BIBLIOTECA MARCEL·LÍ DOMINGO
Recull de premsa local i comarcal

BREVE HISTORIA DEL RIO EBRO, DE SUS BARCOS Y DE SUS MAESTROS DE RIBERA

I § Los buques tortosinos

Cuando se sale a la luz de la realidad histórica, de regreso de los fantaseos y de las opiniones puramente personales y sin punto de apoyo de verosimilitud, vemos que en Tortosa —o Tíricas, ciudad de antiguo nombre que fué rica por su suelo fértil, sus numerosos rebaños y su comercio mantenido al exterior por el río— aparece de forma definitiva un valor indiscutible: la arteria fluvial del Ebro como medio de comercio.

El Ebro ha tenido para Tortosa, y para gran parte de España, dos aspectos importantísimos: el recibir nuevas civilizaciones y el expansionarnos.

Para que este comercio fluvial fuese una realidad, era menester un vehículo: el buque. Y buques, desde que tenemos un conocimiento concreto de nuestra historia, los ha habido de dos clases: fluviales y marítimos. Los primeros se limitaban a determinados viajes a lo largo del río, y los segundos surcaban el río y salían en viajes de gran cabotaje por el Mediterráneo.

A juzgar por los datos más antiguos que representan gráficamente estas embarcaciones, se puede afirmar que las fluviales no han evolucionado lo más mínimo desde principios de los tiempos históricos hasta hoy. Así, el antiguo y actual «llaüt» es casi idéntico a las embarcaciones grabadas en las monedas ibero-romanas tortosinas de Augusto (sin nombre) y de Tiberio hasta el 34 de J. C., donde aparece la vela cuadrada, —«trau»— y las brazas y vergas —«penons»—, así como la simple maniobra, que no tenían en aquellos tiempos las naves marítimas.

En otros datos gráficos, la lápida romana de la parte posterior del castillo de La Zuda —estela funeraria que Porcia Eufrosina dedicó a su marido Asfo Cecilio Cohiculario— aparece en una admirable sencillez la nave romana, como sus antepasadas ilercavónicas y muy parecida a las actuales, excepto el detalle del timón y de la caña —«arjau»—.

Posteriormente existen pocas representaciones gráficas de naves fluviales dignas del más riguroso crédito. No obstante, es de suponer que en plena Edad Media se realizó la metamorfosis de ganar eslora y aparejar el timón como en la actualidad.

En referencia a las marítimas, siguieron en sus construcciones las normas de todo el Mediterráneo a través de todos los tiempos.

II § Los astilleros

Los más importantes de toda la ribera del Ebro han sido, desde tiempos muy antiguos, los de Tortosa. Los historiadores clásicos los alaban por la esbeltez y condiciones de las naves que construían.

En 768 a. de C. fueron traídos a Tortosa técnicos bizantinos para que trabajaran en ellos, a fin de construir toda una flota contra los cristianos. El walí Giafar, de Zaragoza, poco tiempo después, hacía construir sus naves, que salían de Tortosa con los productos de media España para los puertos del Africa mediterránea y Oriente Medio, retornando con mercancías de drogas de Arabia, de la India y de Persia —éstas en tránsito—, resultando nuestro puerto uno de los más ricos de la España árabe.

Cuando la reconquista de la ciudad, Ramón Berenguer IV solicitó ayuda a la república de Génova, porque Tortosa era eminentemente marítima, y sin una fuerza naval potente no hubiera sido posible su conquista.

Desde el siglo XV, los astilleros de Tortosa ostentan el nombre de «Los Tirets». Los calafates, desde muy antiguo, tenían en nuestra ciudad prerrogativas y privilegios de los Reyes y concesiones especiales del Municipio. Por eso «Los Tirets» se establecieron en el extremo sur de la ciudad y parte del exterior del recinto amurallado, limitado por *les eres del comú*, hasta que en 1870, por acuerdo del Ayuntamiento y Orden del Ministerio de la Guerra, tuvieron que trasladarse a la orilla opuesta, en el barrio de Las Ferrerías.

Los calafates estaban agremiados en el «Grèmit del Sant Crist del Temple de Fusters i Mestres d'aixa de Tortosa». En el Libro de las Resoluciones constan los requisitos para poder ingresar en el Gremio y sus estatutos.

Tenían sede en la iglesia del Temple —hoy desaparecida, que estaba situada en lo que hoy es esquina nordeste de las calles Teodoro González y Reus— y formaba, con los Gremios de «Sant Telm» de mareantes y pilotos y el todavía existente de pescadores de San Pedro, las asociaciones gremiales más importantes de la ciudad.

III § Breve historia del derretero desde el Mediterráneo hasta el puerto de Tortosa

Amposta, hasta el siglo XII, tenía puerto en estuario: «Port Fangós», y se conocía corrientemente por «El Pantà». El litoral, pues, desde el castillo de Amposta hasta San Carlos —La Rápita— no tenía ningún obstáculo de formaciones de aluvión.

Este «Pantà», con el tiempo, alejó de Amposta el mar, empezando su delta, teniendo que ir los barcos, en el siglo XIII, a «Los Alfachs». En los «Col·loquis», Despuig cita (1557) que «Port Fangós» ya no era puerto.

En las cartas de navegación de los siglos XIV y XV, la situación del Delta se señala por el «Grau» o ensenada de Tortosa, si bien opinan algunos autores que el «Grau» estaba en el lugar denominado «La Carroba», cuyas dos torres, —una ha desaparecido— cerraban el tráfico del río, largando a través de su anchura gruesas cadenas que impedían el paso a la piratería mora, refugiándose las embarcaciones en el gran recodo que formaba el río en «Port-Redó» —hoy Camprredó— por una de estas metamorfosis inexplicables de la toponimia de nuestro país.

En el «Llibre de les Costums scrites de la Insigne Ciutat de Tortosa», cuyo libro noveno trata en su totalidad de

[1] Derecho Marítimo, detalla que los «bastiments» de mucho porte aligeraban su carga en épocas de estiaje a embarcaciones fluviales, para poder continuar su navegación hasta Tortosa. Los buques medianos («llenyos») continuaban ruta con el práctico a bordo hasta los «Payols» o puerto propiamente dicho de Tortosa, el «Arsenal» o la «Lionja», que era como se denominaban sus muelles de carga o descarga.

IV § El Puerto de Tortosa

Para dar una idea aproximada de lo que fué el puerto de Tortosa, entresaco de una carta dirigida a la Reina Isabel II por el Gremio de Mareantes de Sant Telm, con motivo de las obras del ferrocarril de Tortosa a Valencia:

«Propietario el comercio de cien buques dedicados al cabotaje, concurren a este puerto otros cien nacionales y extranjeros, ochenta buques dedicados a la navegación fluvial. Centro de vapores de la Compañía de Canalización del Ebro. Las provincias de Teruel, Lérida, Huesca, Pamplona y la baja Castilla concurren a Tortosa por tierra o por río con maderas, lanas, trigos, harinas, vinos, aceites, etc., haciendo de este puerto el primero en cabotaje de la Península. Se han embarcado en el último quinquenio 2.500.000 quintales de mercancías, y su valor en la plaza ha sido de 230.000.000 de reales. Hay 1.000 marineros matriculados, y los pueblos ribereños tienen otros 800. Que en 1861 encerraron los almacenes 250.000 quintales de aceite, saliendo 150.000 por mar. Existe un gran número de familias que viven de los astilleros, donde se construyen buques para Tortosa, para las radas de San Carlos, Ametlla, Ampolla, Hospitalet, Cambrils, Tarragona, Vinaroz, etc. El comercio de esta plaza, entre buques, almacenes y astilleros, tiene invertido un capital de más de 20.000.000 de reales.»

Estos datos son sobradamente elocuentes para comprender lo que era nuestro puerto en 1861, en camino ya de su franca decadencia.

V § La decadencia y fin de la navegación marítimo-fluvial por el Ebro

Entre Escatrón y el mar navegaron, en líneas regulares, los buques a vapor, de 53 metros de eslora, «Cinca» y «Ebro» (1857), siguiendo en el servicio otros dos: el «Zaragoza» y el «Gállego», pertenecientes a la Compañía de Canalización del Ebro.

En marzo de 1913 sube a Tortosa el torpedero n.º 1 de la flota nacional, con el fin de instalar una base de torpederos en la ciudad.

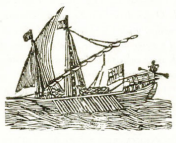
La casa Aleixandre, de Barcelona, inaugura la línea regular de vapores que unía esta ciudad con Tortosa con el servicio del «Segre» y «Gállego». Más tarde siguieron el «Dertosense» y el «Ebro», que navegaron hasta 1886, los cuales hacían el viaje en diez y ocho horas, y alguno de ellos —«El Ebro»— tenía una lujosa cámara de primera clase.

Entre 1919-20 efectuó servicio regular entre Amposta y Tortosa el vapor «Anita», y en 1935 se anunció el servicio de Barcelona a Tortosa en un buque de 80 toneladas que tenía que hacer el trayecto en ocho horas (?). En 1936, antes de hacer su primer viaje, embarrancó en unos bajos de Santa Cándida, a tres kilómetros de Tortosa, finalizando la última tentativa de navegación regular.

Joan Fortea Segura

Bibliografía

AVIENO—Ora Marítima. Fontes Hispaniae Antiquae Vol. I. Schulten 1922.
CARRERAS Y CANDI—La navegación en el Ebro.
BAYERRI—Historia de Tortosa. Tomos I al V.
DESPUIG—Col·loquios de la Insigne Ciutat de Tortosa.
VERGES PAULI—Esturgeons de la Llar. Vol. VI.
Llibre de les Costums. Libro IX.



Font: biblioteca.tortosa.cat