

TARRAGONA DES DE L'AIRE. PLÀNOLS I GRAVATS
AL SEGLE XVIII I XIX¹

Patricia Terrado Ortuño
Doctora en Arqueologia Clàssica.
Investigadora a l'Institut Català d'Arqueologia Clàssica

Introducció i fonts d'investigació cartogràfiques

La Tarragona que va viure l'Arquebisbe Francesc Armanyà i Font (1718-1803) no va ser la d'una ciutat estàtica. Els processos històrics que van tenir lloc durant els segles XVIII i XIX modificaren la seva orografia i trama urbana, elements que es reflectien perfectament en els plànols de l'època.

Per aproximar-nos a aquest escenari, disposem de la cartografia històrica com a testimoni gràfic de la ciutat que ens remet al seu urbanisme. La topografia de la ciutat no és sinó un clar reflex dels moviments històrics, econòmics i socials del seu temps. Per aquesta raó, exposarem a grans trets els principals esdeveniments dels segles XVIII i XIX que influïren en l'articulació de Tarragona i que veurem a través de plànols i gravats.

L'estudi de l'urbanisme de la ciutat compta amb importants publicacions sobre l'evolució de la trama urbana. En destaquem l'estudi de Jaume Massó i Joan Menchon sobre les muralles de Tarragona, així com les obres d'Elena de Ortueta, o els estudis de Lluís Cortada (Cortada i Colomer, 1998; Menchon Bes i Massó Carballido, 1999; Ortueta Hilberath, 2006 i 2009).

¹ Aquest treball s'emmarca en els projectes *Vivere in urbe. Arquitectura residencial y espacio urbano en Emporiae y Tarraco. Investigación y socialización* (PID2019-103576 GB C42/ IP: Joaquín Ruiz de Arbulo) i *SULMARE: Sulcato marmore ferro. Canteras, talleres, artesanos y comitentes de las producciones artísticas en piedra en la Hispania Tarraconensis* (PID2019-106967GB-I00/ IP: Diana Gorostidi y Pilar Lapuente). Codi ORCID de la investigadora: 0000-0001-9554-1237.

D'altra banda, la recerca històrica sobre un període concret també ha tret a la llum nombrosos plànols de la Tarragona moderna i contemporània, com ara l'estudi de Manel Güell sobre el setge de Tarragona de 1641, o bé els llibres que tracten de l'evolució del port de Tarragona i es fan resso de la cartografia històrica, com ara el llibre publicat per Coia Escoda o Santiago Roquer (Alemany Llovera et alii, 1986; Escoda Múrria, 2000; Güell i Junkert, 2003).

Altres estudis cartogràfics se centren únicament en l'anàlisi de plànols o conjunts de mapes concrets. En aquest cas, tenim gran varietat de publicacions centrades en Tarragona, com ara el monogràfic dedicat a Anton van der Wyngaerde publicat per Richard Kagan, o articles tractats per Rafael Gabriel, Eloy Hernández, Elena de Ortueta, Josep Anton Remolà, Joan Menchón, Ivan Negueruela, Patricia Terrado i molts d'altres (Gabriel Costa i Hernández Fernández, 1987; Gabriel Costa, 2002; Kagan, 2008; Negueruela Martínez, 1985; Remolà Vallverdú, 2004; Terrado Ortuño i Menchon Bes, 2020; Terrado Ortuño, 2017, 2021).

Per últim, el Museu d'Història disposa del Centre d'Interpretació de les Fortificacions de Tarragona, que ofereix una visió general de l'evolució del sistema defensiu de Tarragona al llarg de la història, des d'època romana fins que la ciutat deixa de ser plaça militar, el 1854.

El gran volum de cartografia conservada de Tarragona generalment és d'origen militar, ja que, per la seva condició de plaça forta, la ciutat va esdevenir en nombroses ocasions un camp de batalla, de resistència i de rendició. El caràcter militar queda plasmat en aquestes imatges, que mostren a vegades una Tarragona irreal, envoltada per mar i al fons d'una topografia certament inversemblant, que denoten la inexpugnabilitat —no sempre certa— de la ciutat.

En contrast amb aquesta immensa majoria, trobem plànols bells, obres d'art fantasioses que dibuixen una ciutat idealitzada, amb components decoratius l'objectiu dels quals era embellir els salons de persones influents, mecenes i monarques (Albardonedo Freire, 2010).

Les representacions cartogràfiques tenen un component artístic; de fet, no deixen de ser una imatge o una pintura. La confecció d'un plànol no dista molt de l'elaboració seguida per crear un quadre, la qual requereix habilitats manuals i pictòriques i el mateix ús de materials. Sovint aquesta relació tan estreta entre cartografia i art esdevé més evident en aquelles representacions on apareixen detalls simbòlics que il·lustren l'interior dels plànols, sobretot pel que fa a la representació del mapamundi

(Albardonedo Freire, 2010: 35). Altres elements, com ara la decoració dels plànols per mitjà de cartel·les i marcs, van esdevenir essencials en moltes representacions, fet que conferia encara més una imatge d'obra artística o d'element decoratiu. La presència de marcs proporcionava als cartògrafs la possibilitat d'afegir informació addicional fora del plànol, com ara la mateixa autoria, l'escala o altres textos explicatius. De fet, oferia un llenç en blanc per mostrar les habilitats artístiques que, en altres tipus de publicacions, com ara llibres o projectes, no haurien pogut desenvolupar tot el seu potencial (Albardonedo Freire, 2010: 35).

Així, cada plànol s'ha d'interpretar des de diversos angles: el seu objectiu, què volia representar, a quin públic estava dirigit, si la seva elaboració responia a intencionalitats militars, artístiques, polítiques o propagandístiques.

Pel que fa als plànols del segle XVII, aquests mostren unes llicències artístiques com ara les cartel·les i els marcs, i l'ús de símbols. Aquestes característiques es perllongarien al llarg del segle XVIII i arribarien fins a inicis del segle XIX. Per aquesta raó, aplicar l'anàlisi del plànol integrant-hi la perspectiva de la Història de l'Art i de la Cartografia Històrica permet ubicar els plànols no només físicament en l'obra que els conté, sinó també en el context en què es van elaborar.

Un plànol, en definitiva, és objecte del temps històric que l'ha produït, de manera que s'ha de posar en valor amb els elements que l'envolten per poder interpretar-lo de manera fidedigna.

La Tarragona d'Armanyà

Segons Antoni de Magriñà,

La Tarragona de 1800 era un gran convento, una gran fortaleza y un Museo arqueológico viviente. (Magriñà de Sunyer, 1901)

La cartografia, de fet, reflectia perfectament aquestes tres facetes: en tots els plànols de finals del segle XVIII, es poden veure els múltiples convents que formaven la ciutat, les fortaleses i les restes arqueològiques romanes, les quals van sorgir especialment a inicis del segle XIX. Pel que fa a la població, l'any 1787, només hi havia 8.750 habitants a Tarragona. Fou, tanmateix, a mitjans del segle XVIII quan la població de Tarragona aniria augmentant progressivament, però sempre més lentament que les seves poblacions veïnes (Recasens Comes, 2011: 97).

Magriñá afirmava, en primer lloc, que Tarragona al segle XVIII era una ciutat fortificada. El transcurs de conflictes bèl·lics l'havia convertit en una autèntica plaça forta, sobretot després de la Guerra dels Segadors (1640-1652), la Guerra de Successió (1702-1714) i, després de la mort d'Armanyà, la Guerra del Francès (1808-1814). De fet, aquests conflictes havien malmès la ciutat i havien provocat nombrosos danys en la seva infraestructura, especialment el port, del qual Armanyà fou un dels artífexs de la seva reconstrucció.

Així, les contínues guerres havien promogut la fortificació de la ciutat per a la defensa, amb la proliferació de molts baluards. Aquest fet havia contribuït a fer que el creixement de la ciutat fos més lent i moderat, ja que les muralles impedièn el creixement cap a fora. De fet, les muralles utilitzades al llarg dels segles eren les romanes, les quals s'havien bastit de baluards, de reformes i afegits per fer front als atacs. Aquesta limitació topogràfica impedia aquest creixement urbanístic (Menchon Bes i Massó Carballido, 1999).

Aquests esdeveniments queden reflectits en els plànols, que mostren una ciutat emmurallada i plena de baluards, tant a la part alta com a la part baixa, per protegir el port.

La cartografia espanyola i francesa

La cartografia del segle XVIII encara té una forta influència del segle anterior. De fet, tot el període que va de 1600 a 1700 es troba fortament influït per la cartografia francesa. Aquest fet es deu a la creació a França l'any 1744 del *Dépôt de la Guerre* sota el regnat de Lluís XV: un cos d'enginyers i geògrafs encarregats de fer aixecaments topogràfics i de confeccionar mapes i plànols, amb especial atenció als llocs on tenien previst intervenir militarment. Més tard, el 1888 es crearia el Servei Geogràfic de l'Armada, una entitat que depenia de l'Estat. Aquest servei suposà l'homogeneïtzació de la representació planimètrica, fent que el segle XVIII esdevingués el zenit de la cartografia (Bonet Correa, 1991: 26).

En l'àmbit espanyol, el gran impuls en la ciència cartogràfica el va donar la creació del Real Cos d'Enginyers Militars l'any 1710, però sobretot fou arran de l'entrada, com a director, un any més tard, de Jorge Prósper de Verboom (1667-1744) a l'Acadèmia de Matemàtiques i Arquitectura Civil i Militar. Verboom, militar d'origen flamenc, era deixeble del preeminent enginyer i geògraf Sebastián Fernández de Medrano i va ser un dels grans

impulsors i renovadors de la cartografia espanyola del segle XVIII. Gràcies a aquest impuls, el 1718 es va promulgar una reial ordre que obligava a representar en tots els mapes i plànols militars, a part de les fortificacions, els recursos agraris, industrials i hidràulics, així com les fronteres i els camins. Aquest fet es veu clarament plasmat en els plànols del moment, que solen ser molt detallistes i que permeten apreciar detalls de les ciutats i del seu territori més immediat. Quant a la representació de ports, es presta molta atenció a aixecar i representar el port i la seva costa immediata. En projectar les noves fortificacions de defensa marítima, és molt comú trobar que els molls i els resguards s'ampliïn de manera artificial per donar èmfasi a la representació. Aquesta meticulositat, no obstant això, no deixa de ser una còpia del model francès, que també es caracteritzava pel detallisme.

Així, els plànols mostren que a mitjans de segle XVIII existien onze ciutats catalanes com a places d'armes, entre les quals es trobava Tarragona.² Com a conseqüència d'això, el període il·lustrat tarragoní també va deixar petjada en les representacions cartogràfiques. D'una banda, el territori i la ciutat es van racionalitzar segons les necessitats i el desenvolupament de la societat i, d'altra banda, els projectes d'aquest moment tracen una ciutat ideal derivada del classicisme de Vitruvi afegint-hi la funcionalitat dels serveis i les infraestructures (Ortueta Hilberath, 2006: 15). La planimetria d'aquest segle i d'inicis del següent seria reflex de les noves tendències, i s'abandonen, per tant, a partir de la segona meitat del segle XVIII, les vistes ideals i fantasioses per altres representacions més fidels a la realitat. Així, en aquesta etapa, es duen a terme dues dinàmiques diferents: la política d'embelliment de la ciutat vinculada al desenvolupament de la població, de la qual el port de Tarragona n'era el tema pendent, i l'establiment de la nova població de la Marina (Ortueta Hilberath, 2006: 17). Va ser en aquest moment quan s'iniciaren els projectes d'urbanització de la part baixa de la ciutat.³

Una altra manera d'apropar-nos a l'aparença que tindria la ciutat de Tarragona és també a través de les vistes dels gravats que ens ofereixen una imatge de la ciutat des de diverses perspectives.

Troblem d'aquest període una vista de la ciutat creada pel gravador d'Augsburg Gabriel Bodenehr (1664-1758), publicada prop del 1717 i ti-

2 Cortada i Colomer, Lluís. 1998. *Estructures territorials, urbanisme i arquitectura poliòrcètics a la Catalunya preindustrial: segles XVIII i XIX*. Barcelona: Institut d'Estudis Catalans, 109 i seg.

3 Cf. *Infra*.

tulada *Taragone in Catalonien* (fig. 5). Bodenehr fou un editor, cartògraf i gravador alemany, conegut pels seus plànols i vistes de ciutats. Una de les seves obres mostra una vista de Tarragona des de la part dreta del riu, amb el pont que creuava el Francolí en primer lloc. S'hi assenyalen importants edificis i convents, així com la catedral. El gravat representa l'entrada dels vaixells aliats el 1705 durant la Guerra de Successió.



Figura 5. *Taragone in Catalonien*. 1717. Gabriel Bodenehr.
Institut Cartogràfic i Geològic de Catalunya.

A més, aquest indica amb unes didascàlies alguns elements topogràfics importants de la ciutat, a part de la descripció, que diu així:

Tarragona és una bonica ciutat arquebisbal a Catalunya a la vora de la Mediterrània. Té Universitat des del 1572, promoguda pel cardenal Gaspar Cervantes. Hi ha molt comerç i hom hi pot veure restes molt antigues, com el temple que fou aixecat en temps de l'emperador Tiberi⁴.

Tanmateix, aquest gravat no és original, sinó que es tracta d'una còpia d'un gravat francès dut a terme per Sébastien de Pontault, cavaller de Beaulieu. L'autor pretenia mostrar la flota aliada el 1705, però va copiar el gravat de Pontault del setge de Tarragona de 1644, inclòs en un llibre titulat *Les glorieuses conquêtes de Louis le Grand*, publicat el 1659 (fig. 6). Així, Bodenehr fa algunes modificacions de l'original: canviar l'idioma amb què estava escrit Tarragona i el de la llegenda, del francès a l'alemany; esborrar «l'armée Française», escrit damunt dels vaixells del port, i eliminar la part superior del gravat.

⁴ Traducció de l'autora.



Figura 6. *Taragona en Catalogne*. Ca. 1659. Sébastien de Pontault. Institut Cartogràfic i Geològic de Catalunya.

Pel que fa als gravats elaborats per espanyols i catalans, aquests també són força nombrosos. Els catalans Francesc Tramulles (1722?-1773) i Josep Prat (c.1730-1788) el 1765 van crear una sèrie d'estampes de la ciutat emeses amb el motiu del trasllat de la relíquia de Santa Tecla a la ciutat (Mata de la Cruz, Sofia, 2012; Ortueta Hilberath, 2006: 15). Les vistes mostren la ciutat emmurallada percebuda com una plaça forta, amb les esglésies i els convents. D'altra banda, existeix un gravat de 1781 elaborat per Antoni Pons que mostra una perspectiva de la ciutat vista des del mar (fig. 7). Aquest gravat es troba publicat en l'*Atlante Español*, i dos segles més tard en el tercer volum de la *Geografia General de Catalunya* (Espinalt y García, 1778-95; Morera Llauredó, 1899). S'hi representa la Torre del Port (identificada com a Torre del Moll amb el número 20) i l'escullera medieval al seu costat. Hi destaca la presència de casetes o petits edificis just en l'arrencada del moll, i la gran formació sorrenca a la platja. Aquesta platja discorre al llarg de les barraques de pescadors.

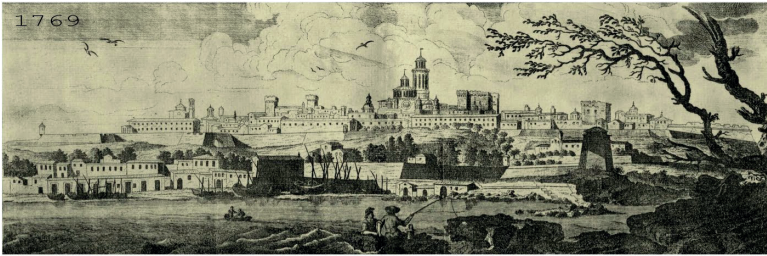


Figura 7. *La ciudad de Tarragona desde el mar*. 1785. Antoni Ponz.
Biblioteca Hemeroteca Municipal de Tarragona. (BHMT)

Una ciutat eclesiàstica. Santiyán, Armanyà i les reformes.

L'aparença que tenia la ciutat a finals del segle XVIII i a inicis del segle XIX també va ser, en part, gràcies a la tasca que van dur a terme els arquebisbes Santiyán i Armanyà a fi de millorar-la.

El moviment cultural de la Il·lustració va permetre que les idees que es gestaven a Europa, basades en què la ciència i l'educació millorarien la qualitat de vida de les persones, arribessin a Tarragona. Això va ser possible gràcies als dos arquebisbes il·lustrats, que es formaren en la cort de Carles III, qui es rodejà de col·laboradors. Els monarques il·lustrats pretenien dissenyar ciutats amb grans avingudes, parcs, enormes fonts i passejos i Tarragona beuria d'aquest moviment.

Així, devem a aquests dos arquebisbes les reformes per abastir d'aigua potable la ciutat, ja que fins al moment el proveïment d'aigua es limitava a algunes fonts i a l'emmagatzematge de l'aigua de pluja, i també a la reconstrucció del port.

Fou Joaquín de Santiyán el primer que inicià les obres per portar l'aigua a través d'un aqüeducte. L'obra fou projectada per l'arquitecte Joan Antoni Rovira (Rovira i Gómez i Fàbregas Roig, 2011: 210). Aquest aqüeducte, conegut com la Mina de l'Arquebisbe, va ser concebut sobre una part del seu antecessor romà que portava l'aigua del riu Gaià. El naixement de la nova Mina es va ubicar en l'antic terme de Torrelles, a prop del poble de Puigpelat, i va ser possible aprofitar alguns trams del vell aqüeducte romà, encara que les recents investigacions demostren que les dues conduccions discorren gairebé sempre separades (Canela Gràcia, 2010).

Les obres del port

La tasca d'Armanyà va permetre que la ciutat de Tarragona a poc a poc es reactivés. Però també hi van influir altres factors, els quals donaren un gran impuls al creixement econòmic de la ciutat, que, encara que lent i pausat, també contribuï a l'augment de població (Magriñà de Sunyer, 1901; Ortueta Hilberath, 2007, 2009).

Un altre esdeveniment important que va canviar la configuració de la ciutat va ser l'inici de les obres del port modern. Des de la fi del segle XVII va haver-hi diversos intents per reprendre la reconstrucció del port i recobrar el privilegi de port principal de la zona, però no va ser fins a 1790 quan començaria a dur-se a terme l'obra, malgrat que ja s'havia donat llum verda el 1776, ja que el projecte comptava amb molts detractors que veien amb recel l'inici de les obres per la pèrdua de les seves rendes, i la ciutat no gaudia de la suficient bonança econòmica com per poder pagar unes obres de tal envergadura (Gisbert Bel, 2012: 28-29). Després de diversos intents, el 25 de maig de 1776 es crea una comissió per redactar un projecte a fi de reactivar la reconstrucció del port, que seria transmès més tard al rei Carles III. En aquest escrit enviat al rei, a part de la petició de construir el port de Tarragona, també s'inclouen propostes d'arbitris per cobrar, i així fer front a l'elevat cost de les obres. Les oposicions de Reus al projecte de remodelació van ser immediates, ja que utilitzava el port de Salou amb finalitats comercials, de manera que el procés de litigis es va allargar fins a la creació de la Junta Protectora de les Obres del Port (1790-1836), que va establir un reglament amb els càrrecs de les obres, la recaptació, la vigilància de la construcció, etc (Gisbert Bel, 2012: 29).

De fet, la vida del port de Tarragona havia estat molt convulsa al llarg del temps, no només en els segles que tractem avui aquí, ja que la badia portuària s'utilitzà des d'època protohistòrica. De fet, des d'època ibèrica tenim evidències de comerç i de l'explotació dels recursos marítims. No podem saber com era el port en aquell moment, però segurament s'utilitzava la cala natural, ja que estava situada a recer del vent i dels principals corrents. En època romana es va construir un moll per aprofitar les bones condicions de la badia. La peculiaritat d'aquest moll és que fou construït amb la tècnica d'*opus pilarum*, és a dir, es col·locaven grans pilons a l'aigua amb formigó hidràulic units amb arcs, de manera que l'estructura tenia l'aparença d'un gran pont a l'aigua (Terrado Ortuño, 2015, 2019). Aquests arcs van contribuir a fer que la sorra entrés a la rada portuària i que aviat

part del moll se sedimentés, el que provocà que el port esdevingués perillós per a l'entrada de grans vaixells. El pas dels anys va agreujar aquesta situació, i a l'edat mitjana es va construir un moll a prop del romà, el qual, a causa de problemes de manteniment i les avingudes del francolí, es trobava en estat ruïnós.

En el moment que tractem, el port que s'utilitzava era el de Salou, per la seva ràpida connexió amb Reus. De la mateixa manera, després de la Guerra dels Segadors (1640-1652), l'activitat portuària de la ciutat va patir un recés. Tanmateix, l'inici d'aquest segle tampoc no va estar exempt de problemes, ja que la Guerra de Successió (1702-1714) va tenir importants repercussions econòmiques que dificultarien aquestes obres. El 1778 es promulgà el Decret de lliure comerç amb Amèrica, una iniciativa que suposà una obertura econòmica i que també fou important en la decisió de la remodelació del port, la qual el convertí en un lloc segur per als vaixells.

En aquest sentit, l'arquebisbe Armanyà jugà un paper molt important, ja que va lluitar perquè es dugués a terme aquesta rehabilitació del port i per evitar iniciatives com ara crear un canal que unís el port de Salou amb Reus (Parreu i Alberich, 1975).

Les restes d'aquest moll romà van estar presents al paisatge urbà tarragoní fins a mitjans del segle XIX, quan finalment es van retirar. És molt curiós que en els plànols de la ciutat, de vegades es dibuixa el moll, però no sempre, tot i que existia. Generalment, les restes de l'estructura han aparegut a la planimetria des del segle XVII fins a mitjans del segle XIX.

Així, ens trobem amb la confecció de planimetries per enginyers i geògrafs que, en molts casos, no han estat mai a Tarragona i que copien altres plànols més antics, o bé que els modifiquen segons les obres que es volen efectuar, la qual cosa explica que, segons la intencionalitat de l'autor, podria no interessar representar les restes romanes.

La documentació històrica també ens explica com era l'estat del port abans de l'inici de les obres. Es conserva un informe que va escriure el 1777 el tinent coronel Miguel Sánchez Jaramas. El contingut d'aquest informe, transcrit per Sánchez Real el 1995, aporta valuosa informació sobre l'estat del port, quan encara pervivien les restes romanes. Sobre el moll romà diu així:

A la orilla del mar subsisten en parte los fundamentos del muelle del Puerto antiguo que en el día forman un arrecife de piedra suelta. El extremo de este arrecife está compuesto de tres fortísimas moles de hormigón y piedra de mampostería, que según se advierte fueron lavrados con caxones y es de

prevenir que son trozos de la obra en que estaba el Farol, para guiar de noche las embarcaciones comprovándolo el nombre de Farellon que hoy conserva todavía. En el extremo del muelle había una capilla (hoy arruinada) para decir misa para las galeras. (Sánchez Real, 1995: document VIII, art. 4)

La informació d'aquest fragment casa perfectament amb alguns plànols de l'època i posteriors. En destaca la precisió de la descripció de Jaramas pel que fa a aquests plànols en concret, en els quals s'aprecia perfectament el final del moll amb tres grans pedres (fig. 9).



Figura 9. *Plano de la Plaza de Tarragona*. 1749. Miguel Marin. Cartoteca del Archivo General Militar de Madrid. Signatura: T-20/10

A més, si seguim un text de l'època de Saturnino Bellido, director de les obres del port, ens indica com aquest moll:

Terminaba dicha obra con cierto machón o martillo, que conoció el país con el nombre de Farelló, diminutivo catalán de faro, subsistente todavía en el año 1843, en que mandó a destruirlo a fuerza de barrenos el director de las obras D. Ciriaco Muller, porque causaba algún estorbo a los pescadores para el varamento de las embarcaciones. (Morera Llauredó, 1910: 9).

Val a dir que les obres van provocar un gran daltabaix a la ciutat. El testimoni de Magriñá ens indica que

Si alguno quisiera grafiar a la Tarragona del siglo XIX, la tendría que llamar ciudad de los barrenos, pues durante 80 años no hubo día que no se dispararan lo menos una docena. (Magriñà vhbhnmk,- de Sunyer, 1901)

Les obres del port les van dur a termes presos, que, fins i tot, van protagonitzar nombroses vagues perquè les seves condicions de vida eren infrahumanes. A més, tenim testimonis que les explosions per obtenir pedra per construir el port havien causat danys a molts edificis de la ciutat. De fet, el convent dels Caputxins, situat a la zona del Miracle, en el nou projecte de Juan Smith, es va traslladar perquè les explosions van ferir molts capellans. Quant al nou convent dels Caputxins, aquest es localitzaria en uns terrenys que eren propietat de Josep Anton de Castellarnau, tresorer de l'obra, i s'acabaria el 1805 (Escoda Múrria, 2000: 59).

Tal va ser la magnitud de les obres que el rei Carles IV les va inaugurar oficialment l'any 1802. D'aquest moment es conserva un gravat de Laborde que data del 1806, en el qual es mostra una vista de les obres del port des del mar. La imatge destaca per la «penya botada», és a dir, un gran bloc de pedra coronat per una estàtua de Neptú acompanyat per un dofí, a punt de ser llançada al mar mitjançant el burro, una plataforma que es movia mitjançant corrons i que podia traslladar pesats blocs de pedra.

El creixement del barri del port

El principal element d'aquesta remodelació iniciada en època de Santiyán i Armanyà va ser la construcció del barri de la Marina. Carles III va projectar la creació de noves poblacions civils com a herència de la Il·lustració per compensar el llarg període d'arquitectura militar (Cortada i Colomer, 1998: 226 i ss).

Tarragona va ser una ciutat més en la qual es va aplicar aquest nou concepte de creació de noves poblacions, en aquest cas va ser el barri de la Marina. El seu origen, a més, va sorgir de la necessitat d'ampliar la ciutat a causa de l'adveniment de centenars de treballadors que venien a participar en les obres del port, de manera que la seva ubicació lògica seria aquest barri annex a la ciutat.

Hem de destacar, no obstant això, que Tarragona, com a capital del corregiment i plaça forta, tenia permís per derruir els baluards a fi d'urbanitzar la zona de manera ordenada; així doncs, veiem com en aquest segle es produeixen importants moviments topogràfics i arquitectònics: d'una

banda la fortificació i, d'altra banda, l'embelliment de la ciutat. Aquest últim aspecte va ser, en part, gràcies als arquebisbes Santiyán i Armanyà, els quals van fer prevaler la millora de la ciutat.



Figura 10. Planta de la playa del puerto de Tarragona y proyecto de la nueva población. 17 de septiembre de 1803. Antonio López Sopena. Arxíu del Port de Tarragona, signatura digital: 3026.

Juan Smith, director de les obres del port, també va redactar el 1806 un projecte anomenat Nova Població de la Marina, promogut amb la creació el 1803 de la Junta de les Obres del Port —formada per Pedro Ignacio Corretja, Josep Torras Pellicer, Juan Smith i Antonio López Sopena—, encarregada de planificar aquesta zona (Escoda Múrria, 2000: 59). L'objectiu d'aquest grup era centrar-se en la provisió d'aigua potable mitjançant les canalitzacions, les fortificacions, l'adopció d'una quadrícula neoclàssica com a forma d'urbanització i executar finalment el projecte de «Nova Població de la Marina» (Aresté Bagés, 1981: 13-15). Un dels primers plànols que projectava la configuració d'aquesta zona data precisament del 1803 i va ser creació d'Antonio López Sopena, que adaptà la nova població a la fortificació (fig. 10).

Valoracions finals

A pesar que molts estudis ressenyin i publiquin els plànols existents sobre la ciutat de Tarragona, són moltes les recerques pendents sobre aquests —alguns plànols són de gran interès perquè mostren edificis i fortal·les desapareguts— i l'evolució de la tècnica cartogràfica a Tarragona. En aquesta aproximació, hem pogut comprovar com molts d'aquests plànols mostren aspectes desconeguts de la història de la ciutat, així com la seva evolució urbanística.

Són necessaris més estudis en detall sobre plànols per poder assenyalar importants aspectes de la història de la ciutat que sovint passen desapercebuts quan fem una ullada general a la cartografia.