

### 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 fantasmas y de las opiniones puramente personales y sin punto de apoyo de verosimilitud, vemos que en Tortosa —o Tírcia, ciudad de antiguo nombre que fue rica por su suelo fértil, sus numerosos rebatos 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 expansionarse.

Para que este comercio fluvial fuese una realidad, era necesario 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 «flaut» es casi idéntico a las embarcaciones grabadas en las monedas ibero-romanas tortosinas de Augusto (sin nombre) y de Tiberio hasta el II de J. C., donde aparece la «vela cuadrada, —«trau»— y las botas y vergas —«pones»—, 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 Aulo Cecilio Cobliculario— aparece en una admirable similitud la nave romana, como sus antepasados flercavónicos y muy parecida a las actuales, excepto el detalle del timón y de la caña —«vapjas»—.

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 altura y apartar el timón como en la actualidad.

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

#### II § Las astilleros

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

En 708 a. de C. fenicios traidos a Tortosa técnicos babilonios para que trabajaran en ellos, a fin de construir toda una flota contra los cristianos. El wali Gafar, de Zaragoza, poco tiempo después, hacía construir sus naves, que salían

de Tortosa con los productos de toda España para los puertos del África mediterránea y Oriente Medio, retornando con mercancías de droga de Arabia, de la India y de Persia —«gas en trinitos»—, resultando nuestra puerto una de las más ricas 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 «Las Tietes». Los calafates, desde muy antiguos, tenían en nuestra ciudad prerrogativas y privilegios de los Reyes y concesiones especiales del Municipio. Por eso «Las Tietes» se establecieron en el extremo sur de la ciudad y parte del exterior del recinto amurallado, limitada por la *eri del coní*, hasta que en 1670, por acuerdo del Ayuntamiento y Orden del Ministerio de la Guerra, tuvieron que trasladarse a la orilla opuesta, en el barrio de Las Fomeras.

Los calafates estaban agrupados en el «Gremio del Sant Crist del Temple de Fusters i Moeres d'ixa de Tortosa». En el libro de las Reuniones 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 noroeste de las calles Tendaro González y Beu— y formaba, con los Gremios de «San Telón de marantes y pilotes y el taller de los 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

Amputa, hasta el siglo XII, tenía puerto en estuario: «Port Fangl» y se conocía corrientemente por «El Pantja». El litordí, pues, desde el castillo de Amposta hasta San Carlos —La Ripita— no tenía ningún obstáculo de formaciones de aluvión.

Este «Pantja», con el tiempo, alzó de Amposta el mar, empujando su delta, temiendo que ir los barcos, en el siglo XIII, a «Los Allics». En los «Colloques», Decretina (1557) que «Port Fangl» 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 «enmada de Tortosa, si bien opinan algunos autores que el «Grau» está en el lugar denominado «La Carroba», cuyo dos torres, —una ha desaparecido— cerraban el tráfico del río, largando a través de su anchura gruesa cadenas que impedían el paso a la piratería mora, refugiándose las embarcaciones en el gran recodo que formaba el río en «Port-Reda» —hoy Camprubí— por una de estas metamorfosis inexplicables de la toponimia de nuestro país.

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

«Derecho Marítimo», detalla que los «bauliments» de mucho porte algerban su carga en época de estaje a embarcaciones fluviales, para poder continuar su navegación hasta Tortosa. Las buques medianos («Reyo») continuaban ruta con el práctico a bordo hasta los «Payols» o puerto propiamente dicho de Tortosa, el «Arenal» o la «Lloma», que era como se denominaban sus muelles de carga o descarga.

#### IV § El Puerto de Tortosa

Para dar una idea aproximada de lo que fue el puerto de Tortosa, entremos de una carta dirigida a la Reina Isabel II por el Gremio de Marantes de San Telón, 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 Cauallación del Ebro. Las provincias de Teruel, Lérida, Huesca, Pamplona y la baja Castilla concurren a Tortosa por tierra o por río con maderas, lino, trigo, barbas, vino, 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 marinos matriculados, y los pueblos ribereños tienen otros 800. Que en 1861, encerraron los almacenes 270.000 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 raldas de San Carlos, Ametlla, Ampolla, Hospitaler, Cambrils, Taragona, Vinaros, 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 75 metros de eslora, «Cisca» y

«Ebro» (1857), siguiendo en el servicio otros dos: el «Zafateza» y el «Galliga», pertenecientes a la Compañía de Cauallación del Ebro.

En marzo de 1911 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 Alexandre, de Barcelona, inaugura la línea regular de vapores que unía esta ciudad con Tortosa con el servicio del «Segre» y «Galliga». Más tarde siguieron el «Dertouense» y el «Ebro», que navegaron hasta 1886, los cuales hacían el viaje en diez o ocho horas, y alguno de ellos —«El Ebro»— tenía una hermosa cámara de primera clase.

Entre 1919-20 efectuó servicio regular entre Amposta y Tortosa el vapor «Ainsa», y en 1933 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, embarcó en unos bajos de Santa Cándida, a tres kilómetros de Tortosa, finalizando la última tentativa de navegación regular.

*Joaquín Forteza Segura*

#### Bibliografía

AYUBO—«Des Vieilles». Poèmes Historiques Antiques. Vol. I. Scholten 1928.  
CARRERAS Y GANDU—La navegación en el Ebro.  
CAYRE—Huesca y Tarazona. Tomo I y II.  
DESPUG—«Cien años en la Insigne Ciutat de Tortosa».  
VIERGE FANGL—Reuniones de la Ciutat. Vol. VI.  
LLORE DE LAS CORTES. Libro II.

