

APUNTES HISTÓRICOS DE LOS PUERTOS DEL DELTA DEL EBRO

Míriam Villares.

Profesora de Sociología.

Teresa Navas.

Profesora de Historia de las Obras Públicas.

Rosa Junyent.

Profesora de Sociología.

*LESEC: Laboratori d'Estudis Socials de l'Enginyeria Civil. ETSICCP de Barcelona.
Universitat Politècnica de Catalunya.*

RESUMEN

En este artículo se describe la historia de la función portuaria en el tramo final del río Ebro desde Tortosa hasta San Carlos de la Rápita. Centrándose en la evolución del margen derecho del Delta.

ABSTRACT

This article outlines the history of harbour functioning in the mouth of the Ebro between Tortosa and San Carlos de la Rápita, and the development of the right bank of the Delta.

LOS PRIMEROS VESTIGIOS

Sin duda, el Ebro ha sido una vía de comunicación y penetración desde el Mediterráneo hacia el interior de la Península desde los primeros tiempos históricos. El territorio cercano a su desembocadura ha sido una zona estratégica que ha actuado como nexo de unión de las tierras interiores con el mar, es decir, como centro de recepción, de distribución, de control o simplemente de paso de los intermediarios comerciales y de todo tipo

que tienen lugar a lo largo de un dilatado periodo de tiempo.

Se puede determinar el territorio de la desembocadura del Ebro ya poblado en época neolítica. Los vestigios arqueológicos conocidos demuestran la existencia de una cultura neolítica específica de la zona final de río Ebro, de una unidad tribal con personalidad propia que parece distinguirse de la que se desarrolla en otras comarcas catalanas. Es interesante señalar que estos vestigios se sitúan cercanos a la antigua línea de costa, en la costa fósil, cuando aún no había empezado a for-

Se admiten
comentarios a este
artículo, que deberán
ser remitidos a la
Redacción de la ROP
antes del 30 de
diciembre de 1997.

NOTA Estas notas históricas de los puertos de la desembocadura del Ebro se han extraído de estudios de los Puertos del Delta del Ebro encargados al Laboratori d'Estudis Socials de l'Enginyeria Civil de la UPC por la Direcció General de Ports i Costes de la Generalitat de Catalunya. Dicha Dirección General, bajo la responsabilidad del entonces Director D. Ramon Pous Argila, promovió una colección de estudios históricos de Puertos de Catalunya. El actual Director General, D. Modest Batlle Girona es continuador de esta iniciativa. Rosa Junyent y Salvador Tarragó dirigen la colección. El volumen nº 4, en fase de pre-edición, contendrá los puertos marítimos del Delta: Sant Carles de la Rápita, l'Ampolla, l'Ametlla y Les Cases d'Alcanar. El volumen nº 5 se dedicará a los puertos fluviales del Ebro.

marse el delta fluvial y, por tanto, las aguas del Mediterráneo llegaban hasta la actual Amposta. Son, pues, asentamientos que indican presencia humana en la zona, en un periodo en el que la configuración geomorfológica de las bocas del Ebro era muy diferente a la presente.

El factor estratégico que asume el río en las culturas anti-guas se pone en evidencia cuando irrumpen en el Mediterráneo occidental los pueblos originarios del Mediterráneo oriental. El periplo fenicio por la Península Ibérica a partir del siglo VIII a.C. remonta el Ebro para llegar a los recursos metalíferos del interior peninsular y, en este sentido, el descubrimiento del yacimiento de Aldovest, en la actual población de Benifallet, parece confirmar el papel de la zona como punto de intercambio comercial y de distribución de los productos fenicios, llevada a cabo, probablemente, por los propios indígenas.

Es importante este nivel de contacto continuado que mantiene esta zona con los diferentes pueblos colonizados procedentes de Oriente, y que da como resultado el fenómeno de surgimiento de la cultura ibérica ligada, en el caso que nos ocupa, al control del río como vía de comunicación marítimo-fluvial, con sus correspondientes enclaves portuarios. Así lo testimonia la llegada de productos griegos a poblados indígenas del Bajo Aragón, que supone la utilización del río por parte de los habitantes de Ampurias a partir del siglo VI a.C. A pesar de la falta de información arqueológica, hay autores que otorgan a la región del Bajo Ebro en el periodo descrito el rango de zona privilegiada aglutinadora de los intercambios comerciales, y llegan incluso a aventurar la hipótesis del Ebro como una de las vías navegables más importantes del mundo antiguo, y la zona de su desembocadura como un centro comercial equiparable a los conocidos de la Costa Brava.

En esta aproximación que estamos trazando a caballo entre la prehistoria y la historia hay que hacer alusión al estado geológico del Ebro final en época antigua. Se ha hecho una sugerente interpretación¹ en la que se define la existencia de un gran estuario del Ebro que se extendía desde su desembocadura hasta Tortosa, estuario que se correspondía con la zona de inundación actual del río formada por tierras de aluvión. Este estuario tenía su máxima anchura entre Tortosa y Roquetes –casi dos kilómetros–, poblaciones asentadas al límite de las terrazas cuaternarias del río. Ante esta situación privilegiada, se esgrime la hipótesis de un puerto natural que conjugaba los dos atributos, marítimo y fluvial y que, a su vez, presidía la entrada del Ebro. Consecuentemente, ello facilitó el desarrollo de un núcleo comercial que se movía por el río en ambas direcciones.

La repercusión más relevante del proceso de romanización de la Península Ibérica en la zona del Ebro es la fundación de Dertosa, la actual Tortosa, sobre el trazado de la vía Augusta, la cual, al llegar al punto de la Ampolla, se dirigía hacia el interior donde debía atravesar el río con barcas, o con un puente de barcas. Poco se conoce de la Dertosa romana, primero municipio y bajo Augusto colonia, pero parece inne-

gable que continuó siendo un importante enclave portuario –aunque se desconoce la función real del puerto de Dertosa dentro de la organización romana del comercio–, tal y como demuestran algunos de los vestigios conservados, entre ellos, las monedas emitidas en el siglo I a.C., donde en el anverso llevan un barco de mar y en el reverso una barcaza de río, y la estela funeraria encontrada en Tortosa con una nave cladivata del siglo II d.C. Igualmente, los textos de autores romanos nos indican la importancia de Dertosa como puerto donde fondeaban naves marítimas, y citan la utilización del Ebro como vía de penetración hacia el interior de la Península, al ser navegable hasta Varea, cerca de Logroño. Aunque el Mediterráneo seguía llegando hasta Amposta, es en este momento cuando probablemente empiezan a formarse las primeras playas-barreras correspondientes al delta del río en estado incipiente.

LA PRESENCIA DE LOS ÁRABES

Resulta ciertamente complicado situar un punto de partida en la función portuaria del litoral deltaico, por la dificultad que representa definir un espacio portuario en un contexto tan dinámico como el que ha sido la desembocadura del Ebro. En todo caso, los primeros vestigios podrían situarse en el periodo que ocupa la cultura ibérica, por el conocimiento que se tiene de la existencia de una torre vigía en la costa conocida como la Rápita, y de una vía de paso desde el litoral hacia el interior, ésta sería la relación más antigua que se conoce entre este territorio a la derecha del río y su situación marítima.

Este territorio de la desembocadura del Ebro durante el dominio musulmán, a partir del siglo VIII, empieza a jugar un papel clave en la definición de los límites territoriales. A diferencia de otros sectores más septentrionales de Cataluña, las tierras del Ebro estuvieron durante un largo periodo bajo el Islam. La cultura árabe aportó a la región un desarrollo económico notable, tanto en el campo de la agricultura como en el campo del artesanado y del comercio. Desde la conquista de Tortosa, fecha incierta pero que parece oscilar entre los años 714 y 718, el territorio se convirtió durante cuatro siglos en la Frontera Superior del Al-Andalus, y la capital actual de la comarca del Baix Ebre en la plaza fuerte avanzada que aseguraba el control de los límites del imperio andalusí.

La vitalidad del comercio marítimo-fluvial se extendió en ese momento hasta Zaragoza, la otra ciudad musulmana importante a la cual llegaban los productos más lucrativos que el puerto de Tortosa se encargaba de distribuir: el oro de los yacimientos africanos y los esclavos. Por tanto, Tortosa fue uno de los ejes del comercio de lujo y de largo alcance practicado por los mercaderes orientales que recorrían todo el Mediterráneo occidental. En esta etapa, el núcleo tortosino se consolidó como zona industrial de construcción de embarcaciones. Entre los años 944 y 945 se erigió el edificio de las atarazanas en la

ciudad, que se aprovisionaba de la madera extraída de los bosques de las montañas de los alrededores –puertos de Tortosa, Beseit, sierra del Montsiá, sierra del Cardó–.

EL PROCESO DE LA CONQUISTA

La conquista cristiana se hizo en dos etapas muy diferenciadas; la primera, muy temprana, se desarrolla durante el siglo IX y configura la Cataluña Vieja, y hacia finales del siglo XII se completa el proceso hacia el sur, lo que históricamente se conoce como la Cataluña Nueva. Durante esta etapa de más de 300 años la Rápita, situada en el margen derecho del incipiente delta, se mantuvo como un territorio de frontera. Las características geográficas y su singularidad determinaron la Rápita como un enclave estratégico, su situación costera junto a un gran río y su condición de lugar de paso hacia el interior así lo constatan. En este contexto, a mediados del siglo IX se conoce la existencia de un monasterio-fortaleza, una rábita, “un ribbat”², que permitía dominar el acceso costero y la ruta hacia el interior. Pero además, este territorio constituía una parte de la frontera marítima del dominio musulmán de la península.

Hacia finales del siglo XI se emprende la expansión de la Casa de Barcelona hacia el sur y los dominios del condado llegan hasta el río Ebro. El dominio cristiano de la Rápita se mantiene gracias a una cesión temporal del Conde de Barcelona a los Benedictinos, mientras éste se dedicaba a la conquista definitiva de la Turtusha musulmana. Durante este periodo no hay constancia de que el litoral de la Rápita representara un enclave portuario de valor, pero sí que tenía valor como punto de dominio cuando la frontera marítima no llegaba más allá de Tarragona, una ciudad que por aquel entonces permanecía prácticamente desierta y en ruinas.

El dominio del litoral de la Cataluña Nueva por parte de la futura corona de Cataluña-Aragón tenía que ser primordial. Mientras tanto, los benedictinos instalados en la Rápita extienden su control sobre las pesquerías del río y de los estanques del litoral. Esta expansión estuvo acompañada de un intento de colonización y repoblación, la jerarquía benedictina otorgó Cartas de Población a futuros moradores de la Rápita hacia mediados del siglo XIII³. Pero con ello no se condicionó ningún tipo de crecimiento, a pesar de la línea de torres y fortificaciones establecidas a lo largo de la costa y de las riberas del Ebro, y solo Tortosa se benefició de su existencia.

EL CRECIMIENTO DEL DELTA

Antes de abordar la época de mayor esplendor medieval, hay que hacer mención de la progresiva formación del delta, ya que, como iremos viendo, es uno de los elementos determinantes de la zona a los largo de su historia. Por los estudios realizados sobre el tema⁴, se considera un avance del delta ha-

cia el siglo XII hasta la actual isla de Gracia. Sólo dos siglos más tarde, un geógrafo árabe indica una distancia de veinte kilómetros y cita el pueblo de Al-kabtil, que se identifica con la Cava, situado prácticamente en el límite geográfico.

La especial configuración del delta favoreció su explotación desde los inicios de su formación, siendo presente la actividad pesquera y salinera ya anterior al siglo XII. Es comúnmente aceptado que en el periodo árabe ya existió la extracción de la sal en el delta, extracción que controlaba directamente la ciudad de Tortosa. El delta era ya una extensión aluvial de tierra suficientemente consolidada para actuar de grado de la ciudad situado en la desembocadura del río, es decir, una zona de costa con funciones portuarias. Podemos concluir que el puerto marítimo-fluvial del Ebro final evoluciona desde Tortosa hasta el delta, aunque ello no impidió que la ciudad siguiera beneficiándose de su proximidad al mar, al controlar las nuevas tierras deltaicas y utilizar profusamente los nuevos enclaves marítimos.

LA ETAPA DE ESPLENDOR MEDIEVAL

Tortosa fue conquistada por el conde Ramón Berenguer IV en el año 1148 y, una vez quedó constituida la corona catalano-aragonesa el Ebro, y por extensión la zona de su desembocadura, se convirtió en la arteria de comunicación de las economías complementarias de Cataluña y Aragón, comercial y marítima la primera, ganadera y cerealística la segunda. El Ebro final se transformó en el punto clave de distribución de los productos de la corona, y aseguró sobre todo la salida al Mediterráneo de la producción aragonesa. A este hecho se añade el valor de enclave estratégico-militar que asume Tortosa en la nueva línea de frontera avanzada del reino cristiano y, entre los siglos XIII al XV jugó un papel notable en la expansión político-militar y económica catalana por el Mediterráneo. Su vitalidad en época medieval queda testimoniada por la compilación del texto conocido como “Llibre de les Costums Scrites de la ciutat de Tortosa”, codificado entre 1262 y 1279, y que entre otros aspectos se ocupa de las Costumbres de Mar. Esto significa que, antes de serle concedido el privilegio de tener un Consulado de Mar en tiempos de Pere III, en el año 1363, la actividad fluvial y marítima de Tortosa la había obligado a regular jurídicamente las disputas comerciales y a defender y proteger los intereses de los comerciantes. Aunque no son las primeras leyes escritas en Cataluña sobre la materia, sí son las más antiguas conservadas.

De acuerdo con la evolución descrita, la ciudad medieval fue, pues, un importante puerto fluvial en conexión directa con el tráfico marítimo. La situación de su puerto respecto el núcleo urbano, el denominado “Riba-rec”, se encontraba en el margen izquierdo del río, a continuación del puente de barcas, y con el tiempo fue extendiéndose en dirección sur hasta llegar al límite de la muralla medieval por la puerta del Temple –apro-



Foto nº 1 - Puente de barcas en Tortosa antes del incendio que provocó su desaparición en el año 1892. (Foto: Archivo Centre Excursionista de Catalunya).

ximadamente, donde hoy se sitúa el mercado público—. Predominaron en esta época dos grandes funciones comerciales: la función de centro redistribuidor de las mercancías que, bien llegaban por el río en sentido descendente, bien llegaban por vía marítima, y la función de exportación de la producción autóctona. De las dos, fue sin duda la primera la que se convirtió en protagonista de la actividad económica de la zona y, además, permitió a la Corona catalano-aragonesa beneficiarse de las características de las diferentes economías de sus territorios y equilibrar, por tanto, las carencias productivas que se generaban. El eje de esta circulación mercantil fue el comercio del trigo y de la lana, ambos artículos de primera importancia en la base de la economía de la Corona.

El trigo que bajaba con los laúdes desde Aragón y, en menor cantidad, desde la zona de Urgell y de Lenguadoc, se acumulaba en Tortosa y desde allí, se distribuía por vía marítima a otros puntos de la costa catalana y en ocasiones, se exportaba a Francia e Italia. El comercio de la lana hizo de Tortosa un auténtico mercado de contratación de la lana ibérica que llegaba incluso a los puertos del Atlántico. Otro de los productos que utilizó el Ebro como arteria de comunicación principal fue la madera extraída de las montañas de la zona y, especialmente, de los valles pirenaicos. La circulación de los grandes troncos por el río creó una ingeniosa forma de transporte, los denominados "rais" (almadías). La segunda gran función de los puertos del Ebro durante la etapa bajomedieval fue la de ex-

portación de un artículo de producción propia, la sal. La explotación salinera fue el único producto obtenido de forma industrializada que entró a formar parte de un comercio internacional hacia el Mediterráneo occidental. Es este el momento de las grandes explotaciones salineras en manos de potentes familias tortosinas como los Oliver, las cuales se dotaron de algunas instalaciones portuarias para favorecer el transporte de la sal desde el delta a las zonas portuarias.

EL PROTAGONISMO DE PORT FANGOS

Hasta finales del siglo XIII en la Rápita y en su litoral inmediato no se conocen movimientos portuarios de importancia. En aquel lugar solo impera el monasterio-fortaleza, fortificación heredera del antiguo ribbat musulmán que, aunque tuvo una cierta importancia, no dejó de ser una pieza más de la línea fortificada que seguía el río y la costa. Pero un siglo más tarde esta situación da un gran cambio. Los primeros condes-reyes de la Corona de Cataluña-Aragón situaron sus miras en el Port Fangós, cuya localización era muy cercana al monasterio-fortaleza existente en la Rápita⁵. El Port Fangós era un enclave bien situado en la tercera boca de la desembocadura del Ebro,

la orientada a mediodía, era un abrigo que se utilizó desde el siglo XI hasta finales del XIV. Se supone que en aquella época se constituía como un puerto base en donde fondeaban las naves con un calado que no permitía el paso río arriba hacia Tortosa.

La presencia y el dominio de la corona en el territorio de la Rápita coincidió con la utilización del contiguo Port Fangós por las escuadras reales dirigidas a las conquistas de Mallorca, de Sicilia y de Cerdeña. Durante la soberanía de Pere el Gran y de Jaume II, sucesores y continuadores del impulso expansivo que había iniciado Jaume I, la función militar del puerto llega a su punto álgido.

“... E com açó fo feyt, dona dia que tothom qui anar dequés al viatge que fos Port Fangós tal primer jorn de maig aparellat i arreat de recullir...”

...E així lo senyor Rey vench e atendas a Port Fangós, on era tot lo navili.

(...)

E com hayren fet vela foren mes de cent cinquanta veles entre unes e altres...”⁶.

El litoral de la Cataluña Nueva jugó un papel esencial como plataforma de avance en la expansión de la Corona hacia el Mediterráneo, y se utilizaron los enclaves de Salou, Tarragona, Cambrils y el mismo Port Fangós ya que tenían buenas cualidades portuarias. Pero, aparte de los episodios de carácter militar, el puerto tuvo un uso comercial, se utilizó de base para la navegación comercial con origen o destino Tortosa, siempre que el tamaño de las embarcaciones no permitiera remontar el río y llegar al puerto fluvial de la ciudad. La actividad del Fangós fue efímera; en la segunda mitad del XIV se había iniciado el proceso que acabó por cegar el puerto⁷. En 1370 la autoridad de Tortosa no permitía “... dessorrar ni llençar pedres ni terra dins lo dit port...”. El proceso de colmatación se produjo con rapidez, ya que al cabo de 50 años se repetía la orden para salvaguardar el calado del puerto de los Alfaques. En 1443, cuando el Fangós estaba inutilizado se impuso la prohibición de “dessorrar nau, lleny, barqua, ni altre qualsevol vexell dins lo port del Alfach”. Al cabo de un siglo, hacia 1557, el cronista tortosino Cristòfol Despuig escribe que el Port Fangós ya no era un puerto sino “un gran estany a qui diuen lo pantà”.

LA CONFIGURACIÓN DEL PUERTO DE LOS ALFAQUES

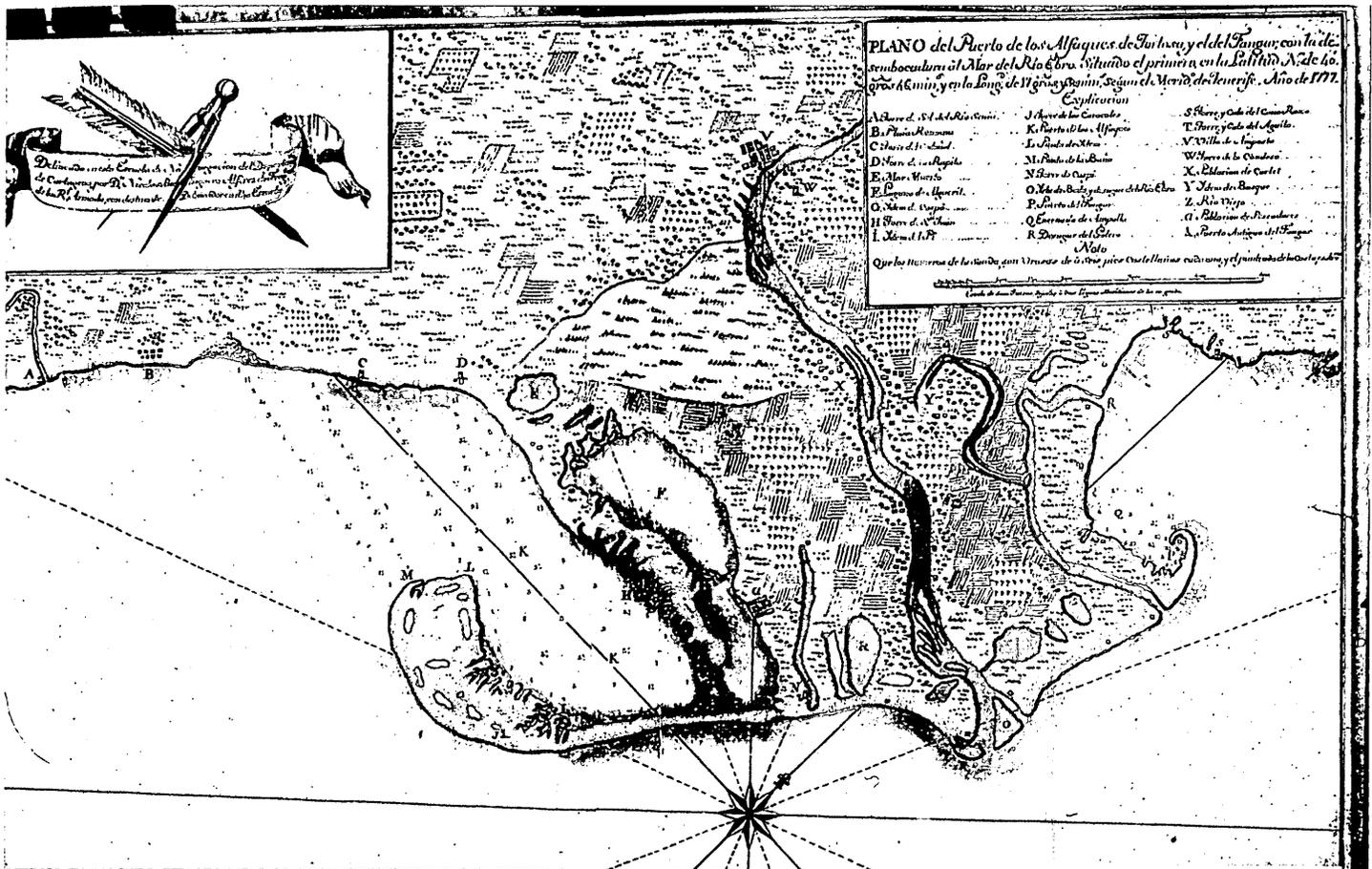
El fenómeno de crecimiento imparable de la plataforma deltaica se aceleró por las talas florestales de los bosques de la cuenca del Ebro, así se facilitó la aportación de una gran cantidad de tierras de aluvión. El área portuaria más importante de los tiempos medievales, el puerto Fangós, quedó casi totalmente inutilizado en el siglo XV y la progresión de las tierras deltaicas se acercó a su estado actual. Una vez cegado el

Fangós, la misma dinámica creciente del delta configuró la barra de los Alfaques y, en consecuencia, fue su sustituto territorial y funcional. Al iniciarse el siglo XV el nuevo espacio portuario de los Alfaques heredó el estatus del anterior Fangós –el de base militar–. De esta forma, la primera gran expedición se reunió en 1420 al frente de Alfons el Magnànim para dirigirse a Cerdeña y Nápoles⁸. En 1492 el puerto volvió a ser utilizado como plataforma de embarque, esta vez el motivo fue la expulsión de los judíos, que fueron expatriados desde los puertos de Salou, la Ampolla y los Alfaques.

La afirmación del delta favoreció la presencia de piratas que con sus ataques periódicos a las poblaciones litorales, contribuyó decisivamente al despoblamiento de la franja marítima, tradicionalmente muy poco poblada en el territorio del bajo Ebro. Todos los indicios, pues, apuntan a que la actividad económica se replegó hacia la agricultura y la ganadería dirigidas a cubrir un mercado de alcance local y regional, en detrimento de la actividad fluvial y marítima. A pesar de que la circunstancia portuaria de los Alfaques alcanzó importancia, en la Rápita no se desarrolló ningún tipo de crecimiento urbano. El puerto mantuvo su carácter militar, pero no generó crecimiento socioeconómico en tierra, tal como había pasado en otros enclaves de la costa catalana. Incluso se llegó a abandonar el monasterio-fortaleza de Santa María de la Rápita a causa de la persistencia de los ataques de piratas. Este abandono conllevó el refuerzo de la línea de fortificaciones con la construcción en 1576 de la torre de San Juan, situada más al interior del puerto. En esta época se suceden los ataques y las incursiones piráticas de origen turco o berberisco que golpearon constantemente esta zona del litoral.

Hacia finales del XVI, principios del XVII, la Rápita es un paraje deshabitado, el monasterio y la torre solo se ven concurridos con motivo de los grandes movimientos portuarios que se generaron con la expulsión de los moriscos hacia 1610. Fue una operación que duró largos meses, supuso la entrada y salida a puerto de 62 galeras y 14 galeones. Parece ser que fue la operativa de embarco de mayor envergadura de las realizadas en las costas peninsulares en aquella época, no en vano, se embarcaron más de 41.000 personas procedentes en su mayor parte de Aragón, aunque también había muchos originarios de la Ribera de Ebro.

A lo largo del XVII la coyuntura económica tortosina no favoreció la navegación marítimo-fluvial, además los ataques piráticos aumentaron después de la expulsión de los moriscos, pero Tortosa mantenía su aduana activa en el puerto de los Alfaques y también en los otros dos puertos marítimos que la ciudad administraba: la Ampolla y el puerto de la boca central del Ebro, así el puerto de los Alfaques dependía totalmente de la capacidad comercial de Tortosa. A pesar de las inmejorables condiciones portuarias, el rango de este puerto no superó la calidad de refugio ni la de base en la navegación de cabotaje. En las últimas décadas del siglo aumentó el valor potencial del puerto ya que en 1677 las Cortes de Aragón pusieron pun-



to de mira en los Alfaques con el intento de promover un proyecto de navegabilidad del Ebro hasta el mar y de habilitación de un puerto. Esta iniciativa fue el primer precedente de la sucesión de proyectos que de diferentes maneras pretendían aprovechar el tramo final del río y el litoral inmediato. A lo largo del XVIII iban conformándose distintos proyectos y teorías, pero la situación en el puerto no había variado substancialmente, es decir, el movimiento de barcos obedecía a un cabotaje de origen y destino regional, que se fundaba en el tráfico de productos locales, principalmente la sal. El motor de este comercio continuaba centrado en Tortosa. En esa época la zona de la Rápita quedaba sin ningún tipo de protección, aunque en general, toda la bahía de los Alfaques ofrecía unas condiciones defensivas ciertamente limitadas. Por ello, en caso de ataque las embarcaciones tenían que replegarse bajo la línea de fuego de la Torre de San Juan, situada en el interior del puerto, mientras la zona de la Rápita quedaba totalmente desprotegida⁹.

EL CANAL DE NAVEGACIÓN DE CARLOS III

Si bien el territorio del Ebro final se distinguió por su débil participación en la expansión económica catalana del setecientos, fue escenario, en cambio, de un ambicioso proyecto

de ingeniería destinado a mejorar y modernizar el comercio en la España del siglo XVIII. La voluntad de la administración real era la de transformar los Alfaques en uno de los puertos más importantes del Mediterráneo para que sirviese de salida a la producción aragonesa. La mejora y acondicionamiento de la bahía de los Alfaques, pues, formó parte de la política promovida por la administración del rey Carlos III, y dio sus frutos con la realización de dos grandes obras públicas de financiación estatal: la fundación de la ciudad de San Carlos de la Rápita y la apertura del Canal de Navegación Carlos III de Amposta al puerto de los Alfaques.

Aunque se carece de documentación al respecto, algunos autores señalan la relación existente entre el Canal de Carlos III y el Canal Imperial de Aragón, en el sentido que el primero no era más que el tramo final del segundo, el cual pretendía hacer navegable el Ebro desde Tudela hasta el Mediterráneo. La historia de los dos canales se cruza a lo largo del siglo XVIII, pero parece probable que, si bien el Canal de Carlos III se emprendió como obra complementaria del Canal Imperial de Aragón, iniciado en 1768, los diferentes proyectos de aquel, ya abordados en la primera mitad del siglo XVIII, tuvieron una

Foto nº 2 - Plano general del Delta en 1777, con indicación de la situación de las torres de defensa. (Foto: Archivo Lluís Millan. Sant Carles de la Rápita).

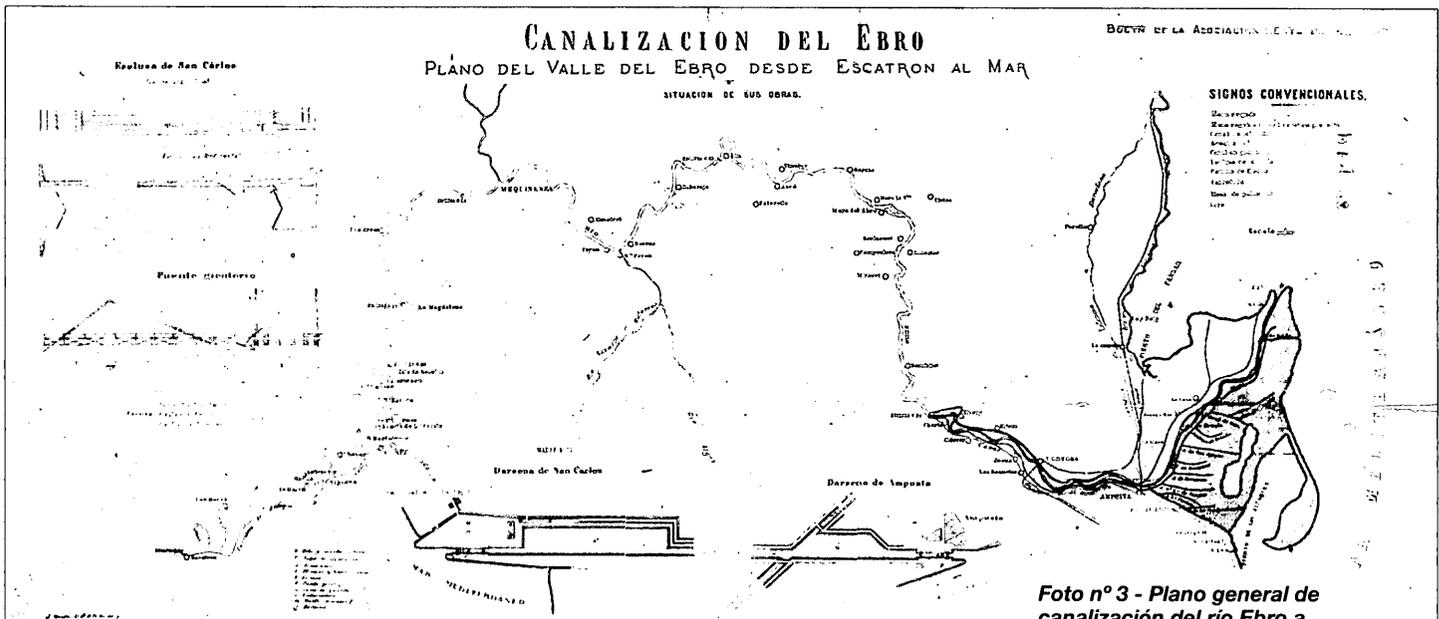


Foto nº 3 - Plano general de canalización del río Ebro a mediados del siglo pasado, con indicación de las obras de fábrica del canal de navegación de Amposta al puerto de los Alfaques. (Foto: Archivo Biblioteca de Catalunya).

historia independiente a la del Canal Imperial, más ligada a beneficiar directamente la economía de la desembocadura del Ebro.

En efecto, la obra del Canal de Carlos III iniciada en el año 1780 tuvo como impulsor directo el Conde de Floridablanca quien, en un principio, quiso mantener la dualidad de funciones del canal, ya planteada en anteriores proyectos, es decir, la de circuito de regadío para mejorar la actividad agrícola de la zona y la de canal de navegación; pero a la práctica las expectativas se redujeron simplemente a llevar a cabo la segunda función. Y a pesar de esta reducción de objetivos, la canalización no se completó nunca y, por escritos de siglo XIX sabemos que llegaron a construirse diversas obras de fábrica como una gran dársena, una esclusa y un aliviadero apoyado sobre una pequeña ensenada fortificada por un espigón opuesto a los vientos de dirección marítima. Se desconoce cual era su trazado exacto en el territorio, sólo hay indicios en cartografía del siglo pasado que coincidía tanto en su inicio en Amposta como en su parte final en los Alfaques con el trazado del canal que lo substituyó a partir de 1852. El Canal de navegación de Carlos III no llegó a entrar nunca en funcionamiento. Sus obras fueron definitivamente abandonadas a la muerte del rey en 1788 y quedó convertido en una acequia de riego –de donde partían otras ramificaciones más pequeñas– para beneficio de las tierras colindantes.

LA HABILITACIÓN DEL PUERTO PARA EL LIBRE COMERCIO CON AMÉRICA Y LA FUNDACIÓN DE LA REAL POBLACIÓN DE SAN CARLOS

Otro de los grandes cambios que se produjeron durante el reinado de Carlos III, en el marco de su política de medidas li-

beralizadoras dictada sobre el comercio exterior, fue la autorización del Comercio con América en 13

puertos, entre ellos el de los Alfaques, que junto con el de Barcelona fueron los únicos habilitados en el litoral catalán. El nuevo estatus entró en vigor en otoño de 1778. Esta nueva situación hace evidente la necesidad de fortificar el puerto, pues hasta el momento la única defensa en activo, con guarnición a su cargo, permanecía en la Torre de San Juan, relativamente alejada del territorio de la Rápita. La adecuación del sistema defensivo se articuló a partir de 1780 y tuvo una especial incidencia en la Rápita ya que tenía que salvaguardar el paso hacia el interior de los Alfaques, guardar la entrada del canal que se había proyectado y defender la futura colonización concretada a partir de la fundación de la Real Población de San Carlos. En esta época, el puerto se benefició de la habilitación de una Junta de Sanidad, cuya Casa se edificó en el antiguo y abandonado Monasterio de Santa María, con lo cual la Rápita se convirtió en el foco más importante dentro del puerto de los Alfaques. De esta forma, puerto y población van sumando factores que, a la larga, los convierten en insolubles. Después de la habilitación de 1778, el movimiento portuario no varió su situación característica: ser un puerto de cabotaje de origen y destino regional, en el que entraban y salían embarcaciones de 30 a 70 toneladas con cargamentos de madera procedente del Valle del Ebro y con destino Barcelona, hasta donde llegaba aceite, trigo y algarobas procedentes del mercado de Tortosa. Además, se transportaba sal y sosa de los Alfaques, que llegaba hasta Nápoles y Marsella como destinos más lejanos.

En 1780 se concreta la fundación de la Real Población de San Carlos en los terrenos que habían pertenecido al Monas-

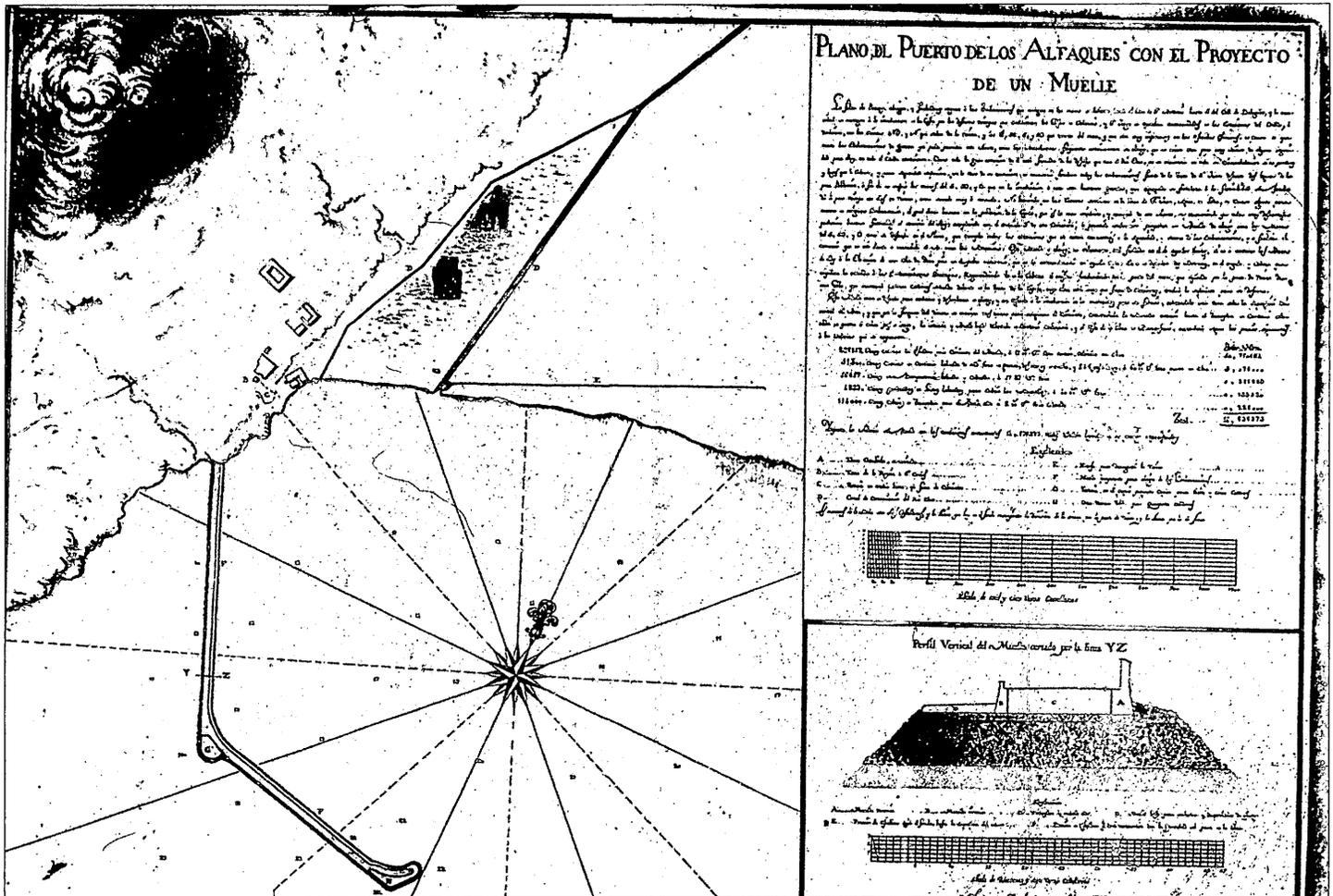


Foto nº 4 - Plano del primer proyecto conocido del puerto de los Alfaques, 1782. (Foto: Museo Naval de Madrid).

terio. La población se localizó en el emplazamiento más adecuado desde el punto de vista portuario, ya que se estimaba que el nuevo asentamiento sería un hecho paralelo a la mejora defensiva, a la construcción del Canal y al consiguiente aumento del tráfico portuario. Pero la actuación pública y las construcciones de real propiedad tuvieron una duración efímera y muy pronto se declararon en quiebra. Parece ser que se empleó más esfuerzo económico en la edificación de la nueva ciudad que no en los elementos infraestructurales que tenían que proporcionarle riqueza: el canal y el puerto. A pesar de todo, el interés del puerto de los Alfaques se focalizó definitiva y finalmente en la Rápita, donde se proyectó una infraestructura portuaria que contemplaba un dique protegido por dos baluartes orientado hacia el Sur, Sudoeste y Oeste. Tal como se describe en la memoria y el plano del proyecto se preveía una obra de grandes dimensiones que tenía que satisfacer tanto las necesidades de seguridad, como las expectativas de comercio. Pero todo ello sólo quedó en un proyecto que no llegó a desarrollarse ni en su fase más elemental¹⁰.

EL SIGLO XIX: LA NUEVA SITUACIÓN, EL DECLIVE DE LA NAVEGACIÓN FLUVIAL Y EL AUGE DE LOS ENCLAVES MARÍTIMOS

A vista de pájaro, la historia de las tierras del Ebro a lo largo del siglo es la de un territorio que no se adhiere al proceso de industrialización del momento. Su situación respecto Cataluña no es equiparable al de las ciudades marítimas que sacaron rendimiento de su manufactura textil. La especificidad ochocentista de las tierras del sur de Cataluña radicó en el avance de la agricultura gracias a la intervención de la obra pública, la cual se convirtió en el pilar de su riqueza y de la actividad de buena parte de sus habitantes.

Durante la segunda mitad del siglo XIX se retoma el objetivo de convertir el Ebro en una vía fluvial apta para la navegación moderna con el proyecto de un segundo canal. En 1852 la "Real Compañía de Canalización del Ebro" inició los trabajos de acondicionamiento del río para la navegabilidad, tal como exigían las embarcaciones de vapor. La idea de la Compañía era establecer una línea regular de vapores entre Zaragoza y el Mediterráneo, pero chocó con inconvenientes insalvables, entre los cuales se cuentan las enormes dificultades técnicas que

entrañaba la intervención en el tramo del río comprendido entre la ciudad de Zaragoza y Escatrón. De todos modos, es interesante remarcar la envergadura de las obras de infraestructura que se llevaron a cabo en el canal abierto entre Amposta y los Alfaques. Aún pueden apreciarse las tres esclusas de cámara rectangular de muros de fábrica y esquinas de grandes sillares calcáreos, construidas para superar el leve desnivel que había a lo largo del recorrido. También se conservan parte de las estructuras cercanas a la desembocadura en el mar, el edificio de la aduana, una gran dársena, así como un muelle cubierto de 100 x 10 metros con una infraestructura subterránea abovedada.

Pese a los inconvenientes con los que topó el ambicioso proyecto, los primeros barcos a vapor entraron en funcionamiento. Fueron servicios de navegación local entre los cuales destacaron desde 1882 los vapores "Villa de Amposta", el "Ciudad de Tortosa" y el más famoso de todos ellos, el "Anita", el último vapor construido para circular por el delta, botado en 1915 para cubrir un trayecto que llegaba hasta los pueblos del delta. Pero la navegación a vapor fue un fracaso y provocó que la "Real Compañía de Canalización del Ebro" se convirtiera en la "Real Compañía de Canalización y Riegos del Ebro", y que la acequia prevista en origen para alimentar el

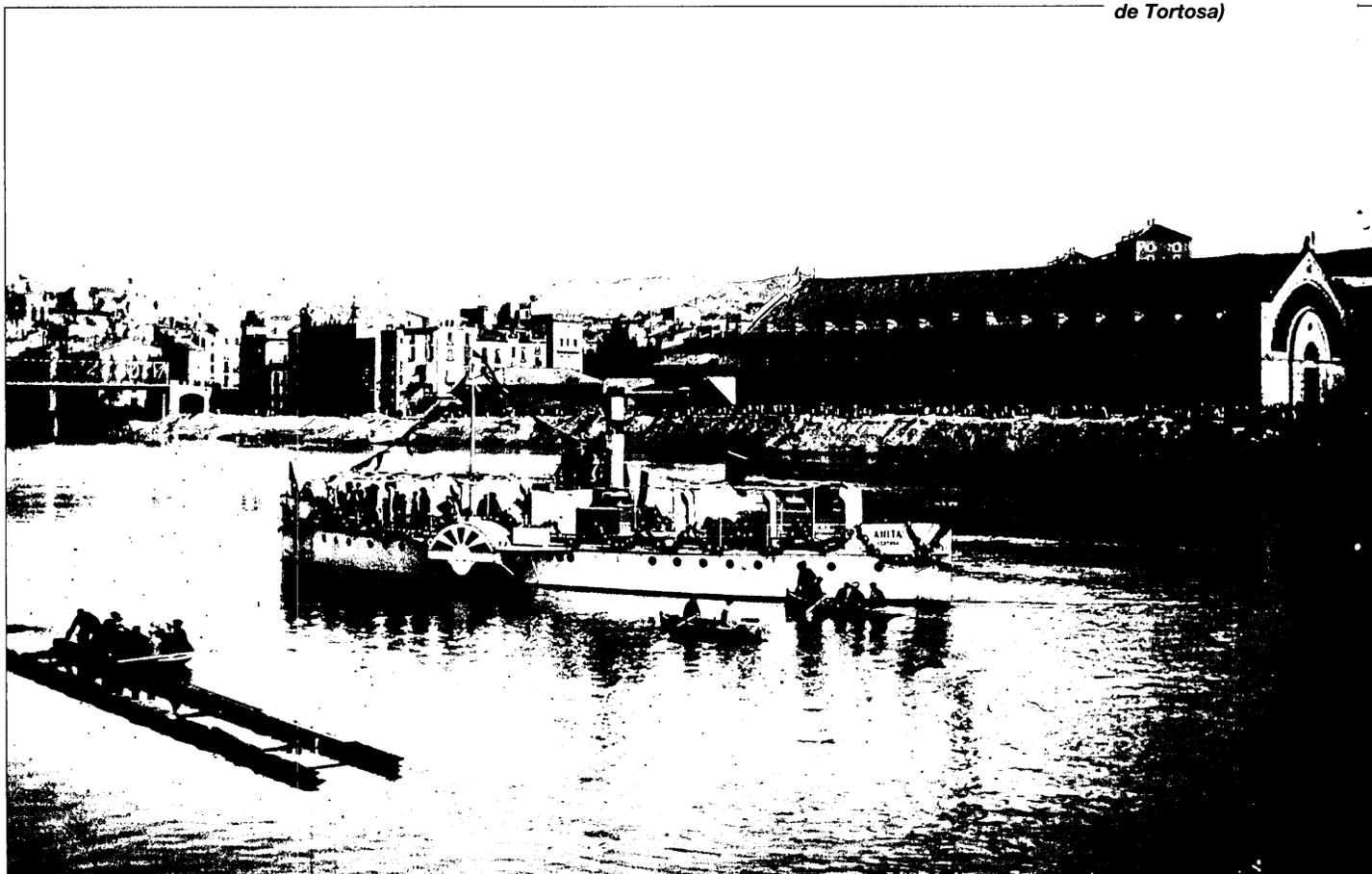
Canal Marítimo se transformara en canal de riego, el Canal de la Derecha del Ebro. Así, la Compañía se dedicó a llevar a cabo el nuevo proyecto de saneamiento y desecación del delta para la introducción masiva de un nuevo producto, el arroz.

Al llegar al final del siglo XIX, el retroceso de la navegación por el Ebro era ya un hecho indiscutible. La introducción del vapor ni supuso la revitalización de la actividad comercial ni mucho menos sustituyó el tradicional laúd, que continuó remontando el curso del río a vela y a sirga.

EL DESARROLLO DEL FLANCO MARÍTIMO

A principios del siglo XIX, la población de San Carlos se consolidó con gentes procedentes de pueblos cercanos: Amposta, Alcanar, Ulldecona, Tortosa... En principio acudieron agricultores que cultivaban algarrobo y olivos en secano y que, paulatinamente, pusieron en marcha las tierras de regadío junto al canal, una vez desestimado su uso para la navegación. A mediados de siglo se produce una difusión de oficios y actividades marineras desde Tortosa al litoral. Así, antes de finalizar la centuria se consolidó una pobla-

*Foto nº 5 - El Vapor Anita delante del mercado de Tortosa.
(Foto: Archivo Histórico de Tortosa)*



ción mitad agrícola, mitad marinera. Las atarazanas también desplazaron su centro de interés hacia el nuevo puerto. Allí se tipificaron sus construcciones tradicionales, que eran embarcaciones muy robustas, parejas de pesca de más de 40 toneladas y veleros de 2 o 3 palos para el cabotaje con unas 150 toneladas de registro. Sus quillas eran de características valencianas y tenían mucha aceptación en toda la costa catalana. Pero la actividad marinera no fue realmente importante hasta finales de siglo. No en vano, en 1880 se consolidó la vida asociativa en este sector y se constituyó la "Societat de Pescadors de Sant Pere de Tortosa i Sant Carles de la Ràpita", ubicada en Tortosa desde la Edad Media y trasladada a San Carlos cuando se produjo la migración definitiva de pescadores desde Tortosa al nuevo puerto¹¹.

A pesar del crecimiento de la población, en la ciudad y en el puerto no se vislumbraba desarrollo comercial. Los tinglados y almacenes proyectados no llegaron a construirse. Así, las características del movimiento hacia mediados de siglo correspondían al cabotaje regional. El paisaje portuario se componía de pequeños veleros, laúdes y jabeques que entraban productos tan básicos como: harina, trigo, vino, tejido de algodón, materiales de obra..., lo esencial para el mantenimiento de una población emergente. Los patrones de cabotaje embarcaban aceite, algarrobas, excedentes agrícolas de su traspaís inmediato, pero también carbón y leña procedentes de la parte alta de las Tierras del Ebro. El único artículo que generaba un importante volumen de salida era la sal. A finales de siglo, se registró la entrada de material ferroviario, raíles y vagones destinados a la red que se extendía y cruzaba el delta. En 1888 se descarga en la Ràpita el material ferroviario para el último tramo de la línea Val de Zafan-San Carlos de la Ràpita, que tenía que unir las tierras de Aragón con el puerto, cumpliendo así una vieja aspiración. Pero este eje no llegó a hacerse realidad, la construcción se vio paralizada a finales de siglo en Alcañiz y posteriormente en Tortosa, sin llegar nunca al Delta. De nuevo se eclipsó el potencial expansivo que tenía el puerto, primero se desestimó el canal de navegación y, más adelante, se truncó la viabilidad del ferrocarril.

LOS ALFAQUES EN EL SIGLO XX

A la entrada del nuevo siglo se hereda una situación en la que la sal era el único producto de comercio realmente importante, pero con la expansión del arrozal se da una nueva apertura de la navegación comercial. Se produce una gran demanda de abonos, fosfatos y superfosfatos, y este gran cambio en la explotación agrícola se refleja en la dinámica comercial. El volumen de exportaciones agrícolas empieza a ser tan importante como la sal, y los productos expendidos dejan de ser los excedentes de una agricultura de secano para convertirse en una producción de arroz y naranjas dirigida a la comercialización. El paisaje portuario de las primeras décadas del XX es el

de los vapores y los grandes veleros fondeados en el interior de la bahía y un rosario de pequeñas embarcaciones y carros que efectuaba el traslado de los sacos de abono desde los Alfaques hasta los arrozales del interior del delta.

Antes de la I Guerra Mundial acudían al puerto unos 30 vapores cada año. Eran de bandera francesa, danesa, alemana, holandesa, inglesa, rusa, sueca, italiana y, por supuesto, española, y acudían al puerto de la Ràpita a cargar sal, enea y naranjas. Los destinos hacia los puertos del Norte de Europa motivaron una práctica que hoy día resulta curiosa: el invernaje en espera del deshielo de los mares y puertos de destino, por lo tanto los veleros de cuatro palos permanecían fondeados durante meses en los Alfaques. Paralelamente, continuaba existiendo el pequeño cabotaje que seguía haciendo sus seculares rutas: la costa noroccidental del Mediterráneo y el norte de África. Con el inicio de la Guerra Europea de 1914, la navegación comercial se replegó, en especial en esta zona, pues el mar del Ebro fue castigado por la actuación de un submarino alemán que produjo un buen número de naufragios de barcos aliados frente a las costas del delta. Al finalizar la contienda bélica, el movimiento comercial del puerto se reemprendió y el arroz y la sal eran los productos más expedidos desde San Carlos. La ruta de la sal hacia el mar del Norte y el Báltico se restableció y los puertos suecos, finlandeses e ingleses eran los principales destinos. Pero a partir de 1920, el arroz pasa a ocupar un puesto preeminente en el tráfico comercial, el transporte de este producto convierte a los Alfaques en un puerto de escala para tres compañías navieras que recalaban con frecuencia semanal. Este incremento del tránsito hizo variar las tareas y servicios de carga y descarga, las barcas de pesca fueron insuficientes para satisfacer el transbordo desde el fondeadero hasta la playa, y para ello se construyeron gabarras de medio tonelaje.

A pesar de que durante las primeras décadas del siglo XX el entorno portuario manifiesta una evidente vida comercial, el puerto de San Carlos padece un fuerte déficit infraestructural que, ciertamente, colapsa las funciones portuarias más básicas. En los años 20 se mantiene como un puerto natural sin ninguna dotación y aún habrán de pasar casi tres lustros para cambiar esta situación. Durante este mismo periodo tienen lugar los últimos intentos de convertir Tortosa en un puerto fluvial; sin lugar a dudas, la propuesta más seria la protagonizó el ingeniero de caminos Manuel Lorenzo Pardo y la "Confederación Sindical Hidrográfica del Ebro", creada en 1926 con la finalidad de conseguir un aprovechamiento más racional del curso fluvial. El objetivo de Pardo era la regulación de las aguas del río para poder regar nuevas superficies agrícolas y, también, hacer posible la navegación moderna gracias a la construcción del Pantano del Ebro, el cual tenía que hacer efectiva esta regulación de su curso para evitar los estiajes, problema de fondo, según Pardo, del fracaso de los proyectos de navegabilidad anteriores.



Foto nº 6 - Playa de la Rápita 1916: las embarcaciones y las viviendas de los pescadores. (Foto: Archivo Biblioteca de Catalunya)

El fracaso de la navegación a gran escala tuvo su punto final cuando en 1936 se quiso restaurar la línea marítima entre Barcelona y Tortosa con una embarcación de 80 toneladas, que en su primer viaje no pudo ni llegar a la capital del Baix Ebre, dadas las condiciones desfavorables del cauce del río. La única navegación existente en ese momento era la de los laúdes de poco tonelaje. Finalmente, los laúdes desaparecieron del Ebro hacia la década de 1950¹².

LA INFRAESTRUCTURA PORTUARIA DE LOS ALFAQUES

Si se compara la situación de los Alfaques respecto de otros puertos de su mismo rango, como el de Palamós o el de San Feliu de Guíxols, se constata que hubo un retraso significativo en el desarrollo de proyectos y en las consecuentes obras y mejoras portuarias. Los puertos de la Costa Brava consiguen su mejor infraestructura con el cambio de siglo y con ello se favorece la consolidación del papel comercial de estos puertos, en San Carlos, la nueva situación tarda un tiempo en llegar, pero este retraso no arrastra las otras funciones portuarias ya que la utilización pesquera se ve beneficiada hacia 1915 con la construcción de un varador. Entre 1931 y 1936

la situación da un giro y se construye un muelle de carga y descarga, se draga un pequeño canal para facilitar el paso de las gabarras y se construye un tinglado para mercancías que se habilita con una grúa. También se desarrolla un proyecto de saneamiento de la playa llamada Chicago, y con ello se soluciona el problema de las inundaciones de las viviendas de los pescadores, y con el terreno ganado al mar se construye la lonja de pescado. Pero desde el interés pesquero, la obra más significativa de este periodo es la construcción del primer muelle. Todo este proceso es posible gracias al impulso de la Comisión Administrativa de los Alfaques, que con un claro signo de interés local llevó a cabo toda esta obra, teniendo en cuenta una cuidada estrategia de futuro que quedó truncada con la Guerra Civil.

Después de este periodo bélico, en 1939 el puerto pasó a formar parte del grupo de puertos de Castellón; evidentemente desaparece la Comisión Local, su política y sus proyectos. La mejora infraestructural siguió un proceso de continuos recortes, pero a lo largo de las tres décadas siguientes, hasta finales de los sesenta, se construyó un dique de 1.150 metros orientado al Sudeste, y un muelle pesquero que ofrecía abrigo

a unas 175 embarcaciones. El conjunto de estas obras y mejoras configuró la imagen contemporánea del puerto. Así, en poco más de tres décadas, desde los años 40 hasta los 70, los Alfaques pasa de ser un puerto natural, a estar dotado de una sólida y especializada infraestructura. Hacia 1960 en la Ràpita había unos 640 pescadores, cifra que representaba un 30% de la población activa local. Este numeroso colectivo se ha mantenido hasta los años 90, oscilando alrededor de los 600 activos. En todo este periodo el arrastre ha sido el sistema de pesca dominante.

En 1953 entra en funcionamiento el muelle comercial y su uso queda aún fuertemente ligado al proceso de expansión agrícola que se vive en el delta. El arroz y el trigo, junto con la sal, siguen siendo los principales productos expedidos. Pero a mediados de los sesenta, el transporte marítimo de la sal abandona su práctica secular y el relevo es inevitablemente tomado por la carretera. Unos viejos veleros que cubrían el cabotaje hacia Tarragona, Barcelona y Mallorca fueron sus últimos testigos. Mientras los componentes de los abonos se convertían en las principales mercancías entradas, gracias a las necesidades de la agricultura y de la industria local, en especial de una planta de fabricación de abonos químicos instalada en San Carlos desde mediados de los años 50. Pero a partir de 1965 se inician las prospecciones petrolíferas en la plataforma continental frente a la Ràpita; a partir de entonces, la mayor parte de las mercancías entradas a puerto corresponden al abastecimiento de los materiales de sondeo. En su etapa más reciente, la función comercial del puerto ha experimentado la misma coyuntura que la industria local, de esta forma, la principal responsable del tráfico marítimo hasta mediados de los años 80 ha sido la actividad de prospección y extracción de petróleo, y también la planta de fabricación de abonos, que entre ambas generaban más de un centenar de entradas anuales a puerto. La caída de la actividad petrolífera y el cierre de la planta química arrastran el tráfico portuario, que, a principios de los años 90, se resume en poco más de una docena de barcos mercantes al año. De esta forma se trunca una expectativa augurada por el auge del petróleo desde finales de los años 70, por el mantenimiento del cabotaje con las Baleares, por el tráfico exterior que generaba la cementera y la factoría de abonos, por la situación equidistante entre los puertos de Tarragona y Castellón, y además por la reivindicación histórica de convertirse en el puerto de las Tierras del Ebro.

LA FISONOMÍA ACTUAL

Pero todo este gran impulso no resultó en vano, ya que cedió su inercia a otras funciones portuarias que, actualmente, juegan un papel muy importante en el desarrollo del puerto: se trata de la pesca, el ocio y el deporte. El puerto deportivo, como tal, ha crecido espectacularmente en los últimos años has-

ta ofrecer unos 435 amarres¹³. La misma transformación ha hecho variar la fisonomía urbana, ya que la ciudad junto al puerto se ha transformado en un enclave turístico y de veraneo, tal como se corresponde con el gran atractivo que ofrece el litoral deltaico, aunque es el sector pesquero el que imprime más carácter al puerto de San Carlos. De hecho es la base pesquera con más embarcaciones de toda la costa catalana y se ha mantenido durante los últimos 20 años con unos 600 pescadores en activo. El mundo de la pesca tiene un peso muy importante en la economía local, y articula una variada y riquísima actividad comercial, además, la facturación de su lonja ocupa un puesto líder en el ranking catalán. En definitiva, el paisaje portuario a mediados de los 90 queda dominado por la función pesquera y por el puerto deportivo, es decir, la pesca y las actividades lúdicas actualmente señorean las dársenas de los Alfaques.

NOTAS

- (1) **Miravall, Ramon.** Tortosa any zero. Ed. Dertosa. Tortosa, 1988.
- (2) Los "ribbats" musulmanes eran monasterios-fortaleza que como lugares de culto se situaban en sitios estratégicos y que eran ocupados por hombres religioso-militares, naturalmente pertenecientes al Islam.
- (3) **Carta de Població 1251**, traducción Josep M^a Tomàs i Prats. Fulls Històrics Rapitencs. Ed. Ràpita. Abril 1988.
- (4) **Massip, Jesús.** Aproximació a la Història del Delta de l'Ebre. Ed. Ràpita, septiembre 1988.
- (5) **Beguer Pinyol.** El Real Monasterio de Santa María de la Ràpita. Imprenta Algueró y Baiges, Tortosa, 1948.
- (6) **Ramon Muntaner** en los capítulos XLVIII, XLIX i CCLXXII de su Crónica nos describe la salida de la escuadra catalana que en 1282 se dirigió hacia Sicilia y la que en 1323 se dirigió a la conquista de Cerdeña.
- (7) **Carreras Candi, F.** La navegació al riu Ebre. Col·lecció Lletres de l'Ebre. Direcció General de Ports i Costes. Generalitat de Catalunya, 1993.
- (8) **Torné y Balagué, Joan.** Síntesi Històrica, Fulls Històrics Rapitencs. Ed. Ràpita, Abril 1981.
- (9) **Oliveras Samitier, Jordi.** La fundación de la Real Ciudad de San Carlos de la Ràpita como una realización de la política ilustrada. Fulls Històrics Rapitencs, op. cit.
- (10) **Millán, Lluís.** Primer Projecte conegut d'un moll al port dels Alfacs. Ed. Revista Ràpita. Sant Carles, juny 1982.
- (11) **Millán, Lluís.** La pesca de Sant Carles de la Ràpita en xifres. Confraria de Pescadors Verge del Carme, 1986.
- (12) **Carreras Candi, F.** La navegació al riu Ebre. Op. Cit.
- (13) **Comissió de Ports de Catalunya.** Memòria 1991. Dep. Política Territorial i Obres Públiques. Generalitat de Catalunya. ●