

# Diàleg

**AVUI+**  
Des del 1976

CORPORACIÓ CATALANA  
DE COMUNICACIÓ S.L.

ANTONI CAMBREDÓ, president executiu  
JOAN ODINA, conseller delegat  
CARLES FLO, director general  
IVAN GRAU, director financer  
ORIOL GALLISSÀ, director comercial  
JOAN SERRA, director de producció  
PATRÍCIA TARRIDA, cap de distribució  
QUICO DOMINGO, cap de sistemes

**L'EXPLOTACIÓ ECONÒMICA D'UN  
RECURS NATURAL FONAMENTAL**

Ramon Tremosa  
i Balcells



Professor de teoria econòmica a la UB  
www.ramontremosa.cat

**AL PEU DEL CANÓ**  
L'esmolet

## Ebre navegable

Jesús Moncada va retratar a *Camí de Sirga* un món fascinant de relacions humanes, socials i comercials de les Terres de l'Ebre. El gran escriptor de Mequinensa (i també excel·lent traductor: entre altres novel·les, d'*El comte de Montecristo*) vivia al barri de Gràcia, passejava amb el seu gos pel Torrent de l'Olla i s'emportava a casa els seus llibres dels lectors que li demanaven que els hi dediqués: feia a cada llibre un bellíssim dibuix, acolorit per ell mateix, que sempre evocava la navegació pel riu Ebre. Històricament l'home hi ha navegat amb embarcacions adaptades com els llaguts o llauts, les pontones, les muletes i els passos de barca, dels quals avui només resta com a original el pas de Miravet. El riu Ebre permetia baixar riu avall, des d'Euskal Herria i l'alt Aragó fins a la Mediterrània, un flux continuat de persones i mercaderies que feien prosperar les Terres de l'Ebre.

**EMILI ROSALES EVOCA** a la novel·la *La ciutat invisible* un somni del rei Carles III. Aquesta novel·la, premi Sant Jordi el 2004 i traduïda a diferents idiomes, ens fa saltar del present més candent al segle XVIII, rere la pista dels plans avui oblidats i quasi secrets del rei Carles III de crear una gran ciutat al delta de l'Ebre: a imatge de Sant Petersburg, la ciutat ideal erigida a la desembocadura del Neva, la nova ciutat tenia també els referents de navegabilitat dels canals de Venècia i de la gran badia de Nàpols. D'aquella ciutat faraònica que no va poder ser en va quedar un canal, una església inacabada i la trama urbanística a partir de la qual va créixer Sant Carles de la Ràpita.

**EL RIU EBRE ÉS UN DELS ACTIUS** potencials més importants de Catalunya. Degudament aprofitat, i alhora degudament protegit, podria generar riquesa com ho fan els grans rius europeus. L'aprofitament i la protecció del riu no són aspectes contradictoris, ans al contrari: la millor manera de protegir un riu és mitjançant el seu aprofitament econòmic, que al mateix temps faci indispensable gaudir d'un riu impecable. Un excés de prohibicions de fer ús del riu, basades en una suposada protecció, desnaturalitzen aquesta protecció i donen com a resultat un riu degradat i sense accessos. Si es garanteix un cabal d'aigua estable, l'aprofitament del riu Ebre permetria el manteniment i la neteja de la seva ribera i la construcció dels camins i dels vials adients per accedir-hi.

**ELS PORTS DE BARCELONA I TARRAGONA** tenen endegats plans ambiciosos d'expansió; però, si les previsions de creixement del tràfic marítim intercontinental es mantenen en la seva banda alta en el futur, en quinze anys les seves ampliacions poden quedar saturades. La solució en altres països europeus, en un context semblant de ports que no poden créixer més, passa per l'aprofitament dels grans rius, donant joc a ports, ciutats i territoris situats terra endins: Anvers o Gant a Flandes i Porto Rovigo al Veneto serien dos possibles models a imitar, salvant totes les distàncies, per Amposta i Tortosa. Entre aquestes dues ciutats de les Terres de l'Ebre hi passa un dels corredors econòmics i comercials més importants del món, el que uneix València i Barcelona amb Marsella i Lió, amb un gran potencial de creixement al segle



LLUISA JOVER

**“El riu Ebre és un dels actius potencials més importants de Catalunya. Degudament aprofitat, i alhora degudament protegit, podria generar riquesa com ho fan els grans rius europeus”**

XXI. Si s'hi disposés d'alguns terrenys per a activitats logístiques, barcasses com les que solquen els grans rius europeus podrien també pujar pel riu Ebre fins a arribar a la línia fèrria que, a prop de l'actual autopista AP-7 i del futur aeròdrom de Tortosa, podrien distribuir mercaderies cap a Europa i cap a la península Ibèrica.

**LA NAVEGACIÓ FLUVIAL EXIGEIX** assuts i rescloses, que també produeixen energia neta. L'estabilitat del cabal i el manteniment d'una làmina d'aigua estable en el decurs del riu, també més amunt de Tortosa i fins a Flix, es podria obtenir mitjançant la construcció de tres assuts. A Xerta l'aprofitament hidroelèctric del seu assut manté aquesta

làmina d'aigua que garanteix la navegabilitat. La construcció de petits assuts, rescloses i escales de peixos es pot finançar amb la construcció de minicentrals elèctriques. Aprofitades hidroelèctricament, les centrals costarien zero euros al sector públic si la iniciativa privada que les finança en tingués la concessió de l'aprofitament.

**UN RIU ÉS UN BÉ DE DOMINI** públic i el primer pas per fer realitat un projecte consisteix a fer entendre i convèncer la societat i el poder públic de les seves bondats i dels seus beneficis econòmics, socials i mediambientals. L'aprofitament del riu Ebre pot ser rendible si es construeixen alguns petits ports esportius: segons la Cambra de Comerç de Tortosa, els costos d'aquestes infraestructures s'amortitzarien en només cinc anys, gràcies a l'augment de la producció, del turisme i del comerç que es podria generar. ICV, però, s'oposa a la navegabilitat comercial i esportiva del riu Ebre (“la canya del riu és un vegetal a protegir”) mentre PSC i ERC callen. ¿L'ecologia tornarà a ser un enemic interior que es fa servir en contra del creixement econòmic català, tal com va passar amb la construcció de les pistes segona i tercera de l'aeroport del Prat ara farà vint anys? La navegabilitat del riu Ebre pot ser el gran estímul econòmic que necessiten les seves terres i un pas més en la necessària internacionalització de l'economia catalana. Com més logístics, més lliures.

Isabel  
Olesti



Esriptora

**El vaig sentir a la meua es-  
quena, el xiulet, i per un mo-  
ment vaig pensar que no era  
a Barcelona, al mig de l'Ei-  
xample, sinó en un poble.**  
El so era inconfusible i em  
retornava a temps remots.  
Vaig esperar que s'acostés:  
era un home gran que ar-  
rossegava una mobilet ver-  
mella amb la pedra esmola-  
dora al darrere. Es notava  
que estimava el seu ofici  
perquè anava llampant i de  
conjunt, amb una mena de  
bata vermella igual que la  
mobilet i uns pantalons ne-  
gres molt elegants. Em va  
mirar, comptant que li do-  
nava feina, però com que jo  
només mirava es va posar  
el xiulet sota els llavis i el  
va fer lliscar. No vaig poder  
resistir de preguntar-li si la  
feina donava per viure. Oh,  
i tant!, em va dir rient. Feia  
més de quaranta anys que  
s'hi dedicava i encara que  
ja no era com abans, sem-  
pre sortia algú d'un restau-  
rant o una carnisseria que  
li donava ganivets per es-  
molar. L'home va tornar a  
xiular, però com que no s'hi  
acostava ningú vam conti-  
nuar parlant. Em va expli-  
car que per cada ganivet  
guanyava quatre o cinc  
euros i que el dia era bo si  
arribava a fer-ne entre  
cent i dos-cents. Són molts  
ganivets!, li vaig dir jo. I  
amb la mania que tenim  
ara de llençar-ho tot abans  
de dur-ho a arreglar... I  
pensava en la cafetera, el  
transistor, la torradora,  
la planxa, el contestador  
automàtic i el llum de peu  
que tinc emmagatzemats  
dins un armari perquè no  
tinc valor de llençar-ho.  
Allí s'estan, espatllats i  
morts de fàstic, conscient  
que ningú me'ls vol ar-  
reglar. O que no val la pena,  
com em diu tothom. Per  
això em va meravellar  
l'esmolet. I espero que els  
carnissers li continuïn do-  
nant feina.