

MEDI AMBIENT

El cap de Costes, el Trabucador i Infosa

El Canal de TV Terres de l'Ebre va publicar el dia 7 d'abril una entrevista amb l'actual cap de Costes, que no puc deixar de comentar. El nou cap va reconèixer que durant molts anys, Costes havia estat tolerat el pas de vehicles pel Trabucador, tot i que segons la Ley de Costas no es podia permetre. Aquesta tolerància va fer possible que Infosa, l'empresa que actualment gestiona les salines, pogués fer servir la barra com a carretera per al seu transport de la sal. Certament, l'esmentada permissivitat no ha estat cosa de l'actual cap de Costes, ja fa molts anys que Costes, amb governos i governs de diversos colors polítics, s'ha estat consentint irregularment el pas de vehicles pel Trabucador. El nou cap de Costes va manifestar, també en aquella entrevista, la voluntat d'aportar sorra per restaurar al més aviat possible (durant maig i juny) la part emergida de la barra. Va afegir, que donada la debilitat del Trabucador per manca de suficient aportació natural de sorra, segurament caldrà anar repetint periòdicament aportacions artificials. D'altra banda, va anunciar la possibilitat (no una intenció ferma) de restringir en el futur el pas de vehicles pel Trabucador. Precisament ara, quan Infosa s'ha convençut que treure la sal per la

barra té molts de riscos i anuncia el seu propòsit de disposar de pontones transbordadores per poder treure els camions per mar. Costes de Tarragona (que devia de saber que la dinàmica peculiar i natural del Trabucador inclou trencaments) fa ja molts anys, va deixar caure les salines en un parany. Va tolerar treure la sal amb camions per la barra i en arruïnar-se el moll de fusta de les salines, la comercialització de la sal va passar a dependre exclusivament de la mal suposada estabilitat del Trabucador. En conseqüència, no fer ara excepcionalment aquesta obra de reparació de la barra és deixar les salines a l'estacada, sense poder treure la sal fins que no disposi de les pontones per poder treure-la per mar. En aquest context, tot i que em sembla una reparació feta fonamentalment en benefici d'Infosa, crec que "excepcionalment" aquesta obra sembla tolerable, especialment si a partir d'ara es restringeix definitivament la circulació de vehicles tal com correspon segons la Llei de costes.

El que a mi, com a expert en dinàmica deltaica, em sembla imrepresentable és que el cap de Costes de Tarragona, en l'entrevista esmentada, justificués la reparació urgent del Trabucador aduint argumentacions sobre la dinàmica

deltaica, tals com que la debilitat de la barra és deguda a la insuficient arribada natural de sorra al Trabucador, i més, relacionant-la amb la manca de cabal sòlid de l'Ebre. Això és absolutament fals. Ja s'han dit prou disbarats sobre la dinàmica costanera del Delta. No cal que precisament el cap de Costes de Tarragona en digui més. La realitat és que tots els trams de costa del Delta amb una obliquïtat similar a la del Trabucador, respecte de l'onaatge de llevant (com la Marquesa) són regressius des de sempre, per naturalesa, amb independència de l'Ebre. Si el cap de Costes encara no té clars els diagnòstics de les problemàtiques del Delta i es planteja reparacions futures de la barra per una suposada debilitat actual, és que no han servit de res tots els estudis tècnics i científics realitzats. Un d'ells (Caracterització de la Problemàtica y Alternativas de Gestión y Actuación para las Costas del Delta del Ebro) va ser encarregat per la mateixa Direcció General de Costas de Madrid, conjuntament amb la Universitat de Barcelona i la Politècnica de Catalunya, i va ser acabat al desembre del 2000. Sr. Cap de Costes, vostè, biòleg de formació, no pot ignorar ni menysprear els estudis tècnics encarregats per l'organism

me del qual vostè depèn, com si no existissin. Així no anem bé.

El Trabucador funciona exactament com ho ha fet sempre. No necessita salvadors. Ha sofert regressió i trencaments des que es va formar i precisament per la regressió de la seva costa exterior migra cap a la badia, amb l'ajut del traspàs (trabucament) de sorra per sobre de la barra durant les llevantades. En aquesta línia, cal tenir present un document de 1779, conservat a l'Arxiu de Simancas, amb referència Gerra moderna núm. 3327. Aquest document fa menció d'un fort trencament de la barra. En aquella època el riu vomitava sorra a dojo i tot i això el Trabucador també sofria migració, deguda a l'ancestral regressió de la seva costa exterior, i forts trencaments. L'excepcional trencament succeït a finals de gener és tan excepcional com ho va ser el temporal Glòria, i en aquest sentit es pot considerar "normal".

Des de la perspectiva de la conservació dels espais naturals els trencaments de la barra no es poden considerar problema perquè formen part de la seva dinàmica natural i del procés de la seva migració. Barreres amb dinàmica i trencaments similars als del Trabucador són relativament comunes en al-



Antonio Canicio
geòleg

tres parts del món, però, la del Trabucador, és un cas únic a Espanya. Existeix moltíssima bibliografia científica geològica al respecte.

El Trabucador és un espai protegit, per tant, cal protegir-lo, però no com una via de comunicació, en contra de la "ley de Costas" i en benefici INFOSA, sinó protegit sobretot la seva singular dinàmica evolutiva, migratòria, amb trencaments inclosos. No sols mereixen protecció els éssers vius com els ocells. També la mereixen les formacions geològiques singulars i la seva dinàmica natural, com són el Delta en el seu conjunt i especialment una barrera dinàmica i singular com el Trabucador. En aquest context, no sembla correcte que Costes de Tarragona pugui pensar, com deia a l'entrevista, anar fent amb relativa freqüència aportacions de sorra a la barra, amb diners dels contribuents. Especialment si s'hagués de continuar tolerant indefinidament el pas de vehicles sense restriccions, en contra de la Ley de Costas.