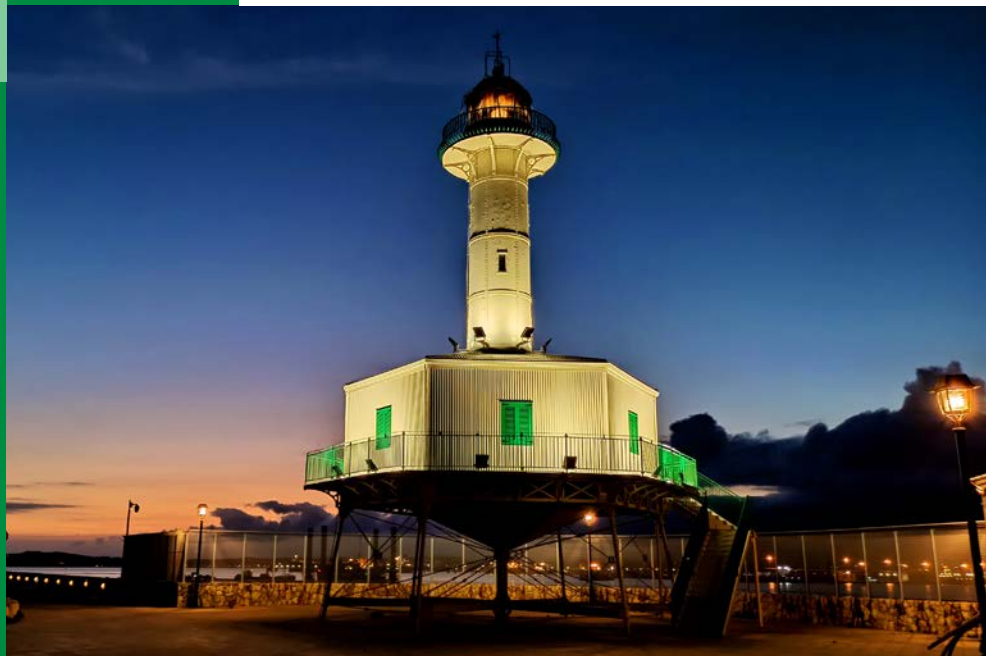




PETIT
FORMAT

COL·LECCIÓ

IV



LA RUTA PATRIMONIAL DEL PORT DE TARRAGONA

Coia Escoda Múrria
Mercè Toldrà Dalmau

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, desembre 2020

Dipòsit legal
DL T-201-21

Copyright
© Del text
Coia Escoda Múrria
Mercè Toldrà Dalmau

© De les fotografies: indicat al peu,
foto coberta APT, Miquel Pujol, 2020

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.



PUBLICACIONS DEL
PORT DE TARRAGONA

LA RUTA PATRIMONIAL DEL PORT DE TARRAGONA

Coia Escoda Múrria
Mercè Toldrà Dalmau



Foto 1

1. ANTIGA CONFRARIA DE PESCADORS

Descripció:

Edifici de planta irregular amb dues façanes. La principal està coronada per un rellotge.

Data: 1929-1932

Història: L'antic Pòsit de Pescadors ha estat un conegut establiment de la zona, ubicat a l'illa més antiga del barri del Serrallo on també es troba l'església de Sant Pere. El que era el Centre de Pescadors, situat a la planta baixa de la Confraria, parteix de la successiva construcció i ampliació d'estructures des de l'any 1910. Cap al 1929 l'edifici s'incorporà al patrimoni del Centre de Pescadors, tot i que la inauguració no va tenir lloc fins al juny de 1932, data en què es destinà a cafè la planta baixa i a sala de ball la primera planta.

Durant la Guerra Civil va patir greus desperfectes, fet que comportà que el 1939 es redactés el projecte de reparació de l'immoble. Entre 1944 i 1945 es posà en funcionament l'Escola del Pòsit, per això l'existència d'aules a l'edifici.

El rellotge que corona l'edifici es va dissenyar el 1956, data en què també es va projectar l'adaptació de la planta baixa on s'establí el conegut restaurant La Puda.

Durant els següents vint anys, el Pòsit va mantenir una gran i notòria activitat al barri, però l'any 1984 fou abandonat progressivament restant com a úniques activitats les del restaurant, el Casal de l'Avi Pescador i l'espai d'assaigs de la coral del barri.

L'Autoritat Portuària de Tarragona adquirí el Pòsit a finals de l'any 2011 amb l'objectiu de reformar-lo i que pogués donar servei novament al barri. L'actuació es va fer el 2015.

Amb la darrera remodelació s'ha aconseguit un espai singular, **el Teatret del Serrallo**, on es poden dur a terme diferents activitats culturals. Està dotat d'un petit escenari envoltat per grans vidrieres que comuniquen amb la terrassa des de la qual es

pot gaudir d'unes magnífiques vistes de la façana marítima i del barri mariner. La segona planta, que antigament acollia les aules de l'antiga escola, en l'actualitat està ocupada per les oficines de Port - Ciutat.

Foto 1. Confraria de Pescadors-Teatret del Serrallo. (APT. Ram Giner, 2017)

Foto 2. Lliurament de l'*aguinaldo* a l'interior de la Confraria amb presència del cardenal Arriba y Castro i l'alcalde Enric Olivé Martínez. (MPT. Autor desconegut. Cessió Carme Pedrol. 24 de desembre de 1953)



Foto 2



Foto 3

2. BOT DE CADENES

Descripció:

Bastiment portuari destinat a exercir les funcions de càbria flotant o grua de mar.

Construït amb doble quaderna i sense coberta, disposa d'un senó a proa i un altre a popa (tancats per mampares) i tres bancs intermedis.

Data: 1949

Història: Els bots de cadenes o càbries eren bastiments típicament portuaris i la seva funció principal consistia en el manteniment de les boies i les cadenes. No tenien un sistema de desplaçament propi, sinó que eren remolcats per altres embarcacions. A banda, també realitzaven tasques complementàries, sobretot les que es derivaven de la seva funció de càbria (grua de mar). Actualment han caigut en desús.

El bot de cadenes del Port de Tarragona fou construït l'any 1949 a les drassanes Astilleros Tarragona, SA (llavors Unión Naval de Levante, SA) pel mestre d'aixa Pau Fèlix Martínez.

L'any 1951 aquest bot de cadenes va realitzar l'extracció d'unes columnes romanes a la platja del Miracle que actualment es troben ubicades al passeig Arqueològic de la ciutat.



Foto 4

Foto 3. El patró del varador del port, Matías Leandro, a bord del bot de cadenes de la Junta d'Obres durant l'operació d'extracció de les columnes romanes que es van trobar a la platja del Miracle. (APT. Autor desconegut, 1950)

Foto 4. Bot de cadenes ubicat al Moll de Costa davant de l'entrada del Museu del Port. (MPT. Mercè Toldrà, 2018)



Foto 5

3. GRUA ELÈCTRICA LLEUGERA

Descripció:

Grua elèctrica lleugera construïda a partir d'antics perfils laminats que hi havia al magatzem del taller de la Junta d'Obres del Port.

Data: 1952-1953

Història: Aprofitant els dies en què no hi havia tanta feina de conservació i reparació de grues elèctriques o altres estructures metàl·liques, la mà d'obra que quedava alliberada es destinava a construir aquesta petita grua. No és autopropulsada. El contrapès fix és de formigó i el de la ploma s'aconsegueix mitjançant l'increment de pesos a la gàbia posterior, ubicada darrere la cabina de mecanismes i del maquinista. El mecanisme d'elevació està format per una reductora d'engranatges oberts i un cable preformat de 18 mil·límetres de diàmetre.

Del mateix tipus, de calçada, se'n van construir dues de 2 i 3 tones. Una d'aquestes grues es va destinar al Club Nàutic per a avarar les barques d'esbarjo de l'entitat; l'altra, restà en els tallers de la Junta d'Obres del Port.

A l'Arxiu del Port de Tarragona es conserva una factura de 6.310 pessetes, de data 31 de desembre de 1952, de la casa Antonio Porta de Reus, antiga foneria de ferro i metalls, en la qual consta l'adquisició de materials emprats per a la construcció de les esmentades grues.

Foto 5. Grua elèctrica lleugera construïda l'any 1953. Es va destinar al Club Nàutic amb la finalitat d'avarar les barques d'esbarjo de l'entitat. (MPT. M. Franco, 2016)



Foto 6

4. MAGATZEMS DE REFUGI

Descripció:

Edificis de planta rectangular (116,30 m de llargada i 22,60 m d'amplada) construïts amb formigó armat destinats, inicialment, a l'emmagatzematge de mercaderies.

Data: 1934 (Refugi 2), 1966 (Refugi 1)

Història: El primer projecte de magatzem de refugi del Moll de Costa és de febrer de 1929, però no es començà a construir fins al 1934. Amb l'arribada de la Guerra Civil aquest magatzem i els tinglados del Moll de Costa van quedar greument danyats a conseqüència dels bombardejos constants a què fou sotmesa la instal·lació portuària per part de l'aviació feixista.

Després de la contesa, el refugi i els tinglados foren reparats i reconstruïts per poder tornar a tenir la funció per la qual havien estat dissenyats: emmagatzemar mercaderies per protegir-les de les inclemències meteorològiques i dels furtus.



Foto 7

L'abril de 1963 era aprovat el projecte de construcció del segon magatzem (davant del Tinglado 1), les obres del qual van ser adjudicades a finals de 1964 i van finalitzar el juliol de 1966.

Durant l'últim decenni del segle XX s'hi van fer intervencions puntuals com ara pavimentar-los o substituir les cobertes.

El 1999 el **Refugi 2** s'habilità per a acollir les dependències del **Museu del Port de Tarragona**, que s'inaugurà el mes de maig de 2000.

El **Refugi 1** en l'actualitat és un espai polivalent que pot acollir exposicions, però també esdeveniments socials i culturals de diferent caire.



Foto 8

Foto 6. Edifici del magatzem de Refugi 2 actual seu del Museu del Port de Tarragona. (APT, Miquel Pujol, 2018)

Foto 7. Interior del magatzem de Refugi 2 amb mercaderies. (APT. Autor desconegut, 1966)

Foto 8. Façana de l'actual espai polivalent del Refugi 1. (APT, Miquel Pujol, 2020)



Foto 9

5. TINGLADOS

Descripció:

Edificis de planta rectangular (61 m de llargada i 16 m d'amplada) i coberta a dues aigües, amb tancament d'obra de fàbrica i ferro, per a emmagatzemar, preferentment, mercaderia a granel i ensacada.

Data: 1898 (tinglados 2 i 3), 1913 (tinglados 1 i 4)

Història: El Moll de Costa del Port de Tarragona va ser construït entre els anys 1885 i 1888 seguint les directrius marcades per l'enginyer Saturnino Bellido. L'any 1893 Ramon Gironza redactà el projecte d'urbanització del Moll de Costa en el qual preveia construir quatre magatzems portuaris o tinglados. La seva funció era la de protegir les mercaderies dels agents atmosfèrics, facilitar la seva custòdia i evitar que destorbessin el trànsit de vehicles i persones.

Els dos centrals, els tinglados 2 i 3, es van construir primer (1898), a només cinc metres de la vora del moll. Els dos dels extrems, l'1 i el 4, s'ubicaren a 12 metres per a poder-hi encabir les vies de les grues. Tot i que el projecte d'aquests últims (redactat per l'enginyer Manuel Maese Peña) era del 1905, les obres no començaren fins al 1908 i no acabaren fins al 1913 a causa de diversos factors com la crisi siderúrgica o una vaga general ferroviària, que provocaren l'aturament de la construcció en diverses ocasions per falta de material.

Entre els anys 1922 i 1924 es traslladaren els tinglados 2 i 3 per tal de quedar alineats amb l'1 i el 4.

L'obertura del **Moll de Costa** a la ciutadania, l'any 1986, és un projecte del Port de Tarragona iniciat amb l'objectiu de millorar les relacions Port-Ciutat. A partir d'aquella data es va donar una nova vida als tinglados que havien quedat en desús i restaren vinculats a activitats culturals i ciutadanes, després d'haver estat restaurat l'exterior dels edificis i habilitats els interiors segons les noves necessitats. De tots quatre tinglados, encara avui totalment conservats, cal destacar que la restauració del número 4, l'any 1993, li comportà a l'Autoritat Portuària de Tarragona el

Premi Bonaplata atorgat pel Museu de la Ciència i de la Tècnica de Catalunya.

Els tinglados estan catalogats dins del POUM i formen part del Catàleg de béns a protegir-Patrimoni Cultural de l'Ajuntament de Tarragona.

Foto 9. Vista del Moll de Costa. (APT. Manel Itarte, 2018)

Foto 10. Exposició "a distinct vision" del fotògraf Greg Gorman al Tinglado 1 del Moll de Costa. (APT. Coia Escoda, febrer de 2015)



Foto 10



Foto 11



Foto 12

6. GRUA ZORROZA

Descripció:

Grua pòrtic d'1,5 i 3 tones de potència construïda per la Sociedad Española de Construcciones Metálicas. Talleres Zorroza (Bilbao).

Data: 1926

Història: Va ser el primer tipus de grua elèctrica que va operar al Port de Tarragona. Es tracta d'una grua d'1,5 i 3 tones de potència integrada per una part giratòria suportada per l'estructura metàl·lica en forma de pòrtic.

Aquesta estructura es desplaça per una via de 4,56 m de separació entre els eixos dels carrils exteriors. La ploma està unida a la part superior de la cabina per tal que l'operari tingui visibilitat de la càrrega des de totes les posicions.

La grua va ser destinada a la càrrega i descàrrega de mercaderies al parament sud del moll Paral·lel al de Costa (actual moll de Lleida) on, bàsicament, operava amb carbons, sofre, fosfats i minerals.

Instal·lada l'any 1927 a Tarragona, va ser traslladada a Port de la Selva durant la Guerra Civil d'on va retornar el 1939 i novament muntada amb l'assessorament dels tècnics dels Tallers Zorroza i l'empresa local de Lluís Clanchet, que s'ocupà de la part elèctrica. Fou retirada del servei l'any 1981 i, posteriorment, restaurada i instal·lada al Moll de Costa com a testimoni del passat portuari.

Foto 11. Grua pòrtic del moll Paral·lel descarregant el vapor *Conde de Zubiría* amb matrícula de Bilbao. La grua està dotada amb calderons enlloc de cullera. (APT. Autor desconegut, cap a 1928)

Foto 12. Grua pòrtic Zorroza emplaçada al Moll de Costa. (MPT. Mercè Toldrà, 2020)

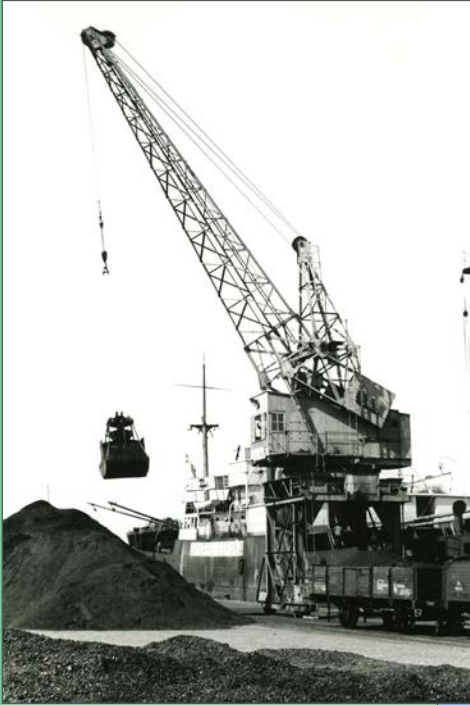


Foto 13



Foto 14

7. GRUA ZORROZA 2

Descripció:

Grua de 2,5 i 5 tones de potència construïda per la Sociedad Española de Construcciones Metálicas. Talleres Zorroza (Bilbao).

Data: 1929-1933

Història: Aquest tipus de grua utilitzava el sistema monocable patentat per Stothert & Pitt de Bath (Anglaterra), amb ploma equilibrada i moviment de variació de radi mitjançant biela i maneta amb translació horitzontal de la càrrega.

El pòrtic es desplaça sobre una via de 4,5 m d'amplada. La grua descansa sobre quatre rodes, dues de les quals són motors i disposades per circular per via de carril Phoenix.

Destinada a la càrrega de carbó en pols, sofre i fosfats al parament nord del moll Paral·lel al de Costa (actual moll de Lleida), s'instal·là al port de Tarragona l'any 1933 i va ser traslladada a Port de la Selva a causa de la Guerra Civil i retornada i muntada al mateix moll, l'any 1939. Va deixar de funcionar l'any 1989. Posteriorment, es va restaurar i col·locar al Moll de Costa passant a formar part de la **Ruta Patrimonial del Port de Tarragona**.

Foto 13. Grua pòrtic del moll Paral·lel descarregant carbó des del vaixell amb la cullera. A la dreta vagonetes carregades. (APT. Autor desconegut, cap a 1940)

Foto 14. Grua pòrtic en el seu emplaçament actual al Moll de Costa. (MPT. Mercè Toldrà, 2020)



Foto 15



Foto 16

8. GRUA BOETTICHER

Descripció:

Grua de 2,5 i 5 tones de potència de radi variable amb ploma triangular articulada construïda per Boetticher y Navarro SA (Madrid).

Data: 1946

Història: Les parts giratòries estan muntades damunt bastiments de pòrtic amb quatre peus proveïts de corrons que rodaven per vies de carril i contracarril amb 4,5 m de separació entre els eixos externs dels carrils.

Instal·lada al moll de Llevant per a la càrrega i descàrrega de mercaderia va continuar en actiu fins a l'any 1991, quan va ser donada de baixa per l'adquisició d'altres grues de més potència. S'ha conservat, atès el seu valor històric, i conjuntament amb les grues Zorroza han passat a formar part del fons patrimonial del Museu del Port de Tarragona.

Foto 15. Grua de pòrtic Boetticher y Navarro al moll de Llevant. (APT. Del Rio, 1968).

Foto 16. Grua pòrtic en el seu emplaçament actual al Moll de Costa. (MPT. Mercè Toldrà, 2020)



Foto 17

9. ESCALA REIAL

Descripció:

Embarcador per a facilitar el moviment de persones de mar a terra i de terra a mar.

Data: 1883

Història: L'Escalera Reial forma part del *Proyecto de un Muelle de Costa y de otras obras interiores menos importantes para el Puerto de Tarragona*, de l'any 1883, de l'enginyer Saturnino

Bellido qui li donà el nom d'embarcador i definí clarament la seva funció: "para personas y equipajes cuya utilidad y conveniencia no puede menos de reconocerse por ser el punto del puerto más inmediato a la población"; també determinà la seva ubicació entre el Moll de Costa i el moll de Llevant i les seves mides: "una meseta de 20 metros de largo y uno de anchura elevada 50 centímetros sobre las aguas bajas del mar, que se unirá con el piso general del muelle con una escalinata de siete peldaños".



Foto 18

La lògica ens faria pensar que el nom de Reial seria expressat per homenatjar la visita d'algun monarca, i seria bastant evident que fos el rei Alfons XIII, ja que durant el seu regnat vingué en tres ocasions al Port de Tarragona. Cap document, però, ens indica de manera clara el perquè d'aquesta denominació ni des de quan s'usa, el que si és cert és que el nom de Reial ha passat a formar part del vocabulari popular de la gent de Tarragona. En determinada època fou coneguda també com a Escala de la Pau. Al llarg dels anys ha complert degudament la seva funció d'embarcador de persones, i en especial, de visites il·lustres segons ho demostren diversos testimonis gràfics conservats.

L'**Escala Reial** torna a recobrar importància el 1986 coincidint amb el moment en què s'inicien les relacions Port -Ciutat i amb l'obertura a la ciutadania del Moll de Costa, quan es redacta el projecte: "Urbanización del Muelle de Costa, zona Escalera Real" que comportà la pavimentació de la zona de l'Escala Reial i la restauració de la barana d'obra per adaptar-la a les noves rasants, per la qual cosa va caldre afegir un esglaó.

En l'actualitat ha esdevingut un lloc de referència pels ciutadans de Tarragona, tant pels qui decideixen fer un llarg passeig pel Moll de Costa des del Serrallo, entrant per la nova zona de Port Tàrraco, com pels qui decideixen participar en alguna de les múltiples activitats lúdiques que es fan en aquell entorn.

Foto 17. Postal ATV. núm. 2181. Escalera de La Paz y Sanidad Marítima. (APT. Angel Toldrà, cap a 1908)

Foto 18. Sortida des de l'Escala Reial dels participants de la Triatló Port de Tarragona. (APT. Cano, 2017)



Foto 19

10. CANONS DE PLAÇA

Descripció:

Canons de ferro colat d'una sola peça.

Data: Finals del segle XVIII

Història: Aquests canons formaven part d'un conjunt de dotze que originalment es trobaven en els fortins que envoltaven la ciutat. Quan es van enderrocar les fortaleses per a la construcció



Foto 20

de l'eixample es van cedir al port, on van ser utilitzats durant un temps com a norais per a amarrar els vaixells.

La memòria del Port corresponent a l'any econòmic 1875-1876 esmenta, dins el capítol dedicat a les obres de conservació, que s'havien col·locat com a norais dos canons de ferro extrets per la draga.

Cap al 1953, moment en què el dic Transversal es convertí en moll, l'actual moll de Reus, els canons van ser traslladats als magatzems portuaris de la Pedrera on romangueren fins a la

dècada dels setanta, tot i que alguns foren instal·lats al passeig Arqueològic formant part del conjunt monumental de la ciutat.

Les curenyes de fusta van ser construïdes posteriorment segons els documents de l'època conservats al Servicio Histórico Militar de Madrid i l'any 2014 es van restaurar als tallers del Centre d'Estudis Marítims i d'Activitats del Port de Tarragona.

Aquest tipus de canó va ser utilitzat a Europa fins a l'any 1827.

Foto 19. Canons de plaça a l'Escala Reial. (MPT. Mercè Toldrà, 2020)

Foto 20. Vista del dic Transversal amb el de Llevant al fons. Enmig del dic s'aprecien els canons enterrats emprats com a norais. (CIT/L'Arxiu. Foto Vallvé, cap a 1940)



Foto 21

11. ANTIGA DUANA

Descripció:

Edifici rectangular d'una sola planta amb grans finestres destinat als oficials del servei de la Duana.

Data: 1931

Història: El setembre de 1928 l'administrador de la Duana sol·licità al director del Port de Tarragona que projectés una caseta per al servei duaner "para instalar decorosamente las oficinas del

personal de la Aduana en el Servicio de muelles".

El mes d'octubre del mateix any es va redactar el projecte que fou tramès a la Direcció General de Aduanas, organisme que li donà conformitat i concedí permís a la Junta d'Obres del Port per a executar-lo, alhora que es comprometé al pagament dels costos de l'obra a través del Ministerio de Hacienda.

El projecte va ser aprovat el juliol de 1929, però les obres no van començar fins al mes de maig de 1931 i es van enllestir el novembre del mateix any.

Des d'aquella data, i fins a començaments d'aquest segle XXI, va acollir els serveis duaners. Després restà un temps en desús fins que el 2012 es va adscriure a l'Autoritat Portuària. L'any 2018 es va rehabilitar per a diferents usos.

L'edifici està catalogat dins del POUM i forma part del Catàleg de béns a protegir-Patrimoni Cultural de l'Ajuntament de Tarragona.

Foto 21. Façana de l'edifici de la duana (servei de molls) situat al costat de l'Escala Reial, a la part baixa del dic de Llevant. Al fons el rellotge del Port. (APT. Autor desconegut, cap a 1931)



PLÀNOL DE SITUACIÓ DELS ELEMENTS
DE LA RUTA PATRIMONIAL

1 - ANTIGA CONFRARIA DE PESCADORS
2 - BOT DE CADENES
3 - GRUA ELÈCTRICA LLEUGERA
4 - MAGATZEMS DE REFUGI
5 - TINGLADOS
6 - GRUA ZORROZA

7 - GRUA ZORROZA 2
8 - GRUA BOETTICHER
9 - ESCALA REIAL
10 - CANONS DE PLAÇA
11 - ANTIGA DUANA
12 - QUIOSC

13 - DERELICTES
14 - ANTIGUES OFICINES JOPT
15 - RELLOTGE DE SOL
16 - CONJUNT MONUMENTAL NAO
17 - ANTIC EDIFICI DE SERVEIS APT
18 - SANITAT MARÍTIMA

19 - RELLOTGE
20 - CREU ROJA DEL MAR
21 - DIC DE LLEVANT
22 - VÈRTEX GEODÈSIC
23 - FAR DEL MOLL D'ARAGÓ
24 - FAR DE LA BANYA



Foto 22

12. QUIOSC

Descripció:

Construcció octogonal de dues plantes i grans finestres

Data: 1970

Història: Des que es va començar a construir el dic de Llevant a finals del segle XIX van existir establiments per a despatxar begudes a les persones que es movien dins l'àmbit portuari.

El precedent de l'edifici actual arrenca d'un projecte presentat pel concessionari Ramon Sans Noé i signat el 6 de març de 1923 per l'arquitecte Cèsar Martinell, deixeble de Gaudí. Les condicions que s'establiren eren que el quiosc, anomenat "El Marítimo" havia de ser de fusta i havia d'estar situat a la quarta zona del Moll de Costa, davant de l'Escala Reial, al costat de la caseta de la Duana.

Ramon Sans traspassà el negoci a Froilán Rebenaque l'any 1928 sota les mateixes condicions que el primer adjudicatari. L'any 1931, però, li foren revisades i se li augmentà el cànon que passà de 20 pessetes per mes a 72. Malauradament aquesta petita construcció desaparegué i als anys setanta la Junta d'Obres del Port es va fer càrrec d'una de nova que és la que ha arribat als nostres dies.

El 1995 s'hi van fer importants obres de reforma. Posteriorment, la façana va ser rehabilitada l'any 2014, i el 2018 es va canviar la fusteria exterior. En l'actualitat és un espai de concessió.

Foto 22. Vista lateral de l'antic xiringuito ubicat a l'accés al port per la plaça dels Carros, darrere les vies del tren. (APT. Manel Caro, 2010)



Foto 23

13. DERELICTES

Descripció:

Derelictes de dues embarcacions, probablement gavarres (embarcacions de treball portuari), vinculades als dragatges periòdics que es feien als ports. També podien ser destinades a la càrrega i descàrrega de vaixells més grans.

Data: Segles XVII-XVIII

Història: Els derelictes es van descobrir entre els anys 2011 i 2012 amb motiu de les obres de construcció del pas soterrat de les vies del tren. La intervenció arqueològica va ser dirigida per CODEX i finançada per ADIF.

Aparegueren sota la zona del gran recreixement constructiu del port iniciat a partir de 1790. Ambdues embarcacions, de poc calat, devien haver estat arrossegades fins a aquest punt, proper a la línia de costa, per l'onatge i els corrents marins.

Aquestes embarcacions no portaven el típic pal sinó una antena amb vela que permetia desplaçar l'embarcació i la seva càrrega. Dels dos vaixells, el que es trobava al damunt està en millor estat de conservació i se n'han recuperat 9,70 m d'eslora; del segon, en pitjor estat, se'n conserven 9,40 m.

Els vaixells van ser documentats de manera molt acurada, extrets peça per peça i traslladats al Centre d'Arqueologia Subaquàtica de Catalunya (CASC), a Girona, on s'ha fet un tractament de conservació per tal de ser exposats al Museu del Port de Tarragona.

Foto 23. Restes d'un dels vaixells trobats en les obres del pas soterrat de la plaça dels Carros. (MPT. F. Virgili, 2011)



Foto 24

14. ANTIGUES OFICINES DE LA JUNTA D'OBRES DEL PORT

Descripció:

Edifici d'estil historicista que fa xamfrà entre la plaça dels Carros i el carrer d'Anselm Clavé.

Data: 1923

Història: Quan Joan Smith projectà el barri de la Marina a començaments del segle XIX, i aquest s'anà bastint a partir de 1806, la proximitat del port, d'una banda, i el reclam que constituïa aquesta nova zona, de l'altra, feu que molts negociants i comerciants s'hi establissin, sobretot al voltant del nucli central, la plaça dels Carros.

La institució portuària, en aquells moments en mans de la Junta Protectora de les Obres del Port, l'any 1817 rehabilità un edifici destinat a oficines situat a la cantonada de la plaça dels Carros.

Anys més tard, el 1869, un cop constituïda la Junta d'Obres del Port de Tarragona, es començaren les obres per a rehabilitar novament l'edifici d'oficines, que finalitzaren l'octubre del mateix any.

El gran projecte d'aquest immoble, però, data de l'any 1921 en què l'enginyer i director del Port, José Serrano Lloberes, redactà la seva reforma i millora. El 1922 l'enginyer García de Membrillera feu una nova aportació. Les obres començaren el dia 9 de gener d'aquest any. Una de les clàusules del projecte, que no es podia obviar, era que la construcció, estèticament, no podia diferir de les pautes constructives que s'havien seguit per bastir l'edifici d'Obres Públiques, situat just al costat i construït poc temps abans.

El 1934 fou redactat un nou projecte de reforma de l'immoble, les instal·lacions del qual resultaren insuficients a causa del creixement dels serveis portuaris, però, l'esclat de la Guerra Civil paralitzà la proposta que no s'executà fins al 1939.

L'edifici va ser utilitzat per l'administració portuària fins al 1980 en què els serveis es traslladaren a una nova seu, al passeig

de l'Escullera. Restà un temps en desús fins que l'any 1986 es reformà de dalt a baix i des del 1990 és la seu de l'**Arxiu del Port de Tarragona**.

L'estiu de 2015 s'hi va fer una important intervenció que contemplà la rehabilitació de la façana deixant a la vista alguns elements arquitectònics decoratius originals que amb els anys havien restat ocults sota la pintura.

L'edifici està catalogat dins del POUM i forma part del Catàleg de béns a protegir-Patrimoni Cultural de l'Ajuntament de Tarragona.

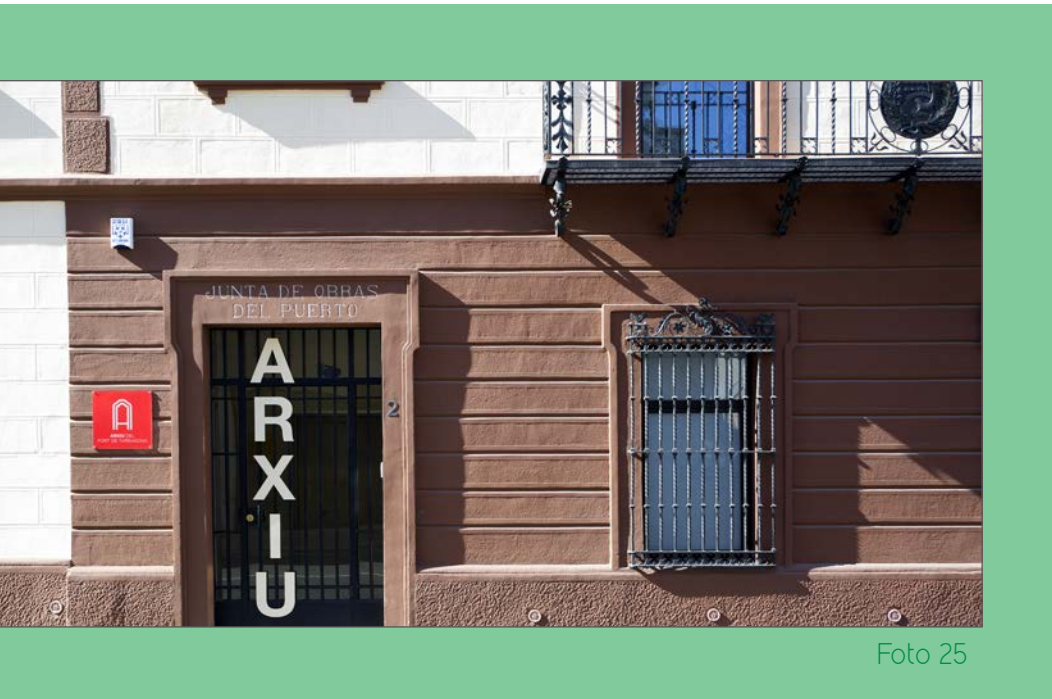


Foto 25

Foto 24. Edifici remodelat de les antigues oficines de la Junta d'Obres del Port, actualment seu de l'Arxiu del Port. (APT. Autor desconegut, 1923)

Foto 25. Façana de l'Arxiu del Port pel carrer Anselm Clavé. (Ram Giner, 2016)



Foto 26

15. RELLOTGE DE SOL

Descripció:

Relotge de sol equatorial cilíndric.

Data: 1988-1991

Història: Originàriament, s'havia d'ubicar al Moll de Costa, davant del Tinglado 1, i conjuntament amb la font havia de formar part de les obres d'embelliment i condicionament d'aquest espai portuari

que passava a disposició de la ciutadania. Finalment, però, es va instal·lar l'any 1991 a la plaça situada al costat de l'edifici de serveis del Port, on comença el passeig Rafael Casanova.

El rellotge està format per un tronc cilíndric sobre la part interior del qual s'hi projecta el sol mitjançant una agulla metàl·lica; una ombra puntual que es va desplaçant al llarg del dia marcant l'hora solar. La mateixa ombra es mou verticalment al llarg dels mesos, segons la inclinació del sol sobre l'horitzó. Els analemes metàl·lics incrustats en la superfície del cilindre ajuden a llegir l'hora. Aquests elements són de dos colors: groc i vermell que es corresponen a les estacions: primavera-estiu i tardor-hivern, respectivament.

A la part interna hi ha diferents elements figuratius que es corresponen amb els signes del zodíac, segons la representació caldea-babilònica.

Al peu del rellotge, tant a la cara posterior com a l'anterior, hi ha rètols explicatius per a la bona lectura de l'hora solar.



Foto 27

Foto 26. Rellotge de sol a la plaça annexa a l'edifici de serveis al passeig de l'Escullera. (APT. Mercè Toldrà, 2020)

Foto 27. Detall del rellotge de Sol. (APT. Coia Escoda, 2020)



Foto 28

16. CONJUNT MONUMENTAL MAO

Descripció:

Escultura formada per onze peces de ciment armat alineades paral·lelament que simulen les veles d'un vaixell.

Data: 1984

Història: Quan l'any 1980 es va bastir el nou edifici de serveis de la Junta d'Obres del Port, a l'esplanada de l'Escullera, va caldre urbanitzar tot l'entorn de l'immoble.

El conjunt escultòric *Nao* formà part del projecte *Formación Conjunto Monumental en la Explanada del Nuevo Edificio* que es va redactar el juliol de 1984 i s'aprovà l'octubre del mateix any. L'empresa adjudicatària obrí un concurs d'idees per a la construcció d'un monument al·legòric que "desarrollará bien una temática relacionada con la actividad portuaria, bien un conjunto armónicamente estético de líneas avanzadas sin significado concreto".

Recordant un vaixell de vela, les peces de ciment armat s'alineen paral·lelament l'una amb l'altra damunt d'una base construïda amb pedres de basalt sobre una cavitat.

El conjunt està catalogat dins del POUM i forma part del Catàleg de béns a protegir-Patrimoni Cultural de l'Ajuntament de Tarragona.

Foto 28. Conjunt monumental *Nao* davant l'antic edifici de serveis del Port. (APT, Mercè Toldrà, 2020)



Foto 29

17. ANTIC EDIFICI DE SERVEIS DE L'AUTORITAT PORTUÀRIA

Descripció:

Edifici en forma de torre octogonal de cinc plantes estructurades al voltant d'una gran caixa cilíndrica on hi ha l'ascensor i una magnífica escala volada helicoidal.

Arquitecte: Josep Maria Garreta Cusidó

Data: 1980

Història: La redacció del projecte d'edifici per a serveis del Port és de desembre de 1975.

Havia d'estar situat en un lloc privilegiat, pròxim a la ciutat d'una banda, però dins l'àrea de servei portuari de l'altra; aquest objectiu concorda perfectament amb la idea de l'arquitecte Josep Maria Garreta Cusidó, artífex de l'edifici: "si las ciudades pueden y deben leerse, el edificio de la Junta debería reflejar plásticamente lo que es y ha sido el puerto para la ciudad". Així, doncs, s'escollí com a ubicació el passeig de l'Escullera, just davant de Sanitat Marítima i la Comandància Naval.

La peculiar forma de l'immoble no és fruit de l'atzar, sinó d'un estudi acurat, amb la intenció d'expressar a través del llenguatge arquitectònic, un punt de referència clau de la ciutat, el seu motor econòmic i social: el port. Un lloc característic conformat per equipaments heterogenis però al mateix temps únics, com les sitges, les grues, els tinglados o els magatzems.

L'exterior es va resoldre amb grans volums suspesos al buit bisellats amb cares triangulars buscant similitud amb la rosa dels vents.

El 23 de juliol de 1976, la Dirección General de Puertos y Señales Marítimas, comunicà a la Junta del Port de Tarragona l'aprovació tècnica del projecte. S'iniciava així el llarg i complex procés fins a

l'inici de les obres el 30 d'abril de 1977, que no van finalitzar fins al 31 de març de 1980. El 15 de desembre del mateix any, tots els serveis portuaris van ser traslladats al nou edifici, culminant d'aquesta manera un procés constructiu que s'havia dilatat gairebé set anys.

Durant quasi trenta anys, si més no, el singular edifici va ser la seu dels serveis portuaris conegut popularment com Obres del Port, esdevenint un punt de referència de la ciutat.

A finals de 2009 va ser abandonat quan els serveis administratius del Port de Tarragona passaren a ocupar un altre immoble molt proper a aquest, però de nova construcció. Entre 2019 i 2021 s'hi ha fet una reforma integral, tant de l'interior com de l'exterior, en la qual s'ha tingut cura en recuperar el seu aspecte original.



Foto 30

Foto 29. Edifici de serveis de l'APT al passeig de l'Escullera. (APT. Joan Farré, 1994)

Foto 30. Rehabilitació de l'edifici de serveis de l'APT. (David Folch Bresó, 2021)



Foto 31

18. SANITAT MARÍTIMA

Descripció:

Edifici de dos pisos destinat a oficines per al director i empleats de Sanitat del port.

Data: 1930

Història: La Direcció Facultativa de la Junta d'Obres del Port va redactar el projecte de construcció d'aquest edifici l'any 1925, que fou aprovat un any després. En aquest projecte inicial es contemplava la construcció d'un únic immoble per acollir els serveis de la Duana, Comandància de Marina i Sanitat encara que, finalment, s'optà per la construcció de tres edificis segons projecte de març de 1929. Les obres s'iniciaren l'agost del mateix any 1929 i van concloure el març de 1930.

Ubicat a l'andana superior del dic de Llevant i al costat de la Comandància, aquests dos edificis connectaven amb la part baixa del dic (on es va construir la Duana) a través d'una escala que encara es conserva en l'actualitat.

L'edifici es distribuï en dos pisos "a fin de que ocupe la menor superfície posible, y no intercepte la zona no muy ancha del andén alto, que por el vecindario de Tarragona, viene utilizándose como paseo marítimo".

A la planta baixa hi havia el despatx del director, el del secretari intèrpret, el dispensari del Port i la sala del material. Al pis superior hi havia una habitació per al descans del guàrdia nocturn, una cambra de desinfecció, el laboratori i l'arxiu. El dispensari estava subvencionat per la Junta d'Obres del Port, ja que actuava de local de primers auxilis en cas d'accidents en l'àmbit portuari.

L'edifici es va adequar el 2015 i la façana es va restaurar el 2016. Des de llavors està ocupada per l'entitat **Apostolat del Mar de Tarragona-Stella Maris**.

L'edifici està catalogat dins del POUM i forma part del Catàleg de béns a protegir-Patrimoni Cultural de l'Ajuntament de Tarragona.

Foto 31. Edifici de Sanitat Nacional al costat de la Comandància del port situat a la part superior del dic de Llevant. (APT. Autor desconegut, Cap a 1930)



Foto 32

19. RELLOTGE

Descripció:

Torre en forma de temple, d'estil neoclàssic coronada per una estructura de ferro forjat on hi ha les campanes, el penell i el parallamps.

Data: 1922

Història: L'any 1921 diverses entitats patronals i obreres de la ciutat demanaren a la Junta d'Obres del Port de Tarragona la construcció d'un rellotge.

Es va acordar que la Patronal encarregaria i pagaria la maquinària i els accessoris del rellotge i que la Junta d'Obres del Port construïria la torre temple que se situaria en un emplaçament estratègic, a la part superior del dic de Llevant, perquè fos visible tant des del port com des del carrer d'Apodaca.

La torre de basament quadrat, de 3,7 m per costat i 0,8 m d'altura, està construïda amb carreus. Es recolza en una base de quatre columnes de pedra marmòria vermella als costats, i una de central de gran diàmetre i amb parets de formigó que sosté la coronació del temple i la maquinària del rellotge.

El rellotge té tres esferes d'1,5 m de diàmetre, dues de les quals són recobertes de vidre i la tercera d'esmalt sobre coure, per no enlluernar els vaixells ni confondre-la amb el far. El lloc corresponent a la quarta esfera està decorat amb un mapamundi.

Una petita estació meteorològica amb anemòmetre i pluviòmetre es va incorporar al basament, i a la part nord de la columna central orientada a la ciutat s'hi van instal·lar un baròmetre i un termòmetre. A la part de ponent o de mar figura l'escut del cos d'enginyers d'obres públiques. L'obra es va realitzar en tres mesos i es va inaugurar la nit de Cap d'Any de 1922.

S'hi han fet al llarg dels anys diverses intervencions de restauració i manteniment, l'última l'any 2021.

L'antiga maquinària del rellotge construïda per Manufacturas Blasco de Roquetes està exposada al Museu del Port de Tarragona. Durant molts anys la persona encarregada del seu manteniment fou Josep Rigau.

L'edifici està catalogat dins del POUM i forma part del Catàleg de béns a protegir-Patrimoni Cultural de l'Ajuntament de Tarragona.

Foto 32. Torre rellotge del Port a l'andana superior del dic de Llevant. (APT. Autor desconegut, 1923)



Foto 33

20. CREU ROJA DEL MAR

Descripció:

Edifici de dues plantes destinat a menjadors per al personal portuari.

Data: 1931

Història: Situat a l'andana superior del dic de Llevant, aquest edifici es construí el 1931 per a allotjar, a la planta superior, el menjador dels treballadors portuaris "en donde cómodamente

pueden asearse y comer los obreros, sin necesidad de alejarse del Puerto"; la planta inferior es destinà a magatzem.

La data de construcció del projecte és de 15 de desembre de 1931 i, a banda del menjador, també es contemplava ubicar-hi lavabos per a ús dels portuaris.

Reformat el 1991, està ocupat per la **Creu Roja del Mar**.

L'edifici està catalogat dins del POUM i forma part del Catàleg de béns a protegir-Patrimoni Cultural de l'Ajuntament de Tarragona.



Foto 34

Foto 33. Vista exterior de l'edifici de menjadors dels treballadors portuaris situat al dic de Llevant amb el rètol a la façana "Obra Nacional Alegría y Descanso". (APT. Autor desconegut, cap a 1950)

Foto 34. Vista actual de la Creu Roja al dic de Llevant. (APT. Mercè Toldrà, 2020)



Foto 35

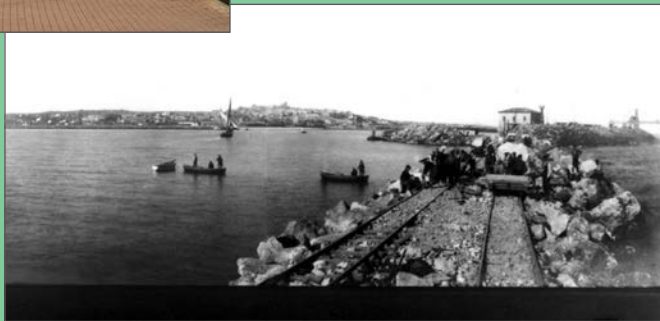


Foto 36

21. DIC DE LLEVANT

Descripció:

L'any 1790 s'iniciava la construcció del dic de Llevant seguint els projectes de Juan Ruiz de Apodaca i Joan Smith.

Des d'aleshores fins a la darrera ampliació, que finalitzà l'any

2007, el dic ha arribat als 4.850 m de llargada.

Data: 1790-2007

Història: A finals del segle XVIII representants de la societat tarragonina dirigiren al rei Carles III un projecte de rehabilitació del port de la ciutat. Després d'un fort litigi amb alguns pobles del Camp de Tarragona, l'any 1789 Tarragona obtenia l'aprovació per començar les obres. Constituïda la Junta Protectora de les Obres del Port, l'any 1790 s'iniciaven els treballs partint d'un eix principal, el dic de Llevant.

Tot i que en un primer moment no es preveia la utilització de presidaris per donar suport a les obres i a l'explotació de la pedrera, entre els anys 1792 i 1884 un grup de condemnats a penes menors vingueren dels presidis de Cartagena, Saragossa, Barcelona, o Alacant per a treballar-hi.

Els inicis de la construcció no foren fàcils. La pedra, de dimensions variables, es transportava fins a les obres amb carros estirats per bous i mules. Les més grans eren mogudes amb el "burro", una plataforma de fusta que feien lliscar sobre corrons engreixats amb sabó. Anys després, s'utilitzà un tramvia que des de la pedrera transportava els grans blocs fins al moll (actual dic de Llevant), passant per la plaça dels Carros; i també s'hi instal·laren algunes grues, com la *Titán*.

Durant tot el segle XIX, el dic de Llevant anà creixent arribant a superar els 1.400 m de llargada. Al segle XX la prolongació del dic continuà amb diferents projectes que contribuïren a donar-li la fisonomia actual, una infraestructura portuària adaptada a les noves necessitats socials, com la darrera actuació (2015) que l'ha convertit en Kilòmetre 0, un espai per al lleure i l'esport.

Foto 35. Senyalística del Kilòmetre 0 al dic de Llevant. (APT. Ram Giner, 2018)

Foto 36. Obres de prolongació del dic de Llevant. (APT. Pallegà, cap a 1909)



Foto 37

22. VÈRTEX GEODÈSIC

Descripció:

Senyal de l'Instituto Geográfico Nacional que indica la posició exacta d'un vèrtex geodèsic. Forma part d'una xarxa.

Data: 1803

Història: El 25 de juny de 1792 s'iniciaren a París, en una primera fase, els treballs per mesurar el meridià des de Dunkerque a Barcelona amb la finalitat d'establir la mesura universal del metre.

Els sistemes de mesurament utilitzats per les civilitzacions antigues es basaren en patrons convencionals. El sistema romà, origen del nostre, ha estat vigent durant segles. No obstant això, a causa de les múltiples mesures existents, sovint ha calgut recórrer a la conversió, però cap tingué efectivitat fins a l'adopció del sistema mètric decimal en el segle XIX. La llei de 10 de desembre de 1799, signada per Napoleó Bonaparte, va suposar l'acta de naixement del metre excepte en els països d'influència anglosaxona.

L'astrònom francès, Pierre Méchain, s'encarregà del mesurament del meridià a la prolongació del sud fins a l'any 1803, data en què començaren a amidar els triangles compresos entre Barcelona i Tarragona.

Les observacions fetes per Méchain i el seu ajudant Enrilé entre el 28 de setembre i el 3 d'octubre de 1803 comptaren amb el suport d'Antoni Martí i Franquès.

S'utilitzà com a vèrtex del triangle per establir la mesura de l'arc del meridià, l'ermita de Sant Joan, a la muntanya de la Guardiola de Tamarit, situant aquest vèrtex a 88 m del nivell del mar.

El 1803, un moment important en la reconstrucció del port, es va utilitzar un fanal-far aixecat a una altura de 16,71 m sobre el nivell del mar que se sostenia amb una plataforma de fusta, la qual avançava la seva posició a mesura que progressaven les obres. Estaria ubicat prop de l'acabament de l'antiga segona alineació del dic de Llevant. Aquesta posició coincideix amb el vèrtex del triangle complementari del fanal del port amb el campanar de la catedral de Tarragona i l'ermita de Sant Joan de Tamarit.

Foto 37. Placa que recorda la situació del punt geodèsic (APT. Miquel Pujol, 2021)



Foto 38



Foto 39

23. FAR DEL MOLL D'ARAGÓ

Descripció:

Torre de planta octogonal a l'exterior i circular a l'interior, amb un diàmetre de 2 m i una alçada de 9,5 m des de la rasant de l'andana alta del dic de Llevant.

Data: 1923

Història: El projecte d'aquest far, amb característiques similars al del port de Castelló, es va aprovar per Reial ordre de 28 d'octubre de 1920 amb un pressupost de 69.783 pessetes. S'il·luminà per primer cop el 7 de maig de 1923.

La part inferior estava envoltada per un edifici de planta quadrada destinat a magatzem dels faroners i del servei d'obres. L'habitatge del torrero ocupava la planta superior i s'hi accedia gràcies a una escala doble que conduïa a la terrassa davant de l'entrada de la torre. Per comoditat del servei nocturn, hi havia també un accés directe al far des del pis del torrero.

Les despeses de construcció de la torre i l'edifici van anar a càrrec de la Junta d'Obres del Port, mentre que l'òptica, la maquinària del far i el pis de la càmera d'il·luminació amb l'escala ràpida les va costejar el Servei Central de Senyals Marítimes.

L'emplaçament en direcció NE-E el protegia dels temporals de mar.

Cap al 1970, part de les seves instal·lacions van passar a ser ocupades per la Corporació de Pràctics del Port. Les contínues obres d'ampliació del dic de Llevant el van deixar aïllat a l'interior del port, per la qual cosa l'any 1983 es decidí substituir-lo per un altre que s'instal·là a la punta més exterior del dic, el far de la Banya, que estigué operatiu a partir de l'any 1990.

El far del moll d'Aragó només és visible des de l'interior del port. Es conserva la torre circular sense la planta quadrada. Va ser reformat l'any 1997 i en l'actualitat no té cap ús concret.

Està catalogat dins del POUM i forma part del Catàleg de béns a protegir-Patrimoni Cultural de l'Ajuntament de Tarragona.

Foto 38. Far del port al dic de Llevant. (APT. Chinchilla, 1930)

Foto 39. Far del moll d'Aragó en l'actualitat. (APT. Mercè Toldrà, 2020)



Foto 40

24. FAR DE LA BANYA

Descripció:

Torre de ferro lleugerament cònica amb llanterna poligonal interior i cúpula de coure. La plataforma o planta habitable està formada per tres triangles equilàters que distribueixen l'espai per a l'entrada, el magatzem, la cuina, el menjador i els dos dormitoris. A l'exterior hi ha un balcó perimetral. Enginyer: Lucio del Valle.

Data: 1864

Història: El far de la Banya, el de Buda i el del Fangar eren els tres punts d'orientació fonamentals en un lloc de difícil navegació a la zona del Delta de l'Ebre. El far de la Banya estava ubicat a la punta del mateix nom.

Entrà en funcionament per primer cop el dia 1 de novembre de 1864, il·luminat amb una llàntia d'oli d'oliva i a càrrec de dos torrers.

Els set puntals inferiors de 4,50 m d'alçada suporten una plataforma hexagonal on descansa la torre de 12,20 m, coronada per una llanterna de 3,50 m d'alçada i 2,50 m de diàmetre.

L'òptica, de tercer ordre i tres zones, era de la casa Chance i va ser construïda l'any 1861 amb un abast de 13 milles que proporcionava una llum blanca fixa.

El 1883 disposava ja d'una làmpada Maris de dos bles i, anys després, s'emprava gas acetilè. Aquest sistema va ser substituït l'any 1929 per una instal·lació Dalen dotada de vàlvula solar.

El juliol de 1943 el far de la Banya restà agregat al servei del far

de Sant Carles de la Ràpita. L'any 1975 deixà de funcionar i en substitució es va construir una torre de formigó.

El 1984 es va desmuntar i traslladar al port de Tarragona, on s'instal·là a l'extrem del dic de Llevant i es procedí a la seva rehabilitació contribuint a la preservació de l'únic dels tres fars metàl·lics de l'Ebre que actualment es pot veure. La Comissió de Fars acordà que es mantingués en servei i s'il·luminà després de la seva restauració el 16 d'agost de 1990.

Des de l'any 2003 és el Museu de Fars, una extensió del Museu del Port de Tarragona, s'hi exhibeix una col·lecció de senyals marítims a l'antic habitatge del torrer amb l'objectiu de donar a conèixer la història de les ajudes a la navegació, en general, i dels fars de la demarcació de Tarragona, en particular. S'hi duen a terme activitats didàctiques i de divulgació per a tots els públics.



Foto 41

Foto 40. Far de la punta de la Banya de tercer ordre. Fou traslladat al port de Tarragona i instal·lat a l'extrem del dic de Llevant el 1984. (APT. J. Martínez Sánchez, 1864)

Foto 41. Interior del Museu de fars extensió del Museu del Port de Tarragona. (MPT. Mercè Toldrà, 2013)

Ruta guiada per conèixer els elements que conformen el patrimoni del Port de Tarragona, partint de l'antiga Confraria de Pescadors, passant pels refugis i tinglados del Moll de Costa, l'Escala Reial, la Duaneta, el rellotge de sol o l'antic edifici de serveis fins al far de la Banya. Hi trobareu una breu descripció de l'element patrimonial i la seva història acompanyat de fotografies i un plànol de situació.

Coia Escoda Múrria (Reus, 1964)

És llicenciada en Història i Geografia (UB), Màster en Arxivística (UAB) i Postgrau en Gestió Cultural (URV). Des de 1987 treballa a l'Arxiu del Port de Tarragona del qual n'és la responsable des de l'any 2000.

Mercè Toldrà Dalmau (Reus, 1964)

És llicenciada en Història i Geografia (UB), Màster en Arxivística (UAB), Postgrau en Museografia (UPC), Postgrau en Comissariat d'Exposicions (URV) i Postgrau en Gestió Cultural (URV). Des de 1987 treballa a l'àmbit cultural del Port de Tarragona: Arxiu del Port de Tarragona (1987-1998); Museu del Port de Tarragona des del 1999 del qual n'és la responsable des de la seva obertura l'any 2000.