



PETIT
FORMAT

COL·LECCIÓ

0000



LA PLAÇA DELS CARROS

Ramon Aloguín Pallach

Edita
Autoritat Portuària de Tarragona
Servei de Publicacions
c/ Anselm Clavé, 2
43004 Tarragona
publicacions@porttarragona.cat

Imprimeix
Drudis i Virgili Editors
c/ Ferrers, 1
43003 Tarragona
info@ivirgili.com

Primera edició, octubre 2020

Dipòsit legal
T-957-2020

Copyright
© Del text Ramon Aloguín Pallach
© De les fotografies: Ramon Aloguín Pallach, pàg. 35: Quim Vendrell Moreno
i la resta de fotos indicades al peu

Disseny de la col·lecció
Miquel Pujol Malé

Qualsevol forma de reproducció, distribució, comunicació pública o transformació d'aquesta obra només pot ser realitzada amb l'autorització dels seus titulars, tret de l'excepció prevista per la llei. Dirigiu-vos a l'editor o a CEDRO (Centre Espanyol de Drets Reprogràfics, www.cedro.org) si necessiteu fotocopiar, escanejar o fer còpies digitals d'algun fragment d'aquesta obra.

LA PLAÇA DELS CARROS

Ramon Aloguín Pallach

Fanalet, clic, clec. Fanal, tot val!

(Cançoneta infantil de la plaça dels Carros, anys 50)

TARRAGONA: DUES CIUTATS

Durant la romanització, quan Tàrraco fou ciutat imperial a partir del segle I, el teixit urbà s'estenia sense interrupcions des de la part més alta del turó fins al mar. La Part Alta contenia els monuments més importants: els temples, la gran plaça de representació provincial, el circ. A la Part Baixa hi havia els edificis d'habitatges i de comerç del port; també el teatre i, al seu voltant, les termes i altres edificis de lleure.

Aquesta ciutat compacta es dissolgué a mesura que el sistema social imperial s'ensulsià. Cap al segle V, la població començà a concentrar-se a la Part Alta, dins les muralles romanes, deixant fora les restes del circ (que no s'incorporaran fins a fer-se la muralleta el segle XIV). Als inicis del segle VIII, quan el bisbe Pròsper amb els seus diaques van abandonar la ciutat, s'havia assolit un mínim històric d'habitants i també d'ocupació del territori. Tota la població s'havia replegat a la Part Alta, restant, vora el mar, modestos edificis de pescadors i de la molt disminuïda activitat portuària.

LA PART BAIXA I EL PORT

Durant l'Edat Mitjana i el Renaixement, hi ha notícies constants del port i de la Marina. El comerç marítim seguia viu. S'hi situaven els edificis auxiliars per desar les mercaderies, els ormeigs de pesca i les eines i materials necessaris per al manteniment dels vaixells. I també els habitatges de la població que hi tenia el mitjà de subsistència: comerciants, mariners i pescadors i les seves famílies.

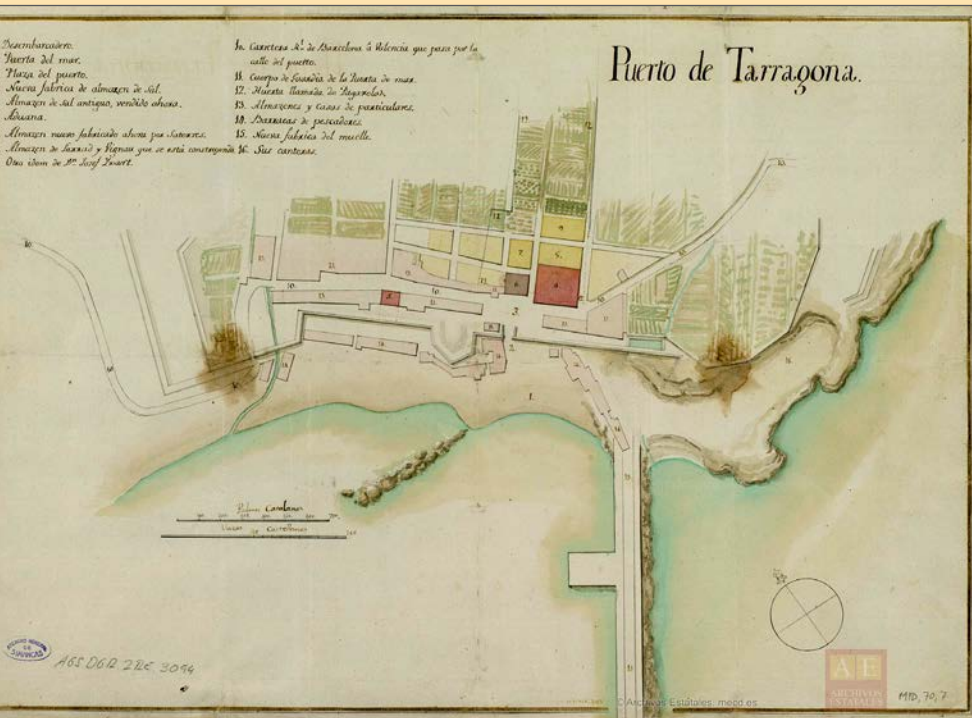
Una bona mostra és la ben documentada visita que el rei Ferran fa a la ciutat el 15 de juliol de 1507 amb la reina Joana: «...el Rey i Señor Don Fernando lo Catholich...».¹ La ciutat alta estava empestada, i els reis van sojornar a la Marina, cada un en una casa diferent: Don Fernando a la botiga d'en Bruguera i Joana (coneguda com a Germana de Foix) a l'alberg d'en Joan Dilmes. Els allotjaments no serien sumptuaris, però si suficients per hostatjar els personatges reials, el que deixa constància d'una Marina prou desenvolupada.

El 1680 Tarragona fou declarada plaça forta. El que fins llavors era un buit que separava les ciutats Alta i Baixa, que la minsa població no era capaç d'omplir, va passar a ser una severa obligació: no es podia fer cap edifici a una distància mínima de les muralles, és a dir, de la Part Alta fortificada.

A partir dels treballs del port modern, a l'inici del segle XIX, la Part Baixa començarà a guanyar importància fins a equiparar-se, en tots els aspectes, a la Part Alta. L'any 1854 s'inicia l'enderroc de les fortificacions de l'actual Rambla Nova, el que facilitarà la fusió de les dues ciutats. L'indicador més eloqüent serà l'obertura del carrer de la Unió del Port que, seguit del d'Apodaca, arriba a la plaça dels Carros.

LA MARINA D'ABANS DE LA PLAÇA DELS CARROS

El centre antic de la Part Baixa se situà a la plaça formada a la cruïlla dels actuals carrers Reial i Rebolledo. En el plànol de 1797, és perfectament visible el que es coneix per *plaza del Puerto*, amb un seguit d'edificis notables: la Duana, els magatzems de la Sal, el nou i el vell, altres magatzems, i cases particulars. La nostra plaça dels Carros encara no existia, en el seu lloc es representa un turó que baixa fins al mar formant un roquer retallat. El camí en diagonal de Llevant és el que porta a Barcelona. La connexió amb la Part Alta se situa aproximadament a l'actual carrer dels Rebolledo.



El dibuix és molt detallat. Hi ha el port medieval, encara en ús; les restes de les arcades del port romà, en forma de roques; un seguit de cases i magatzems; cap a Ponent, la desembocadura del Rec Major. Arxiu de Simancas. Sense signatura. 1797.

LA PLAÇA I EL PORT

El 4 de novembre de 1803, el rei Carlos IV i la seva cort van visitar Tarragona. Es va dipositar al mar un gran bloc de pedra simbolitzant l'inici de les obres del port modern. De fet, s'havien engegat uns anys abans amb el projecte del capità de navili Juan Ruiz de Apodaca (1790), que preveia reutilitzar les estructures supervivents del port medieval. Els treballs en curs desmuntaren quantitats ingents de roca i tota mena

de pedres, graves i terres necessàries per omplir i anivellar els nous dics. L'extracció de pedra s'inicià a l'actual plaça dels Carros, i, amb el temps, progressarà muntanya endins fins més amunt del carrer de Pons d'Icart i el Balcó del Mediterrani. El projecte d'Apodaca va ser renovat completament pel seu successor, el brigadier de l'Armada Juan Smith, a qui devem la concepció del port modern (projecte aprovat el 1801), i el disseny original de la plaça i dels carrers del voltant. El reconeixement i el respecte de la ciutat a Smith van ser enormes: només cal recordar que en bastir-se el nou edifici de l'Ajuntament i la Diputació de Tarragona (1865), entre les testes de personalitats que ornamenten el remat de la fatxada, només hi ha dos forasters: l'arquebisbe Santiyán i l'enginyer Smith.

MOLTS NOMS PER UNA PLAÇA

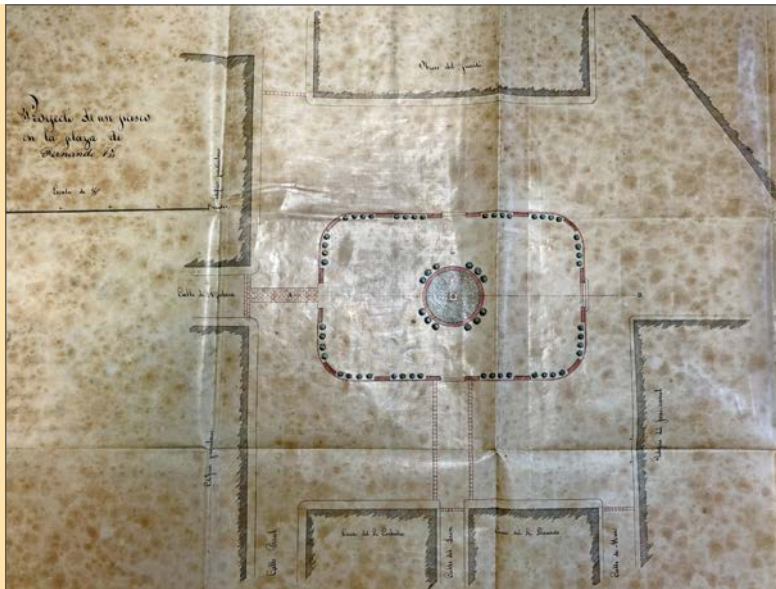
La plaça ha estat, de sempre, un espai important dins la geografia urbana de Tarragona. Un dels indicadors més visibles és la diversitat i la quantitat de noms que ha tingut. Ben aviat es va conèixer com la *plaza del Muelle del Puerto*, que encara apareixerà en documents de 1848. El nom popular, dels Carros, no necessita justificació: els carros s'hi agrupaven per anar cap al port. En tallar l'accés a les vies del tren, les cues es van fer encara més i més llargues, tot esperant l'obertura del fatal pas a nivell. Tornarem a parlar-ne més avall.

El primer nom oficial va ser *plaza del Mar*. El 1827, en honor a la visita del rei Fernando VII per posar la primera pedra de la carretera de Reus (coneguda també per Via Amàlia, en honor a la reina), es va anomenar *plaza de San Fernando*, per bé que sovint apareix en els plànols com Fernando VII. En el nomenclàtor de 1843, serà *plaza de Olózaga*, per Salustiano de Olózaga, cap del govern d'Isabel II. Durant la Segona República, en morir el president de la Generalitat l'any 1933, s'anomenà *plaza de Francesc Macià*. Després de la guerra, 1939, *plaza del General Sanjurjo*. El 1980, amb l'ajuntament democràtic, s'establí oficialment el nom popular, plaça dels Carros.

LES URBANITZACIONS DE LA PLAÇA

1837. Es construí la font i abeurador dels animals, traslladant el que hi havia al carrer dels Rebolledo, davant la Duana. El primer plànol de la plaça que es coneix és de 1861, «Proyecto de reforma de desagüe de la plaza de Fernando VII». El dissenyà l'arquitecte municipal Antonio Gras. El pressupost és de 77.683,89 rals. La plaça està buida, només amb una vorera a cada banda, amb arbres, formant passejos diminuts. El desguàs, és a dir, la claveguera, arribava al mar sense entrebancs, i encara no existien les vies del ferrocarril.²

Caldrà esperar a 1864 per tenir un projecte complet de plaça amb el «Proyecto de un paseo en la plaza de Fernando VII». Arquitecte municipal, Antonio Gras. Pressupost: 37.627,72 rals. Malgrat que encara no està totalment edificada, ha pres la forma que ens ha arribat: Llevant, l'espai d'Obres del Port, en part sense edificar. Ponent, entre els carrers del



1864. Projecte de passeig a la plaça de Fernando VII. Arquitecte Antonio Gras. (AMT, codi topogràfic 3692)



La plaça vers 1930. La urbanització, amb una sola gran coca central, els arbres i els grans bancs de marbre són els dissenyats per Antonio Gras el 1864. Mercuri està envoltat d'un parterre. Els carros són escampats per tot arreu. Foto: Chinchilla (APT)

Mar i del Lleó, la casa del senyor Lloveras; i la del senyor Corbella, entre els carrers Lleó i Reial, totes dues amb els seus porxos. Nord, edificis particulars sense especificar, entre el carrer de la Pau i d'Apodaca. Sud, edifici del ferrocarril. Avui, encara resten els bancs de marbre d'aquesta urbanització de més de cent cinquanta anys, que han estat respectats per les successives remodelacions.³

L'any 1914, els propietaris dels números 1, 3 i 5 (entre els carrers de la Pau i d'Apodaca) demanaren pavimentar la vorera amb panot de formigó. El procés no va ser senzill, amb importants discussions entre l'arquitecte municipal, Pujol, i els contractistes, per la dubtosa

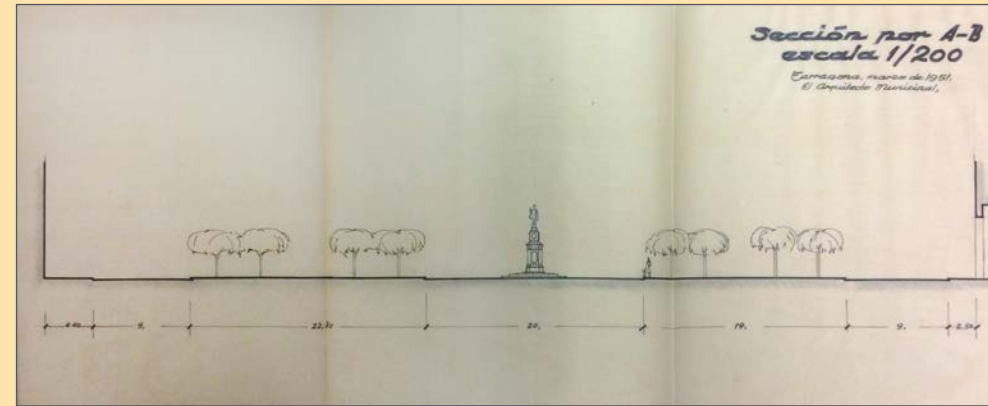
qualitat del material.⁴ En tornarem a parlar en el darrer apartat.

L'any 1920, també amb projecte de Pujol, es va posar una bàscula vora la via del tren.

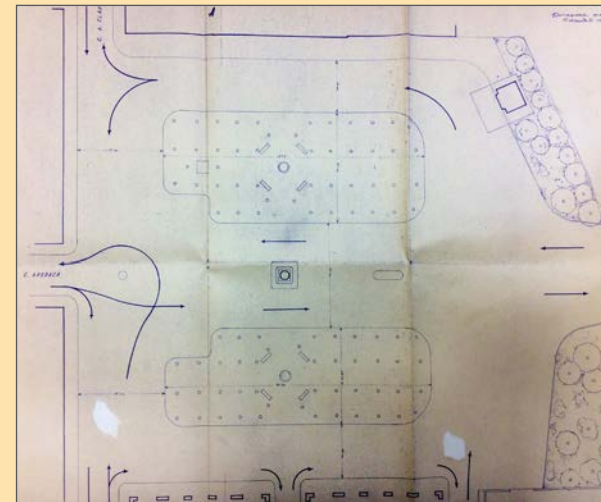
Fins al 1952-53 no es va fer cap altra remodelació de la urbanització de la plaça. Fou obra de l'arquitecte municipal Josep M. Monravà, i, bàsicament, va consistir a separar la coca en dues de més petites, obrint la continuació del carrer d'Apodaca fins al pas a nivell del tren. Aquesta disposició millorava la circulació rodada. S'instal·là una gasolinera a la coca de Ponent. La calçada es va pavimentar amb llambordes de granit; la zona de vianants s'acabà amb paviment de sauló. Monravà va suprimir l'estany que envoltava el monument, substituint-lo per un parterre. Per regular el tràfic, a la cruïlla del carrer d'Apodaca amb el carrer Reial s'hi va instal·lar un podi per al guàrdia urbà.



Remodelació de 1953 de Josep M. Monravà. Es veuen els bancs del projecte de 1864 d'Antonio Gras. El podi del guàrdia urbà, el transformador i la bàscula. Els arbres són molt joves, la gasolinera és d'un sol sortidor. (AMT)

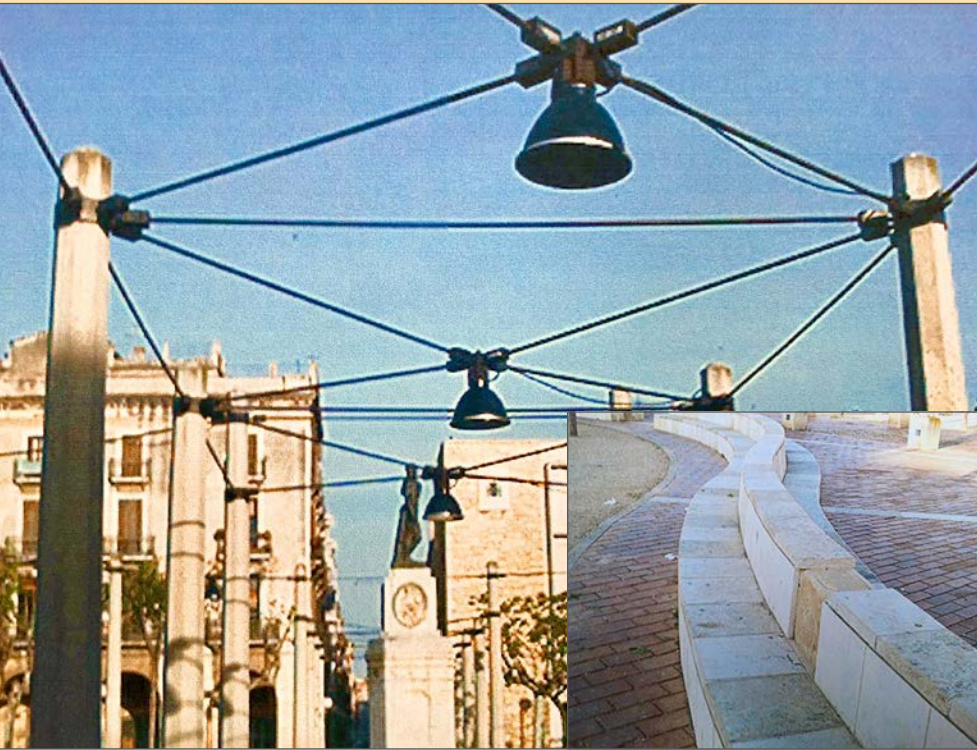


Secció longitudinal del projecte d'urbanització de la plaça, arquitecte municipal Josep M. Monravà, 1951. (AMT codi topogràfic P15673/3 i P15673/5)



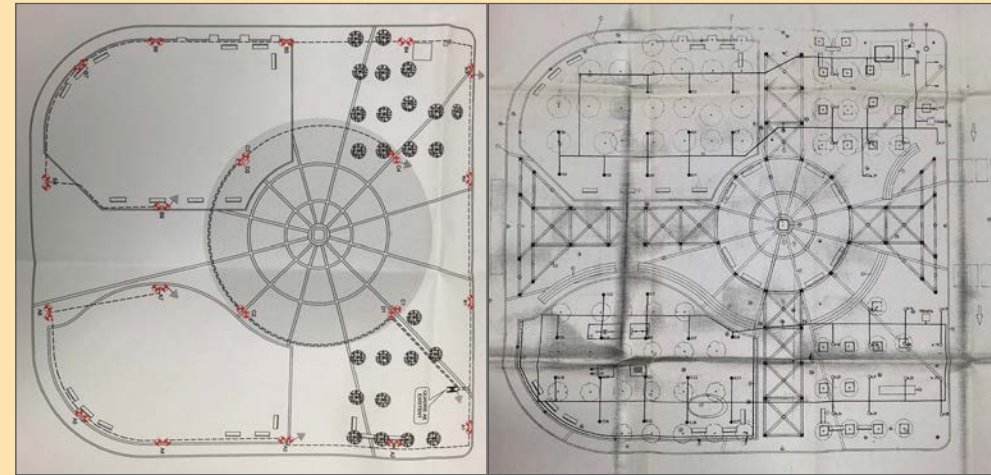
Planta general del projecte d'urbanització de la plaça, arquitecte municipal Josep M. Monravà, 1951. (AMT, codi topogràfic p15673/3 i p15673/5)

La plaça es va remodelar de nou l'any 1988, amb projecte de l'arquitecte Josep M. Milà. El pressupost va ser proper als divuit milions de pessetes. Els trets bàsics de la proposta eren: tornar a agrupar en un espai únic la zona de vianants al mig de la plaça, conservant el Mercuri en el seu emplaçament central; pavimentar amb rajola ceràmica i pedra natural



El sistema de fanals amb cables i banc llarg de pedra, del projecte de 1988, arquitecte Josep M. Milà. (AMT, 53/1988, codi T13.003)

el nou passeig; i dotar-lo d'un contundent sistema d'il·luminació, a base de pals de formigó armat connectats per cables metàl·lics d'on penjaven els fanals. L'altre tret important era el banc sinuós continu que travessava la plaça. La intervenció va ser fortament criticada per l'oposició i pels veïns, fent servir, entre altres arguments, que el sistema de pals i cables ocultava el monument. Sortosament, els bancs de marbre del segle XIX van sobreviure a la remodelació. A més, en aquest moment es va preparar l'escultura de bronze del déu



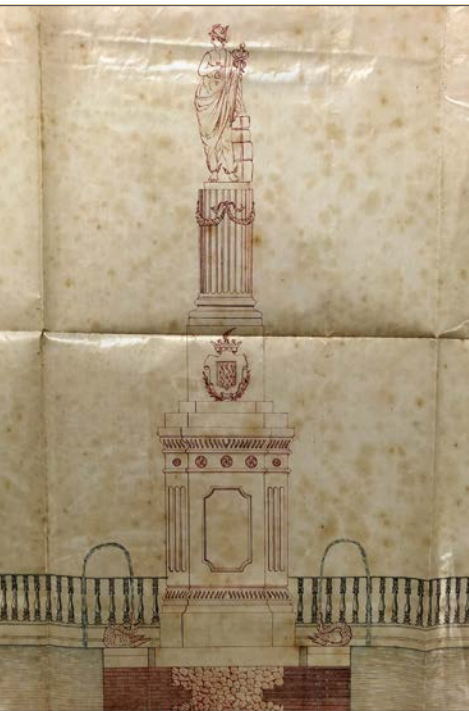
Projectes de Julio Cadenas (2002, esquerra) i Josep M. Milà (1988, dreta). S'observa la supressió dels pals de formigó que suportaven l'enllumenat suspès per cables, i el llarg banc en corba que recorria la plaça. (AMT, 53/1988, codi T13003 + 101/2003, codi n31233)

Mercuri per substituir la de pedra, que no es canviaria fins a l'any 1993 (vegeu l'apartat que segueix).

L'any 2003, la secció d'enginyeria municipal (amb l'enginyer Julio Cadenas) seguint les instruccions de l'alcalde Joan Miquel Nadal, va fer un projecte per desmuntar el sistema de pals i cables; suprimir el llarg banc de pedra per fer més gran la circumferència central on reposa el monument; renovar l'enllumenat de fanals clàssics (del tipus *Butsems*, vegeu apartat final Els Fanals). El pressupost de la remodelació va ser de 203.000 €, és a dir, de més de 33 milions de pessetes, pràcticament doblant el pressupost del projecte de 1988. La construcció estava en plena espiral inflacionista i els preus pujaven sense control. Faltava poc perquè la bombolla esclatés, l'any 2008. El resultat d'aquest darrer retoc el podem veure encara avui, 2020.

EL MONUMENT DE LA PLAÇA: MERCURI, DÉU DEL COMERÇ

1865. L'arquitecte provincial, Francisco Barba Masip, presentà el projecte del pedestal, ornamentat amb escuts i quatre cignes a les cantonades de la base. Es preveïé, sense les escultures, un pressupost de 20.592,12 rals. El pedestal es projectà de marbre, amb quatre escuts: dos de la ciutat, el comerç el tercer i les ciències el quart. El Mercuri fou tallat per Bernat Verderol; els medallons per Antoni Miró, afegint ceràmica damunt una base de pedra tallada. Situat al mig de la plaça, era envoltat per una bassa que possiblement seguia fent funcions d'abeurador.



Monument a Mercuri. Arquitecte Francisco Barba, 1865. (AMT, codi topogràfic 3692)

El Cafè de les Set Portes va celebrar un sonat concert per a la festa d'inauguració del Mercuri, el 23 de desembre de 1866. El Cafè, renovat el 1883, va ser el lloc de trobada dels burgesos de la Part Baixa amb un magnífic saló, billar i festes nocturnes. Estava a la cantonada del carrer d'Apodaca, costat de Llevant (plaça dels Carros, 7; en el segle XX el va succeir el Bar Miramar).

El monument, símbol material de la Part Baixa, va suportar des dels seus inicis actes de vandalisme. Ja ben aviat, el 1867, l'arquitecte municipal Magí Tomàs proposà tancar la font amb una reixa formidable, reciclada de la plaça de la Font.⁵ Cal pensar que es volia que els animals no hi abeuressin.

El vandalisme més greu va ser el de les bombes de la Guerra Civil, 1936-39. La metralla va deixar el déu molt danyat, de manera que es va preferir treure les restes abans no acabessin de caure.

El conjunt va restar escapçat, amb el grotesc ferro de suport de l'escultura al cim. Se li va dir el monument al ganxo, mentre que el pedestal es coneixia com la botella. L'any 1944, l'arquitecte municipal Josep M. Monravà va projectar suprimir la bassa, però no ho va executar fins al 1953.⁶

La restauració completa arribà el 28 de desembre de 1959, amb una magnífica escultura esculpida amb pedra d'Hontoria (Burgos. La mateixa pedra de la Font del Centenari) per Salvador Martorell. De generoses proporcions, va permetre suprimir la inestable columna original. Cal explicar per què es va col·locar el dia 28, de fet, el 27 a la nit. Era una innocentada habitual fer córrer la brama que s'havia instal·lat altra vegada el Mercuri. Després de vint anys, aquesta vegada va ser totalment cert. No va ser pas aliè a la contra-innocentada el farmacèutic *Farnaca*, Joan Vidal (carrer Reial, 1, continuant la vorera nord de la plaça), que era el conseller del barri.

La pedra no va suportar l'ambient



El déu Mercuri, de bronze, en el seu estat actual.

d'humitat marina, molt agressiu, i es va deteriorar greument. El 26 de febrer de 1993, va ser substituïda per una rèplica de bronze, executada a la foneria Ginfer de Reus. És la que ha arribat fins als nostres dies.

L'original de pedra del Mercuri està dipositat al Castell de Mas Ricard, atenent que Martorell era fill de La Canonja.

LA PLAÇA I ELS TRENS EL TRAMVIA I EL TROLEIBÚS

ELS TRENS. El tren, l'element més important de transport de persones i béns en el segle XIX, aniria afectant la relació entre la plaça dels Carros (i la ciutat sencera) amb el port.

El 1856 s'inaugurà la línia Reus-Tarragona-Reus. L'estació es va situar davant el carrer

del Mar, originant locals de negoci com el *Baño de Damas*, situat a la cantonada del carrer del Mar amb el carrer del Vapor. De fet, els banys van ser prou notables perquè el nom original del carrer fos *calle de los Baños*.

El 1865 es va posar en servei la línia Tarragona-Martorell-Barcelona, i, el mateix any, el tram Tarragona-Amposta de l'Almansa-València-Tarragona. En aquell moment, hi havia dues estacions a Tarragona: la de Barcelona al carrer de Sant Miquel, que tot seguit va passar a dir-se carrer Barcelona; i la de Reus i Lleida, com s'ha dit, al carrer del Mar. El pas directe de la plaça dels Carros al port era possible, tot i que hi havia



Diario de Tarragona, 26 de juny de 1861.
Anunci dels banys «junto al ferrocarril».

una via de mercaderies força precària i amb tràfic baix. Els passatgers de València i Barcelona havien de transbordar a Tarragona, i caminar d'una estació a l'altra. Aquesta situació extremadament incòmoda només es pot explicar per la proliferació de companyies explotadores, cada una amb material mòbil, senyalització i instal·lacions pròpies, tot possiblement incompatibles.

El 1868 s'inaugura el pont de l'Ebre pel ferrocarril a Tortosa. El pas s'havia decidit per O.M. de 1866. Una fluïdesa més gran i el possible augment de tràfic haurien forçat la unió de les dues vies (Barcelona i València) per la plaça dels Carros, tallant definitivament la comunicació immediata Part Baixa - Port.

A partir de 1883, l'escrupolós enginyer director del Port, Saturnino Bellido, va fer un seguit d'informes molt ben raonats, tot exigint redreçar la situació. El problema no es va resoldre fins a 1999, amb el pont mòbil que permet al tràfic rodat circular des de les grans vies de comunicació (carreteres i autopistes) fins al port, sense travessar el nucli urbà. I navegar per sota els vaixells de menys calat que atraquen a la dàrsena interior (iots i pescadors).

Fins a 1897, no se suprimirà el pas a nivell del Serrallo: «Proyecto de paso superior para los Ferrocarriles de Valencia y Lérida en el extremo Poniente del Muelle de costa». Redactat per l'enginyer director del port, Fausto Elio Vidarte, executat en el segle següent, amb col·laboració de l'arquitecte provincial Ramon Salas. El pas de la plaça dels Carros es va tancar definitivament l'any 2011 i, el desembre de 2012, es va inaugurar el pas inferior per a vianants, amb escales automàtiques i ascensors.

EL TREN DE LA PEDRERA. El primer ferrocarril que va travessar la plaça dels Carros fou el de la pedrera. Hem de pensar que la plaça es va generar en fer-se una gran explanació per arrencar roca per al Dic de Llevant i obrir camí progressivament per seguir aprofundint l'excavació, a mesura que s'esgotava el material. Primer, vers la pedrera sota Pons d'Icart (actuals carrers Orosi, General Contreras, Pompeu

Fabrà); més endavant, sota el Balcó del Mediterrani (ara vial Bryant); i després, als carrers dels Músics (actuals carrers Bach, Mozart...), per un túnel que travessava per sota la via Augusta. Les vies inicials eren les convencionals de tren, *ancho ibérico* (1,668 m). Més endavant, ja en el segle xx, van ser substituïdes per altres mètriques (1 m d'amplada). Progressivament, es van anar movent des d'Orosi cap al carrer del Comerç, sempre travessant la plaça pel costat de Llevant. És perfectament lògic que els edificis interessants es construïssin al costat oposat, com veurem més endavant. I que la banda de Llevant fos propietat de les Obres del Port i d'Obres Públiques; estructura que s'ha mantingut fins als nostres dies.



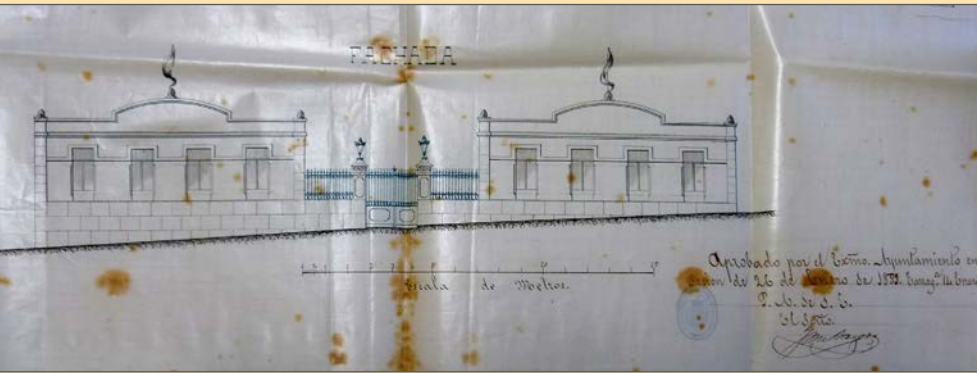
El tren de la pedrera, 1915 c. Foto: Àngel Toldrà (APT)

Després de la Guerra Civil, es va suprimir el tren, fent-se el transport en camions. Les restes de les vies van ser-hi durant anys, fins que l'arquitecte Josep M. Monravà les va fer enretirar en el seu projecte d'urbanització de l'any 1951-53. El carrer del Comerç encara es coneixia popularment com la via morta. Les bases de les darreres vies, de menor amplada, van ser visibles al final de l'escullera, ja sense cap ús, fins que se suprimiren en les obres de prolongació dels anys 1960-70.

EL TRAMVIA: EL PRIMER TRANSPORT PÚBLIC URBÀ DE TARRAGONA. El tramvia havia de transportar els ciutadans de l'època entre les dues parts de la ciutats, l'Alta i la Baixa, oferint «...comodidad, economía y conveniencia...» (Mezquida: 1967-68). El 14 d'abril de 1881, es creà la societat Tranvías de Tarragona. El president va ser un conegut personatge tarragoní, el comte de Rius, Joaquim Rius i Montaner. Però l'ànima era un gran emprenedor de l'època, Cayetano Janini.

Tallers, cotxeres i quadres (era un tramvia estirat per mules, és a dir, de sang) es bastiren al carrer de Jaume I, final del trajecte projectat, que seria, després de diversos dubtes i provatures pels carrers: Jaume I, Mar, plaça dels Carros, Pau, Barcelona, Apodaca, Mitja Lluna, Unió, Pons d'Icart, Méndez Núñez, Rambla Nova, Sant Agustí, Portalet, Cós del Bou i inici de la Baixada de Pescateria, davant del mercat del peix (ara, local de la Colla Jove dels Xiquets de Tarragona). El recorregut va ser determinat per l'estació de Reus, que era al carrer del Mar, de manera que els viatgers podien canviar de transport sense entrebancs. La tornada variava lleugerament, passant pels carrers de Portalet, Rambla Vella, Comte de Rius, Rambla Nova, Unió, Apodaca i Reial. Sempre, però, per la plaça dels Carros. És remarcable que la ruta no va diferir gaire quan, temps a venir, el transport urbà es va fer en autobús.

El transport, inaugurat l'abril de 1883, va tenir un gran èxit inicial, per decaure fins al punt de ser adquirit i desmantellat per l'ajuntament el 1896.



Fatxada de les cotxeres del tramvia, carrer Jaume I, 1884. (AMT, expedient 4/1884)

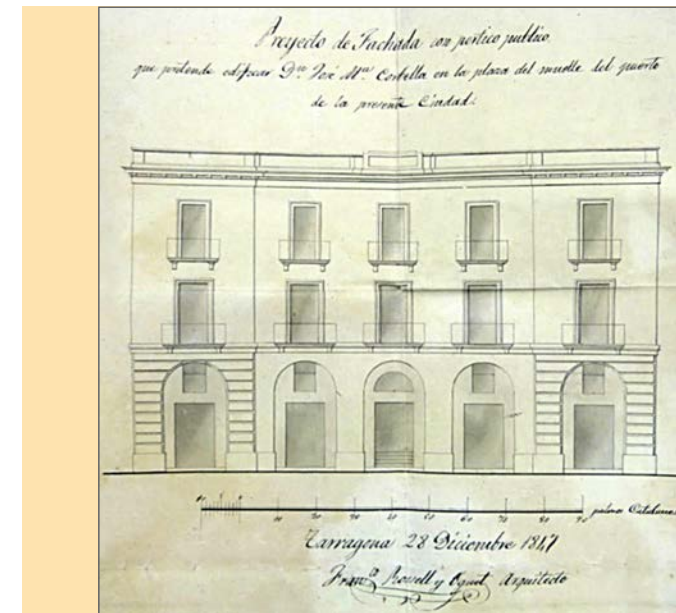
Les cotxeres van ser utilitzades pel municipi, i oficialment es van denominar Atarazanas Municipales. Popularment, però, se seguí anomenant les Cotxeres o, més directament, el Tramvia. L'edifici va tenir diversos usos fins al seu enderroc, a la dècada dels anys 1980. A partir de l'any 1910, la Cavalcada de Reis (dia 5 de gener) es va iniciar a la plaça dels Infants, molt a la vora del Tramvia. Dins els tallers, funcionaris municipals i molts voluntaris van anar bastint el bestiar de la desfilada: elefants, camells i dromedaris de cartró que, durant tot l'any, s'hi conservaven. Encara ara, la Cavalcada de Reis comença al Port i enfila el carrer Reial, la plaça dels Carros i carrer d'Apodaca.

EL TROLEIBÚS. Entre els anys 1952 i 1974, la Companyia FIRTESA (Filobuses Reus-Tarragona y Exteriores, Sociedad Anónima) va cobrir el servei de transport de viatgers, amb parada a la plaça dels Carros. Els tròleis o troleibuses eren autobusos elèctrics, damunt de pneumàtics, és a dir, sense vies. S'alimentaven des de cables aeris connectats per unes llargues antenes, de l'anglès trolley, carretó. Denominació que ara ha pres la maleta amb rodes. Arreu d'Europa en subsisteixen en diverses ciutats.

Pintats de color blau i crema, eren molt populars i concorreguts. Sobretot quan, a partir de 1961, es van incorporar els busos de dos pisos, adquirits a Londres i desembarcats al port, pintats originalment del vermell *red-traffic* i amb portes a l'esquerra i volant a la dreta. Van proporcionar un viatge amb punts de vista diferents i divertits de les ciutats i de la carretera per on circulava. El 1971, la companyia va demanar posar pals a les voreres per suspendre tots els cables, que fins llavors eren en part collats a les fatxades de la plaça dels Carros, com passava en altres llocs de la ciutat. Millora interessant però que no va impedir la suspensió del servei, poc temps després.

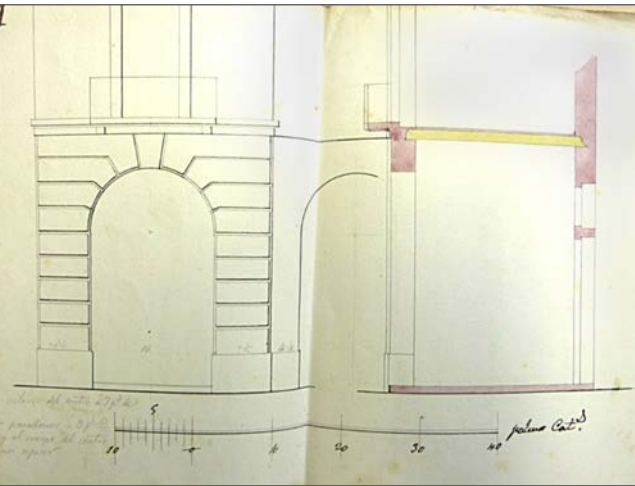
ELS EDIFICIS DE LA PLAÇA

ELS EDIFICIS PARTICULARS. Tan bon punt es generà l'explanació de la plaça dels Carros, els enginyers del Port van tenir bona cura en fixar-ne l'ordenació. Les normes encarregades pel Port, de 22 de desembre de 1820, van ser formulades pels comissionats Vicente Teixeira (enginyer del Port) i José Antonio Castellarnau (Tresorer de la Junta Protectora de les Obres del Port), el 1823. Es van arribar a fixar unes ordenances d'edificació prou detallades per a garantir un disseny

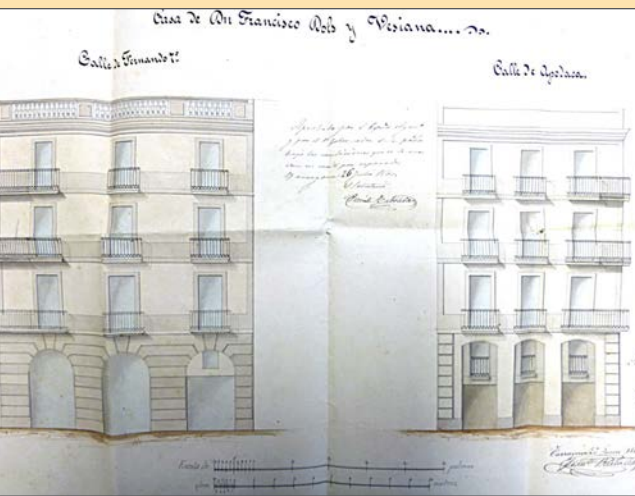


Projecte, de 1848, de la casa del número 10, entre els carrers del Lleó i Reial, de José M. Corbella. Arquitecte: Francisco Rosell Uguet. (AMT, expedient - /1848)

uniforme: porxada a la planta baixa, incloent-hi l'entresòl, i tres pisos superiors amb balconades. Els materials i colors, també es van voler determinar:



Esmenes al projecte dictaminades per Barba i Martí. (AMT, expediente - /1848)



Proyecto de la casa del número 7. Arquitecte Francisco Barba. (AMT, expediente 63/1860)

«2. La parte posterior del piso 1 que ha de formar el cielo del pórtico, ha de ser de buena madera, perfectamente trabajada, y colocada pintándola de azul o verde.

3. Los balcones de todos los cinco edificios han de tener el suficiente y un mínimo vuelo y deberán subdividirse esto es hacer tres balcones de cada uno dejando 4 palmos poco mas o menos de claro o separación del uno al otro». (Ortueta, 2006)

1848. Es presentà el projecte de la primera casa amb porxos: plaça dels Carros número 10, entre els carrers del Lleó i Reial, amb

promotor José M. Corbella, que no prosperà: s'exigia arquitecte, que seria Francisco Rosell Uguet. Cura extrema en el disseny, que fou examinat per una comissió mixta formada per l'arquitecte municipal, Francisco Barba, i l'enginyer del Port, Víctor Martí, que detallà com havien de ser els acabats.

L'any 1920, en un plànol cadastral, l'edifici del número 10 consta com a propietat del Banco Agrícola. A partir d'aquell moment va ser un edifici públic, que poc després va allotjar la Duana de Tarragona. Destruït per un bombardeig durant la Guerra Civil, i restaurat el 1961 per l'arquitecte Manuel Ródenas López. Tot i conservar els trets fonamentals de l'ordenació de Teixeira: porxo i tres alçades, la contundent compartimentació de la fatxada i els materials utilitzats (pedra del Mèdol, formigó vist), presentava una aparença que no va agradar a la població. Actualment segueix allotjant la Duana. És una mostra d'un intent honest de mantenir, modernitzant-la, l'ordenació del segle XIX.

1860. Francisco Dols Veciana demanà llicència per a l'edifici entre el carrer d'Apodaca i la plaça Fernando VII, el número 7. Arquitecte Francisco Barba Masip.⁷ El projecte té porxos de pedra ben marcats, però ens quedem amb el dubte: o no es van executar o es van cegar posteriorment. El cert és que no ens han arribat.

Aquesta casa número 7 va allotjar el Cafè de les Set Portes, que va ser el centre de la vida social del barri. Era una mena de casino, amb tertúlies, joc i espectacles, alguns de qualitat. El propietari del segle XX, Jaume Escofet Salvà, hi va canviar el nom per Bar Miramar, que fins als anys seixanta va seguir la tradició de cafè del barri i centre d'espectacles musicals més o menys atrevits.

Posteriorment, es va aixecar la casa del costat, la del número 5, per fer-hi l'Hotel Miramar, amb projecte de l'arquitecte Salvador Ripoll (llicència d'apertura de l'any 1936). Tot seguit, amb un altre projecte de Ripoll, del 1939, ampliava a totes les plantes l'hotel, molt malmès per la Guerra Civil. Encara s'enregistren dues reformes més: 1957

(arquitecte, Francisco Adell), i 1963, per apujar una altra planta (arquitecte, Guillermo Boxó) on situar l'habitatge dels propietaris; totes dues sol·licitades per la vídua d'Escofet, Mercedes Martí Roig. En el moment de màxima expansió el complex Bar i Hotel Miramar va ocupar part de la planta baixa de l'edifici número 3 (garatge i accés de servei); tot el número 5 (recepció, restaurant i cuina, i les habitacions de l'hotel); i la planta baixa del 7, on històricament s'havia situat el Cafè de les Set Portes.



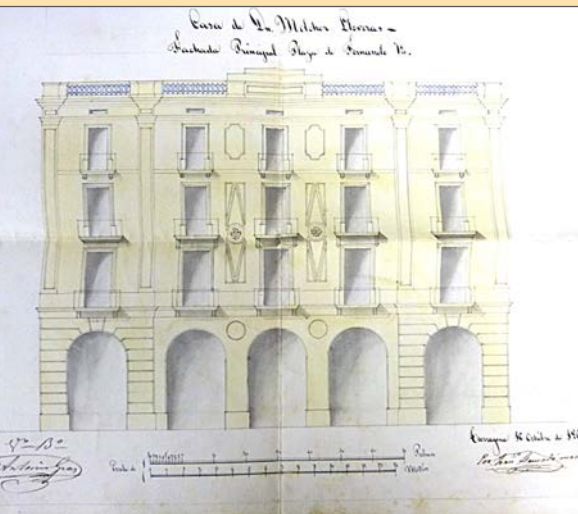
Fotografia del número 9, la casa de José M. Bertran. S'hi pot veure l'*estanco nacional* i una altra botiga. Al cartell del número 7 s'hi anuncia la representació teatral de l'obra *Bienaventurados los que lloran*, de Luis Mariano de Larra, que va estrenar-se el 1878. La fotografia ha de ser de 1880 c. Els enormes blocs de pedra de la part més allunyada de l'edifici, carrer d'Apodaca, són probablement restes romanes que dificultaven la nova edificació.

S'enregistrà un canvi de propietaris, l'any 1972, que deixaran aviat l'activitat d'hotel, per centrar-se en snack-bar molt tancat a l'exterior, és a dir, allotjant activitats que calia dissimular. Indici d'un gir del caràcter del barri, quan els locals de trobades es van fer tristament habituals en els anys 70 i 80. Actualment la casa número 5 allotja un edifici d'oficines, amb un bar a la planta baixa; i els baixos del 7 han estat seu de diverses oficines bancàries.

L'any 1860, s'exigí al propietari edificar el número 9. Segons l'informe de l'arquitecte municipal Antonio Gras, la construcció existent estava tan malmesa que era equiparable a un solar buit. Per tant, sotmès a la normativa de solars sense edificar. El propietari, José M. Bertran, va recórrer davant el Govern Civil, fent constar que l'edifici existent estava en bon ús. El Governador donà la raó a Bertran: no es tracta d'un solar buit, sinó que existeix un edifici de planta baixa. Bertran,⁸ l'any 1868, sol·licita llicència per arreglar l'edifici existent. El nou arquitecte municipal, Magí Tomàs, tornà a fer un informe negatiu.⁹ No serà fins al 1885 quan es proposà fer l'edifici de nova planta, ja amb un nou propietari, Rafael Panasach. El mestre d'obres, José Revoltós, féu un plànol de l'estat inicial que permet suposar com n'era de precari, i, al mateix temps, interessant: a l'època és novetat inèdita enregistrar l'estat inicial abans d'enderrocar. El projecte i la direcció facultativa foren a càrrec de l'arquitecte Francisco Barba. S'imposà la condició que els porxos havien de ser iguals als de la plaça, i que l'altura de l'edifici havia de ser la mateixa del simètric a l'altra cantonada de la plaça, el número 7 del carrer d'Apodaca.¹⁰

1861. Melchor Lloveras demanà autorització per edificar la casa entre els carrers del Lleó i del Mar, el número 12. Però quan s'executaren les obres, aparegué un pis més del que estava autoritzat, a la banda de darrere de l'edifici.

El dia 16 d'octubre de 1861, Lloveras demanà la llicència. Se li autoritzà l'obra el 18 del mateix mes. El 31 de maig de 1862, l'arquitecte municipal, Antonio Gras, informà avisant que s'havia fet una planta de més. El



Faixada a la plaça dels Carros 12, de 1861, que encara es conserva. (AMT, expedient 74/1861)

6 de juny, un ofici de l'ajuntament a Melchor Lloveras li comunicà que se l'imposava una multa de 160 rals, més l'obligació d'enderrocar el que s'havia fet sense autorització. L'11 de juny, Mariano Riambau, dependent de Lloveras, informà que el senyor era a l'estranger, en viatge de negocis, i demanà una moratòria fins que tornés. El 20 de juny, l'ajuntament deixà en suspens la sanció, tot esperant el retorn de Melchor Lloveras. El 6 d'agost, Lloveras tornà,

pagà i sol·licità obrir unes finestres no previstes. L'ajuntament respongué, el 9 d'agost, que havia de complir l'enderroc abans de demanar res més. El 10 d'agost, Lloveras féu notar que ja s'estava en temporada de pluges, i donà mil detalls per demostrar que, si plovia durant l'enderroc, el perjudici seria molt gran. Finalment, li legalitzaren la situació, però li van imposar fer un donatiu de 200 rals a la casa dels nens orfes, i 200 més a la casa de les nenes.¹¹

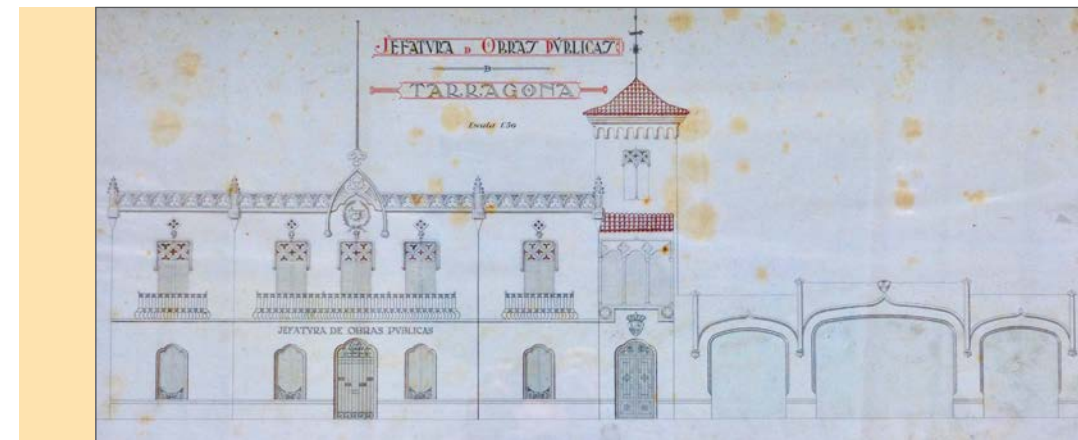
1944. Juan Miarnau, nou propietari, sol·licità llicència per restaurar l'edifici número 12. Arquitecte, Josep M. Monravà. Curiositat: el projecte inclogué un refugi soterrani, encara obligatoris a l'època, que probablement ja no es va executar.¹²

Amb el pas del temps, l'edifici es va deteriorar greument, mentre que s'anava buidant d'habitants. L'any 2019 es va fer una restauració

integral, per dedicar-la a apartaments amb mobles, sota el nom comercial «Port Plaza Apartments»

1885. José A. Buxó sol·licità apujar un pis més la seva casa de plaça dels Carros número 3. Afirmà que la casa era de la seva família per haver-la construït el seu besavi Lorenzo Socias l'any 1815. Aquesta explicació obeïa a la intenció de no seguir les prescripcions de la Junta d'Obres del Port, és a dir, a no fer porxos a la planta baixa. Sí que se li van fer portalades de carreus, com a les cases dels números 1 i 5.¹³

ELS EDIFICIS PÚBLICS. Els actuals edificis de la Junta d'Obres del Port i d'Obres Públiques es faran ja en el segle XX. Ocupant el costat Llevant de la plaça són absolutament diferents dels del costat de Ponent, i són de caràcter públic. Els seus autors, enginyers de camins,



Any 1918. Plànol original que es conserva, emmarcat i penjat, a l'actual seu del MTMAU a Tarragona.

es van desmarcar voluntàriament del que havien fet els arquitectes. Ho van fer en un estil modernista (per l'època històrica, més aviat tardomodernista), radicalment oposat al neoclàssic ordenat pel seu predecessor Teixeira, l'any 1823. Són dos edificis pràcticament contemporanis, executats a l'inici de la dècada dels anys vint, amb la Primera Guerra Mundial ja acabada. La bonica vorera de bolets de riu



Croquis de vitralls per la seu d'Obres Públiques. Aquarel·la damunt paper de barba, any 1918. (AMTMAU)

de color blanc i negre, dibuixant estrelles, no s'ha pogut datar, però ha de correspondre a aquest moment de pau i desenvolupament.

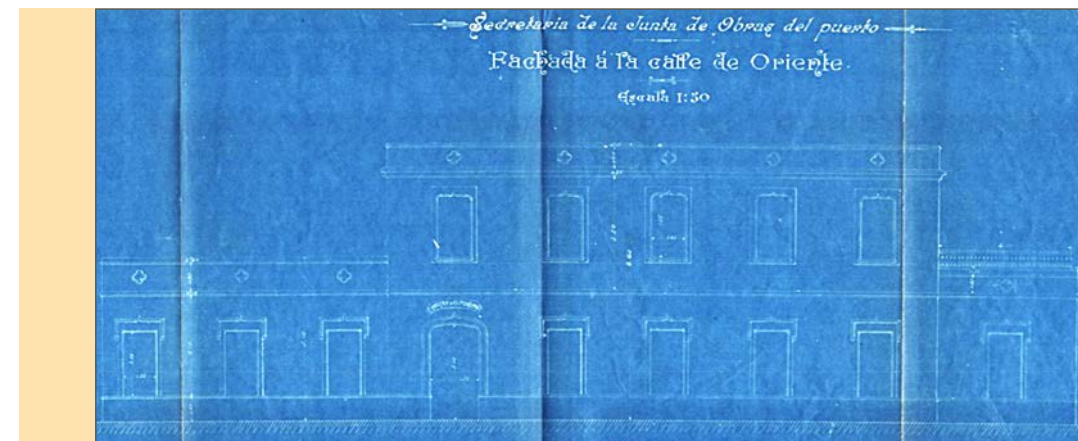
OBRES PÚBLIQUES. 1918. En el número 2 s'edificà un extens edifici amb oficines a planta baixa i planta pis, habitatge de l'enginyer en cap, i pati pel parc mòbil, que té accés des de la plaça i des del carrer d'Anselm Clavé. Substitueix la construcció anterior, d'una sola planta.

El parc mòbil ja no existeix, ni tampoc l'habitatge de l'enginyer. Durant els seus cent anys d'història, l'edifici ha experimentat unes quantes remodelacions, sempre conservant, tanmateix, el seu aspecte. A la planta baixa es conserva el paviment centenari. A la planta noble són visibles alguns mobles originals.

El projecte s'atribueix a Josep Cabestany Alegret (l'enginyer que dona nom a un carrer de Tarragona), que va ser enginyer provincial. Aquesta autoria no ha estat provada fefaentment, ja que en els arxius de

Tarragona del Ministerio de Transportes, Movilidad y Agenda Urbana (abans, MOPU), no s'hi ha pogut localitzar cap plànol signat.

És interessant intentar deduir com Cabestany, home format sobretot en la lògica més estricta, la trigonometria i les matemàtiques, va assolir el nivell per dissenyar els nombrosos detalls ornamentals que omplen la fatxada. Només una pista possible: l'any 1920, Cabestany és convidat a portar la bandera de la germandat dels Natzarens. Com acompanyats nomenà Diego Gómez, enginyer, i Josep M. Pujol de Barberà, arquitecte municipal. És fàcil deduir una bona amistat entre Cabestany i Pujol, i suposar una aportació important de l'arquitecte en el disseny de la complexa fatxada. Alguns croquis amb aquarel·les, arxivats amb el projecte, reforcen la suposició. Els enginyers eren totalment aliens a aquesta tècnica, que altrament els arquitectes



Plànol de l'edifici d'Obres del Port, de 1922, original de Francisco Gómez de Membrillera. La calle de Oriente és l'actual d'Anselm Clavé. (APT)

dominaven, formant part indispensable de la seva formació. No es pot dubtar, d'altra banda, de l'habilitat professional de Pujol, que era al cim de la seva carrera, després d'haver construït el Mercat Central i un nombre impressionant d'edificis particulars, sovint amb ornamentació molt propera a la del nostre edifici (Hotel Continental,

1908; Casa Ripoll, 1913; Cooperativa Obrera Tarraconense, 1919). Els vitralls no ens han arribat, subsistint el dubte que o bé no es van executar, o bé van ser destruïts per les bombes durant la Guerra Civil.

OBRES DEL PORT. 1817. Primer edifici documentat de la Junta Protectora de les Obres del Port, que és la rehabilitació de les construccions d'abans de la Guerra del Francès. Noves dependències per aixoplugar despatxos de la direcció, del detall i intervenció, sala de delineació, un tinglado i diferents patis per a fustes i carruatges, quatre magatzems per ferro i eines, i també dependències pels obrers més destacats com el mestre major, el capatàs de ribera i manobres de



La plaça dels Carros abans de la guerra (1925 c.). Es pot veure: urbanització en una sola coca central; la vorera d'estrelles del costat de llevant; el transformador petit; el monument sencer amb el Mercuri de Bernat Verderol; no s'hi veu cap carro, la imatge ha de ser presa en un dia de festa, possiblement de l'estiu, amb els plàtans molt plens de fulles.

confiança. Qui eren aquests manobres de confiança? Possiblement, homes experimentats a les obres que havien de fer el seguiment del treball dels presos.

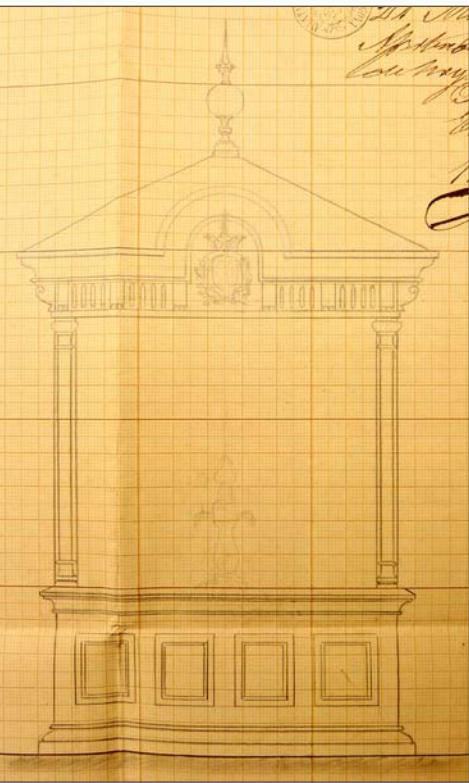
1836. Desaparegué la Junta Protectora, passant la gestió portuària a l'ajuntament i la diputació, i els immobles a la propietat de l'Estat. L'any 1869 es constituí la Junta d'Obres del Port.

L'any 1922, es construí, amb projecte de l'enginyer Francisco Gómez de Membrillera y Piazza, l'edifici que ens ha arribat fins avui. Tenia la finalitat d'aplegar en un sol lloc les dependències que, amb el pas del temps, s'havien escampat, amb les ineficiències conseqüents. Es proposà aplegar el despatx de la direcció, els magatzems i els tallers, que estaven «...en un vetusto edificio enclavado en un sitio conocido por la Cantera... a unos 400 metros del edificio de la secretaria y a 500 metros del Puerto, en un escondido Rincón entre calles extraviadas y sucias, cercado de altas paredes y sin que de dichas dependencias pueda siquiera verse el mar». El nou edifici tindrà també valor simbòlic: «el prestigio de la dirección quedará enaltecido al estar decorosamente instalada y la Junta poseerá para agregar al capital inmueble un valioso edificio junto al Puerto en la Plaza principal del barrio Comercio de Tarragona, que contribuirá también grandemente al ornato de la Ciudad». (Escoda; Ballester, 2015)

La distribució era senzilla: a la planta baixa, el saló de sessions de la Junta, el despatx del president i les dependències de secretaria. Al primer pis, la direcció facultativa, i, al segon (ara seria un àtic de luxe, amb meravelloses vistes al mar), l'habitatge del conserge. Els elements ornamentals, a part de motllures, cornises i llindes, eren l'escut de Tarragona a la plaça i el d'Obres Públiques al carrer d'Oriente, ara d'Anselm Clavé. Amb totes les reserves es pot qualificar de neomodernista. Es va acabar l'any 1923.

El 1934 es va engegar una ampliació per la part de darrere (enginyer, Rafael Gadea Loubriel), però que es va suspendre per la Guerra Civil. Les oficines es van traslladar fugint dels bombardejos que patia el

port, primer al carrer de la Unió, i més endavant, a la vora de la catedral. L'any 1939, el nou director, José Maria de Aguirre, va fer un projecte de reconstrucció que va respectar l'estètica de l'edifici original. La Junta d'Obres del Port va ocupar l'edifici fins al 1980, any en què es va traslladar a l'edifici del passeig de l'Escullera. Per primera vegada, la Junta s'allotjaria en un edifici projectat i construït per un arquitecte, Josep Maria Garreta. Aquest edifici, d'estètica força contundent, va ser abandonat l'any 2010, encara en la seva vida útil, per causes que no han estat del tot explicades. Però això és una altra història. Actualment es treballa per rehabilitar-lo.



Quiosc sol·licitat per Domingo Barril. (AMT, expedient 35/1923)

Avui, l'edifici històric aplega un seguit de serveis del Port: Arxiu, Servei de Publicacions, i Aules de Formació.

ELS EDIFICIS AUXILIARS I EL MOBILIARI URBÀ. Els edificis auxiliars enclavats dins de l'espai públic, afegint-se a la urbanització dels carrers i de les voreres, i el mobiliari cívic: fanals, bancs i jocs d'infants, acaben de definir el paisatge urbà que es grava en la nostra percepció. La descripció de la plaça dels Carros no seria completa sense fer-ne referència.

ELS QUIOSCS.

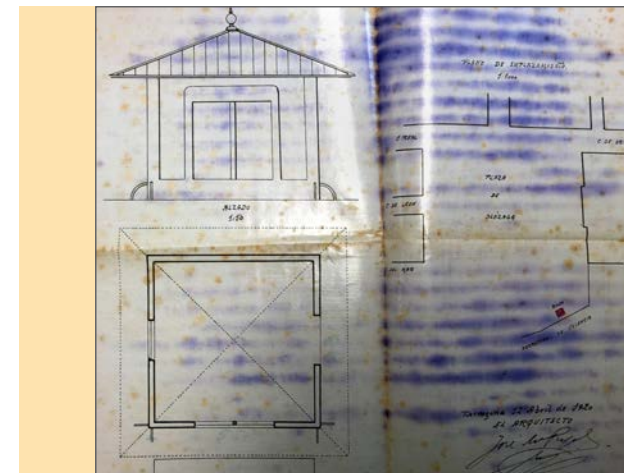
1874. Antonio Romeu sol·licità instal·lar un quiosc per mistos i diaris. L'arquitecte municipal, Magí Tomàs, li assenyala el lloc exacte. Sense documentació

gràfica que permeti definir-lo, però per la documentació escrita es dedueix que havia de ser un edifici molt menut i aproximadament circular, ja que la vela formava una circumferència de «...entoldado blanco de lona de 13 pies de longitud del suelo y 38 de circunferencia...» És a dir, una vela de 2,5 metres d'alt i 7 metres de diàmetre, que suposadament protegia tant l'edifici com els clients. Va estar al sector de Ponent de la plaça, visible des del carrer d'Apodaca, lloc que van mantenir els altres quioscs successius.¹⁴

1923. Domingo Barril sol·licità instal·lar un quiosc de *bebidas i refrescos* a la plaça dels Carros, visible a mà dreta des del carrer d'Apodaca, el mateix emplaçament del quiosc del segle XIX. Se li concedí per deu anys. L'autor del disseny no consta a la documentació, probablement va ser el propi arquitecte municipal Josep M. Pujol.¹⁵

El quiosc va ser destruït per les bombes durant la Guerra Civil. En els anys seixanta hi va haver un quiosc modern, que no s'ha pogut documentar, aproximadament en el mateix emplaçament.

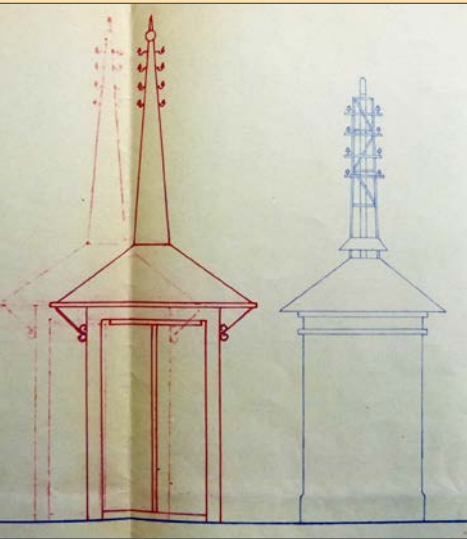
LA BÀSCULA. 1920. Amb projecte de l'arquitecte municipal Josep M. Pujol de Barberà, es projectà una «Bàscula para pesar mercaderías».¹⁶ L'any 1958 es proposà la «Renovación i ampliación hasta 50.000 kg» amb projecte de l'arquitecte municipal Josep M. Monravà.¹⁷ La bàscula, ja desafectada,



Bàscula segons el projecte de l'arquitecte Pujol. En el plànol, l'actual carrer Anselm Clavé encara conserva el seu nom original: *calle de Oriente*. El tren està retolat com el ferrocarril de València, quan de fet ja és la línia Barcelona-València, tal com ens ha arribat. (AMT, codi topogràfic p 6268/25)

va sobreviure fins a la remodelació de la plaça de l'any 2002.

EL TRANSFORMADOR ELÈCTRIC.



Plànol dels dos transformadors, el nou, en vermell, i en blau, el vell. Any 1952. (AMT, expedient 177/1952)

Mentre que el quiosc es va situar, durant anys, a Ponent de la plaça, el transformador elèctric ho va fer a l'altra coca, la de Llevant. La primera notícia que s'ha pogut documentar és de l'any 1952. Riegos y Fuerzas del Ebro, S.A. demana canviar el *kiosko transformador* de la plaça dels Carros, per un altre de més gran.¹⁸ L'anterior era dels anys vint. La modesta construcció, pintada de verd i amb una coberta a quatre aigües de fusta, era el punt d'inici dels jocs dels infants en els anys cinquanta, totalment aliens al risc elèctric.

Va subsistir fins a l'any 1970, quan FECSA, empresa successora

de Riegos y Fuerzas, sol·licità llicència per a eliminar la caseta, substituint-la per una cambra soterrada, estació transformadora ET Olózaga. (FECSA, implacable, va conservar el nom antic de la plaça). Seguiran dos expedients més per demanar soterrar el cablejat que s'hi connectava.¹⁹

LA GASOLINERA. 1953. CAMPSA sol·licità llicència per instal·lar una gasolinera a la plaça dels Carros. Successius projectes per connectar el subministrament elèctric i l'enllumenat, per ampliar el tanc fins a 10.000 litres, perforant el subsòl amb barrinades. Sembla que el projecte inicial no estava prou complet, el tràmit va ser complex.²⁰ La gasolinera (d'una sola mànega) va ser sempre a la coca de Ponent, visible des del carrer d'Apodaca.

1963, 1970. CAMPSA demanà primer substituir l'aparell brollador (AS, aparato surtidor). I després, l'any 1970, bastir-hi una cabina d'alumini i vidre, que fou denegada en primera instància, però autoritzada poc després.²¹ Desafectada als anys vuitanta, fou eliminada per la urbanització de 1985 de l'arquitecte Josep M. Milà.

EL MOBILIARI URBÀ. ELS BANCS.

En parlar de les urbanitzacions ja s'ha remarcat que els gruixuts bancs de marbre foren dissenyats, el 1864, per Antonio Gras. Es tracta d'uns elements molt senzills: massissos, sense respalller i amb una suau curvatura, a manera de motllura, que permet recollir els peus en seure. Aquestes peces han estat respectades per les successives urbanitzacions, fins als nostres dies.



Situació de la gasolinera a la plaça. Any 1953. (AMT, expedient 243/1953)



El banc de 1864 en l'actualitat.

LES VORERES. No tots els elements ha tingut la mateixa sort. Recordem les múltiples modificacions del monument a Mercuri, del seu estany i de la mateixa figura. Però l'any 1914 tenim un document interessant. Els propietaris de les cases números 1, 3 i 5, els senyors Mas, Boxó i Boada demanaren refer la vorera, substituint les lloses de pedra per panots de formigó. El panot, que en diverses formes ha arribat fins avui, extremadament més barat que la pedra picada natural, s'anirà imposant al sistema convencional.²² Curiosament, la nova urbanització, que començà a la cantonada del carrer de la Pau, no arribà a la cantonada d'Apodaca, com hauria sigut lògic. Se'n dedueix que el Cafè de les Set Portes ja tenia la seva pròpia vorera ben acabada, on assentava les taules i cadires de l'establiment. L'any 1914, el cap del Gremi dels Picapedrers, José Granda, féu una crida a l'ajuntament denunciant la substitució de la pedra pel formigó, explicant senzillament que els hi mancava la feina i no podrien subsistir. No només reclamava en contra les voreres de panots, sinó també contra la construcció del Mercat Central, que s'estava fent de pedra artificial, fet que pels picapedrers era inconcebible.²³

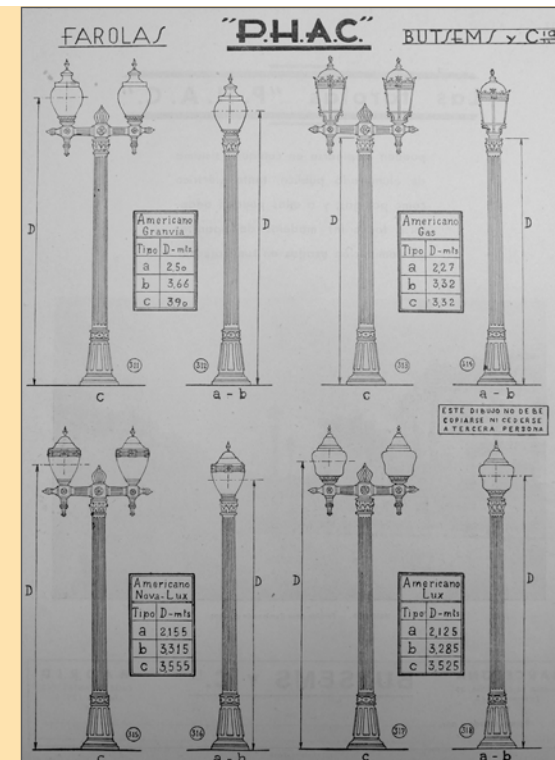
Una altra peça molt singular és la vorera davant dels números 2 i 4, és a dir, on hi ha les fatxades tardomodernistes dels edificis del



Vorera de la plaça dels Carros, davant dels números 2 i 4.

Port i d'Obres Públiques. Sense cap documentació per comprovar-ho, aquesta magnífica obra de pedra natural, combinada en blanc i negre, dibuixant estels hexagonals, s'ha de situar cap als anys vint del segle XX. Moment de bon desenvolupament econòmic, i ja al final de l'ús de les ornamentacions modernistes.

ELS FANALS. La plaça va estar, entre 1954 i 1988, il·luminada per fanals amb globus de vidre similars als de la Rambla Nova i altres indrets de Tarragona. No tots eren de ferro colat, sinó que també es va fer servir la versió de formigó de la casa *Butsems*, molt més barata. La renovació de l'any 2002 en tornà a col·locar de molt semblants, ara de metall, que són els que ens han arribat fins avui.



Catàleg dels fanals *Butsems* de formigó en el projecte de l'arquitecte Josep M. Monravà. (AMT codi topogràfic P15673/3 i P15673/5)

NOTES

- 1.-AHM. P 8574. Llibre d'entrades de Reis i Virreis i d'algun privilegi.
- 2.-AMT. Expedient municipal 9/1861.
- 3.-AMT. Codi topogràfic 3692.
- 4.-AMT, Codi topogràfic 3974.
- 5.-AMT. Codi topogràfic 4612.
- 6.-AMT. Expedient 108/1944.
- 7.-AMT. Expedient 63/1860.
- 8.-AMT. Expedients 106/1860, 123/1861.
- 9.-AMT. Expedient 46/1868.
- 10.-AMT. Expedients 41/1860; 46/1868; 42/1885.
- 11.-AMT. Expedients 74 i 129/1861.
- 12.-AMT. Expedient 8/1944.
- 13.-AMT. Expedient 48/1885.
- 14.- AMT. Expedient 17/1874.
- 15.-AMT. Expedient 35/1923.
- 16.-AMT. Codi topogràfic P 6268/25.
- 17.-AMT. Expedients 240 i 333/1958.
- 18.-AMT. Expedient 177/1952.
- 19.-AMT. Expedients 393/1970; 47 i 735/1971.
- 20.-AMT.Expedients243/1953; 248/1953; 238/1957; 316/1958.
- 21.-AMT.Expedients621/1963; 185/1970 i 772/1971.
- 22.-AMT. Expedient 36/1914.
- 23.- AMT, expedient 5/1914.

BIBLIOGRAFIA

- Palma de Mallorca, Andreu de (O.F.M. Cap.) (1956). *Las calles antiguas de Tarragona (Siglos XIII - XIX)*. Tarragona: Diputació de Tarragona.
- Aloguín i Pallach, Magí (2014). «1811: Tarragona la forta, mite o realitat?». *Setge de Tarragona 1811*. Associació Setge de Tarragona. Tarragona.
- Aloguín i Pallach, Ramon; Virgili i Bertran, M. Elena (2018). *Les estàtues ens parlen*. Tarragona: Biblioteca Hemeroteca Municipal de Tarragona.
- Aloguín i Pallach, Ramon (2018). *Les escales del mar*. Tarragona: Autoritat Portuària de Tarragona.
- Benito i Cabré, Magí (2015). *Quan la plaça era nostra*. Tarragona.
- Bertran i Vallvé, Dídac (1991). *Tarragonomàstic: carrers de Tarragona*. Tarragona: Ajuntament de Tarragona.
- Escoda Múrria, Coia; Ballester Bages, Luis (2005). *El naixement dels barris del port*. Tarragona: Autoritat Portuària de Tarragona.
- González i Masip, Albert (2017). *Tramvies i Troleibuses de Tarragona i Reus*. Barcelona: Monografies del Ferrocarril.

- Gisbert i Canes, Joan [et al.] (2003). *Tarragona: escultures, làpides i fonts. Monuments i elements decoratius als carrers de la ciutat*. Tarragona: Arola Editors.
- Guerrero, Jordi [et al.] (2018). *Guia d'arquitectura de Tarragona, sXX*. Tarragona: coac Demarcació de Tarragona.
- Magriñá, Antonio de (1901). *Tarragona en el siglo XIX*. Tarragona: Establecimientos Tipográficos de Herederos de J. A. Nel·lo.
- Mezquida, Luis María (1967 -1968). *El tranvía de Tarragona, reflejo de la prosperidad ochocentista*. Tarragona.
- Olivé i Serret, Enric; Piqué i Padró, Jordi (1991). *La Chartreuse de Tarragona*. Barcelona: generalitat de catalunya, departament de governació.
- Ortueta, Elena de (2006). *Tarragona, el camí cap a la modernitat. Urbanisme i arquitectura*. Barcelona: Autoritat Portuària de Tarragona i Lunweg.
- Queraltó Domènech, Oriol (2015). «Enginyeria portuària. El dic de Llevant (Escullera)». *Unió de jubilats*, núm. 44.
- Recasens i Comes, Josep m. (1966). *La ciutat de Tarragona*. Vol. I i ii. Barcelona: Editorial Barcino.
- Rovira i Gómez, Salvador-J. (2011). *L'època de les revolucions, les guerres i el reformisme borbònic*. Lleida: Editorial Pagès.
- Salvador i Andrés, Lluís de (2009). *Quan la mort venia del cel. Memòria dels bombardejos sobre Tarragona (1937 - 1939)*. Valls: Cossetània Edicions.
- Sánchez Real, José (1995). *Puerto de Tarragona: acontecimientos notables en su construcción, 1802-1829*. Tarragona: Autoritat Portuària de Tarragona.
- Serra Masdeu, Anna Isabel (2011). «L'accidentada construcció de la duana de tarragona a finals del segle xviii». *Butlletí de la Reial Societat Arqueològica Tarraconense*, núm. 33.
- Serrano Sánchez, Sergio (2018). *Les obres al port de Tarragona durant la postguerra (1939 - 1952): reconstrucció i eixamplament en temps difícils*. Tarragona: apt.

FONTS DOCUMENTALS

- ACOAC, Arxiu del Col·legi d'Arquitectes, Demarcació de Tarragona.
- AMT, Arxiu Municipal de Tarragona.
- AMTMAU, Archivo del Ministerio de Transportes, Movilidad y Agenda Urbana.
- APT, Arxiu del Port de Tarragona.
- BHMT, Biblioteca - Hemeroteca Municipal de Tarragona.
- BPT, Biblioteca Pública de Tarragona.

El projecte d'Apodaca va ser renovat completament pel seu successor, el brigadier de l'Armada Juan Smith, a qui devem la concepció del port modern (projecte aprovat el 1801), i el disseny original de la plaça dels Carros i dels carrers del voltant. El reconeixement i el respecte de la ciutat a Smith van ser enormes: només cal recordar que en bastir-se el nou edifici de l'Ajuntament i la Diputació de Tarragona (1865), entre les testes de personalitats que ornamenten el remat de la fatxada, només hi ha dos forasters: l'arquebisbe Santiyán i l'enginyer Smith.

Ben aviat es va conèixer com la plaza del Muelle del Puerto, que encara apareixerà en documents de 1848. El nom popular, dels Carros, no necessita justificació: els carros s'hi agrupaven per anar cap al port.

Ramon Aloguín Pallach. Nascut l'any 1951 a la plaça dels Carros de Tarragona, ciutat on ha desenvolupat l'activitat professional d'arquitecte. Ha treballat per l'administració local, la Generalitat i la Universitat Rovira i Virgili, dirigint el servei de recursos materials. Des de 2015, col·labora fent xerrades, visites guiades i publicacions de difusió del patrimoni històric amb diverses institucions de la ciutat.