BIBLIOTECA MARCEL·LÍ DOMINGO
Recull de premsa local i comarcal

LA TORTOSA D'AHIR, LA TORTOSA DEL FUTUR?

Sovint s'utilitza l'anàlisi del passat de la ciutat per cercar causes de les desgràcies que succeïren al present o per argumentar possibles reivindicacions; també sovint, posat massa vegades, ens recreem analitzant les nostres glòries passades com un record gloriós que voldríem es tornés a repetir; però cal viure al present i planificar el futur.

L'anàlisi de la rica història d'aquesta ciutat porta a escriure rius de tinta i encara manca molt per treballar per esbrinar molts fets succeïts al llarg dels segles i fer-ne una correcta interpretació.

Però no volèdia centrar-me en aquesta petita reflexió en l'anàlisi històric sinó cercar alguns fets que han condicionat la situació actual de la ciutat per intentar donar unes possibles solucions que hi són en la ment de molts, que avui estan de moda, però que passen els anys i no s'acaben de portar a terme.

La ciutat de Tortosa des del seu naixement va viure en funció del riu que servì durant molts segles com una via de navegació entre l'interior de la Península i el mar; també el riu era un serios obstacle natural i l'existència d'un port de banques facilitava el seu creuament a l'altura de la ciutat. També el riu era una base econòmica pel sostenment dels habitants de la ciutat i finalment aquest mateix riu servìa com element defensiu dels seus habitants. La topografia del terreny on es desenvolupà la ciutat preservava de les inundacions provinents de les fortes riuades.

Aquesta ciutat al llarg dels segles va anant evolucionant al voltant del turó que constituïx el castell de la Suda però el seu creixement demogràfic la va mantenir dins del dos ermamallat fins el segle XIX; Cristófor Despuig al segle XVI opinava: *"Si li considèram qual era en lo temps que no era major del que-s mostra per les murades antiges encara per a voy se veihen dins de ella manxua, hi era cert fortissima [...] perquè estava amassada una una per una part al lo castell que per ad aquell temps era una casa fort fort [...] y per fabra al llarch li aquesta gran ra, que hi es com un call inexpugnable..." "Lo circuito es les murades si per a voy major que solva, perquè los que la pelliaren après de la darrera conquista, tingueren per bi de rodar y estender la muralla sobre la monanya, de manera que resta com ara està dins le clos de la ciutat y a causa d'esso vi per avay Tortosa les murades más estxas que solva. Mas ab xo wo atch ye que les vehies sun ans más que solien éser après que la extingueren y pollà fina les muralles vellas."* El creixement de la població no feia necessari obrir la ciutat i al llarg dels segles es mantengueren les muralles tal com s'havien diseenyat i per altra banda la situació de Tortosa com punt estratègic feia necessari el manteniment del perímetre defensiu.

És al darrer terç del segle XIX quan es produeixen uns canvis significatius que a la fi canviaran la situació de la ciutat en tots els aspectes. En efecte, van ser els anys de l'enderrocament de les muralles de la ciutat, que van possibilitar un posterior, encara que no immediat, desenvolupament urbà. El 7 d'octubre de 1862 començaren a enderrocar-se les muralles del Temple i Sant Joan, el 5 de març de 1877, essent alcalde de la ciutat Teodore González i Cabanne s'enderrocà la muralla interior del Raïxe permetent la creació d'aquest barri, el 23 de gener de 1875 s'enderrocà la muralla de Remolins, el 26 d'agost de 1880 es reemplíren els fossats, el 26 d'agost de 1882 s'enderrocaren els fortins del cap de pont de banques de la riuaige dreta del riu i el 17 de gener de 1891 s'acabà d'enderrocar la barbacana.

Van ser igualment els anys de l'arribada del ferrocarril després de lluitar la ciutat per a que fos modificat el traçat original que contemplava la línia directa Ulldecona-Amposta-l'Aldea, amb un estalvi de 33 km., el pes de Tortosa, el tercer municipi de Catalunya aleshores va ser decisiu. El 4 d'abril de 1867 arribava la primera locomotora procedent de Tarragona, el 8 de maig s'inaugurava el tram fins a Tortosa i el 19 de desembre del matèix any arribava el ferrocarril des de València encara que es creuava el riu pel pont de banques fent el transbordament amb dilligències. Finalment el 27 de juliol de 1868 acabàsven les obres del pont del ferrocarril unint se la línia.

També l'any 1862 es van adjudicar les obres del ferrocarril de la Val de Zafán fins a la Ràpita, que mai no arribarà a aquesta darrera ciutat. Van ser finalment els anys dels treballs d'abastament d'aigües de la Cazarrella (1871), de l'endegament d'importants actuacions urbanístiques, de la construcció dels nous ponts després de cremar se el mil-lenari pont de banques, un de peatge el de la Cinta (1895) i el de l'Estat, que encara que van començar les obres abans, no s'acabaria fins el 1901.

Aquests van ser també els anys de la fi de la navegació per l'Ebre i el conseqüent ensorrament del port. L'entrada en servei dels ferrocarrils, tant el del litoral (1868) com el de Reus-Mora-Casp (1894) substituïren la secular forma de comunicació i transport. A més, en el ternàrea es trobava la nova divisió provincial de 1833, que marginava a Tortosa en benefici de Tarragona, les conseqüències de la qual van anar notant-se poc a poc. El traçat de les noves vies de comunicació va consolidar aquesta tendència, en el sentit que les comarques septentrionals de l'Ebre van decantar la seva relació vers Reus-Tarragona i l'eixe de penetració del riu es va trencar en benefici del litoral. També cal dir que en aquesta época el municipi tortosí tenia un baix creixement natural de la seva població mentre que altres ciutats, sobre tot Barcelona experimentaven un fort creixement fent perdre pes de la ciutat en relació al conjunt català.

Aquests canvis en les comunicacions, ferrocarril i fi de la navegació, feren perdre a la ciutat una de les seves tradicionals funcions i canviàren la seva estructura socio-econòmica. A més de perdre la major part dels oficis lligats al riu i a la navegació, els artesans tortosins no pogueren competir amb els productes industrials arribats per ferrocarril des de Barcelona. Mentre que el cap i casal desenvolupava un fort creixement basat en la revolució industrial les altres ciutats tradicionals de l'interior perdien les seves funcions.

Des dels darrers anys d'aquest segle XIX van començar a instal-lar-se a la ciutat les societats comercials i els molins arrossers, ben comunicats amb les zones productores del delta. Això aiiiria assentant les bases de l'ulterior creixement econòmic, que comptaria amb l'activa funció financera local del Banc de Tortosa (creat l'any 1881). En general durant la segona mettat del segle XIX les manufactures i el comerç, en les seves formes tradicionals, van deixant pas a les primeres manifestacions d'activitats industrials, comercials i financeres dèbils però més modernes. Ara bé, van nomàndre vinculades a la comercialització dels productes agraris (arròs i oli), al subministrament de mitjans de producció per a l'agricultura (ferreries, forges, fundicions) o a cobrir la demanda de bens de consum dels mercats comarcals. I serà a partir d'aquestes bases, com s'entrarà en el procés més intens d'industrialització dels dos primers terços del present segle. En definitiva, Tortosa va quedar reduïda a finals de segle XIX al paper de centre comercial d'unes comarques agràries, ja que el comerç majorista hi va perdre la seva anterior importància amb la construcció de les línies férries i l'obertura de noves vies de comunicació centrades en el nou concepte administratiu de la provincia.

Una segona fita històrica important per la ciutat correspon al periode 1936-1970. La guerra civil va afectar duterment al municipi de Tortosa ja que va significar la desarticulació social, política i econòmica de la ciutat i la seva parcial destrucció però el més greu fou que va éser incapaç de recuperar-se. Als anys cinquanta i seixanta van tenir lloc canvis importants en l'agricultura, activitat càdial en el municipi tortosí. La mecanització de determinades tasques es va anar imposant, produint-se una sobra de braços al camp obligant a l'emigració a una part de la població tortosina al no generar-se en el propi municipi activitats alternatives, industrials i turístiques, com de fet estava passant des de principis dels anys seixanta en municipis propers. Per altra banda als mateixos anys es produïa la industrialització de la capital provincial, Tarragona, que oferia una bona quantitat de llocs de treball juntament amb el sector turístic de la costa. A meitats dels anys seixanta, el model de desenvolupament autòcton que es propugnava ens el de actuar sobre el sector primari i fomentar una indústria transformadora de productes que aquell oferia. La realitat és que la crisi de l'agricultura tradicional va debilitar comparativament el sector primari d'aquestes comarques, que amb prou feines va mantenir el nivell de renda dels seus treballadors, però que ben poc va poder contribuir al feble procés d'industrialització. Enpció d'un desenvolupament industrial per a la zona, a l'estil de Tarragona i, en tot cas, sòlsèdiari d'aquest va arribar a Tortosa amb una década de retard. El 1989 va ser aprovat el projecte de polígon industrial de Camp-redó, que en una primera fase volìa estimular la implantació d'indústries químiques de la fusta i del sector alimentari i per a una segona fase es preveia la instal-lació d'industries derivades de l'agricultura. La coincidència amb la crisi econòmica, la no concreció de les expectatives inversores foràneies i la manca d'iniciativa de la burgesia local van fer fracassar en bona mida aquestes expectatives. La ciutat de Tortosa, mancada d'un procés d'implantació industrial i, malgrat haver perdut una bona part de la seva importància com a centre comercial, ha esdevingut un nucli de serveis.

Però la década dels noranta, posar preparant la fi de segle, presenta uns nous plantejaments socio-econòmics a nivell general, que ben aprofitats, podrien significar una esperança de futur per al nostre territori. Avui per avui assistim a un rebuig del model industrialitzador general a Catalunya a la segona meitat del segle XIX i reforçat després a la meitat del segle XX. Per altra part la concentració de la població del territori en unes poques macro-ciutats ha provocat uns forts desequilibris no sòlament territorials sinó també una manca de recursos hidràulics, energètics i d'altres. La mentalitat social també ha anat canviant en aquests darrers anys provocant un desig de preservació de la natura i un augment del nivell cultural. A més cal tenir en compte que la millora de la qualitat de vida, juntament amb una millor qualitat alimentària i assistencial ha provocat un augment en l'esperança de vida fent que molts ciutadans puguin fruir d'una tercera edat que desitja coses que no ha pogut fer durant la seva edat activa.

Tots aquests factors fan que la nostra ciutat i totes les Terres de l'Ebre estiguin en una situació immillorable per poder aprofitar aquesta ocasió pel seu desenvolupament. Potser l'haver perdut les altres ocasions ara li doneu unes avantatges si es sàbets aprofitar. Aquesta ciutat disposa d'un patrimoni històric i arquitectònic immillorable i per altra part pot ofertar encara uns recursos naturals quasi verges com podem ser el riu i els Ports, una natura que completa aquesta oferta turística. Però no hem de caure al patramy d'intentar explotar un turisme com el de les décades anteriors que sense cap planificació malmetè paisatges i pobles i fins i tot oferì coses que no li eren pròpies i atxò li ha portat la seva pròpia crisi. El ciutadà europeu i també el del nostre país ja no solament vol sol i espectacle, vol qualitat, vol conéixer les coses pròpies de cada zona i fins i tot conéixer els seus trets culturals.

La nostra història pot ajudar-nos a tornar a recuperar el temps perdut. Què podem ofertar? Disposem d'un circuit emmurallat encara que malmès prou aprofitable i atxò el visitant fent el seu recorregut quasi es pot desplaçar per altres temps: el castell de Sant Joan i tot el seu recorregut de muralles des de les esplanetes, el castell de Tenasses i els fortins d'Orleans i del Bonet són llocs ideals pel passeig i fins i tot es podrien aprofitar per fer espectacles de llum i so que en altres llocs d'Europa tant atreuen el turisme.

Per altra part disposem a la ciutat d'una série d'edificis que són uns formosos exemples dels diferents estils arquitectònics. El convent de Santa Clara amb el seu claustre gòtic i amb els seus arcs trilobats oferta una peculiar bellesa i ens dòna una sensació de tranquil-litat i relaxació. la catedral, un bon exemple del gòtic català és un altre focus d'atracció. Com també ho són els palaus medievals del matèix estil com el palau episcopal o els palaus del carrer de la Rosa.

Els Reials Col-legis, fundats per l'emperador Carles I per a l'educació dels fills dels moriscos són un dels pocs exemples d'arquitectura renaixentista, i el claustre del Col-legi de Sant Jaume i Sant Matías ens oferta una decoració escultòrica de singular bellesa.

L'església de la Purísima, fundada el 1644 pel bisbe Veschi és un exemple d'arquitectura barroca però amb un caràcter menys decoratiu.

La ciutat també disposa d'un bon conjunt d'edificis modernistes de fi de segle XIX o començments del nostre segle. Les obres de Joan Abril i Pau Monguió, públiques o privades, com el mercat, l'esconador o les cases Grego, Brunet, Matheu, ens oferiesen una visió de la ciutat d'altres temps. I per finalitzar el matèix Parc Teodor González construït entre 1885 i 1892 per Joan Abril que ens dòna una perfecta reunió entre natura, pedra rústega i aigua.

També disposa la ciutat d'una série de barris amb atractiu turístic com el casc antic, el call jueu de Remolins o Santa Clara i el Carrofer que juntament amb una bona oferta museística podrien fer que el turisme es convertís en una bona font d'ingressos.

La recuperació de la navegabilitat del riu en el seu aspecte lúdic i d'esbarjo podria reemplaçar aquella navegació perdida al segle XIX transformant el seu aspecte comercial en conéixement del riu i els seus paisatges tan descongeglats fins ara i fruint d'unes espectaculars postes de sol a la fi del dia. El riu pot éser el nexe de connexió de tots els pobles riberenc des de Mequinença fins al delta formant un conjunt territorial perdut dès de fa molts anys.

I finalment Foieta d'una natura verge com són els Ports poden completar aquesta visió de futur. Unes rutes ben diseenyades que ajudessin a conéixer els seus paisatges i unes àrees de repòs com la feta a Coxa Avellanes o a les Franquetes al llarg de tot el massís podrien ser un dels altres atractius.

Però no tot és disposa dels mitjans ja que sense l'esforç humà cap projecte pot tirar endavant. Cal millorar l'estat dels edificis i la seva neteja; cal millorar l'accessibilitat als museus i cal preparar publicacions adients durant a conéixer aquestes possibilitats. Com també cal conservar i millorar tot aquest patrimoni natural i humà que el fa tant atractiu. Aquest legat que per avatars de la història podem gaudir en l'actualitat pot oferir noves oportunitats de desenvolupament per a les nostres terres.

LLUÍS MARGARIT I FABREGAT
Nascut a Tortosa il·lust
Diplomat en Geografia i Història
Professor d'Història de l'Institut de Batxillerat de Tortosa
Ha publicat en aquest:
El Baix Ebre i Montsià. Geografia Comarcal de Catalunya G.E.C.
El Baix Ebre. Ajuntament de Tortosa
Professor formador de nous sociòlegies del Departament d'Ensenyament
Lligat al món audiovisual, ha dirigit vídeos de promoció de la ciutat i el territori:
"Tortosa bonió/ducats", "Els Ports".
En l'actualitat col·labora en el procés de consolidació de Tortosa Televisió

Font: biblioteca.tortosa.cat