

TARRAGONA / PCT de Tarragona: Química i Cultura

Informació

977 559 515

regioconeixement@urv.cat

FALSET / PCT de la Indústria Enològica

VILA-SECA / PCT del Turisme i Oci

REUS / TECNOPARC

TARRAGONA
REGIÓ DEL
CONEIXEMENTOFICINA
TÈCNICA
D'INNOVACIÓLA INNOVACIÓ
AL SERVEI DE LA COMPETITIVITAT
EMPRESARIAL DEL TERRITORI

UNIVERSITAT ROVIRA I VIRGILI

El port del Camp de Tarragona a finals del segle XVIII

Les disputes entre Reus i Tarragona per tal de controlar el comerç marítim seran una constant des de l'època medieval fins a principis del segle XIX. Parreu i Alberich plantegen la necessitat de portar a terme el projecte del canal de Reus a Salou malgrat l'avantatge de Tarragona pel fet obvi que tenia mar; per contra, Reus només gaudia d'una bona comunicació amb el seu port natural a Salou, i calia portar el mar a casa.

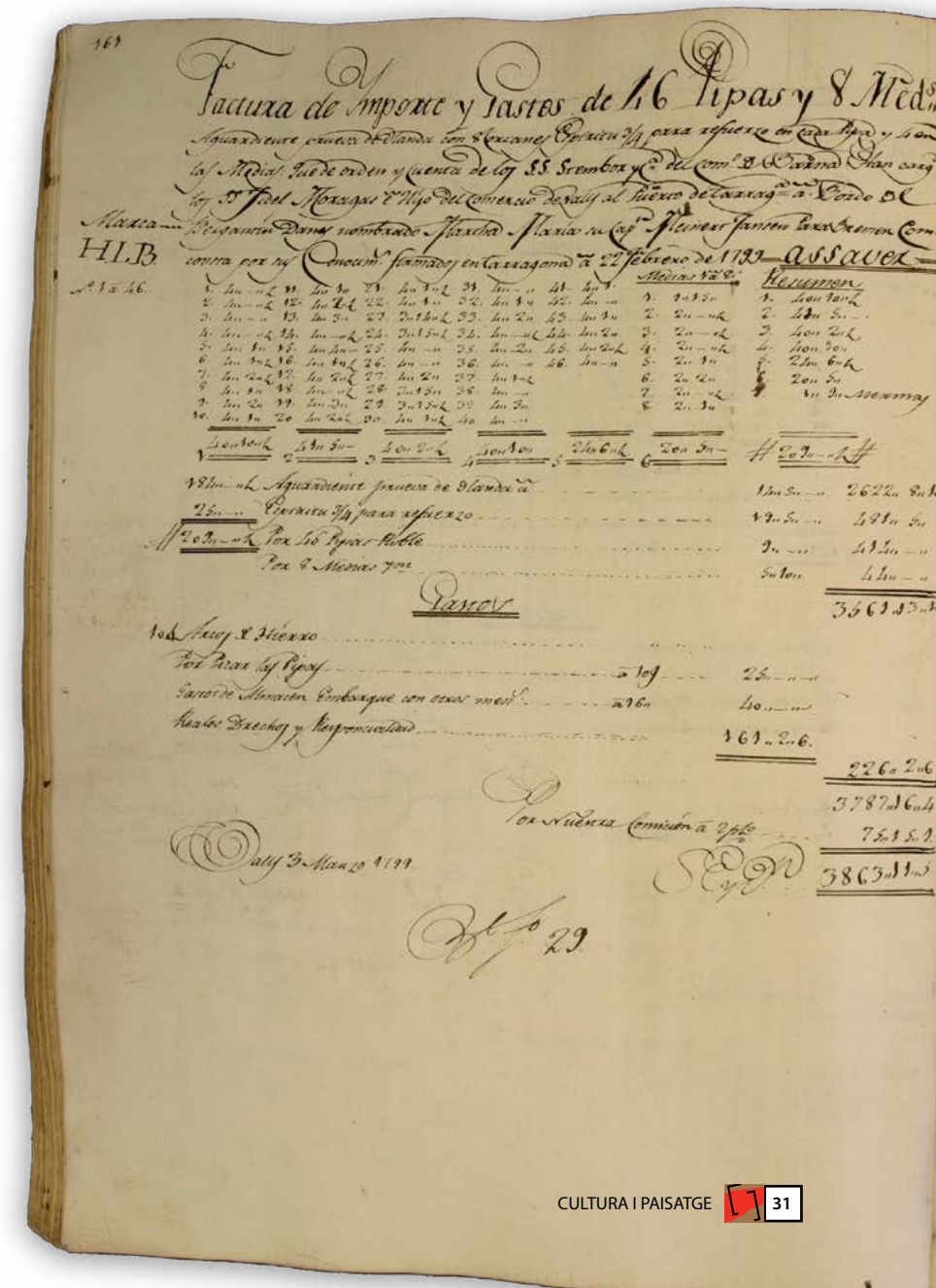
Amb les dades que dona Recasens,² és força comprensiu l'interès per controlar el comerç del Camp que sortia pel port salouenc, el qual va assolir una recaptació, entre els anys 1773 i 1775, superior als 42 milions de rals de billó en concepte de drets aranzelaris per l'embarcament de més de 50.000 bótes d'aiguardent i 9.000 bótes de vi, juntament amb 42.000 quintars d'avellanis i més de 4.000 d'ametlles.

Malgrat les intencions, calia comptar, a més, amb alguns aspectes cabdals, com poder construir un port segur, obtenir un suport polític i econòmic i, geogràficament, trobar-se proper al centre distribuïdor dels productes agraris a exportar.

El filòsof, teòleg i lexicògraf Fèlix Amat de Palou i Pont,³ entre els anys 1785 i 1792, mentre era canonge magistral de Tarragona i col·laborador de l'arquebisbe Armanyà en la creació de la Societat d'Amics del País, escriu unes reflexions sobre la viabilitat del port de Tarragona i/o el canal de Reus.

Manifesta el mal entès patriotisme que provocava equivocades idees a Tarragona sobre el canal de Reus, i més a Reus sobre el port de Tarragona.⁴ Argumenta que la imitació entre pobles propers com aquests era una constant, però admet que el fet real era que Reus, situada al centre d'un fèrtil camp, estava rodejada per pobles agrícoles amb importància comercial que es reunien als mercats setmanals d'aquesta vila convertida en la capital del comerç, la indústria i l'agricultura del Camp de Tarragona. Per contra, la ciutat de Tarragona, fundada en un extrem del camp al qual dona nom i integrada per un seguit de terrasses properes al mar, recordava el seu passat gloriós conservant-ne tan sols el fet de ser la metròpoli eclesiàstica de Catalunya, és a dir, una concentrava la mercaderia i l'altra disposava d'un lloc propici per poder-la intercanviar: el port. Per ell, la col·laboració entre

ambdues era vital, i per tant incideix en la necessitat de tenir un bon port a la costa del Camp atesa la importància del comerç dels seus pobles; així, el sobrant o excedent de licors i de fruits secs que s'exportava cap a Amèrica i cap al nord del continent europeu passaria a ser el producte objecte d'intercanvi en la importació de pesca salada i blat en grans quantitats. Morell Torredemé exemplifica aquesta situació quan explica que Reus fixava el preu de l'aiguardent i, immediatament, era intercanviat pel bacallà desembarcat a Salou.⁵

Mercè Toldrà
DalmauMuseu del Port
de Tarragona

Des d'un punt de vista geogràfic, també creia que la zona del Camp era idònia, per la seva proximitat a les illes Balears, a Aragó i a València, a més del fet de ser coneixedor de la manca de condicions del port de Barcelona,⁶ situació que, a la vegada, li possibilitava plantejar la idea de traslladar gran part de la indústria i del comerç barceloní a Reus, Valls, Riudoms o altres viles del Camp que ell suposava amb bona predisposició per acollir-ho.

Amb relació a la construcció del port, era indiferent que es fes a Tarragona o a Salou, perquè la distància entre ambdues era escassa: Reus, al centre, estava una mica més propera a Salou que a Tarragona; per contra, Valls, on es concentrava també molt d'aiguarent i que enviava grans quantitats de vi blanc al nord europeu, estava més a prop de Tarragona que de Salou. L'equidistància entre els centres comercials i els centres exportadors alliberava la ubicació a favor de qualsevol dels llocs. Havien de ser altres qüestions les que ho decidissin, per exemple, el fons que tenia el mar en cada zona, la proximitat de les pedreres amb què s'havia de fabricar el moll, o altres circumstàncies locals.

De fet, però, Fèlix Amat especifica en el seu manuscrit que ja està decidit l'indret d'ubicació quan expressa la resolució de la monarquia a favor de la construcció del port tarragoní. Creu que la decisió havia estat resultat de la visita a les costes del Mediterrani de diversos tècnics del govern de l'Estat, a més de la informació obtinguda pel Ministeri. Les dues situacions, segons ell, haurien afavorit la conveniència de construir el port a Tarragona per damunt de les aspiracions de Salou o de Reus.

Però, ateses les circumstàncies viscudes pel comerç europeu en general en els darrers segles, i, en particular, la situació de Tarragona, de Reus i de Barcelona, Fèlix Amat emfatitza que les dues poblacions s'equivoquen en els seus posicionaments i ho abona amb els següents raonaments.

Donada per feta la reconstrucció del port tarragoní, esmenta que quan s'acabés de construir el darrer angle del moll, els vaixells del nord d'Europa consignarien favorablement cap a Tarragona per davant de Barcelona. El motiu: haver aconseguit abans, el port tarragoní, una millor seguretat.

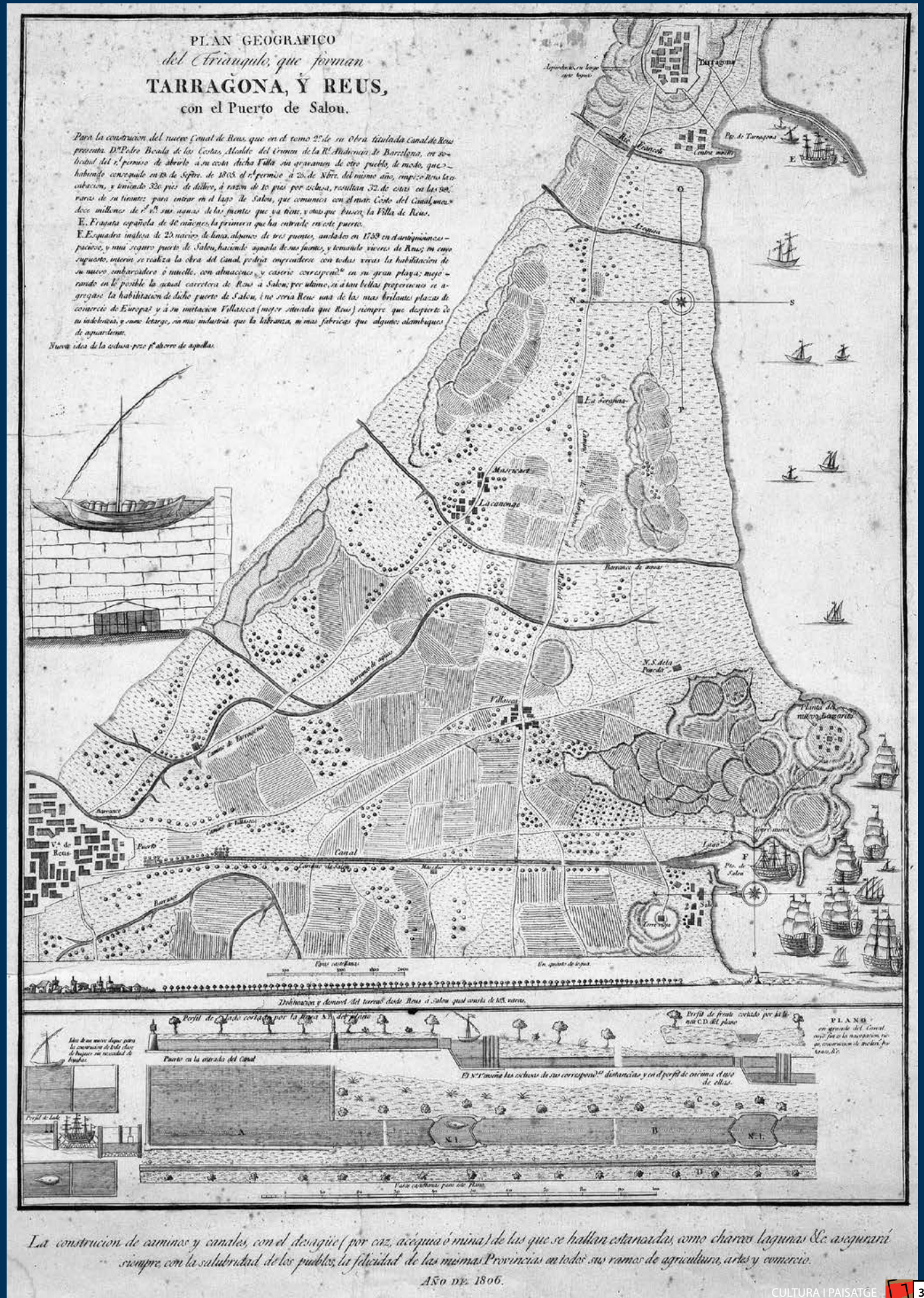
Del blat estranger que entrava a Catalunya, una part considerable es consumia al Camp i el benefici obtingut per la seva venda s'invertiria, majoritàriament, en la compra i posterior sortida dels caldos i dels fruits secs excedents de la província; es portava a terme, així, un intercanvi econòmic, més o menys equilibrat, entre mercaderies.

La situació a Barcelona era diferent, atès que el blat desembarcat gravava amb el tribut de l'alcabala encara que tornés a ser embarcat per anar a altres ports del Principat. Per contra, si es desembarcava, per primera vegada, a Tarragona tan sols aniria cap a Barcelona la quantitat necessària per al consum, la qual cosa evitaria el gravamen duplicat sobre un mateix producte. Pel que fa al bacallà, l'operació es repetia amb idèntica situació. Això significava que la consignació dels vaixells del nord a comerciants barcelonins ocasionava un augment de despeses de comissions, és a dir, el benefici que els nòrdics aconseguien per la venda del blat i del bacallà resultava inferior al preu final de la compra de l'aiguarent. A més, el comerciant de Barcelona necessitava un altre comerciant a Reus, Valls o un altre poble del Camp per tal que es fes càrrec de la recollida de l'aiguarent, fet que, novament, incrementava les comissions.

Per resoldre aquests dobles gravàmens, resultaria millor, amb el temps, traslladar als pobles del Camp una bona part del comerç i la indústria de la capital del Principat per tal de comerciar pel port tarragoní amb uns preus més assequibles i, així, els beneficis portuaris repercutirien als pobles del Camp, en paraules del canonge Amat, segons progressessin en la indústria i el comerç. El port tarragoní, d'aquesta manera, seria el darrer dipòsit d'aiguarent i fruits secs embarcats, i el primer del blat, de la pesca salada i d'altres gèneres desembarcats.

Aquesta nova situació requeria augmentar el nombre de magatzems i, a la vegada, intentar incrementar el cens de veïns, però les almoines dels prebendats i, sobretot, les de l'arquebisbe que -des del seu punt de vista- ajudaven a sobreviure els pagesos i els artesans en les seves malalties i penúries, no havien estat suficients per fomentar la indústria. Per Jordà,⁷ però, la situació era una altra; a la segona meitat del segle XVIII començava a ser un fet important la presència de comerciants estrangers, encapçalats pels italians i els maltesos, els quals afavorien la creació de companyies que aplegaven sumes elevades de diners amb la finalitat d'invertir-les en les subhastes dels arrendaments, però no en els negocis propis ni encara menys en la participació en barques, ni en la construcció de vaixells, punt de partida del futur industrial.

Per contra, Reus tenia tots els avantatges que la indústria i el comerç havien de facilitar al port tarragoní. Per Amat, Reus havia de continuar essent el centre del comerç de l'aiguarent perquè no era tan fàcil traslladar una indústria amb les condicions de l'existent.



La construcción de caminos y canales, con el desaguie (por caz, acopiado o mina) de las que se hallan estancadas como charcos lagunas &c. asegurará siempre con la salubridad de los pueblos, la felicidad de las mismas Provincias en todos sus ramos de agricultura, artes y comercio. Año de 1806.

¹ F. Parreu Alasa i M. P. Alberich Marín, "El Canal Reus Salou. Causas econòmico-socials del projecte (II)", Estudis, revista del Centre de Lectura (Reus, 1975), núm. 274-276, p. 1724.

² J. M. Recasens i Comes, El Corregimiento de Tarragona en el último cuarto del siglo XVIII. Aspectos económico y político-social, Tarragona, 1963, p. 71 i s.

³ Doctorat a la Universitat de Gandia, va ser el primer bibliotecari de la Biblioteca Pública Episcopal de Barcelona. Nascut a Sabadell l'any 1750, va cooperar en la resistència als francesos com a vocal de la Junta de Sometents de Tarragona, encara que més tard va ser acusat d'afrancesat, malgrat haver estat confessor del rei Carles IV, per haver enviat als rectors una circular aconsellant-los a acceptar la situació creada pels francesos. Va morir a Barcelona l'any 1824.

⁴ BC: Colecció Torres Amat, Secció Manuscrits 3825/14.

⁵ J. Morell Torredemé, Aproximació al comerç marítim de Reus i de Salou al segle XVIII, Barcelona, Fundació Salvador Vives i Casajuana, 1993 (115), p.71.

⁶ Sinibald de Mas, director de l'Escola Nàutica de Barcelona, també expressava la manca de condicions del port barceloní mentre aquest no presentés una solució per reforçar la salvaguarda de les embarcacions.

⁷ A. Jordà Fernández, Poder i comerç a la ciutat de Tarragona, s. XVIII, Tarragona, Institut d'Estudis Tarraconenses Ramon Berenguer IV, 1988 (Arqueologia i Història, 70), p.324 i s.



Sala del Museu del Port de Tarragona.

A la pàgina anterior, reproducció del plànol del canal Reus-Salou.

Quant a l'exportació d'aquest producte per Tarragona, havia de mantenir la quantitat aconseguida a Salou. Per tant, si el total exportat es mantenia, l'avantatge del trasllat al port tarragoní havia de ser l'increment, en nombre, de magatzems per damunt del de Salou. Referent a la producció de vi, aquesta era inferior, atès que l'aconseguit al seu camp⁸ no era suficient ni per al propi consum de la ciutat.

La indústria reusenca, en contrapartida, també guanyaria amb el temps gràcies al proveïment dels vaixells espanyols que fessin registre a Tarragona en el seu viatge cap a Amèrica, una vegada s'havia autoritzat el comerç amb les terres d'ultramar.

Un dels temes més conflictius era el finançament del projecte del nou port. Amat també en parla, i no aconseguí desvincular-se de la rivalitat entre les dues poblacions. Afirmava que els fons amb els quals s'havien de costejar les obres del port tarragoní havien de sortir d'aquells pobles que participessin dels avantatges del comerç, és a dir, avançament de diners per a un posterior benefici econòmic. Argumenta, una vegada més, que Tarragona havia d'augmentar el nombre d'edificis i d'habitants, així com d'impostos amb la inclusió de la contribució per la carn consumida; de la mateixa manera que els pescadors haurien d'aportar

un percentatge pel peix que venguessin al major, a la platja. Pel que fa a la proposta contributiva per als pobles del Camp, creu que també hauria d'anar en relació amb els possibles guanys, conseqüència d'una fàcil sortida dels seus fruits; això significava contribuir amb 2 rals per faneca de sal procedent de l'alfolí⁹ de la ciutat, a més de l'impost de 9 i 6 morabatins en concepte d'embarcament i desembarcament de mercaderies pels ports del corregiment, com ara Cambrils, Salou, Tarragona, Torredembarra, Sant Salvador al Vendrell i Vilanova. Sitges també tributaria en el gravamen portuari encara que quedés fora del corregiment tarragoní.

La monarquia destinaria 500 presidiaris per treballar en les obres de reconstrucció del port, la pólvora no útil per a la guerra i el dret del sobrant de l'octau d'aiguarent que recaptava Hisenda.

Seguint les seves reflexions, incideix en la intensitat de les crítiques, per part del comerç reusenc, a la contribució anual de les obres portuàries de la ciutat, amb un total de 50.000 pesos.¹⁰ Per ell, aquesta és una dada errònia, atès que l'esmentada xifra inclou el total de la duana de Salou, vila que no pertany al terme de Reus sinó a Vila-seca i on també embarquen i desembarquen productes d'altres poblacions com són Riudoms o Valls. Per contra, afirma que Reus també té duana i no contribueix a les obres del port, però acaba reconeixent que és el poble més ric i més comerciant del Camp, i per tant ha de contribuir-hi més.

En les darreres reflexions, esmenta per primer cop les obres del canal de Reus a Salou,¹¹ especificant que els reusencs reproven als tarragonins la seva oposició a l'obra del canal, i sol·liciten la imposició d'un tribut similar a l'existent per a les obres del port tarragoní, malgrat que el pensament general era que l'obra del canal no beneficiava el Camp, sinó més aviat la ciutat de Reus.

Finalment, ambdues poblacions iniciaran els seus projectes. Tarragona, el 26 de juny de 1790, començarà les obres del port modern, i Reus posarà la primera pedra del canal l'any 1805, encara que problemes econòmics i tècnics impediran la seva construcció i el port tarragoní quedarà com la veritable sortida al mar dels productes del Camp de Tarragona. ■

Per a més informació:

Arxiu del Port de Tarragona
arxiu@porttarragona.cat



LA CONCA DE BARBERÀ, Que no t'ho expliquin!



Imatge cedida pel Patronat de Poblet. Autor: Josep M. Casanoves Dolcet.