BIBLIOTECA MARCEL·LÍ DOMINGO
Recull de premsa local i comarcal

EL MAR DE TORTOSA



Este título puede parecer quizás extraño, y no obstante, es tema que siempre me ha subyugado hasta la reincidencia. Tortosa queda hoy a más de 20 kilómetros de la mar, pero, ciertamente, toda la costa de Coll de Balaguer hasta mas allá de Ulldecona llevó durante siglos esta denominación: «Mar de Tortosa». ¿Cómo explicarlo?

El Ebro, como camino que va a la mar, es la razón de ser de Tortosa. Camino ancho y profundo que se dejaba cruzar a la altura de Tortosa por la vieja ruta terrestre ibérica que bajo los romanos tomaría el nombre de Via Aurelia. Y en la cruz de los caminos nace la ciudad. Una gran tribu, la de los Ilercaonos (emparentada aguas arriba con los Ilergetes) puebla esta parte de la península, y no limita en Ulldecona, como ocurrirá desde el siglo XII, sino que sigue seguramente hasta Almenara, comprendiendo, por el interior, parte del Bajo Aragón y Lérida; en una palabra: es la demarcación del antiguo Obispado de Tortosa. La base étnica común la denuncia todavía el tono de nuestra lengua, que mantiene formas dialectales y verbales muy significativas comunes a Valencia, Bajo Aragón y Territorio de Tortosa. Esta es la geografía. La historia coloca sus primeros hitos en el enfrentamiento de romanos y cartagineses sobre las bocas del Ebro, que en plena Edad Media eran todavía el gran puerto donde podía cobijarse la escuadra de Pedro el Grande.

Un río que hemos visto aún surcado por *llaguts*, que cargaban carbón en Mequinenza y subían de recargo, cemento, sal y pescado. O por amplios «raigs», de grandes troncos de pino pallareses y ribagorzanos, que bajaban del Pirineo por el camino del Ebro. En tiempos más lejanos, cuando la Lonja de Tortosa controlaba los precios del trigo en el Mediterráneo, por el Ebro salían los trigos de Lérida y de Aragón. Por él entraban productos manufacturados y exóticos: sedas, perfumes, especias... Aún en el siglo pasado, el movimiento portuario de Tortosa era de 4.950 navíos nacionales y cuatro extranjeros de entrada y 5.450 de salida. En 1850, la provincia marítima de Tortosa comprende de Coll de Balaguer a Peñíscola, y cuenta en su matrícula con dos naves de vela de hasta 100 toneladas, 273 de hasta 50 y 420 de pesca. Sólo la ciudad tiene 102 embarcaciones de vela y 281 de pesca, y aquí trabajaban 42 calafates.

Hemos de remontarnos al siglo XII y a la Carta de Población de Berenguer IV para encontrar los antecedentes escritos más antiguos de esta vertiente marinera de Tortosa: «... *Os doy también las aguas dulces y la mar para pescar y navegar.*» Y en el siglo XIII, las «Costums de Tortosa» incluyen (en el lib. IX, Rub. 27) las «*Costums de la Mar*»: «*Isti sunt Consuetudines et usus Maris quibus utuntur homines derturenses*», que fijadas más tarde en el *Llibre del Consolat de Mar* constituyen un monumento jurídico en el Mediterráneo y una de las bases del derecho mercantil marítimo europeo.

Pero quisiera añadir una noticia sumaria de un importante documento inédito que en ocasión de mi trabajo de doctorado he tenido la satisfacción de poder transcribir y estudiar, y que resulta ser la más antigua de entre las conocidas «*defensio maris*» de la marina mediterránea, primacía que hasta ahora detentaba la marina pontificia. Se trata de los «*Capitols sobre la defensió de les mars i mercaderies*». Hemos localizado hasta cuatro versiones del documento: 3 en el *Calaix de Consolat* (núms. 20, 21 y 22) y 1 en el de *València* (núm. 6). Son capitulaciones o acuerdos entre las ciudades de *Barcelona, València, Mallorques, Tortosa, Gerona i vila de Perpinyà*, para la defensa del tránsito y comercio marítimo del Mediterráneo. Sesenta y un capítulos en total, por los que dichas ciudades se comprometen a tener armadas y a punto cinco galeras y tres galeotes (una galera y un galeote en Valencia, en Barcelona y en Mallorca; una galera en Tortosa y otra en Perpinyà —Portvendres y Cobliure—) estableciendo el pago de un detallado impuesto para su mantenimiento. El documento, que no lleva fecha, ha podido datarse a mediados del XV (por razones que sería prolijo enumerar), en tiempos de Alfonso el Magnánimo y de la conquista de Nápoles, adelantándose en casi un siglo a sus similares pontificios. Todo va, en él, minuciosamente detallado, desde cómo van armados los navíos (galeras de 30 bancos dotadas de 180 hombres de remo y 50 ballesteros, galeotes de 20 bancos con 25 ó 30 ballesteros, armados de *cuyraces, gorgals, caps de ferre, devantbraços, spases, carcaz, cints...*), hasta el tanto que pagan las mercancías según vayan cargadas en navíos de Vasallos del Rey, o de *Florentins, Pissans, Toscans, Castellans i Portugalesos*, que tienen otra tarifa; *Genovesos, Llombarts i Piamontesos*, más elevada aún; *Venecians*, con mejor trato que los anteriores; *Alemanys i altres strangers*, que pagan un tipo único. Tienen trato especial de salida, las lanas que se benefician; y de entrada, las especies, drogas, azúcar y algodón, que pagan más. Quedan exentos de entrada *Formenti, ordis, civades, peix sech o salat, altres vitualles i llenyes*, así como el *or i argent*.

* * *

Desde que los genoveses surcaban el mar de Tortosa para sitiar la ciudad mora, con 63 galeras y 163 bajeles; desde que Berenguer IV enfilaba el Ebro para llegar a las mismas puertas de la ciudad en 1148, con 20 galeras; desde que los tortosinos iban a la conquista de Mallorca con su rey Jaime I, con cinco galeras y 12 bajeles armados por la ciudad, o a la de *Sardenya*, cuando la gente vio salir del puerto de Tortosa seis galeotes y 24 galeras con 1.000 hombres armados, han corrido mucho las aguas.

Tortosa acabaría olvidando tan larga tradición marinera, muy a pesar suyo, apartada de la mar por una plataforma deltaica que crecía a razón de 10 metros cada año. Poco a poco, el río dejaría también de ser el nervio comunicador de su vasto territorio. Otros caminos —ya no centrados en el Ebro— desdibujarían con su red la antigua estructura que tenía por eje el río, hasta hacernos olvidar, en muchos casos, los lazos que durante siglos hicieron de Tortosa una ciudad marítima y un centro radial de expansión mercantil y cultural. Sólo el río, como un hilo de sangre en medio de la gran grieta del valle, queda. Como una llamada viva de lo que fue la historia de la navegación de nuestro país, que brevemente hemos querido evocar.

J. MASSIP

Font: biblioteca.tortosa.cat