

La navegació que no acaba de ser

El dijous de la setmana passada va començar la campanya de navegació fluvial d'aquest any. Això vol dir que la resclosa de l'assut de Xerta estarà oberta en hores diürnes i que, en teoria, es podrà navegar des de la desembocadura fins a Ascó

TORTOSA Redacció



La història més que mil·lenària d'aquestes comarques està indefugiblement lligada a l'Ebre i la seva navegació. Això era així fins fa segle i mig, quan el riu esdevenia el principal eix de comunicacions entre els pobles riberencs i d'aquests amb la resta del país. Són coneixuts, per exemple, entre altres molts esdeveniments, que la conquesta de Tortosa als sarraïns, el 1149, fou possible perquè els genovesos varen transportar les forces atacants fins a les portes de Tortosa per via fluvial, o que el bisbe de Tortosa Adrià d'Utrecht, en ser elegit papa el 1522, es va traslladar des de Navarra, on era, fins a Tortosa, navegant pel riu.

L'any 1863 encara el port fluvial de Tortosa enregistra un important tràfic; aquell any es varen embarcar 50.000 tones de mercaderies, amb una matrícula de 102 vaixells de cabotatge i 81 de navegació fluvial enregistats a la comandància de la província

marítima de Tortosa. Els darrers intents foren la pujada fins a Tortosa d'un vaixell de guerra, el torpeder n. 1 de l'Armada Espanyola el 1915, i el vaporet *Anita*, que feia un servei regular de passatge i càrrega entre Tortosa i la Cava entre 1916 i 1928. Jo encara recordo moments de la meua infantesa que anàvem a jugar vora el riu i davant de la Fonda de Favaro, que després fou Fonda Ebre i ara un bloc d'habitatges, avaraven els llauts, normalment un parell i fins a tres en paral·lel; una corriola sobre una plataforma de fusta permetia treure'n les mercaderies. La construcció de la presa de l'embassament de Mequinensa el 1964 va suposar la definitiva desaparició del tràfic fluvial que encara feien llauts que transportaven carbó.

El neguit per la navegació pel riu sempre ha estat present en l'ànim dels tortosins i riberencs en general. Poc abans de la Guerra, l'historiador i polític Francesc Carreras Candi a la seva obra *La navegación por el río Ebro* justificava abastament que era factible recu-

perar el riu com a via de transport i comunicació. Durant els anys 70, de tant en tant apareixien propostes, estudis i fins i tot algun mig projecte fet més amb l'entusiasme que amb el cap, maldant per recuperar la via navegable de l'Ebre.

A partir dels 80, ja amb la democràcia i la Generalitat reinstaurades, es torna a parlar del tema més seriosament. Fins i tot es feren projectes i es destinaren recursos econòmics per obrir un canal de navegació dins la llera del riu i possibilitar l'accés d'embarcacions esportives primer fins a Amposta, després a Tortosa i, finalment, superat l'assut de Xerta fins a la barrera de la central nuclear d'Ascó. Recordo quan es va obrir el tram Tortosa-Amposta, el 1995, amb presència del conseller d'Obres Públiques, que es va anunciar amb triomfalisme a tots els mitjans però que el dia abans es va haver d'augmentar la sortida de cabal d'aigua des de Riba-roja per garantir que el vaixell inaugural no toqués fons. Els resultats any rere any són segons qui els anun-



El vapor 'Anita' és, encara avui, un record viu del que hauria pogut ser la navegació pel curs baix de l'Ebre.

cia; per a l'IDECE, l'òrgan de la Generalitat responsable del tema, cada temporada hi ha més gent que navega pel riu; altres filen més prim i afegeixen que es tracta de piragües, canoes i embarcacions que no necessitaven gaire dragatge per moure's a força de rem. El cert és que resulta espectacular veure com s'activa la resclosa de l'assut de Xerta per deixar pas a una fora borda que dues persones l'haurien pogut baixar a força de braços en menys de deu minuts. El 2003 es va editar una singular guia mapa de la navegació fluvial

de l'Ebre amb més fulls, més gràfics i més fotos que les editades pels governs europeus relatives als rius navegats per petrolers i creuers. La il·lusió per un Ebre navegable continua viva. Tant de bo que la temporada que ara comença sigui, amb els nous llauts turístics impulsats per la iniciativa privada del territori, la que vegi creuar vaixells sota els ponts. Perquè això sigui possible calen, però, a més dels vaixells, que hi hagi uns serveis (benzineres, proveïments, informació...) que els patrons assegurin que ara per ara no hi són. ■