

APROXIMACIÓN A LA TOPOGRAFIA ANTIGA DE TARRAGONA

RAFAEL GABRIEL COSTA

Planimetria: RAFAEL GABRIEL I OSCAR MARTÍN VIELBA

RESUMEN

El objeto de este estudio es restituir sobre planimetría actual el relieve que tenía la ciudad de Tarragona a finales del siglo XVIII, antes de las profundas transformaciones experimentadas en los últimos doscientos años. A través de la síntesis de los datos históricos más relevantes. Las conclusiones a las que llegamos nos reflejan una topografía cercana a la que tendría la antigua Tarraco, dado que hasta el año 1792 tan sólo se había producido el habitual proceso de superposición de estratos de épocas anteriores característico en ciudades antiguas, pero sin las operaciones de desmonte y nivelación del terreno que luego se realizaron. Asimismo, se sitúan los restos existentes entonces del puerto romano y del principal colector de aguas pluviales y residuales de la ciudad romana.

ABSTRACT

The aim of this study is to restore on the present planimetry the relief that the city of Tarragona had towards the end of the XVIIIth century, that is, before the deep transformations that have taken place in the last two hundred years. At the same time, a synthesis of the most relevant historical data used in this study is provided. The conclusions reflect that the topography at the end of the XVIIIth century was close to that of the old Tarraco, since until the year 1792 the process of transformation involved only that of the superimposition of layers without the cutting and leveling of ground that took place later on. Likewise, the remains from the Roman port which existed at that moment and the main rain and residual water collector of the Roman city are located on the map.

Arran de les nombroses excavacions realitzades els darrers anys, es comencen a presentar estudis sobre com podia ser la part urbana de Tàrraco i la seva trama, amb propostes de distribució de carrers, edificis públics i illes de cases. És d'esperar que amb la possible recuperació de documentació arqueològica del segle XIX i el desenvolupament de l'esperada Carta Arqueològica es podrà incorporar molta més informació i determinar amb més exactitud la planta de part de l'antiga ciutat, i en la mesura en què es puguin introduir les cotes de nivell de les restes, considerar, a més, el seu relleu.

Tanmateix, la topografia antiga de la ciutat devia de condicionar en molt bona part el seu urbanisme, i pensem que seria important poder gaudir-ne ja d'una composició de lloc o aproximació, atès que, avui dia, després de segles d'intervenció, és molt difícil arribar a comprendre la primitiva orografia del tossal sobre el qual s'assenta la ciutat de Tarragona.

És molt freqüent veure com a totes les ciutats antigues s'ha anat produint una superposició en capes de les restes de les diferents èpoques de la seva història. Tanmateix, a Tarragona no s'ha realitzat tan sols un procés de rebliment, sinó també d'anivellament, amb grans rebaixos i buidats del terreny primitiu. Això vol dir que no podrem arribar a completar el coneixement exacte de l'antic relleu de la ciutat, però, com veurem, sí podem restituir amb bastant aproximació la seva topografia abans de les grans transformacions dels segles XIX i XX.

Les primeres vistes i gravats de la ciutat que ens donen idea del seu relleu procedeixen del segle XVI. En el segle següent, durant la guerra dels Segadors, comença una llarga trajectòria de confecció de material cartogràfic, en el qual, des d'inicis del segle XVIII, s'observa ja una gran meticulositat, tot detallant aspectes de la poliorcètica tarraconense de la Guerra de Successió. Des de finals del mateix segle aquesta documentació planimètrica resulta de molta exactitud arran del projecte d'urbanització de la Rambla Vella (vegeu fig. núm. 1), i de l'inici dels projectes de construcció del port modern. Tanmateix és a partir del darrer terç del segle XIX, que podem trobar els primers plànols topogràfics d'origen militar (Asoga 1869),¹ que s'ajusten al concepte actual d'aquest tipus de planimetria.

1. Atès que efectuarem citacions de caire bibliogràfic i planimètric, per a més facilitat de distinció, posem a les primeres el nom de l'autor en majúscules acompanyat per l'any de publicació, mentre que a les segones el nom de l'autor ve en minúscules, acompanyat també per l'any. La relació de bibliografia emprada, que es troba al final d'aquest escrit, s'ha ordenat alfabèticament; la classificació de la planimetria és per ordre cronològic.

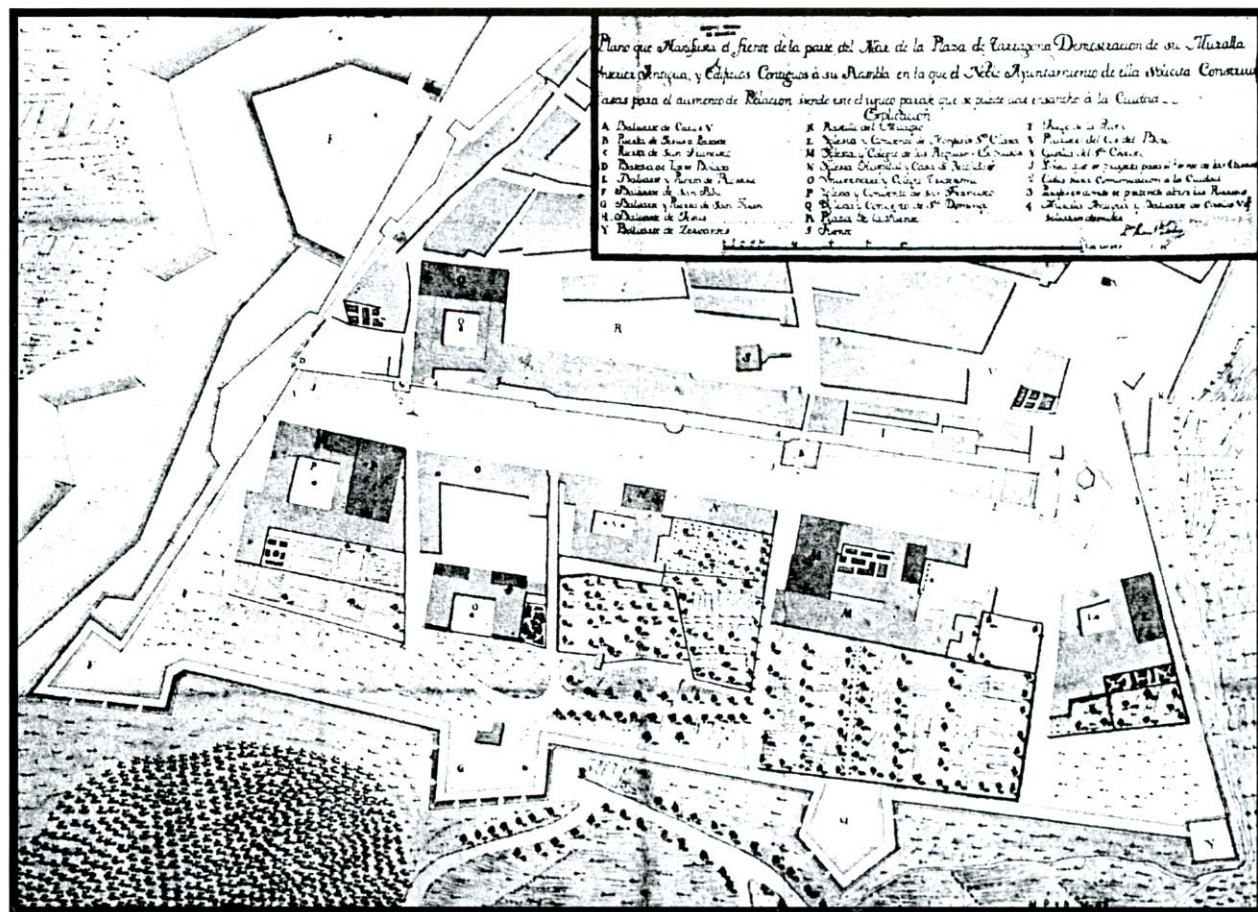


Fig.1.- Projecte d'urbanització de la Rambla Vella. Llorente, 1775

En el decurs dels darrers 17 anys del mateix segle XIX, podem trobar molts plànols que incorporen el traçat de corbes de nivell, encara que tots ells semblen tenir com a patró el d'Asoga. Tanmateix la informació que ens donen és incompleta, atès que en el moment de la seva confecció ja s'havien produït algunes de les grans transformacions que suara anunciàvem. A més, a causa de l'expansió urbanística que ha sofert la ciutat des d'aleshores, perquè les esmentades corbes de nivell tinguin un significat, cal traslladar-les sobre la realitat actual.

Ens proposem, doncs, recuperar part del buit d'informació que tenim, actualitzar el conjunt i, en la mesura que sigui possible, verificar o recanar² en funció de dades analítiques les corbes de nivell. A la vegada, pretenem situar sobre la ciutat actual edificis, fortificacions, camins o elements singulars avui dia desapareguts. Per a una millor fiabilitat, hem preferit defugir de realitzar triangulacions directes sobre els plànols antics i emprar un procés d'aproximacions successives en base a anar fixant construccions o punts amb una situació ben referenciada en plànols més recents fins arribar als més antics. Així mateix, a la vegada intentarem fer una síntesi de les dades històriques de què hem disposat.

2. Aquest verb, avui quasi en desús per no haver estat normalitzat, encara s'ha utilitzat en el decurs del segle XX, especialment per definir l'acció de verificar les mides de solars, i ve lògicament de la *cana*, antiga unitat de medició.

Recordarem els sistemes d'unitats de mesures indicades en els plànols, anteriors a la implantació del sistema mètric, pels que hem agafat els valors que podem trobar a BERENGUER 1868.

Unitats castellanes, o de Burgos:

Lineals	1 Vara = 3 Pies = 4 Palmos o cuartas = 0,835905 m
	1 Pié = 12 Pulgadas = 16 dedos = 0,278635 m
	(1 Toesa, Estado o Braza = 2 Varas = 4 Codos)
	(1 Milla o Mígero = 8 Estadios = 1.000 Pasos = 5.000 Pies)
Pes comú	1 Libra = 4 Cuarterones = 16 Onzas = 0,460 kg
	(1 Onza = 8 Ochavas = 8x2 Adarmes = 16x3 Tomines = 48x12 granos)
	(1 Tonelada = 20 Quintales = 20x4 Arrobas = 80x25 Libras)

Unitats catalanes:

Lineals	1 Cana catalana o de Barcelona = 2 Passes = 6 Peus = 8 Pams = 1,555 m
	(1 Cana de Tarragona = 1,560 m; 1 Cana de Monpaller = 1,997 m)
Pes comú	1 Lliura = Terça = 1,5 Marcs? = 12 Unces = 0,400 kg
	(1 Unça = 4 Quarts = 4x4 Argenços = 16 x 36 Grans)
	(1 Càrrega = 3 Quintars = 3x4 Roves = 12x26 Lliures)

1. LES CAUSES DE LES TRANSFORMACIONS TOPOGRÀFIQUES

Podem concretar que les causes de les modificacions de la primitiva topografia han estat quatre: Les disposicions estructurals per a potenciar la defensa inherents a la construcció de muralles i fortificacions, l'extracció de pedra per a utilitzar-la en la construcció en general, la construcció de grans infraestructures, i les reformes urbanístiques.

La poliorcètica, o sia el conjunt de tècniques i disposicions destinades a l'expugnació o defensa de ciutats i places fortes, comporta no tan sols la construcció de muralles i forts, sinó també la construcció d'antemurs o falses bragues, fossats, glacis, *pomeris*, terraplens, zones d'apropament lliures i controlables, camins de ronda, etc., que suposen una profunda transformació del terreny.

Pel que fa a les alteracions provocades per l'extracció de pedra, argila i terra com a materials de construcció, sabem que és un procés tan antic com la pròpia ciutat. En efecte, si bé de tots és conegut que el material més emprat per fer carreus procedeix de la zona del *Mèdol*, un estudi de materials (CALONGE-SÁNCHEZ 1996), ha fet palès que el basament *ciclopi* de la muralla romana prové dels voltans de la mateixa, o fins i tot de la seva base. Sembla també que el denominat *recinte sagrat*, als voltants de l'actual Rambla Nova, seria en realitat una pedrera romana (SÁNCHEZ REAL 1954). Així mateix, si bé tenim constància física de pedreres medievals del capítol de la catedral als voltans de la ciutat, també n'existien més a prop, com la de sota la torre del Paborde o de l'Arquebisbe, destinada a proveir la construcció de la façana de la Catedral (SERRA VILARÓ 1960: 36), o com veurem a l'apartat següent, les de la part baixa de la ciutat.

Tanmateix, les modificacions més importants comencen a produir-se des de finals del segle XVIII, motivades per la gran quantitat de metres cúbics de pedra i terra necessàries per construir la gran infraestructura de la ciutat, el port. Aquesta necessitat de material de rebliment va propiciar també que al plantejar-se els nostres avantpassats les grans reformes urbanístiques del segle XIX, o sia la transformació de l'*Esplanada* en Rambla i el desenvolupament de l'*Eixample*, s'efectués una gran operació d'anivellament per tal de suavitzar la difícil, quasi bé ens atrevíem a dir turmentada, orografia d'aquesta part de la ciutat.

2. LES PEDRERES EMPRADES PER A LES OBRES DEL PORT

La primera pedrera amb destinació a obres del port de la qual tenim notícia és del 1593 en un “*tros de baix lo Mirador, afronta en lo mar i rocas*” (RECASENS 1998: 61). Sabem també que l'any 1800, a la Part Baixa, entre els actuals carrers Apodaca, Pau del Protectorat, Barcelona i Santian, existia una pedrera³ anomenada dels Canonges (López Sopena 1800: punts m² - j², vegeu la fig. núm. 7). El 1792 tenim indicació de la primera pedrera destinada a la construcció del port modern (López Sopena 1792: lletra H). Si a la plaça dels Carros tracem una diagonal en la direcció Nord-oest a Sud-est, aquesta pedrera ocupava la seva banda oriental, limitada per la *Cortina* i la *Torre del Port*⁴ (vegeu figs. núms. 2 i 4).

Aquesta pedrera es va anar ampliant, la Torre i el Baluard van ser enderrocats l'any 1792, i prosseguint en direcció Est, els treballs d'extracció a finals de 1799 arribaven fins a la tanca dels Caputxins⁵ (Bada y Navajas 1799). Vindria després el projecte de pedrera de López Sopena del 1800 que veurem a continuació, i finalment s'ampliaria fins el carrer Pons Icart.

Ens dona idea la magnitud de la tasca d'extracció de pedra el següent text:

“los mayores barrenos.... tienen 21 pies de largo (5,85 m) y once y media pulgadas de circunferencia en su bonete (8,5 cm de diámetro). Las hubo en otro tiempo de 28 pies (7,80 m), que han

3. Pedrera que no sabem si estava en procés extractiu en aquells moments, si fou d'exploració directa o a concessió, i si el material extret era destinat a la venda o era utilitzat per obres a la Catedral

4. Podem calcular aproximadament la cota màxima d'aquesta pedrera atès que sabem que la Cortina o muralla que anava des del Baluard de Sant Carles fins a la Bateria de Caputxins, situada al costat de la Torre del Port, tenia un desnivell (Sta. Cruz 1780: lletres A-B) d'11 vares, 2 peus i 4 polzades, o sia 9,85 m. Podem suposar doncs que l'esmentada cota seria aproximadament la de 15 m sobre el nivell del mar. Tingui's present que actualment a la banda oriental de la plaça dels Carros tenim una cota de 5,91 m (Full 1989).

5. Aquesta tanca la podem veure a la fig. núm. 4. Correspon a la línia inferior del terreny núm. 11. Segons es pot veure en el plànol de Bada y Navajas de 1799, des d'aquesta línia fins el mar, i des de la plaça dels Carros fins al límit inferior del terreny núm. 13 ja s'havia efectuat el desmunt. També s'indica a la lletra “J” de l'explicació del plànol abans esmentat, que al peu de la tanca existia un desnivell, inclosa la seva paret, que variava entre 13 vares castellanes (10,87 m) i 17 vares (14,21 m). Encara que suposem molt alta la tanca, de 3 m d'alçada, si considerem que el terreny rebaixat oscil·laria entre les cotes 5 i 6 m (Full 1989), les cotes del terreny natural estarien entre els 13 i 16 m s.n.m. com a mínim.

6. Va existir una conjunció d'interessos entre l'Ajuntament i l'autoritat encarregada de la

llegado a cargar 60 libras (27,6 kg) de pólvora, manejadas por 6 hombres." (MIQUEL 1833: 498).

Sabem, d'altra banda, que a l'inici de les obres, concretament el 1800, el Govern es va comprometre a subministrar gratuïtament 12 quintars castellans (552 kg) de pólvora al mes (BELLIDO 1883: 151).

Tenim una detallada descripció de la cronologia i ubicació dels diferents desmunts del tossal tarragoní i del lloc del port en construcció en que foren emprats (ALEGRET 1924: 54-63, i ALEMANY 1986: 96-103):

Per a la construcció del *Dic de Llevant*, sabem que, almenys fins acabar la quarta alineació el 1869, s'utilitzà la pedrera del port del SE de la ciutat, i posteriorment s'utilitzà el rebaix dels carrers de l'Eixample a l'est del carrer de la Unió⁶. Posteriorment, es va buidar també la roca sota la Baixada de Toro i el Balcó fins a formar l'espadat actual.

Per el *Dic Transversal* (1874-1883), conegut popularment com *el martell* per la seva característica punta, s'utilitzaren els materials procedents del rebaix dels carrers de la part occidental de l'Eixample. Per reomplir el *Moll de Costa* (1885-1888) es van emprar les terres procedents de l'anivellament dels terrenys a l'oest de la *Cortina Reial*⁷ que anava des del *Baluard de la Sínia* fins al *d'Orleans* o *dels Canonges* (vegeu fig. núm. 6, lletres G i K), aprofitant fins i tot bona part dels blocs *ciclòpis* de la muralla romana.

Finalment, per a la construcció del *Dic de l'Oest*⁸ (iniciat el 1871), a partir de 1884 es començà a explotar al NE de la ciutat la *pedrera de la Casa Blanca*, des del camí de la Cuixa cap el nord i fins el peu del *Baluard de Sant Jeroni* (Casa Blanca), desapareixent el *Baluard de la Creu*. Per arribar-hi existia una via de ferrocarril⁹ que, passant per sota el Balcó,

construcció del port, que cristal·litza el 1863 amb la signatura d'un conveni pel qual el municipi venia la pedra procedent dels rebaixos de carrers a raó de sis rals per metre cúbic, transport inclòs. Això abaratia considerablement els costos de la urbanització de l'Eixample. Es començà el 1865 per la Rambla de Sant Joan i després es prosseguí per altres carrers (ARESTÉ 1982: 169).

7. Vegeu aquest nom a Vicentó 1813; després es denominà *la Gran Cortina* (Ruiz 1827: núm. 58). Com veurem al final de l'apartat 2.2.b del present treball, arran de la reforma de fortificacions de 1823, el Baluard d'Orleans substituï al dels Canonges. L'actual carrer de Lleida, que és una part de l'anomenat carrer de Ronda en el s XIX, i abans Camí de Ronda, ens dona un testimoni de l'alineació de la Cortina.

8. Per a la situació dels dics Transversal i de l'Oest, vegeu full núm.1, annex a BELLIDO 1883, reproduït a ALEMANY 1986: 103.

9. Per a veure el conjunt de la xarxa ferroviària pel trasllat de pedra terra, vegeu el plànol annexat al final de MORERA 1911.

travessava les restes de l'Amfiteatre, seguia per l'inici del carrer Robert d'Aguiló i pujava a la Via Augusta, passant pel davant dels núms. 53 al 93 d'aquest carrer¹⁰. Finalment, a l'alçada del núm. 58 de la mateixa Via Augusta, trencava cap a la zona de la pedrera, mitjançant una trinxera i un túnel, avui paredat, que travessava per sota del Camí de la Cuixa, arribant a la pedrera per la cantonada que avui formen els carrers Beethoven i Verdi.

Certament, han existit altres pedreres a mida que el port s'ha anat ampliant, com les del camí del Llorito o la del final de la platja de la Pineda a Vila-seca, o altres cada vegada més allunyades de la ciutat i que, en conseqüència, no formen part del nostre objecte. Ens cenyirem a les existents a les zones situades dins de l'antic recinte emmurallat.

2.1 Els terrenys del Sudest de la pedrera del port

En altres temps es coneixia com *El Bosc Negre* els terrenys que anaven des de l'*ermita de la Pineda*¹¹ fins a sota l'*Esplanada*, actual Rambla Nova (ALEGRET 1924: 76). Aquest topònim de *Bosc Negre*, consta igualment en el plànol de Calbet de 1643 (GABRIEL-HERNÁNDEZ 1987). Arran que Tarragona es convertí en plaça forta, els pinars foren talats; tanmateix, el 1854 encara es designava amb aquest nom la partida que formaven part els terrenys de l'indret que després s'ha conegut com a *Pedrera del Port* (DASCA-ROVIRA 1994: 163).

El Capítol de la Catedral tenia molts terrenys i edificacions a la Part Baixa de la ciutat, unes en propietat i altres sota la forma de domini. Així sabem, p. e., que l'any 1772 l'Ajuntament li comprà un solar per a construir-hi la Duana (MORERA 1894: 178). Tanmateix, la part més important estava a la part més oriental de la zona, tal com es pot veure en un plànol en color de 1835 existent a l'Arxiu Històric Arxidiocesà.

Encara que el plànol ja és conegut (CARDONA 1994: Apèndix gràfic), no ha estat analitzat en detall, tot i que conté una gran quantitat d'informació. A la vegada, té el mèrit que reflecteix l'urbanisme projectat en aquells moments, la qual cosa ens permet traslladar-lo sobre la plani-

10. Aquesta pujada ha estat substituïda actualment per un mur de contenció i s'ha ajardinat la zona. Les vies passaven per on ara hi ha la vorera davant dels edificis esmentats, vorera que és més ampla que a la resta de la Via Augusta.

11. Pel text, sembla que Alegret es refereix a la de la Pineda de Vila-seca.

metria actual. No porta títol ni s'identifica l'autor, però resulta molt meticulós atès que sembla fet a efectes de determinar l'abast d'una part dels terrenys venuts per particulars a la Junta de les Obres del Port, que eren sotmesos a domini del Capítol. No hem pogut localitzar les explicacions a les quals es fa menció.

El reproduïm a la fig. núm. 3, i es pot trobar traslladat sobre planimetria actual a la fig. núm. 4. La transcripció, agrupada per elements i ressenyada per números i lletres per tal de facilitar la visualització sense colors, és la següent:

Edificacions.

- 1 *Baradero*
- 2 *Torre antigua del puerto ya demolida* ¹²
- 3 *Edificio de la Direccion de las Obras del Puerto* ¹³
- 4 *Almacen del Cabildo Ecctico*
- 5 *Casa de Costa*
- 6 *Sitio donde estaban los edificios de Iglesia y Convento de PP. Capuchinos*

Terrenys

- 7 *Terreno propio en dominio util del Cabildo de Sres. Canonigos*
- 8 *Terreno propio de las obras del Puerto y antes de Pablo y Luisa Ametller Conjugues*
- 9 *Terreno de las obras del Puerto que antes era de Jose Riambau*
- 10 *Terreno del Sor. Baron de las Cuatro Torres*
- 11 *Todo este Terreno comprendido dentro del borde carmin es propio de las obras del Puerto. Antes contenia la Iglesia, Convento, huerto, viña, secano y demas pertenencias de los P.P. Capuchinos* ¹⁴
- 12 *El color verde indica que fue de Antonio Serrahima. Esta a dominicatura de la Fabrica de la Iglesia Catedral*
- 13 *Terreno a dominicatura de la Fabrica de la Iglesia que pertenecia a Piquer y Morera o(?) al Dr. Feliu. Vide explicacion de Terrenos numo. 3*

12. Probablement la construïda per l'Arquebisbe Pere de Cardona el 1527 (PALMA 1958: 153), i ja hem comentat que fou enderrocada el 1792, concretament per R.O. de 1r de juliol del mateix any (Baja y Navajas 1799: lletra H). Pensem que la seva situació és molt important, atès que Ponç d'Icart ens diu (DURAN 1984: 104) que d'ella arrancava de nou la muralla romana en direcció a la Part Alta. La trobem també designada com a Torre del Moll (Sánchez Jaramas 1777: lletra F) i Torre de Caputxins (Santa Cruz 1780: lletra O).

13. Construït el 1827 (MORERA 1894: 178). A traç més fi, dibuixa també la Bateria de Caputxins (Santa Cruz 1780: lletra N), de forma angular, així com l'inici de la Cortina de la Marina. La Bateria fou demolida per R.O. de 12 de maig de 1792 (Bada y Navajas 1799: lletra I).

14. A expenses de les Obres del Port, els Caputxins van permutar els terrenys i edificis del vell convent *vora mar* pel nou complex a construir a *l'hort de Castellarnau* (actual parròquia de Sant Joan). L'operació fou difícil per diferències de criteri amb els Castellarnau pel valor del solar i pel fet que la Junta del port va tenir que comprar els drets de l'Ajuntament sobre els terrenys de l'antic, ja que fou aquesta corporació qui els cedí en el seu moment (CARDONA 1994: 87-101)

- 14 *Terreno propio de las obras del Puerto que en 5 de Junio de 1802 compraron a Jose Pons. Esta a dominatura de la Fabrica de la Iglesia Catedral. Vide explicacion de Terrenos no. 10*
- 15 *Terreno que fue de S. Miguel del Mar, ahora de las obras del Puerto*

Carrers i places

- Calle Real*
- Calle de Apodaca*
- Calle del Señor Santian*
- Calle de la Azequia o de San Miguel* ¹⁵ [actual carrer Barcelona]
- Calle de San Fructuoso* [actual carrer Orosi]
- Plaza de Fernando 7º* [actual plaça dels Carros]
- Plaza del actual Convento de Capuchinos* [actual plaça Prim]
- *Esta calle proyectada donde hoy 11 de Junio de 1835 se halla la Pontona* ¹⁶ [actual carrer del General Contreras]

Antics Camins

- a-a *Camino muy antiguo que iba de la Bateria a la Ciudad*
- b-b *Camino que bajaba de la Ciudad al Baradero de las Naves*
- c-c *Camino que bajaba de Tarragona a la Torre del Puerto*
- d-d *Camino antiguo de Valencia para Barcelona*
- e-e *Carretera de Barcelona*
- f-f *Camino antiguo principal nuev.te redificado que bajaba al antiguo Convento de P.P. Capuchinos*

15. Aquesta sèquia, coneguda també com *dels presidiaris*, per ser aquests qui la van construir, fou projectada per treure fora del port les aigües provinents del Rec Major, després del salt del Molí (vegeu nota 3a. de la transcripció del plànol de 1800). La sèquia coberta, transformada avui dia en claveguera, transcorre per sota dels actuals carrers de Sant Miquel i Barcelona (llavors també de Sant Miquel) fins l'estació de bombeig, situada quasi enfront de l'Estació del Ferrocarril.

Tingui's present que en el mateix lloc on va estar situat el convent de Caputxins hauria existit l'església de Sant Miquel del Mar, tal com podem deduir de la vista de Wyngaerde i confirmar amb el que podem llegir en el plànol (vegeu text de la transcripció corresponent a terrenys núm. 15). L'església de Sant Miquel, fou construïda el 1224 i enderrocada segons Sanç Capdevila en el setge de 1641 (CAPDEVILA 1927: 8 i 38 respectivament), o més probablement en el de 1644, atès que en el plànol de Calbet de 1643 encara no es veu enderrocada (GABRIEL-HERNANDEZ 1987).

Això podria justificar el nom del modern carrer de Sant Miquel. Existeix una altra possibilitat, doncs el vial que corria paral·lel a l'entrada del convent i que unia els dos camins de baixada de la Ciutat, era conegut el 1593 com carreró de Sant Miquel (PALMA 1958: 141). La orientació d'aquest carreró és lleugerament angulada respecte de la del carrer del mateix nom indicat en el plànol de 1835, però coincideix en part.

Resulta curiós que de tot el carrer de Sant Miquel perdés el nom precisament el tram que li donà aquesta nomenclatura, motivat sens dubte pel fet d'ésser el d'accés des del carrer de la Unió a l'estació del tren que connectava amb Barcelona.

16. El 1819 es construí un pontó de neteja batejat *Tarragona* (BELLIDO 1883: 154).

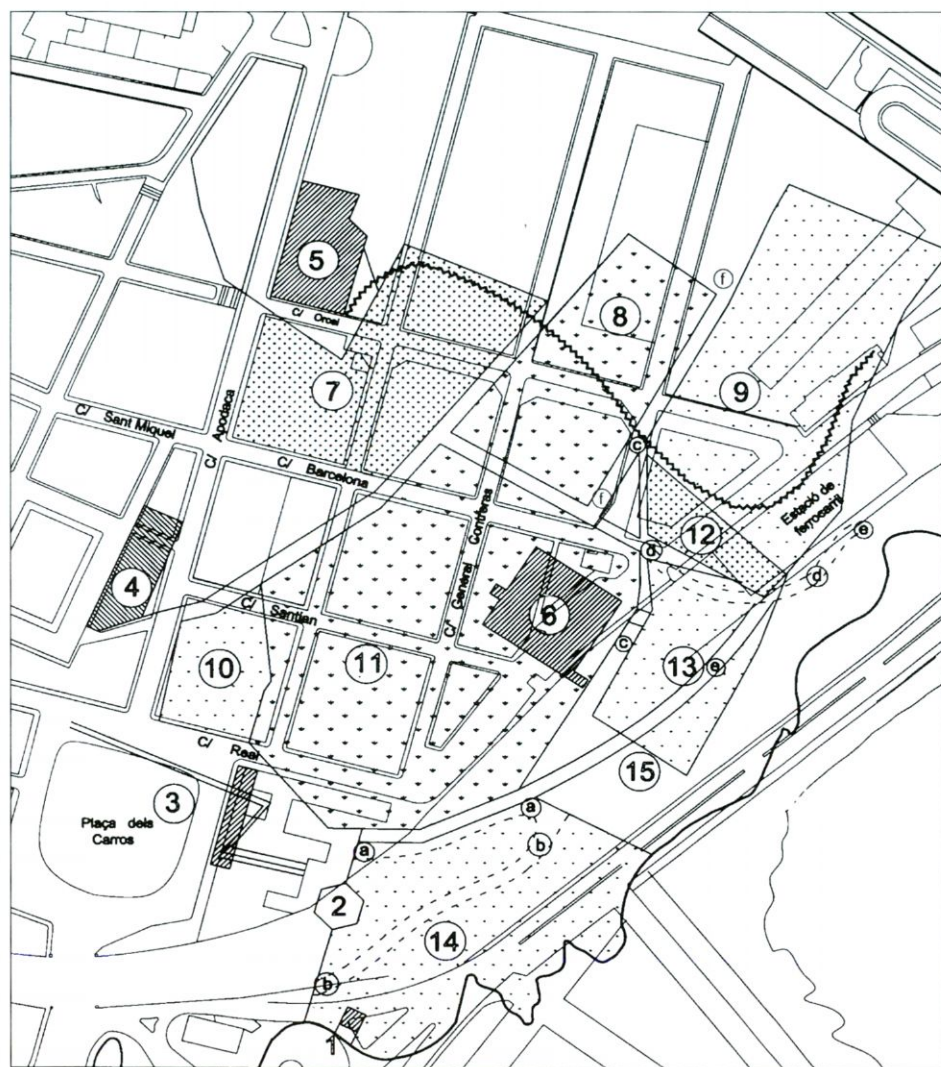


Fig. 4.- Trasl·lat del plànol de 1835 sobre la trama urbana actual.

Altres indicacions

*Puerta de Francoli*¹⁷ [indicatiu de la direcció]

Corte de las Canteras que aproximadamente tienen en 24 de Mayo de 1835

Nota: En 25 de Mayo de 1835 queda averiguado que los tres Terrenos comprendidos dentro los bordes pintados de Verde obscuro [núms. 12, 13 i 14], están a dominio de la Fabrica de la obra de la Santa Iglesia Catedral

[Escala gràfica de 90 Canes Catalanes]

2.2 El projecte de la pedrera del 1800

Hem vist a l'inici del punt 2 que a finals de 1799 les possibilitats d'extracció de roca estaven exhaurides; és més, des del 1796 la situació del Convent de Caputxins *Vora Mar* era ja desesperada per l'efecte de les barrinades (CARDONA 1994: 71+). És plantejà llavors la necessitat d'ampliar la pedrera.

Es preparà un projecte, que quedà reflectit en un plànol, (López Sopeña, 1800) del que coneixem bàsicament dues versions amb la mateixa data de 20 de desembre de 1800. Una, segons una diapositiva existent a l'Arxiu de l'Autoritat Portuària (Versió Port), procedent del *Servicio Histórico Militar* de Madrid¹⁸, i l'altre, parcial, d'un clixé de l'Arxiu del Museu d'Història (Versió Ajuntament), procedent potser de la Capitanía General de Barcelona.

El plànol de la versió Port no va signat sinó tan sols rubricat sota el plànol. Per contra, en el de l'Ajuntament signa i rubrica en Antonio López Sopeña sota la nota final, coincidint ambdues rúbriques. Aquest enginyer militar no figura en l'obra de Saturnino Bellido, ni en la dels altres autors que han treballat després en la història del port. Tanmateix, resulta un element molt important pel desenvolupament de Tarragona. Sabem que el 1796, quan ostentava el càrrec de director d'enginyers, va estar a Tarragona, i l'Ajuntament va fer gestions amb ell sobre l'enderroc del Baluard de Carles V (MORERA 1959: 194). Josep Adserà ens diu

17. D'aquest portal, situat al final del carrer Reial, quasi bé a la cruïlla amb el de Jaume I, sortia la carretera de Maria Amàlia (de Reus), construïda per R.D. de 22 d'octubre de 1827 (MIQUEL 1833: 498). Fou el primer dels portals moderns de Tarragona, que va ésser enderrocat el 1892 (SALVAT 1961: 437).

18. Aquest plànol fou donat a conèixer per Lluís Ma. Mezquida al *Diario Español de Tarragona* de data 12.03.81, en l'article "*Puerto y parte baja de la ciudad hace 180 años.*"

que el 1800 va venir de Barcelona¹⁹ per tal d'assenyalar les pedreres (ADSERA 1993: 24). El fet real és que existeixen molts plànols entre 1792 i 1804 on ell apareix, i que a les explicacions d'un altre (Samper 1806: lletra i) se'l qualifica també d'Enginyer Director.

Acompanyem una reproducció d'ambdues versions, figs. 5 i 6, així com la seva reelaboració i translació sobre planimetria actual, de manera parcial a la fig. 7, i amb caràcter general a la fig. 8, en la qual s'ha completat tot el perímetre defensiu.

En el plànol original es fixa un sector de 73,5° (lletres y-i²-w) com a zona d'explotació de pedrera, coincidint la línia més vertical quasi bé amb el Sud (8° de desviació cap a l'Oest) i ens reflecteix, amb una triangulació molt acceptable, la Tarragona de l'època des de la Rambla Vella en avall. A tal fi, traça dos eixos ortogonals (el punt d'intersecció és "U"), un vertical, seguint l'alineació dels actuals carrers de Girona i Llúria, que anomena *perfil* (punts U-2), i un d'horitzontal, que anomena *base*, seguint l'alineació que donen les fortificacions de la muralla de Sant Joan (Rambla Nova). Finalment, perllonga el *perfil* pel darrera del Baluard existent sobre la *Cala de la Coba*, (punts 2-3) per trobar el nivell del mar en aigües tranquil·les, dins ja del port. A més de la normal identificació de construccions i elements significatius, aquest plànol té un altre factor molt interessant, i és que ens reflecteix el que ell diu *depresiones de nivel*, tot donant també la del mar. És a dir que podem gaudir d'algunes cotes de nivell del terreny, que per avui resulten ser les més antigues que coneixem.

2.2.a Transcripció del text

Plano de la porcion de terreno que media entre el Recinto alto | de la Plaza de Tarragona y su Puerto, en donde se señalan los | limites en que se podrá extraer la Piedra para la formacion del | nuevo Muelle que se esta haciendo.

Explicacion

Fortificaciones

- A Baluarte de Sn. Pablo
- B Baluarte de Sn. Juan
- C Baluarte de Jesus

19. Adserà diu que era mariscal de camp i enginyer director de l'Exèrcit, sense citar la font. Ens sorprèn que fos també mariscal de camp.

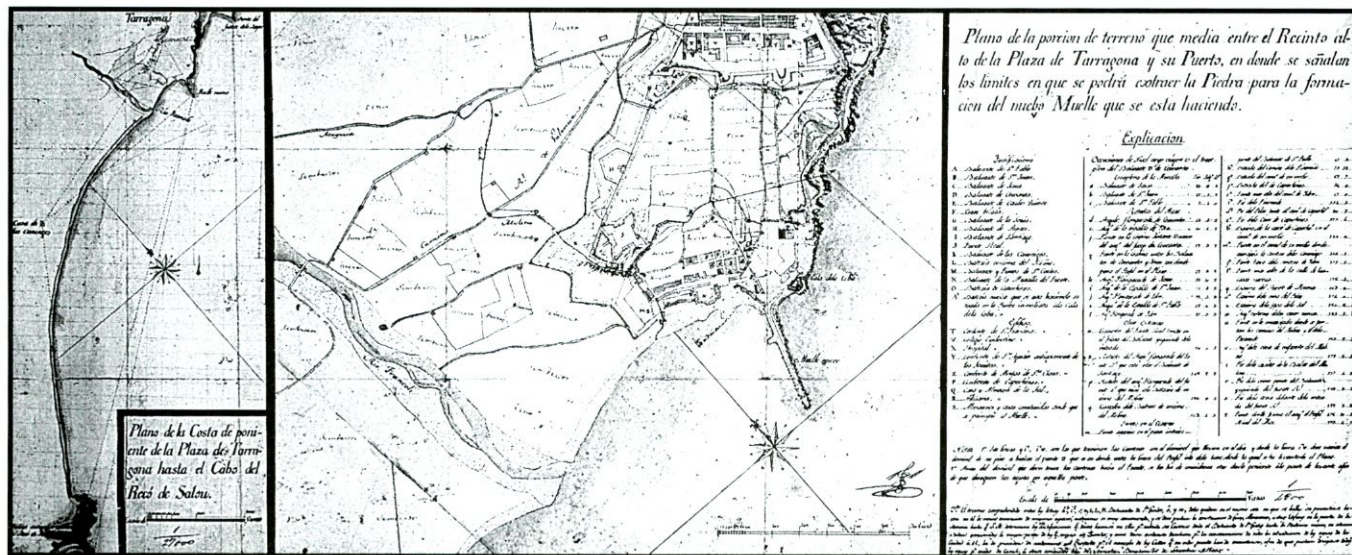


Fig. 5.- Plànol de López Sopena de 1800. Versió Port

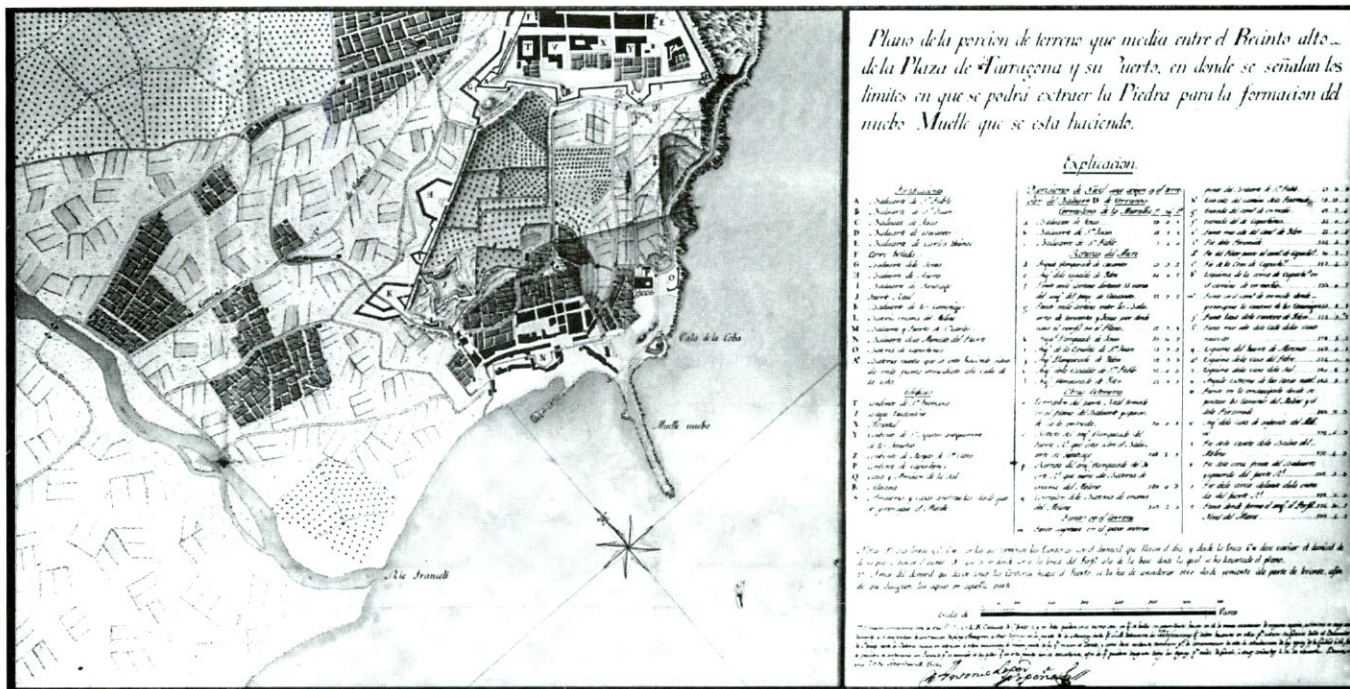


Fig. 6.- Plànol de López Sopena de 1800. Versió Ajuntament

- D *Baluart de Cervantes* ²⁰
 E *Baluart de Carlos Quinto*
 F *Torre bolada*. [o Torre Grossa]
 G *Baluart dela Senia*
 H *Baluart de Aspre* ²¹
 I *Baluart de Santiago*
 J *Fuerte Real*
 K *Baluart de los Canonigos*
 L *Bateria encima del Molino*
 M *Baluart y Puerta de Sn. Carlos*
 N *Baluart de la Muralla del Puerto*
 O *Bateria de Capuchinos*
 A² *Bateria nueva que se esta haciendo situa- / da en la punta inmediata a la Cala dela Coba* ²²

Edificios

- T *Conbento de Sn. Francisco*
 V *Colegio Tridentino*
 X *Hospital*
 Y *Conbento de Sn. Agustín, antiguamente / de los Jesuitas*
 Z *Conbento de Monjas de Sta. Clara*
 P *Conbento de Capuchinos*
 Q *Casa y Almacen de la Sal*
 R *Aduana* ²³
 S *Almacenes y casas construidas desde que / se principio el Muelle*

Depresiones de Nivel cuyo origen es el terre- / plen del Baluarte D de Cervantes

	<u>Terreplenes de la Muralla</u>	<u>Ps.</u>	<u>Pulgs</u>	<u>ds.</u>	<u>[cota]</u> ²⁴
a	<i>Baluart de Jesus</i>	29	11	8	47,20
b	<i>Baluart de Sn. Juan</i>	42	1	8	43,81
c	<i>Baluart de Sn. Pablo</i>	7	4	0	53,51

20. Evidentment en honor d'en Gaspar Cervantes de Gaeta, Cardenal-Arquebisbe de Tarragona i creador de la Universitat de Tarragona el 5 de juliol de 1572 (ROVIRA 1991: 5), qui en el segle XVI va desplaçar (PALMA 1956: 42) la línia defensiva del migdia de la ciutat des de la Muralleta (Rambla Vella) fins a les noves fortificacions de la Muralla de Sant Joan (Rambla Nova). Avui dia, un carrer de l'Eixample porta el seu nom, que molt sovint és confós amb l'autor del Quixot.

21. Conegut també com a Baluard de Sant Domènec (Suchet 1811: lletra J), Lluqueta de Sant Domènec (Ruiz 1827: núm. 57) i Lluqueta de Sant Carles (Asoga 1869).

22. Conegut després com Fort dels Walons (Ruiz 1827: núm. 91).

23. Edificada per la ciutat, es va acabar de construir el 1777 (GALENDE 1996: 232, exp. núm. 5). En l'apartat anterior, en parlar dels terrenys de la pedrera, ja hem fet esment de la compra del solar. Ende-rrocada el 1811, fou reedificada a l'illa de cases compresa entre els carrers Rebolledo, Nou de Sant Pau, Sant Josep i Smith. Aquest edifici, on també estaven instal·lades les oficines d'Hisenda, resultà molt afectat durant el bombardeig del dia 8 d'octubre de 1938 (GONZÁLEZ HUIX 1990: 106).

24. Hem afegit aquesta columna, traslladant els valors que dona, a cotes sobre el nivell del mar. Tingui's present que la conversió no és directe, sinó que una vegada transformats els valors a metres, s'han hagut d'anar restant del que té el punt més alt, "D", que és de 55,56 m s.n.m.

		<u>Ps.</u>	<u>Pulgs</u>	<u>ds.</u>	<u>[cota]</u>
<u>Retretas del Muro</u>					
d	Angulo flanqueado de Cervantes	43	5	2	43,46
e	Ango. dela espalda de Yden	30	6	2	47,05
f	Punto en la Cortina distante 15 varas/ del ango.del fuego de Cervantes	22	9	2	49,21
g	Punto en la cortina entre los Balu-/ artes de Cervantes y Jesus por donde/ pasa el perfil en el Plano	42	9	8	43,63
h	Angulo flanqueado de Jesús	53	10	2	40,55
i	Ango. de la Espalda de Sn. Juan	71	9	9	35,54
j	Ango. flanqueado de Yden	72	5	3	35,37 ²⁵
k	Ango. de la Espalda de Sn. Pablo	32	6	3	46,49
l	Ango. flanqueado de Yden	37	3	3	45,17 ²⁶
<u>Obras exteriores</u>					
n	Terreplen del fuerte Real tomado/ en el flanco del Baluarte yzquier-/ do de la entrada	90	0	9	30,46
o	Retreta del ango. flanqueado dell/ fuerte Rl. que esta sobre el Balu-/ arte de Santiago	108	2	9	25,40
p	Retreta del ango. flanqueado del ful/ erte Rl. que mira a la Bateria del/ encima del Molino	120	0	3	22,11
q	Terreplen de la Bateria de encima/ del Molino	109	4	3	25,09

Puntos en el terreno

m	Punto superior en el paseo interior/ frente del Baluarte de Sn. Pablo	41	3	9	44,04 ²⁷
h ²	Entrada del camino de la piramide	75	11	3	34,40
g ²	Entrada del camo. de en medio	62	7	6	38,11
f ²	Entrada del de capuchinos	54	0	0	40,51
e ²	Punto mas alto del camo. de Yden	47	0	6	42,45
i ²	Pie de la Piramide ²⁸	154	5	9	12,51

25. Avui 37,30 m s.n.m.

26. Avui aprox. 37 m s.n.m.

27. Correspon al bell mig del carrer Cañellas, avui a la cota de 36 m s.n.m.

28. La piràmide resulta un topònim determinant en el plànol, donant nom fins i tot a un camí (actual carrer de la Unió) segons López Sopeña. Tanmateix, no hem sabut trobar cap referència bibliogràfica sobre aquest nom. Per la situació al plànol, aquesta piràmide estaria a la cantonada dels carrers Sant Magí i Rebolledo i podria ser el petit element de planta quasi quadrada grafiat en blanc i situat en aquest lloc en el plànol de Vicenç Roig (Vicentó 1813). Potser les restes d'un element del teatre romà?

		<i>Ps.</i>	<i>Pulg.</i>	<i>ds.</i>	[cota]
<i>d</i> ²	<i>Pie del Pilar junto al camo. de Capuchis</i>	90	7	7	30,30 ²⁹
<i>c</i> ²	<i>Pie de la Cruz de Capuchis</i>	121	4	7	21,73
<i>b</i> ²	<i>Esquina de la cerca de Capuchis. en/ el camino de en medio</i>	133	0	7	18,48
<i>m</i> ²	<i>Punto en el camo. de en med[i]o donde- principia la cantera de los Canonigos</i>	155	1	1	12,34
<i>j</i> ²	<i>Punto baxo de la cantera de Yden</i>	171	1	7	7,87
<i>l</i> ²	<i>Punto mas alto dela calle de las casas/ nuevas</i>	178	5	7	5,83
<i>y</i>	<i>Esquina del huerto de Morenas</i> ³⁰	169	0	1	8,47
<i>a</i> ²	<i>Esquina de la casa del Pobre</i>	174	0	1	7,07
<i>z</i>	<i>Esquina de la casa dela Sal</i>	180	8	1	5,21
<i>x</i>	<i>Angulo extremo de las casas nuevs</i>	185	1	7	3,97
<i>u</i>	<i>Punto en la encrucijada donde se/ juntan los caminos del Molino y el/ dela Piramide</i>	183	2	3	4,51
<i>v</i>	<i>Ango. dela casa de enfrente del Moli-/ no</i>	172	6	9	7,47
<i>t</i>	<i>Pie de la casita de la Balsa del/ Molino</i>	137	4	9	17,27
<i>r</i>	<i>Pie de la cerca frente del Baluarte/ yzquierdo del fuerte Rl.</i>	132	5	3	18,65
<i>s</i>	<i>Pie de la cerca delante dela entra-/ da del fuerte Rl.</i>	128	3	3	19,82
2	<i>Punto donde forma el anglo. el Perfil</i>	176	10	1	6,28
[3]	<i>Nivel del Mar</i>	199	4	7	0,00

En el mes de març de 1971, van realitzar-se les excavacions arqueològiques prèvies a la construcció de l'edifici existent actualment a l'esmentada cantonada. L'excavació fou dirigida per Manuel Bergeles, llavors director del Museu Nacional Arqueològic; es realitzà el pertinent reportatge gràfic i en Lluís Papiol va confeccionar la planimetria. Malauradament, que tinguem coneixement, els treballs no han estat publicats. Sabem que aparegué un basament similar al que després fou trobat a l'altre costat del Teatre romà, així com altres basaments fets amb carreus (9 filades, de les que se'n van extreure uns quants).

Segons un dels que hi van col·laborar, en Joan Ribas Boix, el basament tindria una forma tronco-cònica, en un reompliment amb abundant ceràmica grisa. Tal vegada, podria tractar-se de la part inferior d'una construcció piramidal.

29. Avui cota 9,50 aprox.

30. En realitat hauria de posar Morenes. Es correspon amb el terreny que en el plànol de 1835 s'atribueix al Baró de les Quatre Torres. El Sr. Carles de Morenes y de Caçador, regidor perpetu de la ciutat i diputat a les Corts de 1789, aquest mateix any fou nomenat Baró de les Quatre Torres. Mort per l'epidèmia de tifus de 1809, el seu fill, Carles de Morenes i Bertràn, fou el primer alcalde constitucional de la recentment alliberada Tarragona el 1813 (MORERA 1959: 179, 244 i 318). El R.D. de 4 de maig de 1814, reinstaurà el règim absolutista, el 29 de setembre es nombrà un ajuntament interí i el 23 d'octubre van assumir el càrrec de regidors perpetus els de 1808 (MORERA 1959: 326-327). Tanmateix, sembla que el títol de primer alcalde constitucional s'adjudicà també a Josep Ignasi d'Alemany el 1822 (COLL 1988: 11).

Notas

1ª Las líneas y_i^2 [y] i^2w son las que terminan las Canteras con el desnivel que llevan el día, y desde la línea i^2w deve variar el desnivel del de su piso a buscar el punto U que es en donde corta la línea del Perfil a la de la base, desde la qual se ha levantado el plano.

2ª A mas del desnivel que deven tener las Canteras hacia el Puerto, se les ha de considerar otro desde poniente á la parte de levante, afin/ de que desaguen las aguas en aquella parte.

Escala (gráfica) de 700 Varas

3ª El terreno comprehendido entre las letras b^2 ., i^2 ., s, r, t, L, K, Baluarte de Sn Carlos, [M] o, y m debe quedar en el mismo ser en que se halla sin permitirse hacer en el la menor excavación de ninguna especie, asimismo es muy com- / beniente, y se deve privar la construcción de Casas, Almacenes ú otros Edificios en la parte de la Marina hasta que S. M. determine las Fortificaciones que deben hacerse en ella para cubrir su caserio desde el Baluarte / de Sn Carlos hasta la Bateria nueva en atención á estar arruinadas la mayor parte de las que miran al Puerto; y como deve evitarse tambien para la conservacion de éste la introduccion de las aguas de la Ciudad á él, ha / de preceder de antemano un Proyecto para el arreglo de las Calles que en esta parte han de executarse, a fin de que puedan dirigirse todas las aguas por medio de Canal, ú otros conductos a la de Levante. Barce- / lona 20 de setiembre de 1800.

Antonio Lopez / Sopena

2.2.b Diferències entre les dues versions del plànol

A la versió Port s'identifiquen els conreus amb el nom de sembrats, vinyes i horts, mentre que a la versió Ajuntament estan expressats simbòlicament amb trama de punts, ceps, i parades respectivament. Podem dir que es complementen: A la primera, al resultar més net el plànol, és més fàcil veure la situació dels punts topogràfics, mentre que a la segona resulta més fàcil fer-se idea de la distribució de conreus. En aquest aspecte, cal ressenyar que a la versió Ajuntament no es veu bé l'eix horitzontal o base de l'aixecament, ni estan escrits els topònims de la Rambla i *Acequia del Molino* (Rec Major) i, dins de l'explicació, falta posar el número "3" com identificatiu del punt on es va prendre el nivell del mar.

On trobem més diferències, diferències que són significatives, és en el tractament de les fortificacions de ponent, concretament des del Baluard de la Sínia fins al de Sant Carles. En la versió Ajuntament estan ben definides, mentre que a la versió Port no estan acolorides i sovintegen les línies discontinües. Pensem que la versió Port és més correcta, doncs segurament estaven en procés de demolició per tal d'aprofitar la pedra dels paraments. En un plànol posterior (Samper 1806), s'indica que és un "*recinto antiguo demolido del que no existen mas que las tierras*" (lletra f), i que el Fortí Reial és "*...un cuadrilátero en el día solo de tierra..*" (lletra h de l'explicació). Això ens justificaria que, amb motiu de la

Guerra del Francès, s'haguessin de refer les fortificacions de manera urgent, amb poques garanties estratègiques i constructives, i com a conseqüència, també justificaria en molt bona part el trist final del Setge de 1811. Tot això queda molt ben reflectit a les memòries d'un oficial naval britànic que va participar en l'esmentat setge (CRAWFORD 1999: especialment p. 268).

Corroborava aquesta deficiència el fet que quan es tractà de refer el sistema defensiu amb motiu del trienni liberal, aquesta part de les fortificacions exteriors experimentà una profunda transformació. Es dissenyà un nou Baluard, el d'Orleans, en el lloc que havia ocupat el dels Canon-ges. A més, per tal de protegir la població de la Part Baixa s'avançà la línia defensiva en direcció al riu, construint-se el Baluard de la Reina Amàlia,³¹ aproximadament a la cruïlla dels carrers Smith i Jaume I, i en paral·lel a aquest darrer carrer s'edifica una nova muralla fins arribar al Llatzaret, que era un altre punt fortificat. També es reedificà el Fortí Reial, canviant una mica el disseny puix es van escurçar les característiques puntes d'estrella.

2.2.c Elements remarcables ressenyats al plànol

Ressaltarem en primer lloc l'**escullera romana** (marcat amb la lletra "Φ" del planol de la fig. 7), coneguda en altres temps com *Faralló*³². En Saturnino Bellido escriu sobre aquesta construcció:

"Según opinión del distinguido Ingeniero civil D. Antonio Echanove y Echanove, la escollera romana no era como las nuestras una calzada, sino unos mechones que se elevaban del fondo del mar a distancias regulares, y de uno a otro iba un fuerte arco cuya continuidad constituía en la superficie del agua un muelle con sus almacenes y edificios.....Aun quedan vestigios del martillo del muelle en la citada playa, en dirección de la calle de Castellarnau,

31. És lamentable que entre el 1996 i 1997 van ser enderrocades les restes d'aquest Baluard, que fins fa poc encercava el recinte dels magatzems de la Brigada Municipal, i que abans havien estat dependències del Tramvia de Tarragona. Tot i amb els advertiments i denúncies de la Reial Societat Arqueològica, fou el propi Ajuntament qui va realitzar la desfeta impunement. De tot el conjunt defensiu de ponent tan sols queda el testimoni d'uns paraments situats entre la Plaça de Toros i el darrere de les cases del carrer Sevilla.

32. Sánchez Real ressalta l'equivalència *Farralló - Serralló*, que hauria donat nom al barri del Serrallo (SÁNCHEZ 1995: 123). En castellà aquestes restes també eren conegudes com *los Mogotes* (Ruiz 1827: núm. 105), paraula derivada del basc *muga*, molló.

y antes de 1843 se elevaba más de dos metros fuera de la arena en forma de peñasco, que mandó quitar a barrenos el director de las obras del puerto D. Ciriaco de Muller, porque, dice, estorbaba a los pescadores³³: no obstante, antes de destruirlo fue examinado y se veía que lo formaba una masa petrificada de cal hidráulica y guijarros de río de todas dimensiones puestos á granel, distinguiéndose todavía las uniones de las tablas de los cajones que encerraron el material ...” (BELLIDO 1883: 136).

En el plànol queda bastant ben definida la **xarxa d'irrigació** amb aigües del Rec Major (vegeu fig. 7, amb línia de punts). Des de la **bassa del Molí** (punt “φ”), sortia un ramal conegut com **Rec de Castellarnau**, atès que arribava fins l'hort d'aquesta família, hort on després s'hi va ubicar el nou Convent de Caputxins, tocant a la Mitja Lluna o plaça Prim.

Tanmateix, el rec no acabava aquí sinó que des de l'actual plaça Prim (punt “η”) es perllongava per l'altre costat del carrer de la Unió fins a la tanca del convent de Caputxins *Vora Mar* (punt “μ”) i també fins a un rentador (Santa Cruz 1780: lletra P), o abeurador (PALMA 1958: 142).

Santa Cruz dibuixa aquest rentador com una planta rectangular d'aproximadament 30 per 6,50 m, situada en l'espai en blanc que en el plànol de 1835 hi ha entre el terreny del Baró de les Quatre Torres i la Cortina, i adossada a aquesta en el sentit longitudinal, la situació del qual hem afegit al plànol de la fig. 7 (punt “π”). Dibuixa a més una sèquia o rierol que desguassa a mar obert (punt “δ”) identificat en un altre plànol (Bada y Navajas 1799: lletra R) com “*Arroyo de agua del Río*”, la qual cosa demostra que la sèquia o rec arribava fins aquí.

Tornant ara a la bassa del Molí, després del salt d'aigua, tal com veiem al plànol, una altra sèquia desguassava a la platja (punt ψ) les aigües sobrants³⁴. Precisament, per tal d'evitar les seves aportacions de terres i fang al port, es projectà la sèquia de Sant Miquel, com hem pogut veure a la nota al peu número 15.

33. Amb tota probabilitat, en una excavació arqueològica encara es podria trobar la part que llavors era enterrada dels esmentats estreps.

34. Aquest punt ens marca quasi bé el centre de la cala que existia als peus del tossal on estava assentada l'antiga Tàrraco. Un extrem seria el del promontori de la plaça dels Carros (punt 3 del plànol) i l'altre el punt [ρ]. Ens diu Saturnino Bellido que en aquest darrer punt, on va estar el Llatzaret, hi havia roca a flor d'aigua (BELLIDO 1883: 136).

Pel que fa a la **xarxa de camins** de connexió amb la Part Baixa, ens marca els quatre ramals bàsics que ja podem trobar al plànol publicat pel P. Florez, que ara podrem situar amb més exactitud, i ens determina l'entramat de la part més propera al mar. Se'ns resolen algunes incògnites, però en bona part seguim amb la indeterminació en què es van trobar el P. Andrés de Palma i Salvat i Bové. Aquesta indeterminació ve donada pel fet que la part de la *Marina* a l'oest del carrer Apodaca va canviar quasi totalment el seu urbanisme en el decurs del segle XVIII i perquè pot semblar aleatòria la manera en què a vegades es distingeix entre moll i port en documents antics.

Respecte al que en el plànol s'anomena *camino de Capuchinos*, podem identificar avui en dia el seu inici amb la casa del núm. 34 de la Rambla Nova. Si observem un plànol cadastral actual, veiem que aquest edifici disposa d'un pati posterior allargat en direcció al carrer Armanyà, de menys de 4 m d'amplada, que coincideix amb la triangulació que ens dóna López Sopena.

Hem vist abans (vegeu de nou la nota al peu núm. 15), la coincidència d'ubicació del convent de Caputxins amb l'església medieval de Sant Miquel. Podem considerar doncs que el camí de Caputxins és el que abans havia estat el documentat com a *camí de Sant Miquel* (PALMA 1958: 141).

En el plànol abans estudiat de 1835 podem veure que els identificats com a antics camins a la *Torre del Port* i al *Baradero de las Naves* són perllongaments del camí de Caputxins. És fàcil deduir que el camí vell del port i el camí de Sant Miquel del Mar són el mateix, cosa que ve confirmada pel fet que en un document notarial de 1601 s'indica "...*partida dicti lo camí del port ço de Sant Miquel de la mar...*" (SALVAT 1961: 423).

Podem deduir que en un principi el port medieval seria pròpiament una zona d'ancoratge al sud de Sant Miquel³⁵, probablement enfront de l'escar abans esmentat, i les persones i mercaderies es transportarien en "*gróndoles per carregar é descarregar*" (MORERA 1911:15). Per augmentar la seguretat i funcionalitat del port calia la construcció d'un moll. Aquest procés es produí arran del privilegi de Ferran II atorgat el 8 de març de 1484, i així, el 1491 sortien a subhasta les obres de construcció d'un moll de cent canes de Montpeller de longitud (MORERA 1911: 17-19), o sigui quasi 200 m.

35. Recordem el naufragi en aquest lloc de les dues naus de Jaume I l'any 1230, al retornar de Mallorca (MORERA 1911: 13).

Tornant al plànol de López Sopena, podem identificar el tram final del *camino de en medio*³⁶ en el carreró que avui es conserva entre el carrer Apodaca i el Nou de Sant Pau, tal com veiem perfectament en el plànol de 1835. Aquest camí seria el conegut antigament com *del Moll*,³⁷ i podem suposar que d'abans d'aquest tram final sortiria un trencant en direcció a l'abeurador del port, denominat *camí de l'Abeurador* en el *Capbreu de les Poncelles* de 1617 (PALMA 1956: 78).

El *camino de la Pirámide*, correspon als actuals carrers de la Unió³⁸, Sant Magí i Nou de Santa Tecla fins a la cruïlla del de Sant Miquel (punt "u" del plànol), i a partir d'aquí el designa com a *camino del Molino*. Sembla que amb anterioritat a la nova urbanització de la Part Baixa a finals del segle XVIII, motivada per l'inici de la construcció del port modern, aquest camí no entroncava directament amb l'antic barri de la Marina³⁹. És per això que pensem que fou més tard que a una part seva se li donà el nom de *camí nou del Port*.

El *paseo interior* (lletra m del plànol), anava al llarg de la *Cortina Reial* fins arribar al *Fortí Reial*, i seria posteriorment denominat *camí de Ronda*, en el tram comprès fins a la *Porta de Lleida* (Plaça Ponent).

Al plànol, resulta molt bona la definició de la **carena rocosa del Sud-est**. Aquesta carena baixava des de el lloc on estava el Baluard de Cervantes (o de Toro), lletra D, fins a un promontori que s'endinsava en el mar en el lloc on avui arranca el Dic de Llevant. El vessant cap a la torrentera que dividia en dos el pendís on és emplaçada la ciutat⁴⁰ i que correspondria als carrers de la Unió i Rebolledo, tenia una inclinació rela-

36. No hem trobat cap referència bibliogràfica a aquest nom. En el plànol de Flórez se li diu, erròniament, de Caputxins.

37. El Notari Damià Rosell, el 1541 situa un terreny entre els carrers del Port i del Moll (PALMA 1958: 142) i el Capbreu de 1593 un altre entre els de Sant Miquel i el Moll (PALMA 1958: 141).

38. El retolament actual d'aquest carrer es va fer el 30 de juny de 1833 (SALVAT 1961: 466 i 467). Diu aquest autor que abans de la seva urbanització aquest carrer era el camí *nou* del port.

39. Veiem en el plànol que sembla existir una connexió a mig realitzar des de la part superior de les escales del carrer Rebolledo, feta en diagonal (alineació que avui és una mitgera a l'illa cadastral núm. 23 de la zona), fins entroncar amb el perllongament del carrer Nou de Sant Pau, en un lloc situat al peu de les actuals escales del carrer Cartagena. Després, per l'esmentat carrer Nou de Sant Pau, connectaria amb el *camí del mig*. Seria després que es perllongaria el carrer Rebolledo des del de Sant Miquel fins enllaçar amb el carrer de Sant Magí, i es consolidaria la part baixa del Nou de Santa Tecla. És de suposar que tot estaria relacionat amb la urbanització definitiva del carrer de Sant Miquel, en el moment de construcció de la sèquia del mateix nom.

40. Es pot trobar una bona descripció de les característiques del relleu de la ciutat a RECASENS 1966: 34+.

tivament suau, però l'altre vessant, el de mar, era una veritable rossola.

Veiem que el promontori final, la zona compresa entre l'actual plaça dels Carros i la *Cala de la Cova*, ja era rebaixat i anivellat l'any 1800, però si ens fixem en la zona de més amunt del Convent de Caputxins, veiem dues coses molt interessants. La primera és la complexa figura que forma el terreny, precisament darrere del convent⁴¹, que podria correspondre a una cavitat a la roca. La segona, més amunt, és el buit pregon, d'accentuada concavitat que trenca la línia d'aquest vessant rocallós, que pensem correspon a la *balma de les Rochas* que esmenta Pons d'Icart (DURAN 1984: 104). Sembla que aquest lloc es deia popularment *Despeñaperros* i fou un lloc de grans troballes arqueològiques en els terrenys de Juan Fernández⁴² (MORERA 1894: 169).

Pensem que resulten molt indicatives les línies de partió o **tanques de terrenys** dibuixades al plànol (vegeu fig. 7, amb línies de traces). S'observen en elles condicions d'ortogonalitat i paral·lelisme que fan pensar en una pervivència d'alineacions d'antics carrers i/o mitgeres. Finalment, volem mencionar com a altres elements significatius els crestalls de roca que semblen presentar-se davant els Baluards de Jesús, Sant Joan i Sant Pau, que estratègicament justifiquen la situació dels esmentats baluards.

2.2.d Superposició a la planimetria actual

Seguint el sistema d'aproximacions successives, per situar els elements o conjunts que s'indiquen, hem emprat els següents plànols:

- Rec Major Monravà 1963 i Pujol 1922
- Rec de Castellarnau Camón 1854
- Fortificacions de l'Explanada
 (Rambla) i Fortí Reial Monguió 1894, Full 1er.
- Presidi del Miracle Monguió 1894, Full 3er.
- Perímetre de Fortificacions
 exterior (1823) *Perímetre de Fortificacions, c.1890*
- Detall fortificacions del SO (1800) Camón 1854 i Arájol 1850
- Zona del SE de la Pedrera del Port Camón 1854 i *Terrenys* 1835
- Edificis Rambla Vella Llorente 1775

41. Millor dir al davant, ja que aquest tenia l'entrada en direcció a la ciutat.

42. Per a la situació exacta de la casa de Juan Fernández, vegeu el Perfil 14/97 de l'apartat 2.3 d'aquest treball.

En base a aquests elements ja fixats, la resta s'han situat realitzant triangulacions directes del plànol de López Sopena, excepte la zona compresa entre els carrers Smith, Sant Miquel, Castellarnau i Apodaca, en què, per coincident, s'ha partit de l'urbanisme avui consolidat. La trama urbana actual sobre la que s'ha fet la superposició té com a base els fulls cadastrals E 1/500 de l'any 1986, posats al dia fins a finals de l'any 2000.

2.2.e Addendes d'interès i variacions

Ens hem permès incloure en la visualització del plànol de López Sopena una sèrie d'elements que pensem serveixen de referència o ajuden a una millor comprensió, que són els següents:

- [α] Porta de Sant Joan⁴³, que no figurava al plànol.
- [β] Torre del Port i Baluard de Caputxins, llavors ja enderrocats.
- [χ-χ] Claveguera de Sant Agustí o dels Jesuïtes, que anava des dels carrers de Sant Agustí fins a la balma de les roques, per la definició topogràfica que aporta⁴⁴.
- [δ-δ] Gran claveguera romana, segons dades del Sr. Miquel Aleu, per la mateixa raó⁴⁵.
- [ε] La font del Moll, marcada amb un petit cercle al costat del edifici existents en el plànol a l'actual plaça dels Carros⁴⁶.
- [λ] La modificació del Rec Major a la zona de la Plaça de Toros i que correspon amb el recorregut que tenia a les darreries del s. XIX i durant el XX.

43. Ocupà aquesta posició almenys fins a 1827 (Ruiz 1827: núm. 51), i després la van traslladar al perllongament del carrer de Sant Francesc (Bartolí 1852: lletra O).

44. Aquesta claveguera, que també hem trobat identificada com a "*Conducto o desagüe de la ciudad al mar*" (Ruiz 1827: lletra y), encara funciona avui dia. El carrer de Sant Agustí ha estat denominat en certs moments com *carrer de les clavegueres* (SÁNCHEZ REAL 1997: 113), atès que per l'interior de les actuals cases dels números senars hi passa una claveguera romana, vegeu nota següent.

45. Aquesta claveguera, provenint del carrer de Sant Agustí (probablement del Circ), anava a parar a mar obert, travessant el promontori rocós que hem esmentat, la qual cosa ajuda a definir el lloc on aquest, almenys, arribava. Vegeu ALEU 1983.

46. La situació de la font del Moll o de la Marina la trobem a Sánchez Jaramas 1777, lletra k. El mateix militar ens en parla al seu informe sobre el nou port a construir (SÁNCHEZ REAL 1995: 213). El 1827, en el seu lloc s'indica l'existència d'un pou (Ruiz 1824: punt 118). És de suposar que amb els rebaixos de la roca la deu s'aniria estroncant; així, a Bartolí 1852: lletra g, se'ns indica "*... cuando falla la de la fuente del muelle*". Vegeu també PALMA 1958: 146+.

Com a planta del convent de Caputxins, hem preferit posar la del plànol de 1835. Finalment, amb línia de traces, hem senyalat com podria ser l'acabament del promontori de la plaça dels Carros i l'inici del moll antic, en base als planols de Massé 1713, Marín 1749, Sánchez Jaramas 1777 i Saliquet 1795.

2.3 Dades de la pedrera el 1852

El plànol de Bartolí ens dóna les alçades del tall de la Pedrera el 1852, en una línia que depassa ja els límits que va fitxar López Sopena, i que són de 50, 70, 84 i 85 peus, o sia 13,94 m, 19,50 m, 23,40 m i 23,68 m. Malaauradament, aquests valors van referits al nivell inferior del terreny, que no sabem quin era exactament. Incrementant aquests valors en 8 m, ens donen unes magnituds possibles però no fiables.

3. URBANITZACIÓ DE L'EIXAMPLE

El vuitcentista Eixample de Tarragona fou aprovat per RO de 7 de maig de 1857 (Monguió 1894), tres anys abans que ho fos el pla Cerdà de Barcelona (CABANA 1995: 65). Tarragona, després de Santander, fou la segona ciutat d'Espanya en aconseguir l'aprovació (ARESTÉ 1982: 145). Estar acollit a la Llei d'Eixample hauria de tenir importants beneficis⁴⁷. Salvat i Bové escriu que el 1894 l'Ajuntament va fer Fills Predilectes al Baró de les Quatre Torres i a Joan Cañellas y Tomàs per haver aconseguit per a la Ciutat la seva pròrroga. A més, es posà el nom del segon a un tram del carrer de Ronda (SALVAT 1961: 473), nom que encara conserva.

No és el nostre objectiu fer aquí un estudi detallat de la urbanització de l'Eixample⁴⁸, però sí ens interessa des del punt de vista de les transformacions que comportà al relleu de la ciutat. A l'Arxiu Arxidiocesà, està dipositat l'arxiu de Ramon Salas Ricomà, que va ser Arquitecte Municipal, Provincial i Diocesà⁴⁹. Entre la documentació tècnica que conté, en

47. Per exemple, la declaració d'utilitat pública. Vegeu la Llei d'Eixample de 29.06.1864 (ARESTÉ 1982: 228).

48. Si és de l'interès del lector, recomanem el llibre de Jaume Aresté ja citat.

49. Vegeu SOBERANAS 1962. Aquest autor indica que existeix una monografia inèdita de Salas titulada *Memoria sobre el ensanche de Tarragona* que no hem trobat i que seria interessant rescatar.

el lligall XX, sobre obres diverses a Tarragona, existeix abundant informació sobre la urbanització de l'Eixample, no tan sols seva, sinó també de Magí Tomàs, antecessor d'ell com a arquitecte municipal.

El conjunt sembla correspondre a esborranys d'informes i documents justificatius d'estats de medició per al càlcul volumètric del moviment de terra i roca previst en el projecte d'anivellació dels principals carrers de l'Eixample. Entre ells, hem trobat una sèrie de perfils amb cotes primitives del terreny, realitzats entre els anys 1876 i 1889, i que ens donen una important evidència objectiva del relleu del terreny abans de la transformació d'aquesta part de Tarragona. Si es comparen aquestes dades amb les cotes que podem trobar en el Full Topogràfic 473, escala 1/5.000, de l'Institut Cartogràfic, corresponent al vol de 1989, es pot apreciar la magnitud d'aquesta transformació.

No reproduïm gràficament els perfils, sinó que a continuació recollim els valors analítics de distància i cota de forma seqüencial, respectant els noms de carrers o elements singulars que es donen en ells i indicant en tot cas el nom actual⁵⁰. En els encapçalaments de cada sèrie consta la referència que hem trobat en els diferents plec del lligall XX, l'any d'aixecament del perfil, el nom del carrer i qui el signa. En certs punts es pot apreciar que a una mateixa distància corresponen dues cotes diferents, la qual cosa ve motivada pel fet que els perfils interceptaven restes de fortificacions o esglaons de terrasses.

14/91 1876. Rambla de Sant Joan i diversos

Baixada de Toro

<u>Cota</u>	<u>Distància</u>	<u>Observacions</u>
42,82	0	Eix Esplanada [Rambla Nova]
40,89	20	
40,20	25	
38,11	40	
36,25	60	
33,75	87,85	Eix Gov. Gonzalez
32,41	100	
30,54	120	
28,44	140	
26,63	160	
23,87	187,20	Eix Perllongament c/ Reding [Pons d'Icart]

50. Es pot trobar la planta general de l'Eixample i les denominacions originals dels carrers al plànol de Monguió de 1894.

Hospital [Comte de Rius] i Méndez Nuñez

<u>Cota</u>	<u>Distància</u>	<u>Observacions</u>
40,26	0	Eix August
39,35	20	
38,50	40	
37,695	60	
37,32	78,95	Eix Esplanada [Rabla Nova]
36,71	101,60	
35,575	120	
34,645	140	
33,67	160	
32,725	176,87	Eix Gov. Gonzalez

14/92

1877. **Carrer d'August.** Arq. Municipal Magí Tomàs

<u>Cota</u>	<u>Distància</u>	<u>Observacions</u>
41,79	0	
40,26	107,5	Eix c/ Hospital
43,15	177,10	
46,82		[salt fortificació]
45,975	180	
45,885	240	
49,45	253,70	
49,335	259,9	Eix c/ Nou [Ixart]
50,61	280	
50,93	285,30	
54,07		
55,325	296,60	
50,26	297,30	
49,72	305,40	
54,29	309,40	
56,35	313	
47,60	321,30	
47,00	352,90	
39,82	354,90	
40,33	414	Camí [accés fortific.]
39,71	421	
37,82	436	Eix carretera Castelló [Av. Pau Casals]

1877. **Carrers Armanyà - Governador González.** Arq. Municipal Magí Tomàs (compari's amb el perfil 14/97).

<u>Cota</u>	<u>Distància</u>	<u>Observacions</u>
33,34	0	Eix Baixada de Toro
34,63	17	
34,92	80	
35,52	84	
38,29	99,50	Eix c/ S. Oleguer [R. de Llúria]
40,00	118,95	

<u>Cota</u>	<u>Distància</u>	<u>Observacions</u>
41,98	147,30	
42,91	166,25	
41,05	195	
38,67		[Caixa c/ Adrià, ja rebaixat]
38,67	197,67	Eix perll. c/ Sant Agustí [Adrià]
32,72	294,87	Eix perll.c/ Hospital [Méndez Núñez]
31,96	320	
30,30	360	
30,94	363,69	Eix c/ Unió
30,69	380	
33,62	444	
34,67	450,19	Eix c/ Nou [Fortuny]
37,14	464	
41,99	520	Eix c/ Ronda [Cañellas]
43,03	556,72	
44,74	577,77	
43,69		
41,07	590	
40,70	611	
39,19	620	
31,58	690	
30,29	710	
27,56	778	Eix carr. Castelló [Av. Ramón y Cajal]

14/93 1877. **Carrers Adrià - Sant Agustí.** Arq. Municipal Magí Tomàs.
12.01.1877.

<u>Cota</u>	<u>Distància</u>	<u>Observacions</u>
36,62	0	
38,11	31,00	
38,67	81,97	c/ Gov. González [Armanyà]
38,07	120,00	
39,16	140,00	
39,42	180,00	Rambla
40,46	217,00	
41,18	255,57	c/ August

14/94 1883. **Carrer de Ronda**⁵¹ [Lleida]. Arq. Municipal Ramón Salas.

<u>Cota</u>	<u>Distància</u>	<u>Observacions</u>
29,87	0	Eix c/ Gasòmetre
31,52	20,00	
32,57	40,00	

51. Aquest perfil segueix l'alineació donada per l'antic camí de Ronda, paral·lel a la *Cortina* defensiva, des del carrer Gasòmetre, on havia estat el Portal de Lleida, fins a la Rambla Nova. Sembla que es va decidir canviar el projecte inicial, fent que l'alineació del carrer Soler es perllongués després

<u>Cota</u>	<u>Distància</u>	<u>Observacions</u>
34,82	60,00	
36,43	97,10	Eix c/ Cervantes
40,95	185,40	Eix c/ Reding
43,03	243,80	Eix c/ Governador González
45,35	340,00	
46,00	363,50	Eix Rambla

14/97

1887. **Carrers Armanyà - Gov. González.** Arq. Municipal Ramon Salas

<u>Cota</u>	<u>Distància</u>	<u>Observacions</u>
33,57	0	Eix Baixada de Toro
34,03	5,10	Casa Fernández
35,63	17,90	" "
37,84	95,50	
38,29	99,50	Eix c/ S. Oleguer [R. de Llúria]
39,82	118,75	
41,985	147,50	
42,91	166,25	
41,05	195	
39,33		[Caixa c/ Adrià, ja rebaixat]
38,67	197,67	Eix perll. c/ Sant Agustí [Adrià]
36,48	220	
34,86	240	
32,72	294,87	Eix perll. c/ Hospital [Méndez Núñez]
30,945	340	
30,54	363,69	Eix c/ Unió
34,67	450,19	Eix c/ Nou [Fortuny]
37,145	464	
38,71	480	
40,61	500	
43,15	560	
44,57	567	
44,61	569	
43,95		
44,775	577,77	Estaca Muralla
43,695		[Glacis]
41,07	590	
45,67	578,40	
42,32		
40,505	579,10	
42,205	582,25	
40,74	600	

de la plaça Corsini (dita llavors del Progrés) fins travessar la Rambla i arribar al carrer d'August. Aquest perllongament passà a denominar-se carrer Cañellas. Pot apreciar-se la variació comparant els plànols de Monguió de 1894 i 1896. Segons aquest darrer, en aquells temps el carrer Ixart es deia també de Cañellas. Posteriorment, el que quedava de carrer de Ronda va passar a dir-se de Lleida.



Fig. 12.- Justificació topogràfica del sistema defensiu del 1800

<u>Cota</u>	<u>Distància</u>	<u>Observacions</u>
34,845	650	
31,585	690	Camí
30,295	710	
27,515	777.07	Eix carr. Castelló [Av. Ramón y Cajal]

14/98

1889. **Carrers Pons d'Icart - Reding.** Arq. Municipal Ramon Salas

<u>Cota</u>	<u>Distància</u>	<u>Observacions</u>
23,87	0	Eix Baixada de Toro
22,36	14,70	
25,74		
28,63	60,75	
27,82		
27,87	67,95	
30,56		
31,075	74,55	Eix c/ S. Oleguer [R. de Llúria]
34,99	120	
37,99	150	
35,30	170	
35,36	177,55	Eix perll. c/ Sant Agustí [Adrià]
30,03	240	
26,42	342,05	Eix c/ Unió
29,99	420	
30,31	424,83	Eix c/ Nou [Fortuny]
34,73	474,60	
38,71	477,50	
39,30	500	
40,18	527,10	Eix c/ en projecte [Soler]
41,80	577,30	Muralla
42,74	577,65	
39,41		
39,33	583	
34,93	620	
29,83	710	
25,86	781,65	Eix carr. Castelló [Av. Ramón y Cajal]

15/100

1876. **Carrer Cervantes.** Arq. Municipal Magí Tomàs

<u>Cota</u>	<u>Distància</u>	<u>Observacions</u>
24,50	0	Límit Pedrera
23,13	54	Eix c/ Unió
23,54	83	
27,80	138	c/ Nueva [Fortuny]
29,20	167,40	
32,60	168,84	[Salt]
37,26	240	c/ en projecte [Soler]
38	329	Muralla - glacis

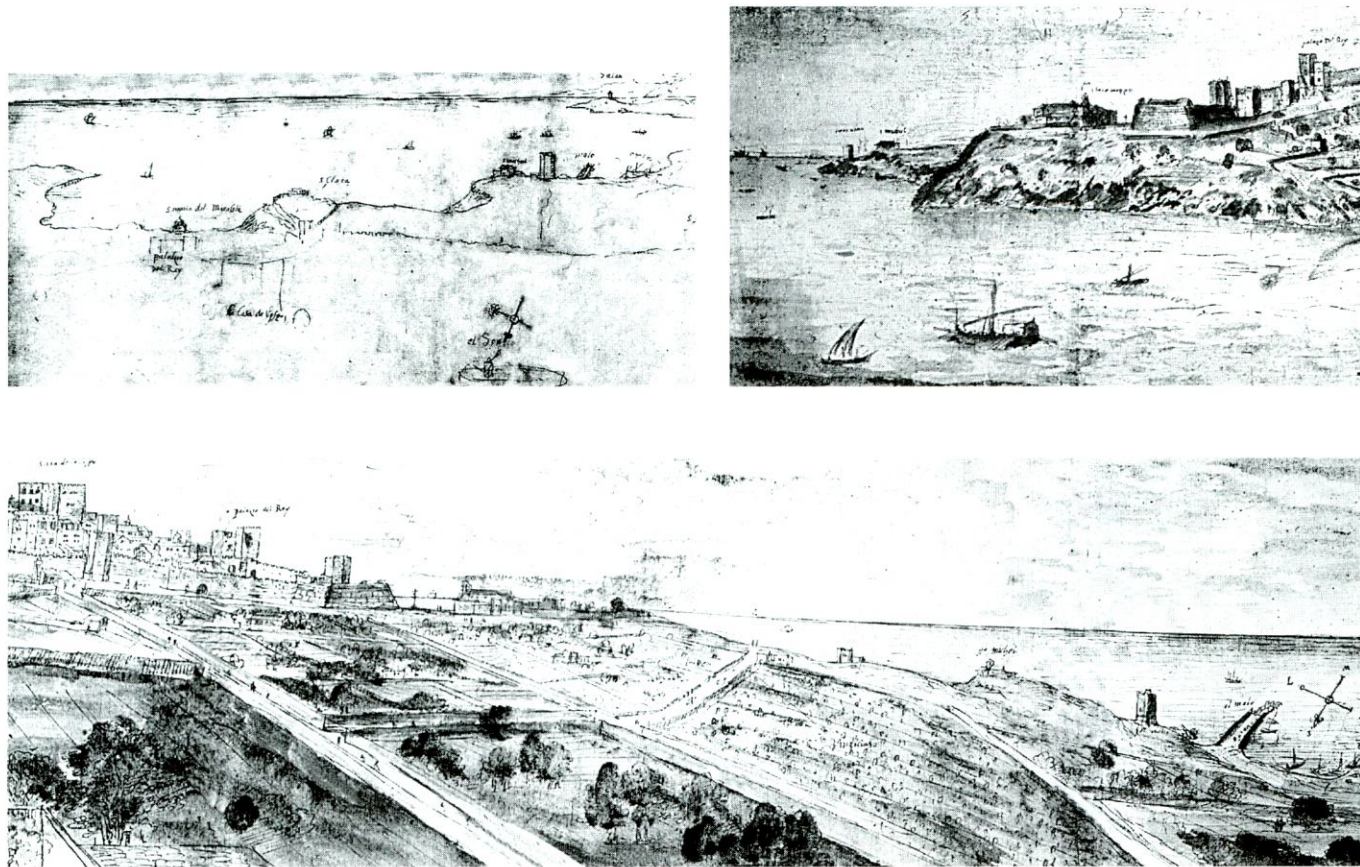


Fig. 9.- Fragments de les vistes de Wyngaerde (1563)

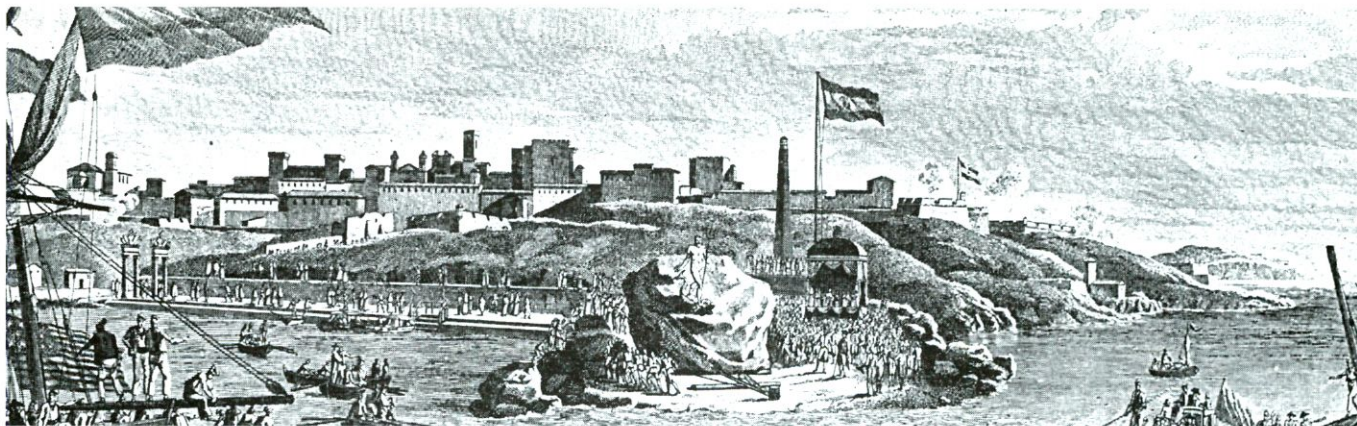


Fig. 10.- Zona del Balcó i la baixada de Toro. Comparatiu de les vistes d'un gravat de Laborde (1802) i d'una fotografia de Laurent (c. 1864)



<u>Cota</u>	<u>Distància</u>	<u>Observacions</u>
33		
34		
26	454	Carretera de Lleida [Av. Ramón y Cajal]

Complementem aquesta relació amb la transcripció analítica del perfil de la Rambla que podem trobar a ARESTÉ 1882: plànol núm. 9, encara que no sabem si corresponen a l'eix de la Rambla.

<u>Cota</u>	<u>Distància</u>	<u>Observacions</u>
46,34	0	Escales de Toro
46,75	40,35	
42,02	110	Eix R. de Llúria
39,12	207	Eix Adrià
34,82	308	Eix Méndez Nuñez
34,30	370	Eix Unió
41,23	458	Eix Fortuny
44,50	522	Eix c/ de Ronda

4. ESTABLIMENT DEL PLÀNOL TOPOGRÀFIC

Hem partit del plànol topogràfic de Bellido de 1883, atès que tenim una sèrie d'elements de referència com són les carreteres d'Alcolea (de la Reina Amàlia o de Reus, actual carrer Torres Jordi), Castelló i Lleida, del perllongament de la Rambla de Sant Joan, dels camins de l'Àngel i el que després fou de les Germanetes (carrer S. Antoni M. Claret), el Rec Major, o el traçat dels actuals carrers de Maria Cristina i Estanislau Figueres. Això ens permet fer el trasllat sobre la trama urbana actual, puix que fins i tot alguns dels elements esmentats avui desapareguts, es van reflectint en plànols posteriors.

En el plànol de Bellido les corbes isomètriques de nivell estan dibuixades cada tres metres, i hem fet una interpolació per tenir-les a cinc metres, que és tal com es dibuixen en els moderns plànols topogràfics. Les hem traslladat a continuació sobre la planimetria actual, i les hem corregit en funció de les dades analítiques que hem ressenyat en els apartats anteriors del treball.

Tot i així, seguïem tenint falta de informació sobre el que Pons d'Icart denominà la *balma de les roques*, que com hem vist anava des del Balcó del Mediterrani fins a l'extrem de la plaça dels Carros, just a l'inici del Dic de Llevant, tot i que hem considerat les petites deduccions que hem apuntat al llarg del treball.

Tanmateix, i per això en el títol parlem d'aproximació, hem hagut de fer una sèrie d'extrapolacions de caire qualitatiu, i ens hem basat en una fotografia de Laurent pel que fa al Balcó i a la Baixada de Toro, i pel tram final, des d'on existí l'església de Sant Miquel del Mar en avall, en les vistes de Wyngaerde, Montaña i Laborde. Es pot apreciar en elles que el terreny no seguia un pendent uniforme sinó que al Nord de l'esmentada església existia una espècie de tàlveg o barranc, i que Sant Miquel estava al damunt d'un crestall.

5. CONCLUSIONS

Constatada l'extrema complexitat de la topografia de la Tarragona antiga i de les grans transformacions que ha sofert com a nucli habitat al llarg de la història, presentem com a resultat final de l'anàlisi, un plànol topogràfic que ens ofereix justificacions i ens obliga a una revisió dels plantejaments d'ocupació de l'espai urbà.

La topografia del tossal ens justifica els sistemes defensius emprats en les èpoques medieval i moderna, però, així mateix, ens ofereix indicis per establir perímetre i característiques de la muralla que protegia a l'antiga Tàrraco.

Poques ciutats han experimentat una transformació comparable a la de Tarragona. D'una part, segueix sorprenent l'esforç que es va esmerçar en el planejament urbanístic del primer eixample de la ciutat fins al primer terç del segle XX, amb gran visió de futur i notable ambició, als quals després no sempre s'ha sabut donar continuïtat. Per altra, s'ha de considerar que, arqueològicament parlant, aquesta ambició ha comportat la desaparició d'importants restes, fins a l'extrem que mai podrem arribar a completar el coneixement de Tàrraco, a causa de l'anorreament d'amplis sectors de la trama urbana romana. Tanmateix, hem de fer un incís, recordant que a les zones de l'Eixample rebaixades, encara queden jardins i patis interiors a cotes primitives.

Finalment, la determinació aproximada del relleu antic de la ciutat, condueix necessàriament a reconsiderar alguns dels conceptes urbanístics preestablerts que la investigació més recent encara obvia o omiteix. La restitució en primer terme del relleu ofereix una visió divergent a l'actual en molts aspectes. La superposició a la trama urbana actual de fortificacions, camins i infraestructures diverses d'època moderna ofereix una visió precisa i contrastada de la imatge de la ciutat, tot versionant-ne el mate-

rial planimètric històric, que acaba centrat en una data aproximada que és el 1800. La pervivència d'informació de primera tant en documentació escrita com en plànols m'ha permès generar aquesta proposta que haurà de servir de base per a avançar en la recerca de l'estructura urbana i la seva evolució.

6. AGRAÏMENTS

L'autor vol agrair a Eloy Hernández Fernández, Walfida Pérez i a Jordi Rovira i Soriano la seva col·laboració i suport, sense el qual aquest treball no hagués estat possible. Agraeix, també a Francesc Barriach i Moles, Jordi López Vilar, Josep Ma. Olivé Solanes i Josep Ma. Virgili i Sastre les facilitats per l'accés i ús del seu arxiu fotogràfic.

ACRÒNIMS EMPRATS

AT	Ajuntament de Tarragona
AGH	Archivo Geográfico Histórico
AGMS	Archivo General Militar de Segovia
AGS	Archivo General de Simancas
AHAT	Arxiu Històric Arxidiocesà de Tarragona
AHPT	Arxiu Històric del Port de Tarragona
ASHM	Archivo del Servicio Histórico Militar
COPU	Camara Oficial de la Propiedad Urban
ICC	Institut Cartogràfic de Catalunya
IET RBIV	Institut d'Estudis Tarraconenses Ramon Berenguer IV
MHT	Museu d'Història de Tarragona
RSAT	Reial Societat Arqueològica Tarraconense
SGEM	Servicio Geográfico del Ejército, Madrid

PLANIMETRIA, VISTES i GRAVATS

Wyngaerde 1563

Conjunt de vistes panoràmiques de Tarragona, particularment des del mar, des de la Seu i des del Convent de Caputxins de Sant Fructuós. Ashmolean Museum d'Oxford i Victoria & Albert de Londres. Veure GALERA 1998 i KAGAN 1986.

Planta 1641

“Planta de la Ciudad de Tarragona con sus nuebas fortifiçaciones”. Sense identificació de l'autor. (Escala gràfica en peus). AGS. Publicat a GABRIEL-HERNÁNDEZ 1887.

Calbet 1643

“Plan de Tarragona”. Publicat a GABRIEL-HERNÁNDEZ 1887.

Massé 1721

Plànols de Tarragona de 1700 i 1713, fulls 61 i 63 del “Recuil des Plans des Principales Places du Royaume d'Espagne depuis 1694 jusque 1721 où nous sommes”, de Claude Masse. Arxiu de Vincennes. Publicats a BONET 1991: 242 i 243.

Marín 1749

“Plano de la Plaza de Tarragona con su Proyecto.” Miguel Marín; Barcelona, 06.02.1749. (Escala gràfica en vares). Arxiu de Vincennes. Publicat a BONET 1991: 246.

Florez 1769

“Plan de la Ciudad de Tarragona”, delineat per Ant[onio] Alcedo, gravat per Nemesio, a Florez, Henrique: *España Sagrada*, T. 24. Madrid, 1769.

Atribuït a Ramon Foguet (SALVAT 1961: 450). Pensem que Foguet donà a Florez tota la informació sobre Tarragona, però el plànol base probablement seria preparat per Francesc Bonifàs.

Llorente 1775

“Plano que manifiesta el frente de la parte del Mar de la Plaza de Tarragona. Demostracion de la Muralla/ Ynterior Antigua y Edificios Contiguos con su Rambla en la que el Noble Ayuntamiento de ella solicita construir/ Casas para el aumento de Población siendo este el unico paraje que se puede dar ensanche a la Ciudad”. No porta data i una signatura de no fàcil lectura. (Escala gràfica en vares). AGS.

José Sánchez Real (1995: 142) data el que en sembla una reproducció parcial del 1797, sense indicar ni la font ni l'autor. M. Concepción Alvarez identifica la signatura com de Francisco Llorente i el data a Barcelona, el 16 de febrer de 1775, en base a la documentació que acompanya el plànol (ALVAREZ 1980: 953).

Resulta interessant pel fet de reflectir la proposta d'urbanització de la Rambla Vella, dibuixant tot el complex defensiu de la Murallera. Com a detall curiós, ens marca el punt “T”, on estava el joc de la pilota al carrer Trinquet Nou, adossat al mur interior de la Murallera, i que correspondria a un pati interior al darrere de les cases números 3 a 15 del carrer. Als plànols cadastrals d'avui dia encara s'aprecia el carreró dibuixat en el plànol de Llorente.

[Sánchez Jaramas 1777]

“Explicacion del presente Plano, en que se manifiesta el estado actual en que se halla el Puerto, Playa, Anden, Muelle, Rampas, o Terraplen, y su Arrabal”. Té el següent sobretítol: “La Ciudad de Tarragona, que por su apreciable antigüedad es Theatro es- / pacioso donde con los mas vivos colores se representa la variedad, é insubsistencia de lo / prospero, y adverso que fue este bajo mundo. Está situada a poca distancia del mar, / sobre una eminencia de peñas, de una altura de 300 varas

[en realitat peus], a los 23 grados, 40 mins. de longitud, / y 41 grados, y 8 minutos de latitud. En tiempo de los Romanos tenia un famoso Puerto, cuya / configuracion, y fragmentos indican señales evidentes de la mayor magnificencia, quedando de / el algunos vestigios . En el siglo XV tubo principio el muelle actual, formado sobre carreta- / les, y de una longitud de unas 210 varas. Existió hasta mediados del siglo XVII, que la / contradiccion de los tiempos ha inutilizado, y queda como demuestra su figura". Sense identificació de l'autor ni data. (Escala gràfica en vares de Castella i profunditat de sondeig en peus). ASHM. Publicat a SANCHEZ REAL 1995, p. 138, que el data en l'any 1801, i ARESTÉ 1982, lám. 3.

L'any 1777 s'encarregà al tinent coronel Miguel Sánchez Jaramas la verificació de l'estat en què es trobava el port de Tarragona i del projecte de reedificació *formado por la Ciudad* (SANCHEZ REAL 1995: 193+), indicant-li que havia de donar *satisfacció* a deu qüestions, articles o *Instrucciones*. En l'informe d'aquest militar trobem que a la *satisfacció* de l'article primer es fa esment de la rectificació del que anomena escull (el Farelló), fet que s'observa al plànol, i a la *satisfacció* de l'article tercer parla de la realització d'un sondeig, fet diu el 26 de febrer de 1777, que també es reflecteix en el plànol. Pensem doncs que el plànol en qüestió seria un dels dos que formaven part de l'informe, per la qual cosa, l'identifiquem amb el nom del responsable de la comissió.

Al final de l'informe s'esmenta la presència del capità d'enginyers Juan de Sta. Cruz, així com de l'arquitecte Josep Prat. No seria gaire aventurat pensar si aquests no haurien preparat el projecte original, objecte de la revisió efectuada el 1777.

Sta. Cruz 1780

"Plano del Puerto de Tarragona, su Playa, Arraval, Muralla, arruinada, i la proyectada". Juan de Sta. Cruz; Tarragona, 02.10.1780. (Escala gràfica en vares). AHPT. Publicat a SANCHEZ REAL 1995: 116.

Palomino, 1781

"Vista Meridional de la Ciudad de Tarragona", signada per Palomino, a Espinalt y García, Bernardo: *Atlante Español*. Madrid, 1781. Publicat a ARESTÉ 1982: lám. 2 (a la paginació té intercanviat el lloc amb la núm. 4).

Montanya 1785

"La ciudad de Tarragona desde el mar" de Pablo Montanya, a Ponz, Antonio: *Viaje por España*. Madrid, 1785.

López Sopeña 1792

"Plano de las Murallas y Baterias del Puerto de Tarragona". Antonio López Sopeña; Barcelona, 12.05.1792. (Escala gràfica en vares). ASHM i AHPT. Publicat a SANCHEZ REAL 1995: 118.

Saliquet 1795

"Plano general de la plaza de Tarragona con todas sus inmediaciones hasta la distancia de 1500 varas, casas que se hallan en el intermedio con los nombres de sus dueños." Juan Saliquet; Tarragona, 08.08.1795. (Escala gràfica en vares). ASHM.

Bada y Navajas 1799

"Plano exactamente levantado que comprehende parte de la población del Puerto de Tarragona, fortificaciones de la marina, y actual estado de las que restan, cantarras desmontadas y la que ahora se necesita para poder seguir la interesante Obra del Muelle". Antonio de Bada y Navajas; Tarragona, 07.10.1799. (Escala gràfica en vares). Figura una nota indicant que el 20.11.1799 s'envià una còpia a l'Enginyer General. ASHM i AHPT. Publicat a SÁNCHEZ REAL 1995: 134.

Bada y Navajas 1799a

"Plano de una porcion de la Plaza de Tarragona que comprehende el Muelle nuevo que se esta construyendo, y la costa que va hacia el Levante, con la situacion se la Bateria alta de Capuchinos que se pretende demoler". Per coincidència de data amb l'anterior, és atribuïble a Antonio de Bada y Navajas; Barcelona, 20.11.1799. (Escala gràfica en vares). ASHM i AHPT. Publicat a SÁNCHEZ REAL 1995: 130.

López Sopeña 1800

"Plano de la porcion de terreno que media entre el Recinto alto de la Plaza de Tarragona y su Puerto, en donde se señalan los limites en que se podrá extraer la Piedra para la formacion del nuevo Muelle que se esta haciendo". Antonio López Sopeña, Barcelona, 20.09.1800. (Escala gràfica en vares). Existeixen dues versions amb diferències, una al ASHM (també en clixé al AHPT), donat a conèixer per Lluís Ma. Mezquida al *Diario Español* de Tarragona el dia 10.02.1981, i l'altre, en un clixé fotogràfic al Museu d'Història de Tarragona. Publicats a SÁNCHEZ REAL 1995: 135 i a ARESTÉ 1982, làm.5, respectivament.

Existeix una altra variant de la segona a l'AGMS. Publicat a BERTRAN-GRAMUNT 2000: 101 i atribuït pels autors a Manuel Lemana.

Smith 1801

"Plano del terreno que media entre la plaza y el puerto de Tarragona y su Puerto, igual al remitido anteriormente, para inteligencia de lo que expreso con ésta misma fecha relativo a la propuesta del sitio para el nuevo convento de Capuchinos." Juan Smith; Tarragona, 17.06.1801 (Escala gràfica en vares). ASHM i AHPT. Publicat a SANCHEZ REAL 1995: 136.

Figura una nota signada per Antonio López Sopeña a Barcelona, el 19.10.1801, indicant que en ell es rectifica la subdivisió de l'escala gràfica d'un plànol idèntic tramès el 20.09.1800.

Laborde, 1802

Voyage Pittoresque et Historique en Espagne Vol. 1 d'Alexandre de Laborde. Editat en fascicles. El conjunt que forma el volum del Principat data de 1806. Paris. Vegeu LABORDE 1974:

Planxa XLVII "Plano de la Ciudad y del nuevo Puerto de Tarragona". Aixecat per Legier i Moulinier. Publicat a ARESTÉ 1982, làm. 9 (el clixé, però, està al revés).

Planxa XLVIII "Roca lanzada al mar en el Puerto de Tarragona. En presencia de Sus Católicas Majestades". Deliniat per Legier. Reproduït a SANCHEZ REAL 1995: 158.

Planxa LIII "Vistes del Anfiteatro de Tarragona tomado desde el lado del mar". Dissenyat per Legier.

López Sopeña 1804

"Plano de la nueva Poblacion que se propone executar en la Marina de la Plaza de Tarragona según el examen hecho sobre el Terreno por la Junta, que en Rl. Orden de 5 de Febrero de 1803, se sirvió S.M. determinar pa. este efecto, ceñido a las Fortificaciones que se proyectan y se consideran mas conveniente establecer en lo sucesivo". Pedro Ignacio Correa, Antonio López Sopeña, Juan Smith i Josef Torras, signat per López; Tarragona, 20.01.1804. ASHM, i AHPT. Publicat a SANCHEZ REAL 1995: 164.

Samper 1806

"Plano del Proyecto de una nueva poblacion de Marina aprobado por el Sr. Generalísimo", amb nota que fou aprovat per SM el 19 de desembre de 1806. Antonio Samper: Madrid, 14.12. 1806 (Escala gràfica en vares de Burgos) AGH. Publicat a SANCHEZ REAL 1995: 166.

Existeix una còpia signada per Felgueras a Barcelona, el 12.01.1807. AHPT. Publicat a ALEMANY 1986: 74.

Sembla existir un altre exemplar sense notes, dates ni signatura, publicat a ARESTÉ 1982: lám. 6.

Suchet 1811

"Plan de Tarragone, Assaigée et prise d'Assault, le 28 Juin, 1811, Par l'Armée Française d'Aragon, aux Ordres de S.E. le Maréchal Suchet, Duc d'Albufera", gravat per E. Collin, a l'Atles de les *Memoires du Maréchal Suchet, 1808-1811*. Paris, 1828.

Vicentó 1813

"Plano del Puerto de la Ciudad de Tarragona en que se demuestran las Ruinas echas por los Franceses en el Asedio Entrada Permanencia y Explosiones a su Salida en 19 Agosto de 1813" de Vicente Roig "Vicentó." Publicat a REMOLÀ-SALOM 2000.

Ruiz 1827

"Plano de la Ciudad de Tarragona, su fortificación, Puerto, Costa y Campiña.....," de José Ruiz de Ruiz, professor de l'Acadèmia de Nàutica de Tarragona i segon pilot de la Reial Armada. SGEM. Publicat a color per l'Institut Cartogràfic de Catalunya.

Per a la figura de José Ruiz, impulsor de l'esmentada Escola, vegeu ALEGRET 1924: 52.

Terrenys 1835

Sense títol. Correspon a una delimitació dels terrenys de la pedrera del port del SE subjectes a domini del capítol. Sense autor. 20 de maig de 1835 (Escala gràfica en canes catalanes). AHAT.

Arájol 1850

"Plano de la porcion de terreno amojonado por la dirección de las obras del puerto y parte del recinto moderno y antiguo á él inmediato," de Franco Arájol; Tarragona, 22.12.1850 (Escala 1/1.000, en peus espanyols) ASHM.

Bartolí 1852

"Plano del Muelle, Contrapunta y Nueva Población del Puerto de Tarragona, su Ciudad y Cercanias. Pablo Bartolí y Barenys", Tarragona, 30.05.1852. Gravat per Brusquet. Lito. de la Actualidad. Barcelona. Publicat a ARESTÉ 1982: lám. 13.

Camón 1854

"Plano de la Parte Baja de la Población." Angel Camón; Tarragona, 27.07.1854. (Escala gràfica en metres i vares castellanés). ASHM.

Romero 1856

"Estudios ejecutados sobre el proyecto de nueva población de la ciudad de Tarragona en la zona correspondiente a los terrenos que ocuparon los tres frentes de fortificación demolidos que constituyeron el lado alto del S. de esta Plaza". Angel Romero; Tarragona, 3 a 11.07.1856. ASHM. Publicat a ARESTÉ, 1982: làms. 18 i 19

Ferrocarril c. 1860

"Plano y perfil de una seccion del Ferro-Carril inmediato al puerto y Fortificaciones de la Plaza de Tarragona". Còpia signada pel Coronel d'Enginyers Francisco Hernández (?). ASHM.

No porta data, però atés que no es veu encara excavada la trinxera del tren i la línia de ferrocarril a Barcelona fou inaugurada el 1864, a afectes pràctics, el podem suposar d'inicis de la dècada.

Asoga 1869

"Plano de Tarragona". Manuel de Asoga, Coronel en cap de la Secció topogràfica de l'Estat Major de la Capitanía General de la 4ª. Regió, Barcelona. (Escala 1/5.000 i corbes de nivell a 3 m d'equidistància). SGEM.

Pardo 1880

"Plano de la Rada y Puerto de Tarragona". La comissió que va procedir a l'aixecament, el 1880, fou presidida per Rafael Pardo de Figueroa; Madrid, 1882

Carta o plànol Nàutic molt difós, corregit el 1885 i el 1887, i addicionat el 1897 i el 1902.

Bellido 1883

"Plano de Tarragona con el emplazamiento de una Estación Central de Ferrocarriles, Reproducción del Proyecto de D. Saturnino Bellido del año 1883." (Escala gràfica en metres i corbes de nivell a 3 m d'equidistància). AHPT. Publicat a ARESTÉ 1982: lám. 20.

Perímetre Fortificacions c. 1890

"Plano de las murallas glaciés y caminos de ronda que circuyen la Ciudad de Tarragona, desde la puerta de Sta. Clara hasta el Lazareto". (E 1/1.000). AT.

Correspon al perímetre de fortificacions del 1823, dibuixades a finals del segle XIX.

Monguió 1894

"Plano del Ensanche Parcial concedido por R.O. de 7 de Mayo de 1857", 8 Fulls que formen part del *Proyecto de Urbanización del Ensanche Parcial de la Ciudad de*

Tarragona. Pablo Monguió; Tarragona, 20.11. 1894. (E 1/1.000). AT. (Vegeu COSTA 1988).

Monguió 1896

"Plano del estado actual de la urbanización del Ensanche de esta Ciudad." Pablo Monguió, Tarragona, 15.09.1896. (E 1/1.000). AT.

Pujol 1922

"Plano de la Zona de Ensanche de la Ciudad de Tarragona, Aprobado por R.D. de 14 de Junio de 1922". José Ma. Pujol. (E 1/2.000). AT.

Bautista 1922

"Termino Municipal de Tarragona". Francisco Bautista i Segundo M. Sonseca. Dos fulls: Toponímia i Topogràfic. Cartoteca de Catalunya, Diputació de Barcelona.

Monràv 1963

"Plan Parcial de la Zona Oeste. 1 Topográfico". Arq. Municipal [Josep Ma. Monràv Lòpez]; Tarragona, 12.1963. (E 1/1.000). AT

Full 1989

Full Mapa Topogràfic Nacional (FMTN) 473. Col·lecció 1/5.000 (Vol d'agost de 1989). ICC.

Nota.- Aquesta relació de planimetria, ampliada amb comentaris, no és tan sols dels que citem en el text, sinó que s'han afegit els que pensem són significatius o ens han subministrat informació qualitativa en el moment de realitzar extrapolacions en les dades topogràfiques que disposàvem, però en cap moment s'ha pretès que fos exhaustiva.

BIBLIOGRAFIA EMPRADA

ADSERÀ 1993

ADSERÀ MARTORELL, Josep. *Joan Smith i Sinnot. Director del Port Modern de Tarragona (1800-1809)*. Tarragona: Autoritat Portuària, 1993.

ALEGRET 1924

ALEGRET, Adolfo. *Tarragona a través del Siglo XIX*. Tarragona: Torres & Virgili, 1924.

ALEMANY, 1986

ALEMANY, Joan, Jordi Blay i Santiago Roquer. *Port de Tarragona. Història i Actualitat*. Tarragona: Junta del Port de Tarragona, 1986.

ALEU 1983

ALEU PADRENY, Miquel. *Las cloacas de la Tarragona romana*. Manuscrit (1983). Còpia Arxiu RSAT.

ALVAREZ 1980

ALVAREZ TERÁN, Ma. Concepción. *Catálogo XXIX: mapas, planos y dibujos (1503-1805)*, Vol. I. Segovia: Archivo General de Simancas, 1980.

ARESTÉ 1982

ARESTÉ BAGÉS, Jaume. *El crecimiento de Tarragona en el siglo XIX. De la Nueva Población del Puerto al Plan de Ensanche*. Escaire 4. Tarragona: Ajuntament i Col·legi d'Aparelladors i Arquitectes Tècnics, 1982.

BELLIDO 1883

BELLIDO, Saturnino. *Apéndice. Antecedentes sobre la historia antigua y moderna del Puerto de Tarragona*. 1883. Edició Facsímil. Tarragona : Junta del Puerto de Tarragona, 1986.

BERENGUER 1868

BERENGUER DE MONGAT, Jacobo. *El libro del escritorio. Manual de reducciones de medidas al nuevo Sistema Decimal*. Barcelona, 1868.

BERTRAN-GRAMUNT 2000

BERTRAN VALLVÉ, Didac i GRAMUNT DE MORAGAS, Manuel. *Los regimientos de guarnición en Tarragona*. Madrid: Ministerio de Defensa, 2000.

BONET 1991

BONET CORREA, Antonio. *Cartografía militar de las plazas fuertes y ciudades españolas siglos XVII-XIX: planos del Arxivo Militar Francés*. Madrid: Instituto de Conservación y Restauración de Bienes Culturales, D.L., 1991.

CABANA 1995

CABANA i VANCELLS, Francesc. "L'Eixample i les primeres empreses constructors (1861-1866)." *Semiòtica de l'Eixample Cerdà*. Coord. Albert Serratos. Barcelona: Edicions Proa, 1995: 63-74.

CALONGE-SÁNCHEZ 1996

CALONGE GARCÍA, Amelia i SÁNCHEZ REAL, José. "Estudio del origen de los materiales presentes en la muralla romana de Tarragona." *Quaderns d'història Tarraconense, XIV (1996)* : 7-29.

CAPDEVILA 1927

CAPDEVILA, Sanç. *Sant Miquel del Mar. 1224-1641*. Tarragona: Suc. Torres & Virgili, 1927

CARDONA 1994

CARDONA O.F.M. Cap., Pere. *El convent de Frares Menors Caputxins a la Ciutat de Tarragona (1589-1989). Aproximació històrica*. Tarragona: Diputació de Tarragona, 1994.

COLL, 1988

COLL i ALENTORN, Miquel. *El primer alcalde constitucional de Tarragona: Josep Ignasi d'Alemaný i Carbonell*. Tarragona: Excm. Ajuntament, 1988

COSTA 1988

COSTA i PALLEJÀ, Jaume R. "Pau Monguió i Segura. Arquitecte Tarragoní." *Recull Pau Monguió i Segura*. Tarragona: Estació de Recerca Bibliogràfica i Documental "Margallo del Balcó," 1988: 7-12.

CRAWFORD 1999

CRAWFORD R[oyal] N[avy], Captain A[braham]. *Reminiscences of a Naval Officer*. 1851. Introd. Tom Pocock. London: Chatham, 1999.

DASCA-ROVIRA 1994

DASCA i ROIGÉ, Andreu i ROVIRA i SORIANO, Jordi. "Reial Societat Arqueològica Tarraconense: Algunes aportacions a la seva història." -CL- *Anys de la Reial Societat Arqueològica Tarraconense*. Part II. Tarragona: RSAT, 1994.

DURAN 1984

DURAN, Eulàlia. *Lluís Ponç d'Icard i el 'Llibre de les Grandeses de Tarragona'*. Barcelona: Curial, 1984.

GABRIEL-HERNÁNDEZ 1981

GABRIEL, Rafael i HERNÁNDEZ, Eloy. "Proyecto de fortificación de la ciudad de Tarragona en 1641." *Butlletí Arqueològic*, V 3 (1981): 59-63.

GABRIEL-HERNÁNDEZ 1987

GABRIEL, Rafael i HERNÁNDEZ, Eloy. "Un plano de Tarragona de 1643." *Butlletí Arqueològic*, V 8 i 9 (1986-1987): 245-254.

GALENDE 1996

GALENDE DÍAZ, Juan Carlos. "Tarragona y su documentación histórica a finales del antiguo régimen." *Quaderns d'història Tarraconense, XIV (1996)*: 227-253.

GALERA 1998

GALERA I MONEGAL, Montserrat. *Antoon van den Wijngaerde, pintor de ciutats i de fets d'armes a l'Europa del Cinc-cents*. Barcelona: Coedició de la Fundació Carlos de Amberes i l'Institut Cartogràfic de Catalunya, 1998.

GONZALEZ HUIX 1990

GONZALEZ HUIX, Francisco J. *El Asedio Aéreo de Tarragona 1937-1939*. Tarragona: IET RBIV, 1990.

KAGAN 1986

KAGAN, Richard (dir.). *Ciudades del Siglo de Oro. Las vistas españolas de Anton Van den Wyngaerde*. Madrid: El Viso, 1986.

LABORDE 1974

Laborde, Alexandre de. *Viatge Pintoresc i històric/ El Principat*. Traducció i pròleg d'Oriol Valls i Subirà i notes de Josep Massot i Muntaner. Biblioteca Abat Oliva, Sèrie il·lustrada 1. Barcelona: Publicacions de l'Abadia de Montserrat, 1974.

MIQUEL 1833

[MIQUEL, Llorenç]. "Tarragona". *Diccionario Geográfico Universal*. Barcelona, 1833: IX, 488-536.

MORERA, 1894

MORERA I LAURADÓ, Emilio. *Tarragona Antigua y Moderna*. Tarragona, 1894.

MORERA 1911

MORERA I LAURADÓ, Emilio. *El Puerto de Tarragona*. Folletí de "Tarraco." Ateneu de Tarragona. Tarragona: Tipografia de F. Sugrañes, 1911.

MORERA 1959

MORERA I LLAURADÓ, Emilio. *Tarragona Cristiana. T. V*. Tarragona: IET RBIV, 1959.

PALMA 1956

PALMA DE MALLORCA O.F.M. Cap., P. Andrés de. *Las calles antiguas de Tarragona (Siglos XIII - XIX). T. I*. Tarragona: IET RBIV, 1956.

PALMA 1958

PALMA DE MALLORCA O.F.M. Cap., P. Andrés de. *Las calles antiguas de Tarragona (Siglos XIII - XIX). T. II*. Tarragona: IET RB IV, 1958.

RECASENS 1966

RECASENS I COMES, Josep Maria. *La ciutat de Tarragona. Vol. I*. Enciclopèdia de Catalunya, 35. Barcelona: Editorial Barcino, 1966.

RECASENS 1998

RECASENS I COMES, Josep M. *El municipi i el govern municipal a la ciutat de Tarragona. Segles XVI i XVII*. Col·lecció Els Llibres del Consell [Comarcal]. Tarragona: Arola Editors, 1998.

REMOLÀ-SALOM 2000

REMOLÀ I VALLVERDÚ, J.A., i SALOM I GARRETA, C. *Las Fortificaciones de Tarragona*. Tarragona: MHT, 2000.

ROVIRA 1991

ROVIRA I SORIANO, Jordi. *Universitat de Tarragona La Reial Provisió de 1775 i la seva supervivència legal*. Tarragona: Cd'ET "Antoni Agustí," 1991.

SALVAT 1961

SALVAT I BOVÉ, Joan. *Tarragona Antigua y Moderna a través de su nomenclatura urbana (Siglos XIII-XIX)*. Tarragona: Ayuntamiento de Tarragona, 1961.

SÁNCHEZ REAL 1954

SÁNCHEZ REAL, José. "El supuesto 'Recinto Sagrado' de Tarragona." *Fiestas del Centenario de la Rambla (1854-1954)*. Tarragona: Suc. de Torres & Virgili, 1954.

SÁNCHEZ REAL 1995

SÁNCHEZ REAL, José. *Puerto de Tarragona. Acontecimientos notables de su construcción (1802-1829)*. Tarragona: Autoritat Portuària de Tarragona, 1995.

SÁNCHEZ REAL 1997

SÁNCHEZ REAL, José. *Obra Menor IV*. Tarragona: Diputació de Tarragona, 1997.

SERRA VILARÓ 1960

SERRA VILARÓ, Joan. *El Frontispicio de la Catedral de Tarragona*. Tarragona: IET RBIV, 1960.

SOBERANAS 1962

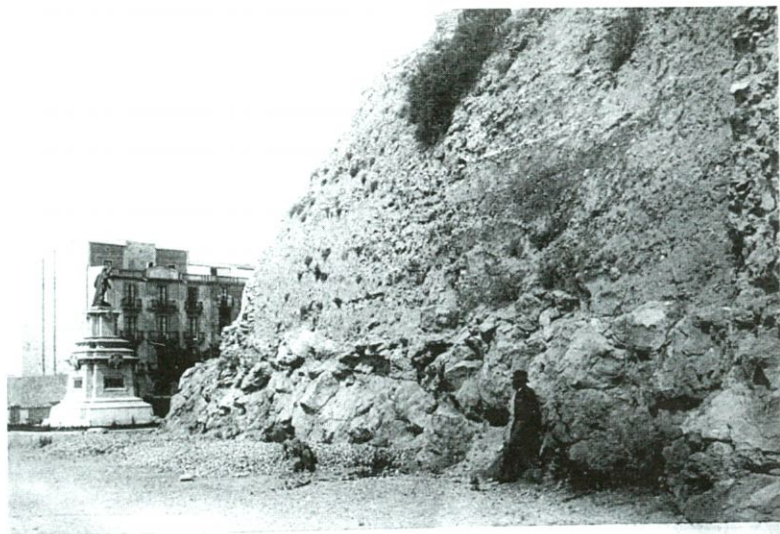
SOBERANAS LLEÓ, Amadco-J. "Ramón Salas Ricomá, Arquitecto de Tarragona (1848-1926)".

Revista Técnica de la Propiedad Urbana, 6 (1962). Tarragona: COPU.



Document per a la urbanització de la calle de Girona

Làm. 1.- El carrer Girona (popularment conegut com carrer de la Palmera) fou obert el 1878 i la seva urbanització definitiva començà el 1885, moment al qual correspon la fotografia. Arxiu EHE.

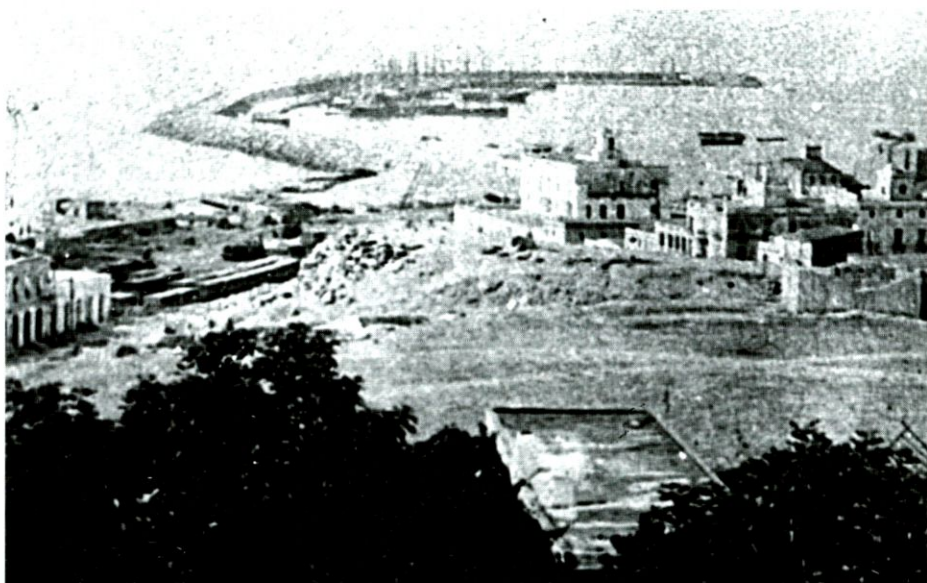


Document per a l'urbanització de la Rambla de Sant Joan i el Passeig de Santa Clara

Làm. 2.- L'embocadura del Passeig de les Palmeres fou ampliada enderrocant parcialment el Baluard de Cervantes. L'estàtua de Roger de Llúria fou col·locada el 23/12/1889 i els baix relleus el 1890, que pot ser la data aproximada de la fotografia. Arxiu EHE.



Làm. 3.- Vista del port des de la barana del Balcó. L'actual, de ferro, fou instal·lada el 1890. Crida l'atenció la rampa de baixada del carrer de Pons d'Icart, abans de la construcció de la ziga-zaga (realitzada per l'enginyer Corsini el 1887). Encara es pot veure una grua de construcció en el dic Transversal, acabat el 1883. Arxiu EHF.



Làms. 4 i 5.- Comparatives de vistes del port, des del que després seria carrer Pons d'Icart. A la de dalt podem veure que entre l'Estació del ferrocarril (el servei amb Barcelona s'inaugurà el 1864) i casa Grasset encara hi ha un bon crestell de roca. La de baix podria ser de finals dels anys setanta del mateix segle. Arxiu Valentines RSAT.



Làm. 6.- Panoràmica del fotògraf Torres, qui indica com a domicili el núm. 24 de la plaça de la Font. En Francesc Escatllar ens indica que tingué el taller en aquest lloc entre el 04.03.1879 i el 23.08.1881. Arxiu FBM.



Làm. 7.- Fotografia de Laurent feta als voltants de 1865 de la pedrera del Port. Els penats, que podien aconseguir rebaixes de temps de condemna amb el seu treball, foren retirats el 1884. Arxiu JVS.



Làm. 8.- Fragment d'una placa de Laurent, panoràmica des del dic de Llevant, que ja hem pogut veure a la fig. 10. L'Estació de ferrocarril ja existeix (1864), però encara no s'ha extret la roca de sota el Balcó i la Baixada de Toro, fet que ja podem veure al plànol d'Asoga de 1869. Pot veure's intacte el Baluard de Cervantes, l'església i convent de Santa Clara, el carrer del mateix nom i els darreres del Govern Militar amb la característica palmera. Des de l'alineació dels carrers de Girona-Adrià fins a l'inici de la Rambla existeix una sola casa.

Arxiu EHF.



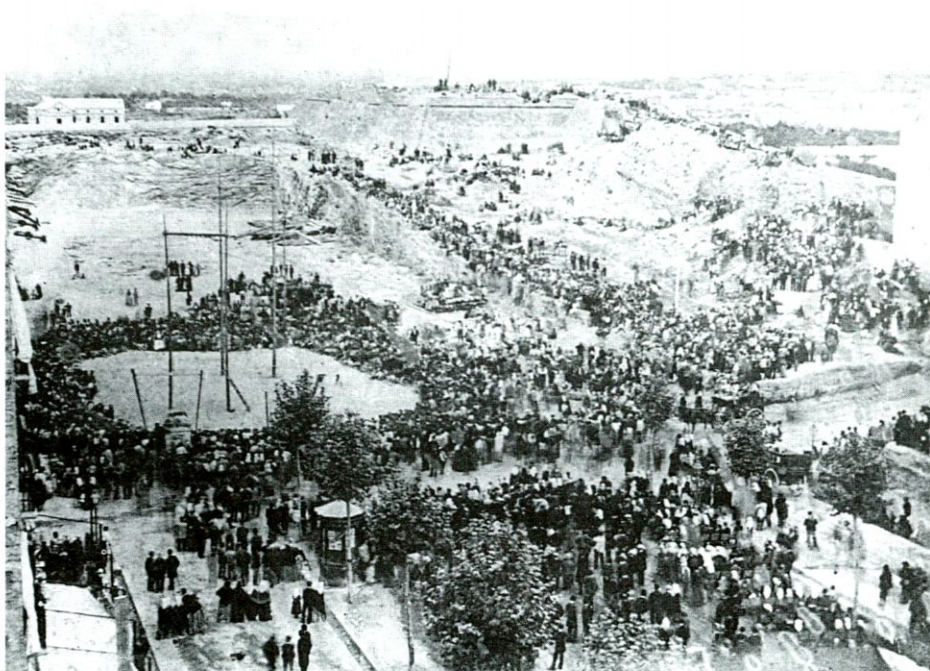
Làm. 9.- Fotografia d'autor desconegut, probablement feta cap el 1890, panoràmica des de la carretera de Barcelona del perfil NE de la ciutat. Es poden veure, d'esquerra a dreta els Baluards de la Creu, encara intacte i avui desaparegut, i el de Sant Geroni (actual Casa Blanca). Arxiu MHT.



Làm. 10.- Pedrera de la Casa Blanca. Fotografia de Pallegà (c. 1910). A l'esquerra tenim el carrer de la Cuixa. Les vies ocupen l'actual carrer Verdi. Arxiu MHT.



Làm. 11.- Muntatge fotogràfic comparatiu de la làmina 9, feta però de més a la vora, de l'any 1989, just a l'inici de la urbanització de la zona. A l'esquerra es pot veure el camí de la Cuixa. Arxiu RSAT.



Làm. 12.- Vista del que seria Rambla Nova, tram entre les alineacions dels carrers Sant Francesc-Unió i Pau Casals-Ramón y Cajal (llavors carretera de Castelló), amb la caixa de la Rambla recentment rebaixada. A la dreta pot veure's el que restava de la muralla, amb la bretxa oberta pels francesos (actual carrer de l'Assalt). Observi's el Baluard de Sant Pau intacte, el coronament del qual "amagaria" l'actual edifici del Col·legi de les Teresines que ocupa el seu lloc, i al fons, darrere de la tanca de la "Cortina Reial", a l'altra banda de la carretera de Castelló, el primitiu edifici de les Germanetes que fou enderrocat el 1878 per perllongar la Rambla. Arxiu EHE.



Desmunte para la apertura de la calle del Lulito.

Làm. 13. - Inici del carrer de l'Assalt, vist des de la Rambla Nova. A dalt el Baluard de Sant Pau. Observis la bretxa de la muralla per on varen entrar els francesos. Una vegada fet el buidatge de la roca de l'esquerra, en el solar resultant s'edificà el col·legi de les Teresines. Fotografia feta entre 1886 i 1889. Arxiu FBM.



Desmunte de la catle de Augusto desde la del Asolto a la Carretera de Alcolea

Làm. 14.- La carretera d'Alcolea és l'actual carrer de Pau Casals. En el lloc del roquissar de la dreta tenim avui el convent dels Carmelites. Fotografia feta entre 1886 i 1890.

Arxiu FBM.



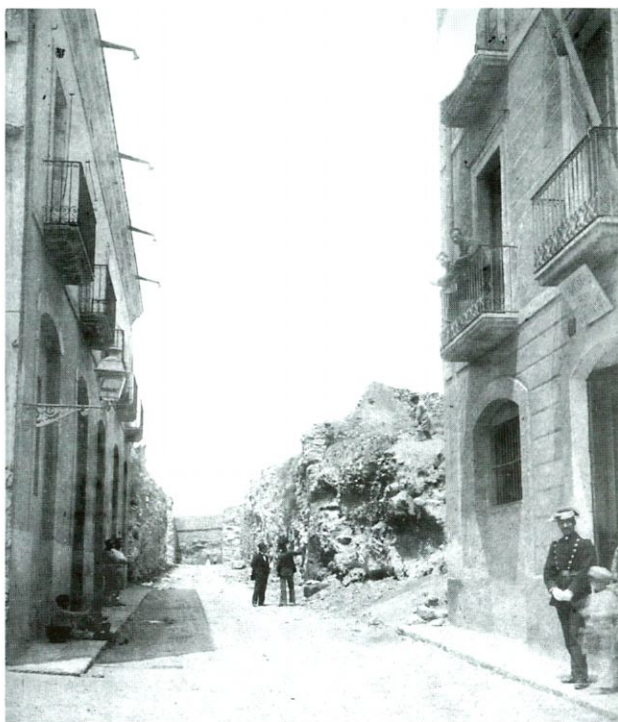
Desmuntatge de la secció de la calçada de Ronda en el estanc de la Rambla de S. Joan

Làm. 15.- Vistes des del carrer Cañellas en direcció a la Rambla Nova, de la qual veiem els plàtans. En el roquissar de l'esquerra tenim avui l'edifici d'Hisenda. Fotografia feta entre 1886 i 1890. Arxiu FBM.



Desmuntatge per la apertura de la plaça del Progreso.

Làm. 16.- Fotografia on es veu com era la plaça Corsini, presa des de l'inici del carrer de Lleida, doncs al fons es véu el cimbori de Sant Francesc. Probablement feta entre 1886 i 1890. Arxiu EHF.



Làm. 17.- Buidatge del carrer Reding, entre Fortuny i la plaça Corsini. A la dreta una casa-aserna de la Guardia Civil. L'edifici correspon al núm. 15 del carrer Reding, existent encara avui dia. Cridem l'atenció dels paraments del fons, dos longitudinals corresponents a una estructura desconeguda i un transversal que seria l'antiga cortina reial, vegi's làm. 18. Fotografia feta entre 1886 i 1890. Arxiu FBM.



Làm. 18.- La plaça del Progrés (Corsini), ja rebaixada. A la dreta el lloc que ocuparia el Mercat, que fou inaugurat el 1915, i que en la fotografia s'està construint. Dóna idea de la cota primitiva del terreny l'altura de les "trinxeres" dels carrers Soler i Lleida a l'esquerra de la fotografia. Observi's el cripto-pòrtic existent a l'actual edifici de Correus, que podria estar relacionat amb el primer Convent de Caputxins. Arxiu JVS.



Làm. 19.- Fotografia presa a l'inici del carrer Soler en direcció al carrer Gasòmetre. A la dreta es veu l'arrancament del cripto-pòrtic abans esmentat. Probablement feta entre 1886 i 1890. Arxiu EHF.



Làm. 20.- Correspon a l'actual carrer Lleida (explanat entre 1886 i 1892), en direcció al carrer Gasòmetre. Probablement feta entre 1886 i 1890. Arxiu EHF.



Làm. 21. - Correspon al carrer Governador González, vist des de la Plaça Corsini. La façana de l'edifici de l'esquerra és la posterior de la casa número 17 del carrer Fortuny, avui encara exempta i visible. Arxiu J.V.S.



Làm. 22. - Carrer Cardenal Cervantes, en direcció al de la Unió. Les dues persones estan a la cruïlla amb el carrer Soler. Arxiu J.V.S.



Làm. 23. - Carrer de Cervantes i Lleida, amb restes del Fòrum i obra d'enderroc.
Arxiu J.V.S.



Làm. 24. - Carrer Armanyà, en direcció Est. L'edifici de la dreta és una antiga vaqueria existent a la cantonada amb el carrer Roger de Llúria, transformada després en garatge i recentment enderrocada. Arxiu EHF.



Làm. 25. - Lloc on existí la bassa del rec Major, fotografia presa des del carrer Cartagena. Es pot veure a l'esquerra la fumera de la Chartreuse. (1994). Arxiu RSAT.



Làm. 26. - Detall de la part dreta de l'anterior amb l'inici del rec de Castellarnau i la garieta on existia la partió d'aigua. A la llinda d'aquesta hi havia gravat l'escut de la ciutat, un dels més antics que coneixem. Tot ha estat anorreat amb la construcció recent d'un edifici. S'ignora on ha anat a parar l'escut. (1994). Arxiu RSAT.



Làm. 27. - Tram nord de la Rambla Nova amb l'excavació per a construir un aparcament. A la dreta es veuen les restes de la claveguera dels jesuïtes que la travessava



Làm. 28. - L'embocadura de pedra de la claveguera



Làm. 29. - La mateixa embocadura una vegada "excavada"