

PATRIMONI HISTÒRIC Des d'un taller de vaixells de vapor fins a l'actual museu del municipi, la Casota ha tingut diverses utilitats al llarg dels anys

L'origen de la Casota de la Ràpita: des de la construcció fins avui

La Ràpita A. Capilla

Des del 2013 passat, la Casota, situada als afores de la Ràpita, ha esdevingut el Museu de la Mar de l'Ebre. Tot i que ja fa quatre anys del dia de la inauguració de l'equipament cultural, aquell edifici fa uns 160 anys que contempla els canvis que ha anat sofrint el municipi.

I és que la Casota forma part del projecte de fer navegable l'Ebre de mitjan segle XIX. Un projecte que no es va acabar mai, però que almenys va suposar la consolidació de la població de la Ràpita, ja que en els 40 anys posteriors de la construcció de l'edifici i un cop iniciat el cultiu d'arròs als terrenys deltaics, el municipi va duplicar el nombre d'habitants.

ORIGEN La història ens remunta a mitjan segle XIX quan la comunitat aragonesa volia comercialitzar els seus productes pel mar i, per fer-ho, necessitava tindre'n una sortida i això suposava que s'havia de fer navegable el riu Ebre. Així doncs, el projecte que s'havia d'executar havia de comunicar Saragossa amb el port dels Alfacs (la Ràpita), mitjançant la canalització de 360 km pel riu i la construcció d'un canal de 10 km que unís l'Ebre a l'alçada d'Amposta i el port rapitenc. La Real Compañía de Canalización del Ebro de la mà dels enginyers francesos Jean Lob i Paul Leferme i el constructor Isidore Pour-



Imatge de la Casota, ara Museu de la Mar de l'Ebre. / IMATGE D'ARXIU

cet va ser l'única empresa que, amb una concessió de l'Estat, va intentar convertir aquest projecte en una realitat a partir del 1851. Però per garantir aquest servei era necessari construir una sèrie d'infraestructures, entre les quals hi havia la Casota, amb unes dimensions de 900 m² amb una planta baixa i un primer pis amb teulada, que s'iniciaren el 1852. Una mala gestió per part del contractista, que havia estat escollit per la Compañía per realitzar les obres, va fer que tot el pressupost que s'havia de destinar al projecte de canalització s'esgotés amb menys d'una tercera part de la construcció que ni es va acabar. No va

ser fins a l'arribada dels germans Pereire, del banc francès Crèdit Mobilier a l'accionariat, de l'arquitecte Jean Lenté, treballador de la Real Compañía, de l'enginyer Jules Carvallo, qui es va posar al capdavant del projecte el gener de 1857, i del constructor rapitenc Josep Canicio Sala, que les obres van agafar embranzida i amb 7 mesos van aconseguir inaugurar el canal fins a Mequinensa. D'aquesta manera entre el 18 i 19 de juliol de 1857 més de 60 periodistes, tant de diaris com de publicacions especialitzades, es van desplaçar fins a la Ràpita. Tot i això, les obres només van arribar fins a Escatrón i Jertusa (l'Aragó) i mai es van

acabar, ja que els artífexs del projecte tampoc van tindre en compte que estava apareixent el ferrocarril, deixant, així, la navegació obsoleta.

Així doncs, mentre va durar la navegació, la planta baixa de la Casota eren uns tallers per arreglar els vaixells de vapor, fer-ne el manteniment o canviar-ne alguna peça, i la primera planta funcionava com una duana, ja que el canal era privat i per navegar-hi a través s'havia de pagar una espècie de peatge. La plaça actual del davant de la Casota funcionava com una dàrsena, on els vaixells emmagatzemaven les mercaderies que transportaven. L'edifici del darrere de la Casota, que a les imatges del 1940 ja surt enfonsat, format per un semisoterrani i una planta baixa, es feia servir de magatzem. A la planta baixa es dipositaven les mercaderies menys delicades i al semisoterrani, l'única part que es conserva actualment i que encara manté una temperatura inferior a la de l'exterior, es guardaven els productes més delicats. I on actualment hi ha horts, antigament es va convertir en un port per tal que els vaixells de vapor pogueren atracar per carregar i descarregar les mercaderies. Les dos casetes situades al davant de l'edifici que ara dona vida al museu estaven habitades pels guardes del complex: una era l'habitatge i a l'altra guardaven els animals i els estris de treball. Gràcies a Carvallo i

Lenté per cultivar arròs als terrenys deltaics i, conseqüentment, la utilització de la canalització per regar els camps, sobre el 1860 els terrenys deltaics van incrementar el seu valor, es van començar a comprar i vendre terrenys i va transformar-se l'aspecte del delta de l'Ebre.

A partir dels anys 20 del segle XX no es disposa de gaire informació per saber quina utilitat tenia la Casota. Segons uns documents als quals hem tingut accés, sabem que durant uns anys va estar arrendat a Joan Ferré Ibáñez, popularment conegut a la Ràpita com a Joan, lo vaquero. El director del Museu de la Mar de l'Ebre, Toni Cartes, ha detallat que, a partir del 1978, el primer ajuntament democràtic va comprar el complex i el va convertir en el magatzem de la brigada municipal. Durant la dècada dels 90, però, l'edifici estava a punt d'enfonsar-se i va deixar de ser utilitzat.

L'any 2008, l'Ajuntament va decidir iniciar les obres que restaurarien la Casota fins a acabar convertint-la el 2013 amb el que és avui dia: el Museu de la Mar de l'Ebre. Tot i que encara hi ha buits pel que fa a la història sencera de la Casota, amb l'exposició que s'ofereix al museu, les explicacions del seu director i la memòria històrica d'alguns rapitencs hem pogut esbrinar una mica més sobre el passat d'un dels edificis més desconeguts del municipi. ■