ELS BARRIS MARINERS DE LA NOSTRA COSTA

Mercè Toldrà i Dalmau

A finals de juny de 2005, amb motiu de la Festa Major de Baix a Mar, es va inaugurar a can Bofill, l'exposició *Els barris mariners de la costa catalana,* segona mostra itinerant produïda pel Museu Marítim de Barcelona amb el patrocini de CAM, –Caja de Ahorros del Mediterráneo–, dins del projecte *Catalunya Marítima– Crònica en blanc i negre, 1880-1980.* L'objectiu d'aquesta col·laboració és mantenir una activa línia d'actuacions vinculada a l'educació medioambiental, la sostenibilitat i la salvaguarda dels recursos naturals.

Tant en la primera de les exposicions dedicada al món de la pesca, com en aquesta dels barris mariners, s'han utilitzat els fons d'imatges gestionats pel Centre de Documentació Marítima (CDM) el qual es nodreix de les col·leccions del Museu Marítim de Barcelona i del Port de Barcelona, a la vegada que, també s'ha treballat en la recerca i reproducció d'imatges procedents dels diferents fons de patrimoni marítim de les poblacions costaneres representades.

Integrada per 35 fotografies en blanc i negre, l'exposició ens mostra imatges del litoral català, des de la Costa Brava fins a les Terres de l'Ebre amb la finalitat d'il·lustrar la transformació de les façanes marítimes, al mateix temps que, intenta provocar una reflexió sobre la importància del paisatge com a valor a salvaguardar per tal de transmetre'l a les generacions futures.

La costa catalana comprèn un litoral de 580 quilòmetres dels quals 280 són platges i cales que formen part de 70 municipis costaners. Des de sempre, hi ha hagut població marinera a les nostres costes, però l'establiment permanent de nuclis de població a les platges no va començar a generalitzar-se fins al segle XVI quan establiments costaners del Maresme passaren a tenir identitat pròpia.

La formació d'aquests nuclis va esdevenir arran de l'acabament de la pirateria, que havia provocat durant molt de temps inseguretat a una població indefensa davant els constants atacs pirates. Superada aquesta problemàtica, la població s'acosta al litoral per convertir-lo en lloc d'habitatge, encara que, en un primer moment només hi construirà petites edificacions relacionades amb les seves activitats com a treballadors de la mar. Així, hi trobarem les botigues de mar o els magatzems per a les eines, i altres destinats a dipositar mercaderies procedents de l'intercanvi comercial. Ho podríem qualificar de pas previ a la formació del barri, però la veritable consciència de barri, no apareixerà fins la segona meitat del segle XIX, quan comença la urbanització d'aquests espais mitjançant l'edificació d'una església, al voltant de la qual s'aniran afegint les construccions necessàries al desenvolupament de les activitats marítimes. El moviment associacionista hi tindrà molt a veure atès que impulsarà la creació d'entitats proteccionistes.

Pel que fa al conjunt del litoral hi haurà un element clau en la creació d'aquests barris marítims. Serà la implantació generalitzada del ferrocarril al llarg de tota la costa, des de mitjans del segle XIX. Aquesta presència, ininterrompuda, en els municipis costaners de Catalunya, des del Maresme fins a les Terres de l'Ebre,[1] afectarà, en molts casos, la seva expansió territorial, és a dir, territorialment se'ls separarà dels nuclis principals com a conseqüència de la instal·lació lineal de les vies fèrries.

Les platges, per si mateixes, també han marcat la vida dels seus habitants i han permès viure de la mar al barri i al nucli del qual han estat vinculats en les diferents èpoques. En el passat era l'activitat pesquera, i comercial en alguns dels nuclis, i, en el darrer segle, aquesta dependència ha continuat però, modificada, és a dir, ja no es viu de la mar des del punt de vista de sector primari sinó que la mar es motor econòmic des del sector terciari, representat majoritàriament, per la important irrupció de l'activitat turística. Les platges i el clima temperat han afavorit un turisme força creixent, fet que ha provocat un canvi, espectacular, en la fisonomia dels pobles, a la vegada que ha vinculat, en gran part, l'economia de les viles als ingressos procedents del lleure i la segona residència.

1. En l'exposició itinerant *Imatges de voramar*, mostra fotogràfica produïda per *La mar de museus*, (xarxa que aplega museus i entitats de la costa catalana) l'any 2004, s'apreciava molt bé aquesta presència constant del ferrocarril al llarg de la línia de costa en el moment de plantejar els Paisatges costaners catalans.

Pel que fa a la nostra costa, la més propera i objecte d'estudi en la presentació de l'exposició, està representada per uns barris mariners que tindran personalitat pròpia i destacaran dins el desenvolupament del poble o la ciutat dels quals depenen.

Parlem dels barris de *Baix a Mar*, *el Serrallo* o *la Platja*, vinculats segons línia de costa a les poblacions de Torredembarra, vila ubicada al nord de la comarca del Tarragonès i a l'esquerra del Gaià; Tarragona, capital de la província administrativa a la vegada que de comarca, i on desemboca el Francolí; i, Cambrils, vila ubicada al nord de la comarca del Baix Camp i on arriben al mar les rieres de Maspujols i d'Alforja.

Baix a Mar a Torredembarra

Podem parlar d'uns orígens als voltants del segle XVII quan desapareix la inseguretat de la pirateria i s'hi estableixen les primeres famílies. Depenia de la parròquia de Clarà [2], per això, apareixen denominades com les botigues de Clarà o les casetes de Clarà per passar a ser conegudes, més endavant, amb un nom comú a la costa, les botigues de Mar. L'origen del nom fa referència a les botigues on es guardaven els ormeigs i els estris de pesca. Pel que fa al nom del barri, Baix a Mar, sorgeix com a contraposició al poble de Dalt de la Torre.

De les botigues es va donar pas als primers habitatges davant de la mar. El nucli urbà es va constituir amb un parell de carrers paral·lels a la línia de costa i al llarg del segle XIX es va urbanitzar donant l'estructura urbana que s'ha mantingut fins a l'actualitat, quedant delimitat el creixement del barri, durant molt de temps, per un perímetre format pels Muntanyans, la via del ferrocarril i els terrenys de l'empresa SACE.

Quant a l'activitat comercial, al llarg del segle XVIII, des de 1714 fins 1771 s'estableix una duana amb dret a comerciar amb mercaderies estrangeres. Això va propiciar que la majoria d'habitants es dediquessin a l'activitat comercial o s'embarquessin, com a mariners, en vaixells de la ruta cap a Amèrica. Arribat l'any 1771 es suprimeix el dret a comerciar amb el nou continent i el moviment mercantil es restringeix a l'extracció de gène-

2. La vila de Torredembarra es convertirà en un petit poble costaner amb 3 nuclis diferenciats: Baix a Mar vinculat a les tasques marineres, l'històric Clarà i Dalt la Torre, el poble.

res i fruits del país. No obstant això, es manté com a cap de districte marítim fins mitjan segle XIX i comptarà amb una duana de 4a classe, habilitada per a un comerç d'importació i exportació, i per cabotatge, única de les activitats que es portarà a terme després de passar la duana a Tarragona.

La consolidació del barri serà una realitat a partir de l'any 1895 en què es funda la Cooperativa Marítima, societat sortida de les iniciatives associacionistes i on la gent del barri hi realitzava la compra de queviures, d'estris pels pescadors, l'utilitzava de cafè, de sala de reunions, de biblioteca.... passant a ser un punt vital de referència econòmica i social de la vida de Baix a Mar. L'edifici mostrava un caràcter singular i es distingia des de la llunyania, motiu pel qual els pescadors el van incorporar en la seva nomenclatura, i així, quan indicaven un indret marí com el Nas de bou, deien: *Montornès per la Cooperativa* com a referència. L'any 1939 a conseqüència de la Guerra Civil són suprimides les associacions i adopta el nom de Confraria de Pescadors que gestionarà, també, el Pes, construït l'any 1938 i que, feia les funcions de pòsit de pescadors i de llotja on es venia el peix. El nom popular li ve de la balança que hi havia per pesar el peix.

La construcció de l'església, en aquest cas, la de Sant Joan, oberta al culte el 27 de setembre de l'any 1896 es porta a terme gràcies a la donació de Josep Valls i Ivern.. Coneguda popularment pels pescadors com l'església de mar, és de les poques parròquies marineres que no tenen l'advocació a Sant Pere. L'any 1974 es va enderrocar a causa del seu deteriorament i en substitució es va aixecar l'actual església dedicada, igualment, a Sant Joan.

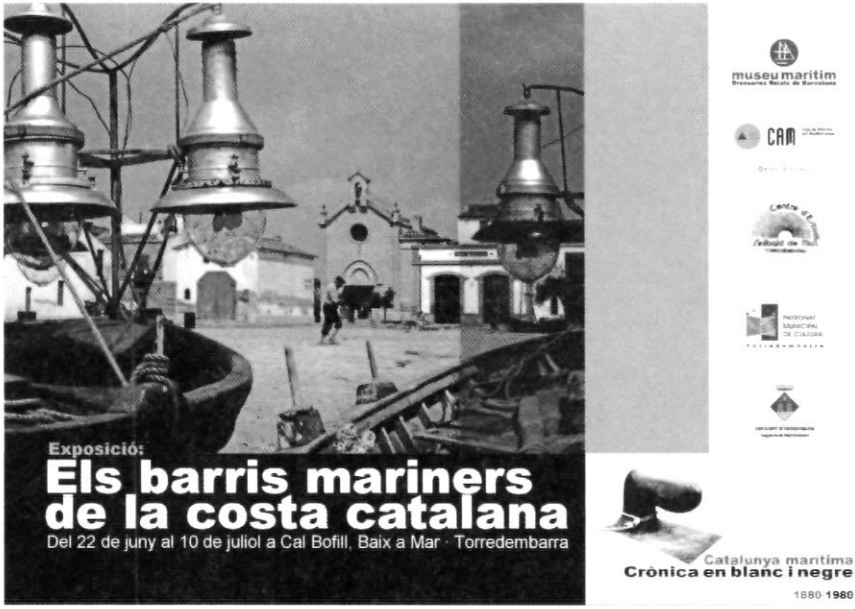
La Junta Local de Salvament de Nàufrags de Torredembarra va construir el seu edifici l'any 1887. Es coneixia com la caseta del Salvament on s'hi guardava la barca que avaraven quan hi havia naufragi. L'any 1969 es va dissoldre l'entitat i fou enrunat per fer la plaça Josep Valls Ivern. La instal·lació de la fàbrica de gel també va ser de cabal importància per al comerç del peix.

Pel que fa a la terminologia vinculada al barri ens n'ha quedat referències gràcies al testimoniatge en diferents publicacions[3] que ens recorden la

3. Miquel, C. Juan, J. Guasch, R: Imatges per recordar: Torredembarra 1900-1975. Torredembarra, Centre d'Estudis Sinibald de Mas, 2002.

vida al barri; a tall d'exemple, recordem el tenyidor, on es tenyien les xarxes de cotó, i hi havia les calderes i forns per donar consistència a les xarxes. *Ja és al tenyidor* va quedar en el vocabulari de la gent del barri per identificar als veïns que morien fent una identificació amb el destí de les barques velles que eren utilitzades en el seu últim viatge com a combustible per a les calderes del tenyidor. L'arribada de les xarxes de niló, a mitjans del segle XX, va fer desaparèixer aquesta activitat, però no l'expressió.

Les dificultats d'avarar i treure a la platja, a l'hivern i quan el mar era molt mogut, convertien l'activitat en una feina molt feixuga atès que era a força de braços i esquenes i amb l'ajut d'animals, la qual cosa va fer que les barques grosses i pesades anessin a pescar a ports propers com el de Tarragona. La construcció a l'Antina, d'una torre metàl·lica que, amb una politja i una base de formigó, permetia avarar les barques amb més facilitat aconseguint que es quedessin feinejant a la mar del Barri. Era el Bloc. La urbanització del passeig marítim l'any 1994, va reduir el Bloc a una base on s'hi va assentar l'escultura Alfa i Omega de l'escultor Bartolozzi.



Cartell de l'exposició on es veu l'antiga església de Sant Joan de Baix a Mar de Torredembarra. Cap als anys 1950. Procedència: MMB Museu Marítim de Barcelona

La gran explotació de la mar ha condicionat, entre d'altres factors, la disminució de l'activitat pesquera que ha vist com el seu rendiment anava minvant. Als anys 1920 l'activitat pesquera havia estat considerable i on hi avaraven un centenar de barques, als anys 1950 només n'hi quedaven la meitat.

La construcció d'un port pesquer a la zona del Roquer a finals del darrer segle ha permès que algunes de les barques que feinejaven al port tarragoní tornessin a la platja de Torredembarra.

Però, sens dubte, el veritable motor econòmic del barri en el segle XX ha estat la irrupció d'un turisme que va començar a la dècada dels anys 1920 i 30 amb les primeres colònies de gent de Lleida, Barcelona i Saragossa. Es van construir xalets propers a la mar com Can Bofill, construït l'any 1929, amb un jardí ple de palmeres i que avui està destinat a activitats culturals i mediambientals, o la Casona del Carme, a l'altre extrem de la platja, únic testimoni de les Casetes d'en Pons, transformat en càmping a la dècada dels anys 1970 i en vies de remodelació, actualment, per acollir activitats vinculades amb el turisme i la segona residència.

Als anys 1950 es consolida el desenvolupament econòmic i el turisme augmenta com un bé de consum més. Baix a Mar es converteix en un barri d'estiueig on les cases de pescadors són llogades a turistes que als anys 1960 transformaran l'activitat tradicional del barri per altres relacionades amb el turisme, passant a ser un nucli amb la major part de la població sota la denominació de segona residència.

L'any 1994 amb l'adequació del passeig marítim s'enllaça l'antic nucli de Baix a Mar amb la urbanització dels Munts que compta amb el nou port pesquer i esportiu, a més de la construcció a Punta Galera, l'any 1999, del darrer far construït a la Península.

Com apuntàvem en les característiques comuns a tots els barris, la incorporació del turisme fa que sorgeixi la necessitat d'incorporar espais per al lleure, així, l'any 1969 es construeix el primer Club Marítim que va ocupar fins l'any 1983 una part de la platja entre la Paella i Baix a Mar. Després l'edifici es va aixecar al lloc actual encara que la construcció posterior del port pesquer i esportiu a la zona del Roquer ha fet que la major part de les activitats: regates, concursos de pesca, escola de vela, fossin traslladades al nou port.

Totes aquestes transformacions suposen un canvi significatiu de la façana marítima com ha succeït en altres poblacions turístiques.

El Serrallo a Tarragona

Tarragona no es pot separar del port des de l'època romana. Una expressió de principi del segle XX ho ratifica: *Quan el moll no treballa, el tarragoní badalla.*

La ciutat està formada per tres terrasses: la part alta o casc antic, la part central amb les fortificacions enderrocades a mitjans del segle XIX, i la part baixa, el port, que s'unirà a la part alta després de la desaparició de les fortificacions i la posterior construcció de la Rambla Nova[4]. La unió d'aquestes actuacions permetrà la connexió de les tres terrasses que conformen la ciutat.

A final del segle XVIII amb l'embranzida duta a terme en la construcció del port modern es crea un nou barri anomenat Barri de la Marina. Un segle més tard s'hi afegeix l'activitat comercial vinculada, principalment, a la indústria vinícola; l'arribada d'obrers per treballar a les Obres del Port, antiga denominació de la institució portuària que, encara avui, es manté en les converses d'antics treballadors i de la gent gran de la ciutat; l'aparició d'un nou mitjà de transport, com serà el ferrocarril, que canviarà la fisonomia de la costa i revolucionarà el comerç.

De fet, però, a Tarragona podrem parlar de dos barris, en certa manera, diferenciats a la zona del port. Així, tindrem:

– el barri de la Marina ocupat per una naixent burgesia mercantil que anava a viure a la zona d'activitat comercial perquè era més fàcil construir edificis de nova planta amb una utilització doble, és a dir, magatzems industrials a la part baixa i l'habitatge a les plantes superiors.

L'any 1772, Torredembarra ja no tindrà la duana i s'autoritzarà la seva construcció a Tarragona, propera a l'actual carrer de Rebolledo. És l'inici de la urbanització d'aquest barri de la Marina vinculat a l'activitat comercial d'un port en expansió i projectat en quadrícula per l'enginyer director de les Obres del Port, Joan Smith, a partir de l'any 1802. Els plànols es poden veure al Museu del Port de Tarragona.

– el barri de pescadors a la zona pròxima a la desembocadura del Francolí, i oposada, en un principi, a la part comercial, hi havien construïdes barraques que eren ocupades pels pescadors més humils encarregats

4. L'any 2005 s'ha celebrat els 150 anys de la seva construcció

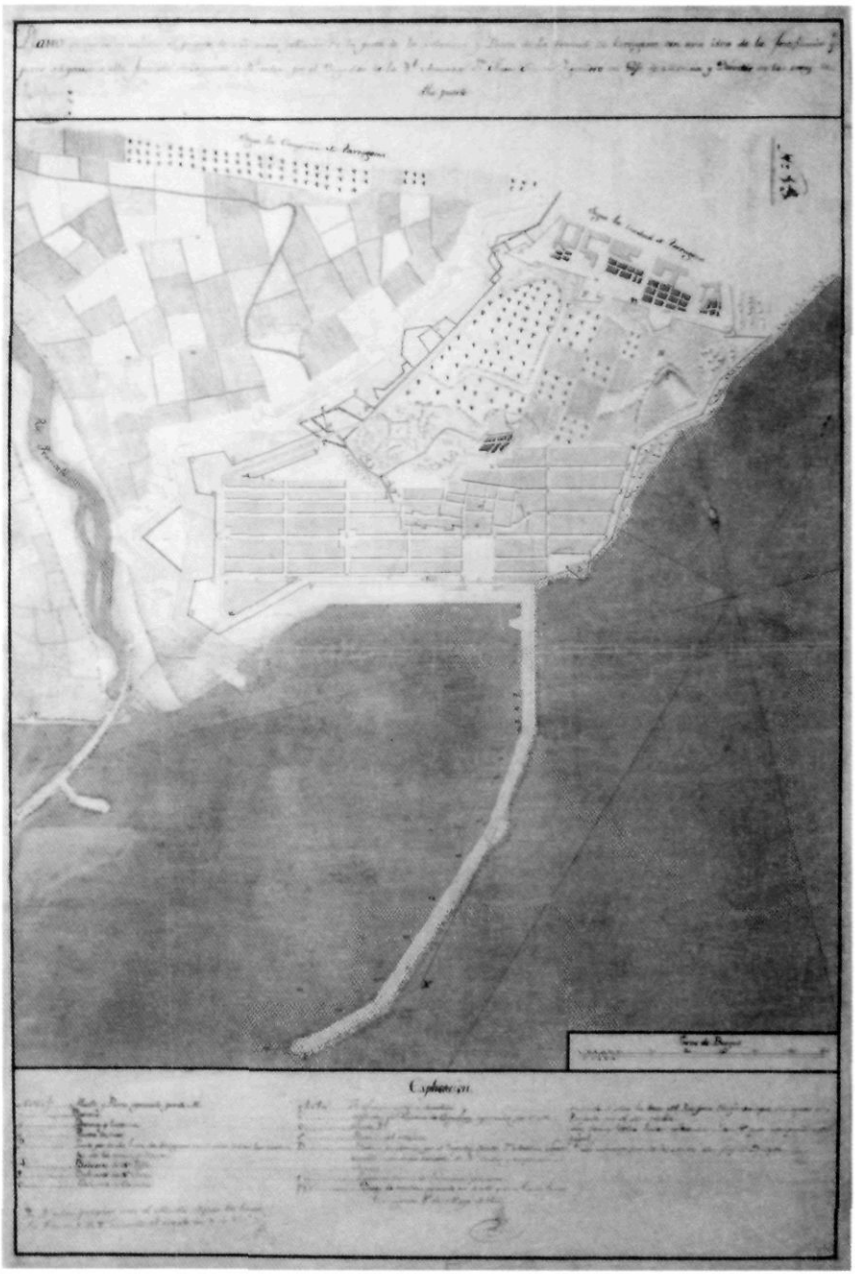
de vigilar els estris i ormeigs de pesca dels patrons de les barques que vivien a la zona closa, és a dir, dins de la muralla.

S'enderroquen pel creixement del port atès que passen a ser terrenys propietat de la Junta d'Obres del Port (JOP), a més de la incorporació de la via amb l'arribada del ferrocarril.

La ubicació del barri quedarà entre el Llatzeret i el fortí del Francolí, zona de l'actual barri del Serrallo. El nom del Serrallo té diferents orígens: de l'italià, *serraglio,* indicant un lloc tancat o allà on vivien els serrallers, de l'àrab, *sarai,* fent referència a una part del palau destinada a l'harem. En aquest cas possiblement podria fer referència a un lloc tancat, com seria aquest barri: pel mar, pel ferrocarril i pel riu Francolí. A partir de l'any 1865 es parla de la zona com del Serrallo i continuen els conflictes i disputes entre pescadors i la institució portuària, JOP, per la coincidència en els terrenys, és a dir, llocs d'habitatge i d'expansió del port. Es comencen les expropiacions forçoses i es construeix a partir de l'any 1878 l'església allà on s'havia enderrocat el fortí del Francolí, aprofitant-ne els materials. Es beneeix l'any 1880 sota l'advocació de Sant Pere Apòstol, nom amb que també es coneixerà el barri dels pescadors o del Serrallo. Es van incorporant els serveis d'aigua potable, gas... i l'any 1902 es construeix el pont de Pere Martell pel pas del ferrocarril, aconseguint, així, la unió del barri amb la ciutat.

Les barques avaraven a la platja i es planteja la necessitat de construir un port pesquer per tal de millorar les infraestructures del barri. Es posa la primera pedra l'any 1931, però les condicions polítiques de l'Estat faran retardar les obres fins l'any 1942 en què s'acabaran els pantalans i l'esplanada del moll, evitant que l'aigua continués arribant a les parets de l'església amb relativa freqüència.

Actualment la façana marítima és objecte de constant debat. La dedicació del Moll de Costa a activitats culturals i ciutadanes des de l'any 1986, la ubicació del port esportiu fora la dàrsena interior i la remodelació del port pesquer amb la construcció d'un nou edifici de la Llotja del Peix han estat els primers moviments davant una actuació molt més amplia que ha començat amb la instal·lació d'un nou port esportiu, la Marina Tarraco i la urbanització de la línia de costa del barri del Serrallo per tal d'adequar els terrenys de l'antiga llotja en un passeig marítim.



Plànol de la nova població de la Marina, Joan Smith, 1802.
Museu del Port de Tarragona MPT187

La platja a Cambrils

La torre del Moro o torre del port del segle XVII era l'única construcció existent a la zona anomenada barri de la platja del mar. Les botigues de pescadors, en aquest cas, eren petites casetes amb patí al davant i es trobaven ubicades a principi del segle XVIII a les zones entre la torre del port i la riera d'Alforja, i la torre del port i la zona del pòsit al segle XX. És incert l'inici de construcció del barri atès que no comença a primera línia de mar sinó més enrere, entorn la plaça del Pòsit, habilitada l'any 1925, i en uns terrenys que es van quarterar en petites casetes.

L'església es basteix l'any 1864. Primer, com a una petita capella construïda en un magatzem de l'hort de la família Clanxet que va cedir el terreny perquè fos dedicada a l'advocació de la verge del Roser, fins que l'any 1867 va passar a ser dedicada a Sant Pere. La família cedent no va presentar cap queixa pel canvi d'advocació i el bisbat va continuar amb la dedicació a Sant Pere. De capella privada passa a parròquia, es beneeixen nous altars i l'any 1878 es nomena al primer rector.

L'economia cambrilenca de mitjans del XIX es basava en l'agricultura, la ramaderia i la pesca que donava vida al barri mariner. La manca d'un port va fer que el producte sortís per terra, amb la implantació del ferrocarril. La construcció del port era necessària donat que les platges ja s'estaven utilitzat per la càrrega i descàrrega de mercaderies, i existia una duana fins a meitat del segle XIX. Diversos temporals reactivaran la necessitat de construir un port de refugi aconseguint-se l'any 1927 un tràmit d'urgència per tal de construir l'escullera. L'obra nova serà coneguda com el Mollet. Marcel·li Domingo, ministre d'agricultura i fill d'una cambrilenca es va interessar pel projecte i va intercedir amb l'enginyer de la Junta d'Obres del Port de Tarragona, Francesc de Membrillera, de qui depenien les obres del ports agregats de Cambrils, Salou i l'Ametlla. Es redacta un projecte que s'aprova l'any 1932 i es comença la construcció un any més tard. La manca de fons i la Guerra Civil interrompen les obres fins l'any 1941 en què es torna a demanar a l'enginyer del port tarragoní, Eduardo Serrano Suñer, la seva continuació. Finalment l'any 1947 es porten a terme les obres amb la problemàtica afegida que les realitzades a la dècada dels anys 30 s'havien malmès a conseqüència dels diferents temporals.

Pel que fa a la Societat de Pescadors va tenir diferents denominacions des de l'any de la seva constitució, 1880, fins l'any 1978, encara que l'acti-

vitat sempre ha estat la mateixa. L'aparició del turisme a partir de la dècada dels anys 1950 va promoure la urbanització de importants zones i la construcció d'un Club Nàutic de gran anomenada a l'actualitat, que ha vist com en els darrers anys augmentava el nombre de pantalans.

La remodelació de la línia de costa ha permès urbanitzar un passeig marítim, sense interrupcions, entre les poblacions marineres, però de gran activitat turística com són Cambrils i Salou.

El turisme ha estat la sortida d'aquestes viles marineres que han canviat l'arena de les platges on avaraven les barques de proa a les cases, per les carreteres on aparquen en immenses files els cotxes d'una població de segona residència a la recerca de temps lliure i qualitat de vida. Per aquest motiu, la sostenibilitat del territori ha de permetre un equilibri entre paisatge i urbanització i, així, poder continuar expressant les paraules del poeta llatí del segle II dC, Anni Florus, que esmentava a una Tarraco com a ciutat apropiada per al descans amb un clima molt temperat, monuments notables i on la vida al llarg de l'any era una eterna primavera.

Bibliografia

DDAA: *Tarraco, guia arqueològica. Tarragona*, Edicions El Mèdol, 1991, (El Mèdol Guies)

ESCODA, C. BALLESTER, LL: *El naixement dels barris del port. Tarragona.* CEMAPT, 2005, (Saturnino Bellido,1)

MARTÍ ESTRADA, IGNASI: *Cambrils.* Tarragona, Edicions Cossetània, 2004

MIQUEL, C. JUAN, J. LLORACH, A. GUASCH, R: *Imatges per recordar: Torredembarra 1900-1975.* Torredembarra, Centre d'Estudis Sinibald de Mas, 2002

ORTIGA I VIDAL, RAMON: *Història gràfica de Cambrils.* Tarragona, Edicions el Mèdol, 1991