

TEMPS ERA TEMPS

Els assuts a l'Ebre

Esta setmana hi ha hagut dos notícies que tenen com a referència els assuts al riu Ebre. La primera explica els treballs que s'estan realitzant a l'assut de Xerta per a reparar esclotxes i filtracions a la llosa de la represa; i la segona fa esment a l'informe negatiu de la Confederació Hidrogràfica de l'Ebre per a construir tres minicentrals hidroelèctriques sobre tres nous assuts al riu, a Campredó, Benifallet i Garcia.

Josep Bayerri Raga,
periodista



La construcció de rescloses als rius són obres d'enginyeria hidràulica conegudes des de temps immemorials. En l'època de l'imperi romà el seu objectiu era elevar el nivell de la làmina d'aigua dels rius per donar sortida a aqüeductes que, per gravetat, permetessen abastir les ciutats. Amb els àrabs els assuts donaven origen a sèquies de regatge per als cultius agrícoles. El primer assut de Xerta (1441) tenia esta finalitat malgrat que el projecte no va reeixir i es va abandonar prompte. Tres segles després (1769) es comença a bastir l'assut actual tot i que es trigarien cent anys a construir el conegut com a Canal de la Dreta que, en principi, tenia l'objectiu d'alimentar el canal de navegació que des d'Ampostà permetia la sortida de les embarcacions al mar pel port dels Alfacs, evitant els problemes de la barra sorrenca a la desembocadura. L'altre assut existent al llit principal de l'Ebre català fou construït (1985) a Ascó per a la captació d'aigua destinada a la refrigeració de la central nuclear.

El segle XVIII fou l'època en què els assuts es construïen bàsicament per possibilitar la navegació fluvial a tots els països d'Europa; moltes vies flu-



L'Assut de Xerta té una triple funció: origen dels canals de regadiu, resclosa per a la navegació i base d'una minicentral hidroelèctrica.

vials encara estan en ús adaptades a noves tecnologies. Quan el 1994 la Generalitat va endegar el projecte de navegabilitat del tram final del riu Ebre, entre Móra i la desembocadura, ho feu fent treballs de dragat d'un canal a la llera del llit del riu. Va haver-hi veus qualificades que van avisar sobre la inutilitat de les obres per les característiques del mateix règim fluvial. Suggestien que per fer navegable un riu com l'Ebre l'única possibilitat era mitjançant un sistema de rescloses que garantiren un calat constant tot i la necessitat de construir sistemes d'elevadors o rescloses per salvar el desnivell. El temps ha demostrat que tenien raó i la navegabilitat és avui una proclama imaginativa

amb l'absurd d'un moll d'atracament a Tortosa (on era el Club de Rem) al qual no es pot accedir perquè s'ha format una illa de terra davant. Als enginyers de la Generalitat només els hauria calgut viatjar al sud de França i mirar com ho van fer allí, on la navegabilitat fluvial és avui un reclam turístic important.

Anys després de la construcció de les grans preses per la producció d'energia elèctrica durant els anys cinquanta a seixanta del segle passat (Escalaes 1955, Canelles 1960, Santa Anna 1964, Mequinensa 1965, Riba-roja 1967), les companyies es van dedicar a bastir minicentrals amb inversions econòmiques més reduïdes i menor impacte am-

biental. Per això la base fou utilitzar els salts d'aigua a assuts ja existents o construir-ne de nous. A finals del segle es van iniciar les obres de la minicentral a l'assut de Xerta que va entrar en servei el 2002. Paral·lelament, l'any 1997, l'empresa catalana Sercosa, que ja ha posat en servei una vintena de minicentrals a altres tants assuts a la conca de l'Ebre, va presentar el projecte de construir-ne tres de nous al tram final del riu, a Garcia, Benifallet i Campredó. Este darrer crearia una làmina d'aigua a una altura de dos metres sobre l'estiatge mínim, fet que faria que el nivell del riu a Tortosa es mantingués estable superant totes les voreres que ara són visibles. La iniciativa va quedar abandonada perquè no va rebre el suport de les institucions locals i per l'oposició de diversos sectors socials. El 2016 es va reactivar el projecte amb nous estudis que farien referència a la incidència econòmica que suposarien les obres i la posterior repercussió turística per actualitzar la navegació fluvial en crear un nivell navegable adequat. Segons els promotors, l'actual pronunciament per la Confederació Hidrogràfica és un pas necessari en la gestió de l'expedient, però que no suposa la paralització perquè, en definitiva ha de ser el Ministeri qui ho autoritze. ■