

REPORTATGE | Es va construir el 1915 i va entrar en desús amb l'arribada del Carrilet, que feia el mateix trajecte més ràpid

El 'Vapor Anita' compleix 100 anys

Els historiadors Albert Curto i Laura Tienda publiquen el llibre 'El Vapor Anita, la història d'un mite' i preparen una exposició sobre l'emblemàtica embarcació que antany unia la Cava amb Tortosa

MARINA PALLÀS CATURLA

Aquest cap de setmana s'ha presentat a Tortosa el llibre *El Vapor Anita, la història d'un mite* (Pagès Editors), dels historiadors Albert Curto i Laura Tienda, director i tècnica de l'Arxiu Comarcal del Baix Ebre, respectivament.

Com tants altres personatges o elements històrics de les Terres de l'Ebre, molt se n'havia sentit a parlar quotidianament de l'*Anita*, i avui forma part de l'ideari col·lectiu, però poc se'n sabia i coneixia amb certesa.

Després de quatre anys d'investigació, Curto i Tienda ofereixen les claus per entendre qui va construir l'*Anita* i per què i qui s'amagava sota el nom de l'emblemàtica embarcació, símbol evolutiu d'una època i d'una ciutat que, si bé tenia els elements i les circumstàncies oportunes, mai no va acabar d'enlairar-se.

L'*Anita* va ser la darrera embarcació de vapor que va circular pel curs baix de l'Ebre, l'únic riu navegable de Catalunya. Es va construir als tallers Sales de Tortosa, el 1915. Els propietaris eren la família Pons, de Manresa, que tenien una gran colònia tèxtil a Puig-reig.

El vapor connectava diàriament Jesús i Maria i la Cava amb Tortosa, amb parada a Amposta.



El cabal de l'Ebre va ser sempre el principal problema de l'*Anita*'. FOTO: FONS VERGÉS (ARXIU COMARCAL DEL BAIX EBRE)

El trajecte durava unes dos hores, sortia a primera hora del matí i tornava al migdia, amb un preu que oscil·lava depenent de la parada entre 1 pesseta i 1 pesseta amb 75 cèntims.

Tot i tenir aquest ús públic i ser freqüentat per persones dels pobles del Delta per anar a fer encàrrecs a la ciutat, l'*Anita* no va ser construït només amb aquest pro-

pòsit, sinó que es convertia en un vehicle privat i familiar per als seus propietaris. «De seguida vam veure que tenia diferents cabines, una de privada. La família Pons quan venia a Tortosa l'usava per anar a l'Illa de Buda i fer excursions amb tota la família», explica Laura Tienda.

El vapor, per una altra banda, també servia per portar merca-

deries d'arròs a una fàbrica d'espel·lofar que tenia la mateixa família.

Aquella va ser una època de bonança econòmica, però el vapor no va tindre una vida massa llarga, ja que en el moment que s'inaugura el carrilet el 1927 l'embarcació deixarà de tindre sentit. El carrilet feia el mateix trajecte amb més assiduitat i amb un

preu més econòmic. I, el més important, era més segur. El carrilet garantia un viatge sense problemes de si el riu anava alt o baix de cabal, handicap que sempre va haver d'afrontar l'*Anita* i que neguitejava diàriament els passatgers.

Una de les intencions dels autors del llibre ha sigut dotar el relat d'una vessant més humana. «L'embarcació no és un producte aïllat, s'ha de parlar de les persones que hi van intervenir, administrar o pujar», diu en aquest sentit Albert Curto. Així, l'estudi s'ha estructurat en les persones que van formar part de l'embarcació i els historiadors han tret a la llum la persona que va inspirar el nom del vapor. Es tractava d'Ana Roca, la dona de Lluís G. Pons, un personatge misteriós sempre relegat al segon pla.

Per una altra banda, de cara a aquest novembre, l'Arxiu Comarcal del Baix Ebre inaugurarà als Serveis Territorials de Cultura, al Palau Oliver de Boteller, una exposició commemorant el centenari de l'embarcació, amb la col·laboració del Museu de les Terres de l'Ebre.

La mostra serà essencialment gràfica i es podrà veure una gran maqueta de l'embarcació. Serà itinerant, anirà a Amposta, a Deltebre i probablement al Museu Marítim de Barcelona.