

Los antiguos medios de comunicación



FRANCISCO
CELMA PRIETO

Licenciado
en Derecho

En tiempos lejanos, el transporte de personas se efectuaba mediante grandes y pesados carromatos, conocidos por 'galeras', que fueron superados por los coches-diligencias. El servicio para Reus salía de Tortosa por la puerta de la muralla del Rastre. Y por un mal camino, desde el Barranc subía hasta la altura de la Ermita de Montserrat, seguía por Mig Camí, Coll del Alba, Bassa del Mig y llegaba a El Perelló para empalmar con la calzada romana, continuar por ella y poder ser sorprendidos, cerca del Coll de Balagué, por la aparición de una cuadrilla de salteadores.

Aquellos vehículos, denominados también coches-correo, constaban de tres partes: imperial, berlina e interior y podían llevar hasta 20 pasajeros. El tratadista Federico Pastor Lluís explica que estos viajes «tenían el atractivo de que el pasajero podía disfrutar viendo el paisaje; se establecía cierta intimidad entre todos ellos, se marchaba por el metálico ruido de los cascabeles y campanillas y el chasquido de la tralla y la soñolienta cantinela del postillón».

Tortosa, capital de la provincia marítima de su nombre, hasta últimos del siglo XIX, disponía del primer puerto de buques de cabotaje de la Península, con una flota de buques para el importante servicio comercial marítimo, en número de 127, de



El puente del ferrocarril, sobre el río Ebro, después de haber sido volado en abril de 1938, cuando se estableció el frente de guerra.

ellos algunos habían sido contruidos de manera especial para el transporte de aceite a puertos del Mediterráneo, nacionales y de Francia, Italia y Grecia y alguno de África. Era importante el número de patrones conocedores de la mar y de gran práctica; uno de ellos, mi bisabuelo Joaquín-Tomas Hernández, patrón y copropietario del bricbarca *Joven Lolita*, en algunas ocasiones llegó hasta puertos del cercano Oriente. Con el correr del tiempo, los veleros fueron superados por los barcos a vapor.

La importancia del comercio y su relación con el movimiento marítimo de Tortosa se evidencia por la existencia del Servicio de Aduana, Coman-

dancia de Marina con un primer comandante teniente de navío, un segundo capitán de fragata y demás personal, más un destacamento de carabineros. Había además el Consulado de Mar, para dirimir cues-

En la actualidad el puente del ferrocarril del tramo

Tortosa - Ulldecona

es sólo nostalgia

iones relacionadas con la navegación y la Lonja de Contratación que fijaba el precio del trigo que se aplicaba en

toda la cuenca mediterránea; y las embarcaciones que navegaban por el Mediterráneo seguían por el Meridiano de Tortosa.

Hubo un servicio de tres vapores entre Tortosa y Mequinenza y otro posterior con Barcelona, cubierto por los vapores *Dertosense* y *Ebro* para pasajeros y carga, empleando 18 horas en la navegación, con escalas en Tarragona, Villanueva y Sitges. El servicio regular de vapores a Barcelona fue superado y eliminado por la llegada del ferrocarril.

El anuncio del ferrocarril comportó preocupaciones, por desear que pasara por Tortosa, lo que no gustaba a los agricultores, por temer que el ruido de

las máquinas de vapor pudiera asustar a las caballerías cuando estuvieran trabajando en el campo; por contra la clase marinera -1.142 marineros residentes en Tortosa- deseaban el puente próximo a la ciudad, porque facilitaría poder limpiar los arrastres que se acumularían en las columnas del río. El lugar exacto donde situar y construir el puente correspondía a la empresa que le había sido adjudicada la obra. El Ayuntamiento de Tortosa presionó adecuadamente para conseguir que la línea férrea pasara cerca del entorno de la ciudad. Efectuado el tendido de la vía, el 4 de abril de 1867 llegó a Tortosa una locomotora, en recorrido de prueba. Después llegaba el tren desde Tarragona y los pasajeros que tenían que continuar habían de efectuar el necesario transbordo a unas tartanas que les llevarían a Amposta para pasar el río con las barcazas allí existentes.

El 5 de mayo de aquel año 1867 se inició la construcción del puente del ferrocarril, para ser terminado el 27 de julio del siguiente año, 1868. Fue volado en la madrugada del 19 de abril de 1938, por los equipos de destrucción del ejército republicano, al establecerse el frente de guerra en ambos márgenes del Ebro.

En la actualidad, modificación del recorrido y retirada la vía férrea del tramo Tortosa-Ulldecona, el conocido puente del ferrocarril, desprovisto de la función que desempeñara durante 144 años, se ha convertido en un puente peatonal. Sólo queda la nostalgia.