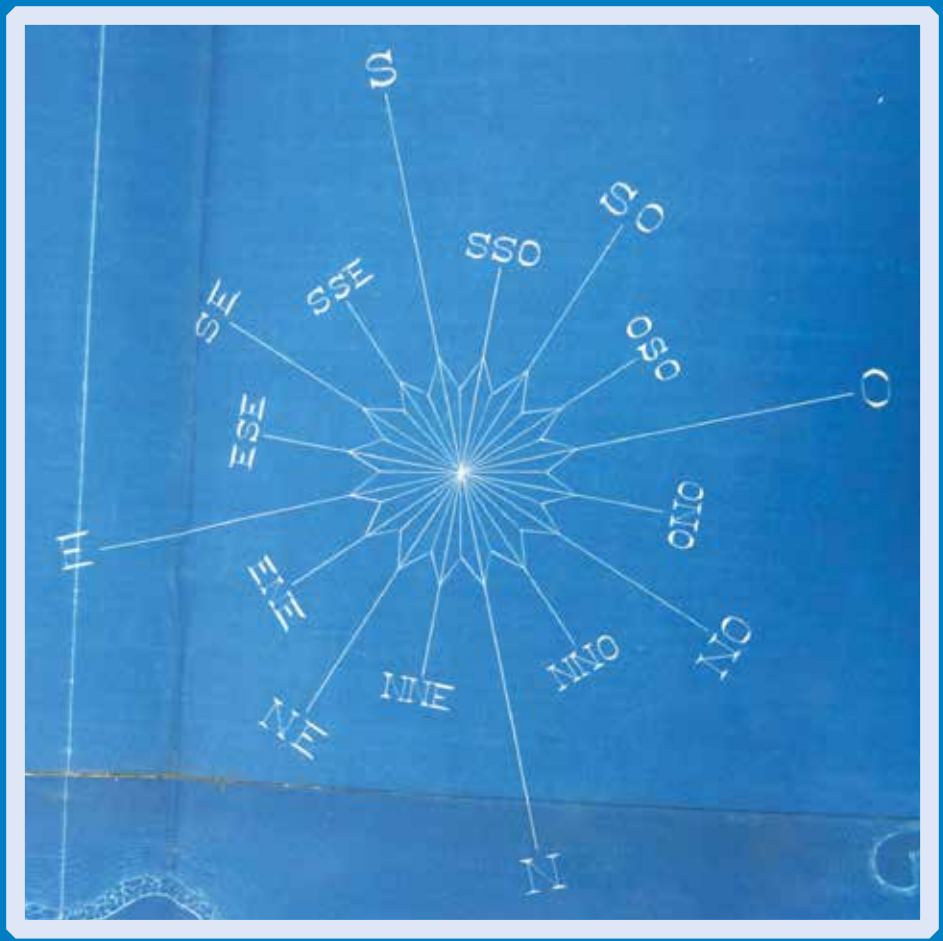
Les escales del mar

LES VIES DE COMUNICACIÓ DE VIANANTS ENTRE LA PART ALTA I LA PART BAIXA DE TARRAGONA EN ELS DARRERS CENT CINQUANTA ANYS



Ramon Aloguín i Pallach

Les escales del mar

Edita: Autoritat Portuària de Tarragona

Autoritat Portuària de Tarragona – Servei de Publicacions
C/ Anselm Clavé,2
43004 Tarrgona

publicacions@porttarragona.cat

1a edició: Març 2018

© Del text: Ramon Aloguín i Pallach

© Del pròleg: Jordi Piqué Padró

Imatge de la coberta: Rosa dels vents del projecte del Moll de Costa, enginyer Saturnino Bellido, 1889 (AHP)

Disseny gràfic: Fèlix Arola

Impressió: Gràfiques Arrels

ISBN: 978-84-948343-0-1

Dipòsit legal: T 215-2018

Coordinació de l'obra i imatges: Arxiu del Port i
Servei de Publicacions del Port de Tarragona

Els dibuixos i croquis que il·lustren l'estudi són originals d'Amàlia Jansà i Fenollosa, estudiant del projecte de fi de carrera de l'Escola d'Arquitectura de la URV. Han estat dibuixats a partir dels plànols de l'ICGC (Institut Cartogràfic i Geològic de Catalunya), amb corbes de nivell cada 5 metres.
Les fotografies són propietat dels seus autors, que consten al peu.
Les fotografies sense menció són de l'autor i s'hi fa constar la font des d'on s'han reproduït.

Qualsevol forma de reproducció, distribució, comunicació pública o transformació d'aquesta obra només pot ser realitzada amb l'autorització dels seus titulars, llevat l'excepció prevista per la llei. Dirigeixi's a CEDRO (Centro Espanyol de Derechos Reprográficos, www.cedro.org) si necessita fotocopiar o escanejar algun fragment d'aquesta obra.

Les escales del mar

LES VIES DE COMUNICACIÓ DE VIANANTS ENTRE
LA PART ALTA I LA PART BAIXA DE TARRAGONA
EN ELS DARRERS CENT CINQUANTA ANYS

Ramon Aloguín i Pallach

1. Escales del carrer de Cartagena estat actual, detall (Fotografia: Quim Vendrell)

PRESENTACIÓ

La fesomia de Tarragona, marcada per un fort desnivell, ha configurat, des dels seus inicis com a ciutat, una clara diferenciació entre la Part Alta i la Part Baixa; la primera, el centre històric a partir del qual s'anà bastint la catedral i l'entramat de carrers, on visqué gran part de la població durant segles. La Part Baixa, en canvi, va créixer i s'anà configurant en concordança amb el port i la seva activitat mercantil, especialment a partir del segle XIX.

Tot i que a la Part Alta s'hi situà el centre de poder, tant eclesiàstic com jurídic o municipal, no podem oblidar que bona part del llegat romà de la ciutat, com l'amfiteatre, el teatre o les termes públiques, es troba a la Part Baixa. El port de Tarragona, que s'inicià precisament en època romana, és el principal artífex i promotor del creixement d'aquesta zona. L'explotació de la pedrera de Pons d'Icart, principal subministradora de la pedra necessària per a confegir els dics i molls portuaris; els presidiaris; les barrinades; les expropiacions i les permutes de terrenys, o el naixement de la població de la Marina condicionaren la fesomia d'aquesta part de la ciutat i la configuració i el traçat dels carrers de la zona, amb escales i desnivells importants.

Aquestes escales i desnivells entre la Part Alta i la Part Baixa avui són els protagonistes del llibre que teniu a les mans, que ha vist la llum gràcies a l'estudi dut a terme per Ramon Aloguín, arquitecte i bon coneixedor del nostre patrimoni. Com bé diu en la introducció del llibre, abans de llegir-lo cal fer una reflexió prèvia en el sentit que els nostres avis i besavis, essencialment, caminaven, anaven amunt i avall, sense cotxes, ni motos, ni autobusos; és per això que l'existència de les escales per salvar desnivells i escurçar distàncies era fonamental.

Algunes d'aquestes construccions van ser assumides pels organismes portuaris, com també ho ha estat la passarel·la de vianants que s'alça sobre les vies del ferrocarril en un nou intent d'apropar la ciutat al mar, amb la implicació directa del Port de Tarragona, que sempre ha tingut cura de les relacions port-ciutat.

Josep Andreu Figueras
President del Port de Tarragona

2. Escales del carrer de Castaños, estat actual, detall (Fotografia: Quim Vendrell)

PRÒLEG

Fa més de dos mil anys que els romans van establir una base militar al costat d'un petit poblat ibèric. Així es va fundar Tarraco, una ciutat que va esdevenir capital de la Hispània Citerior i que va assolir una importància molt significativa pel seu valor estratègic, polític i administratiu.

La ciutat romana, com l'actual, s'emplaçava damunt del turó i davallava fins al mar, unes característiques orogràfiques que definien i continuen definint en el present una configuració urbana determinada, atès que entre el cim del tossal i la línia del litoral es registra un desnivell de vuitanta metres. Això significava, sens dubte, un avantatge per assegurar la defensa, però també presentava inconvenients, com per exemple l'obligada elevació de la conducció d'aigua potable per al consum de la població. Un problema que no es resoldrà definitivament fins a l'any 1931, amb l'actuació del primer ajuntament republicà, que executarà el projecte de l'arquitecte Josep M. Pujol de Barberà.

En el decurs dels segles, Tarragona s'anirà desenvolupant al voltant de dos nuclis determinats per aquesta orografia: la Part Alta i la Part Baixa. Dos àmbits urbans que determinaran unes característiques socials i econòmiques pròpies, amb unes vies de comunicació que no es resoldran fins a finals del segle XIX i la primera meitat del segle XX, bàsicament amb escales.

Hi ha altres accepcions, però, habitualment, entenem per escala una sèrie d'esglaons des d'un nivell a un altre que permeten de pujar o davallar caminant de l'un a l'altre. Per tant, una escala és una via de comunicació de vianants que no permet la circulació rodada. Aquestes escales que permeten la connexió dins de la ciutat entre la Part Alta i la Part Baixa són l'eix al voltant del qual gira aquest treball de l'arquitecte Ramon Aloguín i Pallach.

Així doncs, pujant i baixant o bé descendint i ascendint, Ramon Aloguín presenta un recorregut des de les escales del carrer Vapor fins a la passarel·la sobre la via del tren que encara s'està construint, passant per les escales dels carrers Castaños, Rebolledo, Cartagena i de la Pau, fins a arribar a les escales de l'Estació. Tant si són escales fixes com mecàniques, l'autor repassa cada una d'aquestes vies. Primer, com no pot ser d'una altra manera atesa la seva formació, amb dades tècniques de cotes, mides i materials. Després, amb anotacions històriques de les vicissituds que van envoltar cada una d'aquestes escales. Tampoc no oblida aquells projectes que no van reeixir, com les escales i l'ascensor del Balcó o el projecte Bofill.

Aquest text, que combina la visió de l'espai d'un arquitecte i l'anàlisi del passat d'un historiador, se centra en unes vies que sovint utilitzem però que desconeixem. Ara, continuarem pujant i baixant, però aquell conjunt d'esglaons esdevindran, si més no, més propers.

Jordi Piqué Padró
Historiador i arxiver

3. Escales del carrer de Rebolledo, estat actual, detall (Fotografia: Quim Vendrell)

INTRODUCCIÓ

Com en qualsevol estudi històric, ens hem de traslladar mentalment en el temps. Ens prepararem per entendre l'època on anirem: talment com quan viatgem per l'espai. Visitarem un lloc on el paisatge, els costums i l'idioma no són aquells als quals estem habituats. Després, ens sorprendrà verificar que les diferències són accessòries, mentre que el que és essencial varia molt poc.

És ben coneguda la frase del senyor Magrinyà: «la Tarragona del 1800 [...] era un gran convento, una gran fortaleza y un museo arqueológico viviente». Pel que ens interessa ara, el que remarca la sàvia descripció és que més de mil cinc-cents anys no havien esborrat la potent empremta romana, present arreu. A llevant i sud, el pendent baixava fins al mar per costes abruptes però practicables, plenes de restes d'edificis romans. Magrinyà descriu un seguit de camins: al Miracle, a Sant Miquel del Mar... A ponent, amb les restes del teatre romà, ens trobem amb un cingle natural que provoca un canvi de nivell sobtat, un salt ben aprofitat pels molins de la Part Baixa, ja documentats a l'alta edat mitjana. Després, tot el territori s'inclina suaument vers el riu Francolí, fins a la plana de l'horta.

A partir dels inicis del segle XIX, s'obre la pedrera per construir el port modern. L'enorme extracció de roca va canviar radicalment la topografia. Les ruïnes romanes van ser dràsticament eliminades, com també els diversos camins de baixada. Resta únicament la via principal, formada pel que seran els carrers de la Unió del Port i Apodaca, i el carrer de «darrere els molins», per damunt del teatre. Es forma un nou tall formidable, el cingle artificial de la pedrera del Port.

L'eixample del segle XIX es va esforçar per comunicar les dues parts, però no va poder salvar amb normalitat els grans desnivells. La Part Baixa resta, encara avui, radicalment separada de la Part Alta. A ponent, el cingle natural vorejat pel Rec Major (amb un desnivell d'entre 5 i 18 m). A llevant, el tall artificial de la pedrera (amb un desnivell d'entre 15 i 25 m, màxim al Balcó del Mediterrani). Es configuren dues zones diferents de la Part Baixa: la que es troba sota el tall natural i la que queda sota el tall de la pedrera. Com veurem, les solucions per salvar el desnivell són diverses per a cada sector. El tercer sector, proper al riu, no presenta cap problema de desnivells abruptes.

En situar-nos a la nostra història, el vehicle de motor no existeix. El transport amb animals de càrrega es reserva per a les mercaderies. La possibilitat de moure's en cotxe de cavalls, o senzillament muntant, està reservada a un sector extremadament reduït de la població. Els nostres besavis caminaven: caminaven els homes per anar a treballar, quatre passejos diaris; caminaven les dones fins al mercat de la plaça Corsini, possiblement cada dia (recordem que no hi havia neveres); caminaven els uns i les altres, per fer qualsevol gestió dalt a Tarragona. Perquè, si bé la població de la Marina era cada vegada més important, tant econòmicament com en nombre d'habitants, l'administració i els serveis seguien sent dalt, a la ciutat alta.

La necessitat d'escales que facilitessin superar els desnivells de l'urbanisme tarragoní es podia comparar a aquell somni de tenir el pont per travessar el riu tan reclamat en aquells llocs on el necessitaven.

En una ciutat dominada ara pels vehicles, no és fàcil imaginar una població que es trasllada exclusivament a peu. Però és aquest l'escenari. El primer cotxe matriculat a la província de Tarragona, T-1, fou un faetó doble, a Tortosa, l'any 1907. L'any 1911 se'n van matricular 25, i la xifra va augmentar, amb els vehicles Ford de sèrie, fins a 3.993 l'any 1930. Ni la meitat eren a Tarragona ciutat: tant Tortosa com Reus tenien poblacions i activitat comparables, si no superiors, a la de la capital de la província. A partir de 1959 (amb 19.529 vehicles matriculats) la matriculació es dispara, i l'any 1965 ha augmentat vertiginosament i hi ha ja 45.864 matrícules noves. Avui tenim un vehicle per cada 1,2 persones, densitat molt difícil de gestionar, com experimentem en el nostre dia a dia.

Les escales del mar és un reportatge de les diferents vies que, en els darrers cent cinquanta anys, han facilitat la comunicació entre les dues parts de la ciutat: l'alta i la baixa. El període es justifica sol: entre el desenvolupament de la Part Baixa, a remolc del port modern, a partir de 1880, i la recuperació de l'exercici físic com a bé social, pròpia de l'inici del segle XXI, que ha portat els gestors de la ciutat a tenir més cura dels vianants, malgrat l'enorme preponderància dels vehicles de motor. Caminar és socialment interessant i ho és també efectivament: una activitat sostenible i saludable.

Les escales es reporten per ordre topogràfic, començant per ponent, a les escales del carrer del Vapor, i acabant a llevant, amb la Passarel·la 2018, flamant via de comunicació que, amb un elevat nivell de confort i accessibilitat, ja no és una escala, sinó una rampa. He afegit l'Escala Reial del Port, modest homenatge a l'enginyer Saturnino Bellido i al seu esplendorós projecte del Moll de Costa, que va posar les bases del port actual i va situar Tarragona a la modernitat.

L'estructura vol ser molt senzilla: hi ha una fitxa amb les característiques tècniques de l'escala, seguida de les notícies històriques fins als nostres dies (amb les il·lustracions corresponents) i un reportatge fotogràfic de l'estat actual.

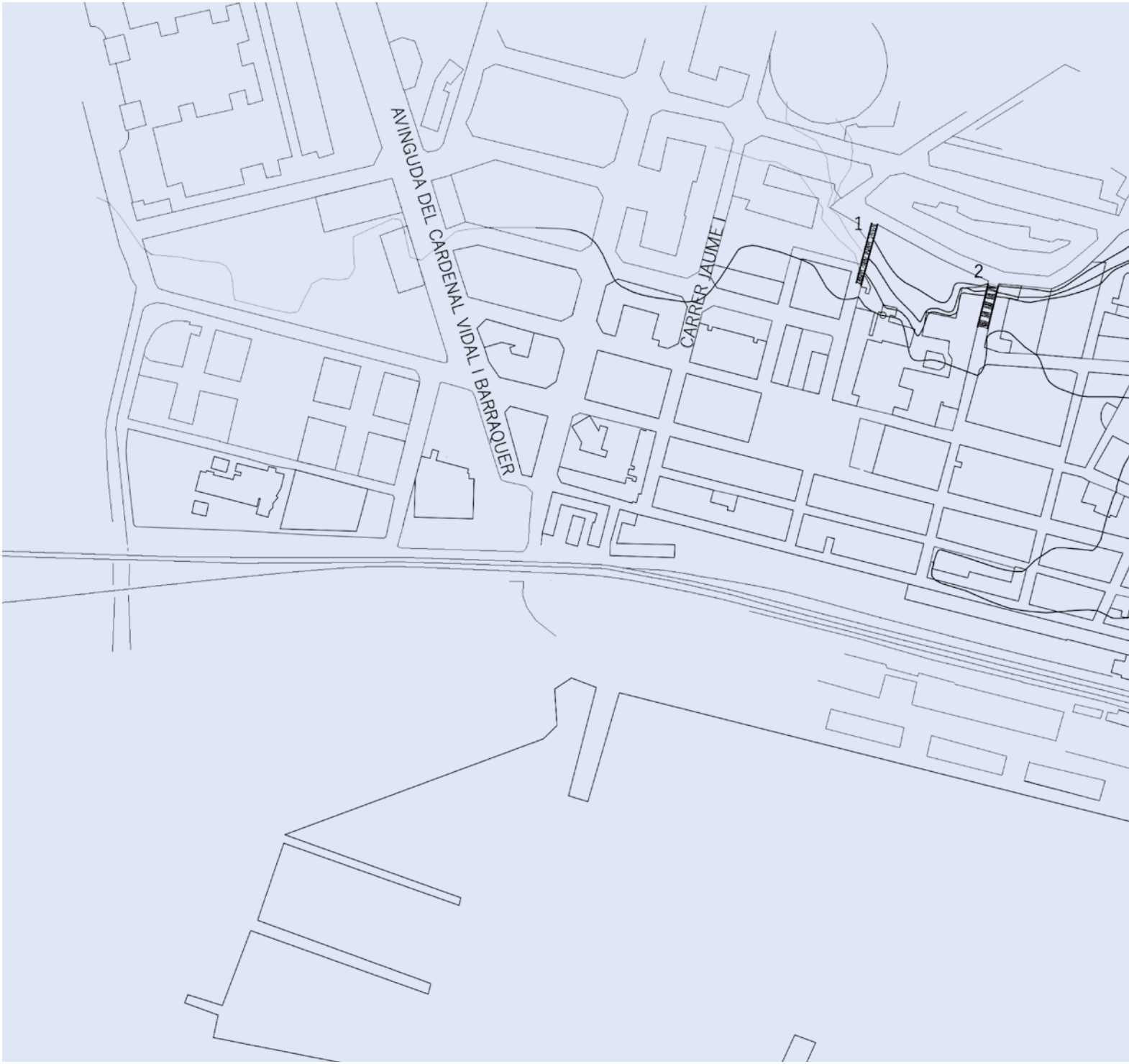
Com a afegit curiós, al final s'han arreplegat un seguit d'intervencions que no han superat els papers però que deixen ben palès el grandíssim interès que ha desvetllat el tema entre els tarragonins. L'escalinata de Ramon Salas o l'ascensor de Tomàs Brull són propostes, en definitiva, per suavitzar o suprimir el tall urbà que separa les dues ciutats. Per acabar, es recullen dos grandiosos projectes per a la façana marítima que no han passat de la proposta, per molts motius, sobretot l'elevat cost econòmic i la immensa dificultat, tan pròpia de casa nostra, de fer posar d'acord diverses administracions públiques.

Acabarem amb un capítol de conclusions i els afegits habituals de reconeixements, bibliografia, fonts i notes.

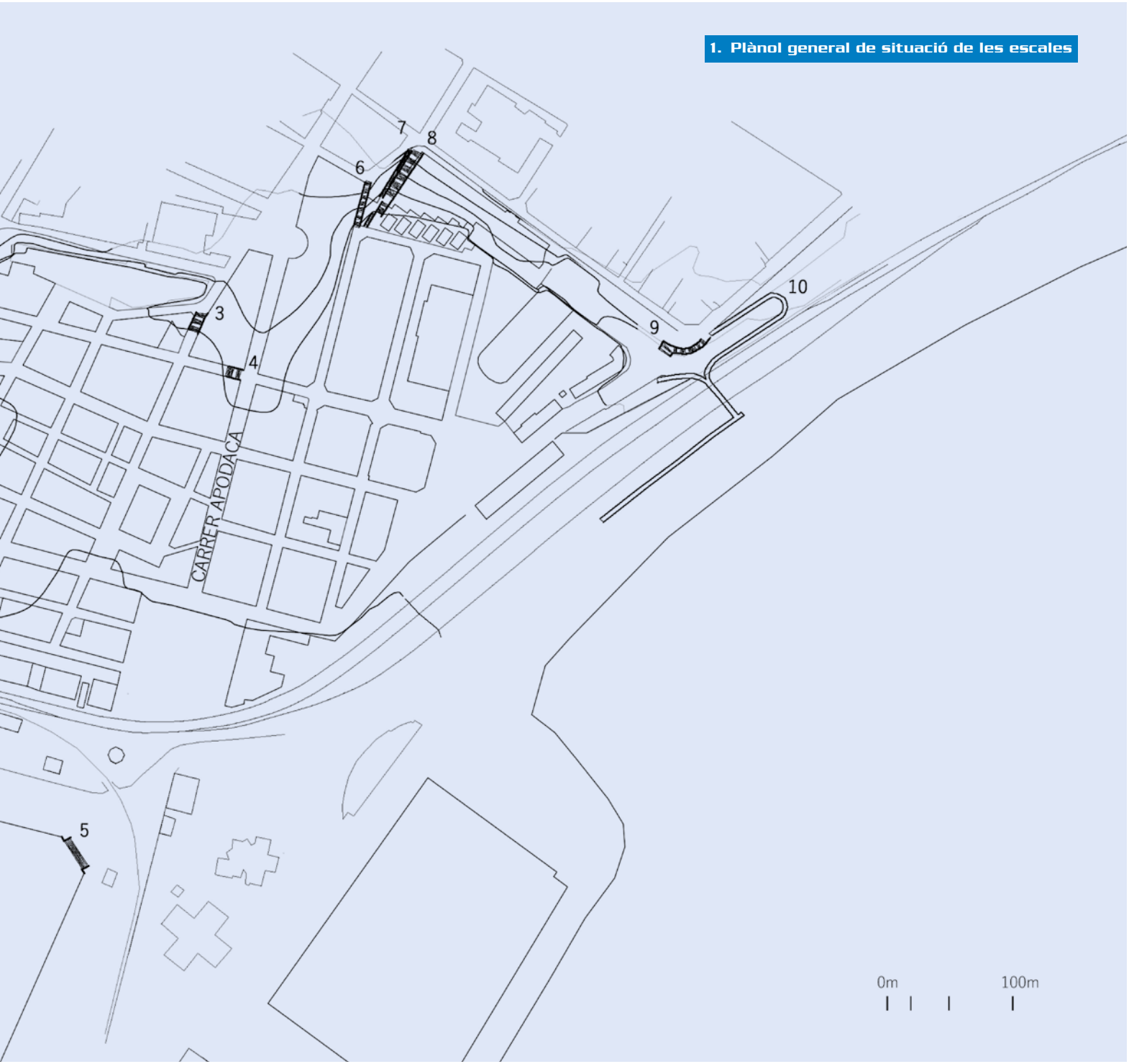
Aquesta publicació no té cap altre objectiu que deixar constància dels esforços que s'han fet fins ara per comunicar les parts alta i baixa de la ciutat. I, si és possible, esperonar a seguir-ne fent per assolir normalitzar la unió de les dues parts de Tarragona i de la ciutat amb el mar.

Tarragona, maig–desembre de 2017

Les escales del mar


AVINGUDA DEL CARDENAL VIDAL I BARRAQUER
CARRER JAUME I
1
2

1. Plànol general de situació de les escales



1 ESCALES DEL CARRER DEL VAPOR (les Cent Escales)

Situació
Connecten el carrer Vapor amb el carrer Dr. Zamenhof
Data: 1922

Cota inferior: 6,00 m
Cota superior: 24,00 m
Desnivell: 18,00 m

Amplades
Escales mecàniques: 1 m
Escales alternatives: varien de 2,5 a 3 m

Desenvolupaments
Mecàniques: 3 trams de pujada i baixada
Alternatives: diversos trams molt curts, amb un màxim de 4 graons resseguint el perfil de la roca i de 9 graons en els trams adossats al mur de contenció del c. Dr. Zamenhof

Materials
Mecàniques: acer
Alternatives: fusta tractada damunt perfils d'acer

2. Plànol de situació de l'escala 1

El cingle natural que defineix la suau curvatura del carrer Dr. Zamenhof era recorregut, a mitja alçada, pel Rec Major. L'aigua saltava el desnivell i feia funcionar els molins del port. Una immensa bassa en regulava el cabal.

El Rec Major va ser, durant segles, el sistema d'irrigació més important de l'horta del curs baix del Francolí, en el marge esquerre. En el tram final era la força motriu d'un seguit de molins, documentats abans de la repoblació medieval. Es tracta, per tant, d'una infraestructura agrícola i industrial de primer ordre, d'origen remot, possiblement romà.

Les dificultats de gestió urbanística i econòmica havien de ser importants per no poder solucionar l'accés al carrer Vapor, seu de la primera indústria tarragonina (La Fabril Tarraconense, 1857; posteriorment la fàbrica Chartreuse) i amb una població laboral nombrosa per l'època.

Finalment, l'any 1922 es fa la primera escala. El 2009, coincidint amb la recuperació de la vella destil·leria com a seu de l'Escola Oficial d'Idiomes, es converteix a escala mecànica (arquitecte: Eloi Balcells).

NOTES HISTÒRIQUES

1902. Els veïns es queixen, per instància presentada a l'Ajuntament, del perill de les esllavissades sota el Rec Major. L'arquitecte municipal, Josep Maria Pujol, els dóna la raó i suggereix que els propietaris de les finques tinguin cura de la contenció dels talussos. No hi ha cap notícia de les escales.[1]

1 AMT, expedient 21/1902.

Les queixes per esllavissades i filtracions d'aigua seguiran fins al 1976, quan finalment es tancarà la circulació d'aigua.

1903, 1906. Els monjos de la Cartoixa, representats pel seu superior, Deschaux, demanen diverses llicències de reformes i ampliacions de la seva fàbrica del licor Chartreuse, a la plaça dels Infants, sense que en cap moment es faci esment de les escales. No deixa de sorprendre que l'activitat de la fàbrica, notable a l'època, no tingués una bona comunicació amb la ciutat alta.

1922. La Comisión de Fomento de l'Ajuntament de Tarragona demana a l'alcalde que encarregui a l'arquitecte municipal les escales del carrer del Vapor, en l'escrit que es reprodueix aquí:

> «EXCMO. SOR.
> Por ser de reconocida conveniencia facilitar el tránsito del vecindario entre parte y media de la población, entiende la Comisión que suscribe coincidiendo con la opinión del Sr. Arquitecto Municipal, que debería V.E. acordar se proceda lo más brevemente posible al arreglo de las escaleras del final de la calle de Castaños y de este modo quedarían satisfechos los justos deseos manifestados por el público para que se subsanen la deficiencia que existe.
>
> Al propio tiempo sería también de grande utilidad y se prestaría un buen servicio al público, la construcción de una escalinata frente a la calle del **Vapor** que sirva de enlace con la de Lérida [actual carrer Sevilla], y al efecto podría V.E. encargar al Sr. Arquitecto el oportuno proyecto de la obra de que se trata a fin de llevarla a debida ejecución.
> No obstante etc.
>
> Tarragona, 18 de octubre de 1922.»[2]

El document conté tres signatures (José Arana, Bonaventura Miró i una tercera d'il·legible) i la següent nota al marge: «Aprovat per l'Ajuntament en el Ple del 24 d'octubre». La negreta per remarcar el carrer Vapor i la indicació sobre el carrer Sevilla són de l'autor.

1927. L'Ajuntament agraeix la col·laboració dels cartoixans en la delimitació de les escales i demana que el mur que es pensa fer sigui uns 50 cm més alt. Les escales estan ja acabades, però són força senzilles, lluny de l'escalinata de què parla la moció de la Comisión de Fomento.[3]

Per les dades del projecte de l'arquitecte Eloi Balcells, sabem que tenien 1,40 m d'amplada i estaven formades per graons d'obra revestits de panot hidràulic, amb 8 trams i 7 replans de longituds irregulars. Si els graons eren, com a mínim, de 0,17 m d'alt, mida estàndard, està clar que n'hi havia d'haver més de cent: el nom popular està plenament justificat. Són les escales que salvaven el major dels desnivells entre la Part Alta i la Part Baixa de la ciutat, ara superades per les del Palau de Congressos.

1969. Les baranes eren metàl·liques i s'havien de reparar, amb un pressupost d'11.800 pessetes que va presentar el manyà Casellas per «refuerzos de barrotes en T y tubería de ½ pulgadas sustituyendo la mala».[4]

2 AMT, expedient 24/1922.
3 AMT, expedient 28/1927.
4 AMT, expedient 644/1969.

4. Les escales l'any 2008 (Fotografia: Eloi Balcells)

5. Les escales l'any 2008 (Fotografia: Eloi Balcells)

6 i 7. Les escales alternatives L'any 2008 (Fotografies: Eloi Balcells)

1976. El Rec Major deixa de funcionar en el seu tram final, amb la qual cosa es pot millorar el tallat que estava en perill d'esllavissades constants. Es farà una escala alternativa, de recorregut sinuós, més amable que l'adossada al mur de la Chartreuse, de recorregut rectilini. Dissortadament, va ser víctima de reiterats actes vandàlics i va arribar al 2008 en un estat deplorable.

2009. Les velles escales són substituïdes per les actuals, mecàniques, de pujada i baixada, inaugurades el Nadal de 2009. Superen un desnivell de 18 m i van significar un cost de 2,3 M€. Arquitectes: Eloi Balcells, Balcells arquitectes.

La mecanització de les escales, sumada a l'escola d'idiomes de la renovada Chartreuse, va aportar dinamització al barri. Els murs de contenció, lliures de la servitud de suportar el pas de les aigües, van permetre ordenar l'àmbit urbà: es produeix un mirador a la cota +24, al final del carrer Sevilla i a l'inici del carrer Dr. Zamenhof.

Des d'aquest mirador s'accedeix a les escales mecàniques, que, com les històriques, tenen un traçat recte, adossades al mur de la Chartreuse.

També es construeixen unes altres escales alternatives, que recorden, amb el seu recorregut en diferents direccions, les escales dels 80. En la major part dels trams són de planxa metàl·lica perforada damunt d'estructura de tub d'acer. Substitueixen les inicials, de fusta. En el tram adossat al mur de contenció, els graons són de pedra natural tipus Sénia.

8. Estat actual de les escales mecàniques (Fotografia: Quim Vendrell)

9. Estat actual del mirador del carrer Sevilla, a la cota 24

10. Estat actual de les escales alternatives

2 ESCALES DEL CARRER DE CASTAÑOS (escales de La Farinera)

Situació
Connecten el final del carrer Castaños amb el carrer Dr. Zamenhof

Data: 1951
Cota inferior: 6,00 m
Cota superior: 21,00 m
Desnivell: 15,00 m

Amplada
8 m (3 m d'amplada inicial, eixamplada 5 m més el 1998)

Desenvolupament
88 graons (8 trams d'11 graons), de 0,16 x 0,30 m

Materials
Graons d'obra revestits amb panot hidràulic. Barana central (1998) de tub metàl·lic.

3. Plànol de situació de l'escala 2

El *Plano-guía de Tarragona*, editat pel Sindicato de Iniciativa y Turismo l'any 1948, ens detalla com es comunicaven els dos nivells: un complex conjunt de rampes i d'escales, ineficient, més propi d'un camí de muntanya que no pas d'una via urbana.

S'explica que, aprofitant la inauguració del Mercat Central, el 1916, hi hagués una veritable revolta dels ciutadans que exigien solucions, amb la magnífica instància tan detallada que es reprodueix més avall.

No és fàcil explicar per què l'Ajuntament no va poder atendre el que es demanava. La situació política era prou estable, i l'econòmica, excel·lent. Cal pensar que la solució afectava, poc o molt, al Rec Major, i, per tant, als regants de l'horta del Francolí.

Aquí s'enceta una història per fer: l'oposició social entre dues parts de la ciutat. D'una banda, la Part Alta de capellans, terratinents i rendistes aristocràtics, i els seus pagesos, d'economia clarament extractiva. De l'altra, ben contrària, la Part Baixa de burgesia de comerciants i naviliers, i els seus obrers, d'economia decididament inclusiva i que, per disgust dels de la Part Alta, s'estan enriquint de pressa i molt.

Quan el regidor Rigau reprèn el tema l'any 1946, a la reunió hi va el senyor Josep Ixart, president de la Comunitat de Regants de l'Horta de Tarragona. La seva opinió s'havia de prendre en consideració.

L'escala no es farà realitat fins a l'any 1951. I és gràcies a la tossuderia de l'arquitecte municipal, Josep Maria Monravà, que estava clarament a favor del progrés. La magnitud de l'oposició dels propietaris és proporcional a l'amplada assolida

per l'escala: només 3 metres. Un veritable avenc urbà on ressonaven les passes dels vianants com en una pel·lícula de por de les de l'època.

NOTES HISTÒRIQUES

1916. Es presenta a l'Ajuntament de la ciutat un plec de signatures per demanar l'accés a la Part Alta per La Farinera. Són, en total, 73 persones, incloses la majoria de les empreses de l'àmbit, entre d'altres, l'Harinera Castaños, que no semblava veure's perjudicada malgrat ocupar parcialment l'espai on es demanaven les escales. Per l'època, suposa un moviment considerable, l'Ajuntament ho tenia difícil per negar-s'hi.

En la instància, escrita com era habitual a mà i amb tinta, damunt un paper de qualitat que cent anys després es pot llegir amb tota claredat, s'exposen els motius de la petició:

> «Los que suscriben, vecinos de esta Ciudad, a V.E. acuden y con respeto exponen:
>
> Ya de antiguo viene siendo una necesidad el arreglo de la cuesta que existe al final de la calle de San Miguel, en la confluencia de ésta con la de Castaños, por ser en número muy crecido los vecinos del Puerto que la utilizan para salir al exterior de la población [fan referència a sortir a l'exterior de la Part Baixa, fet que deixa testimoni de la consciència de separació de les dues parts de la ciutat].
>
> Repetidas veces los infrascritos habían pensado dirigirse a V.E. en súplica de que el Ayuntamiento tal arreglo ordenara, y como ahora se siente más que nunca la necesidad del mismo, pues el tránsito por la expresada cuesta ha aumentado considerablemente desde la inauguración del Mercado Central, no quieren diferir por más tiempo la súplica, que elevan a V.E. en espera de que la trasladará a la corporación de su digna presidencia.
>
> Si el Ayuntamiento tomara el acuerdo de realizar tal mejora –y tenemos la seguridad que lo hará en su deseo de satisfacer las necesidades del vecindario– beneficiaría con él a los vecinos de numerosas calles del Puerto, entre otras las de San Miguel, Castaños, Castellarnau, Nueva de Santa Tecla, Smith, Real y Mar. Además, favorecería el sostenimiento del Mercado Central, toda vez que serían muchísimas más las personas que a él acudirían en días ordinarios y se evitaría el que todas las calles citadas dejaran de hacerlo en días de lluvia a causa de las pésimas condiciones de la cuesta expresada.
>
> Suplican, pues, los que suscriben, se sirva V.E. dar cuenta de esta instancia a la Comisión de Fomento, a fin de que, previo el estudio conveniente, emita élla su dictamen, que no dudamos será en el sentido de acceder a nuestro justo ruego.
>
> Gracia que espera obtener de la bondad de V.E.
>
> Tarragona, veinte de enero de mil novecientos diez y seis.»[5]

1922. La resposta de l'Ajuntament no s'ha trobat. Únicament, reproduïda íntegrament a l'anterior article, la proposta de la Comisión de Fomento de l'any 1922, que suggereix millorar les escales del carrer Castaños:

5 AMT, expedient 79/1916.

11. Plànol de Tarragona, on es veu el precari estat de la pujada de Castaños a Zamenhof, 1948 (AHT, Fons família Yxart)

«EXCMO. SOR.
Por ser de reconocida conveniencia facilitar el tránsito del vecindario entre parte y media de la población, entiende la Comisión que suscribe coincidiendo con la opinión del Sr. Arquitecto Municipal, que debería V.E. acordar se proceda lo más brevemente posible al arreglo de las escaleras del final de la calle de **Castaños** y de este modo quedarían satisfechos los justos deseos manifestados por el público para que se subsane la deficiencia que existe...»[6]

La negreta per remarca el carrer Castaños és de l'autor.

Podem suposar que es va fer el mínim per acontentar els peticionaris, però sense solucionar el problema de manera definitiva en la forma d'escala que es demanava.

1946. Caldrà que passin trenta anys per tornar a tenir notícies de gestions per normalitzar la situació. En l'acta del Ple del dia 29 de juliol de 1946, s'acorda fer una escala que uneixi el carrer Castaños amb el que en diuen «prolongació de Caputxins» (ara,

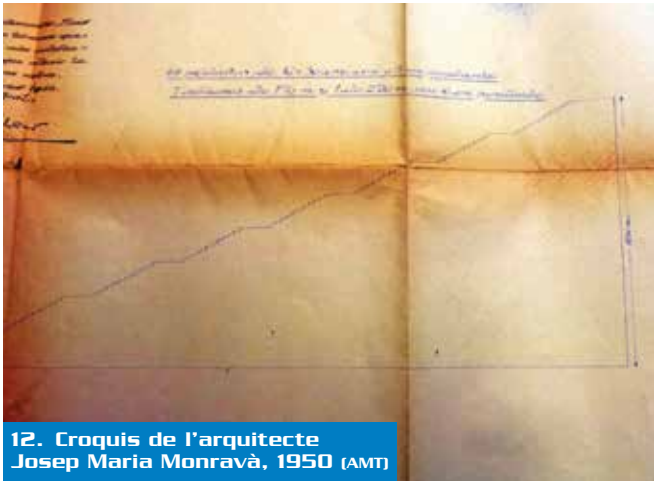
6 AMT, expedient 24/1922.

Dr. Zamenhof), per salvar els aproximadament 15 m de desnivell entre les dues vies. La sessió la va presidir el regidor Rigau i els assistents van ser l'arquitecte Antoni Pujol, que assessorava els industrials de la Part Baixa; Josep Ixart, president de la Comunitat de Regants de les Hortes de Tarragona, i els representants de les indústries Steiner, Grau, Hijos de Antonin, José López Bertran, Alcoholes y Derivados, S.A. i Tarragona Industrial. La presència de la comunitat de regants s'explica perquè en aquest punt desaiguava el Rec Major, que s'alimentava de l'aigua sobrant de les hortes. No hi consta que a la reunió hi fos present l'arquitecte municipal, Josep Maria Monravà, que havia redactat el projecte.[7]

En els plànols s'observa la confusió que s'havia generat amb anys sense planificació. El desnivell se salvava amb una ziga-zaga que variava de direcció quatre vegades i que passava, d'un ram a l'altre, d'escala a rampa, per seguir després amb escala altra vegada. Vial més propi d'un camí de muntanya que no pas d'un carrer.

El Rec Major passava des del carrer Ramon y Cajal cap al carrer Jaume I, vorejava la plaça de toros i arribava als molins de la Tarragona Industrial, sota l'actual carrer Dr. Zamenhof. Les aigües omplien una gran bassa que permetia regular el salt d'aigua segons les necessitats. Per les incidències que van apareixent a l'arxiu municipal, es pot inferir que, a les darreries, l'estat de les instal·lacions era precari i els vessaments d'aigua, molt habituals.

El projecte de Monravà no s'entretenia gens, era molt pràctic: una escala recta, de 88 graons de 16 x 30 cm, amb 0,5 cm de pendent; acabat de paviment



12. Croquis de l'arquitecte Josep Maria Monravà, 1950 (AMT)

de panot, el mateix que ja s'utilitzava a les voreres de tota la ciutat; 7 replans d'1,70 m i un altre de 2,20 m, amb 6 cm de desnivell. Es justifica el pendent per desguassar l'aigua de la pluja. En total, se salven 14,5 m. Es fa esment que la solució serà similar a la de les escales properes del carrer del Vapor.

1949. Tot seguit es feren diversos intents entre els principals interessats (sobretot l'empresa Tarragona Industrial, coneguda com La Farinera), amb la finalitat d'obtenir l'espai necessari per obrir el pas.[8]

1951. Finalment, l'Ajuntament va aconseguir que La Farinera cedís l'espai i es fes càrrec de les obres, que va concursar l'any 1951 i que es van acabar, segons l'acta de recepció, el 3 de maig de 1952. Havien passat trenta-sis anys, però, no ho oblidem, amb una crisi econòmica fortíssima l'any 1929 i una guerra devastadora entre els anys 1936 i 1939. L'escala era molt estreta, de només 3 m, i sorprenia a tothom pel potent efecte de zoom vers el port i el mar i per una reverberació molt acusada.

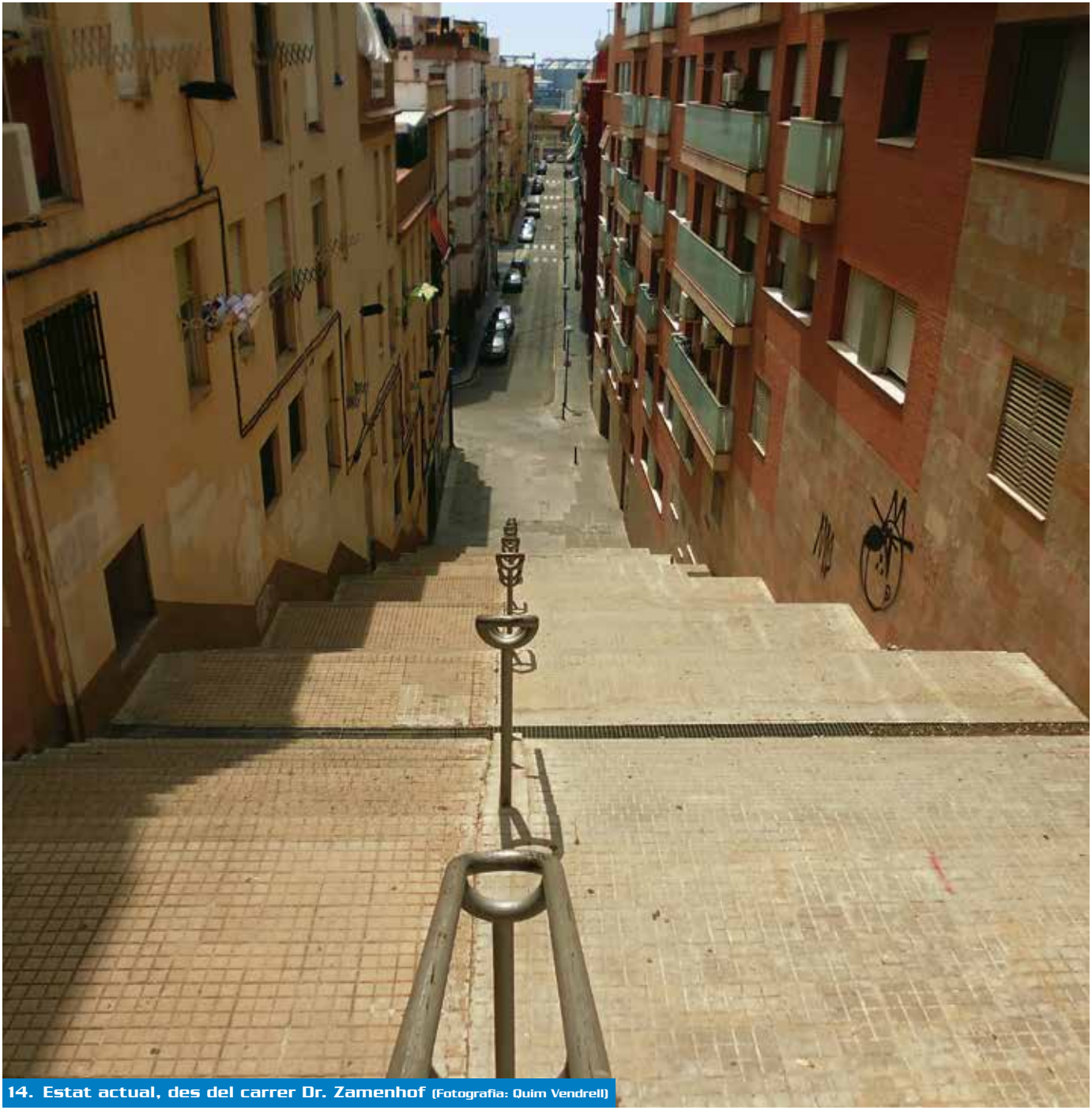
7 AMT, expedient 39/1950.

8 Any 1949, arquitecte Antoni Pujol. AMT, expedient 39/1949.

1960. S'enregistren sol·licituds per practicar obertures a les escales des dels edificis confrontants: tenen consideració de carrer.

1998. Projecte d'edifici de 59 habitatges i 66 aparcaments a l'antiga Farinera (Tarragona Industrial). Promotor: Solviu, solares y viviendas, SL. Arquitectes: Urbano Rifaterra i Josep Lluís Rodriguez de Aróstegui, que va fer la direcció facultativa de les obres i, l'any 2000, l'ordenació de la zona verda del carrer Dr. Zamenhof. A càrrec de la promoció, l'amplada inicial de 3 m de les escales es va eixamplar 5 m més, amb la qual cosa arriba als 8 m actuals, i s'hi va situar una barana central.

13. Estat actual, des del carrer Castaños (Fotografia: Quim Vendrell)



14. Estat actual, des del carrer Dr. Zamenhof (Fotografia: Quim Vendrell)

3 ESCALES DEL CARRER DE REBOLLEDO (escales de la Galera)

Situació
Connecten el final del carrer Rebolledo amb el carrer Sant Magí
Data: 1820

Cota inferior: 8,00 m
Cota superior: 12,40 m
Desnivell: 4,40 m

Amplada
Apiample entre 7,5 m (Rebolledo) i 8,5 m (Sant Magí)
Desenvolupament: 24 graons (2 trams de 9 graons i un tram final de 6), d'entre 0,16 i 0,17 m

Materials
Carreus de pedra de Santa Tecla, molt desgastats per l'ús i l'erosió. Barana central de perfils i passamà de tub d'acer pintat. Pilona de pedra igual que la dels graons, al capdamunt, que bloqueja el trànsit que baixa pel c. Sant Magí.

4. Plànol de situació de l'escala 3

Les escales de Rebolledo són, molt possiblement, les més antigues de la Part Baixa. Eren l'alternativa per a vianants al carrer Apodaca, on el trànsit havia de ser important. Recordem que, en el seu desenvolupament, la pedrera del Port anava suprimint els altres camins, situats a llevant.

El material d'acabat és pedra de la mateixa qualitat que la del port, amb la qual es van fer també les escales del carrer de la Pau i l'Escala Reial. Es tracta d'una calcària de color rosat o grogós, molt semblant a la de Santa Tecla. Aquest material fou utilitzat en la urbanització del XIX, en què era habitual la voravia pavimentada amb pedra de Santa Tecla rematada per la vorera de llisós (que tenen dos colors ben diferenciats) que encara es conserva en alguns carrers de la Part Baixa.

La llegenda urbana que afirmava que el mar era al peu de l'escala no té cap fonament, però sí que conserva la memòria d'una línia de costa molt més propera. Excavacions arqueològiques recents fan recular la línia del mar fins al carrer Smith i més avall.

L'edifici de la Part Baixa de data més antiga, 1761 a la clau de l'arc, és a la plaça de la Duana, orientat cap al carrer Rebolledo. Aquesta orientació reforça la possibilitat que la comunicació entre les dues parts de la ciutat passés aproximadament per l'actual carrer Rebolledo, mentre que el carrer Apodaca, la plaça dels Carros i tota la resta fins al que serà l'estació eren en procés d'excavació i aplanament, a càrrec de la pedrera del Port.

NOTES HISTÒRIQUES

1820. Segons el pare Andreu de Palma, estan documentades les obres d'una séquia que drenava, des de les escales, fins al mar. Alguns autors les situaven al carrer Apodaca, situació que no s'explica, ja que haurien impedit el trànsit rodat en l'única via de comunicació entre la ciutat alta i la baixa. El més probable és que, refetes amb materials més moderns, siguin les escales encara existents al capdamunt del carrer Rebolledo, que el connecten amb el de Sant Magí. Fàbrica de pedra de qualitat, idèntica a les del carrer de la Pau.

1864. Plànol d'alineacions de l'arquitecte Francesc Barba, les escales es fan constar en llapis. En el mateix plànol (tocant el marge esquerre) també hi figuren, en llapis, les escales del carrer Castellarnau, que encara no s'han fet ara.[9]

1839. Es tanquen, per motius polítics i econòmics, les cases d'acollida de dones desencaminades de la ciutat, situades al carrer de Sant Magí. En paraules de Salvat (1961), la «Casa de Recogidas de Tarragona [...] alberga las mujeres de mal vivir y sin ninguna formalidad se les pone en libertad cuando hay fundados motivos de haberse conseguido la enmienda».

En tancar-se la casa, les dones es dispersen com poden per la ciutat. Com a conseqüència, s'installarà una mena de centre d'internament al carrer de Sant Magí, a la cantonada amb el Nou de Santa Tecla, on es viu amb la més extrema precarietat que es pugui imaginar. Les internes, sense gaires possibilitats de reinserció, segueixen exercint el seu ofici. Atesa la condició d'internes de les dones,

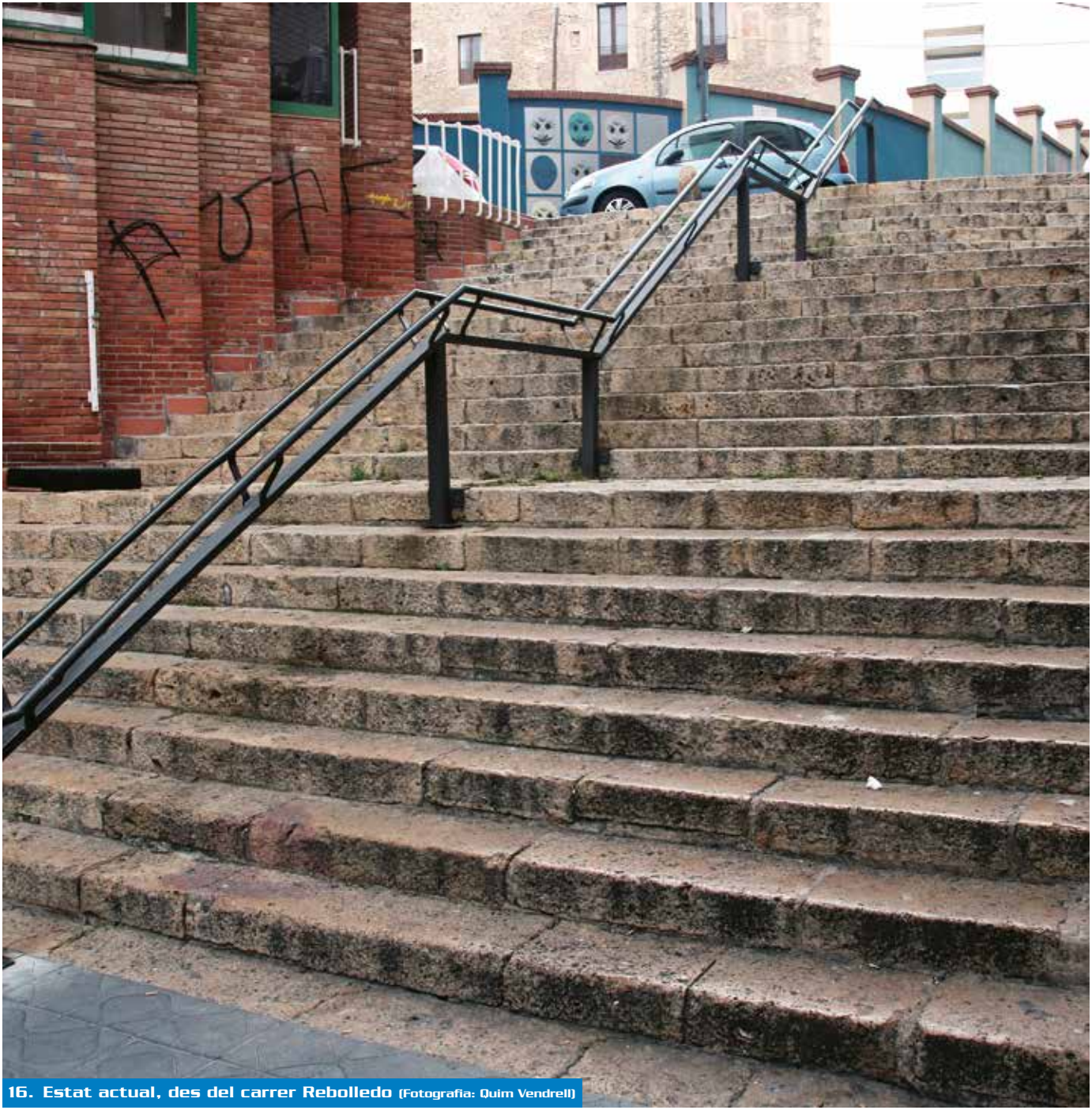
15. Croquis de l'arquitecte Francesc Barba (AMT)

per assimilació a la presó, el lloc es coneixerà com «la galera de Tarragona» fins ben entrat el segle XX.

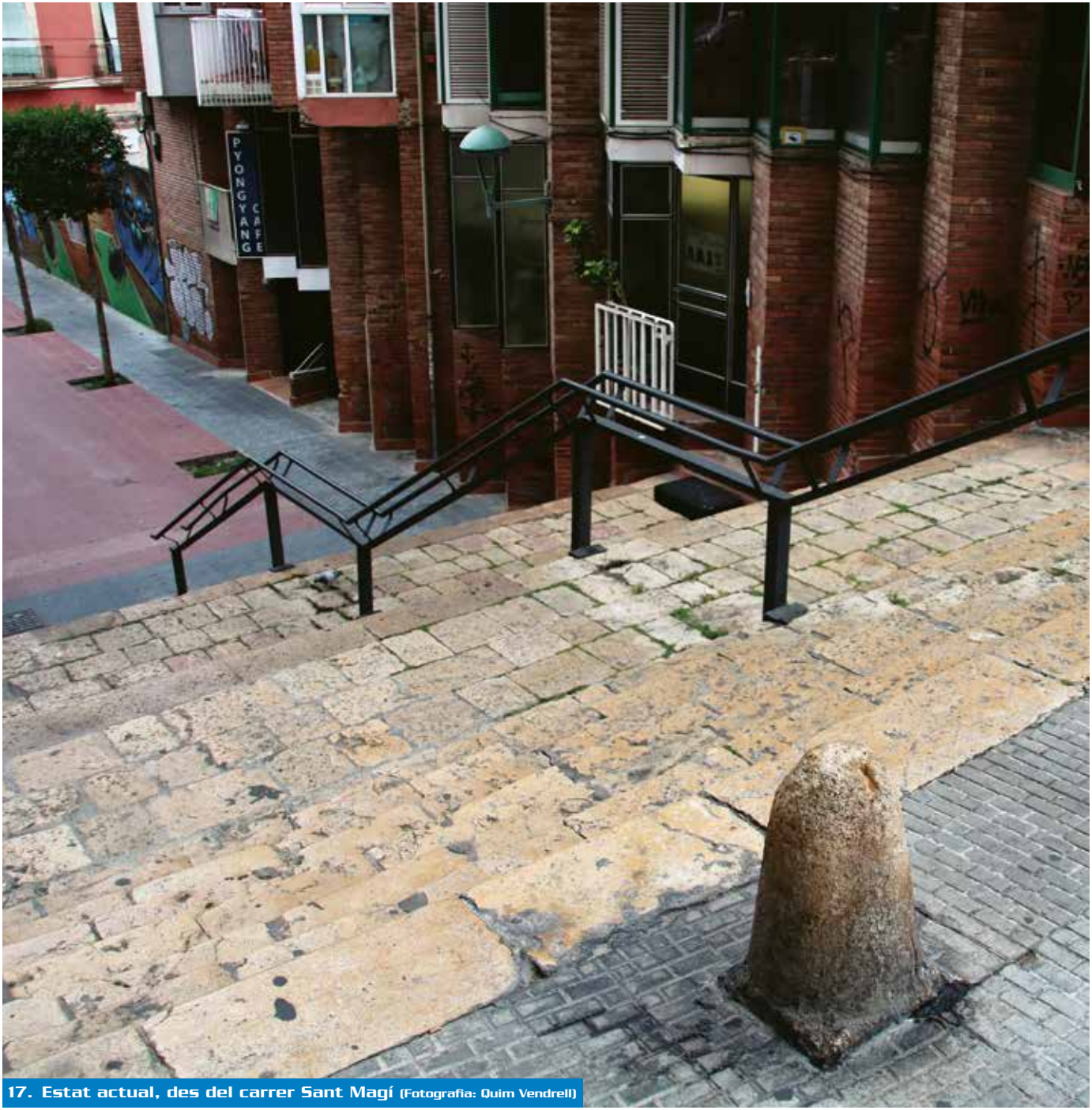
1882. L'Ajuntament detalla les característiques de les lloses de les voravies: pedra de la Savinosa (anomenada també de Santa Tecla), de 0,50 x 0,30 m. Les voreres seran de pedra de llisós, de manera que l'andana té dos colors diferents que la fan molt funcional. El contractista les talla i pica, i la brigada municipal les col·loca. El sistema per fer les escales no havia de ser gaire diferent.[10]

1927. José López Bertran demana llicència d'obres per construir un edifici als carrers Sant Magí i Rebolledo; l'arquitecte era Pere Casellas. Es fa constar que les escales ja hi són.[11]

9 AMT, expedient 131/1864.
10 AMT, expedient 2/1882.
11 AMT, expedient 4/1927.



16. Estat actual, des del carrer Rebolledo (Fotografia: Quim Vendrell)



17. Estat actual, des del carrer Sant Magí (Fotografia: Quim Vendrell)

4 ESCALES DEL CARRER DE CARTAGENA (escales del Cap de Cavall)

Situació
Connecten l'inici del carrer Cartagena (abans, Nou de Sant Fructuós) amb el carrer Apodaca
Data: 1894

Cota inferior: 7,85 m
Cota superior: 11,00 m
Desnivell: 3,15 m

Amplada
9,00 m, la del carrer
Desenvolupament: 18 graons (2 trams de 9 graons), d'entre 0,16 i 0,17 m

Materials
Carreus de pedra de llisós, ben conservats. Barana central recent de perfils i passamà de tub d'acer pintat. Barana original de pedra carejada acabada amb esquena d'ase superior i pilona final. El fort pendent del carrer Apodaca fa que es perdin fins a cinc graons, de l'extrem més alt a l'extrem més baix.

5. Plànol de situació de l'escala 4

L'enorme transformació urbana que va comportar l'excavació de la pedrera del Port va deixar un pas normalitzat, l'eix Unió-Apodaca, que parteix la Part Baixa. Mentre que el sector de llevant estava totalment anivellat per l'extracció, a ponent es conservava la cota del barri de la Marina històric. El desnivell era prou notable per justificar les escales, excepcionalment de pedra de llisós, que es conserven en molt bon estat, incloses les baranes de pedra, ja encastades en els murs de fatxada dels edificis confrontants.

NOTES HISTÒRIQUES

1892. Proposta de la Comisión de Fomento, 16 de desembre, en què es demana a l'alcalde que faci les escales. Entremig, l'alcaldia passa de Josep Fernàndez de Córdoba a Avel·lí Morera i Gilabert. Aquest acordarà que es construeixin les escales el 14 de desembre de 1894. El projecte s'ha perdut, però l'acta de la Comisión es conserva a l'Arxiu Municipal.[12]

Es reprodueix tot seguit.

«Exsimo. Sr.
Uno de los Servicios más importantes para los ayuntamientos es el de la policía urbana, particularmente la parte relativa al arreglo de las calles, que tanta conveniencia encierra para la comodidad del vecindario.

Atención preferente de V.I. debe ser, por lo mismo procurar por todos los medios y teniendo en cuenta los recursos municipales,

12 AMT, expedient 9/1892.

reformar las vías públicas en el sentido de la mejora y embellecimiento proporcionando así útiles ventajas a los habitantes.

A este efecto, una de las calles cuya reforma es más urgente es la de la Nueva de S. Fructuoso, cuya rampa de desembarco á la salida á la de Apodaca, además de ser impropia de una vía de tan numeroso tránsito, incómoda y que desdice de la importancia que tiene, está por otra parte hecha de tal modo que es ocasionada a desgracias y accidentes peligrosos, por lo cual es indispensable sustituirla por una escalinata que haga desaparecer aquellos peligros y mejore notablemente el aspecto de dicha calle, contribuyendo á la comodidad de sus vecinos y de los transeúntes.

Esta Comisión, creyendo y teniendo por atendibles las razones expuestas, es del parecer que V.I. se sirva á acordar:

1º= Substituir la mencionada rampa de la calle Nueva de S. Fructuoso en la desembocadura á la de Apodaca por una escalinata construida con arreglo á los planos levantados por el Sr. Arquitecto Municipal [extraviats].

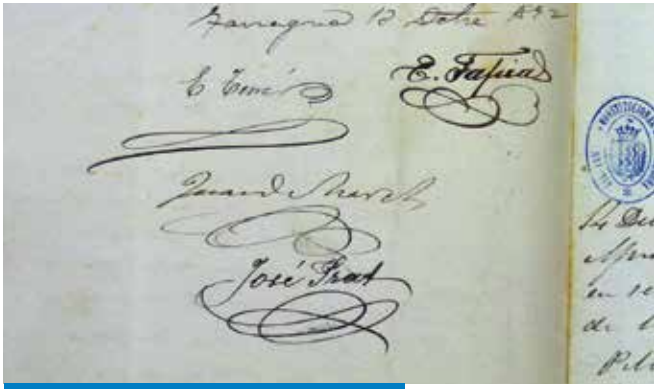
2º= Sacar con urgencia a la subasta dicha escalinata y su colocación, satisfaciendo su importe, que asciende a 3.277 pts. 58 cents. según presupuesto formulado por dicho funcionario, con cargo al capítulo correspondiente del presupuesto adicional con el que al efecto se consignará dicha suma.

V.I. no obstante dec.

Tarragona, 16 de diciembre 1892

E. Torné, E. Tapias, Juan de March, José Prat.»

1922. Les escales estaven fetes i en funcionament. El marquès de Marianao demana llicència d'obres per



18. Signatures autògrafes de la comisión de fomento, 1892 (AMT)

reformar un edifici existent en el número 7 del carrer Apodaca, per instal·lar-hi la sucursal del Banco di Roma. En el projecte, de l'arquitecte Pascual Bravo, s'hi fan constar les escales del carrer Cartagena, conegudes popularment les del Cap de Cavall.[13]

El «Cap de Cavall». No ha estat possible datar l'edifici que mostrava, damunt la porta principal, una mènsula en forma de cap de cavall gegant feta amb terracota. Estava situat al carrer Cartagena, prop de la cantonada amb el carrer Rebolledo, i era molt visible des del carrer Apodaca. L'edifici feia la funció de quadres per a animals de càrrega, profusament utilitzats en tota la Part Baixa per carregar i descarregar mercaderies al port.

1973. Francisco Xufre va demanar, amb projecte de l'arquitecte Antonio Batlle, autorització per enderrocar l'edifici del Cap de Cavall, per bastir-hi 27 habitatges. Res no s'ha conservat de l'edifici original. Però la toponímia és poderosa: almenys durant els vint-i-cinc anys posteriors, va allotjar una casa de jocs populars que es va dir Cavall Park.

13 AMT, expedient 8/1922.

19. Estat actual des del carrer Cartagena (Fotografia: Quim Vendrell)

20. Estat actual des del carrer Apodaca (Fotografia: Quim Vendrell)

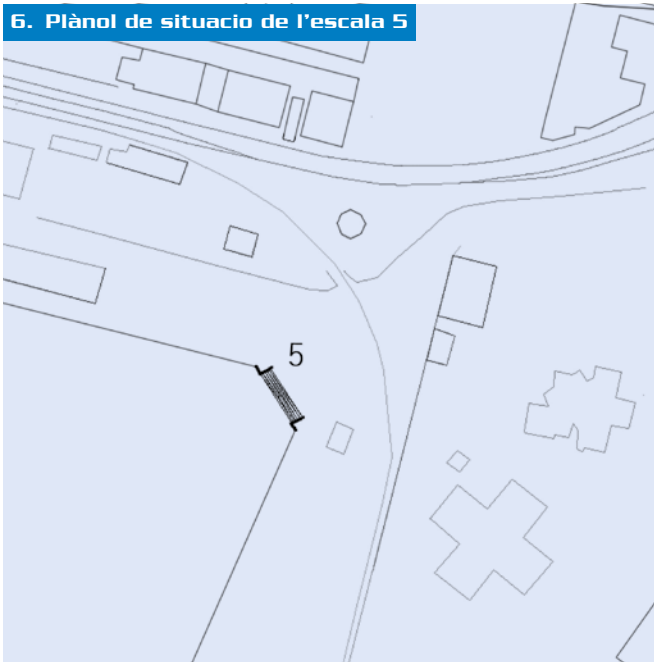
5 ESCALA REIAL (embarcador del Moll de Costa)

Situació
Baixen de l'andana del Moll de Costa fins al mar
Data: 1889

Cota inferior: 0,00 m
Cota superior: 2,20 m
Desnivell: 2,20 m

Amplada
17,50 m
Desenvolupament: tram únic de 13 graons, de 0,17 x 0,30 m

Materials
Carreus de pedra calcària de la pedrera del Port. Laterals de llisós. Fanals de ferro forjat amb diferents braços.



6. Plànol de situacio de l'escala 5

El Moll de Costa determina, més que cap altra de les grans transformacions de l'època, el port modern. Els pescadors i mariners de la Part Baixa veuen per primera vegada un moll de debò, on els vaixells poden atracar còmodament i dur a terme les tasques de càrrega i descàrrega. No només estem parlant de mercaderies, sinó també de passatgers, que fins a l'arribada del tren feien servir la via marítima com a alternativa per viatjar a Barcelona o Tortosa.

El projecte de l'enginyer del port, Saturnino Bellido, és una meravella de precisió: els plànols són fets amb un grafisme tan clar que semblen pintures del moll ja acabat. El projecte es conserva en excel·lent estat a l'Arxiu del Port de Tarragona.

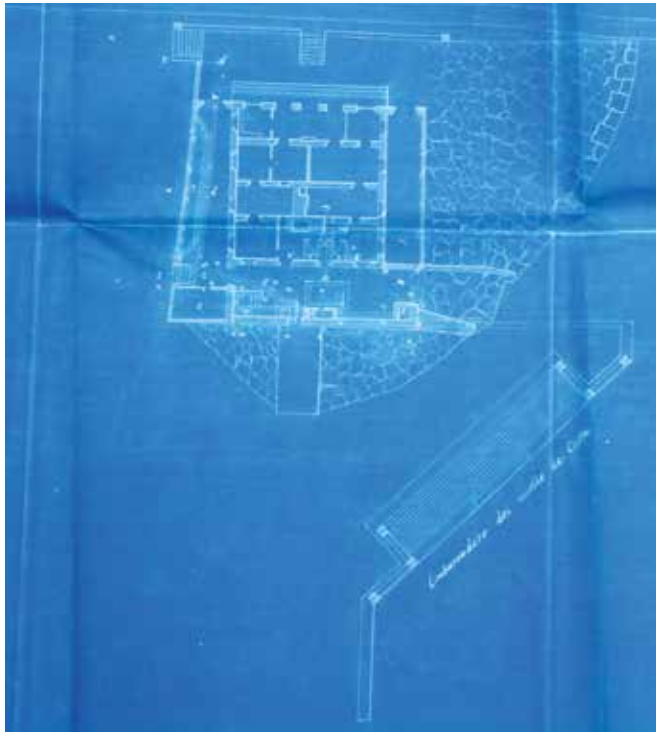
Pel que fa al moll, la fàbrica de carreus de pedra de grans dimensions no ha acusat pràcticament els cent cinquanta anys d'antiguitat. Presenta un excel·lent estat de conservació i segueix sent útil als vaixells de poc calat que hi atraquen.

L'extrema cura amb què es van projectar els treballs es fa palesa en la multitud de treballs complementaris que incorpora el projecte: la reforma de la Capitania; la canalització del desguàs del Rec Major i altres vessaments d'aigües de la ciutat; l'entrada d'aigua pels Baños de Damas del carrer del Mar; les escales de desembarcament per a bots, encastades en el parament del Moll; altres de menors, com els rentadors, els lavabos i els norais d'atracament dels vaixells, i, finalment, l'Escala Reial.

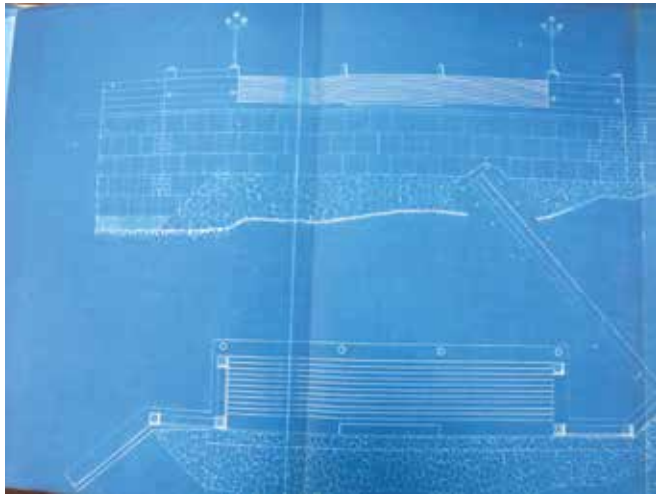
NOTES HISTÒRIQUES

1885. S'executa el projecte del Moll de Costa, de l'enginyer Saturnino Bellido. El projecte contemplava un seguit d'obres complementàries, detallades abans. L'ampit de pedra de l'Escala Reial es rematava amb dues «candeleres» (tal com es coneixien al segle XIX), és a dir, complexes lluminàries de diversos braços, damunt la barana de pedra.

1889. En el moment de formar l'expedient de liquidació de les obres, l'escala està denominada com a «Embarcadero del Muelle de Costa». La fàbrica és, com la del Moll, de pedra de la pedrera de Pons d'Icart, ja denominada amb nomenclatura urbana i no com a «pedrera del Port», com fins aleshores s'havia conegut.[14]

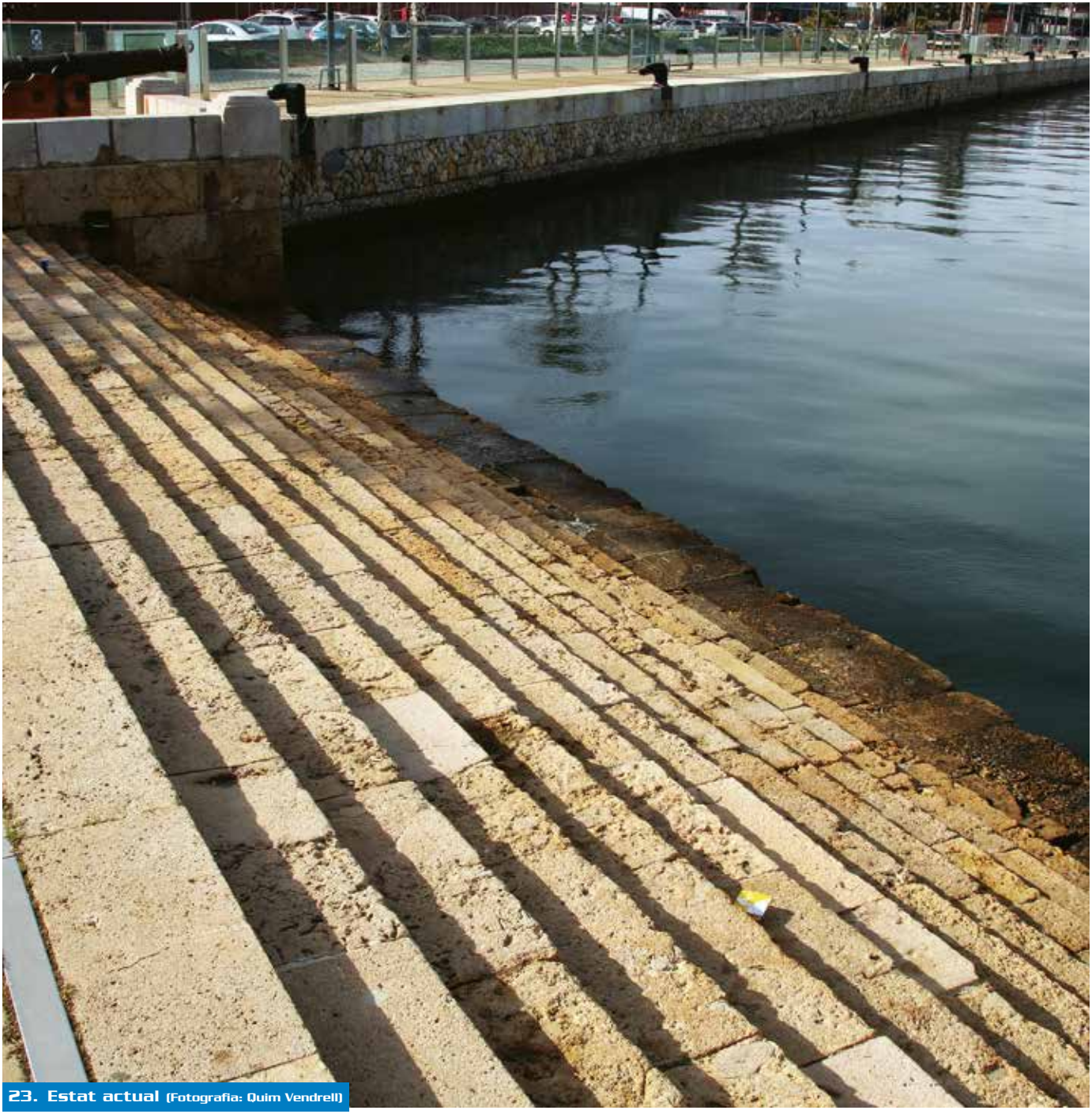


21. Planta del projecte Bellido, 1889. S'observa l'edifici de la capitania (APT).

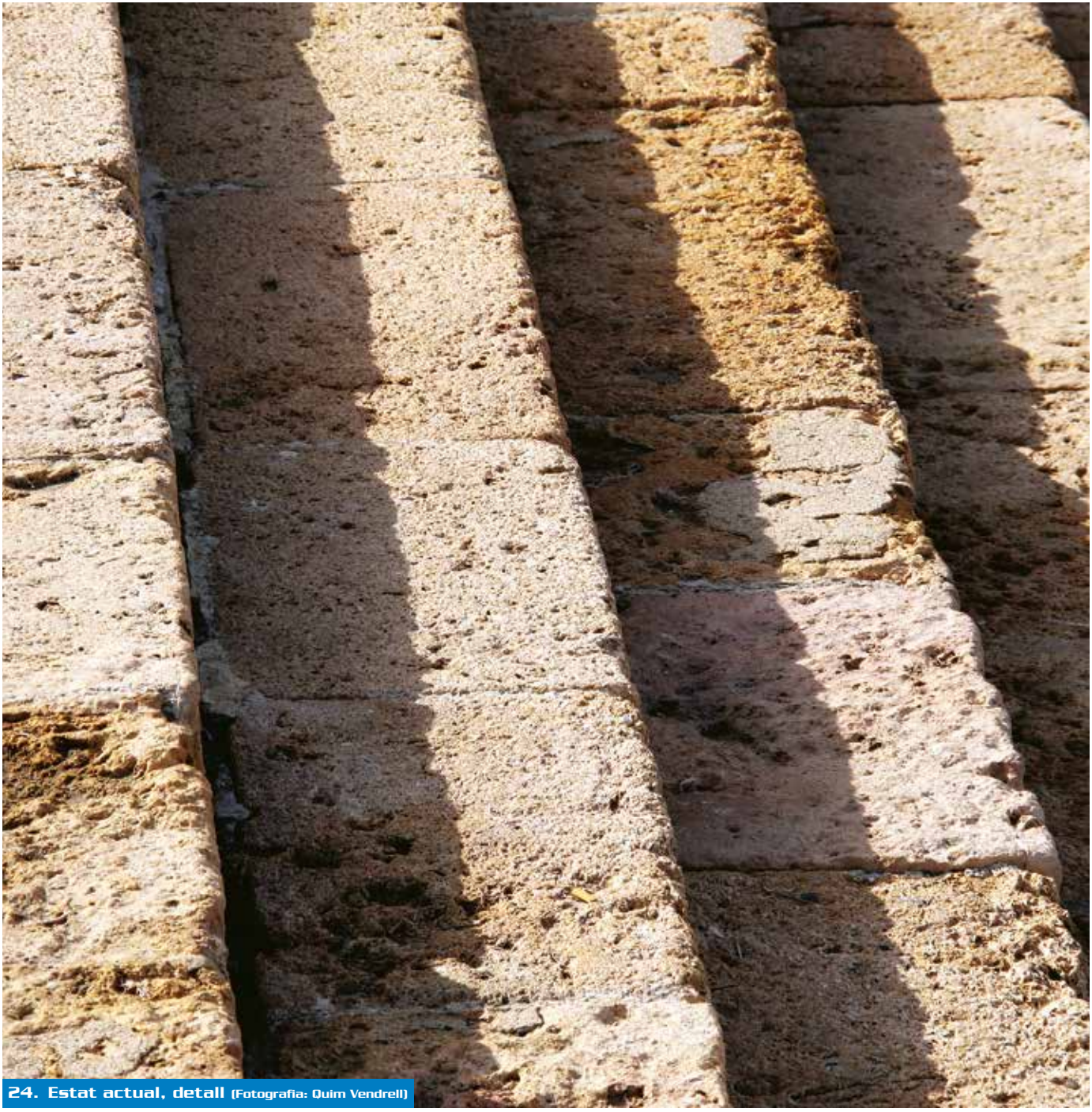


22. Alçat del projecte Bellido, 1889. Les pilones centrals, que suportaven fanals, no han arribat fins avui (APT)

14 APT, expedients de liquidació de 1889.



23. Estat actual (Fotografia: Quim Vendrell)



24. Estat actual, detall (Fotografia: Quim Vendrell)

6, 7 i 8 LES TRES ESCALES DEL CARRER DE LA PAU

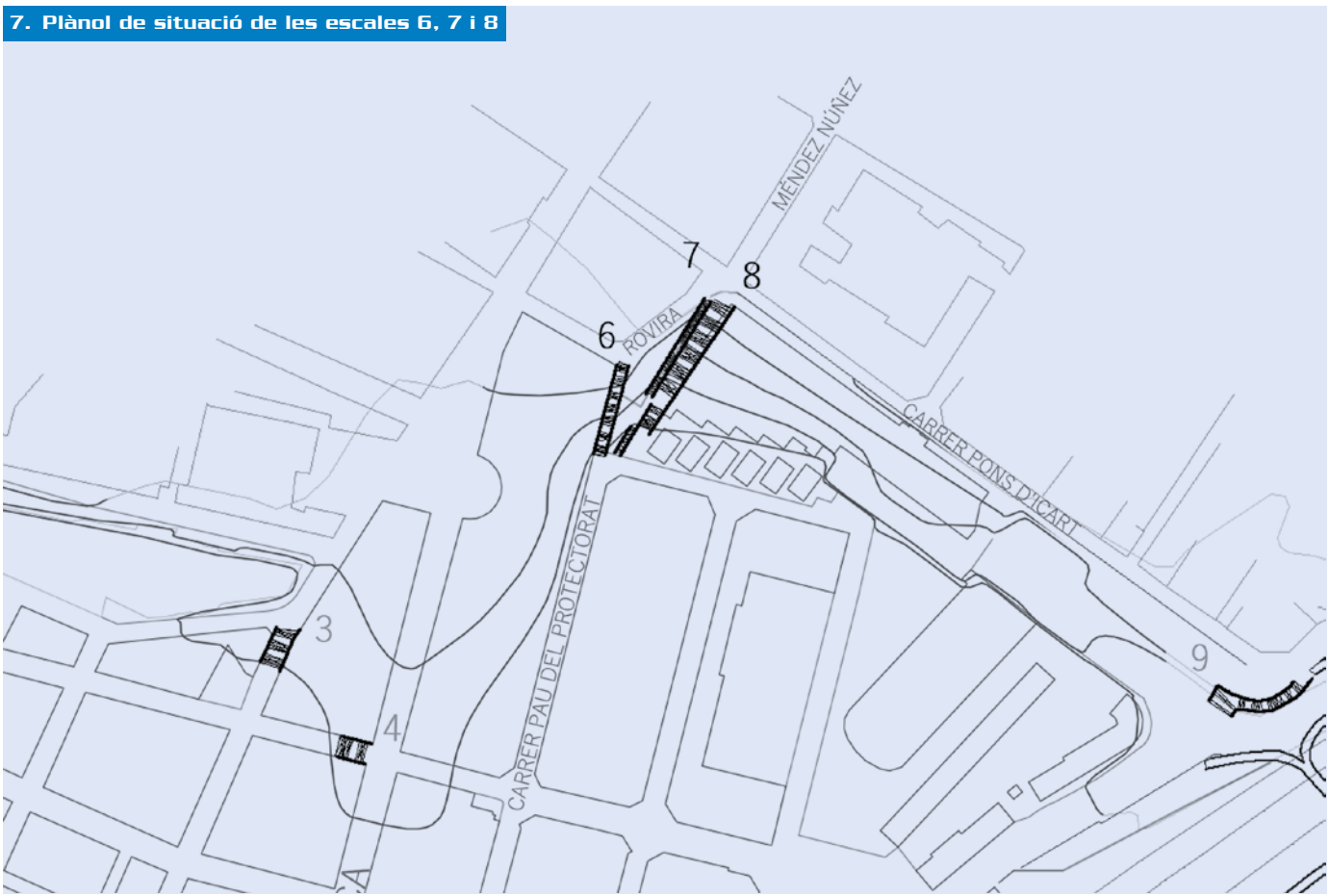
El gran espai buit resultant de l'excavació de la pedrera es va conservar com a magatzem a l'aire lliure, sobretot del port, però també de concessionaris diversos, com els majoristes de carbons, durant més de cent anys.

L'any 1992 es basteix l'aparcament públic, primer, i tot seguit el Palau Firal i de Congressos, el 1999, que ompliran el buit.

Les operacions es van dur a terme amb certa precipitació, fet que va impedir que un bon planejament urbà dotés de fatxades el Palau. Els edificis d'habitatges del final dels carrers de la Pau i del General Contreras són excessivament propers.

El resultat és curiós: conviuen fins a tres escales diverses, que representen moments diferents de la construcció de la ciutat.

7. Plànol de situació de les escales 6, 7 i 8



6 ESCALES HISTÒRIQUES DEL CARRER DE LA PAU (escales de la Pedrera)

Situació
Connecten el final del carrer de la Pau amb el carrer Martí d'Ardenya
Data: 1870

Cota inferior: 9,22 m
Cota superior: 24,18 m
Desnivell: 14,96 m

Amplada
Regular, de 3,40 m
Desenvolupament: 72 graons (un primer tram de 18, 3 d'11, 1 de 10, i un tram final d'11)

Materials
Pedra tipus Santa Tecla, de la pedrera del Port, erosionada. Passamà de tub d'acer damunt la barana de pedra.

Les escales es van executar en excavar-se la pedrera, moment en què es perden els camins històrics i es genera el tall. És molt visible el sistema constructiu, que deixa les lloses dels graons encastades, formant part del mur de contenció. Aquesta solució constructiva ens permet visualitzar el perfil de l'escala des de l'exterior. És un interessant motiu ornamental, profusament utilitzat en les escales obertes dels patis a partir del segle XIV.

Es pot suposar que les escales es feien alhora que s'anava excavant la pedrera, per com s'ajusten al tall, formant part integrant del mur.

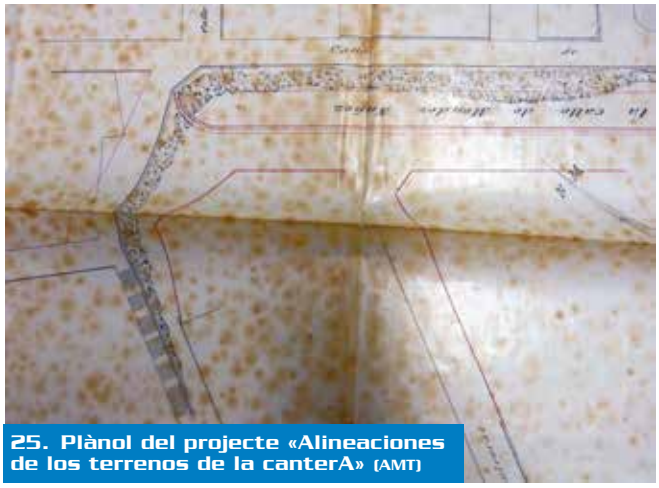
NOTES HISTÒRIQUES

1872. L'alcalde de la ciutat, José Martí de Eixalà, demana que es retirin les pedres que s'han esllavissat davant les escales i que n'impedeixen l'ús. L'enginyer del Port entén que no és competència seva, fet que permet suposar que carrer i escala restaven ja fora de l'àmbit de l'explotació de la pedrera.

1888. El dia 18 de desembre, la Comisión de Fomento s'adreça a l'alcalde per demanar l'aprovació, tan aviat com sigui possible, del projecte redactat per l'arquitecte Ramon Salas, del dia 15: «Plano de alineaciones de los terrenos de la cantera del Puerto comprendido desde la calle de Apodaca a la Estación de Barcelona». L'aprovació arribarà tot seguit, el dia 19, i l'exposició pública del document es fa el dia 23 al Boletín Oficial de la Provincia, en el qual s'ofereix als afectats un termini de vint dies per formular-hi al·legacions. És interessant veure en quins termes la Comissió s'adreça a l'alcalde:

> «Esta Comisión deseando que los terrenos procedentes de la Antigua pedrera comprendidos entre la calle de la Paz y la Estación de Barcelona sean pronto un hecho, ha ordenado al Sr. Arquitecto Municipal la formación del adjunto plano en el que vienen señaladas algunas nuevas calles y la prolongación de otras existentes y a fin de que pueda llevarse á cabo á la mayor brevedad dichas urbanizaciones evitando la (creación) de derechos que después son obstáculos insuperables para la apertura de calles y reformas de toda índole […].
>
> Manuel de Orovio, Miguel Malé, José M. Ricomà, Enrique López, Ramon Salas arquitecto.»[15]

15 AMT, expedient 61/1890.



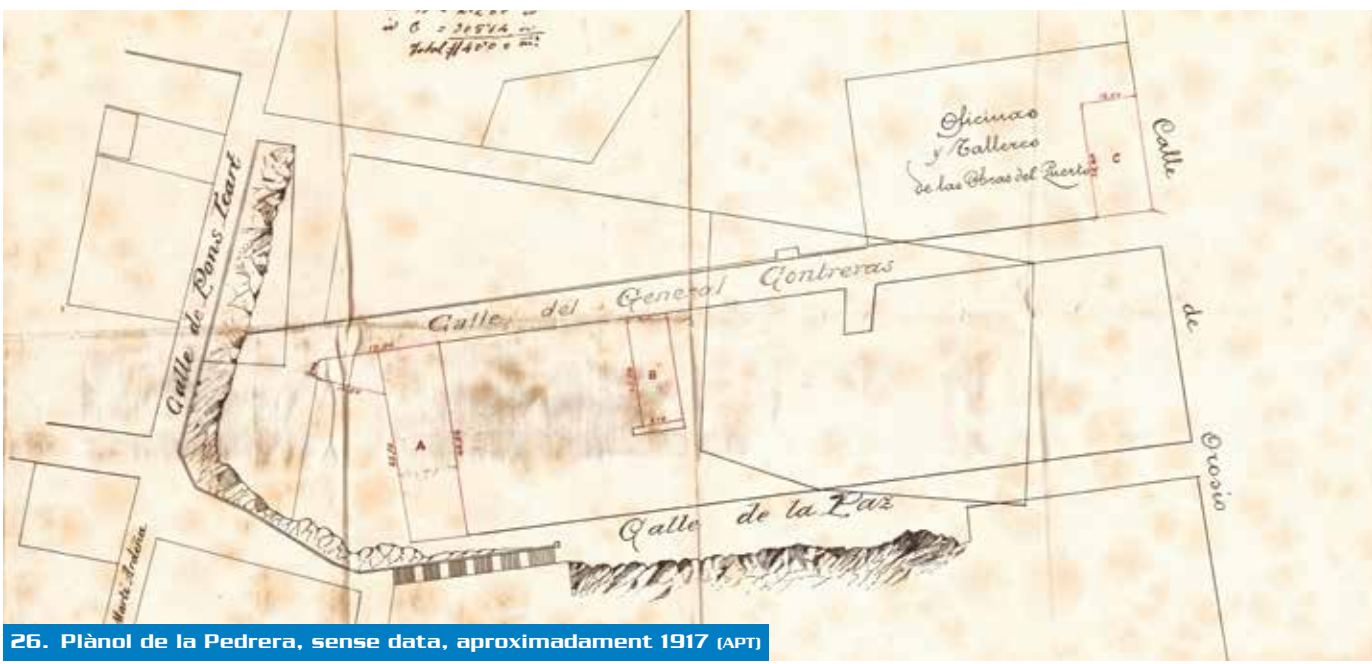
25. Plànol del projecte «Alineaciones de los terrenos de la canterA» (AMT)

L'argument que inspira la proposta és contundent: projectar la urbanització abans que les edificacions dels particulars ho dificultin.

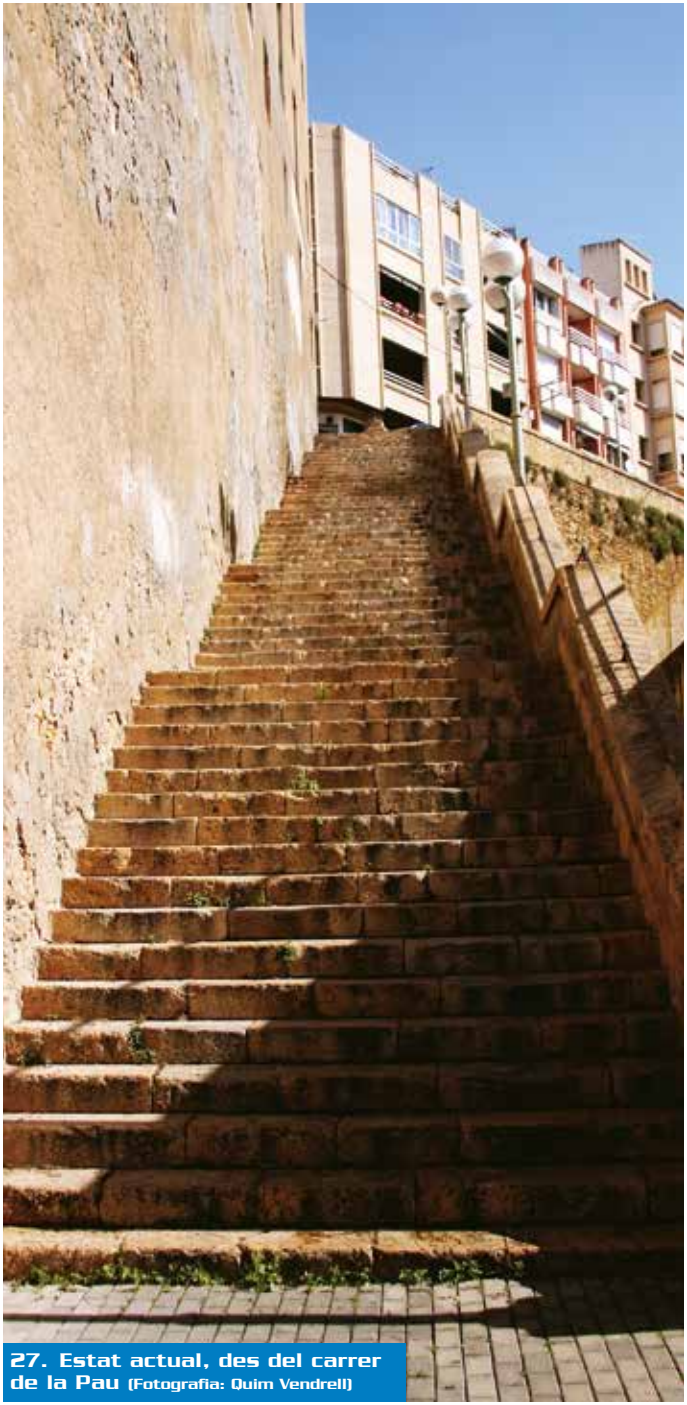
Passat el termini, l'arquitecte municipal, Ramon Salas, presenta el seu informe de les al·legacions que s'han formulat, el 20 de febrer de 1890. En general, els propietaris demanen carrers més estrets, no volen entendre que siguin necessaris els vials proposats en el projecte. Salas refusa la majoria de les al·legacions i admet únicament que el carrer Pons d'Icart mantingui la mateixa amplada des del carrer Méndez Núñez fins al final.

En el projecte es posa de manifest que les escales ja estaven fetes i es proposa una rampa paral·lela al carrer Pons d'Icart per baixar a l'estació, que es va substituir per la del Zig-zag, executada per la Junta d'Obres del Port.

Els afectats del final del carrer de la Pau es queixen que no tenen espai per edificar. Salas suggereix que «excaven el cantil», intervenció que es va fer efectiva i que es pot veure en el plànol anterior. Aquesta secció del roquer es va retallar i s'hi van fer petites construccions que encara són visibles avui, algunes connectades amb els edificis, situats a una cota superior, del carrer Apodaca.



26. Plànol de la Pedrera, sense data, aproximadament 1917 (APT)



27. Estat actual, des del carrer de la Pau (Fotografia: Quim Vendrell)

28. Estat actual, des del carrer Arquitecte Rovira (Fotografia: Quim Vendrell)

7 ESCALES DEL PALAU DE CONGRESSOS

Situació
Connecten el final del carrer de la Pau amb el carrer Pons d'Icart
Data: 1999

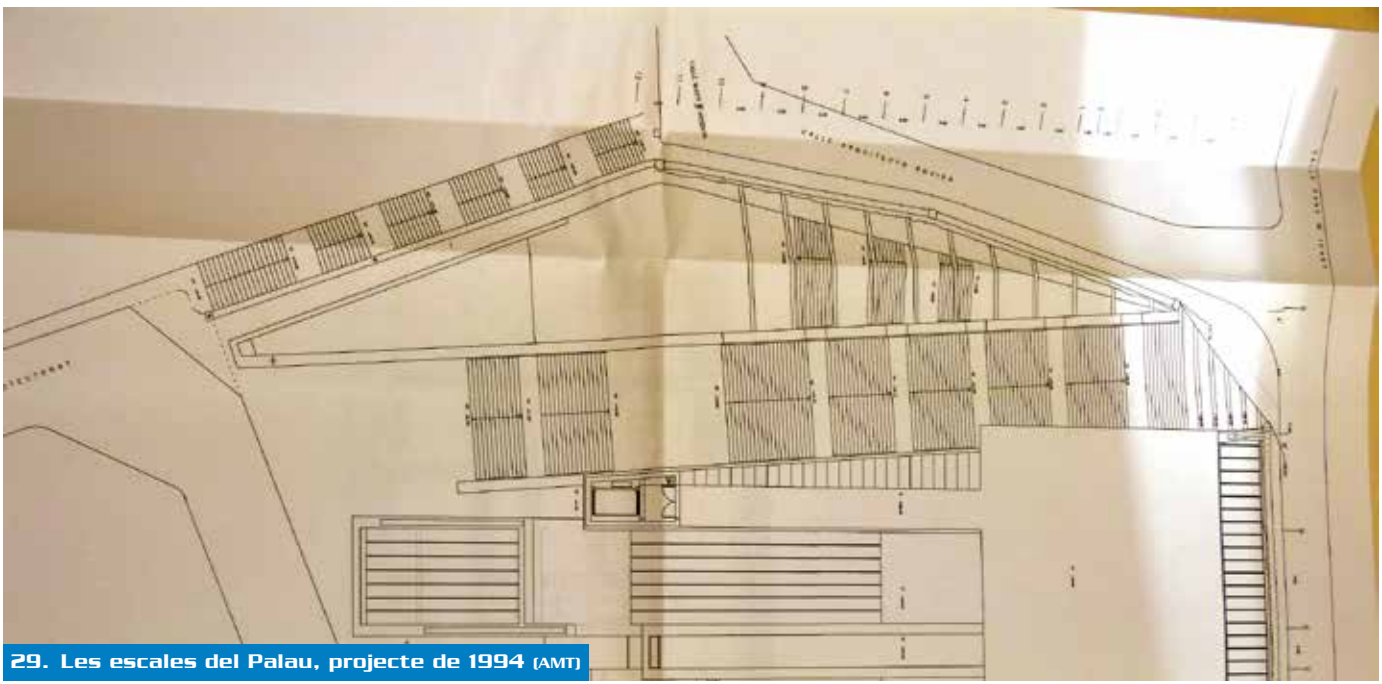
Cota inferior: 9,40 m
Cota superior: 28,40 m
Desnivell: 19,00 m

Amplada
Regular, de 8,80 m
Desenvolupament: 134 graons (3 trams de 12, 16 i 21 graons; 4 de 16; 1 d'11, i, al capdamunt, 5 trams de 2 graons)

Materials
Formigó armat, revestit amb pedra tipus Sant Vicenç. Baranes d'acer als dos costats.

El gran nombre de rams d'escales (són les més grans de Tarragona) es justifica per poder assolir la cota (28,40 m) del final del carrer de Méndez Núñez, per connectar el centre urbà, la Rambla Nova, amb el Palau. El gran desenvolupament s'aprofita per col·locar diversos accessos als diferents espais, sempre a través d'amplis replans que, amb l'ús, han esdevingut espais de relació molt utilitzats, veritables foyers a l'aire lliure.

Naturalment, hi ha un ascensor alternatiu, accessible des de la terrassa. Presenta una coberta immensa, a la qual no s'ha donat, per ara, la utilitat que correspondria per l'excel·lent situació urbana i l'orientació al migjorn.



29. Les escales del Palau, projecte de 1994 (AMT)

NOTES HISTÒRIQUES

1980. L'Ajuntament va aprovar fer el primer aparcament públic soterrat al baluard de Saavedra. Tot i l'enorme oposició social i política, l'equipament es va construir i va ser inaugurat el 5 de desembre de 1983. No va trigar a mostrar la seva eficàcia.

1989. Davant l'evident necessitat d'oferir més places d'aparcaments soterrats, el setembre de 1989 s'aprova un ambiciós pla en el qual es preveien edificar-ne, en règim de concessió: al passeig de Sant Antoni, a la Rambla Nova, al carrer Dr. Zamenhof, al carrer Fra Antoni Cardona i Grau (aquest privat) i el de la Pedrera. Les obres d'aquest darrer es van començar el 1990.

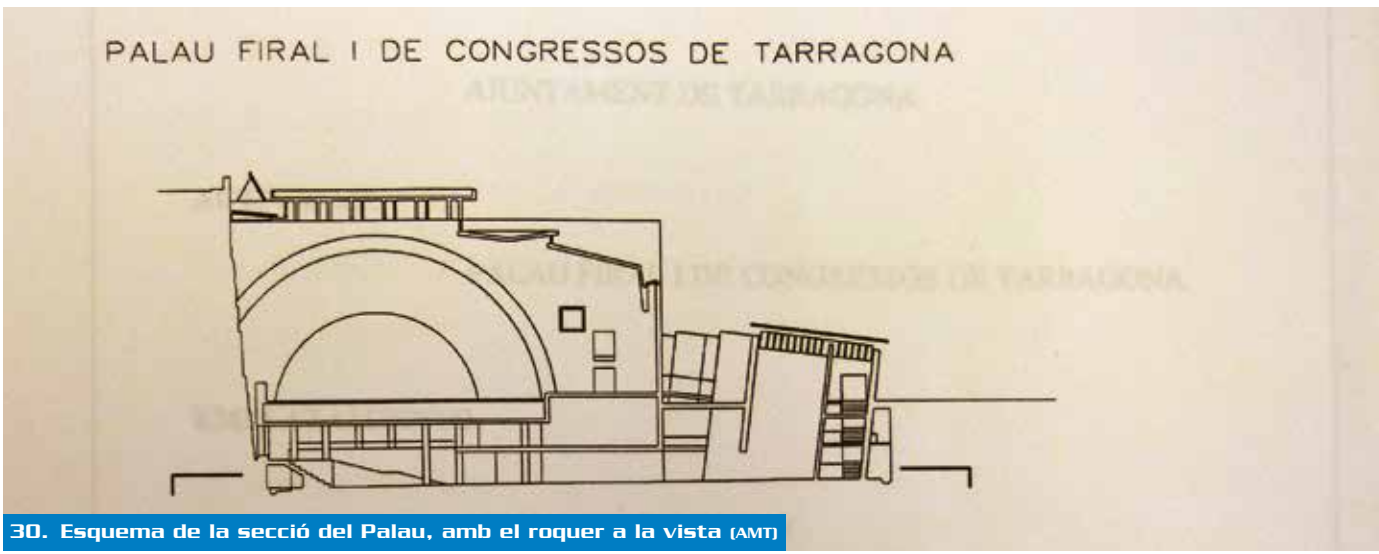
1992. Entra en servei l'aparcament de la Pedrera. Amb 527 places i espais de serveis d'ús municipal, va ser el més gran de la ciutat. De fet, va omplir l'enorme buit de la pedrera històrica del port, però no és un edifici soterrat: un costat està adossat a la roca, l'altre fa mitjanera amb el Palau i els altres dos són fatxades obertes.

1999. El Palau de Congressos. La convocatòria del concurs per escollir l'equip tècnic redactor del projecte s'aprova a la Comissió de Govern de l'11 de febrer de 1991. S'adjudica, en el Ple de febrer de 1993, als arquitectes Ignacio Mendaro i Jose Luís Izquierdo, que també es faran càrrec de la direcció de l'execució de les obres.

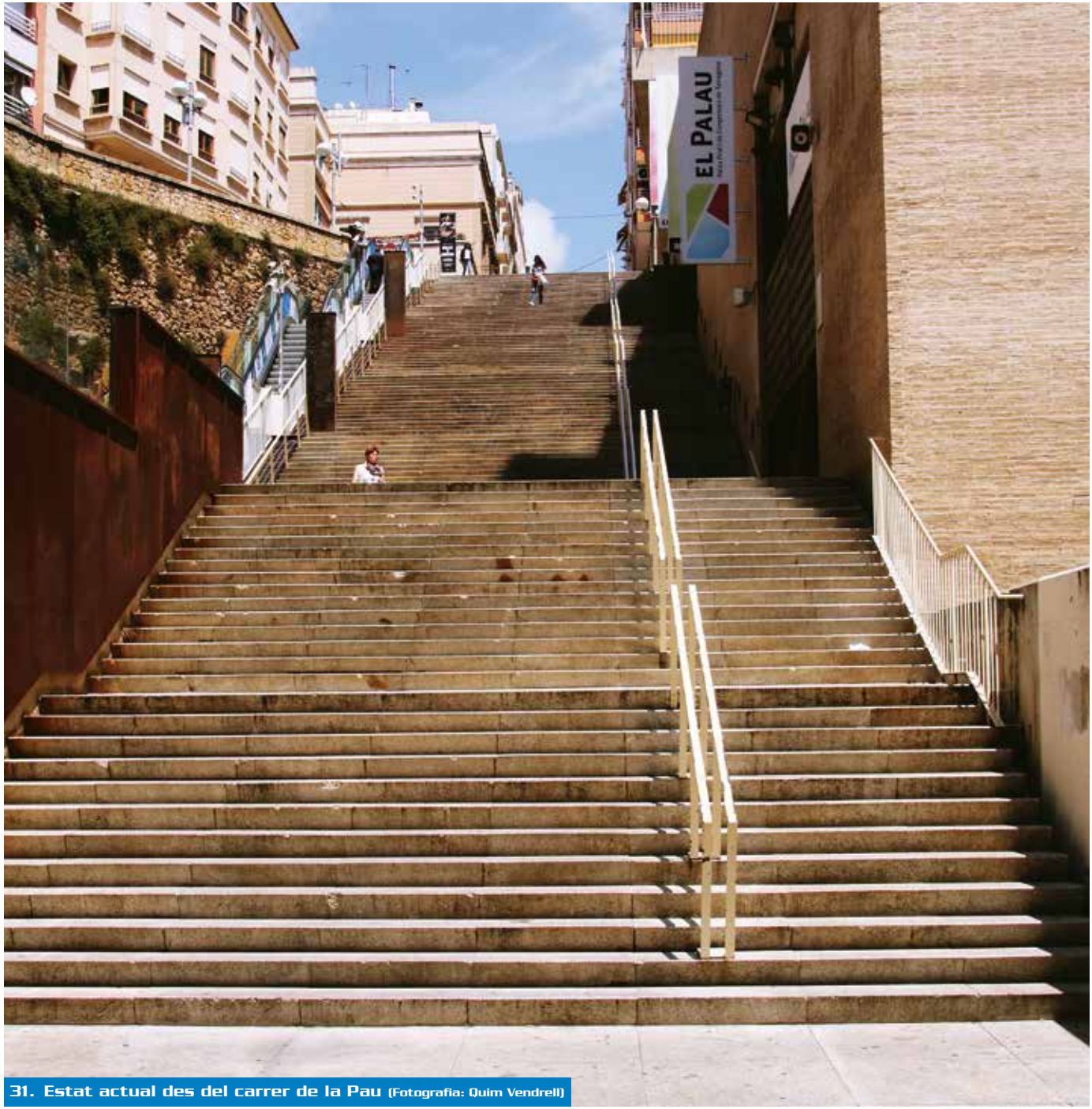
El projecte, a més de dissenyar el Palau, es va ocupar de millorar les cobertes i les fatxades de l'aparcament, amb el qual afrontava.

El més encertat del Palau va ser posar en valor la pedrera deixant a l'interior de l'auditori l'enorme paret de roca a la vista, disseny que probablement en va afectar l'acústica.

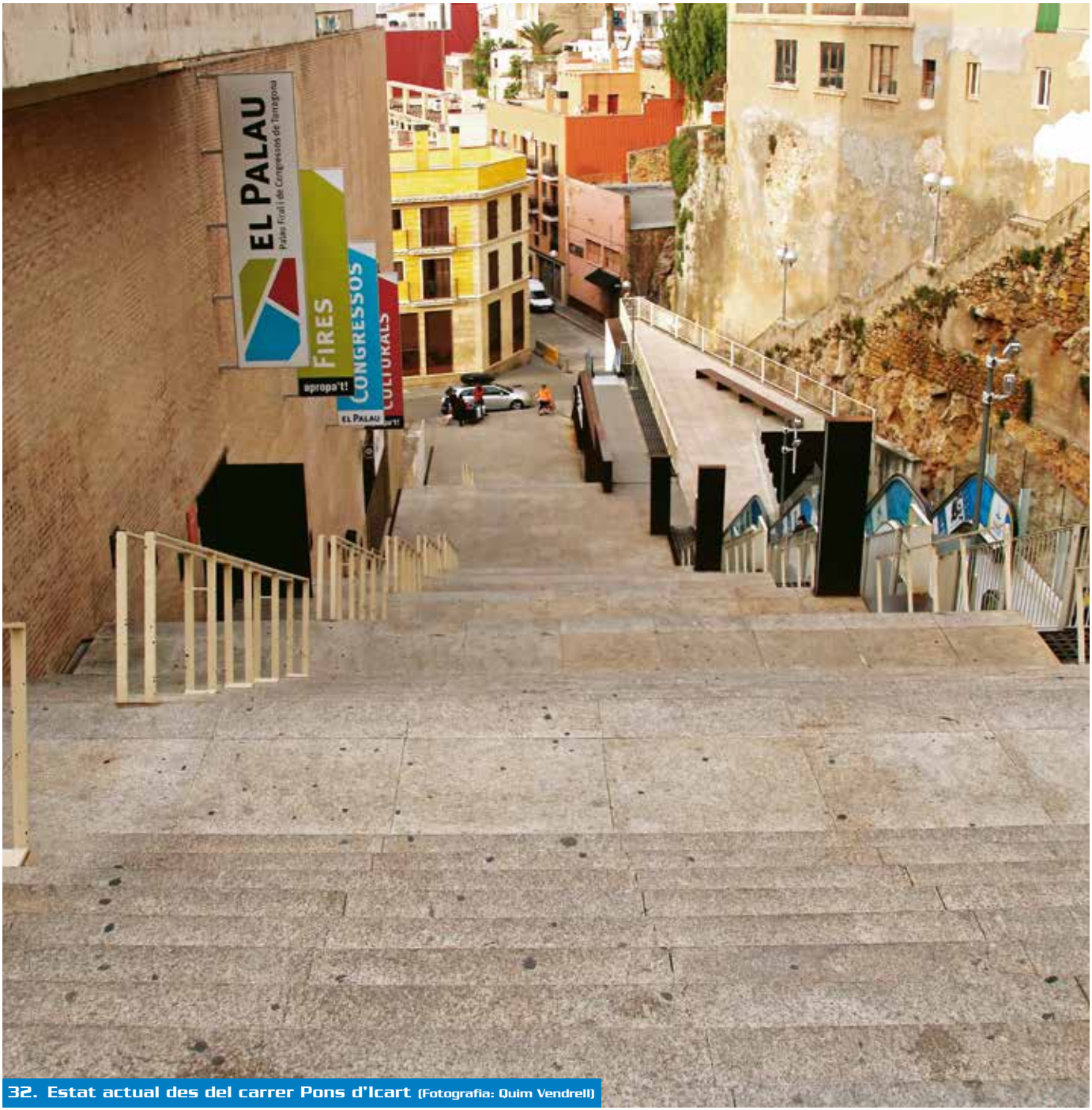
El projecte es va presentar el 15 d'abril de 1994, amb un cost inicial de 1.500 milions de pessetes que es va augmentar fins a 3.000 milions de pessetes, que equivalen a 18 milions d'euros. La inauguració es va fer el 29 de setembre de 1999.



30. Esquema de la secció del Palau, amb el roquer a la vista (AMT)



31. Estat actual des del carrer de la Pau (Fotografia: Quim Vendrell)



32. Estat actual des del carrer Pons d'Icart (Fotografia: Quim Vendrell)

8 ESCALES MECÀNIQUES DEL CARRER DE LA PAU

Situació
Connecten el final del carrer de la Pau amb el carrer Pons d'Icart
Data: 2010

Cota inferior: 9,40 m
Cota superior: 17,40 m
Desnivell: 18,00 m

Amplada
1 m

Desenvolupament
4 trams de diferent llargada, adaptats als replans de les escales del Palau. Només de pujada.

Material
Acer

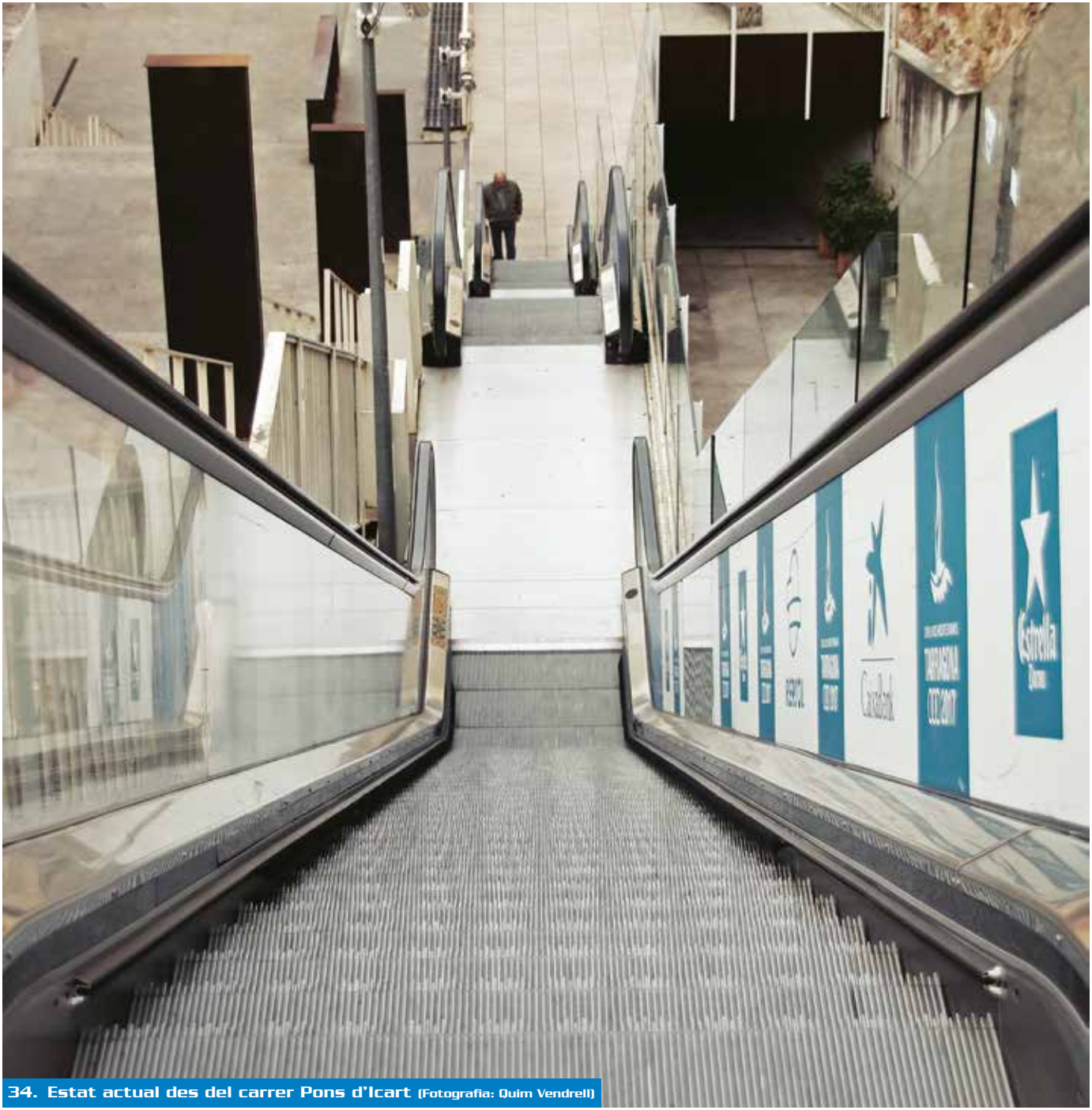
Com en el cas de les escales del carrer Vapor, són fruit d'operacions urgents que tenen l'origen en subvencions de l'Estat per reactivar l'economia de la ciutat (Plan Español para el Estímulo de la Economía y el Empleo, dit també Plan E o Plan Zapatero, 2008). La proximitat de l'estació de tren fa que les escales siguin molt utilitzades pels viatgers que arriben a Tarragona.

NOTES HISTÒRIQUES

L'activitat del Palau de Congressos exigia millorar la seva relació amb la part alta de la ciutat. D'altra banda, s'assolia millorar la comunicació de vianants entres els dos nivells urbans.

Les escales mecàniques, que s'inauguraren l'1 de juliol de 2010, es van encarregar a l'arquitecte Eloi Balcells. El cost va ser d'1,3 milions d'euros, un cost àmpliament justificat per l'intens treball d'adaptació al Palau, que va forçar interessants solucions estructurals, necessàries per sincronitzar el recorregut amb l'espai disponible i els replans existents de les escales del Palau de Congressos.

33. Estat actual des del carrer de la Pau
(Fotografia: Quim Vendrell)



34. Estat actual des del carrer Pons d'Icart (Fotografia: Quim Vendrell)

9 ESCALES DEL ZIG-ZAG (escales de l'Estació)

Situació
Connecten el passeig d'Espanya amb la baixada de Toro i el carrer Pons d'Icart
Data: 1892

Cota inferior: 13,50 m
Cota superior: 26,20 m
Desnivell: 11,70 m

Amplada
2,10 m

Desenvolupament
71 graons (2 trams inicials de 5 graons, refets recentment; 5 de 12, i un tram final d'1), d'entre 0,16 i 0,17 m

Materials
Paviment contemporani de formigó rentat. Barana original d'obra vista, acabada amb pedra de la Savinosa.

8. Plànol de situació de l'escala 9

Interessant fàbrica del XIX, molt ben conservada fins als nostres dies. La pujada, suportada per arcades, ocultes pel gran mur de contenció, de pedra, i les elegants escales helicoïdals, resseguint el mur, formen un esplèndid conjunt d'enginyeria clàssica.

Els dubtes i les cauteloses gestions que es faran durant les obres entre el Port i l'Ajuntament de Tarragona permeten inferir que existia un important desequilibri, tant de mitjans tècnics com de recursos humans, entre les dues institucions. I és que l'obra la feia el Port, però l'havia de pagar l'Ajuntament.

Malgrat la nota de l'enginyer Corsini on consta que la pedra picada ja és a peu d'obra, el paviment no es va col·locar mai, sinó que es va deixar un acabat de panot de formigó premsat, substituït posteriorment per formigó rentat.

NOTES HISTÒRIQUES

1890. L'enginyer director del port, Luis Corsini, es fa càrrec de les obres del vial conegut com a Zig-zag, onomatopeic i eloqüent nom que, sortosament, ha arribat als nostres dies.

Segons el projecte, l'obra es va iniciar amb les del Moll de Costa. Però es va deixar només començada, atesa l'envergadura del moviment de terres i, sobretot, de la fàbrica de grans pilastres i voltes, ara ocultes, que suporten el vial.

En efecte, el que ara veiem com una sòlida rampa és en realitat un viaducte damunt d'arcades en el seu sentit longitudinal, que suporten la calçada. Mentre que la cara interior recolza contra el tall de

la pedrera, l'exterior es va revestir completament amb el mur de maçoneria carejada, que és l'única part visible de l'obra. La pedra ja no és de la pedrera del Port, sinó de la Savinosa.

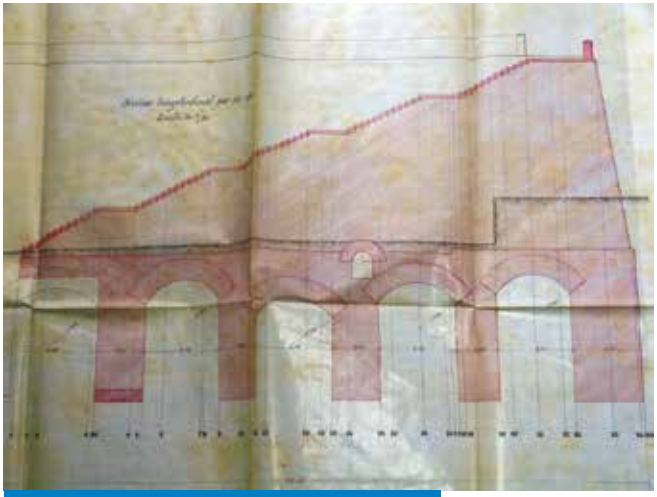
El vial, resolt en una traça elegant, inclou també escales per als vianants, que formen un contrafort helicoïdal adossat al mur de contenció. La fàbrica de maçoneria carejada, que es conserva perfectament més de cent anys després de la seva execució, és una clara mostra del gran nivell tècnic dels enginyers i operaris de l'època.

Les obres es van allargar absurdament, per manca d'acord entre els tècnics municipals i els del Port (l'Ajuntament havia de fer-se càrrec del cost de les escales). Possiblement, els desacords entre les dues administracions expliquen que no ens hagi arribat el paviment de pedra de les escales, tot i que en un document de 14 de maig de 1890, Luis Corsini fa constar que «se halla labrada toda la sillería de la escalera y descansillos».

1892. El successor de Corsini, Ramon Gironza, va enllestir l'operació, amb la documentació de la liquidació de les obres de «subida de Toro y calle Pons Icart». En la liquidació es defineix perfectament l'escala, ja enllestida o molt avançada, que, després d'un estira-i-arronsa amb l'Ajuntament, va fer el Port, amb la pretensió de cobrar el servei fet al municipi. Una actitud encertada: és fàcil suposar que la Junta estava molt més dotada, tant econòmicament com pel que fa a l'equip tècnic, que no pas la ciutat.

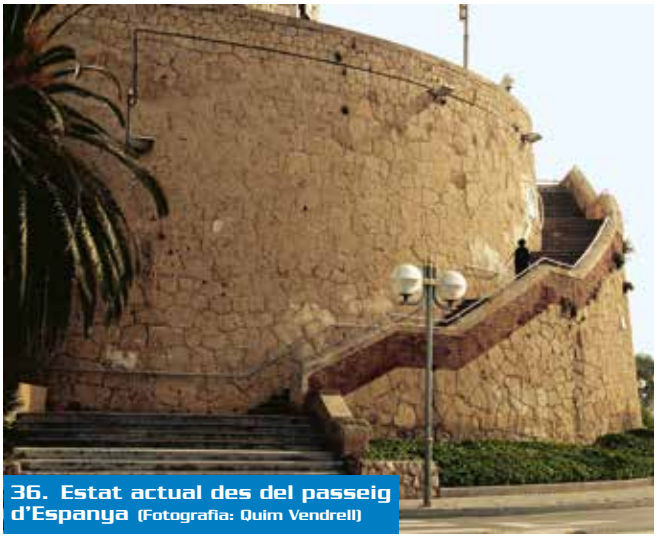
Les escales, que en el projecte es caracteritzen acuradament com «escaleras adosadas al muro cónico», no es van rebre fins al 3 de maig de 1892.

1914. Caldrà esperar a l'any 1914 perquè l'arquitecte municipal, Josep M. Pujol, acabi la feina amb

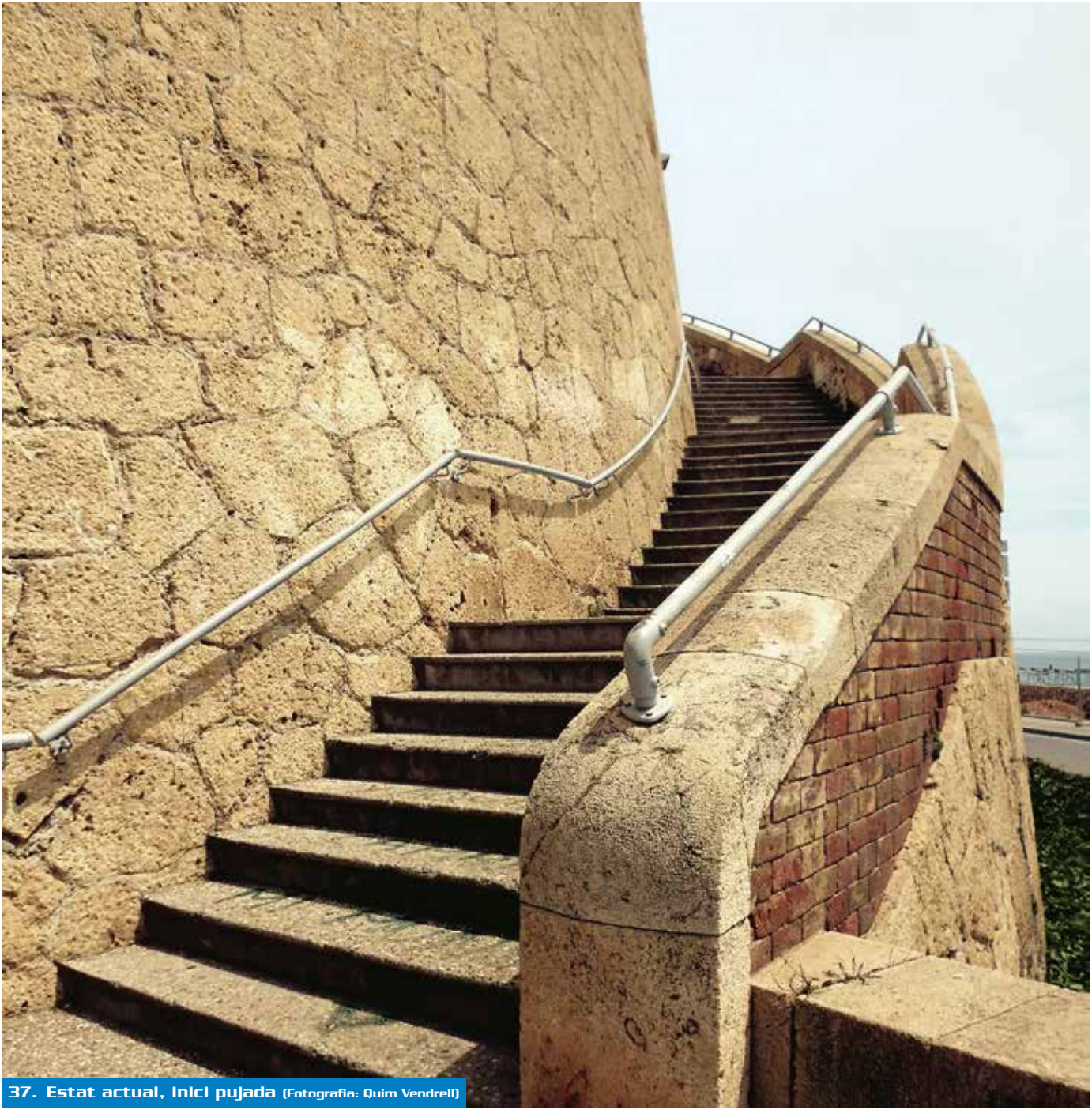


35. «Escalera helicoidal», segons el projecte de Luis Corsini,1890 (APT)

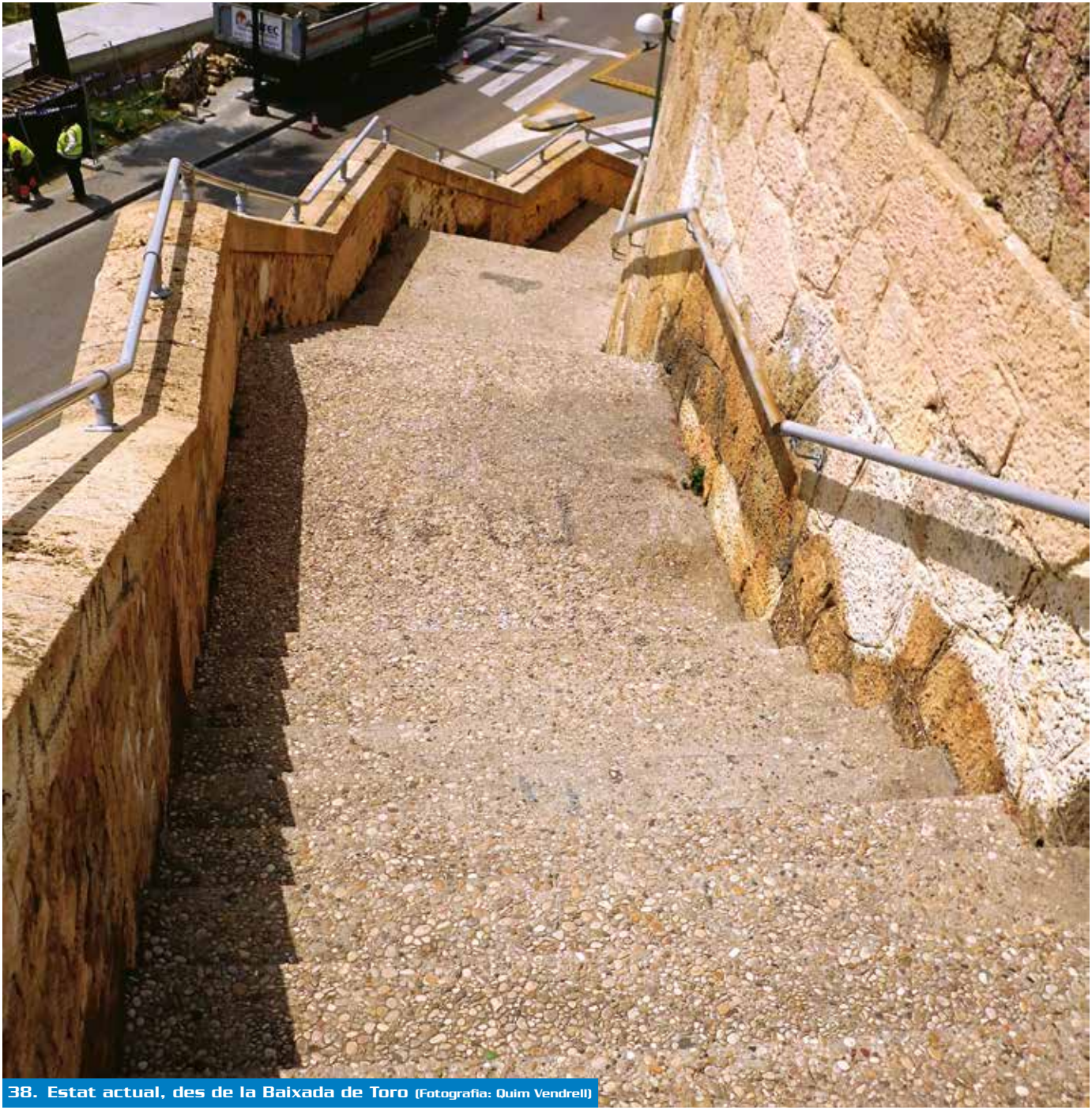
el disseny del passeig d'Espanya, que porta des de l'estació fins a les escales. Està ornamentat amb palmeres, que encara podem admirar avui.



36. Estat actual des del passeig d'Espanya (Fotografia: Quim Vendrell)



37. Estat actual, inici pujada (Fotografia: Quim Vendrell)



38. Estat actual, des de la Baixada de Toro (Fotografia: Quim Vendrell)

10 LA PASSAREL·LA 2018 (Projecte de passarel·la de vianants port-ciutat per sobre de les vies del tren)

Situació

Connecta el passeig d'Espanya i la baixada de Toro amb el passeig marítim
Data: 2018
En tractar-se d'una passarel·la de vianants, el pendent no pot superar el 6 %.
Cal un desenvolupament formidable, que se soluciona mitjançant tres rampes diferents, un pont damunt les vies del tren i una torre d'ascensors.

RAMPA 1

Des de l'estació (passeig d'Espanya) fins al pont damunt de les vies
Cota inferior: 13,10 m
Cota superior: 15,50 m
Desnivell: 2,40 m
Amplada: 3,00 m
Desenvolupament: 40,50 m
Pendents: 3 i 6 %

RAMPA 2

Des de la baixada de Toro, passant per damunt del vial Bryant, fins al pont de les vies del tren
Cota inferior: 15,50 m
Cota superior: 24,30 m
Desnivell: 8,80 m
Amplada: 3,00 m
Desenvolupament: 155,86 m
Pendents: 3 i 6%

TRAM CENTRAL

Pont damunt les vies del tren
Cota inferior: 14,50 m costat mar
Cota superior: 15,50 m costat ciutat
Desnivell: 1,00 m
Amplada: 3,00 m
Desenvolupament: 35,55 m
Pendent: 3 %

TORRE DELS ASCENSORS

Al costat de mar del pont
Plataforma de 9,5 x 3,2 m que forma un balcó vers la platja. Dues torres d'ascensors de gran capacitat, 16 persones cada un.

RAMPA 3

Des del pont fins al passeig marítim
Cota inferior: 6,60 m
Cota superior: 14,50 m
Desnivell: 7,90 m
Amplada: 3,00 m
Desenvolupament: 126,90 m
Pendent: 3 i 6 %
Materials: pilars de formigó armat. Passarel·les d'acer pintat. Baranes d'acer inoxidable.

9. Plànol de situació de la passarel·la

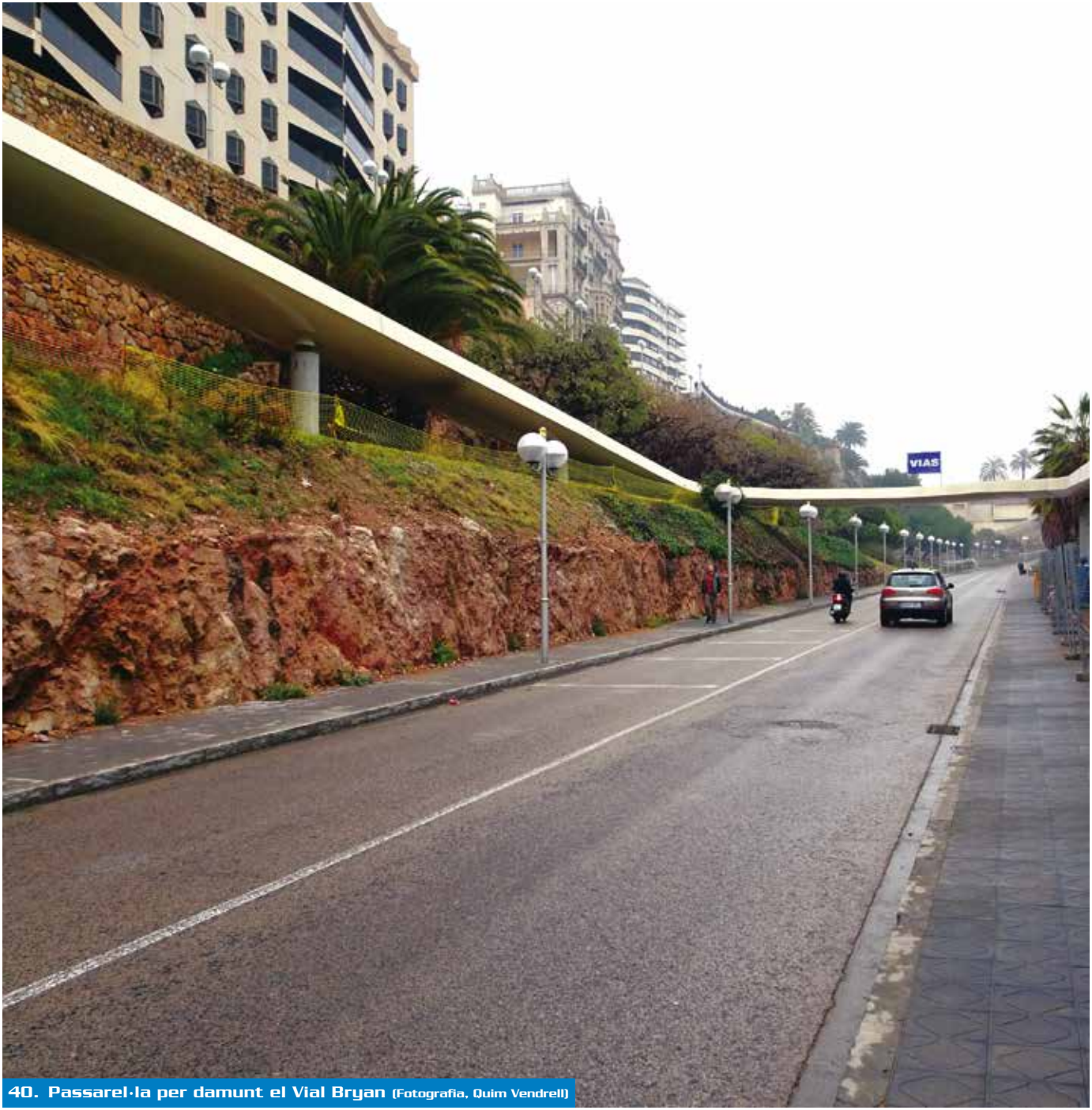
39. Imatge publicada a la premsa l'any 2017, abans de l'inici de les obres

Obra d'enginyeria sòbria i funcional, dóna la solució per connectar directament la ciutat amb el mar salvant la barrera de les vies del tren, amb un pas exclusiu per a vianants. Per primera vegada, un mateix pas de vianants salva, primer, el desnivell entre les parts alta i baixa i, tot seguit, les vies del tren per arribar al mar.

L'any 2013, el Ministerio de Fomento, ADIF, l'Ajuntament i l'Autoritat Portuària de Tarragona van assolir l'acord «Protocolo de colaboración entre el Ministerio de Fomento, la entidad pública Administrador de Infraestructuras Ferroviarias (Adif), la Autoridad Portuaria de Tarragona y el Ayuntamiento de Tarragona para la implantación del ancho de vía estándar en el corredor del Mediterráneo a su paso por Tarragona».

En el desenvolupament de l'acord, correspon a l'Autoritat Portuària fer la passarel·la que connecti la ciutat amb el mar salvant les vies del ferrocarril.

El projecte, denominat «Projecte de passarel·la de vianants port-ciutat per sobre de les vies del tren», es va redactar l'any 2016 i les obres està previst que s'acabaran el març de 2018.



40. Passarel·la per damunt el Vial Bryan (Fotografia, Quim Vendrell)

41. Tram final de la passarel·la (Fotografia, Quim Vendrell)

42. Passarel·la descendit de la Baixada de Toro (Fotografia, Quim Vendrell)

Els autors del projecte són: Joan Borràs i Tous, enginyer CCP, director del projecte; Ramon-Ignacio García Rodríguez, enginyer CCP, director general del Port, i els enginyers CCP Angel Aparicio, Tomàs Polo i Josep M. Solé, tècnics de l'enginyeria Bridge Technologies. La direcció facultativa és de Joan Borràs i Tous i l'adjunt a la direcció és Xavier Quintana Domènech, graduat en enginyeria industrial del Port.

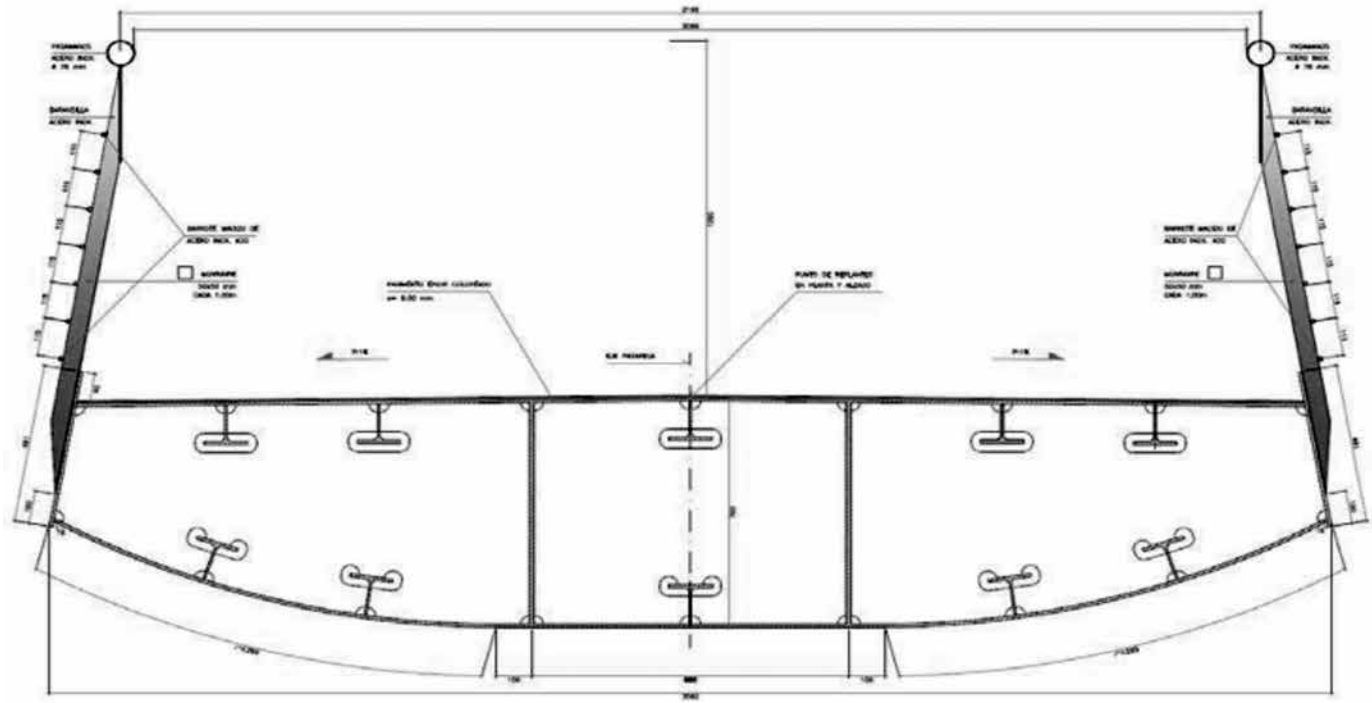
El pressupost de les obres és de 2.117.445,95 €. Han estat adjudicades a l'empresa Vías y Construcciones, després del corresponent concurs públic.

Tot i la mida de la implantació, amb un desenvolupament proper als 360 m, l'amplada reduïda i l'elegant solució del tauler la fan lleugera i escassament visible des del Balcó del Mediterrani. No deforma el paisatge, malgrat els temors dels ciutadans abans d'iniciar-se els treballs.

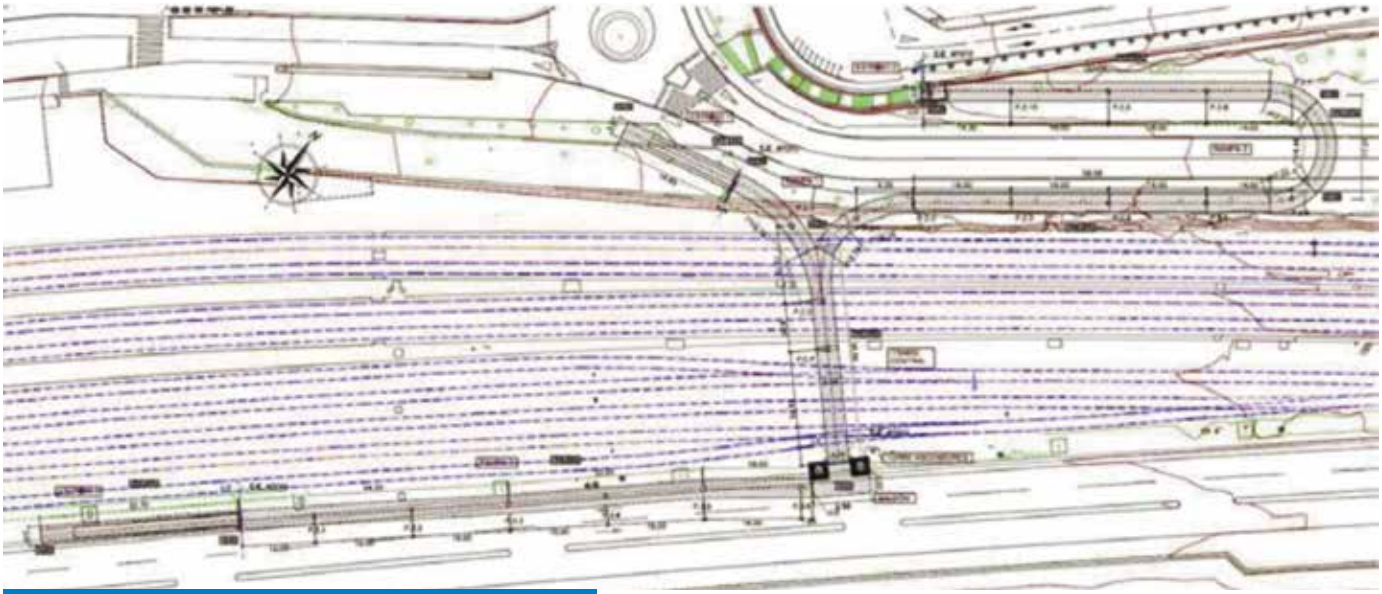
Aquest efecte amable es deu, en gran mesura, a l'encert amb què s'ha dissenyat el tauler, és a dir, la part que es trepitja de la passarel·la. Està format per bigues de diafragma molt aerodinàmiques, que recorden el perfil de l'ala d'un avió. Presenten una inèrcia molt alta, la qual cosa permet optimitzar la quantitat de suports verticals de formigó, que són molt pocs.

La passarel·la està formada 290 tones d'acer; els fonaments i els pilars, per 900 tones de formigó armat.

Finalment, la instal·lació de dos ascensors de gran capacitat, setze passatgers cada un, acaben de donar l'accessibilitat necessària.



43. Secció tipus de la passarel·la, tram central (Projecte original)



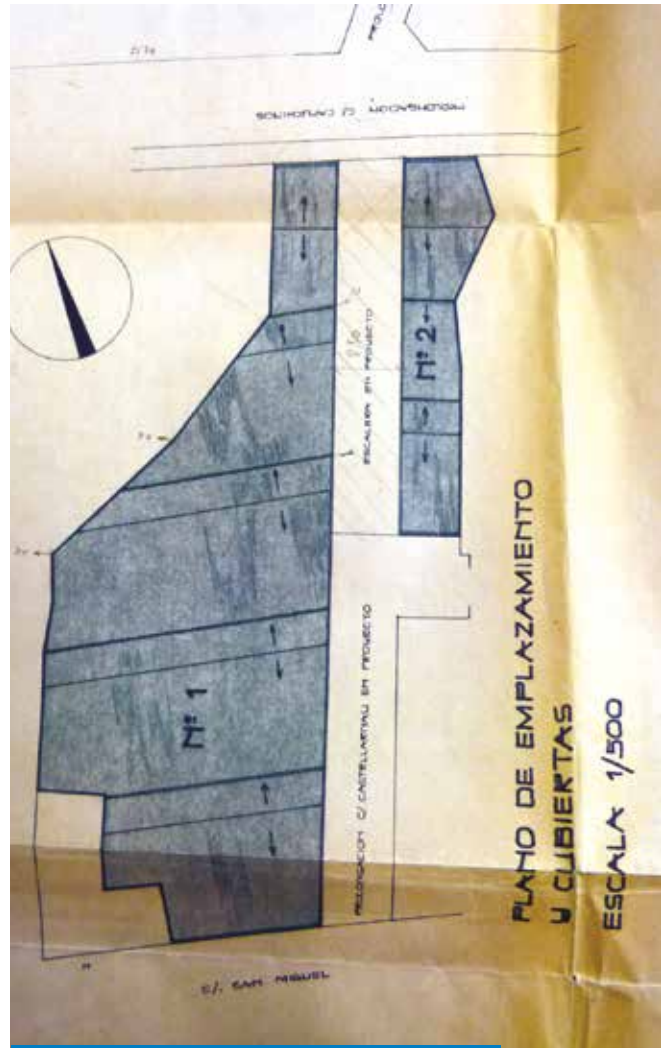
44. Planta general de la passarel·la (Projecte original)

UTOPIES I. Unes escales pendents de fer: les del carrer Castellarnau

Situació
Connectarien el final del carrer Castellarnau amb el carrer Dr. Zamenhof
Cota inferior: 5,00 m
Cota superior: 21,00 m
Desnivell: 16,00 m

1962. Carmen Sanromà demana llicència per edificar un magatzem entre els carrers Sant Miquel i Caputxins. Es tracta d'omplir un espai enorme, amb accés des de la plataforma superior i des de la baixa. L'arquitecte municipal suggereix, amb un plànol molt elemental, que cal deixar la reserva de sòl per fer-hi unes escales de comunicació entre els dos nivells (l'arquitecte Antonio Batlle suggereix replicar la situació existent en els carrers Vapor i Castaños). Es fa esment que no es coneix el parcel·lari amb precisió, potser per aquest motiu anys a venir hi hauria un plet entre diferents veïns. Malgrat tot, el descomunal magatzem es va construir i encara perviu, avui reciclat en aparcament de cotxes.

L'Ajuntament demana que es construeixi l'escala i es fan gestions per permutar solars i compensar la propietat; però la documentació és confusa i s'insisteix en un cras error, quan, confonent els carrers, es demana que les escales uneixin el carrer Castellarnau amb el passeig de la Independència (situat a un quilòmetre, a ponent de l'altre). L'Ajuntament està en un moment de certa desídia, no resisteix la comparació amb la fermesa mostrada en els anys 50, en el cas de les escales de La Farinera.[16]



45. Projecte del magatzem, amb l'espai de reserva per a les escales (AMT)

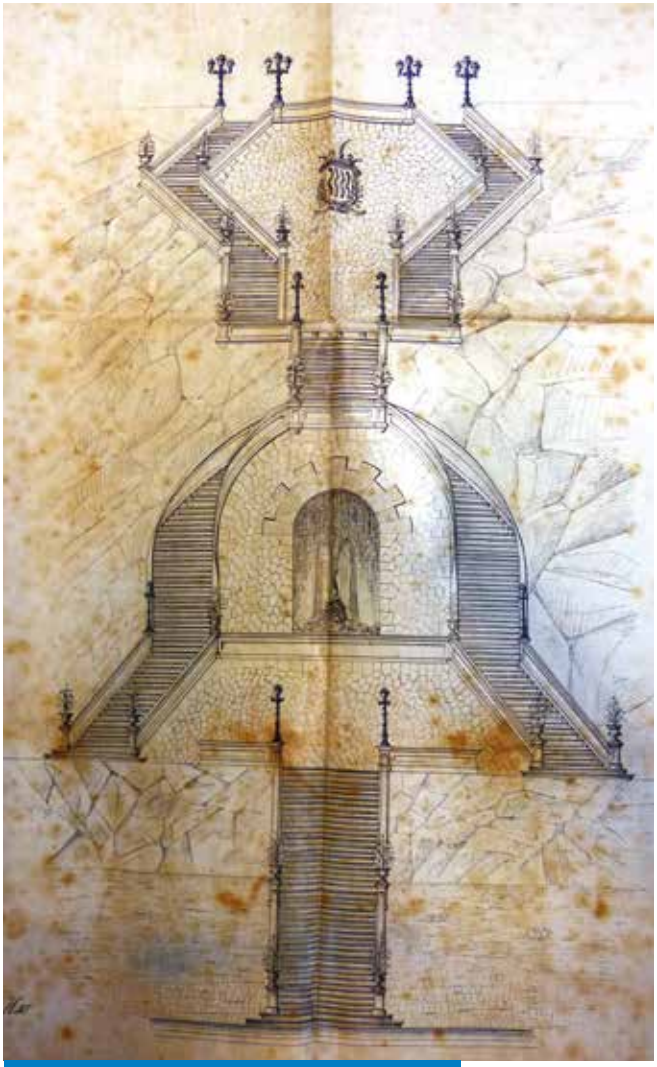
16 AMT, expedient 442/1962.

UTOPIES II. L'escalinata del Balcó

A l'Arxiu Municipal de Tarragona (signatura p003751) es conserva el magnífic dibuix de la sumptuosa escalinata que havia de baixar des de la Rambla Nova fins a la platja del Miracle. El dibuix, sense signatura visible, ha estat atribuït de sempre a l'arquitecte Ramon Salas i Ricomà (Tarragona, 1848 – 1926), que va ser arquitecte provincial i diocesà, a més d'arquitecte municipal un breu període de temps: des de 1887 fins a 1896. L'escalinata del balcó cal situar-la en aquest moment. L'atribució, tanmateix, no és definitiva.

Les anotacions damunt el plànol són: «Proyecto de escalinata desde el extremo este de la R. De S. Juan hasta el mar»; «Nivel de la Carretera»; «Ferrocarril BT»; «Orilla del Mar». Amb 175 graons, se salven gairebé 30 m, que, comptant els pendents dels replans (7 replans de mides diverses) i dels mateixos graons, podrien assolir entre 35 i 36 m. Aquest nivell és l'adequat per a un passeig marítim (inexistent a l'època), si tenim en compte que la cota del Balcó del Mediterrani és de 40 m sobre el mar.

L'artefacte, el cost econòmic del qual no se sap que es calculés, havia d'anar a l'eix de la Rambla Nova, com dues de les obres més reeixides de Salas: la peanya del monument de Roger de Llúria i la barana del Balcó del Mediterrani. És fàcil imaginar l'escalinata superant les vies del tren i el formidable espadat, amb una imatge semblant a les que, temps després (1929), es formarien a Barcelona, als peus del Palau Nacional de Montjuïc.



46. Alçat de l'escalinata. Dibuix atribuït a Ramon Salas i Ricomà (AMT)

UTOPIES III. L'ascensor del Balcó

L'enginyer barceloní Tomàs Brull Sabaté va presentar l'estudi per fer un ascensor de la Rambla al mar Mediterrani. La Diputació de Tarragona el va prendre en consideració i va arribar a publicar-se al Boletín de la Provincia, el març de 1917.

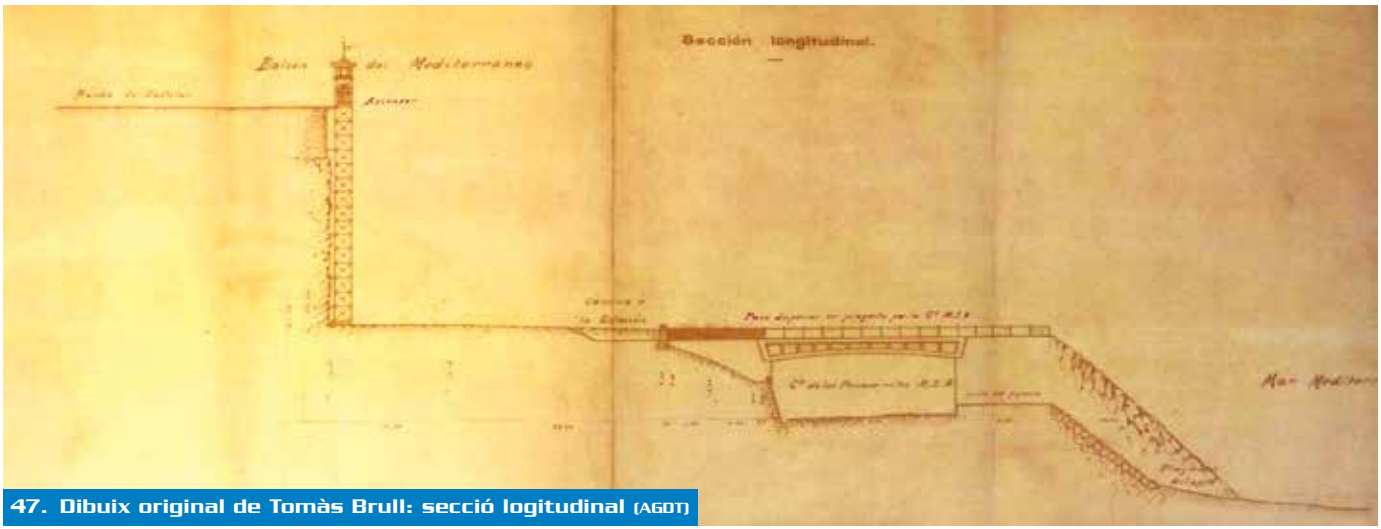
La torre, possiblement per no entrar en competència amb el monument de Roger de Llúria, es projectava alineada amb els números parells de la Rambla, és a dir, on comença la baixada de Toro.

Tomàs Brull feia notar en la memòria que «no obstante tener el mar a los pies de este balcón, para llegar a su orilla es necesario descender y dar largos rodeos para alcanzarlo; y más penoso aún para ascender luego para reintegrarse dentro de la ciudad».

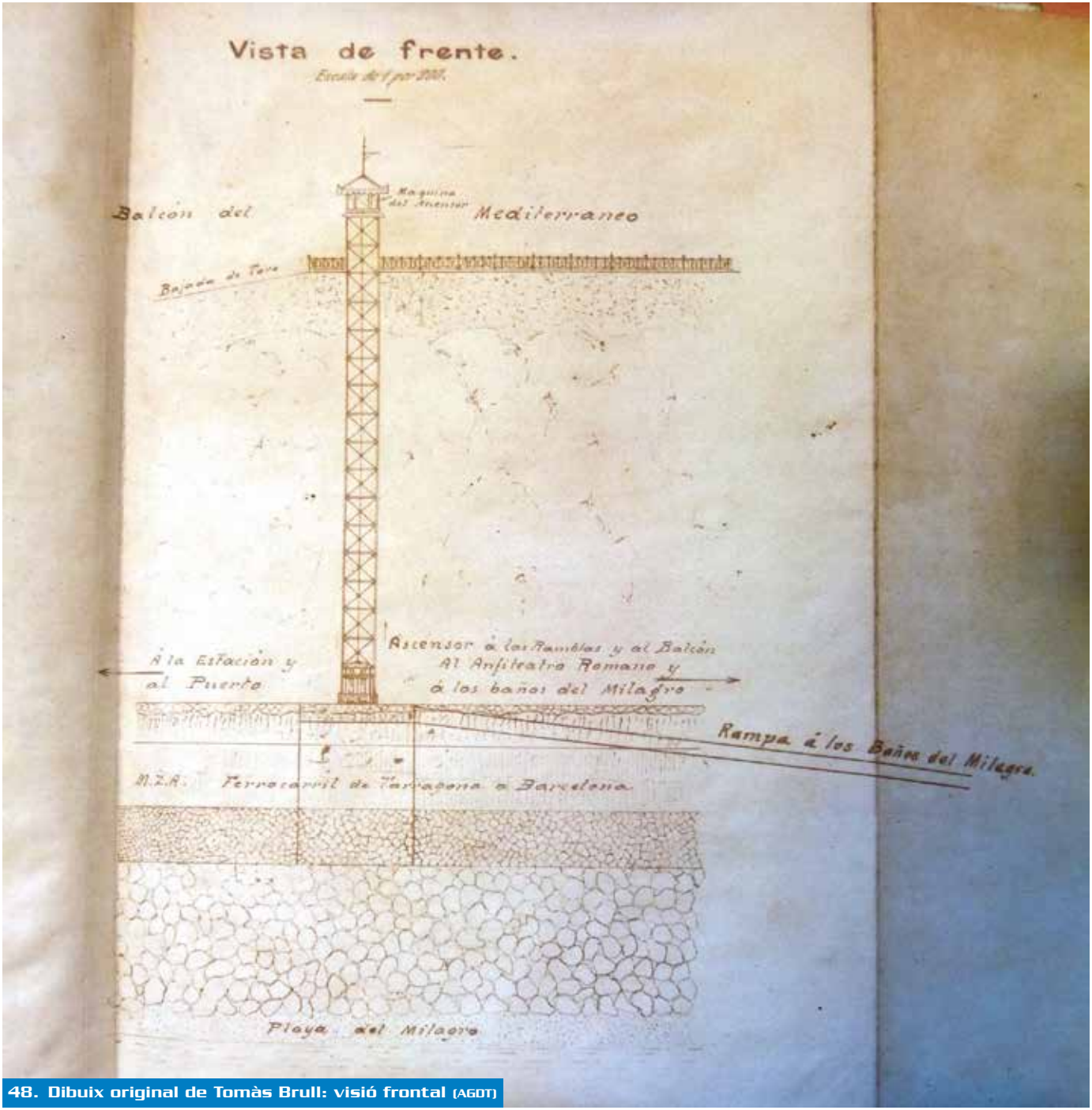
Havia calculat que la torre necessitava 27,40 m d'altura i una secció d'1,80 m. El cost era de 30.000 pessetes, que es proposava recuperar amb els bitllets, de 0,10 cèntims. Generarien retorn econòmic, inclosos despeses i amortització, en vint anys. Comptava que seria una via alternativa per baixar a l'estació del ferrocarril. A més, l'ascensor havia de «contribuir al ornato de la población y proporcionará de esta manera mayor comodidad a los ciudadanos y una nota siempre agradable a los demás viajeros y turistas, constituyendo notable atracción para la ciudad».

Malgrat la bona rebuda del projecte, molt alabat pel Sindicato de Iniciativa y Turismo i, en general, acollit amb entusiasme per la població, l'ascensor no es va poder fer realitat. Possiblement no es va obtenir el finançament necessari per executar les obres, tot i que l'estudi financer era molt optimista. Un altre inconvenient, i no pas menor, va ser que l'operació comptava que la companyia de ferrocarrils MZA (Madrid, Zaragoza, Alicante) faria un pont damunt la via, que mai no va ser realitat. Sense el pont, l'ascensor, que havia d'acabar el recorregut al peu del balcó, podia servir per accedir a la Part Baixa i a l'estació, però no als banys del Miracle, tan utilitzats pels tarragonins de l'època.

(El projecte original complet es conserva a l'Arxiu General de la Diputació de Tarragona, Obres Públiques, capses en foli, número 76.)



47. Dibuix original de Tomàs Brull: secció logitudinal (AGDT)



48. Dibuix original de Tomàs Brull: visió frontal (AGDT)

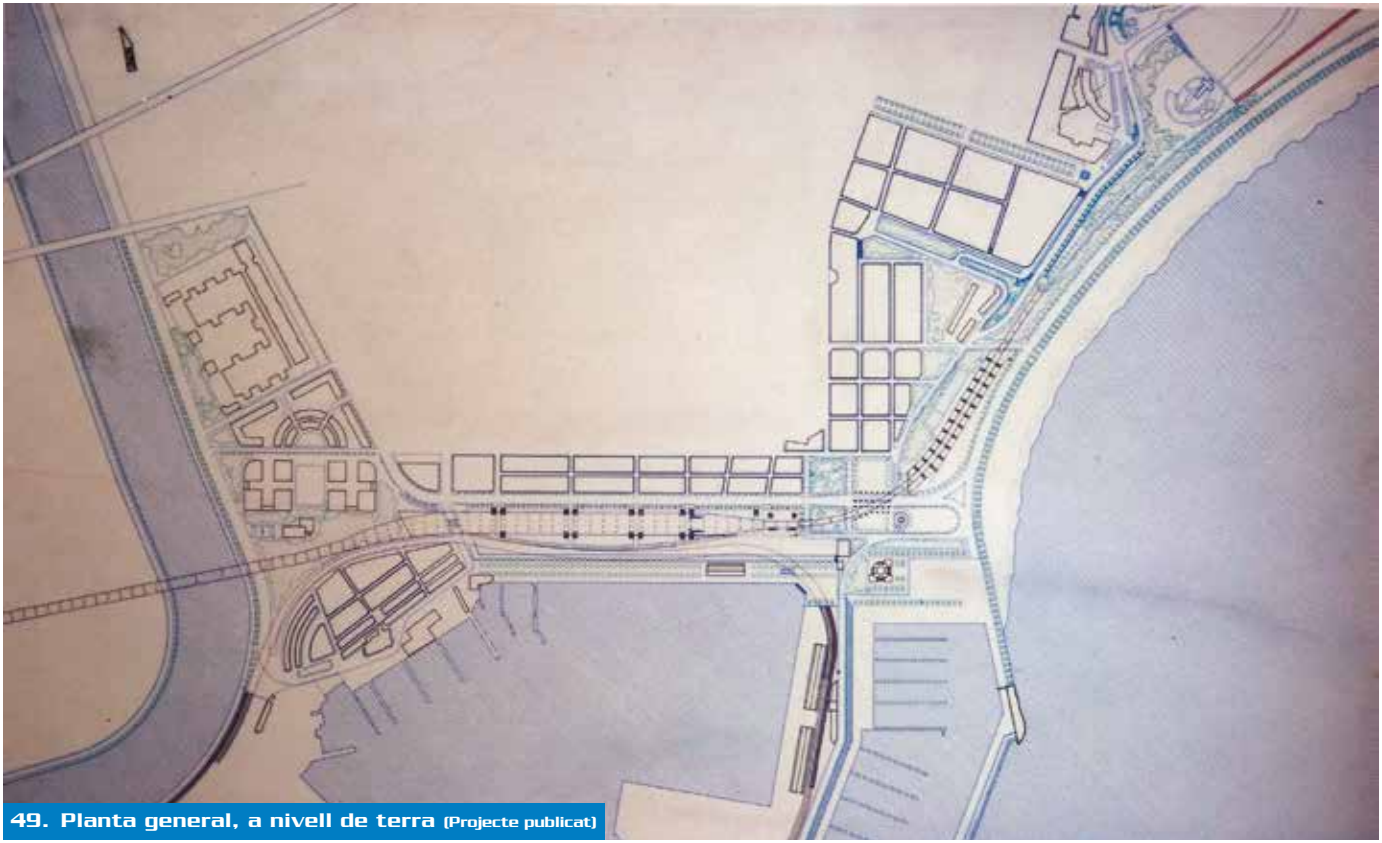
UTOPIES IV. El projecte Pérdigo («Una fachada marítima para la ciudad de Tarragona»)

El projecte havia de resoldre el pas del ferrocarril i l'alliberament de la fatxada marítima, que el Pla General de 1984 no havia abordat.

Els arquitectes Ricardo Pérdigo i Tomàs Rodríguez, especialistes en urbanisme, van rebre l'encàrrec directament de l'Autoritat Portuària de Tarragona. El projecte es va presentar l'any 1990, amb una exposició al Moll de Costa seguida d'una publicació que se cita a la bibliografia.

Les bases de partida del projecte van ser, d'una banda, mantenir l'avantatge de tenir el tren dins la ciutat i, d'una altra, fer una proposta possible, d'execució racional.

Segons paraules del pla, es tractava d'«un projecte complex que farà compatibles el correcte funcionament del port i dels serveis ferroviaris amb la urbanització del front marítim». Es proposen objectius brillants: fluència total dels carrers per a vianants i vehicles, sense passos elevats ni túnels; platja del Miracle i passeig marítim units al Balcó del Mediterrani per un seguit de jardins esgraonats; la ribera del Francolí, recuperada, convertida



49. Planta general, a nivell de terra (Projecte publicat)

en ria; el Serrallo rehabilitat; el port esportiu alliberat de la servitud del port comercial; el Moll de Costa plenament urbà, lliure de trànsit, o una estació de 500 m de llargada, amb andanes cobertes i una platja de sis vies.

Amb aquestes premisses, el projecte va dissenyar un gran edifici longitudinal, que conserva les vies del tren a la part superior (viaducte) i fa permeable, amb diversos passos inferiors (a nivell, no subterranis), el front marítim. S'aportava l'estudi del soterrament de la via, per rebutjar-lo tot demostrant-ne l'elevadíssim cost, i es feien diverses propostes per resoldre la desembocadura del riu Francolí i la comunicació del trànsit portuari, sense interferir amb el de la ciutat.

Un seguit d'edificis d'equipaments molt diversos completaven la proposta. Entre d'altres, la nova estació a l'altura del carrer de Pere Martell. També espai per a hotels i restauració, i importants edificis d'aparcament a la plaça dels Carros. I es proposava situar el port esportiu a l'exterior del port comercial, proposta que efectivament, es va executar.

La intervenció proposada generaria 327.749 m^2 de parcs i jardins; 206.412 m^2 d'equipaments, i 162.764 m^2 per a la nova estació, inclosos aparcaments.

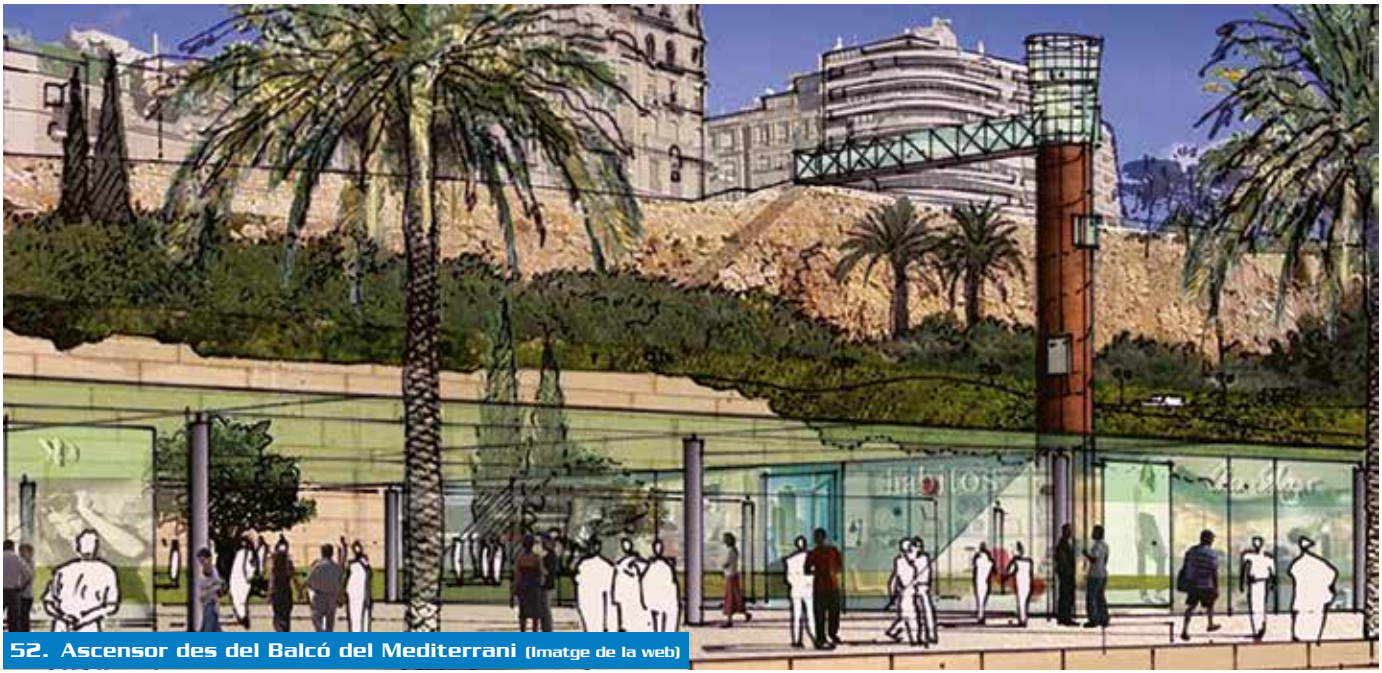
El pressupost estimat era de 6.415 milions de pessetes, que equivalien a 107 milions d'euros (pressupost del pla, pessetes de 1990).

El canvi de direcció del Port i la manca de consens polític suficient no van permetre que el projecte es fes realitat.

50. La maqueta, vista dels del Serrallo (Projecte publicat)

51. La maqueta, vista dels del Serrallo (Projecte publicat)

UTOPIES V. El projecte Bofill



52. Ascensor des del Balcó del Mediterrani (Imatge de la web)

L'Ajuntament, prescindint del projecte Pérdigo de l'any 1990, va convocar un concurs per a l'estudi de la remodelació de la fatxada marítima, del qual va sortir guanyador l'equip del Taller de Arquitectura, dirigit per Ricardo Bofill. El 25 de març de 2003, el projecte es va fer públic en una exposició molt ben presentada, en una carpa *ex professo* plantada a la Rambla Nova.

La proposta abastava tot l'espai urbà afectat per les vies del tren, des del Serrallo fins a la platja del Miracle. En total s'afectaven 375.000 m^2. Es proposava soterrar el tren uns 3 km, edificar més de 1.200 habitatges, posar un ascensor al Balcó del Mediterrani i crear una illa artificial entre la platja del Miracle i el port esportiu. La plaça dels Carros, ampliada i remodelada, passava a ser el centre de l'actuació, on havien d'anar els edificis administratius,

53. Planta general en el Moll de Costa (Imatge de la web)

aparcaments, un auditori i un hotel de luxe. El cost estimat era de 15 milions d'euros.

Malgrat l'entusiasme inicial, el projecte no va prosperar. Les dificultats en la gestió (implicava el Ministerio de Fomento, Renfe, l'Autoritat Portuària i l'Ajuntament de Tarragona), l'elevat cost de remoure les vies del tren i urbanitzar grans espais i el dilatat termini d'execució a la pràctica van ser insuperables.

CONCLUSIONS. Les tres zones de la Part Baixa

Comunicar la Part Alta amb la Part Baixa de la ciutat ha estat un tema cabdal de l'urbanisme tarragoní recent. Desconeixem com es va resoldre en l'època de la romanització, tot i que se sap que la muralla arribava fins al mar i que, per tant, la ciutat alta (que era monumental i representativa) estava connectada, sense cap discontinuïtat, amb la baixa (residencial i comercial). Formava una única ciutat extensa, tal com ha tornat a ser en els nostres dies.

Les grans transformacions socials i econòmiques tardoromanes i medievals van reduir la població a mínims històrics. Grans àmbits de la ciutat van ser abandonats, i els seus edificis i urbanització, progressivament destruïts, pel temps i per l'acció humana.

La ciutat baixa va restar més o menys poblada al llarg dels segles, però progressivament separada de l'alta, com dues poblacions diferents. Les comunicacions eren poques i precàries: els habitants de la ciutat alta, ben protegits dins les seves muralles, no tenien cap interès a donar facilitats a l'accés des del mar, d'on podien venir visitants no desitjats.

En bastir-se el port modern, en el tomb dels segles XVIII i XIX, la Part Baixa pren importància i guanya població. Al llarg del segle XIX, s'hi aplegarà l'activitat comercial i industrial, amb població burgesa i treballadora, oposada socialment a l'aristocràtica i pagesa de la Part Alta. Diferència que no duraria gaire més de cent anys però que marcaria una barrera social potent, mereixedora d'estudis detallats de la nostra història moderna. En certa mesura, aquesta oposició caracteritzarà la producció de comunicacions entre les dues ciutats i, doncs, les escales.

La necessitat de comunicar de nou les dues parts es posa en evidència, però adoptarà solucions diverses segons l'estructura topogràfica i urbanística dels sectors de la part baixa. Per a la seva anàlisi, s'ha seccionat en tres polígons, que han tingut diferents formes de desenvolupament segons les diverses situacions de partida. Aquests polígons són els proposats per Alfons Bacquelaine Carreras (Girona, 1922 – Tarragona, 2013), minuciós arquitecte municipal de Tarragona entre els anys 70 i la fi del segle XX, que serien incorporats posteriorment als successius plans generals. Els tres polígons, anomenats segons els edificis més remarcables del seu propi àmbit, són:

1. **Estació**. A llevant de la Part Baixa, entre les vies del tren, on hi ha l'estació, el desnivell de la pedrera i el carrer Apodaca.
2. **Chartreuse**. Al centre de la Part Baixa, entre els carrers Apodaca i Jaume I.
3. **Tabacalera**. A ponent de la Part Baixa, des del carrer Jaume I fins al riu Francolí.

Estació

Limita, al nord, amb el tall de la pedrera del Port, carrer Pons d'Icart; al sud, amb les vies del tren; a llevant, amb el ferrocarril i l'estació, i a ponent, amb el carrer Apodaca.

En aquest àmbit es va produir la més profunda de les transformacions urbanes: el buidat de la pedrera del Port. El que, fins al segle XVIII, era un pendent més o menys pronunciat fins al mar, amb elevacions i fondalades, esdevé, per l'acció de l'home, un tall molt important, d'entre 15 i 12 metres de desnivell. L'acció de l'Autoritat Portuària (a l'època,

TABACALERA
AVINGUDA DEL CARDENAL VIDAL I BARRAQUER
CARRER JAUME I
1
2
CHARTREAUSE

10. Plànol de les tres zones, amb la situació de les escales

Junta d'Obres del Port) és conseqüent per apaivagar el trasbals causat a l'estructura urbana, i es fa càrrec de les dues escales del sector: les del Zig-zag (9) i les del carrer de la Pau (6). És un problema que s'ha provocat en excavar la pedrera i que es resol amb una bona resposta del Port vers la ciutat de Tarragona. Les dues escales són de finals del segle XIX.

El Palau de Congressos, el 1999, incorpora la seva majestuosa escalinata (7). El 2010, s'hi afegeix l'escala mecànica (8).

Finalment, la passarel·la entre la ciutat i el passeig marítim està previst que s'inauguri el març de 2018. Serà la connexió de vianants més ambiciosa de totes les «escales del mar» i posarà en comunicació directa la Part Alta i la Part Baixa amb el passeig marítim i la platja del Miracle.

Chartreuse

Limita, al nord, amb el tall natural dels carrers Caputxins i Dr. Zamenhof; al sud, amb les vies del tren; a llevant, amb el carrer Apodaca, i a ponent, amb el carrer Jaume I.

Aquí no s'ha produït cap transformació topogràfica d'entitat, tot i que s'hi han documentat pedreres molt antigues, fins i tot d'origen romà. El cingle que separa les dues parts de la ciutat (encara perfectament visible en els carrers Dr. Zamenhof i Caputxins) és un accident geològic natural preexistent. Hi ha testimonis del seu aprofitament al llarg del temps: els romans hi basteixen el teatre; els molins, al final del Rec Major, es poden rastrejar en èpoques medievals remotes.

En la seva part més baixa, hi ha evidències físiques de població anterior a la Guerra del Francès i a les obres del port modern. La Duana està ja documentada el 1792; l'edifici més antic enregistrat, també a la plaça de la Duana, té gravada la data 1761 a la clau de l'arc de la porta. És evident que, a despit de la Part Alta, ja hi havia activitat i població molt a prop de la línia marítima. Remarco que el Moll de Costa va guanyar terreny al mar i va fer retrocedir notablement la línia de costa entre 100 i 300 metres.

No és estrany, per tant, que les escales amb datació més antiga siguin les del carrer Rebolledo (3) i que les segueixin les del carrer Cartagena (4), necessàries per salvar el desnivell amb el carrer Apodaca, ja la via més important de la Part Baixa i que, forçosament, havien d'utilitzar tant els vianants com els vehicles.

Quan la fàbrica tèxtil La Fabril Tarraconense obre les portes l'any 1854, l'Ajuntament s'apressarà a batejar el carrer: Vapor. Però no a fer les escales que haurien permès acudir al treball a les persones de la Part Alta.

Caldrà que passin 68 anys, en els quals La Fabril, profundament remodelada, ha estat substituïda per la Chartreuse, perquè es facin les Cent Escales (1).

Les escales paral·leles, les del carrer Castaños (2), són molt més tardanes, de 1951. En el capítol corresponent he anotat la història penosa de la gestació: com les demanen els veïns l'any 1916 (per poder anar al mercat!) i com es va ajornant la resposta. La marcada diferència (de cotes de nivell, però també social i econòmica) entre marina i ciutat vella del segle XIX es va allargar molt més del que ens pensem.

Les escales del Moll de Costa, l'Escala Reial (5), estan físicament situades en el polígon Chartreuse, encara que, evidentment, no influeixen directament en l'urbanisme de la ciutat. La seva inclusió es justifica en el capítol corresponent, com a reconeixement a l'extraordinària visió de futur

54. Clau de l'arc de porta, amb la inscripció 1761, evidència material més antic de la Part Baixa. Plaça de la Duana

dels enginyers que projectaren i executaren el port modern.

Tabacalera

Limita, al nord, amb l'eixample modern –carrer Ramon y Cajal; al sud, amb el ferrocarril i el barri del Serrallo; a l'est, amb el carrer Jaume I, i a l'oest, amb el passeig de la Independència –riu Francolí.

Aquest tercer sector no presenta cap escala. Només l'he citat per justificar la compartimentació de la Part Baixa des de l'òptica del seu estudi urbanístic i de planejament de ciutat.

El desnivell natural s'atenua en direcció al riu Francolí. Per tant, no ha estat necessari formar escales en aquest àmbit, tot i que els carrers practicats a finals del segle XX (Pere Martell) tinguin un pendent important en direcció al mar. Molt més notable, al límit de l'accessibilitat, és el pendent de la prolongació del carrer Caputxins, avui carrer Eivissa, que connecta amb el de Jaume I.

La problemàtica del sector de la Tabacalera és en la recuperació del subsòl, amb restes romanes molt interessants. Però aquest aspecte apassionant de la qüestió no és tema d'aquest estudi.

Índex de plànols

1. Plànol general de situació de les escales *15*
2. Plànol de situació de l'escala 1. Escales del carrer del Vapor 17
3. Plànol de situació de l'escala 2. Escales del carrer de Castaños 23
4. Plànol de situació de l'escala 3. Escales del carrer de Rebolledo 29
5. Plànol de situació de l'escala 4. Escales del carrer de Cartagena 33
6. Plànol de situacio de l'escala 5. Escala Reial 37
7. Plànol de situació de les escales 6, 7 i 8. Les tres escales del carrer de la Pau 41
8. Plànol de situació de l'escala 9. Escales del zig-zag 51
9. Plànol de situació de la passarel·la 55
10. Plànol de les tres zones, amb la situació de les escales 71

Índex de fotografies

1. Escales del carrer de Cartagena estat actual, detall (Fotografia: Quim Vendrell) 6
2. Escales del carrer de Castaños, estat actual, detall (Fotografia: Quim Vendrell) 8
3. Escales del carrer de Rebolledo, estat actual, detall (Fotografia: Quim Vendrell) 10

ESCALES DEL CARRER DEL VAPOR (les Cent Escales)

4. Les escales l'any 2008 (Fotografia: Eloi Balcells) 19
5. Les escales l'any 2008 (Fotografia: Eloi Balcells) 19
6 i 7. Les escales alternatives l'any 2008 (Fotografies: Eloi Balcells) 19
8. Estat actual de les escales mecàniques (Fotografia: Quim Vendrell) 20
9. Estat actual del mirador del carrer Sevilla, a la cota 24 21
10. Estat actual de les escales alternatives 22

ESCALES DEL CARRER DE CASTAÑOS (escales de La Farinera)

11. Plànol de Tarragona, on es veu el precari estat de la pujada de Castaños a Zamenhof, 1948 (AHT, Fons família Yxart) 25
12. Croquis de l'arquitecte Josep Maria Monravà, 1950 (AMT) 26
13. Estat actual, des del carrer Castaños (Fotografia: Quim Vendrell) 27
14. Estat actual, des del carrer Dr. Zamenhof (Fotografia: Quim Vendrell) 28

ESCALES DEL CARRER DE REBOLLEDO (escales de la Galera)

15. Croquis de l'arquitecte Francesc Barba (AMT) 30
16. Estat actual, des del carrer Rebolledo (Fotografia: Quim Vendrell) 31
17. Estat actual, des del carrer Sant Magí (Fotografia: Quim Vendrell) 32

ESCALES DEL CARRER DE CARTAGENA (escales del Cap de Cavall)

18. Signatures autògrafes de la comisión de fomento, 1892 (AMT) 34
19. Estat actual des del carrer Cartagena (Fotografia: Quim Vendrell) 35
20. Estat actual des del carrer Apodaca (Fotografia: Quim Vendrell) 36

ESCALA REIAL (embarcador del Moll de Costa)
21. Planta del projecte Bellido, 1889. S'observa l'edifici de la capitania (APT). 38
22. Alçat del projecte Bellido, 1889. Les pilones centrals, que suportaven fanals, no han arribat fins avui (APT) 38
23. Estat actual (Fotografia: Quim Vendrell) 39
24. Estat actual, detall (Fotografia: Quim Vendrell) 40

LES TRES ESCALES DEL CARRER DE LA PAU
25. Plànol del projecte «Alineaciones de los terrenos de la canterA» (AMT) 43
26. Plànol de la Pedrera, sense data, aproximadament 1917 (APT) 43
27. Estat actual, des del carrer de la Pau (Fotografia: Quim Vendrell) 44
28. Estat actual, des del carrer Arquitecte Rovira (Fotografia: Quim Vendrell) 44
29. Les escales del Palau, projecte de 1994 (AMT) 45
30. Esquema de la secció del Palau, amb el roquer a la vista (AMT) 46
31. Estat actual des del carrer de la Pau (Fotografia: Quim Vendrell) 47
32. Estat actual des del carrer Pons d'Icart (Fotografia: Quim Vendrell) 48
33. Estat actual des del carrer de la Pau (Fotografia: Quim Vendrell) 49
34. Estat actual des del carrer Pons d'Icart (Fotografia: Quim Vendrell) 50

ESCALES DEL ZIG-ZAG (escales de l'Estació)
35. «Escalera helicoidal», segons el projecte de Luis Corsini,1890 (APT) 52
36. Estat actual des del passeig d'Espanya (Fotografia: Quim Vendrell) 52
37. Estat actual, inici pujada (Fotografia: Quim Vendrell) 53
38. Estat actual, des de la Baixada de Toro (Fotografia: Quim Vendrell) 54

LA PASSAREL·LA 2018 (Projecte de passarel·la de vianants port-ciutat per sobre de les vies del tren)
39. Imatge publicada a la premsa l'any 2017, abans de l'inici de les obres 56
40. Passarel·la per damunt el Vial Bryan (Fotografia, Quim Vendrell) 57
41. Tram final de la passarel·la (Fotografia, Quim Vendrell) 58
42. Passarel·la descendit de la Baixada de Toro (Fotografia, Quim Vendrell) 58
43. Secció tipus de la passarel·la, tram central (Projecte original) 60
44. Planta general de la passarel·la (Projecte original) 60

UTOPIES I. Unes escales pendents de fer: les del carrer Castellarnau
45. Projecte del magatzem, amb l'espai de reserva per a les escales (AMT) 61

UTOPIES II. L'escalinata del Balcó
46. Alçat de l'escalinata. Dibuix atribuït a Ramon Salas i Ricomà (AMT) 62

UTOPIES III. L'ascensor del Balcó
47. Dibuix original de Tomàs Brull: secció logitudinal (AGDT) 63
48. Dibuix original de Tomàs Brull: visió frontal (AGDT) 64

UTOPIES IV. El projecte Pérdigo («Una fachada marítima para la ciudad de Tarragona»)
49. Planta general, a nivell de terra (Projecte publicat) 65
50. La maqueta, vista dels del Serrallo (Projecte publicat) 66
51. La maqueta, vista dels del Serrallo (Projecte publicat) 67

UTOPIES V. El projecte Bofill
52. Ascensor des del Balcó del Mediterrani (Imatge de la pàgina web) 68
53. Planta general en el Moll de Costa (Imatge de la pàgina web) 68

UTOPIES CONCLUSIONS. Les tres zones de la Part Baixa
54. Clau de l'arc de porta, amb la inscripció 1761, evidència material més antic de la Part Baixa. Plaça de la Duana 73

SINOPSIS / ABSTRACT / RÉSUMÉ

LES ESCALES DEL MAR (Las escaleras del mar) es un reportaje sobre las calles que comunican, por medio de escaleras, la Part Alta (Parte Alta) con la Part Baixa (Parte Baja) de la ciudad de Tarragona. Fueron elementos urbanos muy relevantes cuando las personas se trasladaban a todas partes andando. En la actualidad, que la recuperación de la comunicación de transeúntes en la ciudad es un proceso en marcha, estas escaleras recobran vigencia e incluso se han mecanizado algunas de ellas.

El reportaje explica la historia que ha rodeado la construcción, a menudo accidentada, de estas ocho escaleras que comunican la Part Alta con la Part Baixa de la ciudad. Se añaden dos escaleras más, de características excepcionales: la Escalera Real, del Muelle de Costa, qua conduce hasta el nivel del mar para facilitar el acceso de las embarcaciones ligeras, y la Pasarela 2018, vía de reciente ejecución que no solo conecta las dos partes de Tarragona, sino que alcanza el nivel del Paseo Marítimo sorteando las vías del tren.

También se relatan, bajo la denominación de Utopías, los proyectos de comunicación que no se han llegado a ejecutar, desde la escalinata del Balcón del Mediterráneo, de Ramon Salas, al proyecto de Ricardo Bofill de supresión de las vías ferroviarias.

No se trata de una publicación meramente técnica, pese a que incluye las fechas y cifras más necesarias, sino que su lenguaje es divulgativo, al alcance de todos.

LES ESCALES DEL MAR (The Stairways to the Sea) is a report on the streets that link the Part Alta (Upper Part) and the Part Baixa (Lower Part) of the city of Tarragona by steps. These steps were an extremely important urban feature when everyone used to move around on foot. Today, since the city has embarked on process of recovering pedestrian thoroughfares, the steps are regaining their importance and some of them have even been mechanized with escalators.

The report explains the history that surrounded the construction of these eight stairways that link the upper and lower parts of the city, which did not always go to plan. Two more stairways with exceptional features were added: the Royal Staircase, from the Costa Wharf, which led right down to sea level to facilitate access to small sea craft, and the Pasarela 2018, a recently-executed stairway which not only connects the two parts of Tarragona but also goes as far as the seafront promenade, over the railway tracks.

Under the title of Utopias, the book also relates some of the transport-related projects that did not see the light of day, from the stairway of the Balcony of the Mediterranean, by Ramon Salas, to the project by Ricardo Bofill to bury the railway lines.

This is not just a technical publication, even though it features all the essential facts and figures, but is written in layman's terms to make it accessible to everyone.

LES ESCALES DEL MAR (Les escaliers de la mer) est un reportage sur les rues qui relient, au moyen d'escaliers, la Part Alta (Partie Haute) et la Part Baixa (Partie Basse) de la ville de Tarragone. Ils furent des éléments urbains très importants quand les personnes se déplaçaient en marchant à tous les points de la ville. Actuellement, alors que la récupération de la communication de passants dans la ville est en cours d'exécution, ces escaliers retrouvent leur gloire passée et certains ont même été mécanisés.

Le reportage explique l'histoire qui a entouré la construction, souvent accidentée, de ces huit escaliers qui reliaient la Part Alta et la Part Baixa de la ville. Deux autres escaliers sont ajoutés, aux caractéristiques exceptionnelles : l'Escalier Royal, du Quai de Costa, qui conduit jusqu'au niveau de la mer pour faciliter l'accès des embarcations légères, et la Passerelle 2018, voie récemment exécutée qui non seulement relie les deux parties de Tarragone, mais qui atteint aussi le niveau de la Promenade Maritime en esquivant les voies du train.

Sous la dénomination Utopies sont également narrés les projets de communication qui n'ont pas été exécutés, du perron du Balcon de la Méditerranée, de Ramon Salas, au projet de Ricardo Bofill de suppression des voies ferroviaires.

Il ne s'agit pas d'une publication purement technique, bien qu'elle inclue les dates et les chiffres les plus nécessaires, son langage est plutôt de divulgation, à la portée de tous.

BILIOGRAFIA

Escoda, Coia; Ballester, Lluís. *El naixement dels barris del port.* Tarragona: Centre d'Estudis Marítims i Activitats del Port de Tarragona, 2005.

Magriñà, Antonio de. *Tarragona en el siglo XIX*. Tarragona: Establecimiento Tipográfico de Herederos de J. A. Nel·lo, Impresores de la Real Casa, 1901.

Olivé i Serret, Enric. *La Chartreuse de Tarragona. De la fàbrica al convent.* Barcelona: Generalitat de Catalunya, 1991.

Ortuetua, Elena de. *Tarragona, el camí cap a la modernitat. Urbanisme i arquitectura.* Barcelona: Lunwerg, 2006.

Palma de Mallorca, Andrés de. *Las calles antiguas de Tarragona (siglos XIII-XIX)*. Tarragona: Instituto de Estudios Tarraconenses Ramon Berenguer IV, 1958. 2 v.

Pérdigo, Ricardo; Rodríguez, Tomàs. *Una fachada marítima para la Ciudad de Tarragona.* Tarragona: MOPU – Port de Tarragona, 1991.

Recasens i Comes, Josep M. *La ciutat de Tarragona*. Barcelona: Barcino, 1966. 2 v.

Rosselló, Josep M. *Miró-Royo. La Farinera de Tarragona, el teler del món.* Barcelona-Tarragona: Viena Edicions – Diputació de Tarragona, 2008.

Rovira i Gómez, Salvador. *Història de Tarragona*. Vol. IV, *L'*època de les revolucions, les guerres i el reformisme borbònic. Lleida: Pagès, 2011.

Rovira i Soriano, Jordi. *Visions tarragonines.* Tarragona: Reial Societat Arqueològica Tarraconense, 2015.

Salvat y Bové, Juan. *Tarragona antigua y moderna a través de su nomenclatura urbana (siglos XIII al XIX).* Tarragona: Ajuntament de Tarragona, 1961.

Sanchez Real, José. *Puerto de Tarragona: acontecimientos notables en su construcción (1802-1829).* Tarragona: Autoritat Portuària de Tarragona, 1995.

Serra, Anna Isabel. «L'accidentada construcció de la Duana de Tarragona a finals del segle XVIII». *Butlletí Arqueològic*. 2011, n. 33, p. 297-313.

ARXIUS CONSULTATS

AMT. Arxiu Municipal de Tarragona, Ajuntament de Tarragona

AHT. Arxiu Històric de Tarragona, Generalitat de Catalunya

APT. Arxiu del Port, Autoritat Portuària de Tarragona

AGDT. Arxiu General de la Diputació de Tarragona

AHCOAC. Arxiu Històric del Col·legi Oficial d'Arquitectes, Tarragona

AGRAÏMENTS

Fins i tot el treball de recerca més breu i modest, com és el cas, no es pot desenvolupar sense múltiples col·laboracions. Persones que, per la seva professió, ofici, coneixements i, sobretot, per amabilitat, ajuden l'atribolat autor. Per això, aquest capítol és el més difícil: sempre persisteix el dubte de deixar de mencionar algú. Si és així, com segurament serà, demano disculpes per endavant.

La recerca s'ha fet, en primer lloc, caminant pel carrer. Visitar els llocs una vegada i una altra és la més gran garantia de fer-ne descripcions objectives, quan del que es tracta és de descriure objectes que es conserven. Dissortadament, els artefactes urbans no sempre porten gravada la data de construcció en un lloc visible. I cal, per tant, acudir a la bibliografia i a les fonts. Estaria bé fer posar la data: en un país de tantíssimes normes, fins i tot podria ser obligatori, i no passaria res.

L'arxiu on he trobat més documents ha estat l'Arxiu Municipal de Tarragona. No és cap casualitat: en practicar un buidat metòdic i anar trobant les descripcions de les escales (actes, projectes...) em va indicar la possibilitat d'agrupar i endreçar els materials, i el resultat és aquesta publicació. Començo donant les gràcies a Sílvia, Eva i Oriol (que ara està a l'arxiu de Ca l'Ardiaca, de l'Ajuntament de Barcelona). I a Jordi Piqué, el director, que s'ha arriscat a fer-me la presentació de la publicació.

L'Arxiu del Port de Tarragona és imprescindible quan volem apropar-nos a la Part Baixa de la ciutat. Agraïments per a Marina, Quim (quines fotos que sap fer, el lector les ha pogut veure) i per a la directora, Coia Escoda, que ha tingut el coratge de donar suport a la publicació i materialitzar-la. Sense la seva decidida voluntat, el que esteu llegint no seria realitat.

Encara que en menor intensitat, he explorat també altres arxius, on he rebut importants ajudes de diversos professionals: Isabel Companys, de l'Arxiu Històric de Tarragona; Manel Güell, de l'Arxiu General de la Diputació de Tarragona; Neus Reverté, de l'Arxiu del Col·legi d'Arquitectes de la Demarcació de Tarragona.

Els professionals implicats en els projectes més recents han tingut la gentilesa de deixar-me accedir a la seva documentació sense limitacions.

Faig arribar també els meus agraïments als arquitectes que han remodelat les escales: Eloi Balcells, responsable del projecte i de l'execució de les escales mecàniques, i Josep-Lluís Rodriguez de Aróstegui, que va ampliar les escales del carrer Castaños i va dissenyar la zona verda del capdamunt, al carrer Dr. Zamenhof.

Ha sigut bàsic poder accedir al projecte de la Passarel·la 2018: vull donar les gràcies a l'equip d'enginyers de l'Autoritat Portuària de Tarragona, on he rebut els consells útils i desinteressats de l'enginyer Xavier Quintana.

Dedico un reconeixement molt especial a Amàlia Jansà i Fenollosa, pels magnífics plànols que il·lustren aquesta publicació.

A tots plegats i als que em descuido: moltes gràcies.

Contingut

Presentació 7
Pròleg 9
Introducció 11

Les escales del mar
1 Escales del carrer del Vapor (les Cent Escales) 17
2 Escales del carrer de Castaños (escales de La Farinera) 23
3 Escales del carrer de Rebolledo (escales de la Galera) 29
4 Escales del carrer de Cartagena (escales del Cap de Cavall) 33
5 Escala Reial (embarcador del Moll de Costa) 37
6, 7 i 8 Les tres escales del carrer de la Pau 41
6 Escales Històriques Del Carrer De La Pau (escales de la Pedrera) 42
7 Escales del Palau de Congressos 45
8 Escales mecàniques del carrer de la Pau 49
9 Escales del Zig-zag (escales de l'Estació) 51
10 La passarel·la 2018 (Projecte de passarel·la de vianants port-ciutat per sobre de les vies del tren) 55

Utopies I. Unes escales pendents de fer: les del carrer Castellarnau 61
Utopies II. L'escalinata del Balcó 62
Utopies III. L'ascensor del Balcó 63
Utopies IV. El projecte Pérdigo («Una fachada marítima para la ciudad de Tarragona») 65
Utopies V. El projecte Bofill 68

Conclusions. Les tres zones de la Part Baixa 69
Índex de plànols 74
Índex dimatges 74
Sinopsis / Abstract / Résumé 76
Biliografia 78
Arxius consultats 78
Agraïments 79

LES ESCALES DEL MAR és un reportatge dels carrers que posen en comunicació, a través d'escales, la Part Alta amb la Part Baixa de la ciutat de Tarragona.

Elements urbans molt importants quan les persones es traslladaven caminant a tot arreu. Que tornen a ser molt vigents quan la recuperació de la comunicació de vianants a la ciutat és un procés en marxa, que ha portat fins i tot a la mecanització d'algunes de les escales.

Explica la història que ha envoltat la construcció, sovint accidentada, de les vuit escales que comuniquen la Part Alta amb la Part Baixa de la ciutat. S'hi afegeixen dues escales més, de característiques excepcionals: l'Escala Reial, del Moll de Costa, que porta fins el nivell del mar per facilitar l'accés d'embarcacions lleugeres, i la passarel·la 2018, via de novíssima execució que no només contacta les dues parts de Tarragona, sinó que assoleix el nivell del Passeig Marítim, per damunt de les vies del tren.

També es relaten, sota la denominació d'utopies, els projectes de comunicació que no s'han executat: des de l'escalinata del Balcó del Mediterrani, de Ramon Salas, al projecte de Ricardo Bofill de supressió de les vies del tren.

No es tracta d'una publicació merament tècnica, tot i que hi han les dates i xifres més necessàries, sinó que te un llenguatge planer, a l'abast de tot-hom.

RAMON ALOGUÍN I PALLACH va néixer a la Plaça dels Carros de Tarragona, l'any 1951. Arquitecte de professió, ha treballat en el planejament de la ciutat i en la posada en valor i la restauració del patrimoni històric. En abandonar l'exercici professional, intensifica la tasca de difusió, amb xerrades, visites i publicacions com la que teniu a les mans, que tenen com tema principal Tarragona, i molt especialment, la Part Baixa, de la que esta fent una intensa recerca.

9 788494 834301

PUBLICACIONS DEL PORT DE TARRAGONA

Port de Tarragona