

És un honor per a mi haver estat escollit pregoner d'aquesta cerimònia actual del *Concilium Vinorum Tarraconensium*: una associació que té un destacat paper en la promoció dels vins de la nostra demarcació i en la difusió de la cultura del vi.

El Concilium **reivindica** els vins de les nostres comarques, i **promou** el seu coneixement. Aquesta funció és molt important perquè hem de **saber conèixer allò que tenim**, estimar-ho, i **recordar els orígens per no perdre'n l'essència**, només així podrem ser capaços de difondre-ho i arribar lluny.

## *El Port de Tarragona i el vi*

### *Una mica d'història del Port (des dels romans fins al segle XX)*

**Apel·lant a la importància de recordar els orígens, començaré recordant la història de Tàrraco, lligada des dels seus orígens al Port de Tarragona:** La situació privilegiada de la ciutat de Tarragona, tant des del punt de vista topogràfic com estratègic, i l'existència d'una petita platja al costat de la desembocadura del riu Francolí, han estat la causa que al llarg del temps diferents pobles s'hi haguessin assentat.

Es creu que navegants grecs disposats a comerciar amb els habitants de Tarragona van utilitzar, tot i que de manera esporàdica, la platja esmentada. Però, van ser els romans els primers que hi van construir un dic al llarg de la roca més convexa acabat en martell en el qual s'hi trobava el "*Farelló*" per a guiar als vaixells. També es creu que construïren un altre dic arquejat que des del peu del turó anava cap a la platja impedit així que els arrossegaments del riu aneguessin la dàrsena.

La possibilitat de comunicar-se amb la Vall de l'Ebre i la proximitat de les Illes Balears van influir en el **desenvolupament del port de Tàrraco** i en l'expansió dels romans cap al nord de la Península. Tot i que primer, l'objectiu de l'assentament romà va ser purament militar, amb el temps i sobretot arran de la Pax Romana, esdevingué de caire comercial.

Després de l'abandonament que patí el port a l'època de les invasions dels gots i dels àrabs i fins a la repoblació de la zona **al segle XII no es té notícia de cap obra ni cap activitat relacionada amb el port**. És precisament **després d'aquesta data quan la ciutat de Tarragona comença a interessar-se per a oferir millors condicions per a la pràctica de les transaccions comercials al port**, adonant-se de la importància d'aquest per al creixement del municipi.

Durant aquesta època es concedeixen per part de la monarquia alguns privilegis destinats a salvaguardar l'intercanvi de mercaderies pel port de Tarragona amb franquícies de drets de duana. Més endavant es concedeix el dret d'habilitar definitivament el port per a carregar i descarregar prohibint aquestes transaccions en altres indrets com ara Salou, platja que era utilitzada des de feia temps pels comerciants de Reus i voltants. Al mateix temps, s'imposà el cobrament de drets que afectaven a productes com la carn, el pa i el vi i que havien de satisfer tots els pobles del Camp a canvi de poder comerciar al port. No va ser fàcil, els pobles s'hi oposaren i continuaren utilitzant el Port de Salou.

La mort del rei Ferran el Catòlic, la incidència de la pesta, les guerres internacionals i l'augment de la pirateria afectaren negativament la badia de Salou afavorint un cop més la represa de les obres del moll tarragoní.

Tot just quan la ciutat començava a redreçar-se esdevingué la Guerra dels Segadors que provocà una sèrie d'estralls que van contribuir novament a l'abandó de les instal·lacions portuàries. La recuperació va ser molt lenta però la preocupació per a rehabilitar el moll continuava latent sobretot a causa de la forta competència que suposava altre cop el port de Salou.

**L'impuls definitiu del Port de Tarragona esdevingué amb l'aparició del Decret de Nova Planta i el nomenament de la ciutat com a cap de Corregiment.** El 25 de juny de 1790 s'inauguraren oficialment les obres projectades per l'enginyer Juan Ruiz de Apodaca i es designà una Junta Protectora de les Obres del Port encarregada d'administrar els cabals.

Nou anys més tard el també enginyer Joan Smith és nomenat director de les obres. **En aquest període es realitzen les obres més importants al port i també és quan s'habilita per a l'exportació i l'importació de mercaderies amb Amèrica i l'estranger.** La recaptació, en conseqüència, augmentà considerablement, i 200 presidiaris són destinats a explotar la pedrera per a les obres del moll.

Durant tot el segle XIX es va construir de manera sistemàtica al port seguint el projecte d'Smith a excepció de períodes concrets com la Guerra del Francès i la crisi de la fil·loxera.

**El 1835 les obres passen a ser competència del Ministeri de Foment**, la Junta Protectora és suprimida i les seves funcions les assumeix el Governador Civil i la Diputació fins a la constitució de la Junta d'Obres del Port el 1869.

Aquesta nova Junta es va crear per a dur a terme les tasques d'administració i la formaven representants de la Junta Provincial d'Agricultura, Indústria i Comerç, l'Ajuntament i la Diputació. La direcció tècnica era assumida per un enginyer, la inspecció depenia de l'enginyer en cap provincial i el Ministeri de Foment aprovava els projectes, liquidacions i recepcions d'obres.

**Aquest final de segle torna ser un moment important per al port ja que es construeixen infraestructures cabdals que faran que poc a poc, assoleixi la fisonomia actual.** Els recursos es gestionaran millor i seran més constants les subvencions de l'estat. A més, coincideix amb un moment en què augmenta considerablement el tràfic, sobretot l'exportació. **És l'època de l'enginyer Saturnino Bellido durant la qual es construeix el Moll de Costa i el Paral·lel al de Costa, es duen a terme obres als tres dics ja existents: el de Llevant, el de l'Oest i el Transversal i es realitza una campanya de dragatge important.** A més, a partir de l'any 1884, els presidiaris són substituïts per operaris lliures.

Arribem doncs al segle XX amb un port artificial i qualificat com de primera categoria, tot i que tenia algunes deficiències que seran bàsicament les que s'intentaran resoldre en aquestes primeres dècades del segle.

Un dels problemes més importants relatius a la infraestructura era la manca de superfícies terrestres, és a dir de molls, per a carregar i descarregar mercaderies, i també tinglados on emmagatzemar-les. També caldrà reforçar el Dic de Llevant per tal de protegir-lo dels temporals, canalitzar el riu Francolí i intentar solucionar el pas del ferrocarril que mantenia i manté encara separats la ciutat i el Port.

És també en aquests anys quan el Port es dotarà dels equips i utillatge necessaris per tal de millorar els seus serveis: instal·lació d'energia elèctrica, pavimentació de molls, adquisició i construcció de grues i culleres, etc.

## Els tràfics de vi i aiguardent des del Port de Tarragona

Malgrat que les àmfores trobades al llarg del nostre litoral d'època romana testimonien que la comercialització de vi ja es feia en aquells temps, **aquest tràfic és especialment destacat en els segles XVI i XVII, en que tot i ser temps convulsos i afectats per episodis bèl·lics de consideració, hi havia força moviment.**

El vi procedia dels pobles de l'interior del camp tarragoní encara que sortien per la platja de Salou. Caldrà esperar quan a finals del **segle XVIII** es reprenguin les obres del port i **es construeixi la infraestructura adequada, perquè el vi esdevingui el producte estrella especialment destinat a l'exportació.**

Tot i els intents de reconstrucció del moll que s'havien fet a l'Edat Mitjana, la manca de cabals i l'enfrontament amb la Comuna del Camp quan s'intentà l'aplicació d'arbitris per al finançament de les obres, provocaren que Tarragona restés al marge de tota activitat comercial i que aquesta es desviés cap al port de Salou.

D'aquesta manera, el port de Salou es convertí durant aquest segle XVIII en el lloc de sortida idoni per a l'exportació de les fruites seques i l'aiguardent de les terres de l'interior; Reus, al mateix temps, es proclamà defensora d'aquell port i contrària als interessos dels promotors del redreçament del port de Tarragona. La posició de Reus i Vila-seca es va mantenir ferma mentre va existir la Comuna del Camp; quan aquesta perdé força arran del decret de Nova Planta el 1714, els pobles del Camp de Tarragona es van sentir abandonats i desprotegits. Però Reus i Vila-seca continuaren mantenint la seva postura quan Tarragona es plantejà seriosament la reconstrucció del seu port, encara que ja era massa tard, perquè Tarragona era afavorida pel rei i qualsevol intent que es fes seria un fracàs absolut.

El 1816 al port de Salou li va ser concedit el permís d'habilitació i es creà la Junta Protectora de les Obres del Port, encara que aquesta disposició no va durar gaire ja que només quatre anys més tard, el 1820, el port salouenc fou abandonat.

Amb la davallada del port de Salou, es va veure afectat greument el comerç d'un producte que, durant bona part del segle XVIII, enriqué molts pobles del Camp i sobretot als comerciants de Reus: l'aiguardent. **Les principals ciutats i pobles productors de l'aiguardent eren a finals del segle XVIII: Reus, Vila-seca, Alforja, la Selva del Camp i Valls. I la destinació era bàsicament Cadis i els països del**

**nord d'Europa: Holanda, Dinamarca, Anglaterra.** Aiguarent que era embarcat des del 1680 fins als darrers anys del segle XVIII pel port de Salou i que aportava abundants beneficis a través de l'arbitri de l'octau d'aiguarent; a Salou s'hi embarcaren quasi la meitat de les exportacions agràries de tot Catalunya, entre les quals destacaven sobretot l'aiguarent, seguit del vi i la fruita seca: ametlles i avellanes.

**Serà ens aquests moments quan Tarragona i el seu port prendran el relleu a Salou a finals del segle XVIII** i sobretot a partir de l'any 1800 en què es concedí una reial ordre que permetia el comerç amb Amèrica des del port de Tarragona, moment que coincidí amb l'inici de les obres de reconstrucció del moll i l'establiment de la Duana.

Però Tarragona es va tornar a trobar amb noves dificultats. La Guerra del Francès, a principis del segle XIX, suposà un entrebanc considerable per aquest tràfic que just començava a destacar i que no recuperará fins a meitats de segle XIX

### **El tràfic portuari i a mitjan segle XIX**

En aquest segle és quan podem dir que s'inicia una nova etapa pel Port de Tarragona. El comerç portuari comença amb bones perspectives fruit de la conjuntura econòmica favorable que experimentà el comerç exterior. **El vi continuava sent el producte més exportat i la seva principal destinació eren els mercats americans;** els guanys aconseguits amb aquest tràfic contribuiran a l'acumulació de capital, que s'invertí en l'establiment de fàbriques, adquisició d'embarcacions i en la creació del Banc de Tarragona (1864), per destacar-ne les més significatives.

El Diario Mercantil de Tarragona del 22 d'abril de 1856 descrivia: *"Tarragona posee un puerto habilitado de primera clase con un muelle espacioso y seguro, único que desde Barcelona hasta los Alfaques, en una extensión de 40 horas ofrece seguridad a la navegación"*.

Aquest mateix any de 1856 entraren al port 2.267 vaixells que descarregaren 93.382 tones de mercaderies entre les quals destacaren: cereals i farines, arròs, taronges, maquinària, cotó i bacallà. L'any següent en sortiren 2.029 vaixells carregats de productes diversos: paper, teixits de cotó, garrofes i sobretot, vi i fruita seca.

De les 131.769 tones transportades el 1860, es passà a 395.691 tones el 1882; en el mateix període de temps, entraren al port 45.259 vaixells de vela i 7.592 de vapor.

**En general, es pot dir, que a partir de la segona meitat del segle XIX, el vi, principal producte de la zona de Tarragona,** imposarà el seu ritme, que anirà lligat a l'esdevenidor dels ceps francesos; els moments crítics de la producció vitivinícola de l'estat veí (plagues de la cendrosa i la fil·loxera) seran d'eufòria econòmica a les nostres contrades, on es viurà una època d'or en la qual els comerciants s'enriquiran i invertiran els seus guanys en l'adquisició de vaixells, fonamentalment. Aquesta situació s'allargarà fins l'any 1891 en què la plaga assolà les vinyes del Camp de Tarragona.

Cal tenir en compte també la substitució dels vaixells de vela pels de vapor, aquest darrers destinats, sobretot, al comerç exterior per les seves característiques: rapidesa i major capacitat de càrrega.

Quant al comerç de cabotatge, experimentarà una disminució notable a partir de l'aparició del ferrocarril l'any 1856, que unirà Reus i Tarragona, fet que comportà, a més a més, l'enfonsament definitiu del port de Salou.

**El vi, com a principal producte a exportar, tot i que una petita part es destinava al consum local, tindrà el seu moment àlgid l'any 1881, en què s'embarquen 30.823 pipes, i el moment més crític l'any 1897 amb 1.305 pipes embarcades.** L'any 1894 se n'embarquen 5.093, moment que coincideix amb la devastació de les vinyes tarragonines, sobretot les del Priorat i el conseqüent moviment de protesta rabassaire. De fet, la crisi es començà a notar especialment a partir de 1886, ja que l'exportació disminueix un 50% respecte l'any anterior, segurament coincidint amb un seguit de factors com la pujada de les despeses de producció a causa de l'augment de jornals, l'aparició del míldiu, la dificultat per a vendre les collites, la baixada del preu del vi i l'adulteració constant del producte que el feia menys competitiu amb vista al mercat exterior.

Les pipes d'aiguarent seguiran la mateixa pauta que les del vi, encara que quantitativament és menor la seva repercussió; destaca l'any 1882 amb 388 pipes, mentre que al 1894 només se n'exporten 10, i els anys 1896 i 1898 no se n'exporta cap. Un fet que repercutí negativament en l'exportació d'aquest producte fou la

publicació de la Llei d'alcohols de l'any 1888, que entrà en vigor el 1892. Aquesta llei gravava 25 cèntims per grau i hectolitre.

Dels diferents tipus d'aiguardent que s'elaboraven al Camp de Tarragona, els anisats eren els que es destinaven al mercat americà.

**Com a conclusió podem dir que els anys finals del segle XIX són l'exemple més evident d'un període en què havia predominat l'exportació per damunt de la importació, sobretot d'un producte, el vi, i l'inici d'una altra etapa en què els factors s'intercanviaran, és a dir, la importació superarà l'exportació i donarà fi a una època d'esplendor de la comarca tarragonina que no va ser capaç d'afrontar la crisi vinícola que va cloure el segle XIX.**

## - El segle XX

Els primers 30 anys del segle XX es caracteritzen, des del punt de vista econòmic, per l'alternança de crisis i creixements. Així la primera dècada, tot i que primer hi ha una activitat exportadora considerable, sobretot de vins, ve marcada per una crisi que a més era conseqüència de dos fets que s'arrossegaven del final de segle, la febre d'or i el desastre colonial de 1898 i calia refer-se dels seus efectes negatius.

Quant al comerç marítim desapareixen cases navilieres i de comerç degut al poc tràfic dels vaixells, que per altra banda, van essent substituïts els de vela pels de vapor, (l'any 1902 entren al port 203 vaixells de vela i 770 de vapor) amb la qual cosa s'incrementen els tonatges i el volum de mercaderies. Respecte a aquestes últimes cal tenir en compte el descens del comerç de l'aiguardent i la desaparició de la boteria que serà substituït per altres productes.

**Un contemporani de l'època, Frederic Rahola afirmava que els principals productes que sostenien el Port de Tarragona eren els procedents de l'agricultura d'exportació i que per això calia afavorir-la.** Destacava també, a banda de l'oli, **l'exportació d'ametlles i avellanes.** Analitzant les estadístiques de tràfic de l'època es pot observar que hi ha certa oscil·lació, segons els anys, però que el 1913 per exemple, se supera per primer cop la xifra de les 300.000 tones. Per destacar la importància de l'exportació només cal dir que l'any 1902, de les 16.573 tones d'oli carregades al Port, 15.936 estaven destinades a l'estranger i només 637 eren de cabotatge.

La destinació dels productes més significatius era la següent:

-olis: França, Itàlia, Holanda, Suïssa, Espanya.

-aiguardents: Vigo, Corunya, Santander i alguns a Anglaterra.

-ametlles i avellanes: Itàlia, Anglaterra, Bèlgica, Alemanya, Dinamarca, Suècia, Noruega, Holanda i Espanya.

-vins: França i Anglaterra.

La memòria portuària de 1904 destaca en un apartat dedicat als productes de la indústria local, el naixement del licor Chartreuse elaborat per la comunitat de pares cartoixans que comercialitzaven amb el nom de "*Unión Agrícola*" i esmenta que l'exportació d'aquest producte continua augmentant. Apunta també com a altres productes locals exportats l'aiguardent i els alcohols, blocs de pedra, calçat, corda, boteria, escombres, farines, sabó, licors, llimes i petroli refinat.

Quant al tràfic de vaixells dels 2.022 entrats l'any 1870 es passa a 962 el 1904. Aquesta davallada que obeeix a raons purament tècniques no era ben entesa per la població que enyorava la visió d'aquell port amb vaixells entrant i sortint constantment. I és que cal tenir en compte que el que realment cal mesurar és el tonatge i la quantitat d'embarcaments i desembarcaments. A més, els vaixells de vela tenien menys capacitat de càrrega i els mitjans per a carregar i descarregar eren força precaris, per la qual cosa la seva estada al port s'allargava. L'equivalència seria per cada deu vaixells de vela un de vapor.

**La segona dècada del segle es pot definir com una època de creixement que es desenvolupa entre els anys 1910 al 1922 aproximadament.** Un dels factors decisius d'aquesta etapa alcista la marcarà la conjuntura econòmica derivada de la Guerra europea, tot i que també hi haurà factors negatius caracteritzats fonamentalment per un descontent social derivat de la pujada dels preus i la manca de productes de primera necessitat.

De la mateixa manera, els alts i baixos de l'exportació del vi, comportaren també una forta tensió social que afectava en primer lloc als agricultors, que mica a mica es van especialitzant en altres cultius com les oliveres i l'avellana. La crisi del vi implicava també a la indústria de la boteria que a més tenia dificultats per a proveir-se de dogues i cèrcols.



Tot i així, en aquesta segona dècada, el tràfic al port augmenta considerablement. A més, les principals mercaderies exportades van patir un creixement notable sobretot els vins, olis, ametlles i avellanes. Per aquest motiu la tasca principal de la Junta d'Obres en aquests anys va recaure en la modificació de les tarifes d'embarcament i desembarcament, i per tant en la millora del sistema de recaptació, a conseqüència de la qual, s'obtingué un augment de la subvenció anual de l'estat.

**L'exportació de vi, tot i que anà disminuint al llarg del segle, continuava en aquests anys sent un dels productes més exportats;** l'any 1927 se n'exportaren un total de 145.392.815 litres en les diferents categories: negres, blancs i dolços. En canvi, el 1937 només se n'exportaren un total de 8.364.202 litres.

A més les mateixes institucions vinculades al port, es preocuparen pel tema vinícola. L'any 1928 el Sindicat d'Exportadors de Vins de Tarragona en el seu nom i el de Reus es dirigí a la Junta d'Obres del Port de la capital i li exposà el greu problema que es plantejava en l'exportació de vins al mercat britànic, arran de la variació de l'escala de graduacions alcohòliques que aquell país havia aplicat recentment en els aranzels d'importació, la qual cosa afectà greument els vins dolços espanyols. Per aquest motiu la Junta d'Obres es dirigí al president del Consell de Ministres i demanà que contactés amb el govern britànic perquè modifiqués l'escala i els drets aplicables als vins en aquell país. La memòria de l'any recull molt bé aquesta inquietud: **“El vino constituye una de las mercancías de mayor exportación y todo cuanto atañe a la misma o que con ella tiene relación, influye en el tráfico del puerto, causando las consiguientes oscilaciones en la recaudación de la Junta”.**

#### - Els comerciants del vi

**Queda clar que Tarragona era una excel·lent zona vinícola amb l'avantatge de disposar d'un port amb bones condicions.** Els vaixells de l'època marxaven carregats de vi i tornaven amb els bocois buits, tal i com testimonien imatges de l'època, i els registres d'entrada i sortida de mercaderies.

De l'exportació de vi se'n van fer càrrec consignataris tan coneguts com Evarist Fàbregas, Román Musolas, Boada Hermanos o Sanromá e Hijo, per citar-ne alguns. Però també van aprofitar la conjuntura favorable un bon nombre de comerciants estrangers, especialment francesos, que es van establir a la ciutat, sobretot a la part baixa, ben a prop del port. Noms com Paulin Arnaud, René Barbier o Braendlin, Muller y Bonsoms eren habituals en aquella època.

Però no només el vi era negoci, també ho era la importació de dogues o de fusta de roure per construir les botes, pipes i bocois, i del seu tràfic també se n'ocuparen diversos comerciants tarragonins com l'empresa Hijos de Benigno López.

A Tarragona la construcció de boteria esdevingué una activitat molt habitual, així és que hi havia molts tallers; el 1888 n'hi havia 30 en actiu. Dels últims que es van tancar, ja en la nostra època, el Museu del Port en conserva bona part de les eines gràcies a la cessió de la família del mestre Joan Ibáñez Roca l'any 2011, ben conservades i exposades en l'Espai Boter del nostre Museu.

Us dono les gràcies per la vostra atenció, espero que durant aquest breu espai de temps hagueu gaudit fent un pas enrere en la història, i conèixer una mica més aquestes primeres relacions comercials amb el vi del nostre territori.