



**BIBLIOTECA CENTRAL
XAVIER AMORÓS
REUS**

Carrer de l'Escorxador 1
43201 REUS
Tel. 977 010 025
Fax. 977 010 028
bcr@reus.net
www.reus.net/bcr



GUIA DE LECTURA 05

EL CANAL DE REUS A SALOU





URNA DE PEDRA DEL CANAL NAVEGABLE DE REUS A SALOU, 1805
FOTO: CARLES FARGAS / IMIMR

FOTO PORTADA:
SALOU, BARQUES AL PORT, 1916
FOTO: EDUARD BORRÁS SOTORRA / FMR

EL CANAL DE REUS A SALOU

A mitjan del segle XVIII, el comerç reusenc va concebre un projecte que ara se'ns presenta utòpic, però en aquell temps semblava realitzable tot i els detractors que va tenir: el famós Canal de Reus a Salou. Hauria sortit de l'actual avinguda del Carrilet, i, passant a la vora de Mas Calbó, més o menys paral·lel a la carretera, hauria arribat a la plaça d'Europa de Salou, en aquell temps un petit llac. Salou tenia i té un bon port natural, resguardat dels vents de llevant pel Cap de Salou, i petites cales que permetien l'aproximació a la costa, i platges llargues d'arena fina on avarar les barques. A la fi de l'imperi romà, el port i la ciutat de Tarragona es van abandonar. Com altres ports romans, el de Tarragona estava construït aprofitant la desembocadura d'un riu, i els anys i l'abandó l'havien anat deteriorant i omplint de terra fins fer-lo pràcticament inutilitzable ja a la primera edat mitjana. Tot i amb això, el port de Tarragona va mantenir una certa activitat. El port natural de Salou va ser utilitzat pel comerç i per la guerra, pels sarraïns i després pels comptes de Barcelona. Jaume I va sortir des de Salou per anar a conquerir Mallorca. I des de Salou sortiren diverses expedicions per castigar els pirates que hi havia per la Mediterrània. Ja a finals del segle XVI Salou era un port important per l'exportació de vi. Era el port per on sortien els productes del Camp de Tarragona, dels plans de Lleida i bona part dels de la conca de l'Ebre, fins a Saragossa.

EL COMERÇ A REUS

La puixança comercial de Reus va ser possible perquè la major part de les seves mercaderies sortien pel port de Salou. Des de mitjan del segle XVIII el comerç de l'aiguardent es capitalitzava a Reus, i s'exportava el producte a tota Europa. D'aquí la frase "Reus, París i Londres", que indicava els llocs on es fixaven els preus de l'aiguardent. Per fer rendible el comerç, Reus s'havia preocupat des de feia molt de temps de dues coses: el lliure ús del port de Salou i una comunicació fàcil i segura entre Reus i Salou. Tant Vilaseca com Tarragona havien intentat impedir-ho. Prova de la importància del comerç a través del port de Salou són els conflictes permanents sorgits durant el darrer terç del segle XVII i tot el segle XVIII entre els comerciants de Reus i l'arquebisbe de Tarragona i la vila de Vilaseca, a causa dels drets fiscals que requeien en els productes embarcats o desembarcats al port. Els drets pertanyien a la Mitra tarraconense, que els havia arrendat a Vilaseca. Cap al 1760 Tarragona va començar a pressionar per recuperar el seu port. Si Tarragona ho aconseguia podria fer molt de mal al comerç reusenc. Tot i no haver-hi documents que en parlin, sembla que per aquestes dates els reusencs ja van plantejar la construcció d'un canal fins a Salou.

Josep Fontana argumenta que la mala qualitat dels camins explica el fet de que els homes del

segle XVIII somniessin en canals que permetrien un transport ràpid i econòmic. El més ambiciós de la península, el canal de Castella, va començar a poder utilitzar-se quan s'apropava el moment del ferrocarril. El canal Imperial d'Aragó no va complir les aspiracions aragoneses de navegar per l'Ebre fins al mar. A Catalunya es va pensar que el canal d'Urgell serviria per donar sortida als cereals lleidatans, i es van voler fer els canals de Reus a Salou i el de Manresa a Barcelona pel Llobregat.

El 1774 va començar la construcció de la carretera de Reus a Salou, finançada pels comerciants i alguns particulars. Passava per Mas Calbó i seguia en part, fins a Reus, l'antic camí ibèric de Salou a Ulldemolins, ampliat i amb el sòl refermat. Van tardar sis anys a construir-lo. Mentrestant, el 1777, l'Ajuntament de Tarragona que estava a l'aguait del que feia Reus, va fer una petició al rei per gravar amb impostos tot el comerç de les rodalies per tal de poder reparar el port de manera definitiva. Reus s'hi va oposar, i va aconseguir el suport dels pobles veïns, que no veïen avantatges a treure els seus productes pel port de Tarragona, que encara estava per rehabilitar, tot i la petició que aquella ciutat havia fet al rei el 1776 per aconseguir mitjans econòmics per reconstruir el moll.

EL PROJECTE DEL CANAL

La primera notícia escrita que tenim sobre el projecte del canal és una carta del baró de la Linde del 21 de maig del 1784, en la qual s'interessa per l'estat de la carretera i del canal, cosa que vol dir que des d'uns quants anys abans ja es parlava del projecte. El mes de juny del 1785 consta a les actes municipals que el comte de Floridablanca comunica que S. M. col·laboraria en l'empresa del Canal, concedint utilitats i drets que es determinaran. El 1789 Tarragona aconsegueix l'aprovació del port. Les protestes, no solament de Reus, sinó de molts pobles, se succeeixen contra Tarragona, no per la construcció del port en si mateix, sinó fonamentalment per la manera com s'havia de costejar. Es gravaven tots els articles de consum, sobretot la sal, el peix fresc i la carn, i els productes exportats i importats per totes les duanes del Corregiment i la vila de Sitges, començant pel vi i l'aiguarent. Reus reaccionà ràpidament, i el novembre del mateix any tornà a treure la idea del Canal; a l'Arxiu Històric hi ha un document elevat al Rei que diu: "... con el fin de eximirnos de los impuestos pretendidos por la ciudad de Tarragona para la construcción de su puerto (...) no se ha considerado medio más eficaz que el presentar el proyecto de un canal desde esta villa al puerto de Salou, sin gravar al pueblo con impuestos...". S'afegeix una explicació on es recorda que el pare de S. M. ja havia indicat que ajudaria en la construcció del Canal. El 7 de maig del 1790 s'aconsegueix que el Ministre de Marina preguntí a Tarragona si en tindria prou amb els seus propis impostos per a construir el port, ateses les dificultats per recollir els de les altres

poblacions. Va aturar-se l'aplicació dels impostos i la idea del canal també s'aturà. Floridablanca, l'any 1791 va comunicar a l'Ajuntament de Reus que S. M. no aprovava el projecte del canal perquè hi veia molts inconvenients. Però ja no hi havia els impostos tarragonins, i el projecte del canal va quedar de moment als calaixos.

Però el 1799 una Reial Ordre posa altra vegada en vigor els arbitris per al port de Tarragona. L'Ajuntament de Reus recupera la idea del canal variant una mica la tàctica: entre els documents de protesta pels impostos se n'hi van barrejant d'altres que descriuen la misèria de la població. Per una banda s'explica que pel port de Salou surten tots els fruits que es recullen a ponent de Tarragona fins a la Ribera d'Ebre i Tortosa: aiguarent, vi, anís, pesca salada, avellanes i ametlles. Salou és un port de primer ordre respecte als aiguarents, i els impostos tarragonins només beneficien les exportacions dels francesos, perquè s'encareix el cost del transport. D'altra banda, a Reus no hi ha feina. Les guerres amb França del 1793 al 1795 van empobrir el país. A l'última dècada del segle XVIII hi va haver també males collites de blat i, segons Recasens, es van produir les primeres crisis vinícoles. Segons un document de 1799 conservat al Museu, els vins no donaven prou per cultivar la terra. Hi havia 6.500 persones en la més cruel misèria, i l'Ajuntament havia habilitat diners per a socórrer a "vergonzantes" i vídues i per donar pa i olla. El malestar cada dia és pitjor perquè "el vulgo en su ignorancia cree" que els diners que rep l'Ajuntament poden ser distribuïts com millor convingui, ignorant les disposicions del rei.

Si durant el segle XVIII el canal havia servit perquè els comerciants no paguessin impostos, ara és a més motiu perquè els obrers i artesans tinguin treball i pa. Ara el canal pot tirar endavant, coordinats els interessos comercials i els polítics, ja que la misèria pot provocar aldarulls.

PROPOSTES ALTERNATIVES

Els tarragonins, veient que Reus volia tirar endavant l'obra del canal, van elevar al rei la proposta que es fes el canal de Reus a Tarragona, per tal que ningú en sortís perjudicat i el port pogués tirar endavant. Si els problemes tècnics del canal a Salou eren complexos, els reusencs van oposar-se des del principi a aquest canal tarragoní, amb molts més problemes encara: la distància era el doble que a Salou, el sòl era bàsicament de roca i s'havien de traspasar quatre rieres i una sèquia, a més de l'obstacle quasi insuperable del Francolí. Fins a Salou, en canvi, el terreny tenia lleugera pendent, era de terra i no hi havia obstacles naturals a salvar.



El 1803 Pere Sunyer va ser elegit regidor degà. Va aconseguir coordinar l'interès dels comerciants pel canal, i gestionà que fos nomenat director de les obres el senyor Francesc López, que havia dirigit el canal de Tudela-Aragó i era protegit del duc de Pignatelli. El projecte tirava endavant, malgrat l'oposició tarragonina.

El maig de 1804 va passar per Reus Don Agustín de Betancourt, director general de camins, que dirigia les obres de la carretera de Barcelona a Madrid. Aquest enginyer va creure irrealitzable l'obra del canal i va proposar que pel transport de mercaderies fins a Salou la ciutat construís un "camí de ferro" per damunt del qual hi circuessin les rodes dels carros, i les càrregues, per grosses que fossin, es podrien transportar d'un punt a l'altre amb molta facilitat i escassa força. Aquest "tramvia" s'havia assajat amb èxit a Anglaterra, i el mateix Betancourt en va construir diversos, uns anys després, per al tsar de Rússia. Un sector del comerç, el més "intel·ligent" segons Bofarull, recolzava aquesta idea i s'oposava a l'obra del canal. A aquests opositors la gent els anomenava "moros".

Mentrestant, Sunyer era a Madrid, on va entrevistar-se amb Godoy, i li va exposar la necessitat del canal, tant pel comerç com per alleugerir la misèria de la classe treballadora. Per reblar el clau, Sunyer ofereix a Godoy el títol de regidor degà perpetu de la vila de Reus i la baronia de Mas Calbó. El 18 de setembre de 1805 el projecte del canal és aprovat pel rei. El 19 d'octubre arriben a Reus Pere Sunyer i Alberto de Foraster, brigadier dels Reials Exèrcits, que venia amb caràcter d'apoderat de Godoy, el qual havia acceptat el càrrec de regidor degà perpetu, i com a director de les obres del canal. Sunyer informà a l'Ajuntament de tots els tràmits fets. Requena visità els terrenys on havia de començar l'obra. El 26 de novembre de 1805 es va posar la primera pedra del canal enmig d'una gran festa popular. Les autoritats i el poble, amb els gremis i els comerciants, van anar fins al començament de l'actual avinguda del Carrilet, lloc on havia de començar el canal. Les aixades per al primer clot eren de plata, les senalles per la terra anaven folrades de seda. Les noies i dones de la vila portaven penjolls, arracades i agulles en forma d'aixades i senalles. Tothom va sortir a celebrar l'inici de les obres del canal. Es van construir els actuals gegants, el Vitxet i la Vitxeta, (els europeus), els Moros i els Indis (d'Amèrica), que simbolitzaven les parts del món on s'exportava l'aiguardent de Reus. Morera recull: "Este día será de grande memoria para Reus por haber ido voluntariamente a comenzar la excavación del Canal, sin distinción de personas, desde el más rico al más pobre, ni distinción de sugetos, hombres, mujeres, chicos y grandes, todos cavaron y sacaron tierra del canal...".

La majoria dels propietaris van oferir parcel·les de les seves finques gratuïtament, per al comença-

REUS, LA MULASSA I ELS GEGANTS A LA PLAÇA DE PRIM.
(SENSE DATA CONEGUDA)
FOTO: EDUARD BORRÁS SOTORRA / FMR



ment de les obres. Les primeres excavacions es van fer a partir de Mas Calbó en direcció a Salou. Fins poc abans de la construcció de la variant de Reus encara es podien veure alguns trams del canal, pel marge esquerre de l'antiga carretera cap a Salou.

COM ERA EL PROJECTE

El canal es va projectar amb 32 rescloses. Cada una tancaria 24.000 peus cúbics d'aigua, és a dir, 525 metres cúbics. L'aigua s'obtenia de l'oferiment dels veïns de set moles (127 litres per segon) d'aigua. A la ciutat li sobraven altres 3 moles, i la Junta del Canal s'oferia per buscar-ne 4 més. Es va projectar un minat a la ciutat que podria arribar a captar 10 moles d'aigua, i els pobles veïns es comprometien a portar-ne unes altres 3. Amb 5 moles s'hauria pogut omplir una resclosa 15 vegades al dia. Es calculava que amb 8 vegades n'hi hauria prou, ja que utilitzant vaixells de 50/60 tones portarien al mar 800 bocois diaris, o el seu equivalent en volum o pes de qualsevol altra mercaderia. El pressupost per executar l'obra era de 12 milions de rals.

El primer d'octubre de 1806 s'havien gastat en les obres un milió i mig de rals. S'havien excavat gairebé 60.000 metres cúbics de terra entre Mas Calbó i Salou, tot i els entrebancs que hi anaven posant "l'Intendent de Barcelona i el Governador de Tarragona", com acusa una carta de l'Ajuntament dirigida a Godoy el maig de 1806. S'acostava també el renovament de càrrecs municipals i l'Ajuntament havia demanat al rei que Sunyer continués en la regidoria i deganat, i que se seguís fent càrrec de la Comissió del Canal: "... Fa uns 50 anys que està concebuda la idea del canal, idea desitjada i volguda pels veïns i per 190 pobles del Principat, a més de Saragossa, en nom del regne d'Aragó, com també moltis-

sims comerciants de Barcelona i de València, tal com consta a la secretaria del vostre ministeri ... sempre s'han interposat dificultats insuperables ... dificultats que Sunyer sempre ha sabut vèncer ..." diu una carta de l'Ajuntament a Godoy de l'octubre de 1806.

Però el poble de Reus estava obligat a pagar impostos: els del canal i els del port de Tarragona, pels quals no s'havia aconseguit exempció. Hi havia crisi econòmica, i si el canal no havia de servir d'excusa per no pagar a Tarragona ja no tenia gaire sentit. Un sector de comerciants i d'intel·lectuals es van oposar a aquella construcció i la població es va escindir en dos bàndols: els partidaris i els detractors del canal. Hi ha una cançoneta que ens recorden Bofarull, Gras i Parreu i Alberich que fa referència als "moros", que, tal com s'ha dit més amunt eren els opositors al canal:

Moros vénen
moros van
pel carrer
de Sant Joan
Per acabar cridant
Moros a terra!!

PER ACABAR CRIDANT

El desembre de 1806 Requena, director de l'obra, demanà notícies a l'Ajuntament sobre els qui es negaven a contribuir per l'obra del canal.

L'any 1807 no va ser gaire tranquil ja que de les paraules s'arriba als fets. Alguns individus van intentar sublevar el poble. El governador obligà a prendre mesures per reprimir els aldarulls i l'Ajuntament organitzà patrulles i va manar cridar moltes persones. Al setembre aquesta situació s'empitjorà: pasquins, amenaces de mort, soroll pels carrers, atacs, tumults... Les desavinences també eren presents entre la Junta del canal i l'Ajuntament, i dins de la mateixa Junta. L'Ajuntament, veient que no podia treure's del damunt els impostos de Tarragona, utilitzà els diners recaptats pel canal per a altres coses. Requena demanà indignat a l'Ajuntament que els diners dels impostos municipals anessin al seu destí, l'obra del canal. L'oposició cada vegada era més nombrosa. Primer cessà Sunyer i el governador manà que es constituís una nova Junta. Bofarull, doncs fou nomenat regidor primer del bàndol oposat al canal. Estudià l'estat de comptes i confirma que s'havien extraviat 160.000 rals. Per aquest motiu els detractors del canal augmenten.



El setembre del 1807 una acta municipal parla de la disminució dels treballs, de les moltes malalties, de la fam i de la misèria. La nova Junta proposà augmentar l'impost a la carn per recaptar diners i això provocà més soroll. El maig del 1808 l'Ajuntament presentà al rei la necessitat de continuar l'obra del canal per disminuir la misèria de la vila. Requena va dir que no es poden reemprendre els treballs per falta de fons, i els obrers es presentaren tumultuosament demanant feina. Tot plegat semblava una maniobra de l'Ajuntament per desprestigiar Requena: davant del poble, Requena, que l'havia de dur a bon terme, donava la sensació que s'oposava a l'obra del Canal.

LA FI DEL PROJECTE

El 20 de juliol de 1808, començada la Guerra del Francès, l'Ajuntament acordà que totes les contribucions del canal es destinessin a defensar la pàtria. El comissari de Guerra Efectiu i cap de la Comissió de Liquidació de Catalunya es va fer càrrec, el 1809, d'1.191.235 rals i 21 maravedisos procedents dels arbitris que la duana de Salou recaptava per a la construcció del canal i se'ls emportà per destinar-los a despeses urgents de l'exèrcit, en qualitat de reintegrament. No sabem de cap Ajuntament que hagi demanat mai a l'estat la devolució d'aquests diners.

L'obra del canal s'acaba aquí. Tot i això, Pierre Vilar dóna la notícia que cap al 1811 l'exèrcit francès d'ocupació preguntà a l'Ajuntament de Reus si volia continuar l'obra del canal, corregint alguns errors de càlcul que els enginyers francesos havien detectat. No hi va haver resposta municipal.

Parreu i Alberich donen notícia en el seu article d'algunes expressions que es podien sentir fins no fa gaire sobretot en llavis de persones d'una llarga tradició reusenca: "Ai, si Reus tingués el canal". I, una altra mica més agosarada: "No ens passaria tant al davant Tarragona si tinguéssim el canal!"

Finalitzem recordant aquells patricis i aquells obrers que s'esforçaren fa 200 anys en una obra que s'ha qualificat d'utòpica. El canal va ser una expressió de l'enfrontament entre el desenvolupament i el progrés econòmic davant dels drets senyorials i feudals de la Mitra tarragonina. Va ser la manifestació de la vitalitat del comerç reusenca i de l'activitat dels pobles de la rodalia. Va ser un intent de sortir d'una crisi econòmica. Va ser, en definitiva, un projecte que ha quedat en la memòria col·lectiva d'un poble que coneix el valor de la seva història i que ara rememora.

L'Ajuntament de Reus ha convocat el premi Pere Sunyer per a dissenyar la futura plaça del Canal. Pot veure's més informació a: <http://www.reus.net/viapublica/area/premipere.php>

- Aguadé Parés, E. "Aguas de Reus", "Converses" sobre temas de interés local. Reus: Centre de Lectura, 1957. Pàg. 106-110
- Bofarull i Brocà, Andreu de. *Anales históricos de Reus desde su fundación hasta nuestros días*. Reus: Imprenta y Librería de Pedro Sabater, 1845. Pàg. 118-120
- Gras i Elías, Francesc. *Historia de la ciudad de Reus desde su fundación hasta nuestros días*. Tarragona: Imprenta de F. Arís e Hijo, 1906. Pàg. 241-250
- Història de Catalunya*. Dirigida per P. Vilar. Barcelona: Edicions 62, 1988. Vol. V, a càrrec de Josep Fontana. Pàg. 81
- Jordà Fernández, Anton. "El port de Salou en el segle XVII", *L'Avenç*, núm. 39 (juny 1981). Pàg. 54-56
- Jordà Fernández, A.; Joan M. Pujals. *Les lluites pel port de Salou*. Tarragona: IET "Ramon Berenguer IV", 1983
- Morell i Torrademé, J. *Aproximació al comerç marítim de Reus i de Salou al segle XVIII*. Barcelona: Fundació Salvador Vives i Casajuana, 1993
- Morell i Torrademé, J. *El port de Salou en el segle XVIII*. Tarragona: IET "Ramon Berenguer IV" 1986. Pàg. 70
- Morera i Llauredó, Emili. *Tarragona cristiana*. Vol. V. Tarragona: IET "Ramon Berenguer IV" 1959. Pàg. 201-203
- Parreu, F.; M. P. Alberich. "El Canal Reus-Salou", *Revista del Centre de Lectura* núm. 274/276 (1975)
- Recasens, J. M. *El Corregimiento de Tarragona en el último cuarto del siglo XVIII: aspectos económico y político-social*. Tarragona: Reial Societat Arqueològica Tarraconense, 1963.
- Sardà i Ferran, Jaume. *La obra dels patricis: Reus-Salou*. Reus: Artes Gráficas Rabassa, 1926.
- Segarra, Agustí. *L'economia de Reus al segle XVIII: el comerç de l'aiguarent*. Reus: Centre de Lectura, 1988.
- Vilar, Pierre. *Catalunya dins l'Espanya moderna*. Vol. III. Pàg. 298
- Vilaseca Anguera, Salvador. *Informació sanitària sobre el port de Salou (1805)*. Reus: Associació d'Estudis Reusencs, 1976

Els llibres descrits en blau es troben a la Biblioteca Central Xavier Amorós.

