

Temps era temps

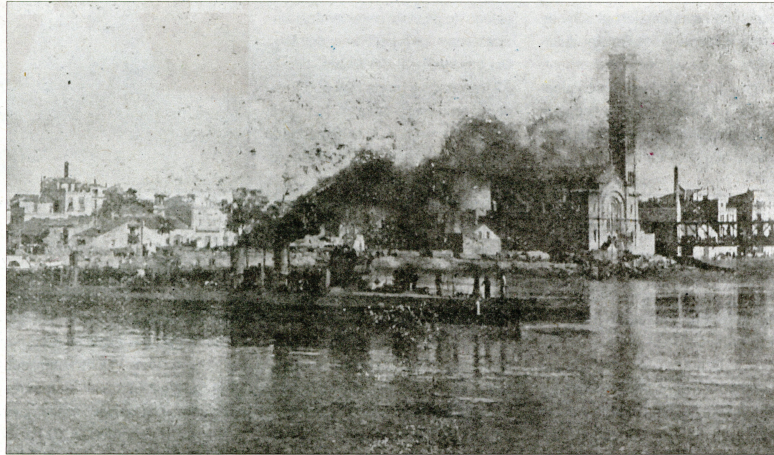
## Obrir la gola de l'Ebre

Josep Bayarri Raga,  
periodista



Durant els anys seixanta i setanta del segle XIX continuava existint la navegació de cabotatge que, malgrat les dificultats i les periòdiques suspensions pel règim fluvial, unien el port de Tortosa amb altres de la costa propera i més allunyada fins a Marsella. El 28 de febrer de 1880 un bergantí goleta francès que intentava passar la barra de l'Ebre es va esfondrar. Aleshores, es va proposar canalitzar la gola de migjorn per fer menys perillosa l'entrada al riu; l'obra no es va arribar a realitzar. Per precaució, però, es va reduir el calat dels vaixells, limitant-se als anomenats llaüts de mar, de panxa ampla i poc calat. Tot i això, l'1 de febrer de 1890, el llaüt 'Marietta' que portava el número 7 de la matrícula provincial de Tortosa i anava carregat de gèneres diversos, va ensorrar-se, i es va perdre tot, vaixell i càrrega. Davant d'aquest fet els mariners van deixar d'endinsar-se pel riu i mai més es va forçar l'entrada amb embarcacions marineres comercials. Solament alguns llaüts de riu sortien a mar per, vorejant la costa, anar als ports naturals del Fangar o dels Alfacs on feien el transvàs de càrregues a vaixells mariners. Aquesta situació va durar una desena d'anys més fins que el 2 de març del 1902 va embarrancar el llaüt 'Artrea' procedent del Fangar amb carregament cap a Tortosa, que es va perdre. Fou el fi-

A principis d'aquest mes l'Ajuntament de Deltebre va dragar l'entrada del riu Ebre per possibilitar l'accés normal d'embarcacions, especialment la flota pesquera i la d'esbarjo, fins al port fluvial inaugurat el 2003, situat un parell de quilòmetres a l'interior del riu. Era irracional fer un port fluvial sense garantir l'accés al mar. Ara la seua existència és un repte perquè l'Ebre torne a ser accessible per a la navegació des de la Mediterrània.



L'arribada del Torpediner núm. 1 assolí una gran solemnitat. El governador militar, el bisbe, l'alcalde, representació de tots els estaments i associacions, la banda de música i molta gent eren al moll del Mercat per rebre'ls. FOTO 'ESPURNES DE LA LLAR'

nal de la navegació riu-mar, tot i que continuà el tràfec de llaüts i vapors per l'interior del riu fins que el 1964 es va segellar el mur del panatà de Riba-roja.

La il·lusió de les institucions tortosines per recuperar la navegació era tan gran que es va pressionar el Ministeri de Marina i es va plantejar la possibilitat d'habilitar la navegació del mar al riu fins a Tortosa, on s'u-

bicaria un port de refugi per als petits vaixells de guerra útils aquella època (torpediners, metralladors i submarins). Després de diversos estudis es va voler fer la prova real fent pujar el Torpediner núm. 1. El vaixell tenia 50 metres d'eslora, 5 de mànega, 1,70 m de calat, un desplaçament màxim de 137 tones i una tripulació de 31 mariners. Travessar la gola nord fou una operació

difícil, però finalment la nau s'endinsa al riu, per la tossuderia del seu capità Saturnino Monojo, que va ser saludada per tots els pobles on passava fins a arribar a Tortosa el 30 de març de 1915 a les 5 de la tarda, fet que esdevingué una gran festa. Va romandre 5 dies ancorat al moll de davant del Mercat quan torna a sortir a la mar amb les mateixes dificultats que a l'entrada. Els canvis en

les estratègies de la marina de guerra i els problemes tècnics van fer fracassar el projecte i amb ell el darrer intent d'obrir l'Ebre al mar. El problema no estava a navegar pel riu sinó en el fet d'entrar/sortir a la mar, tant per la gola Nord com la de Migjorn.

Fins als anys cinquanta va estar viva la boca de Migjorn al sud de l'illa de Buda. El riet de Migjorn, que és qui feia realitat l'illa, avui accessible des de la costa, té uns tres quilòmetres de llarg i possibilitava un accés a l'Ebre per a petits calats. Quan es va començar a cegar s'arribà a proposar tenir-lo obert permanentment, protegint la boca amb un espigó endinsat al mar; el cert és que durant un temps tots els anys s'obria la desembocadura ensorrada mitjançant una trisella empesa per un tractor, perquè entrés aigua del mar i neteges el riet.

El calat de l'interior del port de Deltebre és de 2,50 metres, mentre que la barra deltaica solament donava una alçada de menys de 2 metres. Ara el nou dragat l'amplia fins als 2,50. Això, però, és una actuació simbòlica en període electoral. Ara l'Iddec ha anunciat l'inici de la temporada de navegació interior amb l'adequació del tram entre Amposta i Ascó, se suposa que incloï el dragat del banc de sorra que hi ha davant l'embarcador de Tortosa. Però si es vol que l'Ebre siga navegable cal garantir l'entrada al riu des del mar per part de la Generalitat, que és la titular del port de Deltebre. ■