

EL CARBONÍFERO 1º: HISTÒRIA D'UN NAUFRAGI

JAUME BLANCH AMORÓS

Soci del CERE, Flix

RESUM

En aquest treball es descriuen els orígens i les motivacions per a la construcció d'un vaixell de vapor fluvial per navegar per l'Ebre. Primer s'analitza la necessitat del transport de carbó des de la conca lignífera de Mequinensa. A continuació, es descriuen les característiques tècniques del vaixell i com un cop arribat a l'Ebre es comprovà la impossibilitat d'utilitzar-lo a gran escala per al transport de carbó per l'Ebre. Després, el vapor es va emprar per al transport de viatgers i mercaderies entre Tortosa i Móra d'Ebre. Per últim, el treball se centra en el naufragi que va patir el vaixell, el lloc on es va produir i els intents de rescatar-lo.

INTRODUCCIÓ

Tot comença amb Bladé. La referència és un record d'infantesa, una història de pirates i naufragis que el mestre Artur Bladé ens relata un parell de vegades. Qui ho havia de dir... que la recerca ens portaria a descobrir un petit vaixell de vapor: el *Carbonífero 1º*. Una història convertida en el paradigma de la moderna navegació fluvial a vapor de les darreries del segle XIX. Una història efímera, plena d'entrebancs i d'esperances frustrades.

Aquesta és la seva història segons Bladé (2006: 63-64):

Entre tants indrets amables, n'hi ha un, però, de molt dramàtic: és l'anomenada *Caldera de Mall*, retorna profunda, davant de la gran sènia de les Vilanoves, entre Benissanet i Móra. A l'altra banda del riu, sobre un turó vermellós, s'alcen les ruïnes del *Castellet de Banyoles*. En el centre d'aquest panorama, tot una mica estrany, es veu dins el riu, a flor d'aigua, una xemeneia rovellada i un munt de ferros que guarden encara la forma d'un vaixell, el primer vaporet que va navegar per l'Ebre i el qual va naufragar en aquest paratge. Aquesta història té més de mig segle. Una companyia de transports fluvials va comprar aquest vapor per al servei de passatgers entre Mequinensa i Tortosa, quan encara no hi havia carreteres.

El negoci va anar malament i l'empresa va fer dinamitar el vaixell amb la idea de cobrar l'assegurança. Descoberta la jugada, resultà un plet que va durar molts anys i en el qual van intervenir uns grans advocats de Barcelona i de Madrid. L'assumepte va arribar al Suprem i això va fer que se'n parlés més. Ja en veieu la importància. I ara, l'únic record que resta de tot és la carcassa de la Caldera de Mall, on, de petits, anàvem a jugar i a somiar en històries de pirates i naufragis.

LA CARBONÍFERA DEL EBRO

El 27 de febrer de 1880, a Barcelona, quedava constituïda una nova societat minera: la Carbonífera del Ebro, SA. Segons Fullola (2009), la nova societat rebia un traspàs de 10.200 accions pertanyents a la Carbonífera de Serós (explotadora del grup miner La Canota, dins del terme municipal de Seròs) i una forta inversió de nou capital, íntegrament català, equivalent a 6.000.000 de pessetes. Aquesta nova empresa esdevingué, amb els anys, la més important de les empreses explotadores de carbó de la conca lignítifera de Mequinensa.

L'objecte social de la nova companyia quedava escripturat de la manera següent:

[...] la explotación y aprovechamiento de las minas de carbón que posee en la provincia de Lérida, o aquellas otras que le convenga y pueda adquirir en plena propiedad o arrendamiento, carboníferas o de cualquier otro mineral, para cuyo transporte y explotación podría acordar el establecimiento y la construcción de vapores, barcas, caminos y vías férreas, enlazando las minas con las líneas generales de comunicaciones.¹

Des d'un bon començament, la nova societat concentrà bona part dels seus esforços a millorar l'eficiència del transport del carbó del peu de la mina als centres consumidors del mineral. L'objectiu era doble: d'una part abaratir de forma general el cost del transport; de l'altra, eliminar l'embut o coll d'ampolla que suposava el transport tradicional i que tenia una incidència directa en la capacitat extractiva de mineral, ja que de res servia augmentar el volum d'extracció de carbó de les mines si no hi havia capacitat per transportar-lo. S'havia d'augmentar, tot d'una, el volum de carbó transportat i, alhora, fer-ho d'una forma més ràpida.

Un dels projectes inicials fou el de construir un tren miner que permetés el transport del carbó des de la boca de la mina fins a l'embarcador de La Canota, que l'empresa tenia vora l'Ebre. La idea era transportar el mineral costa avall amb el sol ajut de la força de la gravetat, per després retornar les vagonetes buides (primer amb l'ajuda de cavalleries i després amb màquina de vapor). Fins aleshores, el transport s'havia fet per mitjà d'una "carretera", fet que comprometia considerablement el volum de carbó transportat i, de retruc, el rendiment extractiu dels jaciments. Segons Fullola (2009), l'entrada en funcionament d'aquest ferrocarril miner i les seves modificacions i millores posteriors van incidir de forma evident en els rendiments i costos de producció.

En aquella època, la major part de la producció de carbó estava destinada al consum domèstic i a les petites fàbriques de la zona (una conseqüència de

la dificultat de transport abans esmentat). Només una petita part del carbó arrencat anava destinat als grans punts d'atracció econòmica de Tarragona i Barcelona.

Descartat el transport per carretera —o camí i amb carro—, per la seva dificultat i elevat cost, i pendent encara de la construcció de la línia ferroviària Barcelona-Madrid, l'única alternativa possible era la via fluvial de l'Ebre. Tortosa es convertí així en punt de referència: el carbó arribava fins a la ciutat i d'allí es transportava per mar o principalment mitjançant el ferrocarril fins a Tarragona i Barcelona i les seves àrees d'influència. El mateix viatge del carbó propicia que els pobles ribereños de l'Ebre i la mateixa ciutat de Tortosa fossin importants consumidors d'aquests carbons.

Tortosa tiene un consumo importante por sus muchas fábricas movidas a vapor, así como Tarragona, Reus, Valls, Falset, Vilafranca, Martorell, Esparraguera, San Feliu, Papiol, Sans i Barcelona. De Tortosa a Valencia, las no menos importantes de Vinaroz, Castellón de la Plana y aún la misma ciudad de Valencia cuyo consumo no es despreciable. La mayor parte de las poblaciones dichas, a más de las fábricas de vapor, tienen hornos de cal y de ladrillos y fábricas de aguardiente en sus comarcas, sin olvidar que muchas poseen fábricas especiales de gas.²

Calia, doncs, incidir en la millora del transport fluvial, modernitzar-lo. Així neix el projecte d'adquirir un vaixell de vapor. Aquest modern vaixell, autopropulsat per vapor, havia de permetre remolcar riu avall i riu amunt combois o fileres de llauts, que actuarien així com a gavarres de càrrega, tot imitant els sistemes de transport fluvial utilitzats als rius centreeuropeus.

Aquest projecte, que com ja hem dit cercava augmentar la rapidesa del transport i augmentar la capacitat de càrrega i transport, fou, al cap i a la fi, l'únic intent seriós de superar la navegació tradicional a l'Ebre. Però lamentablement, quedà en això, en un projecte.

El 15 de juliol de 1894 s'inaugurà la línia ferroviària entre Barcelona i Saragossa.³ Aquesta via suposà una millora important per a la distribució del lignit extret per la Carbonífera del Ebro i una estocada de mort per al camí fluvial de l'Ebre.

EL CARBONÍFERO 1º: DESCRIPCIÓ DEL VAIXELL

El nom (en castellà) amb què es batejà el vaixell de vapor era tota una declaració d'intencions: *Carbonífero 1º* i aquesta la seva descripció (fig. 1):

- Propietat: l'empresa Carbonífera del Ebro, SA.
- Lloc de construcció: Lió (França).
- Draçanes: P. Demange i Màrius Latre —segons Queralt i Subirats (1999).
- Objecte i ús: “el arrastre de sus carbones por el río Ebro desde su embarcadero de las minas cerca de Mequinenza hasta Tortosa”. A més, tenia habilitada una petita càmera a popa per al transport de passatgers. (“Esta cámara se ha arreglado á petición de los pueblos ribereños del Ebro que desean utilizar el buque para trasladarse de un punto ó otro.”)

- Eslora: 20 metres —segons Queralt i Subirats (1999).
- Calat: 50 cm (poc calat: “para que pueda navegar en todas aguas por el Ebro”).
- Pes: 20 tones.
- Material del casc: ferro.
- Propulsió: una màquina de vapor que movia les pales de dues rodes disposades als laterals de la nau.
- Maquines auxiliars: una altra màquina de vapor. Funció principal: tracció i arrossegament de llaüts, emprats com a gavarres per càrrega de carbó. Funció auxiliar: generació d’energia elèctrica per fer llum.
- Capità: Rafael Dalmau —segons Queralt i Subirats (1999).

Així descrivia el vaixell la premsa de l’època:

[...] lleva una excelente máquina para el movimiento de las ruedas y otra auxiliar para dar sirga á las barcas en determinados pasos del río. Esta máquina auxiliar pone de noche en movimiento una máquina Gramme que proporciona el fluido necesario para la luz eléctrica que produce una lámpara de arco voltaico y las pequeñas luces de las lamparillas incandescentes que alumbran la máquina y la pequeña cámara que se ha arreglado á popa.

El aspecto del buque no ofrece tan buen golpe de vista como los *Ciudad de Tortosa* y *Villa de Amposta*, sin duda por la diferente clase de servicio que debe efectuar; su andar en el día de su llegada pareció ser aproximadamente el de *Villa de Amposta* ó acaso menos.

No lleva velamen de ningún género; de modo que su marcha será siempre á vapor. Las dimensiones del mismo son menores que las del *Crédito Marítimo*.⁴

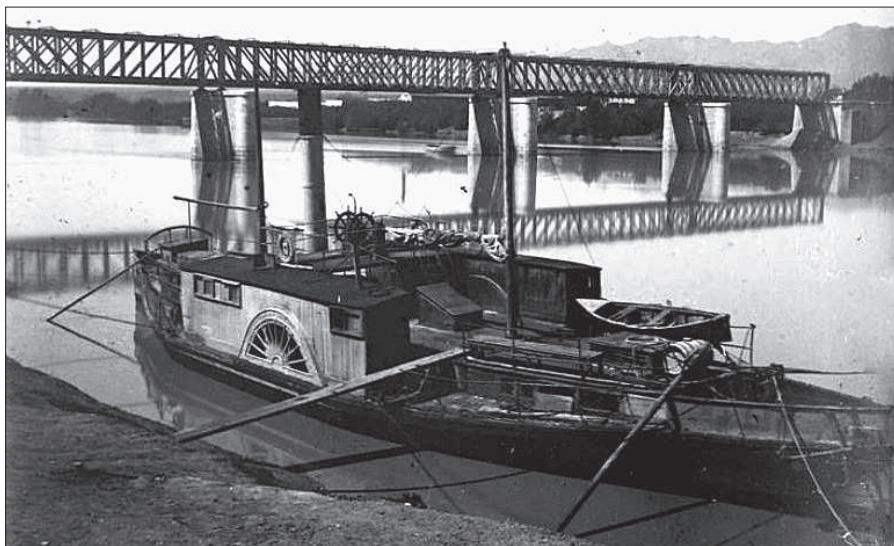


Fig. 1. Vapor Ciudad de Tortosa al riu Ebre (Fons Josep Salvany i Blanch, 1914. Biblioteca de Catalunya)

LA DINAMO DE GRAMME

De forma planera, la Dinamo de Gramme és una màquina que transformava el moviment mecànic en electricitat, concretament en un corrent elèctric continu (fig. 2). El seu inventor fou l'enginyer francès Zénobe Théophile Gramme el 1869.

L'enginy millorava considerablement un altre generador electromagnètic, l'anomenat *disc de Faraday* (1832). El disseny de Michael Faraday induïa pujades sobtades de corrent, solament quan els pols N o S de l'imant passaven prop de la bobina; per la qual cosa, la majoria de temps de moviment no es generava energia elèctrica.

L'italià Antonio Pacinotti va aconseguir resoldre aquest problema substituint la bobina giratòria per una de toroïdal enroscada a una mena d'anell, amb el qual sempre una part de la bobina estava influïda magnèticament pels imants, tot suavitzant així el corrent generat.

El mèrit de Gramme fou produir a gran escala els primers generadors comercials d'electricitat. Els primers els trobem operant a partir de 1870 (a París) i a partir de llavors va anar millorant les dinamos i introduint petits canvis.

No cal dir que la dinamo muntada al *Carbonífero 1º* fou la primera que es va veure a l'Ebre i, per tant, fou l'enginy del vaixell més destacat per la premsa de l'època.

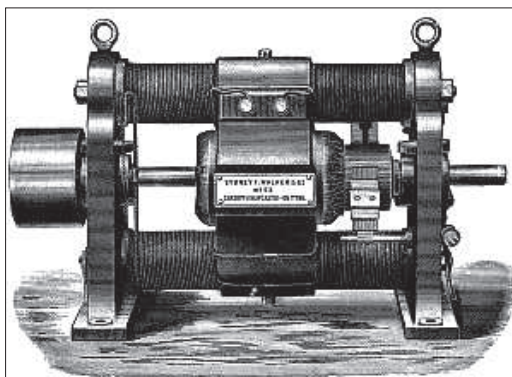


Fig. 2. Dinamo de Gramme

VIATGE DE LIÓ A L'EBRE

El 03/04/1883, el vapor *Carbonífero 1º* arribà a Barcelona procedent de Lió. El viatge es va fer per mar.

Possiblement el 16 d'abril fou batejat oficialment al port de Barcelona. Després, va reprendre el seu particular viatge i, el 17/04/1883, arribà al port de Tarragona. D'allí, el 18/04/1883, sortí direcció a Tortosa. La premsa del 18/04/1883 deia:

En la tarde de anteayer salieron a esperarle con el vapor *Ciudad de Tortosa* el representante de la *Carbonífera* y algunos amigos hasta la Cava, y aunque desde dicha noche se está esperando su llegada, a la hora en que escribimos estas líneas no se tiene noticia cierta de su esperado arribo.

Finalment, però, no arribà a Tortosa fins el diumenge:

[...] que por razón del Levante que ha reinado estos días se había visto imposibilitado de entrar en el río. A las cinco y media se detuvo á algunos centenares de metros del puente del ferrocarril, en la orilla derecha del río, continuando más tarde hasta el punto donde quedó definitivamente amarrado, cerca el Palacio episcopal, y encendiendo su luz eléctrica, que es de regular potencia.

Finalment, el diari *El Correo de Tortosa* de 28/05/1883, ens informa que:

Reparado convenientemente, el vapor *Carbonífero primero*, se han hecho las pruebas llevando a remolque dos laúdes, dando satisfactorios resultados.⁵

ELS VIATGES RIU AMUNT I LA CONSTATACIÓ DE LA IMPOSSIBILITAT DEL PROJECTE DE TRANSPORT DE CARBÓ A GRAN ESCALA PER L'EBRE

El primer viatge documentat fou el que presumiblement (ho diem així perquè desconeixem si finalment es portà a terme) havia de portar el nou Consell d'Administració de la societat Carbonífera del Ebro, escollit en Junta General el 30 de maig de 1883, des de Tortosa fins a les mines del terme de Seròs:

Luego se discutió la reforma de algunos artículos de los Estatutos y se procedió á la elección del Consejo de Administración, resultando elegidos por mayoría de votos: vocales efectivos, D. Joaquín Parellada, don Francisco Taulina, don Joaquín Comas, don José Oriol Vives, don E. Romá Oliver, don Sebastián Salvadó, don Bonifacio Escofet, y suplentes, don Juan Canellas y don Francisco Miró, terminándose la sesión dando un voto de gracias a la Junta saliente.

El nuevo Consejo de Administración al tomar posesión de su cargo, su primer acuerdo ha sido pasar todos sus individuos a las minas, y allí mismo y personalmente tomar las disposiciones necesarias para empezar la explotación en grande escala y poder servir los pedidos de carbón que tanto de la provincia de Tarragona como del Reino de Valencia, tiene ya la Compañía, á cuyo fin han salido ya de esta capital con dirección á Tortosa, a donde les aguarda para remontar el río Ebro hasta las Minas, el vapor de propiedad de la Compañía *Carbonífero 1º*, listo ya de las pequeñas reparaciones que la práctica aconsejaba para acelerar su marcha.

La premsa d'aquells dies diu que el vaixell "lleva material para el tranvía de vapor que se está construyendo desde las minas á Mequinenza". El *Correo de Tortosa* del dia 20/04/1883 escrivia: "Con el tren de carga de la madrugada de anteayer llegó a esta estación la máquina de vapor para el tranvía que debe arrastrar los vagones del mineral desde las minas al río, y desde esta, será trasportada dicha maquinaria con el mencionado vapor."

Qui sap si fou la mala experiència d'aquest viatge o de la constatació de la impossibilitat del projecte que, tan sols sis mesos després, la societat Car-

bonífera del Ebro ja s'havia desfet del vaixell. Així ens ho diu una crònica del diari el *Correo de Tortosa* de 07/11/1883: "HR pasado A, ser de propiedad particular el vapor *Carbonífero 1º* que hizo construir una sociedad de Barcelona para la explotación de carbones. | Dícese que el nuevo adquirente lo destinará, para el transporte de viajeros y mercancías de ésta a Mora de Ebro."

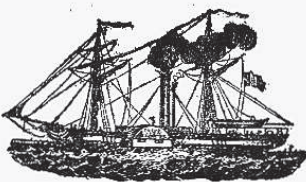
Durant aquests sis mesos, sols tenim notícia d'un altre viatge del *Carbonífero* a Móra d'Ebre a les darreries del mes d'octubre d'aquell any.

ESTABLIMENT D'UNA RUTA DE TRANSPORT DE VIATGERS I MERCADERIES DE TORTOSA A MÓRA D'EBRE I VICEVERSA

Els nous propietaris del vapor fluvial, ara ja anomenat simplement *Carbonífero*, durant el mes de novembre i desembre de 1883, intentaren organitzar una ruta de transport de viatgers i mercaderies de Tortosa a Móra d'Ebre. La ruta havia de fer escala en els pobles riberencs de Xerta, Benifallet, Miravet, Benissanet i Móra d'Ebre, tant d'anada com de tornada.

Els viatges de pujada, riu amunt, s'havien de fer els dimarts, dijous i dissabtes de cada setmana, tot retornant a Tortosa, riu avall, els dilluns, dimecres i divendres (fig. 3).

El preu del viatge era superior a la pujada que a la baixada. Així, de Tortosa a Miravet o Benissanet o Móra costava 3 pessetes i el trajecte invers 2 pessetes. De Tortosa a Benifallet, costava 1,50 pessetes de pujada i 1 pesseta de baixada. I finalment de Tortosa a Xerta, 1 pesseta, i de Xerta a Tortosa, 75 cèntims.



VAPORES POR EL EBRO.

Todos los martes, jueves y sábados de cada semana, saldrá de ésta el vapor CARBONIFERO del desembarcadero de San Jaime, llegando el mismo día á Mora, regresando de este último punto los lunes, miércoles y viernes, haciendo escala en los pueblos siguientes: Cherta, Benifallet, Miravet, Benissanet y Mora.

PRECIO DE PASAGE.

De Tortosa á Mora.	3	pessetas.
De id. á Miravet y Benissanet.	3	"
De id. á Benifallet.	1 50	"
De id. á Cherta.	1	"
De Mora á Tortosa.	2	"
De Miravet y Benissanet á id.	2	"
De Benifallet á idem.	1	"
De Cherta á idem.	75	"

NOTA.—Se admite carga para todos los puntos de la línea. Sobre las condiciones y transportes informará el con-ignatario, *Rafael Lleida*.

Fig. 3. Anunci
al Correo
de Tortosa
(15/03/1884,
p. 4)

No hem pogut esbrinar la identitat del propietari, però sí la del consignatari de la línia, que era el senyor Rafael Lledó.

Els viatges regulars probablement s'iniciaren el mes de març de 1884. Així, trobem notícia al *Correo de Tortosa* del 04/03/1884: "El vapor *Carbonífero 1º*, que salió ayer de ésta en dirección á Mora de Ebro, ha regresado hoy, y como anunciamos a nuestros lectores, continuará los viajes que tantas ventajas han de proporcionar a los pueblos ribereños."

ELS ENTREBANCS: "REPARACIONES DE ESCASA IMPORTANCIA"

Durant l'efímera vida del *Carbonífero*, la premsa contínuament es fa ressò de les seves dificultats de navegació. Curiosament sempre s'intenten minimitzar els problemes... tal vegada amb l'esperança o el desig de l'èxit de la moderna navegació fluvial per l'Ebre a la qual els cronistes de l'època volien encoratjar els lectors.

El calat de les embarcacions a vapor s'havia revelat com un dels problemes més importants per a la pràctica d'aquests vaixells fluvials. La mateixa *Carbonífera* del Ebro, quan encarregà el vaixell a les drassanes de Lió, demanà limitar-ne el calat, tant que aquest fet va dificultar la seva travessia marítima des de Lió fins a Barcelona.⁶

Aquesta decisió de reduir al mínim possible el calat de l'embarcació, probablement, no va ser aliena als problemes que s'havien trobat els vaixells de vapor que anteriorment havien intentat navegar per l'Ebre.⁷

De la curta vida del *Carbonífero* en tenim documentats un reguitzell de problemes: *Diario de Tarragona* (28/11/1883). "El lunes al amanecer salió de Tortosa en dirección a Mora de Ebro el vapor *Carbonífero 1º*, llegando a Cherta a las once menos cuarto, pues tuvo que largar anclas dos ó tres veces á consecuencia de unos ligeros desperfectos que sufrió la máquina, los que fueron reparados prontamente." *Diario de Tarragona* (01/12/1883). "[...] pues en breve se efectuarán algunas reparaciones de escasa importancia, aunque imprescindibles, para que el mencionado vapor pueda emprender los anunciados viajes." *Diario de Tarragona* (25/04/1884). "Anteayer embarrancó en las inmediaciones del Azud de Cherta el vapor *Carbonífero*, que, como de costumbre, dirigíase á Mora de Ebro."

EL NAUFRAGI

Diario de Tarragona (15/05/1884) (Del *Correo de Tortosa*):

Anteayer por la tarde se hundió en las inmediaciones de Mora de Ebro el vapor *Carbonífero*, quedando completamente sepultado en el río, excepto el remate de la chimenea que se ve sobre la superficie del agua. Afortunadamente, no hay que lamentar, según se nos ha dicho, desgracia alguna personal.

La compañía aseguradora del vapor ha enviado buzos al lugar del suceso para averiguar la causa del siniestro y ver si es posible sacar á flote el vapor.

De les breus notícies aparegudes a la premsa de l'època (*La Opinión*, *Diario de Tarragona*, *El Liberal* o *Correo de Tortosa*), podem datar el naufragi el diumenge dia 11 de maig de 1884 (curiosament l'únic dia de la setmana que no feia viatges).

Iniciats els treballs de rescat del vaixell, però, es van suspendre ràpidament. La causa: "La avenida del Ebro [que] durante estos días habrá impedido el sacar á flote el vapor *Carbonífero*", la qual segons el *Correo de Tortosa* provocà que a Tortosa les aigües de l'Ebre pugessin tres metres i mig per damunt del seu nivell habitual.

La mateixa avinguda causà danys al vaixell un cop enfonsat. Així, al *Diario de Tarragona* de 31/05/1884, es diu que "anteayer pasó por Tortosa, arrastrado por la corriente del Ebro, el almacén de las ruedas de dicho vapor, y según se nos ha referido, ayer fueron retenidos algunos trozos del mismo en Cherta". Malgrat això, hom esperava poder reflotar el vaixell sense danys irreparables.

Els treballs, doncs, hagueren d'esperar el descens de les aigües de l'Ebre.⁸ Finalment el mes de juliol es reprengueren els treballs de reflotament de la nau: *El Sufragio* (25/07/1884). "Se han emprendido otra vez los trabajos para sacar de las aguas del Ebro el vapor *Carbonífero*, que está sumergido entre el trayecto de Mora á Benifallet. | Se cree más fácil que antes la operación, por el descenso de las aguas del río, suponiéndose también que saldrá en bastante buen estado."

Recordem en aquest punt, el relat d'en Bladé referint-se a un possible sabotatge del vaixell. Malgrat les referències a la companyia asseguradora aparegudes en la premsa del moment, no hem pogut verificar la història descrita per Bladé, ni de bon tros, la voladura premeditada del vaixell.

LA TÉCNICA "PARA ELEVAR BARCOS HUNDIDOS"

La crònica del rescat del *Carbonífero* ens deparava una gran sorpresa: la tècnica que es prova per tal de reflotar el vaixell. Però no és una tècnica qual-sevol, és la tècnica que secularment s'havia emprat per tal de treure del fons del riu els llaüts enfonsats.

El medio empleado en dicha prueba es *el que se usa en el río para elevar barcos hundidos*. Pusieron á cada lado del vapor dos grandes embarcaciones, unidas las cuatro por grandes amarras, y por agujeros practicados, las han llenado de agua. Hundidas que fueron, procedieron á amarrarlas al vapor, por medio de gruesas maderas, pasando á sacar el agua. Obedeciendo al principio de Arquímedes, han ido subiendo, y á tener potencia suficiente, debía subir también el vapor; pero como iban á romperse los maderos y demás pertrechos que las unían, han tenido que desistir de estos trabajos. Había también un buzo ocupado en estas operaciones, hasta ahora inútiles, para sacar el *Carbonífero*.⁹

La tècnica consistia a situar paral·lelament, a costat i costat del llaüt enfonsat, altres dos llaüts a superfície, units amb taulons o bigues de fusta (fig. 4). A continuació, es procedia a passar cordes gruixudes per davall de la nau

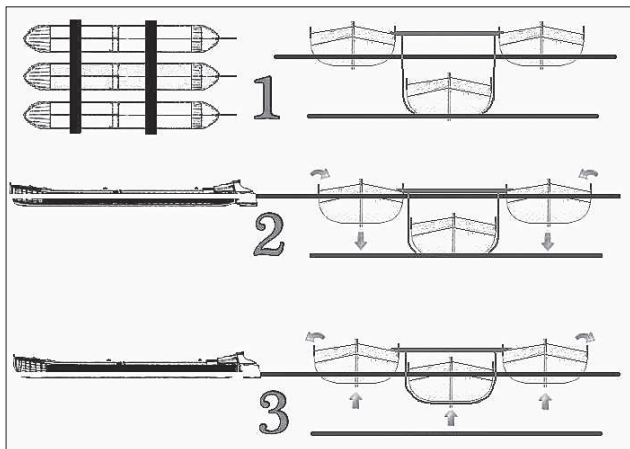


Fig. 4. Tècnica
per reflotar llaüts
(J. Blanch 2012)

enfonsada. El pas següent era omplir els llaüts d'aigua fins a la soleta, practicant forats al casc del llaüt per davall de la línia de flotació, tensar i lligar bé les cordes i procedir al buidatge d'aigua un cop tapats els forats del casc. El buidatge de l'aigua feia pujar els llaüts i amb aquests la nau enfonsada, que d'aquesta manera era arrancada de la llera del riu. Cal suposar que l'operació d'omplir i buidar l'aigua dels llaüts auxiliars es devia repetir tantes vegades com fos necessari, tot combinant aquesta operació, amb una maniobra d'apropament a la vora, a menys fondària, de les embarcacions.

EL LLOC DEL NAUFRAGI

Poques són les referències del lloc del naufragi a la premsa de l'època. Tan sols se'ns parla d'un lloc indeterminat entre Móra d'Ebre i Benifallet, tot puntualitzant en algun cas que "se hundió en las inmediaciones de Mora de Ebro".

D'altra banda, l'Artur Bladé concreta més la ubicació del naufragi (fig. 5) i el situa a: "[...] l'anomenada Caldera de Mall, retorna profunda, davant de la gran sènia de les Vilanoves, entre Benissanet i Móra. A l'altra banda del riu, sobre un turó vermellós, s'alcen les ruïnes del Castellet de Banyoles."

Malgrat no ho hem pogut ubicar exactament, "l'anomenada Caldera de Mall" sí que trobem a la zona el "Mas del Mall", tot just a la vora de la carretera que puja de Tortosa, abans d'arribar al km 60. També queden clarament localitzades les Vilanoves i el poblat ibèric del Castellet de Banyoles (fig. 6).

Però, la consulta de la cartografia actual del lloc ens depara una sorpresa que no esmenta Bladé, probablement perquè el lloc és de creació posterior. Ens referim a una illa que ocupa aproximadament 10 hectàrees i que està situada a la banda dreta del riu, al sud de la desembocadura del riu Sec. Aquest indret, que pertany al municipi de Móra d'Ebre, és l'illa del Vado del Vapor (fig. 7).

Certament, no hem trobat físicament el petit vaixell de vapor, però tot fa pensar que aquest és el lloc del naufragi.

Fig. 5. Mapa del lloc descrit per A. Bladé (Font: ICC. Vissir v3.3 2012. Mapa topogràfic 1:50.000)

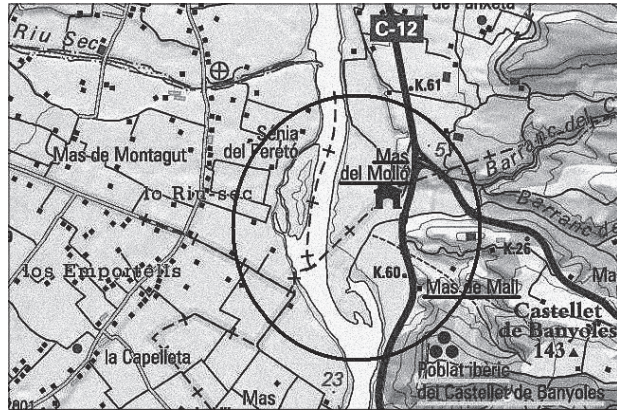


Fig. 6. El 1914 l'illa del Vado del Vapor encara no estava formada (Font: ICC.: Mapa planimètric de Móra d'Ebre. 1914)

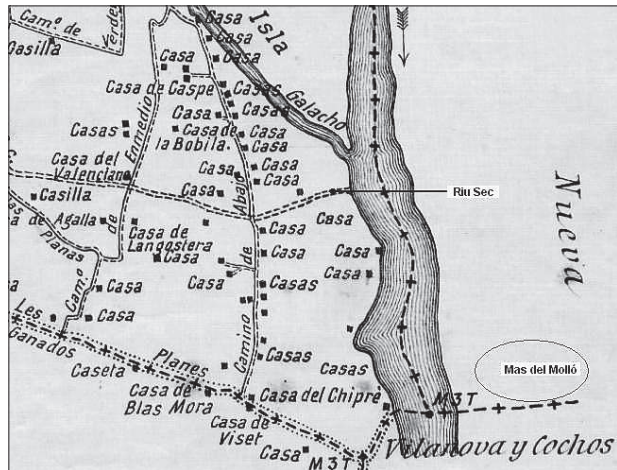
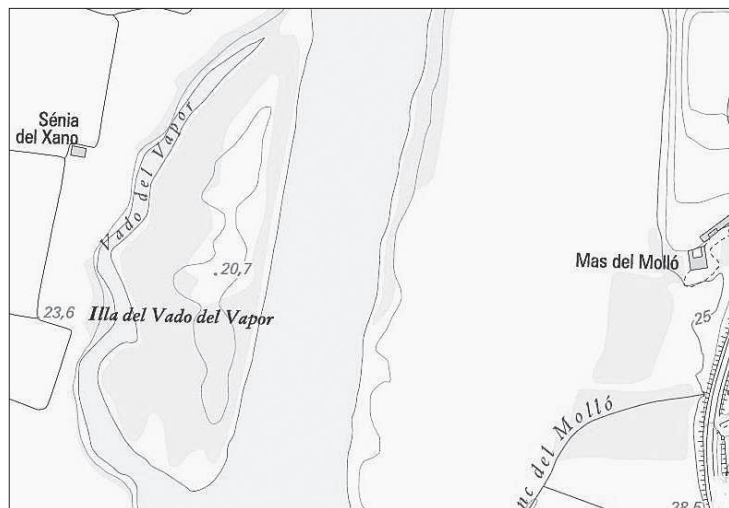


Fig. 7. Estat actual de l'illa del Vado del Vapor (Font: ICC. Vissir v3.3 2012. Mapa topogràfic 1:10.000)



Actualment, l'illa del Vado del Vapor i la platja de Molló és un dels espais del complex de zones humides de les illes de l'Ebre.¹⁰

EPÍLEG

L'Ebre va deixar navegar per les seves aigües quan ell va voler. Els riberencs mai no van poder desembravir el riu per a la navegació. Amb la seva força imprevisible, va soterrar amb pedres i fang la il·lusió de la navegació fluvial moderna, i com una riuada es va endur durant molts anys el progrés industrial a les ribes de l'Ebre.

BIBLIOGRAFIA

BLADÉ DESUMVILA, A. (2006): *Benissanet*, dins *Obra completa. Cicle de la terra natal I*. Vol. 1. Cossetània Edicions, Valls.

BLADÉ DESUMVILA, A. (2007): *Visió de l'Ebre català*, dins *Obra completa. Cicle de la terra natal II*. Vol. 3. Cossetània Edicions, Valls.

CARRERAS CANDI, F. (1993): *La navegació al riu Ebre. Notes històriques*. Direcció General de Ports i Costes / Amics de l'Ebre, Barcelona.

FULLOLA FUSTER, J. (2009): *La conca lignítifera de Mequinensa (Ebre/Segre). Una societat rural minera (1860-1950)*. Universitat de Lleida. Tesi doctoral. Disponible en línia: <www.tesisenxarxa.net/TDX-0713109-175444>

QUERALT TOMÀS, M.C.; SUBIRATS ARGENTÓ, M. (1999): "La navegació per l'Ebre. Els vaixells de vapor: 1856-1929". *Recerca 3*: 161-175. Arxiu Històric Comarcal de les Terres de l'Ebre / Centre d'Estudis Històrics del Baix Ebre, Tortosa.

Prensa consultada

<i>Diario de Tarragona</i>	05/02/1963
<i>Diario de Tarragona</i>	03/04/1983
<i>Diario de Tarragona</i>	18/04/1983
<i>Diario de Tarragona</i>	19/04/1983
<i>Correo de Tortosa</i>	20/04/1983
<i>La Opinión</i>	20/04/1983
<i>Diario de Tarragona</i>	25/04/1983
<i>Correo de Tortosa</i>	24/05/1983
<i>La Verdad</i>	10/06/1983
<i>La Verdad</i>	24/10/1983
<i>Correo de Tortosa</i>	07/11/1983
<i>Diario de Tarragona</i>	28/11/1983
<i>Correo de Tortosa</i>	29/11/1983
<i>Diario de Tarragona</i>	01/12/1983
<i>Correo de Tortosa</i>	04/03/1984

<i>El Sufragio</i>	09/03/1984
<i>Correo de Tortosa</i>	15/03/1984
<i>Correo de Tortosa</i>	17/03/1984
<i>Diario de Tarragona</i>	30/04/1984
<i>Diario de Tarragona</i>	03/05/1984
<i>Diario de Tarragona</i>	15/05/1984
<i>La Opinión</i>	15/05/1984
<i>El Liberal</i>	17/05/1984
<i>Correo de Tortosa</i>	24/05/1984
<i>Diario de Tarragona</i>	27/05/1984
<i>Diario de Tarragona</i>	31/05/1984
<i>Diario de Tarragona</i>	24/07/1984
<i>La Correspondencia Española</i>	25/07/1984
<i>El Sufragio</i>	25/07/1984
<i>La Correspondencia Española</i>	26/07/1984
<i>La Correspondencia Española</i>	26/07/1984
<i>Diario de Tarragona</i>	30/07/1984
<i>Diario de Tarragona</i>	31/07/1984
<i>La Dinastía</i>	31/07/1984
<i>La Dinastía</i>	31/07/1984
<i>Correo de Tortosa</i>	28/05/2023
<i>Correo de Tortosa</i>	27/11/2023
<i>Correo de Tortosa</i>	26/05/2024

NOTES

1. "Escritura de reorganización de la sociedad anónima denominada la Carbonífera del Ebro, autorizada por D. José Fontanals y Arater". Article 2. Recollit per Fullola (2009).

2. "Datos generales sobre la explotación de las minas de carbón de la Sociedad Anónima la Carbonífera del Ebro". Citat per Fullola (2009: 410).

3. Obres que foren iniciades per Compañía de los Ferrocarriles de Tarragona a Barcelona y Francia (TBF) i acaba per Compañía de los Ferrocarriles de Madrid a Zaragoza y Alicante (MZA) després de la fusió d'ambdues companyies ferroviàries.

4. Els vaixells *Villa de Amposta* i *Ciudad de Tortosa* foren els dos únics vaixells de vapor contemporanis al *Carbonífero 1º*, tots tres arribaren a Tortosa al 1883, encara que la vida d'aquells fou mes llarga (fins la primera i segona dècades del segle xx, respectivament). Aquests vaixells eren propietat de Crédito Marítimo i mai no varen remuntar el riu més amunt de Tortosa. És a dir, el *Carbonífero* durant el 1883 i 1884 fou l'únic vaixell de vapor que navegà per l'Ebre més amunt de Tortosa.

5. Crònica de societat (*Correo de Tortosa* de 24/05/1883): "Ayer a las nueve de la mañana se zurraron de lo lindo dos jóvenes de 16 a 17 años á bordo del vapor *Carbonífero 1º*. Apercibidos los encargados de la custodia del buque, les obligaron a salir del mismo, reanudando la riña ambos contendientes en cuanto saltaron a tierra, sin que las muchas personas que haba por aquellas inmediaciones tratasen de intervenir, ni pacificarlos, por cual motivo se estuvieran pegando por espacio de algún tiempo."

6. *Diario de Tarragona* de 03/04/1983: "Parece que la causa de su tardanza ha sido el no haber podido salir al mar en todos estos días un vapor de río que no tiene más de cincuenta centímetros de calado."

7. Els primers vapors que van solcar les aigües de l'Ebre varen ser els de la Real Compañía de Canalización del Ebro. El primer en arribar va ser el *Cinca* (1856) i després l'*Ebro* (1867). Tots dos estaven inicialment destinats al transport de mercaderies entre Mequinensa i Tortosa, encara que la major part de la seva activitat finalment va consistir a remolcar embarcacions i transportar mercaderies des de Tortosa i Amposta fins al port del Alfacs. En aquest cas, no hem pogut corroborar cap viatge aigües amunt de Tortosa, però si en van haver va ser de manera efímera.

A aquests dos vaixells de vapor els seguiren el *Gállego*, el *Segre* i el *Zaragoza* (1858) també de la Real Compañía de Canalización del Ebro. No tenim constància sobre el servei realitzat per aquests vaixells, ni sobre les rutes navegades, solament algunes referències sobre la dificultat de navegació Ebre amunt: "En 1858, el vapor *Zaragoza* llegó a Escatrón, si bien parece que no prodigaron sus visitas los barcos de la Compañía a dicha localidad zaragozana, ya que debían aligerar la carga para poder remontar los últimos kilómetros de trayecto" (Queralt i Subirats 1999).

L'any 1873, acaba la història d'aquests vaixells per l'Ebre. Arran de la crisi de la Companyia, el vapor *Ebro* fou subhastat i finalment desballestat pel seu adquiridor. Els altres quatre, també embargats, acabaren arraconats a la dàrsena de Sant Carles de la Ràpita, on acabaren fent-se malbé.

Fins al *Carbonífero*, cap vaixell de vapor no establí ruta de navegació aigües amunt de Tortosa.

Després del *Carbonífero*, vint i nou anys després, el 1913, fou el *Ligero* el que agafà el relleu en la ruta fluvial Móra d'Ebre-Tortosa. I encara que no podem precisar fins quan durà aquest servei, el que sí que sabem és que el 1929 els vaixell de vapor van desaparèixer per sempre més de l'Ebre.

8. Aquell mateix any, Francesc Carreras Candi, documentà que el 17 de setembre de 1884, a Xerta, el nivell de les aigües de l'Ebre arribaren a 7,24 metres sobre el nivell normal —Carreras (1993).

9. Aquesta descripció la trobem (en idèntica redacció) a premsa diferent de l'època (*Diario de Tarragona*, *La Dinastía* i *Diario de Tortosa*). Resulta habitual que els diaris d'aquells anys es copiaven, fil per randa, les notícies uns als altres, tot citant o no el diari copiat.

10. Informació disponible a: <http://www20.gencat.cat/docs/dmah/Home/Ambits%20dactuacio/Medi%20natural/Sistemas%20dinformacio/Inventari%20de%20zones%20humides/Enllacos%20relacionats/lebre/documentos/19003006_Illa_del_Vado_del_Vapor_i_Platja_del_Mollo.pdf>