

Medi ambient

El baix cabal de l'Ebre dificulta la seva navegació i no satisfà els navegants

La navegació seria òptima amb un cabal de 100 metres cúbics/segon, xifra insòlita que obliga els vaixells fluvials a navegar amb dificultats. Això impossibilita, a més, extreure el potencial del riu com a eix vertebrador del territori

NÚRIA MESSEGUER FERRÉ
TORTOSA

Potenciar la navegació fluvial a l'Ebre sempre ha estat un dels objectius principals de les capitals ebrenques per on passa el riu, a banda de la Cambra de Comerç, Indústria i Navegació de Tortosa i l'Institut de Desenvolupament de les Terres de l'Ebre (IDECE). I, tot i les mesures aplicades (fòrums amb empreses i ajuntaments per potenciar-ho com drenatges en diferents punts), molts sectors critiquen la insuficient actuació.

«Ens trobem amb molta dificultat a l'hora de tirar endavant projectes com la Via Blava, a causa al baix cabal del riu», explicava el president del Club Nàutic Riumar, Joan Vicent Barbas. I continuava: «Calen molts d'esforços en el moment de parlar en les diferents confederacions hidrogràfiques, per poder aconseguir un òptim caudal». Perquè «no podem vendre tenir un riu fluvial, quan a la pràctica realment no ho és» sentenciava Barbas.

No són gaires els rius potencialment navegables que tenim a Espanya. Per aquest motiu, poder gaudir d'aquest avantatge és una gran oportunitat turística i òbviament, econòmica. Hem de tenir en compte, a més, que el riu Ebre



'Lo Sirgador', un dels vaixells emblemàtics de l'Ebre, navegant pel riu. FOTO: JOAN REVILLAS

és el segon més cabalós de la península Ibèrica després del Duero, i l'únic gran riu peninsular que aboca a la Mediterrània. Però no és tant fàcil poder navegar un riu, i menys, l'Ebre, que té la navegació molt complicada.

Els orígens

En 1778, Carles III habilita el port dels Alfacs per al comerç amb Amèrica, amb la voluntat de faci-

litar una sortida marítima als productes aragonesos, fet que va complementar amb la creació de la nova població de Sant Carles de la Ràpita. Per enllaçar l'Ebre amb el port de la Ràpita, i evitar així la temuda desembocadura, al maig de 1780 es comença a construir el primer canal de navegació Amposta-Sant Carles de la Ràpita. Però ja en 1783 el canal comença a patir evidents problemes de

manca de calat; construït al mateix nivell que el riu, els sediments que aquest transportava també obstaculitzen el canal, omplint progressivament i impedit el pas d'embarcacions. Finalment, aquesta apreciada navegació no va començar fins a mitjan segle XIX amb els vaixells introduïts per la Real Companyia de Canalització de l'Ebre. Entre 1857 i 1929 hi van navegar fins a 26 vapors, que



anaven entre Mequinensa i les Goles de l'Ebre. Però van caldre 100 anys per poder «domesticar» aquest riu, convivint amb els seus característics sediments, i que al cap i a la fi originen el nostre estimat delta.

Ara els sediments ja no són un problema, però cal tenir en compte els 109 embassaments que regulen el riu i que provoquen la disminució del seu cabal. El pla hidrològic fixa 80 metres cúbics/segon com a cabal ecològic i dels 100 que van regir durant anys com a cabal mínim fins a l'aprovació del pla en vigor. Cabal que, segons Barbal, «és completament insuficient, estem entre 80-90 metres cúbics, quan allò acceptable per navegar serien 100».