

CISTER: MONESTIRS REIALS A LA CATALUNYA NOVA

Diversos autors
Cossetània Edicions, 2008
156 pàgines - 15 € / www.cossetania.com

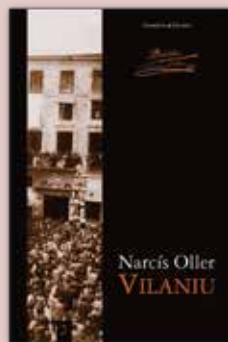
El llibre aglutina en un sol volum, i per primera vegada, la història de les tres comarques que integren la Ruta del Cister. És el catàleg de l'exposició que porta el seu nom, i s'ha editat dins la col·lecció *El Bagul* de Cossetània Edicions. Es va presentar el passat 28 de novembre al monestir de Poblet, on encara podem visitar l'exposició itinerant homònima.



LA FI DELS TEMPLERS CATALANS

Josep Maria Sans i Travé
Pagès editors, 2008
492+24 pàg. fotos - 29 € / www.pageseditors.com

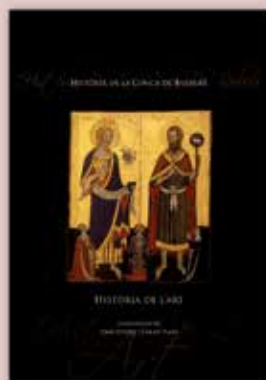
La fi dels templers catalans estudia amb rigor i amenitat el final d'aquest orde a Catalunya, en les primeres dècades del segle XIV. Ens trobem davant un debat religiós, una conspiració política, un conflicte diplomàtic, un escàndol moral, una gesta militar, uns drames individuals de resistència i de traïció, d'ambició i de perplexitat... La confluència de tots aquests factors permetria presentar el procés contra el Temple com una formidable tragèdia shakespeariana.



VILANIU

Narcís Oller
Cossetània Edicions, 2008
264 pàgines - 17,20 € / www.cossetania.com

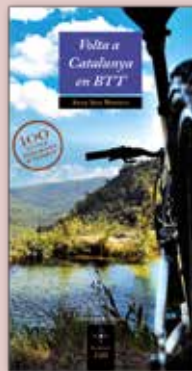
L'obra desplega un univers que restarà obert perquè Oller traci magistralment les pinzellades que evocuen la forja del nostre món modern. El text va ser una baula que unia la manera desimbolta de fer novel·la dels nostres clàssics del segle XV amb la literatura europea contemporània. Una fita, però també el senyal d'un camí a seguir.



HISTÒRIA DE L'ART DE LA CONCA DE BARBERÀ

Joan Fugueta i Carme Plaza
Cossetània Edicions, 2008
496 pàgines - 30 € / www.cossetania.com

Forma part d'un projecte global sobre la història de la comarca que ha endegat el Consell Comarcal de la Conca de Barberà. Es tracta d'una recopilació sintètica d'estudis sobre la producció artística relacionada amb la Conca des de l'època medieval fins a l'actualitat.



VOLTA A CATALUNYA EN BTT

Josep Insa Montava
Cossetània Edicions, 2008
156 pàgines - 15 € / www.cossetania.com

El novembre de 1997, Cossetània Edicions va publicar la primera proposta de guia d'excursions. Ara, més de deu anys després, l'autor d'aquest primer llibre, Josep Insa Montava, es converteix, amb l'edició de *Volta a Catalunya en BTT*, en l'autor del número 100 de la col·lecció.



LA RENAIXENÇA I LA RUTA DEL CISTER

Rafael Roca Ricart
Cossetània Edicions, 2008
144 pàgines - 12 € / www.cossetania.com

El llibre analitza i reproduceix les múltiples cròniques periodístiques i composicions líriques que va generar la visita que, del 17 al 21 maig de 1882, van realitzar una trentena d'intel·lectuals catalans, valencians i balears als monestirs cistercencs de Poblet i Santes Creus i a les ciutats de Valls i Tarragona.



Vista del moll de Llevant amb la ciutat al fons. Autor Sebastià Cardona. Cap a 1904. Arxiu del Port de Tarragona.

Per a més informació:

Arxiu del Port de Tarragona
arxiu@porttarragona.cat

La connexió amb les comarques de l'interior

La construcció de la carretera de Lleida al segle XIX

Quan es reprengueren les obres de reconstrucció del modern port de Tarragona a finals del segle XVIII, una de les principals preocupacions, a banda d'aconseguir unes infraestructures idònies per dur a terme les tasques de càrrega i descàrrega de mercaderies amb comoditat, era la de comunicar el port de Tarragona amb aquelles zones amb què seria possible establir relacions comercials, com les comarques de l'interior, especialitzades en productes agrícoles.

La consigna era clara: si es volia comptar amb un bon port, era imprescindible que aquest estigués ben comunicat amb les àrees productores. Atesa aquesta circumstància, es tingué especial cura en arranjar els camins que anaven cap a Reus, Lleida, Barcelona i València i, més tard, convertir-los en carreteres.

Concretament, les primeres notícies que tenim de la carretera que enllaça Lleida-Montblanc-Tarragona daten de l'any 1802, mesos abans de la visita del rei Carles IV a Tarragona. El governador de la ciutat, Pedro Cevallos, comunicà el futur esdeveniment a l'Ajuntament de Tarragona el 30 de juliol, per mitjà d'una carta en què demanava que es tingués cura de

l'arranjament dels accessos i camins a la ciutat, sobretot pels pobles dels voltants per on havia de passar la comitiva reial.

En el cas de Montblanc, per exemple, per costejar les obres se suggerí aplicar l'import recaptat de l'impost del sobrant de propis¹ dels pobles del corregiment de Tarragona, a fi de cobrir les despeses de les obres d'ampliació i habilitació de la carretera, amb un cost de 300 rals.

Un cop passada la visita reial el mes de novembre de 1802, el problema continuava present malgrat els petits arranjaments que possiblement s'hi feren. El tràfic al port s'anava incrementant i calia disposar d'una xarxa viària amb condicions perquè els traginers no demoressin en excés els seus trajectes des dels punts d'origen dels productes fins al port, i a l'inrevés. Així el 1804, que fou un any de males collites, es demanà novament la construcció de l'esmentada carretera "distant de esta ciudad dos jornadas muy escasas", que a més a més facilitava la comunicació amb l'Aragó i les terres de l'interior i, per tant, la introducció del blat arribat al port des d'altres mercats.

Coia Escoda Múrria
Port de Tarragona

¹ Arran de la reforma borbònica s'establí la Comptaduria General i les Junes Locals de Propis i Arbitris per tal de fiscalitzar les administracions locals i els impostos que recaptaven.



Plànol de la nova població i del port de Tarragona projectat per l'enginyer Joan Smith Sinnot el 1802. Arxiu del Port de Tarragona.

La situació dels camins en general devia ser força deplorable: *“... estando los caminos desde la nuestra ciudad de Lérida acá en el más infeliz estado para el tránsito de carruajes, es costoso al comercio el transporte de las mercaderías y géneros de aquellos lugares por medio de caballerías.”*

Amb data del 16 de juny del mateix 1804, es conserva una carta adreçada al rei pel comerç, els col·legis i els gremis de la ciutat de Tarragona, en què li demanaven *“expedir las correspondientes y necesarias órdenes para que sin retardo se ejecute la obra de la carretera de Lérida a este Puerto por los puntos mas rectos y proporcionados”*. Per costejar les obres proposaven establir arbitris. Argumentaven la construcció d'aquesta obra pública prenent com a exemple la situació del darrer hivern, en què havien escassejat les collites i gràcies als vaixells entrats pel port no havia mancat l'aliment principal als habitants de les terres de l'interior ni als de la costa.

El governador de la ciutat, Pedro Cevallos, trenta dies després, respongué a la carta dient que no hi tenia cap inconvenient, sempre i quan es proposessin els arbitris

suficients i efectius per executar les obres. És a dir, la qüestió anà passant d'unes mans a les altres sense resoldre's, fet que indica que el procés va ser llarg i difícil. A més a més, cal tenir en compte que entre el 1808 i el 1814 no es féu cap tipus d'actuació pública que no fos per mitigar els efectes de la invasió i ocupació dels francesos.

Un informe de l'any 1826, conservat a l'Arxiu del Port amb el títol *“Noticia del estado en que se halla el puerto de Tarragona”*, referent a les comunicacions diu: *“... la carretera Real de Francia, Barcelona y sus adyacentes que se dirige a Valencia, y a Madrid atravesando la ciudad por dos puntos: la llamada de Lérida empieza en Tarragona y se dirige a los de mejores producciones de la provincia y al Aragón facilitando de este modo la importación y exportación con muchas ventajas a otros parajes...”*

Hagueren de transcórrer gairebé vint-i-cinc anys perquè s'executés aquesta obra pública que tots els estaments socials consideraven important; una sort comparable a la que van tenir altres projectes similars com la carretera Reus-Tarragona, coneguda també com a Via Amàlia, les obres de la qual s'inauguraren el 1827. ■

Port de Tarragona

UNA PORTA A LA CULTURA

Port de Tarragona

