

EL LLATZERET DEL PORT DE TARRAGONA



A l'edat mitjana s'anomenava «llatzerets» als hospitals destinats als malalts de lepra, també dits de Sant Llàtzer. L'Ordre Hospitalària de Sant Llàtzer de Jerusalem va crear uns establiments sanitaris per a leprosos o llatzerats, en nombre aproximat de tres mil, que contribuïren a reduir la velocitat de propagació de la malaltia. Des de finals del segle XVIII, ja es considerava els llatzerets situats als ports marítims, fronteres i controls de camins i carreteres, com a llocs per controlar l'estat de salut de les persones i observar la integritat de les mercaderies. Ambdues activitats tenien la finalitat de prevenir als ciutadans de les epidèmies, tan habituals en aquells temps. Les muralles i les portes de les ciutats eren una important barrera preventiva, on es vigilava amb molta cura l'entrada de persones o mercaderies. Era imprescindible la possessió i presentació dels guiatges o butlletes de sanitat perquè s'autoritzés l'entrada a la ciutat.

Des d'un punt de vista eminentment mèdic, els llatzerets es consideren els primers establiments sanitaris, on es practicava una assistència professional i a més una activitat preventiva i higiènica.

Els llatzerets marítims, que és el cas que aquí ens ocupa, sempre han estat una dependència de Sanitat Exterior. Tenint en compte el caràcter assistencial abans esmentat, no és estrany que es pensés que podia ser un lloc contaminat, i, per tant, era obligat que estigués ubicat als afores o extramurs de les ciutats.

Les funcions del personal sanitari responsable de l'establiment consistien a visitar els vaixells arribats a port, veure el quadern de bitàcola per conèixer les incidències esdevingudes durant la navegació, preguntar per l'estat de salut dels tripulants i passatgers, a més de valorar les mercaderies transportades i les condicions físiques i higièniques de les diverses dependències.

El 8 de desembre de 1800, per reial decret, el port de Tarragona va ésser habilitat per a embarcar i despatxar vaixells a escala internacional, provinents de tot arreu, però en particular de les Amèriques. El Sr. Juan Smith, brigadier i enginyer a la vegada que director de la Junta d'Obres del Port, va preveure que el port podria rebre embarcacions de molt diverses nacionalitats i que, per tant, necessitava un edifici on les tripulacions i les mercaderies poguessin guardar les quarantenes, d'acord amb les ordenances de Sanitat. Efectivament, es va proveir el necessari per construir un llatzeret en un lloc adient, amb les normes adequades per dipositar i purgar els efectes que necessitessin d'alguna precaució.¹

En el programa de les obres de prolongació del moll de llevant del port, un dels primers equipaments portuaris fou l'edifici de les Oficines de Sanitat –lloc on hi havia els despatxos del metge i l'ajudant– i de Capitania del Port, situat al començament –i a resguard– del moll de llevant. En una Memòria del port de Tarragona de 1828 ja es manifesta l'existència d'«...una hermosa casa de sillería, para oficinas de Sanidad y Capitanía del puerto».² FIGURA A

Figura A.



El segon pas fou proporcionar aigua potable, mitjançant la construcció d'unes fonts i embassaments suficients per cobrir les necessitats dels vaixells que amarraven al port. També en referència amb el subministrament d'aigua, en una Memòria del port de 1821 es diu:

*«Fue decisiva la actitud del Arzobispo de Tarragona Sr. Romualdo Mon y Velarde, quien deseoso de tomar parte en el fomento de la obra del puerto, convino gustoso en ceder aquella cantidad de agua precisa para las necesidades diarias de las embarcaciones surtas en el puerto y para las aguadas de largas navegaciones».*³

La primera cita bibliogràfica relativa al Llatzeret del Port de Tarragona correspon a 1802, i consisteix en una enumeració d'algunes de les obres més importants: «...la dotación de agua necesaria al puerto para los buques, cedida por el Arzobispo Romualdo Mon y Velarde, la construcción y colocación del faro, la impresión del plano del puerto en los boletos de Sanidad y la edificación de la Capitanía y el Lazareto, constando que a fines de 1806 lo invertido en las obras ascendía a más de once millones de reales».⁴

Quant a l'activitat del Llatzeret, en tenim notícies a partir del 1826.

*«La observación sanitaria de las embarcaciones se hace en el extremo del muelle con comodidad y exactitud y en la playa al exterior del extremo de la población hay una casa para expurgo de efectos contumaces y observación de personas con las correspondientes seguridades».*⁵

*«Para la Capitanía del Puerto, su oficina y la de Sanidad, hay un hermoso edificio de sillera. Igualmente se vé un Lazareto con todos los adherentes para espurgo de efectos contaminados y observación de las personas que por las leyes sanitarias estén sujetas a sufrirla en él, hasta cumplir la cuarentena u observación que la Junta les haya impuesto».*⁶

Figura B



El primer plànol en què hem pogut documentar l'existència del Llatzeret correspon a l'any 1827.⁷ FIGURA B

L'activitat econòmica del dia a dia de la Junta d'Obres se suportava amb els impostos i cànons legalment existents, d'acord amb el tràfic portuari. Durant els últims anys, però, havien resultat insuficients per dur a terme els projectes de construcció de les noves edificacions i de l'ampliació del port. Una solució parcial va ésser sol·licitar crèdits a l'Ajuntament, però, com que l'activitat portuària no augmentava, no s'aconseguia equilibrar els costos d'aquelles obres.

És a partir de 1835 quan la Junta d'Obres del Port passa a ser competència del Ministeri de Foment, és a dir, és suprimida com a tal, i les seves funcions, les assumeixen el Govern Civil i la Diputació. D'una banda, és possible que aquesta decisió es prenguéssent en compte que es començava a debatre si seria realment útil en el futur seguir considerant Tarragona com una «plaça militar», i, per tant, es feia previsible l'enderrocament de la cortina de defensa de mar, i d'altra banda, el desig de tenir obert el port a la forta empenta de les activitats comercials de la ciutat, que cada dia representaven una major força política i econòmica.

El 1836 es produeix el primer escrit oficial en què es menciona el Llatzeret. És un text de contingut preventiu militar, atès que aquest establiment, en estar unit al baluard de Sant Carles, és considerat com un punt de referència de les estructures de defensa del port i, per tant, de la ciutat. FIGURA C

*«El Gobierno militar político y Comandancia general notifican al Director de Obras del puerto la necesidad de proteger la cortina de defensas, desde el Lazareto hasta el Presidio y nombran al Sr. Criviller, como encargado de la fortificación de la plaza, a fin de que inmediatamente se pongan en marcha los trabajos, incluso aprovechando los días festivos».*⁸

A partir d'aquest moment, l'activitat i les vicissituds del Llatzeret passen a dependre de la Junta Provincial de Sanitat, de la qual era dipositari el Sr. José Antonio Castellarnau Balsells. En aquest temps es duen a terme diverses actuacions.

*«Deben formar parte (presupuestaria) en la fecha, las obras de habilitación del morbero (funcionario municipal encargado de vigilar la entrada y propagación de enfermedades infecciosas) del lazareto y además anexas a ésta, que cuidarán del edificio que se construyó antes del cólera los Srs. Martí y Ruiz».*⁹

Entre els anys 1837 i 1842 es troben tot un seguit de lliuraments que posen de manifest la vida del Llatzeret:

«José Carreras. Fuster. Llatzeret -1837: 105 rals de billó

Pedro Panasachs, esterero. Casa Sanitat –1837: 75 rals

Al arquitecto José Batet por obras y pared maestra en el edificio Lazareto de esta capital –1841: 2540 r.¹⁰

Al impresor de Barcelona J. C. Monfort por la impresión de mil Boletos de Sanidad para pasajeros –1838: 480 r.

Al Sr. Tomás Pamies por su haber de guarda del Lazareto durante el mes de Enero –1838: 60 r

A D. Antonio Puigrrubí por la impresión de 2000 patentes y boletas de Sanidad –1838: 80 r.

A D. Francisco Domingo, farmacéutico por las fumigaciones realizadas –1838: 292 r.

A D. Miguel Puigrrubí, impresor, por 2000 ejemplares de Boletas de Sanidad para pasajeros –1838: 186 r.

A José Criviller, para materiales y jornales por obras en el lazareto –1838: 1006 r.

A D. Antonio Puigrrubí por 3000 boletas de Sanidad para pasajeros y 300 para patrones –1839: 360 r.

Al colchonero Antonio Rossiñol por trabajos de su oficio en lazareto –1840: 77 r.

A Tomas Pamies por importe de obras blanqueo de blanqueo en lazareto –1840: 102 r.

A José Chiviller por varias obras hechas en el Lazareto por cuenta de la Junta de Sanidad: 1257 r.¹¹

Gastos extraordinarios

Pagado a Mariano Rosell, albañil por las obras hechas en el lazareto, en reparación de los daños causados en la avenida del río Francolí, en virtud de libramiento por la Junta Provincial de Sanidad de Tarragona –1851: 703 r.»¹²

L'activitat dels metges de visitar els vaixells consistia que una vegada havien valorat si hi havia problemes relacionats amb l'estat sanitari, tenien l'obligació d'omplir una patent o butlleta de Sanitat Marítima. Aquest document era com una salvaguarda que informava si a partir de la data, les persones, els vaixells o les mercaderies es podien considerar de lliure circulació. La recaptació feta per patents i butlletes, durant els anys 1838, 1839 i 1840, controlada per l'escrivent de Sanitat Sr. Pablo Malet, dona una orientació de l'activitat dels serveis mèdics:

L'any 1838: 15.817 rals de billó

L'any 1839: 18.479 rals

L'any 1840: 12.344 rals¹³

El primer plànol tècnic de l'edifici del Llazeret és de l'any 1841 i es troba adjunt a un escrit de 27 de desembre de 1869, firmat per l'enginyer hidràulic D. Ciríaco de Muller, en què la Junta d'Obres del Port es queixa a Obres Públiques perquè la línia del ferrocarril de València està envaint terrenys que pertanyen al Llatzeret.¹⁴

D'acord amb aquest plànol ja es poden apreciar les diverses dependències que el formen. Aquesta edificació està situada a la platja interna del port, a l'extrem més allunyat de la Comandància i Casa de Sanitat. Per la part que comunicava amb la ciutat estava



Figura C.

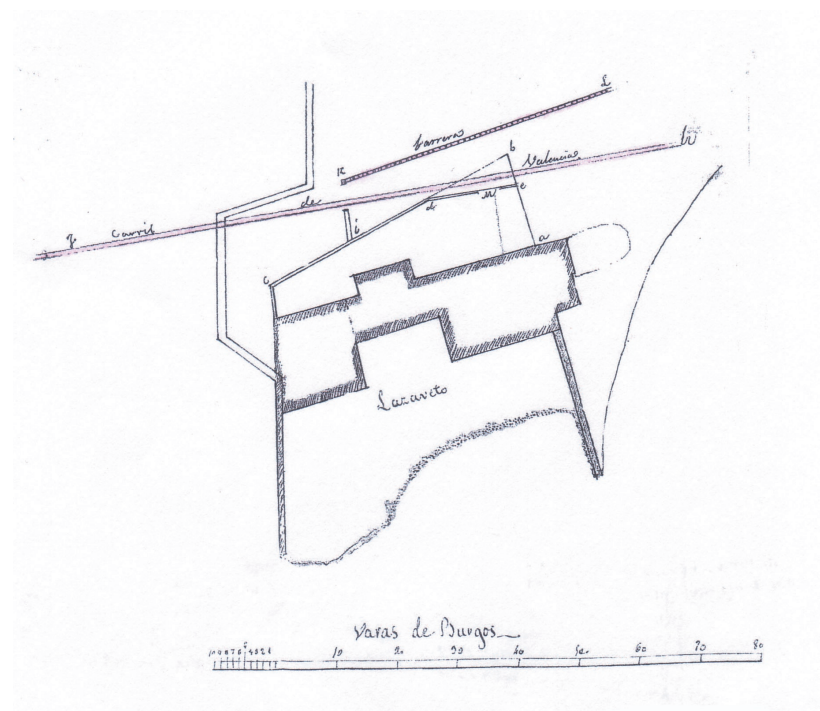
unit a una torre i una cortina, edificacions residuals del baluard de San Carlos. Disposava d'un embarcador, i l'edifici estava format per quatre departaments funcionalment connectats. FIGURA D

La primera referència en l'àmbit nacional de l'eficàcia organitzativa del port de Tarragona pel que fa a prestacions sanitàries es troba en una reglamentació datada el 1851.

«Los buques procedentes de lugares que se acepte la existencia de Fiebre Amarilla, podrán ser controlados en los siguientes puertos: Barcelona, **Tarragona**, Mahón, Palma, Valencia, Alicante, Cartagena, Almería, Málaga, Cádiz, Vigo, Coruña, Gijón, Bilbao y Santander. Los Gobernadores cuidarán de que se ejecute la R.O. de 15 Noviembre-1848».¹⁵

És arran de la publicació de la Llei de sanitat, de 28 de novembre de 1855, quan queden ben definits els extrems pels quals s'hau-

Figura D.



rà de regir la Sanitat, en termes generals, i, per tant, també la Sanitat Marítima.

Es classifiquen els ports d'Espanya tenint en compte la seva importància mercantil i, consegüentment, sanitària, en ports de primera, segona i tercera classe.

Les patents i butlletes de sanitat que s'expedeixen una vegada feta la valoració de l'estat de salubritat del vaixell, tripulants i passatgers són de dos classes, «limpia» i «sucia». Exceptuant cabotatge, xalupes de Marina i pescadors, tots els vaixells han de presentar la seva patent obligatòriament.

Es visiten i es fa un reconeixement a tots els vaixells que arriben a port, de tal manera que sense aquest requisit previ no se'ls permet ni amarrar, ni que cap persona ni mercaderia sigui desembarcada.

Els llatzerets es classifiquen en «bruts» i «d'observació».

Quan cal, es realitzen quarantenes en els departaments dels llatzerets, on també es du a terme l'expurgació de les mercaderies.

De tota aquesta activitat, imprescindible per al control sanitari dels vaixells, mercaderies i persones, s'exigeixen uns drets sanitaris, d'acord amb les tarifes que es publiquen a l'annex 2 d'aquesta Llei.

Amb la finalitat de posar en marxa les directrius de la Llei de 1855 i tenint sempre en compte les possibles noves epidèmies de còlera, la Direcció General d'Establiments Penals, Beneficència i Sanitat proposa, a reial aprovació, establir alguns llatzerets d'observació amb caràcter provisional. Se sol·licita als ajuntaments i a Sanitat Marítima la formació d'expedients a fi de poder ser classificats i oficialitzats.

L'any 1859, el director general d'Obres Públiques trasllada un escrit a la Junta d'Obres del Port, en què demana que se senyalin les zones necessàries per als serveis del moll. En resposta s'envia un plànol del port, amb les

propostes de la Junta que afecten els edificis existents i amb l'ampliació que convindria donar al moll per la part de terra; tant per a la neteja i draga com per poder assignar un embarcador per a les barques dels pescadors. També es recorda la necessitat d'enderrocar les casetes que resten a la platja de Marina i a la vegada fer desaparèixer el fortí del Francolí i l'edifici conegut com el Llatzeret. Es justifica així: «...tanto por hallarse comprendido (el Lazareto) dentro de la zona que ahora se marca, cuanto por que no satisface actualmente al objeto para el que se construyó. Además su situación es inconveniente y sería más oportuno si se situara en el arranque del contramuelle, más apartado de la población y con otras dimensiones que satisfagan convenientemente a todas las necesidades que surgen en este puerto cada día más frecuentado por toda clase de embarcaciones.»¹⁶ FIGURA E

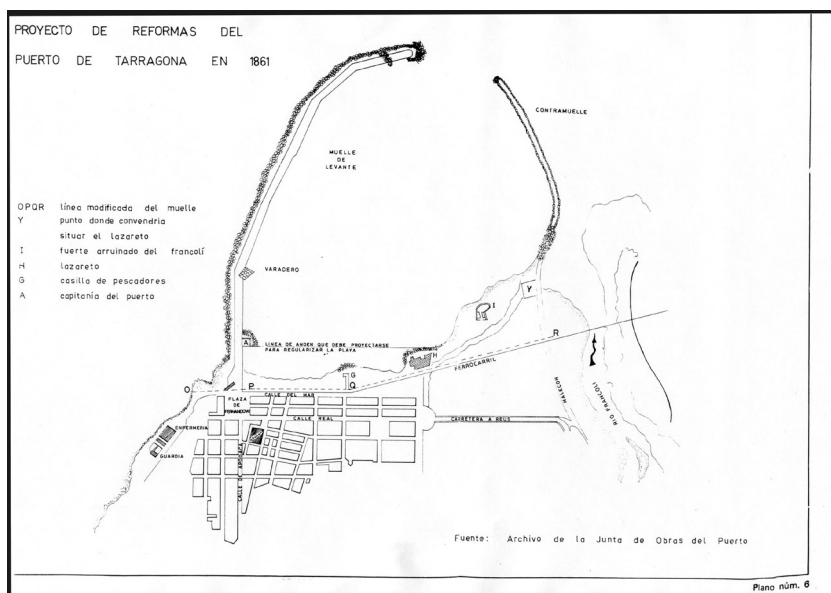
Un altre greu problema que influirà en el futur del Llatzeret serà la construcció de les vies del ferrocarril de Reus i de València. És a partir de 1853 quan s'aprova la concessió de les obres del ferrocarril. S'enderroca la cortina de defensa de la platja i es fan obres a la part de darrere del Llatzeret. Sens dubte això provoca una més fàcil comunicació amb la ciutat, una cosa que en principi va en contra del concepte assistencial de l'establiment que per llei ha d'estar aïllat i als afores del nucli urbà.

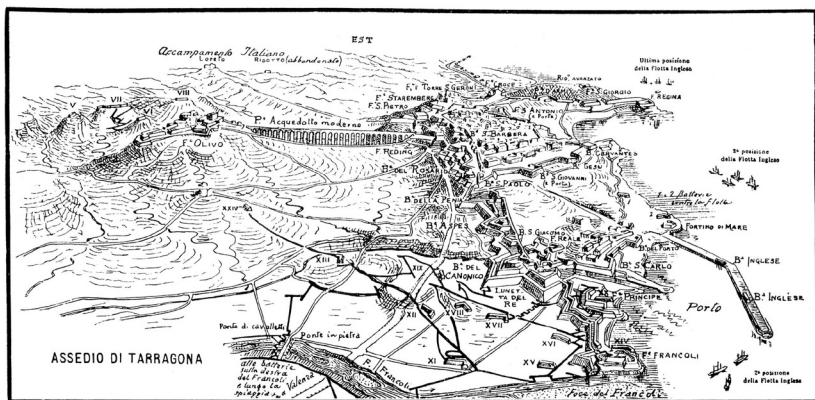
Cinc anys més tard, el 1858, el Govern es justifica considerant, que a causa de l'escàs rendiment dels drets de sanitat marítima en els últims anys, és impossible d'establir adequadament els llatzerets segons les exigències de la Llei de sanitat. El Ministeri de Governació en aquest moment creu que és millor esperar que els recursos del ram puguin ser suficients per al manteniment d'aquests establiments. El R. D. de 6 de juny de 1860 complica encara més aquesta situació, en particular en allò referent a les possibilitats del funcionament del centre.¹⁷

Aquest Reial Decret classifica els ports de la península en tres categories: primera, segona i tercera classe. El port de Tarragona s'inclou en la segona. El problema que això comporta és que es decideix que sols els de primera classe disposaran d'un llatzeret d'observació i es deixa a Tarragona amb la impossibilitat d'atendre els vaixells a què s'havia de practicar quarantena d'observació; atribut i dret que havia exercit des de temps remots.

Al *Diario de Tarragona* de 29 de maig de 1862, els comerciants critiquen aquest decret considerant que els legisladors solament es van fixar en la importància mercantil del moment i no van tenir en compte l'evolució de les contractacions i del nombre d'operacions en el comerç marítim; que en el cas de

Figura E.





Plano del Sitio de Tarragona 1809 - Rivista di Artiglieria e Genio

Figura G.

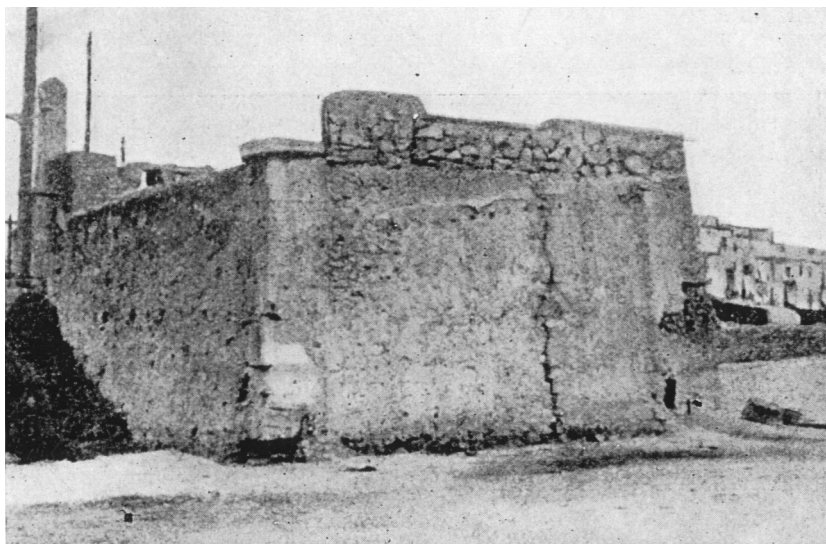
nen normes d'actuació a la ciutadania i a la vegada estimulen els llatzerets, tant marítics com interiors, perquè estiguin preparats per assistir els possibles malalts.

El governador estableix el llatzeret de la Savinosa per a les procedències de llevant, el llatzeret marítim i l'hospital provisional.²¹ El 30 de setembre de 1870 l'Ajuntament i el governador lloguen per 2.000 rals mensuals una part dels «Camps de Recreo» com a hospital provisional.

El director de Sanitat Marítima, D. Raimundo Alfonso, l'any 1874, es queixa de l'existència d'unes barraques enganxades a l'edifici del Llatzeret, que estan plenes d'immundícia, cuiros en putrefacció abandonats i escombraries, i sol·licita la neteja de la zona i l'enderrocament de les barraques. El governador disposa que «...se ha acordado circular las órdenes para el derribo inmediato de las barracas existentes pegadas en el muro oeste del Lazareto marítimo».²²

Un altre exemple de l'abandonament en què es troba l'establiment, l'explica de nou el director especial de Sanitat Marítima, «...reclamando la reconstrucción de una pared o muro de sostenimiento de la rampa construida por el municipio en el interior del edificio del lazareto, para subir al puente anexo al mismo, cuyo muro fue derribado en parte por

Figura H.



el efecto de la fuerte avenida que en la noche del 23 de Septiembre de 1874 experimentó el Francolí».²³ Com a conseqüència d'aquesta sol·licitud es demana la col·laboració de l'arquitecte Ramon Salas i Ricomà, perquè confeccioni un pressupost per arranjar les destrosses produïdes en l'edifici del Llatzeret per la riuada de 1874. «... por arreglo pared de mampostería, relleno de tierra de un hoyo, construir un paso para subir al fuerte del Lazareto, escalera de subir a la azotea, arreglo de tejados, dos marcos de ventanas y recomposición de la bomba para extraer agua del pozo. Importe de las obras 461 pesetas.»²⁴

Els locals devien quedar en molt mal estat, cosa que explicaria que, havent-se fundat el Club Nàutic de Tarragona el 1878, els socis haguessin utilitzat l'antic Llatzeret per emmagatzemar el material que restà surant a mar, procedent de les inclemències atmosfèriques. També l'aprofitaren com a Saló d'Actes i vestuari.²⁵

Els veïns de la població de la Marina i del barri de pescadors, demanen un lloc adient per a l'hospitalització de possibles malalts de còlera, i diuen: «El lazareto del puerto no reúne las condiciones indispensables para el establecimiento de pacientes coléricos, por capacidad insuficiente, condiciones higiénicas, ventilación, aislamiento de la población etc. y consideran y así lo exponen al Sr. Alcalde que dicho lazareto no reúne estas condiciones por la inmediatez al Barrio de San Pedro, a las calles bajas del Puerto y a las vías férreas.»²⁶

En la Memòria Descriptiva per a la construcció del Moll de Costa datada l'any 1883, es comença a parlar de la desaparició de l'edifici del Llatzeret: «Existe la conveniencia de prolongar el muelle de Costa hasta el actual Lazareto, inservible ya hoy para el objeto que fue creado, y que deberá pedirse a quien corresponda, porque su terminación se halla enfrente de la magnífica calle de Jaime I, que se está abriendo junto a la muralla y puerta del Francolí y con la que es imprescindible unir al muelle con el correspondiente paso a nivel.»²⁷ FIGURA F

Per reemplaçar les funcions del Llatzeret, l'any 1885, se sol·licita un pressupost a l'arquitecte Ramon Salas i Ricomà: «... presupuesto para la erección de un cobertizo de 40 m. de largo por 6 m. de ancho, situado en el dique transversal del Puerto y destinado a la fumigación y ventilación de materias contumaces. Presupuesto de obra por valor de 4.996 pesetas.»²⁸

En la Memòria de la Junta d'Obres del Port de 1884-1885, en el capítol d'obres realitzades es pot llegir: «Tinglado construido cerca del morro del dique transversal para la práctica de fumigaciones y depósito de materias contumaces. Un tinglado de 24 m. de longitud por 6 m. de latitud, con pies derechos de

hierro, de ángulo y cubierto de madera forrada de cinc. Una tercera parte de este tinglado se ha cerrado con paredes de madera, en las que se han colocado cinco ventanas y la puerta de comunicación con el tinglado.»²⁹

La Junta d'Obres del Port, el 1887 sol·licita al governador que li cedeixin els terrenys de l'edifici del Llatzeret situat entre el límit del Moll de Costa i el barri del Serrallo, ja que no te raó de ser ni aplicació específica i atenent a la seva situació i les condicions de ruïna en què es troba. Per altra part és un obstacle per a la prolongació del carrer de Jaume I, que ha de comunicar el barri de la Marina i la ciutat amb el port, salvant les vies del ferrocarril.

El governador civil trasllada un escrit de la Direcció General de Sanitat en què indica «...se proceda a la tasación de dicho edificio y terreno que ocupa en relación con el valor actual.»³⁰

És certament curiosa la falta de fotografies que permetin localitzar l'edifici dintre dels terrenys portuaris, sols s'acceptava com a Llatzeret, en algunes publicacions, la imatge d'una torre, d'antiga construcció, que més aviat semblen restes d'algun baluard de defensa de la ciutat.

He pogut recuperar tres taxacions de l'establiment. Una feta per l'arquitecte provincial Francisco Barba, un altra per l'arquitecte de Madrid, Santiago Castellanos i el darrer de l'arquitecte Ramon Salas i Ricomà.

La primera taxació la va fer per indicació del director general de Beneficència i Sanitat el Sr. Francisco Barba. És la més acurada de les tres i inclou la situació dels terrenys dintre del port.

Fa una descripció dels quatre edificis, amb una valoració econòmica, i donant els preus de renda i venda de cadascun d'ells. Segons l'arquitecte Sr. Barba el valor total del Llatzeret en l'estat actual és de vint mil dues-centes setanta-sis pessetes amb catorze cèntims. (20.276,14 pessetes).

En la descripció dels edificis, dóna dades molt útils com són la superfície en metres quadrats i l'alçada dels pisos. Indica també els gruixos dels sostres, les característiques de la façana i s'atreveix a comentar la possible utilitat de les habitacions. Contínuament, acota el text amb un bon nombre de plànols, seccions i fulls. Documentació gràfica que no es troba adjunta a la taxació.³¹

No sé explicar els motius que duen a la Direcció General de Beneficència i Sanitat a una nova valoració per part de l'arquitecte de la mateixa Direcció de Sanitat, Santiago Castellanos, suposo que es devien a un desacord econòmic. L'actuació està datada el 12 de novembre de 1890 i arriba a la conclusió que el valor en renda i venda resulta sensiblement superior, en deu mil pessetes, a les xifres do-

nades per l'arquitecte provincial Sr. Barba. Tampoc en aquest document es troba cap plànol, malgrat donar dades de superfície en metres quadrats. La quantitat total és de trenta-dos mil nou-centes vuitanta pessetes amb dos cèntims (32.980,02 pessetes).

Per últim i per indicació de la Delegació d'Hisenda de la província, es designa a l'arquitecte Ramon Salas i Ricomà, en data 20 de maig de 1893, perquè faci un amidament i apreuament de l'edifici anomenat Llatzeret, atesa la sol·licitud que fa la Junta d'Obres del Port per poder prolongar el carrer de Jaume I fins dintre al port. El preu final donat per el Sr. Salas és de dotze mil set-centes set pessetes i setze cèntims (12.707,16 pessetes). En aquesta documentació es troba el primer plànol a escala, dels quatre edificis o compartiments que constitueixen l'establiment.³²

Es pot veure clarament l'existència d'una superfície quadrada, a l'angle superior esquerre que, al meu entendre, es correspon amb les restes de l'antic fortí o bateria de *San Carlos*, edificació citada més amunt. FIGURES G i H

Posteriorment, he localitzat un segon plànol, molt més detallat quant a l'amidament de l'àrea de l'edifici.³³ Ambdós plànols estan fets pel Sr. Salas i Ricomà. FIGURA I

En aquest moment, doncs, disposava per una part, de la descripció en superfície, alçada i característiques de la façana procedents de la taxació de l'arquitecte Sr. Barba i per una altra, d'un plànol superficial fet a escala. Partint d'aquests documents, vaig acudir a la tecnologia per poder obtenir una imatge virtual de la edificació. FIGURA J i K

He d'agrair a l'arquitecte tècnic Sr. Josep Ramon Agustin Salort, l'interès personal i la

Figura I.



FAÇANA PRINCIPAL

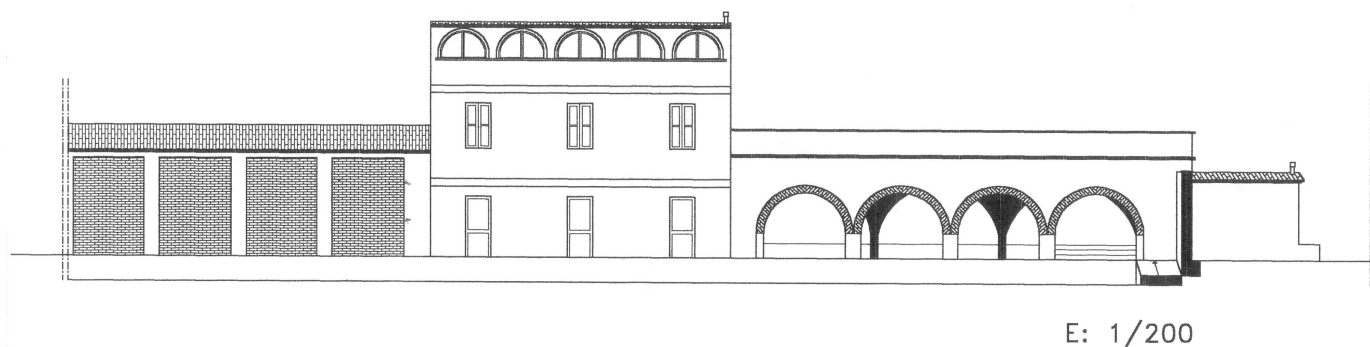


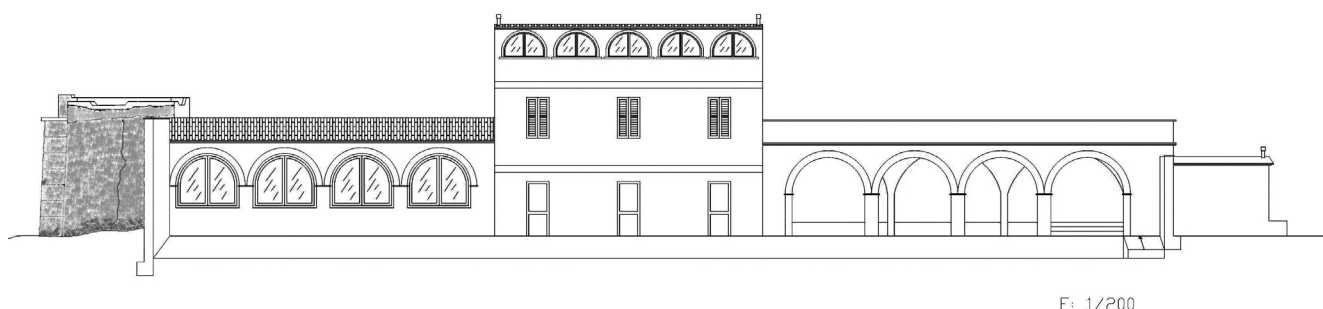
Figura J.

professionalitat emprada amb la tasca d'integració de les dades, que donen com a fruit, un esquema de la façana dels edificis.

És curiós com en conèixer la imatge d'aquest establiment sanitari, malgrat ser virtual, em va ésser molt fàcil trobar en una publicació del Port de Tarragona,³⁴ una vista de la ciutat de 1871, en què, a criteri meu, es pot identificar el Llatzeret com un edifici blanc situat a l'esquerre de la imatge. Aquesta vista correspon a un gravat de la «Proclamación como Hijo adoptivo de esta Ciudad, al Exmo. Sr. D. Mariano Rius Montaner, Conde de Rius» datat a Tarragona el 4 d'octubre de 1871.³⁵ FIGURA L

Al marge de les importants diferències en el preus donats en cadascuna de les tres taxacions, els terrenys i edificacions del Llatzeret van quedar definitivament adjudicades a la Junta d'Obres del Port mitjançant una escriptura amb el notari Simón Gramunt y Juer de «Venta y cesión del edificio situado en esta capital conocido por el Lazareto, otorgada per el Sr. Administrador de Hacienda de la provincia en nombre y representación del Estado, a favor de la Junta de Obras del Puerto

Figura K.



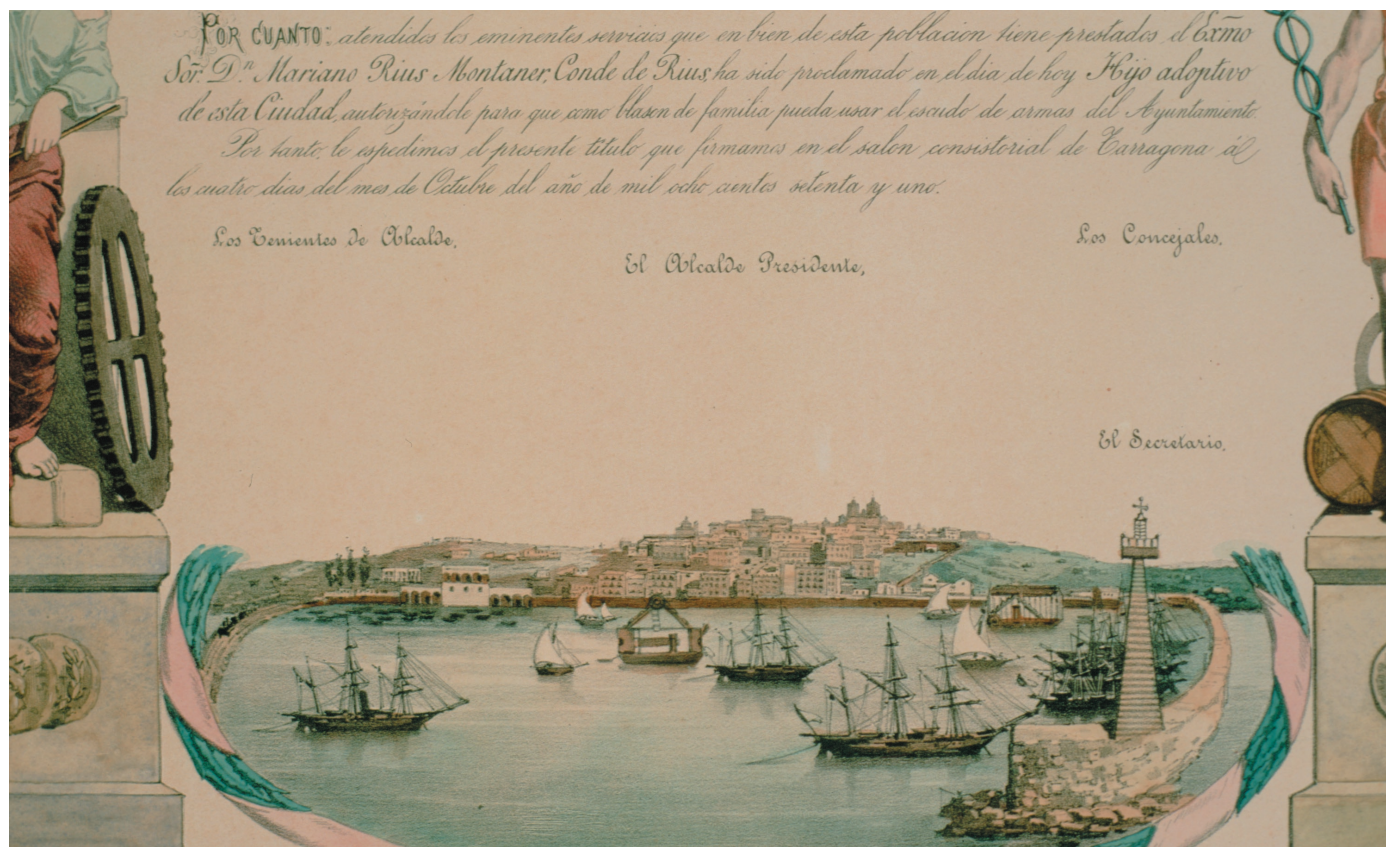
de Tarragona por el precio de 32.990 pesetas y 80 céntimos en fecha de 10 Abril 1894».³⁶

Durant algun temps les mercaderies eren controlades i deixades en quarantena, en el cobert edificat en el moll transversal, fins que l'any 1909 es projecta la construcció d'una Estació Sanitària, que s'acabà de construir el 1916. Aquesta estació es va edificar a l'escullera del moll de llevant.³⁷

LLUÍS BALLESTER BAIGES

Notes

1. ACPT. Memòria sobre els actes més importants de la J. O. del P. de Tarragona. 1883. Resum històric.
2. ACPT. Fons de la Junta Protectora de les Obres del Port de Tarragona (JPOPT). Sig. 164 (7.1). 1828.
3. ACPT. Fons de la JPOPT. Sig. 164 (3.2) Memòria, 1de setembre de 1821.
4. MORERA Y LLAURADÓ, E. *El puerto de Tarragona*. 1910. Tarragona: F. Sugrañes.
5. ACPT. Bellido, Saturnino: «Memoria de la Junta 1871-1883». Resum històric.
6. RUIZ, J. CAÑELLAS, S. *Descripción geográfica, estadística e itineraria; que acompaña al mapa específico de la provincia de Tarragona*. 1846. Tarragona: Imprenta J. A. Nel-lo (pàg. 35).
7. ACPT. Plànol de la ciutat de Tarragona, 1827.



8. ACPT. Fons de la JPOPT. Sig. 161. (15.3.2). 26 de setembre de 1836.
9. AHT. Fons Castellarnau. Sig. 29. 1836.
10. AHT. Fons Castellarnau. Lliuraments. Sig. 289. 1837-1849.
11. AHT. Fons Castellarnau. Lliuraments. Sig. 359. 1837-1841.
12. AHT. Fons Castellarnau. Lliuraments. Sig. 290, n. 226. 1842.
13. AHT. Fons Castellarnau. Lliuraments. 1838-1840.
14. ACPT. Fons de la JPOPT. Sig. 163 (16.3.5). 27 de desembre de 1869.
15. AHDT. *Colección legislativa. Gazeta de Madrid* (6297). 10 d'octubre de 1851.
16. ACPT. Archivo Histórico Nacional. Rotlle 1, exp. 7, n. 551. 12 de desembre de 1859.
17. AHDT/BOT de 18 de juny de 1860 (73).
18. HMT. *Diario de Tarragona*. 29 de maig de 1862.
19. AHMT. Llegat 1866 (102). 30 de maig de 1866.
20. AHDT/ BOT de 17 d'abril de 1867 (59).
21. AHDT/ BOT de 6 de gener de 1871 (5). Acords presos per l'Ajuntament. Novembre de 1870.
22. AHMT. Llibre d'actes de 1874 (pàg. 84). 13 de març de 1874.
23. AHMT. Llibre d'actes de 1875 (pàg. 50). 3 de març de 1875.
24. AHAT. Arxiu R. Salas i Ricomà. Caixa 57, n. 698. 15 de febrer de 1875.
25. *Club Nàutic de Tarragona. Cent anys de vida esportiva i social*. 1982. Tarragona: Club Nàutic de Tarragona i Ajuntament.
26. AHMT. Llibre d'actes de 1884. 10 de juliol de 1884.
27. ACPT. Projecte Moll-Costa. Projecte 8. Sig. 579. 30 de novembre de 1883.
28. AHAT. Arxiu Salas i Ricomà. Carpeta 12, llegat XVIII. 12 de juny de 1885.
29. ACPT. Memòria de la JPOPT. 1884-1885, p. 13.
30. ACPT. Fons de la JPOPT. Sig. 3097 (11.3). Ref. 459. 18 de juny de 1889.
31. ACPT. Fons de la JPOPT. Sig. 3097. Exp. 11.3. 12 de desembre de 1889.
32. AHAT. Arxiu Salas i Ricomà. Caixa 58, n. 908.
33. ACPT. Fons de la JPOPT. *Documentos varios*, 7 (19).
34. ESCODA MÚRRIA, C. *El Port de Tarragona*. 2002. Barcelona: Lunwerg editores.
35. HMT. Museu d'Història de Tarragona.
36. ACPT. Fons de la JOPT. *Documentos varios*, 7 (1).
37. ESCODA MÚRRIA, C. *Mesures Sanitàries al Port a principis de segle: Construcció de l'Estació Sanitària*. I Jornada d'Història de la Medicina Tarraconense. Hospital de Sant Pau i Santa Tecla. 1 d'abril de 1988.