹⁴¹

El 17 de març del 1882: "Se lamenta que el Ayuntamiento no haya dotado aún de alumbrado y agua potable suficiente para las necesidades de sus habitantes, ni de un paso cómodo y expedito, no expuesto a desgracias como el que hay ahora".¹⁴²

¹³⁹ HMT, *Diario de Tarragona*, 6 de setembre de 1881.

¹⁴⁰ ACPT, fons JOP, sig.581, *Proyecto del dique del Oeste*, 1885.

¹⁴¹ HMT, *Diario de Tarragona*, 4 d'octubre de 1881.

¹⁴² HMT, *Diario de Tarragona*, 17 de març de 1882.



O el 25 de maig de 1882: "Al fin han sido alumbradas las calles del barrio de Pescadores, después de varias indicaciones dirigidas a la Corporación Municipal; falta ahora que ésta cuide la conducción de agua potable a aquel barrio, que buena falta les hace".¹⁴³

Amb el temps arribà l'escola primària: "Se dá cuenta de un oficio de la Inspección de Primera Enseñanza, haciendo presente que el día primero de Octubre es la fecha asignada para la inauguración de la Escuela incompleta de niñas del Barrio de San Pedro (Serrallo). El Ayuntamiento aportará 125 pesetas para material y menaje necesarios para dicha escuela".¹⁴⁴

En data 13 de febrer de 1884 l'Ajuntament acordà donar noms als carrers del barri de Pescadors: plaça Bonet, carrer Sant Pere, Sant Joan, Sant Telm, Sant Andreu, Trafalgar, Gravina, Callao i Espinach.¹⁴⁵

El *Diari de Tarragona* del 17 de juny de 1891 descrivia el barri acuradament i aprofitava per reprendre les reivindicacions ja habituals: "Poblado exclusivamente por pescadores, se ha convertido en pocos años en una importante agrupación de más de 200 casas con unos mil y pico de habitantes, que contribuyen a las cargas del Estado y Municipio, al igual que los demás vecinos de Tarragona. A pesar de ello no reciben en igual proporción y medida la protección y cuidados que del municipio acreditan. Se pone de manifiesto el descuido con que se ha mirado el plan de edificaciones, en particular en las inmediaciones de la Iglesia, donde las casas sin orden ni concierto forman vueltas, recodos y callejones, que a la fealdad de la urbanización añaden lo anti-higiénico por su estrechez y cerramiento a las corrientes de ventilación. El aislamiento en que deja aquél barrio el terraplén de las vías férreas es circunstancia que debería llamar la atención del Ayuntamiento. A las empresas se les consintió también que se despacharan a su gusto en la construcción de las alcantarillas, así de paso para riego como de desagüe, que al parecer no tienen las dimensiones reglamentarias. También se ha descuidado las cloacas. La mayoría de las casas vierten las aguas sucias en pozos llamados secos, los que por la condición del terreno inutilizan a menudo las aguas muy someras de los pozos de que todas las casas están provistas. Ello obliga a sus gentes a provisionarse de agua en las fuentes de la ciudad. La más cercana es la de la Plaza de los Infantes. El agua potable de que carece el Barrio, le ha sido prometida hace mucho tiempo; el establecimiento de una fuente allí ha sido acordada ya, pero de medida tan necesaria y justa no llega la hora de la realización. Llevar hasta este barrio el alumbrado por gas tampoco es obra de gran dificultad. En el Barrio de San Pedro, se inauguró ayer, 16-Junio-1891, la fuente pública que por acuerdo del Ayuntamiento se ha colocado en dicho barrio. El aparato ha sido construido en los Talleres del Sr. Guardiola".¹⁴⁶

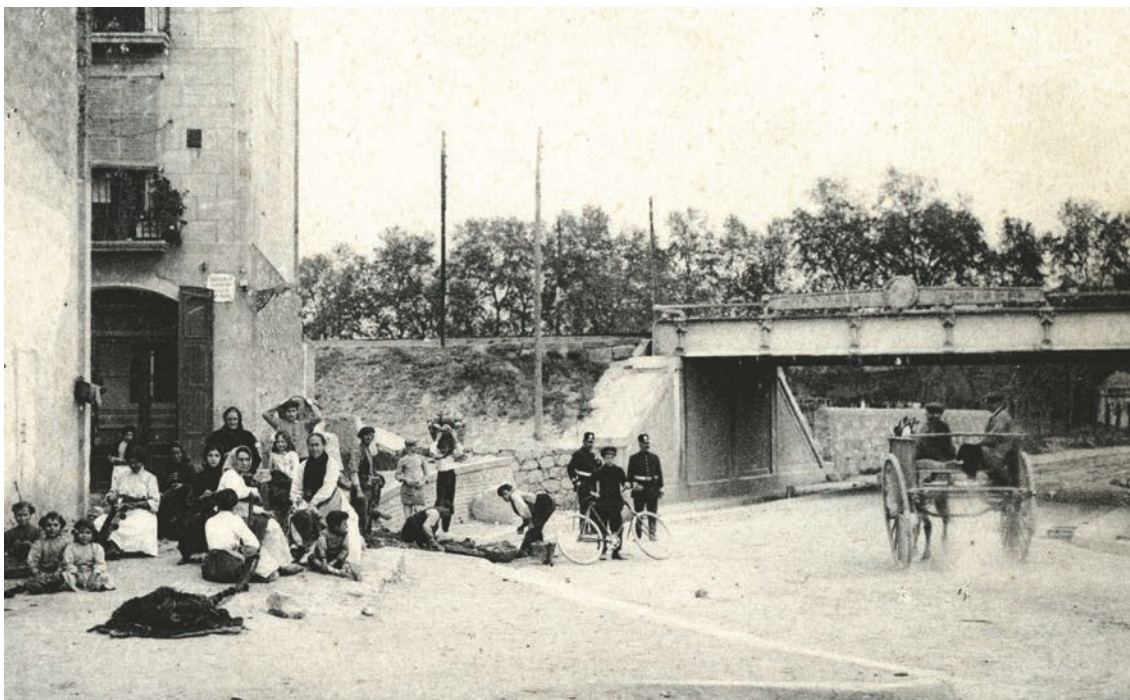
Quant a la unió amb la ciutat, calgué esperar l'arribada del segle XX, perquè es construís el pont de Pere Martell. A partir de l'any 1902, i fins pràcticament el 1920, va tenir lloc l'expropiació de terrenys per a la construcció del pas inferior dels ferrocarrils del Nord i la prolongació del moll de Costa.

¹⁴³ HMT, *Diario de Tarragona*, 25 de maig de 1882.

¹⁴⁴ HMT, *Diario de Tarragona*, 3 de setembre de 1882.

¹⁴⁵ AMT, llibre d'actes, acord 13 febrer de 1884, fol.77.

¹⁴⁶ HMT, *Diario de Tarragona*, 17 de juny de 1891.



Accés al Serrallo pel pont de Pere Martell. Cap a 1905. Foto Àngel Toldrà Viazó. ACPT.

El procés va ser llarg i complex, com ho demostra la gran quantitat d'expedients, reclamacions i peritatges que es conserven. S'ha de tenir en compte que molts d'aquests solars, feia pocs anys que s'havien adquirit. La major part d'escriptures de compra-venda i testaments se situen entre els anys 1894 i 1899, just quan el barri del Serrallo es començava a formar.

El projecte de l'obra, titulat "*Proyecto de un paso superior para los ferrocarriles de Valencia y Lérida en el extremo Poniente del Muelle de Costa*", el va redactar l'any 1897, l'enginyer director del port, Fausto Elio Vidarte, tot i que l'obra s'executà uns anys més tard. Va anar a càrrec de l'arquitecte Ramon Salas Ricomà i del mestre d'obres Francesc Vallès Ricomà.

El 1913, també, s'amplià la instal·lació de la línia elèctrica, projecte que va anar a càrrec de l'arquitecte Josep Maria Pujol i va ser executat per la companyia Gasometro Tarraconense, S.A. qui pressupostà l'obra per 3708, 80 pessetes.

Però no tot van ser mancances, i en tot cas, els habitants del Serrallo, en van saber treure profit de la situació. Adolf Alegret, cronista tarragoní vuitcentista, descriu minuciosament l'ambient distès que es vivia al barri del Serrallo: "Llegada la noche, si la pesquera había sido abundante, todo era satisfacción en el gran Serrallo...Las mujeres guisaban el famoso romesco en hornillos encendidos frente a sus casas, embalsamando el ambiente con el olor que despedían las ollas. Los hombres iban primero al rosario que se rezaba en la iglesia de San Pedro; después se dirigían a los cafetines, donde conversaban sobre cosas de mar, y a la hora de la cena, rodeados de su familia, se sentaban a la mesa, presidida por enorme porrón de color verdoso..."¹⁴⁷



Processó de Sant Pere al barri del Serrallo. A la foto la imatge sortint de l'església. Anys 30. Foto Vallvé. Cedida pel Gremi de Marejants. ACPT.

Tot Tarragona coneixia els balls i gresques que organitzaven els pescadors. El *Diario de Tarragona* del 25 de juny de 1867 descriu la revetlla de Sant Joan al Serrallo: "...ofrecía en la berbena de San Juan una animación indescriptible. Al resplandor de las hogueras y al compás del suave envite de las aguas y de una chillona orquesta, mil aficionados danzaban alegremente, mientras que algunas sibilas y nigromantes investigaban por sus medios enigmáticos e infalibles el porvenir amoroso de las jóvenes".¹⁴⁸

L'any 1878, la festa no havia desmillorat: "En el barrio de Pescadores de extramuros de Francolí, se bailarón tortas, como de costumbre, desde las tres de la tarde de la vigilia de San Juan, hasta la noche del día de San Juan Bautista y saldrán algunas lanchas para pasearlos por bahía como en años anteriores. También en la noche de la vigilia se dispararán cohetes y otros fuegos artificiales, todo con la autorización de la autoridad local".¹⁴⁹

En una relació de les tavernes d'aiguardent de Tarragona de l'any 1822, es pot observar que, bàsicament, la majoria d'elles se situaven a la part baixa de la ciutat.¹⁵⁰

¹⁴⁸ HMT, *Diario de Tarragona*, 25 de juny de 1867.

¹⁴⁹ HMT, *Diario de Tarragona*, 21 de juny de 1878.

¹⁵⁰ veure annex, document núm. 6.

FONTS I BIBLIOGRAFIA

FONTS CONSULTADES

- ACPT: Arxiu Central del Port de Tarragona
 - JOP: Junta d'Obres del Port
 - JPOP: Junta Protectora d'Obres del Port
- AMT: Arxiu Municipal de Tarragona
- HMT: Hemeroteca Municipal de Tarragona
- AHT: Arxiu Històric de Tarragona
- AGMM: Archivo General Militar de Madrid
- AFR: Agrupació fotogràfica de Reus
- MNN: Museo Naval de Madrid

BIBLIOGRAFIA

- ABELLÓ, A., MASSÓ, J. "Les condicions portuàries de Tàrraco". *Drassana. Revista del Museu Marítim*, núm. 3, 1995, p.16-25.
- ADSERÀ MARTORELL, J. *Joan Smith i Sinnot. Director del Port Modern de Tarragona 1800-1809*. Autoritat Portuària de Tarragona. Tarragona, 1993.
- ALEGRET, A. *Tarragona a través del siglo XIX. Historia y anécdotas*. Torres i Virgili impressors. Tarragona, 1924.
- AQUILUÉ, X. [et al.]. *Tàrraco. Guia arqueològica*. El Mèdol. Tarragona, 1991.
- ARESTÉ BAGÉS, J. *El crecimiento de Tarragona en el siglo XIX. De la nueva población del puerto al plan de ensanche*. Ajuntament de Tarragona i Col·legi d'Aparelladors i Arquitectes Tècnics de Tarragona. Tarragona, 1981.
- BARRIACH-ESTIVILL-PIQUÉ-VIRGILI. *Els alcaldes de Tarragona (segles XIX-XX)*. La Galeria. Tarragona, 2003.
- BERTRAN VALLVE, D. *Tarragona y su fábrica de tabacos. Un sueño hecho realidad*. Tarragona, 1982.
- BUQUERAS BACH, J.M. *Arquitectura de Tarragona des del segle XII*. Ajuntament de Tarragona. Tarragona, 1991.
- CAPDEVILA, Sanç. *Tarragona. Guia històrico-arqueològica*. Libreria Tarraconense, 1929.
- CRIVILLER, J. *Descripción Topográfica de la mayor parte de los pueblos, caminos, ríos, torrentes, arroyos y barrancos de la provincia de Tarragona*. Imprenta Miquel Puigrubí. Tarragona, 1859.
- DDAA. *El renaixement de Tàrraco. 1563*. Lluís Pons d'Icart i Anton Van den Wingaerde. Museu Nacional Arqueològic de Tarragona. Tarragona, 2003.
- Discurso leído por el Ilte. Sr. Montoliu Eril y de Sariera, Plácido M^a de Puigrubí y Aris*. Tarragona, 1867.
- ESCODA MÚRRIA, Coia. *El Port de Tarragona*. Lunwerg-Autoritat Portuària de Tarragona. Tarragona, 2002.



- GÓMEZ CRUZ, C. *La ciutat de Tarragona a l'època de la Dictadura de Primo de Rivera: aspectes de la vida urbana*. Publicacions del Cercle d'Estudis Històrics i Socials Guillem Oliver del Camp de Tarragona. Tarragona, 1994.
- HERAS CABALLERO, P., MAS ARRONDO, C. *Els primers cent anys de la Cambra*. Cambra Oficial de Comerç, indústria i Navegació de Tarragona. Tarragona, 1987.
- HERNÁNDEZ SANAHUJA, B., TORRES, J.M. *El indicador arqueológico de Tarragona. Manual descriptivo de las antigüedades que se conservan en dicha ciudad y sus cercanías, con designacion de los puntos donde se encuentran y ruta que debe seguirse para recorrerlos con facilidad*. Imprenta Puigrubí Y Arís. Tarragona, 1867.
- JORDÀ FERNÁNDEZ, A. *Poder i comerç a la ciutat de Tarragona*. S.XVIII. Diputació de Tarragona. Tarragona, 1988.
- LÓPEZ BONILLO, D., ROVIRA GÓMEZ, S.J. *El port de Tarragona*. La Caixa. Tarragona, 1986.
- MACIAS SOLÉ, J.M. "L'urbanisme de Tàrraco a partir de les excavacions de l'entorn del Fòrum de la ciutat". *Tàrraco 99. Arqueologia d'una capital de província romana*. Tarragona, 2000.
- MAGRIÑÁ, Antoni de: *Tarragona en el siglo XIX*. Herederos de J. Nel·lo. Tarragona, 1901.
- Memoria que publica la Junta de Obras del Puerto haciendo ver los grandes perjuicios que tanto el mismo como el comercio y la ciudad sufren con las actuales estaciones de ferro-carriles y medios que pueden emplearse para remediarlos*. Imprenta de Puigrubí y Arís. Tarragona, 1883.
- Memoria sobre el estado de las obras públicas en España en 1856*. (edició facsímil). Ministerio de Fomento. Madrid, 2001.
- MENCHÓN BES, J., MASSÓ CARBALLIDO, J. *Les muralles de Tarragona. Defenses i fortificacions de la ciutat (segles II aC -XX dC)*. Publicacions del Cercle d'Estudis Històrics, Polítics i Socials Guillem Oliver del Camp de Tarragona. Tarragona, 1998.
- MORERA LLAURADÓ, E. *Província de Tarragona. A: Geografia General de Catalunya*. Vol. III. Barcelona, 1900.
- OLIVÉ SERRET, E. (dir.). *Història del Camp de Tarragona. El Tarragonès I*. Diputació de Tarragona. Tarragona, 1989.
- OLIVÉ SERRET, E. *La Chartreuse de Tarragona. De la fàbrica al convent*. Generalitat de Catalunya. Departament de Governació. Tarragona, 1991.
- OLIVÉ, E., PIQUÉ, J., RICOMÀ, F.X. *Tarragona. La imatge i el temps*. Ajuntament de Tarragona. Tarragona, 1990.
- ORTUETA HILBERATH, Elena de. *De l'erudit al turista. Inici de la projecció del patrimoni artístic i cultural de Tarragona (1834-1933)*. Publicacions del Cercle d'Estudis Històrics i Socials Guillem Oliver. Tarragona, 2003.núm. 11.
- ORTUETA HILBERATH, Elena de. *Arquitectura y transformación urbana de Tarragona (1834-1900)*. Tesi doctoral inèdita llegida el febrer de 2003.
- PALMA DE MALLORCA, Andrés de. *Las calles antiguas de Tarragona (s.XIII-XIX)*. Vols. I i II. Institut d'Estudis Tarraconenses Ramon Berenguer IV. Tarragona, 1956, 1958.
- POCIÑA, C.A., REMOLÀ, J.A. "Nuevas aportaciones al conocimiento del puerto de Tarraco (Hispania Tarraconensis)". *Sagvntum (P.L.A.V.)*, núm. 33, 2001, p.85-96.
- ROVIRA Gómez, Salvador-J. *Rics i poderosos, però no tant. La noblesa a Tarragona i comarca al segle XVIII*. Cercle d'Estudis Històrics i Socials Guillem Oliver del Camp de Tarragona. Tarragona, 2000. núm. 8.

- ROVIRA GÓMEZ, S.J. *La desamortització de Madoz a la província de Tarragona 1859-1886*. Diputació de Tarragona. Tarragona, 1987.
- RUIZ DE ARBULO, J. "Eratóstenes, Artemidoro y el puerto de Tárraco. Razones de una polémica." A: *Revista d'Arqueologia de Ponent*, núm. 11-12, 2001-2002.
- RUIZ PORTA, J. *Tarragona*. Biblioteca de turismo de la sociedad de atracción de forasteros. Vol. XX. Barcelona, 1930.
- RUIZ, J., CRIVILLER, J. *Descripción geográfica, histórica-estadística e itineraria, que acompaña al Mapa Geográfico de la provincia de Tarragona*. Tarragona, 1846.
- SABATÉ BOSCH, J.M. *Vora la mar. Notes a l'entorn de l'església de Sant Pere del Serrallo*. Indústries Gràfiques Gabriel Gibert. Tarragona, 1987. Col. Pau de les Postals, núm. 7.
- SALAS, Javier de. *El sitio de Tarragona por los franceses en 1811*. Tipografía Castillo. Barcelona, 1911.
- SALVAT BOVÉ, J. *Tarragona antigua y moderna a través de su nomenclatura urbana. Siglo XIII al XIX*. Ajuntament de Tarragona. Tarragona, 1981.
- SÁNCHEZ REAL, J. *Puerto de Tarragona. Acontecimientos notables en su construcción (1802-1829)*. Autoritat Portuària de Tarragona. Tarragona, 1995.



APÈNDIX DOCUMENTAL

DOCUMENT NÚM. 1

AMT, actes municipals 1810, 19 gener 1810.

Estado de los contribuyentes de esta ciudad en la capitación (repartición de tributos y contribuciones por cabezas) que por orden de la Junta Superior del Principado de 28 de agosto de 1809, lleva formar la Junta provincial.

ARREGLO DE CAPITACIÓN. BARRIO DEL PUERTO

Calle Mayor

Magín Riera	Revendedor
María Xera	Viuda
José Costa	Comerciante y Juez de policía
Valerart de Pont	Causídico
José Arquer	Fabricante de cuerdas
José Xera	Bracero
Catalina Lledós	Viuda, revendedora
José Carrer	Carpintero
Gertrudis Vila	Viuda
Francisco Cabrer	Cubero
José Coca	Mayordomo arrendatarios provisión de pan.
Antonio Ferrán	Mayordomo idem.
Juan Torner	Calafate
Joan Torruella	Calafate
Pablo Bas	Calafate
Ignacio Morera	Receptor de provisiones y fiel medidor
Juan Killikelli	Comerciante
Jacinto Durán	Sillero
Magín Gonzalez	Carretero
Juan Gilas	Carretero
Francisco Carreter	Patron
Ignacio Palet	Calafate
José Carrasco	Calafate
Antonio Nicolas	Intérprete imperial
Antonio Sabater	Revendedor
Pedro Juan Gaset	Comerciante
Pablo Panasachs	Carpintero de Marina
Francisco Freixa	Calafate
Feliciano Guix	Comerciante
Rafael Panasachs	Marinero

Juan Pérez	Cabo de resguardo
Miguel Enrich	Calafate
Felix Ramusa	Comerciante
Pablo Ramus	Carpintero de Marina
Antonio Catá	Calafate
Pedro Antº Just	Carpintero de marina
Pedro Vidal	Carpintero de Marina
Francisco Molins	Carpintero
Francisco Just	Carpintero de Marina
Antonio Just	Carpintero de Marina
Francisco Millet	Calafate
Guillermo Oliver	Comerciante
José Santacana	Comerciante
Ramón Bas	Maestro de velas
Rosa Ferraté	Viuda
Thomás Franch	Calafate
Lorenzo Badía	Carpintero de Marina
Francisco Aymerich	Carretero
Mariano Aymat	Labrador
Pablo Donato	Carretero
Manuel Figuerola	Carpintero de marina
José Farrusa	Guarda de Almacén
José Gonzalez	Cantero
José Altés	Estanquero
Salvador Montaner	Zapatero
Pablo Roig	Hornero

Molino

Antonio Gonzalez	Molinero
------------------	----------

Calle al lado del Molino

Pedro Garriga	Comerciante
Pablo Mas	Carretero
Pablo Subiranes	Carretero
Juan Btª Barbará	Curtidor
Isidro Godall	Cubero

CASA DE MORAGAS

Cayetano Espinosa	Apoderado de esta casa
Tomás Ortiz	Director de la Aduana
Jaime Gibert	Cónsul Británico
Jaime Carbó	Calafate
D. Antonin	Vicécónsul Británico



CASA COLL

Juan Ramón Coll	Comerciante
Francisco Miren	Dependiente de otra casa
Juan Lledó	Comerciante
Juan Barceló	Dependiente de Casa Lleonart
Juan Rabasa	Comerciante
Rafael Sabater	Comerciante
Mariano Flaquer	Comerciante
Jaime Coset Calafate	

CASA LLEONART

Rafael Gallisa	Corredor de Cambio
Miguel Fontrodona	Comerciante
Ignacio Gambús	Comerciante
Félix Lluch	Dependiente

CASA ADUANA

Rafael Alvarez de Beroa	Administrador de Aduana
Pascual Hormachea	Empleado
Antonio Romeu	Guarda Almacén

Calle de la Aduana

Benito Granada	Revendedor
Thomás Salvador	Albañil
Jaime Calopa	Cerrajero
Jaime Nadal	Herrero
Domingo Altés	Labrador
Jaime Llaurador	Cubero
Francisco Romeu	Maestro de Vela
Francisco Campo	Sastre

CASA IXART

Pedro Farlet	Comerciante
Pablo Roig	Comerciante

Arrabal de Mar

Antonio Sabater	Calafate
Pedro Mayor	Calafate
Manuel Bru	

La otra parte de Marina

Francisca Gallart	Viuda, revendedora
Cayetano Geli	Carpintero de marina
Thomas Fen	Marinero
Salvador Fomad	Carpintero
Miguel Guardiola	Carpintero
Mariano Bertran	Calafate
Antonio Tapies	Bosallero de mar
Narciso Boixó	Carpintero de Marina
José Riu	Escribano
José Roscado	Matriculado
Simeón Onoro	Calafate
Rafael Altés	Cubero
Eulalia Torner	Viuda
Francisco Cordero	Carpintero
María Soler	Viuda
Andrés Vidal	Carpintero de marina
Ignacio Soler	Carretero
José Campins	Carpintero de marina
Juan Bernús	Calafate
Juan Carbó	
José Carbó	Papelero
Antonio Lleonar	Proveedor
Pedro Aymat	Confitero
Valentin Prat	Comerciante
Pedro Estela	Carpintero de Marina
Francisco Puig	Carpintero de Marina
Pablo Panasachs	Carpintero de marina
Antonio Martí	Maestro de Vela
Cayetano Mas	Calafate
Juan Mas	Calafate
Agustin Mas	Calafate
José Palau	Calafate
Juan Mosero	Calafate
José Sagristá	Empleado Aduana
Feliciano Mas	Hacendado
Mariana Mas	Viuda
Thomás Gay	Tonelero
Ignacio Vidal	Hortelano



DOCUMENT NÚM. 2

HMT, Padró municipal de 1854.

Barri 8. Barraques de la platja del Port

Nom i Cognoms	Lloc	Professió	Núm. casa	Anys*
Pablo Archs García	Tarragona		51	6 fills
Simón Arnau Archs	Tarragona	Matriculat	49-1º	
Jaime Aymat Solé	Tarragona	Pagès	1	
Elies Baldrich	Tarragona	Matriculat	4	
Teresa Barrera Prats	Tarragona	Vídua	43	
José Barrera	Tarragona	Matriculat	54	
Magdalena Brull Canturri	Tarragona		67	
Jaume Budesca Maixé	Tarragona	Matriculat	58-1º	
Ignaci Casanobas Garcés	Tarragona	Matriculat		
José Casanobas Giral	Arenys de Mar	Mestre veler	Casa s/n	
José Coca	Altafulla	Matriculat	40-1º	20
Tomás Espinach Escurpí	Tarragona		66	
José Ferre Saball	Balaguer	Peó	8	20
José Gabaldá Teixidó	Tarragona	Pescador	74-1º	7 fills
Pablo Garcia	Tarragona	Mariner	72	1 fill
Juan Genis y Brull	Tarragona	Matriculat	39	
Pablo Genis y Pamies	Tarragona	Matriculat	39	2 fills
Cristobal Gornals Gallet	Porrera	Matriculat	15, baixos	40
Francisco Grau	Tarragona	Matriculat	40	2 fills
Miguel GrauTarragona		Matriculat	61	4 fills
José Antonio Ingles	Tarragona	Matriculat	49	5 fills
Juan Juve Llaurado	Tarragona	Casa s/n30		
Jaume Llombart Porta	Tarragona	Matriculat	48	
Francisco Losa Montero	Cádiz	Empleat duana	8	1
Pedro Mallol Cornadó	Tarragona	Matriculat	5	
Lorenzo Mallol Pascual	Tarragona	Matriculat	5	
Pablo Mallol Pascual	Tarragona	Matriculat	5	
Pedro Mallol Pascual	Tarragona	Matriculat	5	
Antonio Martinez Montes	Cartagena		9	40
Juan Más Archs	Tarragona	Matriculat	38	
Antonio Mas Gisbert	Tarragona	Matriculat	38, baixos	8 fills
Pablo Masdeu Roca	Tarragona	Pescador	28	25
Pedro Masdeu Roca	Tarragona	Matriculat	30	5 fills
Francisco Miró Adserá	Tarragona	Matriculat	42	4 fills

Mateo Narch Teixidó	Tarragona	Pescador	18	4 fills
Juan Ortiz Maixé	Tarragona	Mariner	62	
José Pamies Galabert	Tarragona	Pescador	32	2 fills

Nom i Cognoms	Lloc	Professió	Núm. casa	Anys*
Ramón Pamies Galabert	Tarragona	Matriculat	32, baixos	
Antonio Pascual Ros	Barcelona	Matriculat	60	3 fills
José Pijuan Vilabella	Altafulla	Pescador	67-1º	25
Francisco Pons Budesca	Tarragona	Matriculat	68	3 fills
Jaume Prada	França	Peó	63, baixos	3 fills
José Recasens Llagostera	Altafulla		19	
Francisco Roca Budesca	Tarragona	Pescador	34	5
Ignaci Roca	Tarragona	Matriculat	71	
Bonaventura Rosich Lopez	Tarragona	Matriculat	68. 1º	2 fills
Bonaventura Rosich Prats	Tarragona	Matriculat	69	
Pedro Sabate Ariño	Gandesa	Matriculat	10	1 fill
José Sabedo	Tarragona	Pescador	16	1
Rafael Simó Fort	Tarragona	Matriculat	72	5 fills
Francisco Simó Ventura	Tarragona	Peó	3	5 fills
Jerónimo Simó Ventura	Tarragona	Navegant	60	
Joaquín Sulé	Barcelona	Escrivent	15, 1º	1
Francisco Ventura Ribera	Barcelona		52	5 fills

**anys que porten visquent a Tarragona. Si són de la ciutat apareix el nombre de fills.*



DOCUMENT NÚM. 3

ACPT, fons JPOP, sig. 162, exp. 15. 6. 5, 28 de gener de 1847.

Relació de les persones, que en condició de llogaters, ocupen les barraques de la platja del port de la ciudad, propietat de les Obres i quantitats satisfetes des de juliol de 1846 fins a la data.

Num. Barraca	Ocupant	Preu
1	Pablo Serra	50 rals
2	José Casanovas	36
3	Ramón Marot	28
4	Manuel Mallol 1º	28
6	Gertrudis Mauri	32
9	Ignacio Llumbart	32
15	Pedro Sabate	18
16	Ursula Janis	20
Num. Barraca	Ocupant	Preu
17	Juan Más	16
19	José Melendres	18
22	Manuel Mallol 2º	16
25	Domingo Casanovas	20
26	Ignacio Casanovas	20
48	Gerardo Cusidó	40
70	José Ricomá	16
72	Juan Rosich	16
73	Pablo García	16

"La Barraca que ocupa Francisco Simó se la concedió gratis la Junta de otras Obras respecto a que está obligado a desempeñar el oficio de Buzo cuando sea necesario al servicio de las mismas".

DOCUMENT NÚM. 4

ACPT, fons JPOP, sig. 162. Exp. 15.10, elaboració pròpia.

Relació de persones que sol·liciten per escrit construir una Barraca a la platja que hi ha entre el baluard del Llatzeret i el fortí del Francolí.

Juan Granada, José Agustín Caballero i Fernando Carrete, patrons de falutx
Gremi de Pescadors

Archs, Isabel	Radúa y Serra, José Antº
Archs García, Pablo	Ribas, Pablo
Barrera, Domingo	Ricomá, Francisco
Barrera, Domingo...7-7-1867	Ricoma y Babot, José
Casanovas Ferrando, Agustín	Roca Budesca, José...1872
Casanova, Domingo	Roca y Roca, Sebastián
Casanovas, Francisco	Rosell, Domingo
Casanovas Ixart, Ignacio	Sabate, Rafael
Casanovas, José Mª	Simó y Carrete, Francisco
Casanovas, Pedro	Simó y Casasús, Francisco
Casanovas y Gallart, Juan	Simó y Casasús, Pablo 7-10-1870
Casanovas y Gallart, Martín	Simó y Casasús, Pedro
Casas, Tomás	Simó, Pablo
Chumi y Berichot, Juan	Solé y Plana, Carlos y otros patrones
Fortuny Olivé, Juan... Año 1873	Soler y Salas, Benito
Gaillard, Alfonso, 28-8-1869	Soler y Melendres, Juan
García, JaumeSoliano	Forés, José...23-5-1870
Grases, Pablo	Soliano y Grau, Pablo
Llavería, Joaquín	Soliano Morera, José
Llombart, Jaume	Suliano Rodríguez, Jaime
Malla y Blas, Felipe	Soliano y Salvador, José
Mallol Mateu, Manuel	Suliano y Mora, José
Mallol Mateu, Pedro	Teixidó, José
Más, Manuel	Teixidó, Sebastián
Masdeu y Roca, José	Verdura, Jorge... Año1871
Masdeu y Roca, Mariano	
Masdeu y Roca, Sebastián	Mateu y Doménech, Pablo
Melendres, Mariano	Nolla y Blay, Felipe



Núñez y Ribas, Pedro	Pascual, José
Pascual, Rafael	Pedrol y Casanovas, Pablo
Pedrol y Casanovas, Pedro	Pedrol, Tomás
Pons, Joseph, 3-11-1863	Prats y Cusidó, José
Prats, Miguel	

DOCUMENT NÚM. 5

AMT, Padró municipal, 20 d'agost de 1875

Barri 9 i 10 - SERRALLO

Nom i Cognoms	Lloc Naixement	Ofici	Núm. Familiars
Francisco Sampera Llorens	SanCarlos	Marinero	5
Rafael Pascual Prats	Serrallo	Marinero	6
Ramón Nolla Roca	Riudecañes	Labrador	6
Timoteo Augecerta	San Carlos	Marinero	5
Manuel Pijuan Ferre			
Francisco Masdeu Padrola	Reus	Marinero	5
Salvador Moratal Sanchez	Valencia	Capataz	5
Manuel Brexa Casteller	San Carlos	Marinero	5
José Ribas SoléLérida	Labrador		5
José Pons Boada	Tarragona	Marinero	4
Sebastián Masedeu Roca	Tarragona	Marinero	4
Sebastián Rilla Oubiol	Vinaroz	Marinero	5
Domingo Marquez Cosidó	Tarragona	Marinero	2
José Ariño Vidal	Vilanova	Marinero	2
José Arió Cosidó	Vilanova	Marinero	1
Vicente Moreno Plá	Valencia	Labrador	5
Antonia Morera IcartT	arragona	Viuda	3
Francisco Bertran	ZaragozaVinaroz	Marinero	4
Vicente Torres Mirtalles	Vinaroz	Marinero	4
Pelegrí Aumatell Garcia	Reus	Marinero	4
José Chisbert Mas	Castellon	Labrador	4
Pascual Oms Salvado	Península	Marinero	4
Antonio Franquet Fuget	Serrallo	Marinero	4
José Pascual Burunat	Cherta	Labrador	4
Pedro Mestre Carré	Islas	Labrador	3
Francisco Sera Carbó	Tortosa	Marinero	3
José Guzmán Navarro	San Carlos	Marinero	3
Fernando Guzmán Collell	Península	Marinero	3
Batista Puxc Juliá	San Carlos	Marinero	3
Pablo Donato Lladó	Tarragona	Marinero	2

Miguel Grau Barsells	Tarragona	Marinero	2
Antonio Guzmás Collell	Península	Marinero	2
José Barrera Diloli	Tarragona	Marinero	4
José Martí Herrero	Valencia	Capataz	5
Antonio Valero Sanchez	Valencia		2
Pedro Muntané Gisbert	Falset	Peón	6

DOCUMENT NÚM. 6

AMT, llibre d'actes municipal, 4 de març de 1822, vol. 1, senyal 84. Arbitrios Municipales para Tabernas de Aguardiente de Tarragona y Puerto.

Puerto y Playa

Ignacio Lumbar	Barraca, 11 -Clase – 2 ^a
Angel Sasa	" 12 - " 1 ^a
Aldifonso Chapadu	" 14 - " 3 ^a
Raimundo Padrol	" 15 - " 3 ^a
Agustin Rafort	" 18 - " 2 ^a
Mateu Virgili	" 35 - " 1 ^a
Teresa Cugul	" 50 - " 3 ^a

Calle Mar

María Barba	2 ^a
Teresa Povill	3 ^a
Magdalena Aspos	2 ^a
Francisco Munne	2 ^a
María Ribalda	2 ^a
Tecla Llombart	3 ^a
Pera Alias	3 ^a
Joan Figuerola	1 ^a

Calle Smith

Vicente Vantura	3 ^a
Lorenzo Anda	3 ^a
José Nogues	3 ^a

Calle S. Oleguer

Angracia Marce	3 ^a
----------------	----------------

Calle San Félix

Tecla Mas	3 ^a
-----------	----------------

Camino del Puerto

Francisco Dunado	3 ^a
------------------	----------------



