

AGUAS DE REUS

Ponente: Don Enrique Aguadé y Parés

(Continuación)

de 1936. ¿Sabéis porqué? Pues porqué el Pantano del Brugent no es posible sin el Pantano del Francolí, ya que si no retenemos las aguas sobrantes de éste, en verano, con las aguas embalsadas en el del Brugent tendríamos que servir los derechos preferentes que tienen los usuarios del Francolí, los cuales, aguas abajo de La Riba, después de la confluencia de los dos ríos, son de una importancia que se aproxima a los mil litros por segundo. Y aunque solamente hubiese que servirse dicho caudal durante cuatro meses de primavera y verano, ya que entonces es la época más fuerte de estiaje del Francolí, necesitaríamos para efectuar aquel servicio 10.368.000 metros cúbicos. Y a través de la Emisora se nos decía que el Proyecto del Pantano en el río Brugent era para embalsar seis millones. Aunque yo enmiendo dicha cifra afirmando que en el proyecto, el año 1925, se calculaba para 14.000.000 de metros cúbicos, tampoco era aprovechable.

Recientemente también, en «Diario Español», el día 5 de abril, se habla del río Arbolí, explicándonos de un proyecto del Ingeniero Municipal de 23 años há. Hace veintitrés años no fué descubierto precisamente, pués a finales del siglo XIX, unos patricios reusenses, D. Ramón Mayner, D. José Plá y D. Buenaventura Clariana, proyectaron traer el agua de la «Font del Brès», que es abundante pero es la única fuente del río Arbolí; llegaron a comprar alguna finca que tenía derecho preferente a aquellas aguas. Abandonaron el proyecto porqué no tenía solución. La «Font del Brès» suministraba todo su caudal a los molinos de Arbolí que desde tiempo inmemorial fabrican el rústico papel de «estruça» tan apreciado en el pasado siglo y casi

desaparecido del mercado en la actualidad. Y dicha agua, después de accionar los molinos papeleros iba —y va todavía— a regar el frondoso valle de aquel riachuelo, que se extiende de esplendoroso hasta el «Mas de las Moreras» para verter luego las aguas sobrantes al río Ciurana.

Hace algún tiempo, dos o tres años, si la memoria no me és infiel, fué expuesto en el salón de actos de nuestra Diputación Provincial un proyecto, magníficamente presentado, de traída de aguas del río Ebro. Proyectábase poder irrigar todo el campo de Tarragona y solucionar el problema de todas las ciudades y villas que lo necesitasen, que son muchas. Era un proyecto casi de fantasía, con un presupuesto de centenares de millones de pesetas.

Las aguas debían captarse en Cherta, donde el río Ebro está a cinco metros sobre el nivel del mar. Había que construir una Central térmica en Tarragona que produjese 24.000 H. P., transportarlos a Cherta y empezar allí la primera elevación de aguas. Total, que de realizarse dicho proyecto resultaría el agua más cara que en las Islas Canarias que riegan bananas y es la tie-española donde se puede pagar más el agua por el valor que alcanzan los plátanos en los mercados mundiales.

Otra utopía era el proyecto cuyo estudio se autorizó por Real Orden de 24 de mayo de 1850. D. Francisco Santmartí y Brugués, en representación de una Compañía establecida en Barcelona, pretendió establecer un canal de navegación que alimentado por las aguas del mar uniése la Ciudad de Reus con el puerto de Salou.

Y el puerto de Reus situado en los terrenos que ocupa hoy la Estación

del Ferrocarril Económico de Reus a Salou, hubiese tenido la desventaja de que sus muelles habrían estado 80 metros más bajos que el nivel de la población. ¡Calculad lo que hubiera sido el tener que subir y bajar las mercancías y el tráfico del personal!

Canal de Reus a Salou. — Esta obra, muy bien concebida, fué empezada y no terminada por los motivos que narraremos.

A mediados del siglo XVIII unos franceses estudiaron el proyecto por iniciativa propia y por su cuenta y ofrecieron construirlo mediante acuerdo previo de que se les concediese a perpetuidad un arbitrio sobre las mercancías transportadas por el canal, pero la Villa no accedió; el Cabildo ofrecía conceder la explotación por un número de años y quedando luego de propiedad de Reus. El grupo francés entre los que había un comerciante de Reus, D. Juan Larrard, desistió.

Más tarde se puso de nuevo el asunto sobre el tapete y como que no existía la carretera de Reus a Salou, cuya construcción no empezó hasta el año 1774 y el comercio de exportación se extendía, era necesario hallar una solución. Se habló de la carretera, del canal y de una solución mixta: carretera de Reus a Mascabó y Canal de Mascabó al mar.

Y, el día 29 de julio de 1774, empezó la construcción de la carretera. Los comerciantes financiaron la obra satisfaciendo dos reales por carretada de ida y vuelta y los particulares satisfacieron cuatro dineros por libra de carne.

Pero el día 30 de agosto de 1777 el Ayuntamiento de Tarragona elevó una instancia al Gobierno de S. M. solicitando la exacción de arbitrios para satisfacer las obras de su puerto que deseaban mejorar. Eran muy importantes y gravarían todos los artículos importados y exportados por las Aduanas del Corregimiento: tres reales por fanega de sal, nueve maravedises por cada diez reales de artículos de valor de frutos, 18 maravedises por cada diez reales de valor de pescado fresco vendido en cualquier playa de

la provincia y seis maravedises por cada diez reales de valor de todos los demás artículos importados o exportados.

Reus se opuso y consiguió que los pueblos vecinos le ayudasen a desbaratar la pretensión de Tarragona y entonces renació, indiscutiblemente, el proyecto de Canal de Reus a Salou. Nuestro Ayuntamiento pidió autorización para construirlo y el Conde de Floridablanca, Secretario del Departamento Universal del Estado, por carta de 14 de junio de 1785 ofreció, que siempre que el comercio de Reus quisiese participar en la realización del proyecto de un Canal de Reus a Salou, sería auxiliado por S. M. concediéndole las utilidades y derechos que se convendrían. En dicha misiva consideraba el puerto de Salou como el más importante de Cataluña en exportaciones.

Seguidamente comenzaron los preparativos y se encargaron los planos al Arquitecto del Rey, D. Juan Soler y Faneca, pero este buen hombre tenía tanto trabajo que después de cuatro años fué necesario relevarle del compromiso.

Mientras tanto el Real Decreto de 25 de agosto de 1789 facultaba a Tarragona para construir puerto y muelle y poder imponer tributos a todos los artículos que circulasen desde Sitges al Campo de Tarragona. Y a pesar de la protesta razonadísima que elevaron 137 pueblos no fué atendida y entró en vigor el Decreto.

En una reunión celebrada en el Ayuntamiento de nuestra Villa el día 10 de septiembre de 1789, la Corporación Municipal y la Junta del Puerto de Salou, después de varias consultas y con instrucciones recibidas de Madrid, decidieron —para librarse de los impuestos que pretendía imponer Tarragona para construir su puerto— nombrar a los Sres. D. Juan Perramón, D. Buenaventura de March, D. Francisco Martí Carbonell, D. José de Bofarull, D. Pablo de Miró y D. Manuel Vignau para que, constituyendo Comisión, cuidaran de abrir una suscripción de 50.000 libras, para presentar primeramente el proyecto y ejecutar las obras después de un Canal de Reus

a Salou, sin gravamen alguno para los ciudadanos.

Los técnicos del proyecto fueron don Casimiro de Bofarull y D. Francisco Tullat.

La suscripción se pagaría en diez años y las derramas o dividendos pasivos serían de 25; 50 ó 100 libras. A los suscriptores se les ofreció corresponderles un interés del 5 por ciento. La primera lista de suscripción cubrió 53.100 libras. ¡El espíritu y la voluntad de la Villa habían triunfado!

El día 26 de diciembre de 1789 se elevó el proyecto al Rey. En Madrid se jugaron todas las influencias en pro y en contra del Canal hasta que llegó el comunicado de 15 de marzo de 1791 por el cual el Conde de Florida-blanca decía al Ayuntamiento de Reus que S. M., el Rey no aprobaba el proyecto por existir muchos inconvenientes.

Esta disposición Real cayó como una bomba entre el vecindario, pero Reus no abandonó el proyecto, resignándose a esperar el momento oportuno de volverlo a plantear y al acecho de hallar el hombre apropiado que tremolando la bandera del Canal consiguiere para la Villa la autorización apetecida.

Pero la guerra con Francia que duró de 1793 a 1795 dejó de lado todas las iniciativas que no fuesen destinadas a provisión de fondos para las necesidades bélicas, las cuales arruinan siempre a los países afectados y en España se llegó entonces a sortear títulos de Castilla para recaudar fondos.

Con todo llegamos al año 1803 en el que surgió la figura de un gran reusense, D. Pedro Sunyer, que fué elegido Regidor decano. Y luego vemos como se capta la amistad de Godoy, Príncipe de la Paz, al que Reus nombró Regidor decano perpétuo de su Municipio.

D. Pedro Sunyer gestiona sea nombrado director de las obras del Canal, Don F. López, quien hacía muchos años dirigía el canal de Tudela-Aragón y era protegido por el Duque de Pignatelli. Y vuelve a surgir la oposición de Tarragona que defendía la exclusiva para su puerto. Y volvieron

las resistencias, pero como que Sunyer y Godoy eran muy amigos, la causa del Canal seguía adelante.

En el interregno, el año 1804, don Agustín de Betancourt, Director General de caminos que dirigía las obras de la carretera de Barcelona a Madrid, estuvo en Reus y creyendo irrealizable la obra del Canal, lanzó la idea de construir una vía herrada como la que existe todavía de Valencia al Grao y que entonces se había ensayado tan solo en Inglaterra. Y aquello fué lo que dividió la opinión de los reusenses. A los que no eran partidarios del Canal se les apodaba «moros».

Quisiera contaros muchas cosas de la historia de este proyecto tan valiente como bien concebido, porqué hablar de él es hablar de las aguas de Reus que es el tema de mi ponencia; pero quizás sería extraordinariamente largo y no digo pesado porqué se muy bien que las cosas de Reus no os cansan a vosotros ni a mi. Pero luego de mi disertación han de venir las intervenciones a las conclusiones que presento y por ser tema tan discutible y tan aferrado a los anales de la Ciudad, no dudo darán que hablar y por tanto, alargáramos esta sesión extraordinariamente. Sería abusar de vuestra condescendencia para conmigo.

Os contaré lo principal. D. Pedro Boada de las Costas, Alcalde de lo Criminal de la Real Audiencia de Barcelona, fué el encargado de contestar las objeciones del Director General Sr. Betancourt, exponiendo de forma clara y precisa los justos motivos que animaban a la Villa de Reus, a su Comercio y a su Industria, en la empresa de abrir por su cuenta un Canal de Reus a Salou. Es un documento interesantísimo del que poseemos una copia manuscrita. Fué firmado en Madrid en el mes de julio de 1804 y elevado a la Superioridad junto con otro intitulado «Reflexiones Económico-Político-Militares, que demuestran la importancia del Canal de Reus a Salou».

También surgió la idea de un Canal de Reus a Tarragona, pero Reus no la aceptó alegando haber mayor distancia que hasta Salou; por tener que excavar una gran parte en roca y porqué había

que cruzar cuatro barrancos, una acequia y el obstáculo casi insuperable del río Francolí, mientras que en el Reus-Salou no había dificultades de ningún orden.

Los vecinos de Reus, en 1804, ofrecían siete «moles» (127 litros por segundo) de agua; otras tres «moles» sobraban a la Villa y la Empresa ofrecía buscar otras cuatro. Se proyectaba también abrir un minado en el subsuelo de la Ciudad el que, según afirmaban los técnicos, captaría diez «moles» de agua. Y los pueblos vecinos ofrecían otras tres. En documentos de la época se puede comprobar que nunca faltaron aquellos caudales ni aún en los veranos más rigurosos.

Toda aquella agua reunida formaría un río —decían— que entraría majestuoso en el Canal.

Teniendo en cuenta que el tráfico marítimo más importante era de noviembre a mayo, que es la época que menos se necesita el agua para el riego, siendo más que suficientes —siempre nos situamos en los comienzos del siglo XIX— las que proporcionan las frecuentes lluvias.

El Canal, para cuyo emplazamiento ofrecieron los terrenos necesarios la mayoría de los propietarios de las fincas que debía atravesar, fué proyectado sin revestir y para hacerlo impermeable se proponían llenarlo primeramente con las «vinasses» (aguas residuales) de los 170 alambiques que existían en Reus y si ello no bastase, echar al Canal las aguas de la «Riera de l'Isa» en su primera avenida de invierno que es cuando el agua llega más turbia y de esta forma se impermeabilizaría y acabaría con las filtraciones.

El canal se proyectó con 32 esclusas. Cada una cerraría 24.000 piés cúbicos de agua o sean 525 metros cúbicos. Con cinco «moles» de agua se hubiese podido llenar una esclusa 15 veces al día. Calculaban que con ocho veces habría bastante, pues utilizando barcos de 50/60 toneladas llevarían al mar 800 bocoyes diarios o bien su equivalente en volúmen o peso de cualquier otra mercancía.

Para abrir el Canal 8 veces al día había suficiente con tres «moles» de

agua de continua entrada en el depósito o primer tramo del Canal; de esta forma y teniendo siempre retenida gran cantidad de agua en el puerto, cuando precisara llenar rápidamente la primera esclusa podría realizarse en pocos minutos.

El presupuesto para la ejecución de las obras del Canal de Reus a Salou ascendían a 12 millones de reales:

La Dirección General opinó por un momento que el proyecto no era económico, pero surgieron el espíritu y la decisión de los reusenses y no solamente ofrecieron los doce millones, si no que en lista aparte ofrecieron hasta veinte millones para la máxima garantía de los doce millones que prestaban, siendo todavía el punto más admirable el que, en una tercera lista figura la suscripción de los propios vecinos que voluntariamente ofrecían 40.000 libras o sea 270.252 reales para que fuesen destinados a pago de intereses y amortización del capital. Y no hablemos de la cal, ladrillos, carros y peones cuyos ofrecimientos de prestación desinteresada llegaban continuamente.

Reus se lanzaba a la empresa del Canal para ahorrarse 750.000 reales que satisfacía de impuestos al puerto de Tarragona los que no habían de disminuir, sino todo lo contrario. Considerábase que una vez amortizado el canal, el ahorro sería de un millón de reales, solamente por lo que se refería al transporte. Opinaban aquellos buenos patricios que diez años después de terminadas las obras, la Villa se hubiese extendido a lo largo del canal, instalando industrias y comercios para ahorro en los transportes. Y poco a poco Reus se asomaría al mar y se creía que ninguna otra población de Cataluña estaría en mejores condiciones de competir con la capital del Principado. Reus y Salou, indudablemente, hoy estarían unidos.

Sin duda que la perseverancia es una de las mejores virtudes y la tuvieron nuestros ciudadanos siguiendo a Pedro Sunyer. Una general complacencia le cupo a la Villa cuando aquel Honorable Sr., desde Madrid, comunicaba que por Real Merced de 18 de

(Continuará)