



Vías y entrvías : atributos y compromisos del distrito industrial de Tarragona

Juan Manuel Zaguirre Fernández

ADVERTIMENT La consulta d'aquesta tesi queda condicionada a l'acceptació de les següents condicions d'ús: La difusió d'aquesta tesi per mitjà del repositori institucional UPCommons (<http://upcommons.upc.edu/tesis>) i el repositori cooperatiu TDX (<http://www.tdx.cat/>) ha estat autoritzada pels titulars dels drets de propietat intel·lectual **únicament per a usos privats** emmarcats en activitats d'investigació i docència. No s'autoritza la seva reproducció amb finalitats de lucre ni la seva difusió i posada a disposició des d'un lloc aliè al servei UPCommons o TDX. No s'autoritza la presentació del seu contingut en una finestra o marc aliè a UPCommons (*framing*). Aquesta reserva de drets afecta tant al resum de presentació de la tesi com als seus continguts. En la utilització o cita de parts de la tesi és obligat indicar el nom de la persona autora.

ADVERTENCIA La consulta de esta tesis queda condicionada a la aceptación de las siguientes condiciones de uso: La difusión de esta tesis por medio del repositorio institucional UPCommons (<http://upcommons.upc.edu/tesis>) y el repositorio cooperativo TDR (<http://www.tdx.cat/?locale-attribute=es>) ha sido autorizada por los titulares de los derechos de propiedad intelectual **únicamente para usos privados enmarcados** en actividades de investigación y docencia. No se autoriza su reproducción con finalidades de lucro ni su difusión y puesta a disposición desde un sitio ajeno al servicio UPCommons No se autoriza la presentación de su contenido en una ventana o marco ajeno a UPCommons (*framing*). Esta reserva de derechos afecta tanto al resumen de presentación de la tesis como a sus contenidos. En la utilización o cita de partes de la tesis es obligado indicar el nombre de la persona autora.

WARNING On having consulted this thesis you're accepting the following use conditions: Spreading this thesis by the institutional repository UPCommons (<http://upcommons.upc.edu/tesis>) and the cooperative repository TDX (<http://www.tdx.cat/?locale-attribute=en>) has been authorized by the titular of the intellectual property rights **only for private uses** placed in investigation and teaching activities. Reproduction with lucrative aims is not authorized neither its spreading nor availability from a site foreign to the UPCommons service. Introducing its content in a window or frame foreign to the UPCommons service is not authorized (*framing*). These rights affect to the presentation summary of the thesis as well as to its contents. In the using or citation of parts of the thesis it's obliged to indicate the name of the author.

VÍAS Y ENTREVÍAS

Atributos y compromisos del distrito industrial de Tarragona

TESIS DOCTORAL
LIBRO II

Juan Manuel Zaguirre Fernández

Director: Josep Parcerisa i Bundó
Catedrático de Urbanística

Barcelona, septiembre de 2017

1972

“Diremos en primer término que el Plan General de 1960 ha quedado completamente rebasado como consecuencia de la dinámica ciudadana, caracterizada por una fuerte expansión urbana. Hasta hace doce años regían las normas del Plan de Ensanche de 1922 que confeccionara el Arquitecto Municipal, Don José María Pujol de Barberá. Plan que en líneas generales, tiene hoy continuidad con la prolongación de la Avenida de Cataluña y trazado de las calles adyacentes que el técnico previa como vía de descongestión y enlace con la Rambla.”

Petrófilo, 05/04/1972, “Ordenación urbana”.

Tarragona encara un incierto ciclo urbanístico con la aprobación del Plan de 1972, que no deja de ser revisión poco reflexionada del Plan de 1960. **El carácter infraestructural del nuevo plan favorece la construcción de numerosas autovías que tejen un territorio imaginado por la desproporción.** Esta revisión se nutre de los trabajos realizados para el Plan Comarcal –y en concreto para su esquema viario–, que prevé para el Camp un crecimiento próximo a los dos millones de habitantes en el siglo XXI.

ACCESOS A LA CIUDAD

Deben acelerarse las obras en la antigua carretera de Reus, dada la intensa circulación que registra.

Si hubiéramos desmantelado el “Pont Vell” sobre el río Francolí, lamentaríamos la falta de adecuado acceso a la Ciudad, siguiendo el trazado de la antigua carretera de Reus. La construcción del “Pont Nou”, dio paso a la Avenida de Roma, cuya primera fase corrió a cargo del Estado mientras se espera que el ensanche definitivo de la Avenida de Roma, se realice por parte del Ayuntamiento. Pero no se trata de esta Avenida, sino de la Ramón y Cajal que une la Rambla con el puente antiguo. Todos sabemos que la obra, de estructura metálica, fue construida como consecuencia del tristemente famoso “aiguat de Santa Tecla” de hace un siglo. Pero se resintió, no tanto del paso del tiempo, sino del incesante transitar de vehículos, cada día en más número y mayor volumen. Exactamente igual como ha ocurrido con el puente de Molins de Rey, si bien no llegó al hundimiento porque fue, en su día, debidamente apuntalado, ante la peligrosidad de las continuas vibraciones que afectaban grandemente la plataforma metálica. La conservación del puente, permite la completa ejecución del proyecto de modernización y ensanche del paso, inaugurado en Julio de 1970. Con ello se resolvía un problema a la par que se imprimía mayor fluidez a la circulación rodada y paso de peatones.

La segunda etapa del plan de ordenación de aquella zona del oeste de la Ciudad, no era otro que el acondicionamiento debido a los accesos. Desde la Rambla, cruce con Vallellano, hasta el mismo puente, se estudió nuevo proyecto con el arreglo del firme —todavía existe el adoquín de principios de siglo, que aparece al menor parche—, ampliación de la calzada y construcción de aceras. Pero henos ahí —y precisamente esta circunstancia aconseja la redacción de esta crónica— fueron aprobadas las obras por la Comisión Permanente, que las elevó al Pleno Municipal para su aprobación definitiva. Se expuso al público en el plazo reglamentario para oír reclamaciones, anunciándose seguidamente el concurso subasta, previo a la adjudicación de los trabajos. Adjudicado pues el proyecto, fuimos testigos del arranque del bordillo, sin que prosperaran las obras que parecen eternamente paralizadas. Es zona de mucho tránsito, que sigue en aumento a medida que crece el proceso de construcción de viviendas y precisamente por ello, llegado es el momento de imprimir a las obras la celeridad debida, pues de continuar así, mucho nos tememos que dentro de un año, se encuentre la antigua carretera de Reus igual o peor que antes. —
PETROFILO.

ACL_18/01/1972_720



△ Tarragona. Fotoplano

1971_JCC_07

Carretera Tarragona - Reus

Posibilidades de una próxima realización, mediante el desglose en dos fases de la totalidad del proyecto de Obras Públicas.

Noticias bastante concretas podemos ofrecer respecto a la carretera Tarragona-Reus, objeto de tantas crónicas y comentarios. Al propugnado triángulo de comunicación Salou-Reus-Tarragona, le faltan dos realizaciones consideradas básicas, cuales son el ensanche y modernización del primer tramo de la carretera Tarragona-Alcolea del Pinar y la prolongación de la autovía de circulación rápida a partir del cruce de Cuatro Caminos hasta el mismo casco urbano reusense. Desde luego la primera fase de proyecto o sea el tramo comprendido entre Plaza dels Estanys y Cuatro Carreteras es venturosa realidad, estando, en un principio, prevista su inauguración oficial para dentro de un mes, coincidiendo con las fiestas de Semana Santa, cuando se inicia prácticamente la temporada turística en Salou. Exactamente igual que hace dos años, cuando fue inaugurada, coincidiendo con el Domingo de Ramos, la carretera de nuevo trazado Salou-Vilaseca, obra ejecutada por el Ayuntamiento con la colaboración de la Diputación.

Volviendo de nuevo a la Reus-Tarragona, diremos que los trámites marchan por buen camino y que recientemente fue expuesta la necesidad de la realización de

la obra a altas personalidades del Gobierno por la comisión de autoridades presidida por el Gobernador Civil. Fruto de tales contactos, podemos manifestar que abonando el tramo que corre paralelo al aeropuerto, podrá seguir la carretera su actual y recto trazado. Noticia importante, porque se había hablado de una gran curva que alejará la circulación rodada de las próximas pistas de aterrizaje.

La segunda de las noticias es que el proyecto en su totalidad, estaba constituido por dos proyectos secundarios cuales eran:

Tarragona — Reus

Circunvalación de Reus

Mientras de momento, el segundo, queda incluido en fase posterior, se puede pensar seriamente en acometer el primero, una vez desglosados los presupuestos correspondientes. Una autovía de idénticas características a la Tarragona-Salou, resolverá el problema planteado, imprimiendo al trayecto la fluidez conveniente, acorde con las crecientes necesidades surgidas a consecuencia de la intensa circulación rodada, que alcanza altos índices, particularmente en el transcurso del horario laboral. — PETROFILO.

ACL_23/02/1972_722

ORDENACION URBANA

LOS PLANES DE 1922 Y 1960 HAN QUEDADO REBASADOS, DEBIDO A LA FUERTE DINAMICA EXPANSIVA TARRACONENSE, OBLIGANDO A NUEVOS ESTUDIOS.

I

La Pasión, Muerte y Resurrección de Cristo que está muy por encima de nuestras miserias humanas, ha postergado durante la pasada Semana Santa, todo tema de carácter general, para ceñir nuestros comentarios a glosas relacionadas con Dios acabados de vivir. Hoy, pues de nuevo en la labor cotidiana vamos a comentar la propuesta de aprobación inicial de la revisión del Plan General de Ordenación de nuestra Ciudad. Cuando fue sometido a la consideración del Pleno, esta cuestión, vital para la Tarragona del año 2.000, el Teniente de Alcalde, Presidente de la Comisión de Urbanismo, Sr. Calderón, ofreció amplio informe que procuraremos sintetizar, sabedores de la importancia que tiene el tema para todos los tarraconenses.

Diremos en primer término que el Plan General de 1960 ha quedado completamente rebasado como consecuencia de la dinámica ciudadana, caracterizada por una fuerte expansión urbana. Hasta hace doce años regían las normas del Plan de Ensanche de 1922 que confeccionara el Arquitecto Municipal, Don José María Pujol de Barberá. Plan que en líneas generales, tiene hoy continuidad con la prolongación de la Avenida de Cataluña y trazado de las calles adya-

centes que el técnico previa como vía de descongestión y enlace con la Rambla. El viejo sueño de alcanzar las huertas del Francolí, fue intuido ya por nuestros abuelos, como lo demuestra que la vieja Fábrica Mostelle, construida a fines del pasado siglo quedó alineada a una avenida, cuyas primeras edificaciones, se encantraban en los cruces de las calles Fortuny y Asalto. El Plan de Ensanche ha continuado manteniendo su función rectora del desarrollo urbano y gracias a aquellas previsiones, el desarrollo ha sido armónico, adelantándose, en algunos casos, la iniciativa municipal a la privada. Circunstancia que no ocurre, ahora, por cuanto el dinamismo tarraconense supera los planes del Ayuntamiento, como son el caso de varias calles modernas de la población, cuya pavimentación y servicios, sigue a la edificación de viviendas, cuando en realidad debería resultar a la inversa. Y nada digamos de las poblaciones del extrarradio.

Con los Planes de 1922 y 1960 completamente rebasados, se plantea ahora la revisión del Plan General de Urbanismo, cuya aprobación inicial sera elevada a definitiva, cuando lo apruebe la Gerencia de Urbanismo del Ministerio de la Vivienda

PETROFILO

ACL_05/04/1972_724

ORDENACION URBANA

El Plan, objeto de estudio, será sometido a información pública para elevarlo seguidamente al Ministerio de la Vivienda.

— II —

Partiendo pues de la necesidad de nuevos estudios para acomodar la expansión tarraconense a una dinámica surgida como consecuencia de los factores industrialización y turismo, podemos decir que el Plan objeto de refrendo por parte del Consistorio, prevé nuestro futuro hasta el año 1985, incluyendo la totalidad del término municipal o sea desde las inmediaciones de la Universidad Laboral, lindante con Vilaseca a la desembocadura del río Gayá, junto al Castillo de Tamarit, aun cuando —pequeña cabeza de puente— la Estación de Altafulla es término de Tarragona. El Plan del 60 alcanzaba hasta la Playa Larga, pero como consecuencia del fomento registrado en la construcción de edificios de tipo unifamiliar en su mayor parte, la zona residencial se estima necesario ordenarla hasta los mismos límites, como queda dicho. A su vez la zona industrial está perfectamente definida en el Plan Trébol que sobrepasa nuestro término, obligando que en cuanto a su ordenación se refiere, sea la Diputación el organismo coordinador de los municipios afectados.

Otro aspecto no menos importante, es el relativo a las Redes Viarias dependientes del Ministerio de Obras Públicas. La primera es la proyectada autovía de circunvalación rápida o sea el desvío, del que no podemos ofrecer datos concretos respecto a su próxima realización, porque ignoramos

cuando será definitivamente aprobada. Una segunda vía circunvalatoria viene impuesta por el trazado de la autopista, cuya llegada a Tarragona, —tramo Vendrell - Sallou—, se prevé para 1975 o sea dentro de tres años. Finalmente, traspuesta la autopista, está previsto en el Plan nueva y amplia vía, habida cuenta los factores que inciden en la expansión tarraconense. Por tanto pues, debe existir desde el primer momento la necesaria coordinación entre Obras Públicas — Ayuntamiento a fin de seguir al unisono ambos planos que se complementan y a los cuales debemos forzosamente ceñirnos.

El Plan objeto de estudio, será sometido a información pública a fin de que sean recogidas cuantas sugerencias se formulen relativos a su viabilidad y características, sugerencias que, una vez estudiadas, serán elevadas al Ministerio de la Vivienda, conjuntamente con el estudio completo del Plan. Ambicioso proyecto, doblemente necesario en evitación de perjuicios y para saber exactamente a qué atenernos sobre el particular. Merced a las previsiones de nuestros abuelos —recuérdese que el proyecto de Rambla data de 1854—, Tarragona ofrece hoy agradable aspecto, que muy diferente hubiera sido de no mediar la intuición de nuestros mayores, quienes pusieron las premisas indispensables de la Ciudad futura, erigiéndose en pioneros del urbanismo. — PETROFILO.

ACL_07/04/1972_725

Culminación del Plan de Ensanche

SERA CONMEMORADA LA EFEMERIDES EN SU 50 ANIVERSARIO, RINDIENDO HOMENAJE DE GRATITUD A SU AUTOR EL ARQUITECTO MUNICIPAL, DON JOSE MARIA PUJOL DE BARBERA.

El Plan de Ensanche de 1922 al que nos referíamos de paso hace unos días en estas mismas columnas, va a ser culminado en breve, según se desprende de las declaraciones de la Alcaldía en el transcurso de la sesión plenaria última. Al glosar el señor Vilar Guix la próxima inauguración y consiguiente apertura a la circulación rodada de la Avenida de Cataluña, manifestaba asimismo que, con las obras aprobadas en la sesión, por un importe total de pesetas 21.744.043 se cerraba un ciclo de la expansión urbana tarraconense, finalizando con ello el indicado Plan de Ensanche, precisamente en su cincuenta aniversario. El armónico desenvolvimiento del ambicioso proyecto ha permitido una expansión equilibrada, ofreciéndonos amplia Plaza como la de la Imperial Tarraco y no menos espaciosa avenida, siguiendo las directrices marcadas por nuestros abuelos que, en 1854, trazaron la Rambla. Hecho ciertamente decisivo para el porvenir de la Ciudad y que, como era de justicia, fue solemnemente conmemorado en su I Centenario, con la inauguración de la Fuente y la prolongación del tramo rotulado con el nombre de Conde de Vallellano,, en honor del entonces Ministro de Obras Públicas que, con su apoyo, hizo posible la hermosa vía ciudadana. La Alcaldía fue más explícita al respecto al anunciar los propósitos municipales de celebrar la efemérides de la terminación del Plan de Ensanche, rindiendo homenaje de gratitud a su autor el entonces Arquitecto Municipal, D. José María Pujol de Barberá, que ejerció el cargo des-

de 1897 a 1939. Para ello se constituirá una comisión integrada por representantes del Colegio de Arquitectos, de la propia Comisión Municipal de Urbanismo y otros estamentos a fin de confeccionar un programa de actos. Se proyecta una exposición retrospectiva de planos y fotografías; la celebración de un acto académico y la materialización de la gratitud hacia el técnico con algo, no especificado todavía. La rotulación de una calle con su nombre; erección de un hito conmemorativo como Barcelona ha hecho con Ildefonso Cerdá, autor del proyecto del ensanche, algo en suma que recuerde a las generaciones futuras la suma de esfuerzos de las pasadas y presentes.

Lo importante es que va adquiriéndose conciencia de algo tan trascendente para el futuro de Tarragona como fue su Plan de Ensanche y que su feliz terminación, con el enlace de la Avenida de Cataluña a la altura de la carretera de Valls, abre abiertamente las puertas al Plan de Ordenación de la Zona Oeste, aprobado hace unos años por el Ministerio de la Vivienda y que supone la urbanización hasta las mismas orillas del Francolí.

Junto con todo ello, justo homenaje también, a la memoria del Arquitecto don Ramón Salas y Ricomá, autor de edificios tan notables como son la Plaza de Toros y la casa neogótica de la Rambla, esquina con la calle de Gerona y que, en su día, supo anticiparse con proyectos de amplia visión de futuro. — PETRÓFILO.

CRUCE DE LA CANONJA

La inversión de 1.800.000 ptas. permitirá eliminar el peligro que supone el enlace de la carretera de Valencia con el camino vecinal.

Una obra de importancia para La Canonja es el proyecto de cruce del camino vecinal que comunica el pueblo con la carretera general de Valencia—Barcelona. Proyecto necesario en evitación de accidentes, dada la intensa circulación que experimenta la ruta de penetración del litoral hacia el sur de la Península y cuya inversión se estima en 1.800.000 pesetas. Como en su día se hizo en el cruce de Torreforta y carretera de acceso a la Universidad Laboral que ha eliminado prácticamente los peligros que suponían la continuación del anacrónico estado de cosas, así también, van a verificarse los trabajos necesarios para ordenar el enlace a que nos referimos. Son problemas surgidos de unos años a esta parte que deben resolverse pues el peligro que suponían tales cruces iba incrementándose al compás del aumento de la circulación rodada.

Estas mismas circunstancias han aconsejado la construcción de un paso inferior en la misma carretera, cuyo proyecto está ejecutando la Brigada Municipal, como consecuencia de renuncia de la empresa adjudicataria de los trabajos. Con estas obras se habrá logrado nueva mejora para la zona periférica tarrconense, mien-

tras se perfilan otros proyectos encaminados a la dotación de toda clase de servicios, pues el problema estriba en el rápido crecimiento de los barrios inmediatos al Polígono Industrial y Complejo Petroquímico, circunstancia generadora de desfases bien patentes.

Así en Bonavista, continúa la pavimentación de calles después de la construcción del alcantarillado —obra costosa dada la naturaleza del suelo— y lo propio podemos manifestar con respecto a Torreforta y La Canonja, donde una serie de trabajos programados vienen gradualmente transformando la fisonomía de estos núcleos de población. La Canonja, sobre todo, ha sufrido profundo cambio, como consecuencia de la afluencia de capitales derivados de la industrialización y nada digamos de Bonavista y Torreforta que los hemos visto nacer, a partir de 1949, cuando el Patronato Cardenal Arce Ochotorena, adquirió los primeros terrenos para la construcción del grupo de viviendas dedicadas a la memoria del Alcalde Sandoval Panasachs, primer núcleo al que siguió después la plaza con los bloques de la Obra Sindical del Hogar, dando con ello origen a la populosa barriada. — PETROFILO.

Prolongación de la Autovía

Falta el tramo Vía ferrocarril - Carretera Valencia, para completar uno de los lados del ambicioso triángulo Tarragona - Reus - Salou.

Un amable lector nos sugiere el tema relacionado con la prolongación de la autovía de comunicación rápida entre Tarragona y Salou, como consecuencia de nuestra crónica última en la que escribíamos acerca del enlace de la CN-340 con el camino vecinal que conduce a La Canonja. Y al escribir sobre ello, nos referimos concretamente al tramo que falta para completar el proyecto. Un proyecto que está llevando a cabo el Servicio de Vías y Obras de la Diputación Provincial y cuya primera fase fue el tramo comprendido entre el cruce de la carretera al Faro de Salou por la costa y la Plaza de Estany. Siguió luego, un segundo proyecto enteramente ejecutado, cual fue su prolongación hasta la vía del ferrocarril, con lo cual se eliminaron las peligrosas curvas inmediatas a la valla de cierre de la Universidad y que costó más de un accidente.

Ahora, está virtualmente terminada la prolongación de la autovía desde la indicada Plaza —actualmente denominada de Europa— hasta el cruce de Cuatro Carreteras, importante obra, en pleno servicio y cuyas ventajas son ya evidentes en estos momentos de afluencia turística, cuando

persisten los pasos a nivel del “carrilet” y el ferrocarril Valencia—Barcelona en el mismo estado de siempre. No sabemos a ciencia cierta la fecha inaugural, pero lo importante es que la obra está íntegramente rematada, lo propio que la amplia carretera que el Ayuntamiento de Vilaseca construyó en colaboración con la Diputación para establecer comunicación directa entre el núcleo matriz vilasecano con su barrio marítimo.

Corresponde estudiar ahora, una tercera fase cual es la prolongación de la autovía desde la vía del ferrocarril hasta su enlace con la carretera de Valencia, en las inmediaciones del cruce de Torreforta. Liberada la Corporación Provincial de la fuerte inversión que supone la carretera Vinebre-García; resuelto el problema del nuevo puente sobre el Ebro, en las inmediaciones de Ascó; estudiada la variante de Vinebre y acondicionadas debidamente la totalidad de la red viaria provincial, nos parece llegado el momento de estudiar seriamente la ejecución de las obras del tramo Vía ferrocarril-Carretera Valencia con lo cual quedaría completado el circuito, dando satisfacción a no pocos usuarios de la carretera.

PETROFILO.

CONSTRUCCION DEL DESVIO

Unos 1.500 metros de la autovía de circunvalación rápida están totalmente terminados, en espera de la decisión del Ministerio de Obras Públicas.

Aunque imperceptible para muchos tarraconenses, el desvío se está construyendo. Por esto nos dolió el hecho de que no pudiéramos asistir al acto inaugural de la prolongación de la Avenida de Cataluña, porque a sabiendas de su importancia porque deberes informativos nos retuvieron a la misma hora en otro lugar. Y lo hicimos porque conocemos perfectamente la obra que se está realizando por lo que al Ayuntamiento respecta en cuanto a la proyectada autovía de circunvalación rápida. Como recordarán Vdes. el llamado desvío de la carretera Valencia-Barcelona por el interior de la población, se inicia a la altura del nuevo Campo del Club Gimnástico para seguir por el valle de la Ermita de la Salud hacia la carretera del Cementerio que atraviesa, como asimismo la Avenida de Colón. A partir pues de los Cuarteles corresponde a la Municipalidad la plena ejecución del nuevo trazado. Trazado del que disponemos actualmente de los siguientes tramos:

a) Avenida de Colón-Carretera de Valls, con un total de 750 metros de longitud, inaugurado el día 17 que se une al tramo de Avenida de Cataluña comprendido entre el Portal del Roser —su inicio— y la indicada Avenida de Colón. Primer tramo del ambicioso proyecto abierto el año 29 y puesto en línea en 1946 con ocasión de la construcción del nuevo campo de fútbol, a raíz del ascenso del "Nàstic" a 1.ª División.

b) Avenida de la República Argentina, tramo comprendido entre la carretera de Valls y la Avenida de Pio XII. En previsión del paso de grandes vehículos, fue reforzado el firme, mediante adición de 835.000 Ptas. al primitivo presupuesto general.

Un kilómetro y medio, aproximadamente es ya realidad del propugnado desvío, significando el 60 por ciento del total de la obra que corresponde ejecutar al Ayuntamiento.

A partir pues, de este momento, faltan todavía dos tramos, cuyos trabajos, constituyen la segunda fase del ambicioso proyecto, cuales son:

c) Avenida de Colón hasta su enlace con la Avenida de Cataluña a través de la parte trasera de los Cuarteles. Como decíamos no ha mucho, la obra estaría a punto de iniciarse y tal vez hubiera comenzado ya de no sobreponerse recurso contencioso-administrativo por parte de uno de los propietarios afectados. Circunstancia esta que demora la ejecución de este tercer tramo. Afecta a parte de la finca de los Cuarteles y su enlace permitirá, en su día, atravesar la Avenida de Colón para empalmar con la autovía, a cargo del Ministerio de Obras Públicas.

d) Paso a distinto nivel de la autovía, en su cruce con la denominada Plaza de la Provincia. La Avenida de Pio XII, será rebajada para eliminar el "esquema d'ase", mediante el establecimiento de dos pasos. El superior será prolongación de República Argentina, mientras el inferior, se integrará en nuestra Primera Avenida, en dirección a las huertas y orillas del Francolí y

e) Construcción de la Avenida del Cardenal Vidal y Barraquer hasta su enlace con el nuevo puente, inmediato a la Avenida de Roma. Actualmente se encuentra en avanzado estudio el proyecto, mientras se ocupan las fincas correspondientes, si bien otro recurso contencioso-administrativo, entorpece la plena posesión de terrenos.

Hasta aquí pues, sucintamente expuesto, la obra que falta para dar por cumplido el compromiso contraído con la Dirección General de Carreteras, mientras estamos pendiente de la decisión Ministerial, por lo que a la parte de su trazado afecta.

PETROFILO.

Conveniencia de accesos

A la Muntanyeta de Sant Pere y Zona Docente, debe dotárseles de los viales adecuados, de conformidad con las necesidades surgidas.

Deseamos completar la serie de crónicas dedicadas a la apertura de las Avenidas de Cataluña y Tercio de Montserrat, escribiendo acerca de un tema altamente necesario. Cada día más urgente a medida que se puebla determinado sector de población. Nos referimos a la "Muntanyeta de Sant Pere" la denominada Zona Docente. En la Muntanyeta, junto al "Mas de les Flors", se levanta un verdadero poblado, barrio residencial, construido por la Cooperativa de Viviendas. Son 1.500 los pisos con las exigencias correspondientes, según se desprende del último Pleno cuando se aprobó el proyecto de la dotación de los desagües correspondientes a través del barranco. A estas 1.500 viviendas, según se nos manifiesta, seguirán otras 1.000 con lo cual un barrio de 10.000 habitantes, surgirá en fecha más o menos inmediata, según demanden las circunstancias. Por otra parte, no ha mucho que el Ayuntamiento adquirió una finca de 10.000 metros cuadrados para ofrecerla a la Dirección General de la Guardia Civil, a fin de que sea una realidad el necesario Cuartel, dado que el de López Peláez —el antiguo Colegio Provincial, de nuestros padres—, resulta insuficiente. Junto con el cuartel, la misma Dirección General tiene el propósito de levantar 350 viviendas destinadas a los guardias, circunstancia que incrementará aún más el censo de población.

Decimos todo esto porque resulta evidente la angostura del actual acceso a tra-

vés de la Carretera de Tarragona a Santes Creus. La antigua vía de Els Pallaresos, sigue exactamente como hace cuarenta años, pues fue la primera que asfaltó la Diputación. Trazado correcto para una carretera pero en extremo tortuoso para una vía que automáticamente se transforma en urbana a tenor de los anteriormente manifestado.

Otro factor es el auge en la construcción de edificios docentes, según nos referíamos en fecha reciente en estas mismas columnas. Al Colegio La Salle, sigue ahora la Nueva Escuela Normal del Magisterio y en fecha próxima la de Artes y Oficios Aplicados, mientras se hace, de día en día más notorio, la conveniencia de poseer la reserva de terrenos necesarios en vistas a la futura Universidad. Estas circunstancias, como en las de la Muntanyeta, aconsejan unos accesos adecuados, pues el actualmente en servicio no deja de constituir una simple pista para el transporte de materiales, con los peligros consiguientes para toda clase de vehículos en su punto de enlace con la carretera general.

La solución está prevista en los planes de ordenación urbana y no es otra que, a partir de la Avenida de Cataluña, se prolonguen los accesos hacia la cumbre de la colina, derivando uno de ellos en dirección a la Muntanyeta, mientras el segundo se dirige directamente a los centros docentes. Se trata de abrir nuevos viales en definitiva, como consecuencia de las necesidades surgidas. — PETROFILO.

ACL_26/07/1972_737

ANTIGUO DEPOSITO DE LOCOMOTORAS

Aquellos terrenos del Milagro deben incorporarse al patrimonio municipal para el completo embellecimiento de la Playa.

Deseamos finalizar la serie de crónicas dedicadas a la Estación del ferrocarril —necesidad de marquesinas en los andenes y paso inferior junto a la Playa del Milagro—, exponiendo una cuestión que tiene gran interés para nosotros cual es el destino de los terrenos del antiguo depósito de locomotoras, situado en las inmediaciones de la Playa, junto al Puente de Armas. Es evidente que la ordenación del Milagro no será completa, mientras permanezcan ajenos al patrimonio municipal tales terrenos. Ahora mismo, mientras observamos el paso firme de las brigadas en el embellecimiento de la Punta, con el conjunto de pérgolas inauguradas hace dos años y la Glorieta de L'Aiguer, prevista para el próximo Septiembre, no podemos avanzar hacia una meta mucho más ambiciosa cual es la completa urbanización de los terrenos resultantes de la evacuación del depósito y el triángulo que, con el terraplen de la vía, alcanza el mismo paso a nivel.

Nos son necesarios tales terrenos, a fin de embellecer la zona Este, de gran importancia para los intereses turísticos tarraconenses. El público acude masivamente a nuestras playas, por el atractivo que suponen no solo para los vecinos de la capital, sino también para los habitantes del interior y extranjeros. Basta solo observar la

matricula de los vehiculos, para comprender el aserto. El Milagro, está en buenas condiciones, con amplia explanada para el estacionamiento de vehiculos y umbráculo, pero sus posibilidades son mucho mayores, dada la belleza natural de la Punta y promontorio, sobre el que esta asentado el Fortín de San Jorge. Ahora mismo, las brigadas municipales, esta llegando al limite de los terrenos asignados al Ayuntamiento, mientras permanece inculta amplia franja, depósito de máquinas incluido. El contraste será mucho mayor dentro de poco cuando finalice la primera fase de las obras de ordenación y se emprenda la segunda etapa con la restauración del Fortín, siguiendo los mismos planos de la época en que fue construido con ocasión de la Guerra de Sucesión. Pero, repetimos, hay que rescatar los terrenos restantes para imprimir uniformidad a la mejora urbana.

En su día, la Alcaldía realizó las gestiones necesarias en Madrid, llegándose, en principio a un acuerdo, que significaba una indemnización de cuatro millones de pesetas a cambio de los terrenos pagados en otras tantas anualidades. Son unos terrenos preciosos y no podremos hablar de rescate definitivo de la Playa, sino los incorporamos al patrimonio común. Una gestión a este respecto sería altamente agradecida.

PETROFILO.

EL DESVIO, PROBLEMA ACUCIANTE

LA CAMARA DE COMERCIO E INDUSTRIA. SE HA DIRIGIDO A LOS MINISTROS DE OBRAS PUBLICAS E INFORMACION Y TURISMO, SOLICITANDO EL PRONTO INICIO DE LA AUTOVIA DE CIRCUNVALACION RAPIDA.

Estos días, con los innumerables y frecuentes embotellamientos, hemos tenido ocasión de constatar, una vez más, el acuciante problema del desvío de la carretera de Valencia-Barcelona, a su paso por el interior de la población. Por nuestra parte, no vamos a exponer nuevos argumentos, porque están en el ánimo de todos, pero si hacemos eco del escrito que la Cámara de Comercio de nuestra Ciudad ha dirigido al Ministro de Obras Públicas, remitiendo copia de la instancia al de Información y Turismo, por las repercusiones que tiene sobre el turismo, la prolongación de tal estado de cosas.

Todo cuanto ha manifestado la Corporación, en el escrito a que hacemos referencia, vamos a reproducirlo para la información debida de los tarraconenses. He lo ahí:

"Nuestro Ayuntamiento, consciente de que la dimensión del problema afecta en grado sumo a los aspectos urbano, turístico y económico, programó, en colaboración del Ministerio de Obras Públicas, la construcción de una "Autovía de Circunvalación Rápida", con la que se conseguiría que los vehículos que circularan por la N-340 sin rendir viaje en Tarragona, al desviarse por la citada Autovía, no tendrían que atravesar la ciudad, con lo que el tránsito se agilizaría notablemente y se evitaría la formación de caravanas, que en el peor de los casos quedarían reducidas al mínimo.

La Corporación Municipal ha llevado a cabo la casi totalidad de las obras a que se obligó, quedando pendientes de realización aquellas otras cuya ejecución corresponde a la Administración.

Esta Cámara, en su última sesión del Pleno, acordó dirigirse a V.E. en súplica de que, en consideración a la gravedad del problema en su triple aspecto, urbano, turístico y económico, se sirva prestar la máxima atención a esta necesidad, a fin de que la solución programada pueda realizarse cuanto antes, disponiendo al efecto la aceleración de los trámites de los que en la actualidad pende y atender así la justa aspiración de Tarragona y de su comercio.

Nuestro deseo de una pronta solución se ve acuciado por la circunstancia de que de año en año, en el período estival, es mayor la penetración de vehículos extranjeros, mayor también la afluencia de turistas nacionales a nuestras playas, y mayor por ende el mal que le exponemos.

No dudamos, Excelentísimo Señor, que en su probada actuación a los fines de que nuestra Patria está dotada de aquella red viaria que requiere su resurgir económico,

del cual es claro exponente el desarrollo industrial de Tarragona, prestará su valiosa y eficaz atención al ruego que le formulamos.

Una vez más esta Corporación ha considerado el grave perjuicio que ocasiona a la economía de esta zona el estrangulamiento del transporte de mercancías en camiones que, a la salida del Puerto, no tiene otra posible dirección —sea cual fuere su destino— que penetrar en la Carretera N-340 (Barcelona-Valencia), ello en razón a que dicha vía registra, en cualquier época del año, un intenso y constante tráfico que genera largas y compactas caravanas en uno y otro sentido que impiden en muchos casos, y dificultan siempre, aquella normal penetración.

La N-340, al atravesar Tarragona, divide a la ciudad en dos mitades que, a causa de la intensidad del tráfico antes aludido, llegarían a quedar incomunicadas entre sí de no haberse colocado varios semáforos en su recorrido interior y algunos puntos de regulación del tránsito servidos por la Policía Municipal. Pero estos puntos de regulación y semáforos, absolutamente necesarios, crean por otra parte el problema de la extraordinaria lentitud de la circulación por la N-340, con la formación de caravanas que alcanzan de 5 a 8 km. de longitud y aún en ciertas épocas del verano los 15 y hasta 20 kilómetros, por lo que viene haciéndose impracticable el intento de penetrar en dicha vía desde cualquiera de los ramales que a ella conducen, y por tanto desde la única vía de salida del Puerto.

La prensa nacional, la Radio y la Televisión, en sus comentarios y gráficamente, han puesto de relieve la magnitud de este problema en demanda de una solución que al eliminar el paso de la carretera por el interior de Tarragona, única causa motivadora del mal, permita una mayor fluidez del tráfico y ponga fin a la desesperante formación de caravanas.

No necesita comentario el daño que el actual estado de cosas ocasiona al transporte de frutas y verduras desde las ricas zonas del levante español hacia Tarragona, Barcelona y Francia. Basta con considerar que en esta época estival un automóvil turismo tarda corrientemente cinco y más horas en recorrer los casi 100 kms. que separan las ciudades de Tarragona y Barcelona, cuando el tiempo que emplea en invierno no llega a las dos horas".

Creemos que, con lo expuesto está prácticamente dicho todo y sólo nos resta confiar en que la propugnada Autovía, tendrá la resolución favorable que demanda nuestra razón. — PETROFILO.

Triángulo de carreteras

Uno de los objetivos próximos será la autovía de circulación rápida Cuatro Carreteras-Reus, prolongación de la que a partir de Salou alcanza el cruce.

Ya que glosamos no hace mucho el tema carreteras, siempre de actualidad, dada la creciente circulación rodada que experimentan nuestras comarcas, permítase-nos insistir hoy acerca de un tema del que hemos hablado en repetidas ocasiones. Nos referimos al triángulo de autovías de circulación rápida Tarragona—Reus—Salou. De este famoso triángulo, cuyo desarrollo corre pareja con la expansión industrial y turística, la Diputación construyó, en su día, —hace unos años— el tramo comprendido entre Tarragona y Salou. Tramo que rinde óptimos frutos, ampliado hasta el paso superior sobre la vía del ferrocarril de Valencia, en espera de su enlace directo con la Carretera Nacional 340 a la altura del cruce de Torreforta. Si bien este tramo último, todavía no es una realidad entra en los proyectos provinciales, la prolongación aludida que resolverá definitivamente uno de los tantos problemas planteados en la red viaria.

En espera de su inauguración oficial, el pasado verano se ha puesto en servicio la prolongación de la autovía desde Salou hasta el cruce de Cuatro Carreteras. El nuevo tramo ha demostrado su eficacia en los meses últimos, cuando a la afluencia nacional se ha unido la extranjera y Salou se ha visto invadido de turistas. Los miles y miles de vehículos, han salvado los inconvenientes y largas colas junto a los pasos a nivel del “carrilet” y vía del ferrocarril, mediante la utilización del nuevo trazado a través de la “Plaça dels Es-

tanys”, actualmente denominado de Europa. Pero el triángulo está incompleto y la ruta debe prolongarse hasta Reus. Cuando nos referimos al enclave de comunicaciones, sólo son valederos dos lados del triángulo, cuya resolución entra de lleno en las posibilidades provinciales. Queremos decir que del mismo modo que la Diputación ha porfiado en el empeño hasta el Cruce de Cuatro Carreteras es de esperar que la obra tendrá la continuidad debida hasta el mismo casco urbano reusense. El mismo Barrio Fortuny está alineado en espera de la gran avenida que demandan las exigencias de la moderna circulación rodada, carretera ésta cada vez más necesaria a medida que se incrementa el tráfico. Pero persiste un inconveniente, un gran inconveniente, cual es el ferrocarril de vía estrecha Reus—Salou, que debería desmontarse para aprovechar los terrenos resultantes del levantamiento de vías en beneficio de los dos carriles y seto de la proyectada autovía. Es cuestión que debe plantearse seriamente, a fin de disponer de los convenientes espacios que sólo puede deparar el viejo “carrilet” asentado sobre la fosa del canal, proyectado en tiempos de Carlos IV. La amplia avenida que intuimos, podría ser realidad en un mañana no muy lejano, máxime cuando la autopista del Mediterráneo, tiene proyectados los desvíos hacia Reus y Salou a escasa distancia de la actual carretera, sumamente angosta para absorber tanto vehículo. — PETROFILO.

Carretera Tarragona - Reus

La gradual degradación del firme y la intensa circulación rodada exigen la rápida modernización del tramo citado.

II

¿Cuántas veces hemos escrito acerca de la carretera Tarragona—Reus? Desconocemos su número, pero, desde luego, muchas han sido las crónicas publicadas en estas mismas columnas. Pero como el tema es siempre actualidad —desgraciadamente de rabiosa actualidad—, permitan nuestros lectores que insistamos nuevamente. Las últimas lluvias han puesto la carretera intransitable. Y no valen los simples parches para resolver el problema. Un problema que se agrava por la degradación del firme —totalmente anticuado—, con las exigencias propias para alcanzar la necesaria fluidez circulatoria. Téngase en cuenta que la indicada vía constituye uno de los cordones umbilicales que alimentan el transporte hacia nuestro puerto en régimen de importación y exportación. Frutos secos, vinos y aceites —productos típicos de nuestras comarcas—, tienen la contrapartida de los grandes arribos de maíz, harinas de soja y pescado, con destino a la avicultura y fábricas de piensos compuestos. Circulación incesante y peligrosa con la secuela de accidentes que están a la orden del día.

Pero, ¿por qué vamos a explicar estas razones archisabidas por todos?. Solamente para poner de manifiesto un estado de cosas que demanda una solución inmediata. Es el mismo caso del desvío por el interior de nuestra Ciudad, felizmente superado a tenor de la resolución de la Dirección General de Carreteras, aprobándose definitivamente el proyecto. Las manifestaciones del Ministro de Comercio, Sr. Fontana Codina con ocasión de la inauguración de la Feria Oficial de Muestras, son altamente esperanzadoras, pero mientras no se nos demuestre lo contrario, el primer tramo de la pomposamente denominada Carretera Nacional Tarragona—Aleolea del Pinar, seguirá obstaculizando una circulación con los consiguientes perjuicios para nuestros intereses económicos y grave riesgo para los usuarios.

Dentro del proyectado triángulo de comunicaciones del Camp de Tarragona, la obra del Estado debe completar el gran esfuerzo realizado por la Provincia. La dinámica de que viene dando muestras —turismo, industria, servicios—, merece— así lo creemos— la mayor atención.

PETROFILO

ACL_27/10/1972_743

Carretera Valls-Tarragona

La instalación de la Refinería de Petróleos, hace necesaria la modernización y mejora del citado tramo, como el mejor acceso al Polígono Industrial.

y III

Circunstancias familiares —bien trágicas—, nos han alejado unos días de estas columnas. Durante el intervalo de una semana, voces amigos nos llegan de Valls. Una carta, un ruego casi, viene a manifestarnos los deseos de que ya que venimos glosando las necesidades de las principales comunicaciones del Camp de Tarragona, tengamos en cuenta la carretera Tarragona—Valls, primer tramo de otra ruta pomposamente denominada de Tarragona—San Sebastián, la que, en teoría une Vasconia con Cataluña, las zonas más industrializadas y activas del país. Pero es que al indicado trayecto, inciden a partir de ahora otros factores ni tan siquiera soñados hace escasamente unos años. La decisión del Gobierno de encargar al INI la ubicación de la Refinería de Petróleos en el valle del Francolí, proximidades de Pobla de Mafumet, se traduce en una importancia mayor de la Carretera Nacional indicada. Las instalaciones de refino tienen unos plazos de construcción y acabado, con las exigencias consiguientes en cuanto a obras de infraestructura, viales particularmente.

Valls, en este caso, entra de lleno en el previsto triángulo para constituir un gran cuadrilátero, dada la importancia que en

un futuro próximo tendrá la población, en el contexto de la expansión industrial tarraconense. Aparte el hecho, ciertamente decisivo, de encontrarse escasamente a diez kilómetros en línea recta de la Refinería, existe un segundo factor que favoreciera extraordinariamente los planes expansivos vallenses, relacionados con el crecimiento de su Polígono Industrial. Y entonces, la carretera hasta Valls, alcanzará mayor importancia, sobre todo cuando se constituya en segundo cordón umbilical de nuestro puerto, pues las previstas instalaciones fabriles guardarán relación directa con todo cuanto afecta al proceso transformador de los crudos petrolíferos.

No vamos a hablar de la imperiosa necesidad de la variante de Vallmoll y la desaparición del fatídico puente sobre el barranco —¡cuántas muertes y accidentes al correr de los años!—, ni de la estrechez de la calzada, ni de la peligrosa curva antes de alcanzar la Pujada Llarga, junto al Pont del Diable. Solamente vamos a proclamar públicamente que Valls precisa de una comunicación directa acorde con la importancia actual y futura que se desprenden de los grandiosos proyectos industriales, a cuyos prolegómenos asistimos actualmente. — PETROFILO.

1973

“El Puerto continúa siendo problema. Y no precisamente por la riqueza generada al compás de la expansión industrial tarraconense y de su zona de influencia, sino por la insuficiencia evidente de estructuras. Para afirmar nuestro aserto basta sólo, asomarse al Balcón del Mediterráneo para contemplar el frecuente espectáculo de las continuas estadias de buques en la bocana, en espera de atraque en el interior de la dársena.”

Petrófilo, 23/05/1973, “El puerto, problema”:

“La expansión del complejo petroquímico tarraconense, estaba limitada por las vías del ferrocarril –el Polígono de Entrevías– y la carretera de Valencia, con una dirección bien definida cual era la inmediata Vila-seca. A partir de estos momentos las industrias han dado singular viraje hacia el valle, mientras amplían sus instalaciones, las empresas asentadas en el área de nuestro término municipal.

[...] Terrenos de reserva del propugnado trébol, han pasado al primer plano de la actualidad con la valoración consiguiente de fincas y cultivos, ante la fuerte demanda experimentada.”

Petrófilo, 20/07/1973, “Mutación de nuestra comarca”.

A los problemas de colapso de las infraestructuras terrestres se suma la incapacidad del puerto de Tarragona para procesar el tráfico de mercancías y fluidos que demanda la industrialización de la zona. La propuesta de ampliación del puerto depende de una buena financiación y de espacio físico para llevarlas a término. Es aquí donde prosigue el interés por el desvío del río a su paso por el delta. Este proyecto, finalmente no construido, ha condicionado el desarrollo urbano (edificado) en esta zona. El polígono industrial del Francolí reservó una posición central de sus terrenos para el posible desvío, que luego fue ocupada por un acceso viario de primer orden y que hoy se considera el primer tramo de la autovía de Tarragona a Lleida.

NUEVO ACCESO A LA CANONJA

EN EVITACION DE ACCIDENTES Y PARA CONSEGUIR MAYOR FLUI-
DEZ CIRCULATORIA, SE HA APROBADO EL PROYECTO.

El crecimiento industrial y urbano de lo que fue término municipal de La Canonja, ha influido decisivamente en el proyecto de nuevo acceso al caserío urbano. De numerosos accidentes era motivo tal estado de cosas porque La Canonja, a pesar de su gran evolución, sigue manteniendo el llamado Camino Vecinal núm. 70 de la Diputación que enlaza directamente con la carretera de Valencia—Barcelona. Para el vecindario y para algunas empresas ubicadas en los alrededores, tal estado de cosas significaba, además de los accidentes potenciales, serios trastornos en la fluidez de vehículos. Aparte la circunstancia de que el camino vecinal resulta angosto e inapropiado, la expansión de casco urbano siguiendo el eje de la ruta, aconseja, acomodar la totalidad de la calzada a las nuevas alineaciones, claramente señaladas en la serie de edificios surgidos, un vez traspuesto el barrio de Mas Ricart. La Canonja, continúa siendo objeto de atención por el Municipio tarraconense, de conformidad con el compromiso de fusión suscrito entre ambas Corporaciones, que señalaba la realización de una serie de obras. El mismo caso que los barrios de Ferrán y El Molnás, cuyas realizaciones hemos glosado recientemente en estas columnas. Los mismos compromisos adquiridos en su día con Tamarit, tienen plena vigencia en cuanto a La Canonja se

refiere, si bien en este caso último, cabe asimismo destacar que las cláusulas del documento de fusión, afectaban por igual a Bonavista.

El Ayuntamiento, en su sesión última aprobó la propuesta de anuncio del correspondiente concurso-subasta de las indicadas obras de enlace, cuyo presupuesto asciende a 2.261.522 Ptas. Como sea que son tres las partes interesadas en la plena realización de la obra, un 25 por ciento será aportado por el Ayuntamiento, el otro 25 por ciento por la Diputación ya que se trata de una ruta de ámbito provincial y el 50 por ciento restante por la iniciativa privada, dado los beneficios que se derivan de la ejecución del proyecto. Se ordenará la zona de enlace, acomodándola a las exigencias de la circulación, habida cuenta el paso de la carretera de más tránsito de España y nada de particular tendría que tal mejora pudiera ponerse en servicio el verano próximo coincidiendo con la afluencia turística nacional y extranjera que congestiona, aún más, la ruta del litoral, verdadera y única vía de penetración hacia el sur de la Península, mientras las autopistas no entren definitivamente en servicio, hecho que, por lo que a nuestra comarca afecta no se producirá hasta dentro de dos años o sea a lo largo de 1975 — PETROFILO.

ACL_04/01/1973_750

TERRENOS Y APORTACIONES

Son necesarios 31.440 metros cuadrados para construir escuelas en la Capital aparte Torreforta y Bonavista.

Menudo problema supone para el Ayuntamiento la cesión de terrenos al Ministerio de Educación y Ciencia a fin de destinarlos para la construcción de escuelas. Con decirles que el importe de los solares sobrepasa casi siempre la cuantía de las obras, está dicho todo. El encarecimiento del suelo es serio inconveniente que las Corporaciones locales no pueden soportar con sus propios recursos, traduciéndose en demoras al propio tiempo que crecen las exigencias de nuevos puestos escolares. Particularmente para las poblaciones con acusado proceso de expansión, estos problemas van resultando endémicos por la falta de medios adecuados. De ahí la necesidad de potenciar las economías de las haciendas locales y provinciales a fin de que puedan presentar con un mínimo de decoro los servicios públicos que tienen asignados. Con la particularidad que este desfase se agudizará cada día más a medida que se acelere el pulso de las ciudades progresivas, de no mediar una pronta resolución del problema. A título de ejemplo diremos que, recientemente, el Ayuntamiento hizo unas gestiones para la adquisición de amplio solar para destinarlo a la ubicación de un Colegio Nacional. La respuesta inmediata por parte de la propiedad fué que aquellos terrenos valían 160 millones de pesetas. Excusamos decirles que las gestiones, quedaron automáticamente suspendidas, porque la simple compra del solar, significaba una contribución que sobrepasaba en

un sesenta por ciento del total presupuesto municipal.

Adrede hemos citado esta anécdota para que conozcamos las grandes dificultades que supone la cesión de los terrenos necesarios al Estado para que construya las escuelas. Terrenos a los que cabe añadir el 20 por ciento del total de la obra, de conformidad con lo legislado, circunstancia que agrava aún más la resolución del problema. Pero porque las necesidades son muchas y de ahí hay que gestionar y arbitrar soluciones los solares programados que son los siguientes:

TARRAGONA CASCO URBANO

UBICACION	Superf. M2	UNI DA DES
San Pedro y San Pablo	10.000	16
Zona Oeste, 1ª fase	9.000	16
Zona Oeste, 5ª fase.	6.000	10
Poligono Rec Major (B)	6.240	8

En las Viviendas de San Pedro y San Pablo, se espera la pronta cesión del solar —en realidad esta pendiente de la firma de la correspondiente escritura pública—, mientras se hallan en trámite el resto de terrenos. Los solares correspondientes a los centros escolares de Torreforta y Bonavista, están por determinar.

Así está planteada la cuestión en el momento de acometer decisivamente el problema del déficit escolar.— PETROFILO

LA REFINERIA EN MARCHA

La peor contaminación para la Humanidad --son palabras de Paulo VI-- es la miseria.

Las declaraciones últimas del Presidente de ENTASA y REPESA, Sr. Abenza, a raíz de la reunión del Consejo de Administración en nuestra Ciudad, ha puesto una vez más de relieve la importancia del cambio que se opera en el Campo de Tarragona, como consecuencia de la ubicación de la Refinería de Petróleos de Cataluña en el valle del Franco. Las obras están en marcha y el plazo de entrada en servicio de las instalaciones de refino, se ha establecido para Marzo de 1975 o sea dentro de dos anualidades. Conscientes de las pérdidas económicas que supone una mayor demora en la ejecución de los plazos previstos, estamos seguros que, de no surgir ningún grave contratiempo, dentro de un par de años justos, la refinería estará en actividad.

No vamos a hablar de inversiones porque Vdes. las conocen pero sí del supuesto peligro de contaminación aun cuando sabemos se adoptarán las medidas necesarias, mediante el correspondiente gasto que supone incrementar el presupuesto general de la obra en 1.500 millones de ptas. Para suerte nuestra, la Refinería ha sido adjudicada al Instituto Nacional de Industria, organismo paraestatal, dedicado al fomento de la industrialización del país. Ello quiere significar que no existe demasiado afán de lucro, con un consejo de administración, vigente y pendiente de máximos beneficios en detrimento de otras obligaciones, una de las cuales, —primordialísima— es la protección del medio ambiente. Para que tengan un ejemplo de ello, les diremos que en Tarragona funciona ya una Refinería de Petróleos a cargo de ASESa desde hace varios años y nadie ha sufrido aquellas consecuencias contaminadoras que presuponían los agoreros de turno. La contaminación es tema de suma importancia, sobre el que se ha dicho y escrito una cantidad de sandeces y disparates unido a una falta de objetividad y sentido común. Se ha puesto Porto Marghera, en Venecia como ejemplo de aquello que no debía hacerse, pero la misma respuesta del Sr. Abenza a una pregunta formulada por uno de nuestros compañeros, ha sido altamente expresiva de que si los italianos hubieran adoptado las medidas necesarias instalando el utillaje debido, no se hubieran producido los males e incon-

venientes de que adolecen las instalaciones del Adriático. Porque en Europa existen muchas refinerías y complejos petroquímicos con las necesarias garantías, sin que nadie se haya rasgado las vestiduras por la simple razón de que constituyen formidable fuente de riqueza, generadora de fuerte expansión económica sobre el área beneficiada. Existe una contaminación de la que nadie habla, porque todos somos culpables cual es la de los escapes de gas de los automóviles. Existe una segunda contaminación, derivada de los grandes edificios junto al litoral, carentes de estaciones depuradoras y sobre los que nadie escribe. Y, por último, existe una tercera contaminación —la peor de todas— que, en boca del Santo Padre Paulo VI, es la de la miseria. Cataluña precisa de una Refinería y el correspondiente complejo petroquímico si deseamos equilibrar nuestro desarrollo, restando fuerzas al monstruo urbano que es el "cap i casal"... Porque se da el caso que hasta el momento, asistíamos impasibles a un crecimiento desmesurado de Barcelona, en detrimento y debilidad de las comarcas catalanas, con las consecuencias e inconvenientes que, los propios barceloneses, son ahora los primeros en lamentar. Industrialicése Lérida, Girona y Tarragona —queremos manifestar las comarcas englobadas en el área de las provincias respectivas—, que lo demás son simples exageraciones y sensacionalismos, con escasos fundamentos. Y, en el peor de los casos, quien no quiera humos que se vaya a residir a La Mussara, donde se da la paradoja que en medio de un aire puro, purísimo, ya no queda absolutamente nadie.

Esto no quiere decir que no debemos cuidar, sino todo lo contrario, todo cuanto signifiquen medidas correctoras para preservar el medio en que nos desenvolvemos, pero de esto a entorpecer y poner cortapisas el necesario proceso de industrialización, media un abismo. Nuestro Campo de Tarragona experimenta una gran transformación —siempre hemos creído, con Josep Pla, que la "mejor revolución se hace en casa del Notario"— y las consecuencias están a la vista de todos. Demos pues un margen de confianza y dejemos que el tiempo se encargue de aseverar, todo cuanto venimos pregonando firmemente desde hace bastantes años.—

PETROFILO

ACCESO A LA AUTOVIA DE SALOU

El embudo CN-340-Paso Superior sobre la línea del ferrocarril, obstáculo que debe eliminarse.

Tiene interés para todos cuanto se relaciona con la Autovía de Comunicación Rápida que une Tarragona con Salou. Un interés derivado de la frecuencia en que es utilizada dicha ruta por numerosos automovilistas en sus continuos viajes al barrio marítimo de Vilaseca. Pero este interés, traducido en una mayor circulación rodada a medida que se afianzan los procesos industrial y turístico, adolece de grave defecto, cual es el tramo comprendido entre el final de la Autovía y el cruce con la carretera de Valencia a la altura del barrio de Torreforta. Cuando se inauguró el primer tramo del trazado comprendido entre el cruce por la carretera de la costa y la Plaza de los Estanys, se planteó automáticamente la necesidad de prolongarlo hasta la CN-340, si bien surgieron una serie de imponderables que aplazaron la plena realización del previsto proyecto. Proyecto éste último distribuido en dos fases, la primera de las cuales comprendida hasta el paso superior sobre la vía del ferrocarril y el resto del tramo la segunda. Con una inversión estimada en doce millones de pesetas, se llevó enteramente a cabo la Autovía que discurre inmediata a la valla de cerca de la antigua villa de La Pineda, propiedad hoy de la Universidad

Laboral. Fue una obra que rinde positivos servicios, con lo cual quedó automáticamente eliminado el peligro que suponía la amplia cuneta existente, junto a la valla, causa de no pocos accidentes.

De las dos fases aludidas, vemos como la primera ha sido enteramente realizada, construyéndose amplia calzada utilizada tanto por los simples coches turismos como los grandes camiones en sus servicios de transporte hacia las factorías del complejo petroquímico, iniciado precisamente en la misma autovía que limita con el centro docente. Naturalmente no podemos considerar la obra enteramente terminada mientras persista el embudo entre el cruce de Torreforta y el comienzo de la Autovía. Y a fe que es necesaria poner fin a esta obra por la simple razón de que prosigue el proceso de construcción de hoteles y apartamentos en Salou y la ampliación de las empresas industriales como consecuencia de la definitiva localización de la Refinería de Cataluña en la comarca del Campo de Tarragona. Aquella Autovía con un comienzo indeciso, es hoy puntal de las comunicaciones a lo largo de la franja costera, con posibilidades de ampliación, en parte ejecutadas a través del tramo Salou-Cruce Cuatro Carreteras.— PETROFILO.

ACL_17/05/1973_770

EL PUERTO, PROBLEMA

La acumulación de mercancías en los muelles genera grandes dificultades a las que se unen las virtualmente ininterrumpidas estadias de buques.

El Puerto continúa siendo problema. Y no precisamente por la riqueza generada al compás de la expansión industrial tarraconense y de su zona de influencia, sino por la insuficiencia evidente de estructuras. Para afirmar nuestro aserto basta sólo, asomarse al Balcón del Mediterráneo para contemplar el frecuente espectáculo de las continuas estadias de buques en la bocana, en espera de atraque en el interior de la dársena. Capitalicen Vdes. lo que significa la inmovilización de una unidad por espacio de varias jornadas y comprenderán los grandes perjuicios económicos que se derivan de la prolongación de tal estado de cosas. Perjuicios que gravan el precio de los productos de que son portadores y en definitiva sobre nuestra propia economía.

Nuestro puerto está totalmente desfasado. Con decirles que han tenido que habilitarse rápidamente las alineaciones tercera, cuarta y quinta del Dique de Levante, está dicho todo. Las grúas entran en servicio tan pronto finaliza su montaje y los grandes buques amarran en una zona que todavía no se encuentra en condiciones, pues carece en buena parte de los indispensables servicios públicos. La descarga de los periódicos arribos de troncos de madera de El Gabón ha sido trasladada al Muelle Ara-

gón para descongestionar, en la medida de lo posible, el Transversal, saturado de mercancías a granel. En fin que la congestión portuaria se hace cada día más evidente con los problemas que todo ello supone.

Es verdad que se trabaja en la prolongación del Dique de Levante 650 metros mar adentro en dirección al Cabo de Salou, también es cierto que se está tendiendo el contradique a partir de la desembocadura del Francolí para facilitar en su día la prevista ampliación portuaria, pero estas obras con ser importantes, resultan insuficientes. En todos los órdenes experimenta una mayor dinámica la iniciativa privada que los cansinos pasos de la Administración. El resultado está a la vista, con una zona de amarre repleta mientras otros buques esperan turno y las dificultades de espacio se acumulan como las mercancías sobre los muelles. Para complicarlo todavía más, la modalidad de transporte por medio de contenedores, ocupa nuevos espacios que son indispensables para los graneles y otras mercancías. Esta es la panorámica del puerto actual, mientras se prevén amplias perspectivas en un futuro —para Marzo de 1975 está prevista la puesta en marcha de la Refinería—, con las exigencias de prontas medidas rápidas y eficaces.— PETROFILO

ACL_23/05/1973_771



▲ Puerto. Vista aérea de las obras del dique de Levante

1972_APT_07

SOLUCION AL PROBLEMA

Mayores facultades y autonomía a las Juntas de Obras del Puerto, podría resolver el desfase existente.

En nuestra crónica última, dábamos cuenta de las dificultades con que se enfrenta nuestro Puerto como consecuencia del incremento en el volumen de mercancías, derivada de una mayor vitalización de su zona de influencia. Pero lo importante del caso es que estas dificultades actuales aumentarán en un futuro inmediato, sino se acelera el proceso de construcción de nuevos muelles y la dotación del correspondiente utillaje. Según nos aconseja la marcha de la industria tarraconense, en el trienio, próximo el total volumen de mercancías cargadas y descargadas puede alcanzar los 20 millones de toneladas, convirtiéndolo en uno de los primeros puertos del Mediterráneo, concretamente el séptimo lugar en importancia. Cuanto decimos será consecuencia de la puesta en marcha de las instalaciones de refino dentro de un par de años, con una capacidad total de ocho millones de toneladas. El tratamiento de estos crudos, arribados en régimen de importación a través del pantalán, supone la reexportación de unos 5 millones de Tn. de productos refinados, lo que viene a sumar alrededor de las trece millones de toneladas.

A esa considerable cifra, cabe añadirle el movimiento normal de buques, cuyas datos estimamos señalan los siete millones para 1976. Por tanto pues, nuestros supuestos no son infundados, sino que siguen correc-

tamente la marcha del puerto de conformidad con la curva ascendente que registra de año en año. Ante la realidad de ello, ¿está preparada la Administración para actuar con la celeridad debida?. ¿Se disponen de los recursos necesarios en orden a la ampliación de muelles?. Sinceramente creemos que no. Nuestro Puerto sigue y seguirá desfasado hasta tanto la Junta de Obras no disponga de la autonomía y facultades necesarias para financiar los amplios planes acariciados. A estas alturas es contraproducente para los intereses portuarios y por ende para los del país, que los proyectos estén sometidos a larga tramitación y no menos larga espera. Cuando la dinámica expansiva supera toda clase de previsiones, resulta ridículo el libramiento de unas cantidades consignadas por anualidades, con la demora consiguiente en los trabajos de ampliación. Hay que agilizar la administración en este y muchos casos y sobre todo invertir a las Juntas de Obras de los poderes necesarios para que, con recursos propios o mediante créditos concertados con las Cajas de Ahorros y banca privada, puedan hacer frente, con toda clase de garantías, a las dificultades e inconvenientes que venimos padeciendo, como consecuencia del lanzamiento de nuestra economía que una anticuada Administración no puede alcanzar.—PETROFILO

ACL_24/05/1973_772



Asesa. Vista aérea del puerto y del pantalán

1974_APT_04

El precedente de Pasajes

El ahorro guipuzcoano ha pñrecido un crédito de 400 millones para resolver problemas derivados de la expansión portuaria.

El régimen establecido para la concesión de las autopistas, resulta altamente significativo de la eficacia de los servicios públicos puestos en manos privadas en función de su rentabilidad. Obras ingentes vienen siendo ejecutadas de conformidad con los planes previstos, con un anticipo en el periodo de tiempo establecido, merced a la agilidad conferida a la administración de la empresa, unido a la disposición de los recursos necesarios. Los males de nuestro Puerto no se resolverán con paños calientes ni con la aprobación de unos proyectos que duermen el sueño de los justos en no importa que cajón o departamento. Los problemas que aquejan a la zona portuaria y que hemos denunciado en estas mismas columnas en repetidas ocasiones, exigen una mayor fluidez y liquidez. Volumen dinerario indispensable del que si carece el Ministerio de Obras Públicas, debe hallar la fórmula precisa que, a nuestro entender, no es otra que facultar a las Juntas de Obras para que concierten con instituciones de ahorro o bancarias los créditos correspondientes.

Puesto el ejemplo de nuestro Puerto, la resolución del problema, agudizado a medida que pasa el tiempo, estriba en el cumplimiento de tres supuestos, cuales son:

a) Confección de un proyecto global

de modernización, ampliación y mejora que incluya necesidades actuales y futuras.

- b) Concesión de facultades a la Junta de Obras y
- c) Contratación por la propia Junta de los créditos necesarios.

Partiendo de esta base, sería la misma Junta que se dirigiría a las Cajas de Ahorros u otras entidades en solicitud de los créditos correspondientes. Como es lógico el dinero privado se otorgaría siempre y cuando existieran suficientes garantías, en este caso, la propia expansión, de la que se derivan la recaudación de los recursos necesarios.

De cuanto hemos escrito existe un precedente que ha tenido plena aplicación en el puerto de Pasajes, aquejado de los mismos problemas que el nuestro. Mediante operación de crédito por importe de 400 millones de pesetas, concertado con la Caja de Ahorros Provincial de Guipúzcoa, se han resuelto una serie de cuestiones, cuya solución se prolongaba en demasia, con los consiguientes perjuicios. Como hemos dicho anteriormente, esta fórmula es ideal según se desprende de los resultados obtenidos.

¿Vamos a ensayarla en Tarragona? Ahí está la cuestión. — PETROFILO.

ORDENACION URBANA

El Plan de Ordenación, con la Autovía de Circunvalación Rápida, premisa indispensable para iniciar la expansión en el Polígono de Levante.

Con la aprobación por el Ministerio de la Vivienda del proyecto de Revisión del Plan General de Ordenación de la ciudad, se ha dado un gran paso. Un paso derivado de las consecuencias que traerá consigo la ejecución de las obras de la Autovía de Circunvalación Rápida desde la C. de la Guineu hasta la Avenida de Roma, proximidades del "Port Nou" sobre el Franco. De unas semanas a esta parte hemos asistido a la aprobación de una serie de cuestiones relacionadas con esta obra, entre las que destaca el crédito de 58.200.000 pesetas a concertar por el Ayuntamiento con el Banco de Crédito Industrial en concepto de aportación municipal, aparte los terrenos afectados por el desvío. Por otra parte el Ayuntamiento ha ejecutado por su cuenta la mayor parte del tramo que le corresponde cual es el iniciado en la Avenida de Colón por detrás de los Cuarteles que falta por ejecutar hasta su enlace con la de Cataluña, cuya prolongación fue inaugurada el 18 de julio del pasado año.

Súmese la Avenida de la República Argentina y falta sólo el trayecto comprendido entre el final de Pío XII y Avenida de Roma para completar el tramo de ejecución municipal. No hace muchos días,

en estas mismas columnas, escribíamos ampliamente sobre ello, circunstancia que nos releva, dado que ofrecimos toda clase de detalles y características del denominado Polígono de Levante, incluido en el Plan General de Ordenación. Los terrenos comprendidos entre la Carretera de Barcelona y las del Cementerio se verán afectados por este plan que abre nuevas perspectivas a la expansión urbana hacia una zona faltada de viales. Todavía persisten los caminos de carro que conducían a las partidas, sin que se haya modificado lo más mínimo salvo esporádicas construcciones de tipo residencial.

De ahí pues que el refrendo del Ministerio de la Vivienda pone en manos del Ayuntamiento el instrumento legal preciso para iniciar una política urbana hacia aquel sector de población, cuyo eje de expansión viene señalado por la futura Autovía. Las nuevas instalaciones del Club Gimnástico marcaron la pauta de lo que sería en un futuro próximo aquella zona y en estos precisos momentos, asistimos a la puesta en marcha del Plan con una capacidad de 8.000 viviendas para una población estimada en 30.000 habitantes.— PETROFILO.

DESVIO DEL FRANCOLI

La ampliación del Puerto supeditada a la ejecución del proyecto comprendido entre el "Molí de l'Horta" y la "Platja del Riu Clar"

Comienza a ponerse de actualidad el proyectado desvío del río Francolí. Proyecto largamente acariciado y de vital necesidad para el futuro de nuestro Puerto. Tan vital resulta la obra que, sin el desvío, se hace imposible la prolongación y engrandecimiento de instalaciones y muelles. Y tén-gase en cuenta que dentro de tres años el movimiento de entrada y salida de buques y el tráfico de mercancías descargadas y cargadas alcanzará los 20 millones de toneladas. Claro está que de estas cifras astronómicas al alcance de la mano, un 65 por ciento será consecuencia de la puesta en marcha de la Refinería con al importación de crudos y reexpedición de productos derivados del petróleo, pero aún así se hace cada día más evidente la necesidad de acometer la desviación del río en el tramo último, antes de rendir su tributo al mar. El proyecto, estimado en 400 millones de pesetas, encauza las aguas a partir del "Molí de l'Horta", para desembocar junto a la "Platja del Riu Clar", en las inmediaciones de la Universidad Laboral. De ahí que de unos años a esta parte se hayan tenido en cuenta estas previsiones, denegándose cualquier licencia de construcción afectada por el nuevo trazado. Asimismo en

el Polígono Industrial del Ministerio de la Vivienda, totalmente ocupado se ha tenido en cuenta la reserva de terrenos, esperándose que la coordinación de esfuerzos permita llevar a cabo semejante obra.

La Junta de Obras del Puerto, en su sesión plenaria última, acordó iniciar las primeras gestiones en orden a conseguir los apoyos necesarios a fin de someter el proyecto a la consideración del Ministerio de Obras Públicas, Cámara de Comercio, Diputación, Ayuntamiento y demás estamentos deben pronunciarse sobre la cuestión que, si no ofrece dudas, sí en cambio presumimos un trámite lento. Extraordinariamente lento para las necesidades portuarias que crecen cada día más, con falta de infraestructura que se hará más evidente a medida que se expande el área de influencia portuaria con las consecuencias de rigor en cuanto a falta de espacio para atraque en los muelles y depósito de mercancías.

La Corporación Provincial acordó últimamente adherirse a la propuesta de la Junta de Obras del Puerto a fin de que el desvío del cauce del Francolí, se incorpore plenamente en los proyectos de vital necesidad. — PETROFILO.

ACL_27/06/1973_777

MUTACION DE NUESTRA COMARCA

Asistimos a la supervalorización de terrenos a lo largo del valle del Francolí, como consecuencia de la instalación de la Refinería.

La comarca del Camp de Tarragona está experimentando una gran mutación de desarrollo hasta el punto de haberse erigido en uno de los polos naturales de desarrollo más dinámicos del país. Al proceso de industrialización tarraconense, iniciado en 1956 en el Polígono Municipal, ha seguido después la instalación del complejo petroquímico, adentrado en el término municipal de Vilaseca, una vez agotados prácticamente las disponibilidades de terrenos industriales en el área tarraconense. Por otra parte asistimos ahora al gradual traslado de almacenes y pequeñas industrias situadas en la parte baja de la ciudad hacia el Polígono "Francolí", acondicionando por la Gerencia de Urbanismo del Ministerio de la Vivienda, mientras los solares resultantes del desmantelamiento de las industrias, dan paso a la construcción de bloques de viviendas.

Si en nuestro término, asistimos a esta honda transformación, no son ajenas a todo ello las mutaciones actuales y aquellas previstas en un futuro inmediato por lo que afecta a Valls y su término municipal. Las 300 hectáreas de terrenos urbanizables para fines industriales y las perspectivas inmediatas, aconsejan hoy a industrias vallenses radicadas en el mismo casco urbano a transformar naves y talleres en solares

edificables, mientras las renovadas factorías son trasladadas al Polígono que tiene como eje de expansión la carretera a Igualada.

Este factor tan íntimamente unido a la expansión vallense, es consecuencia lógica de la instalación de la Refinería de Petróleos en el valle Francolí. La expansión del complejo petroquímico tarraconense, estaba limitada por las vías del ferrocarril —el Polígono de Entrevías— y la carretera de Valencia, con una dirección bien definida cual era la inmediata Vilaseca. A partir de estos momentos las industrias han dado singular viraje hacia el valle, mientras amplían sus instalaciones, las empresas asentadas en el área de nuestro término municipal. Sabemos de varias entidades bancarias que están realizando gestiones para la adquisición de tierras en las proximidades de nuestro río, en vistas a las factorías subsidiarias de las instalaciones de refino. Un brusco cambio de dirección en el eje hasta el momento seguido, lleva aparejado otros planteamientos hacia zonas que hace solo un par de años ni remotamente podían pensar en ello. Terrenos de reserva del propugnado trébol, han pasado al primer plano de la actualidad con la valorización consiguiente de fincas y cultivos, ante la fuerte demanda experimentada.— PETROFILO.

CAMINO DE BELLISENS

La importante aportación de la Corporación Provincial, permitirá al Ayuntamiento de Reus, establecer una comunicación directa con el complejo petroquímico.

Problemas tiene Reus con sus vías de comunicación. A la angostura de la carretera de Montblanc, cabe añadirle los caminos vecinales que afluyen desde Constantí, Morell, Riudoms y Cambrils, aparte la CN de Tarragona a Alcolea del Pinar que atraviesa buena parte de su casco urbano, cuyo primer tramo tanto afecta a tarraconenses y reusenses. Son vías de comunicación totalmente superadas por la dinámica económica de que viene dando muestras la comarca, traducido en intensa circulación rodada con la secuela de accidentes, embotellamientos y retrasos que tantos perjuicios ocasionan. Una infraestructura viaria en déficit creciente, como sucede en la mayor parte de Cataluña y que se agudizará a medida que transcurra el tiempo porque es mucho más viva y activa la iniciativa privada con la cansina aportación oficial.

No es incumbencia nuestra tratar de los problemas reusenses, dado que sobrepasa nuestro campo estricto de actuación, pero, en este caso concreto, al tratar del Camino de Bellisens, sobrepasa el ámbito fijado porque a todos nos afecta por igual. La vecina ciudad es ajena al complejo petroquímico y empresas ubicadas en los términos municipales de Tarragona y Vilaseca. Tanto la carretera que conduce a Salou como la de Tarragona, son marginales al Polígono, circunstancia ésta que se traduce en crecien-

te aislamiento de la población reusense, por las dificultades de comunicación anteriormente expuestas.

Para paliar en lo posible semejante situación, agudizada a partir de la disposición del Ministerio de Industria de ubicar las instalaciones de refino en el valle del Francolí, el Ayuntamiento reusense propugna la apertura de una vía directa hacia el complejo. Es cuestión planteada en repetidas ocasiones en el seno de la Corporación Provincial por los diputados reusenses y que, prontamente, va a ser estimada, según se desprende del acuerdo del último plenario. La fórmula ideal para llegar a un acuerdo Diputación-Ayuntamiento no ha sido otro que transformar el actual camino de Bellisens, en amplia autovía con lo cual las empresas del complejo equidistarán tanto de Reus como de Tarragona. Promociona el proyecto la Corporación reusense, dado el carácter municipal del indicado camino —antigua vía utilizada desde siempre por los carros de labor en sus desplazamientos a las partidas—, pero con una fuerte aportación provincial, estimada en 11.500.000 pesetas. Desconocemos el presupuesto total de la obra, pero esta sustanciosa contribución, como decimos, facilitará la plena transformación del Bellisens que, en definitiva, es lo que se trata de demostrar. — PETRÓFILO.

ACL_10/08/1973_780

Desdoblamiento de calzada

El camino de acceso a la Universidad Laboral se convertirá en Autovía hasta su enlace con la CN-340 en el cruce de Torreforta.

Una obra de gran importancia podría ser realidad dentro de un año. Un proyecto de envergadura que completa la Vía de Comunicación Rápida que nos sitúa a diez minutos de Salou. Cuando fue construida la Autopista, aparecieron los agoreros de turno para manifestar que la obra no serviría gran cosa, dada la escasez de tráfico que registraba la carretera de la costa. La falta de ambición y perspicacia, cuando no intereses creados, aconsejaba dejar las cosas tal y como estaban, en espera que el colapso circulatorio aislara completamente el barrio marítimo de Vilaseca. De una parte, los pasos a nivel del ferrocarril de Valencia y "carrilet", de otra carencia de comunicaciones directas con el pueblo matriz y regulares enlaces con Reus hubieran yugulado la expansión y progreso de la estación veraniega.

Felizmente hubo ambición de futuro y la Autovía ha resuelto la comunicación directa con nuestra Ciudad a la que cabe añadir después la amplia carretera que une la Plaza de los Estanys con Vilaseca y, posteriormente, la prolongación hasta el cruce de Cuatro Carreteras, eliminativa de los pasos a nivel anteriormente citados.

Pero la Autovía adolecía de un defecto cual era su comienzo en el cruce de la carretera que bordea La Pineda y la costa del Cabo de Salou, que la convertía en auténtico cuello de botella para los que pro-

cedían de la vecina población. Afortunadamente, una segunda etapa redujo las peligrosas curvas de la Universidad Laboral, cuya carretera seguía los límites de la finca, escenario de numerosos accidentes, prolongándose la Autovía hasta el mismo paso superior sobre la vía del ferrocarril. Aun cuando la ejecución de esta segunda obra, significó un alivio, la solución distaba todavía de ser la ideal. Una solución que no era otra que prolongar la autopista hasta el cruce con la carretera de Valencia a la altura de Torreforta.

Y es precisamente este tercer proyecto que se trata de ejecutar, mediante una inversión de 18.000.000 de ptas. El desdoblamiento de la carretera que conduce a la Universidad Laboral, mediante ensanche del puente y ocupación de la totalidad de espacios, permitirá resolver en primer término la papeleta de los terrenos —complicada siempre en un país donde todavía existe el sentido reverencial de la propiedad con su secuela de reclamaciones, aun tratándose de obras de interés común —facilitando extraordinariamente la plena ejecución de la obra. Altamente necesaria, debido al aumento de tráfico y para imprimir la fluidez requerida, en evitación de accidentes siempre posibles y probables, particularmente en la curva de la pendiente que alcanza el paso superior. — PETROFILO.

Electrificación de ferrocarriles

A la línea hasta Valencia, deberá seguir la de Lérida-Tarragona, actualmente objeto de modernización.

Un verdadero acontecimiento fue para Tarragona y la región valenciana, la inauguración de la electrificación del ferrocarril Tarragona-Valencia. Si bien la primera etapa hasta Tortosa se hallaba en servicio, faltaba inaugurar el resto del trazado rematando la obra con la llegada de los convoyes eléctricos hasta la capital del Turia.

Uno de los principales móviles de la inversión realizada por RENFE hay que relacionarlo con la exportación de cítricos hacia el mercado exterior. El 60 por ciento de la salida de naranja se realiza por vía férrea, habiéndose formado precisamente hasta hoy los convoyes en nuestra Estación por constituir el primer punto electrificado de la línea del litoral. A partir de ahora, los mismos convoyes podrán organizarse en Valencia, dado que los 575 kilómetros electrificados hasta Port-Bou permiten un rápido y directo desplazamiento.

Otro factor que debemos estimar por lo que representa para la comodidad del viajero, es el aumento de pasajeros que utilizan el tren en sus desplazamientos. La congestión de la carretera debido al gran número de vehículos en circulación, aconseja a muchas personas convertirse nueva-

mente en usuarios del ferrocarril. Este caso es palpable en Tarragona, sobre todo para quienes deben trasladarse a la Ciudad Condal, pues el tren los sitúa en punto céntrico de la capital y garantiza horarios, bajo el supuesto, claro está, de que se cumplan estrictamente los previstos. La modernización de vías y traviesas, unido al mayor potencial de locomotoras y velocidad de los convoyes, se traduce en el aumento constatado en el número de viajeros. Es línea de mucha vitalidad la de Levante al que tampoco son ajenos los desplazamientos durante la época turística.

Si a todo ello, unimos la próxima construcción de la nueva siderúrgica del Mediterráneo en Sagunto y el complejo Ford en plena huerta valenciana, convendremos que la doble vía se impone hasta Tarragona para hacer posible y absorbible el tráfico que generará, recargado por la tendencia de la población del interior a establecerse en la zona costera. Por esto calificamos de verdadero acontecimiento la electrificación férrea, al propio tiempo que formulamos los mejores augurios en cuanto a la línea Lérida-Tarragona, que a su modernización actual, deberá seguir la electrificación definitiva. — PETROFILO.

ACL_20/10/1973_784

TODAVIA EL DESVIO

Para el inmediato comienzo de las obras, la Empresa adjudicataria exige los terrenos afectados libres de cualquier servidumbre.

No han comenzado todavía las obras de la Autovía de Circunvalación Rápida y continuamos hablando, día sí, día no, del desvío. El motivo no es otro que la preocupación que siente la ciudad para aligerarse de esta carga que pesa sobre ella, al discurrir la CN-240 por el interior de la población. No vamos a denunciar actos y exponer detalles, repetidos hasta la saciedad en estas mismas columnas, pero sí dar fe de las gestiones realizadas y el estado actual en que se halla la cuestión.

En primer término, el Ayuntamiento —no se olvide que es el Ministerio de Obras Públicas el ejecutor de las obras— ha satisfecho las cantidades estipuladas con los propietarios afectados por el trazado y cuyas viviendas deberán derribarse. En segundo lugar diremos que la Alcaldía ha sostenido amplios contactos con los representantes de la empresa adjudicataria, para el próximo comienzo de las obras. Siguiendo el orden cronológico, derivado del pago de las indemnizaciones apuntadas, el Teniente de Alcalde de Urbanismo, Sr. Calderón Alejalde, hizo unas manifestaciones a nuestro compañero David Castillo, en las que puntualizaba con conocimiento de causa diversos aspectos del problema, al que no es ajeno la cuestión crematística que, por lo que al Municipio afecta supone una aportación de 140 millones. De ahí que el Pleno en una de sus últimas sesiones, acordó confeccionar un Presupuesto Extraordinario por importe de 58.200.000 pesetas, mediante operación crediticia con el Banco de Crédito Local. Satisfechas las cantidades a los propietarios afectados, es de esperar un pronto desaloje de viviendas —existe un plazo legal

de dos meses— para proceder a su inmediato derribo. Mientras tanto, es el propio Ministro Sr. Fernández de la Mora, quien manifiesta a nuestro Diario que se acortarán los plazos previstos para las obras. Unos plazos de veintiocho meses de vigencia, a partir de marzo del presente año.

A juzgar por las informaciones y datos que hemos recogido, nos hallamos pues en los umbrales de la grandiosa realización que supone para la Tarragona futura. La empresa adjudicataria se compromete a ejecutar la obra en el plazo de un año aproximadamente, pero, como es lógico, exige una condición previa cual es la liberación de cualquier clase de servidumbres de los terrenos por donde deberá discurrir la Autovía. Terrenos libres de impedimentos, en una palabra, a fin de que el trabajo, una vez iniciado, no se interrumpa por cualquier reclamación de tipo legal que pudiera surgir por parte de la propiedad afectada. Libre incluso de postes telefónicos y eléctricos y de todo cuanto signifique el retraso de la obra. La empresa, como es lógico, posee el utillaje adecuado para llevar a cabo el desvío dentro de los plazos previstos, pero, repetimos, insiste en la libertad de movimientos, derivados de unos terrenos limpios de polvo y paja, dicho en términos vulgares.

El Ayuntamiento en este aspecto, cumple estrictamente lo ordenado por la Jefatura Provincial de Carreteras, ya que en realidad buena parte del trazado que le corresponde se halla desde hace tiempo en servicio. Nos referimos a las Avenidas de Cataluña y República Argentina. Más no se puede hacer, atendidos los trámites legales a que debe sujetarse la Corporación. — PETROFILO.

CARACTERÍSTICAS DEL PLAN DE REFORMA

Una gran vía, paralela a la Prolongación de Pere Martell, comunicará directamente el Serrallo con la Avenida de Roma.

Mientras no sea realidad el desvío del Francolí desde el "Molí de l'Horta" hasta la "Platja del Riu Clar", los planes parciales de ordenación por lo que a nuestro casco urbano se refiere, deben forzosamente limitarse hasta las mismas huertas.

De ahí que el Plan de Reforma Interior, tercero de la Ronda de Tarragona, comprenda prácticamente desde Jaime I hasta el Tabacalera por un lado y la Avenida de Ramón y Cajal y Calle Real, de otro.

El primero de los trazados, exigidos por una mayor celeridad en la construcción, es la prolongación de Pere Martell que comunicará directamente el Barrio Marítimo del Serrallo con la Avenida del Tercio de Montserrat y Plaza Imperial Tàrraco. La apertura de la calle proyectada, cuyos inicios por Real y Ramón y Cajal, se hallan ya trazados, facilita el rápido desplazamiento desde el puerto, ahorrándose el largo rodeo que supone para los vehículos el recorrido por las calles Real, Apodaca y Hermanos Landa hasta llegar a la Rambla. Mientras los camiones que se dirigen al Muelle Transversal en sus operaciones de carga y descarga, utilizan el Paseo de la Independencia y el acceso al citado Muelle y Serrallo, otros vehículos, particularmente turismo, siguen el mismo trazado de los autobuses urbanos al dirigirse al casco estricto de la población.

Pero esta vía de Pere Martell, podemos considerarla secundaria, toda vez que en el Plan de Reforma, está previsto un trazado, formando gran avenida que enlazará el Serrallo con la de Roma, por detrás de la Fábrica de Tabacos. Los muros de cierre de la factoría por la parte Este, limitan precisamente con la nueva calle, vía o avenida, como ustedes quieran llamarla, pues hasta el momento presente, constituyen simples trazos sobre papel vegetal. Pero no deja de tener interés, cuanto a ello se refiere, dado que la dinámica privada en la edificación de viviendas, desborda, en estos momentos, a la iniciativa municipal, cuando hace sólo un decenio era todo lo contrario. Por ejemplo, estaban trazadas las Avenidas del Conde de Valleslano y Pio XII, con la dotación de los servicios correspondientes, cuando el núcleo habitado, permanecía estático en el comienzo de la primera de las Avenidas, que en realidad son simples prolongaciones de la Rambla si bien con diferente nomenclatura. Y el problema reside precisamente en el hecho de que sobrepasa la vitalidad tarraconense a las previsiones de su municipio que, por falta de medios, no puede absorber tanta licencia de construcción por la contrapartida correspondiente de deficiencia, molestias y desfasos que lamentamos y venimos denunciando repetidamente.

PETROFILO

ACL_29/11/1973_787

Gran paso para el puerto

La instalación del Depósito Franco, acelerará el proceso de vitalización que dentro de un trienio podría cifrarse entre los 20 y 25 millones de toneladas.

Meses hacía que seguíamos paso a paso las gestiones comprendidas para conseguir para Tarragona el establecimiento de un Depósito Franco.

Y cuál no sería nuestro gozo, cuando se nos notificaba que en Consejo de Ministros y a propuesta del titular de Hacienda, señor Barrera de Irimo, se aprobó el Decreto en méritos del cual se autoriza la instalación de un Depósito Franco en Tarragona. No apareció en la referencia oficial de anteanoche pero fue plenamente confirmado el acuerdo a nuestras autoridades en las primeras horas de la mañana de ayer.

El Decreto que en su día aparecerá en el "Boletín Oficial del Estado", autoriza al Consorcio constituido por la Diputación, Junta de Obras del Puerto y Cámara de Comercio, la instalación del Depósito en régimen de explotación común. Las primeras gestiones de la Cámara se remontan al 5 de septiembre de 1970 y después de un compás de espera, para completar datos, la Dirección General de Aduanas consideró que la fórmula ideal de concesión no era otra que la creación del Consorcio, formado por nuestras entidades y Corporaciones. Últimos trámites, la confirmación ministerial viene a dar cima a una aspiración largamente acariciada.

El primero de los problemas que plantea el Depósito Franco es el derivado de su ubicación. Para ello, se estiman como más adecuados los terrenos resultantes de las obras de ampliación de la zona de atraque en las alineaciones tercera, cuarta y quinta del Dique de Levante, o sea la amplia explanada surgida entre el Muelle Paralelo al de Costa actual muelle "Lérida" y la Casa de los Prácticos. Mucho nos tememos que va a resultar una solución transitoria de proseguir la expansión de que vienen dando muestras nuestras comarcas y que estos espacios, quedarán prontamente superados, haciéndose necesarios nuevos terrenos con las consiguientes instalaciones adecuadas. Para ello, se ha pensado ya en la zona inmediata a la desembocadura del Francolí como lugar ideal para depositar las mercancías. Pero de momento, como decimos, se considera idónea la superficie ganada al mar hasta tanto no se adquieran aquéllos a tenor de las necesidades derivadas del movimiento que engendrará la puesta en funcionamiento del Depósito. Sin llegar a la Zona Franca, como el caso de Barcelona, ni a los denominados "Depósitos de Comercio", los Depósitos constituyen la fase intermedia entre estos últimos y la primera. Si tenemos en cuenta que la zona barcelonesa se encuentra saturada y que nuestra comarca se halla en plena industrialización, fácilmente se comprenderá la importancia que reviste el Decreto para nosotros. El puerto experimentará un gran paso —independiente del formidable salto que representará el tratamiento de ocho millones de crudos petrolíferos a través de la Refinería—, situándose entre los 20 y 25 millones de toneladas de entradas y salidas en el transcurso del próximo trienio. Formidable movimiento, superador en un cien por cien al puerto de Barcelona y cuya beneficiosa proyección será bien patente sobre la Ciudad y comarca.

Por estas razones, calificamos el hecho como de un gran paso para la zona portuaria, máxime cuando al Depósito Franco, se unen el régimen de exportación TIR y las obras de ampliación de la dársena, con los trabajos preparatorios del tendido de un segundo pantalán para la descarga de crudos y su posterior tratamiento y refino.

PETROFILO

ACL_16/12/1973_789

Puerto. Vista aérea del muelle de Aragón >



1974

“IMPORTANTE fue para la Ciudad el día de ayer. Nuevo tramo de autopista une Vendrell con Tarragona, situándonos a una hora de Barcelona por carretera. Poca tinta se ha derramado con la cuestión de las autopistas, por el simple hecho de que los plazos de terminación de obras han sido adelantados. Cuando luchamos tanto y tanto, por conseguir un simple desvío, de repente, la gigantesca obra, se nos muestra en los aleñados de la Ciudad. Por esto parece ser que no le damos importancia a una vía de comunicación, con la que ni remotamente podíamos soñar hace escasamente un decenio.”

Petrófilo, 28/06/1974, “Nuevo tramo de autopista”.

“NATURALMENTE que los barrios también son ciudad. En ellos encuentran cobijo familias humildes y trabajadoras, que se han afincado definitivamente en estas latitudes y aportan una colaboración entusiasta y generosa, como los que más, para el engrandecimiento tarraconense. Ritmo de trabajo, de continua tensión. Buena parte de ese quehacer anónimo, de ese rodar continuo de la fenomenal máquina de la industria establecida en nuestros polígonos, corresponde precisamente a esas gentes.

Esos barrios –¡ay!– ayer abandonados a su suerte, a la propia iniciativa de quienes no tuvieron más remedio que comprar un pequeño solar y levantar en él, ladrillo a ladrillo, su humilde vivienda. Esos barrios –¡oh!– hoy casi mimados por el Ayuntamiento, consciente de esa realidad apuntada al inicio de la crónica. Nos estamos refiriendo, por supuesto, a Torreforta y Bonavista. Luego, la dinámica ciudadana tuvo que crear nuevas zonas urbanas, ya a través de la iniciativa oficial o privada, o agregarse algunos otros. Con todo ello, el censo demográfico de Tarragona no está muy lejano de los 100.000 habitantes.”

Petrófilo, 30/07/1974, “Adecuar los barrios”.

Catorce años más tarde de su diseño, el primer cinturón de Tarragona sigue su curso. Aquella gran arteria viaria que Muñoz-Monasterio y Monravà establecieron como una nueva circunvalación se abre camino en dirección al Francolí y apunta ya en dirección al puerto, en lo que se vino a denominar la ampliación del primer cinturón. Una suerte de autovía de alta capacidad que busca enlazar con la de Salou a la altura de Torreforta. A la vez, la autopista del Mediterráneo llega a Tarragona, antes de lo previsto, y acerca Barcelona a una hora de camino, lo que supone un gran avance. Paralelamente, la crisis del petróleo sigue afectando al desarrollo económico mundial, y también catalán, por el gran incremento de los precios, que obliga a la administración a revisar al alza los precios de las obras públicas para que puedan ejecutarse.

PROLONGACION DE LA AUTOVIA

La segunda fase de las obras comprende el desdoblamiento a partir del enlace de la CN-340 hasta la Universidad Laboral.

La prolongación de la Autovía Tarragona-Salou entra en los planes de un futuro más o menos inmediato. Y decimos esto porque la ejecución del proyecto, está supeditado a la concesión del correspondiente crédito por el Banco de Crédito Local al que acude la Diputación en solicitud de los recursos necesarios, que faciliten la realización de las obras programadas. Unas obras que, como recordarán Vdes. se refieren única y exclusivamente a las Comisiones de Beneficencia y Obras Públicas, aparte 13 millones para la reconstrucción de Casa Montoliu, sede definitiva del Conservatorio Profesional de Música. Las obras de ampliación de las instalaciones de la Residencia de Nuestra Señora de las Mercedes, de una parte y la modernización y mejora de la red viaria provincial, de otra, acaparan, por así decirlo, la totalidad del presupuesto extraordinario, confeccionado con este fin.

Pero para abreviar trámites que permitan la pronta realización de los trabajos, en la sesión plenaria última de la Diputación fue tomado en consideración el desdoblamiento de la calzada de la carretera que conduce a la Universidad Laboral. La autovía hasta Salou tuvo una primera fase con la inauguración del tramo comprendido entre el enlace con la carretera de la costa y la Plaza dels Estanys. Un segundo proyecto, permitió prolongar la nueva ruta cuyos servicios a la industrialización y turismo, son bien manifiestos, eliminando las peligrosas curvas que seguían la valla de cierre de la Universidad, con la dolorosa batalla, cual el paso superior sobre la vía del ferrocarril y la carretera de acceso al centro docente. Son estas las razones que aconsejan realizar la segunda fase del proyecto, cual es el enlace directo hasta la carretera de Valencia, en el cruce de Torreforta. Completados los estudios realizados por la Sección de Vías y Obras, la ejecución de los trabajos facilitará la fluidez de tránsito, eliminando de una vez este tramo, peligroso particularmente durante la temporada estival por la densidad de circulación, ocasionadora de accidentes, algunos de ellos de manifiesta gravedad.

Nos hallamos pues, en los umbrales de la definitiva realización de la Autovía, con lo cual se completarán dos lados del amplio triángulo. El tercero de ellos corresponde al Ministerio de Obras Públicas, mediante el proyecto, aprobado ya, de desdoblamiento de la calzada de la carretera de Tarragona a Reus, íntimamente relacionada con los trabajos de la Autopista que alcanza ya los cruces citados en los previstos desvíos. — PETROFILO.

ACL_13/01/1974_792

VALLS - REFINERIA

Una Autovía directa promocionará decisivamente el Polígono Industrial.

NO sería completa nuestra crónica última, referida a Valls y sus posibilidades de industrialización, si no tratáremos de un tema altamente interesante a fin de que la Ciudad, goce plenamente de los beneficios derivados de su expansión. La instalación de la Refinería a caballo de Valls y Tarragona, plantea a aquella, una cuestión que nos atrevemos a calificar de vital cual es el de las comunicaciones. Y no nos referimos ciertamente a la conveniencia de incluir en los planes Redia a la carretera Tarragona-San Sebastián, sino a la necesidad de que Valls disponga de una ruta que una directamente su Polígono con las instalaciones de refino. No ignoramos que muchas de las empresas asentadas en nuestro Complejo Petroquímico vienen siendo gradualmente ampliadas —basta sólo leer detenidamente las referencias de la Comisión Municipal Permanente—, pero también sabemos que otras empresas afines a la Refinería por precisar en sus procesos de fabricación la materia prima y productos derivados petrolíferos, dirigen planes y proyectos hacia otros pagos que no son precisamente los tarraconenses. Es Valls en este caso la población doblemente beneficiada, por cuanto, como decimos, dispone de los terrenos y comunicaciones necesarias. Rutas de comunicación, incrementadas a tener de los proyectos de RENFE con respecto a la modernización de la línea Piana-Picamoixons, en curso de ejecución y aquellos otros de tendido de una vía férrea, a fin de enlazar ferroviariamente los Polígonos Industriales de Valls y Tarragona, siguiendo las orillas del Francolí.

Si RENFE perfila planes para un futuro inmediato, la clave de la expansión vallense, aparte los factores anteriormente apuntados, radica en el establecimiento de una Autovía de Comunicación Rápida, que una directamente Valls con la Refinería. En principio se dispone de la ruta de penetración a través de la carretera comarcal hacia Alcover para derivar después en dirección a Villalenga. Partiendo de esta base, susceptible de modificaciones en pos del acorte de distancias, Valls debe ejercer toda su influencia para que la indicada vía u otra análoga se transforme en Autopista hacia la enlace directamente con el núcleo industrial de refino y factorías afines. No lo decimos por mera fantasía sino que nos lo dicta el mas común de los sentidos. Sin enlaces cómodos y fáciles, Valls podría ver frenada su expansión que nos atreveríamos de calificar de espectacular para dentro de escasos años. El capital privado, que tiene buen olfato, después de sospesarlo debidamente, se ha cerciorado de ello y ahí están las inversiones encauzadas hacia la dotación de servicios en el Polígono. Una Autovía con dos carriles por banda, con seto de separación, es la comunicación más indicada para el lanzamiento definitivo. Y apoyamos en nuestra afirmación, a través de la experiencia adquirida en Tarragona, cuando la Autovía de Salou, acogida con reticencias cuando no con franca oposición, ha sido la obra generadora de no pocas iniciativas en los aspectos industrial y turístico. — PETROFILO.

ACL_20/01/1974_794

PERSPECTIVAS PORTUARIAS 74 - 75

La ampliación y mejora de muelles podría ser prontamente factible a través de una operación de crédito por la Junta de Obras.

CON ser importante el tráfico registrado el pasado ejercicio económico, a juzgar por los primeros datos referentes al mes de Enero pasado, el puerto sigue su marcha ascendente, al compás del proceso de industrialización que experimentan nuestras comarcas. Basta anotar que enero arrojó un total de 549.509 toneladas que representa un 20 por ciento más con respecto al mismo mes del 73. Han influido en ello los grandes arribos de cereales procedentes de los Estados Unidos y el normal suministro de productos petrolíferos, a pesar de la crisis energética. Como es lógico, resulta prematuro formular vaticinios respecto al presente año pero de proseguir la tónica actual, nada de particular tendría que una vez cerrado el ejercicio, sumaran 8 millones de toneladas las mercancías cargadas y descargadas en nuestros muelles.

Pero el salto verdaderamente espectacular, si todo sigue el ritmo previsto, se producirá a partir del mes de abril del año próximo, cuando se ponga en marcha la Refinería de Petróleos de Cataluña, con una capacidad de tratamiento de crudos, en principio previstas entre los 6 y 7 millones de toneladas, con la contrapartida del embarque de los productos derivados que calculamos en unos 4 millones, dado que parte de tales productos serán reexpedidos por carretera o ferrocarril a partir de las instalaciones de refino. Dentro de un par de años, pues, el Puerto se situará en los 20 millones de toneladas, inmediatamente después de Bilbao y superando con mucho a Barcelona que calculamos en estos momentos entre los 7 y 8 millones de tráfico.

Y ahora, nos preguntamos, ¿está el puerto capacitado para absorber el creciente movimiento de buques? ¿Se dispone de suficiente espacio en los muelles? ¿Y la capacidad de atraque? Las frecuentes estadias de buques en la bocana es espectáculo habitual para los tarraconenses desde lo alto del Baleón del Mediterráneo y testimonio de congestión. ¿La Administración adopta las medidas necesarias —trabajos de ampliación en este caso— para el intenso tráfico que se avecina, según está previsto? Francamente creemos que no con la agravante que a las dificultades actuales, se acumularán las derivadas del arribo de los grandes buquetanques con cargamentos de crudos.

La solución a este estado de cosas, sólo es una. Que la Junta de Obras del Puerto sea autorizada por el Ministerio de Obras Públicas para que, como Corporación reconocida, acuda directamente al mercado de capitales —existen precedentes en los puertos de Bilbao y Barcelona— previa la aprobación del Plan General de Ampliación y Mejora del Puerto, del que tan necesitado estamos en estos momentos. Si tenemos que sujetarnos a limitados presupuestos estatales, les garantizamos a Vdes. que el colapso portuario se producirá ineluctablemente, con los inconvenientes y perjuicios económicos de rigor. Facúltase a Obras del Puerto la confección de un Presupuesto Extraordinario y eliminen inútiles trámites, de manera que se pueda disponer prontamente de los créditos necesarios que el capital privado —en este caso los bancos y Cajas de Ahorro— se dispondrán a financiar de conformidad con las magníficas perspectivas que ofrece el puerto. Lo demás, —se lo aseguramos— es perder tiempo y dinero.

PETROFILO

ACL_26/02/1974_799

BARRIO DE LA ESPERANZA

Posiblemente en Julio puedan inaugurarse los grupos de viviendas.

AVANZAN los trabajos de construcción del barrio de "La Esperanza", uno de los pasos más importantes que vienen dándose para la definitiva erradicación del chabolismo en nuestro término municipal. Digamos en primer término, que las barracas situadas junto a la Bajada de Casablanca, han sido desmanteladas, con lo cual desaparece un espectáculo que a Tarragona no le hacía ningún favor desde todos los puntos de vista y aspectos. Ahora lo que cabe esperar es una limpieza a fondo del declive de la montaña que un día conociera los afanes del "Mestre Caballet" uno de los picapedreros famosos de la Ciudad y cuya pedrera fue explotada a lo largo de varios años. Aquella zona está plagada de desperdicios cuya destrucción se hace necesaria y sumamente fácil con sólo acumularlos en el fondo de la cantera y prenderles fuego. Se quemaron ya viejos muebles y enseres, pero todavía permanecen gran cantidad de maderos precisados de una limpieza definitiva.

Pero volviendo al nuevo barrio, surgido ya entre Bonavista y Torreforta, las obras están muy adelantadas hasta el punto de que es probable que para el mes de Julio sea su definitiva inauguración. La acción coordinada de Autoridades, Corporaciones y estamentos públicos, permiten hoy contemplar la próxima terminación del nuevo barrio. Un barrio concebido de conformidad con la idiosincrasia de sus futuros moradores y que quizás sirva de piloto para que otras poblaciones, con idénticos problemas a los nuestros, resuelvan también sus dificultades.

Ahora se trata del abastecimiento de agua y alcantarillado y de ahí la tramitación de una subvención de 600.000 pesetas por parte de la Comisión Provincial de Servicios Técnicos a solicitud del Ayuntamiento para la construcción del correspondiente colector, mientras en Bonavista prosigue la obra de dotación de servicios a los que seguirá —es de esperar que muy pronto— la pavimentación de las calles de La Canonja y el alumbrado en la totalidad de las vías urbanas. Mejoras indispensables y que en realidad completan el plan de trabajos programados a lo largo de este año último, siguiendo las prioridades establecidas, acorde con las necesidades surgidas en el rápido desenvolvimiento de los barrios periféricos, como consecuencia del proceso de industrialización que experimenta la ciudad. — PETROFILO.

ACL_22/03/1974_804

POLIGONOS INDUSTRIAL Y RESIDENCIAL

Los de La Canonja y La Granja, permitirán la instalación de cinco nuevas industrias y la construcción de nuevos bloques de viviendas.

Dos nuevos polígonos —industrial uno, residencial, el segundo— se están configurando en el área de nuestro término municipal. Dos polígonos destinados a acoger nuevas industrias y como consecuencia de ello —directamente relacionado— la construcción de viviendas. Nos referimos al Plan Parcial del Polígono Industrial de La Canonja, cuyo avance ha sido aprobado por el Ayuntamiento y el Polígono de La Granja, que, asimismo comprenden de la zona de influencia de la calle del Gayá y la franja de terreno situado entre la citada Granja y la Carretera de Reus que no es, ni más ni menos, que la nomenclatura derivada de la antigua Granja, cuya finca de "Mas Caballé" fue adquirida por la Diputación durante la gestión del Presidente don José Segú Parés. El antiguo "Mas Caballé, objeto de innumerables polémicas relativas a los caudales extraídos de su pozo que al decir de muchos era "aigua molla", cuando en realidad ha constituido un veneno de indudable importancia en orden al suministro de Torreforta.

El Teniente de Alcalde de Planificación y Urbanismo, señor Magarolas Orteu, ofreció amplias explicaciones acerca del nuevo Polígono Industrial canonjino, donde han solicitado su instalación cinco nuevas industrias, como consecuencia de la expansión industrial que experimenta la Ciudad, acelerada en estos momentos por la próxima entrada en servicio de la Refinería de Cataluña, en un principio prevista para dentro de un año. Son en total 80 hectáreas de superficie para la ubicación de industrias de tipo pesado y de escarapate. Para la debida explicación de nuestros lectores, "industrias de escarapate", como su nombre indica, son factorías precisadas de un "aparador" —muebles, forja y objetos de artesanía, alabastros, etc.— que haga atractiva la vista al futuro cliente a su paso por la indicada zona. Son en total 200 metros de la carretera general de Valencia—Barcelona, las que ofrecerán este escarapate al que venimos refiriéndonos. Para facilitar la ejecución del Plan, dadas sus características, se establecerá un régimen de cooperación con la iniciativa privada, según se desprende de los acuerdos concertados y los planos elaborados al efecto.

En cuanto al Polígono Residencial de la Granja, la obra ha sido promovida por la Caja de Ahorros Provincial de la Diputación de Tarragona, quedando ampliado a las zonas afines. Una vez aprobado por el Ayuntamiento, se remite al Ministerio de la Vivienda para su aprobación definitiva, mientras prosigue el fomento en la construcción de nuevos bloques de tipo social, de los que tan faltados se encuentra Tarragona, habida cuenta el factor industrial que tanto incide en su crecimiento.

PETROFILO

ACL_07/05/1974_806

Prolongación de la Autovía

Una inversión de 1 000 millones representa la obra de adición de 14 kilómetros al adjudicado desvío.

DEFINITIVAMENTE Tarragona se alarga, creando innumerables problemas de los que somos conscientes. Mientras se resuelve la cuestión del desvío, cuyas obras continúan paralizadas a pesar de su definitiva adjudicación por el Ministerio de Obras Públicas, con los perjuicios consiguientes para la Ciudad, resulta indispensable establecer las previsiones debidas para la prolongación de la Autovía de Circunvalación Rápida. Como sabemos, el desvío, una vez traspuesto el valle de la Ermita de la Salud y las carreteras del Cementerio y Pont de Armentera, enlaza a través de la parte trasera de los Cuarteles con la Avenida de Cataluña, para continuar por República Argentina hasta la Avenida de Roma y "Pont Nou".

Como verán Vdes. la solución, está mediatizada, por cuanto en su tramo final, son ya los grupos de edificios que están ahogando el nuevo trazado. Pero téngase en cuenta que una segunda fase, mucho más ambiciosa, permitirá, en su día, el debido enlace con la Autovía de Salou, entre Torreforta y Bonavista, dado que el tramo final de la Autovía citada, sufre una modificación respecto al trazado de la carretera, actualmente en pleno uso. Dicho en otras palabras: a partir de la "Creu de la Guineu" hasta la Plaça dels Estanyos de Salou, podrá efectuarse la circunvalación sin interrupción alguna.

Esto supone una inversión cuantiosa —1.000 millones calculada en estos momentos— y la adición de 14 kilómetros de Autovía al actual desvío con la construcción de nuevo puente sobre el Francolí, a la altura del "Molí de l'Horta". Precisamente en la última reunión de la Comisión Municipal Permanente, se trató de ello al presentar el Ingeniero Jefe del Servicio de Obras de la Diputación, Sr. Alonso Blarce, el anteproyecto. Un anteproyecto que debe tener en cuenta, estableciendo la debida coordinación con los planes estatales relativos al desvío del Francolí en el curso próximo a su desembocadura, obra de singular importancia que se desprende como fruta madura de la ampliación portuaria. Sin el desvío del cauce, el Puerto agota sus posibilidades de expansión y bien sabemos todos y somos conscientes de ello lo que supone para Tarragona en particular y la economía del país en general. Planes y proyectos que nos parecen irrealizables, pero ajustados a los condicionamientos económicos de Tarragona a seis años vista. — PETROFILO.

ACL_24/05/1974_809



▲ Cinturón (2.ª fase). Planta y perfil longitudinal

1974_AAPM_10

NUEVO TRAMO DE AUTOPISTA

Salvando distancias y años, la jornada de ayer ha tenido la misma significación que la del 3 de junio de 1952, cuando se inauguró la doble vía Reus-Tarragona y consiguiente paso de los trenes directos por la Ciudad.

IMPORTANTE fue para la Ciudad el día de ayer. Nuevo tramo de autopista que Vendrell con Tarragona, situándonos a una hora de Barcelona por carretera. Poca tinta se ha derramado con la cuestión de las autopistas, por el simple hecho de que los plazos de terminación de obras han sido adelantados. Cuando luchamos tanto y tanto, por conseguir un simple desvío, de repente, la gigantesca obra, se nos muestra en los aleñados de la Ciudad. Por esto parece ser que no le damos importancia a una vía de comunicación, con la que ni remotamente podíamos soñar hace escasamente un decenio.

El tramo La Junquera-Salou, adjudicada por el Ministerio de Obras Públicas a "Autopistas del Mediterráneo", sigue ahora el que nos situará dentro de unos meses, en octubre, en Amposta, dado que "Autopistas Mare Nostrum" es la adjudicataria del segundo tramo hasta Valencia con posibilidades de prolongación hacia Alicante.

Un aspecto no menos importante de la moderna Vía Aurelia, es la promoción que en todos los órdenes supone para las comarcas que atraviesa. Sólo basta fijarse en la cartelera de anuncios de los periódicos donde el factor proximidad a la autopista, es suficiente para la atracción de inversiones y el fomento de iniciativas. Por el norte, se trabaja desde Gerona en dirección a Figueras, en espera de que el Gobierno francés, decida el punto exacto de unión de las autopistas en ambas vertientes pirenaicas. Hasta el momento, en el sur galó, la primera de las autopistas, disponible para el viajero procedente de nuestra Península, se inicia en Narbona. Es de suponer que el trayecto hasta la misma frontera no se hará esperar, tanto más cuanto interesa a ambas naciones la debida coordinación de actividades. Pero como Europa mantiene todavía el resabio nacionalista por encima de una mentalidad continental los europeos estamos imbuidos de prejuicios por el lastre excesivo de una historia reciente o pasada, vamos demorando realidades que impone el formidable avance de la técnica. Vivimos encasillados en fronteras artificiosas que separan pueblos y comunidades naturales, constituyendo el mayor dogal para la expansión.

Bienvenido sea pues el arribo de la Autopista a nuestra Capital y al expresarlos nos referimos a toda la comarca—, porque la fecha de ayer es la que señala época. Salvando distancias y años, la jornada ha tenido la misma significación que la del 3 de Junio de 1952, cuando fueron inauguradas las obras de la doble vía Reus-Tarragona y consiguiente paso de los trenes directos por la Ciudad. — PETROFILO.

PROCESO INDUSTRIAL

No hay solución de continuidad en la expansión que por todos sus ángulos experimenta la ciudad.

DE vez en cuando es oportuno parar mientes en algunos aspectos de la ciudad. No vamos a referirnos, ahora, a su desarrollo urbano porque entendemos que ha sido ya generosamente ponderado. Pero también es cierto que no deja de sorprender, más a los extraños que a los propios. Porque tener una referencia diaria a veces achata las cosas. Pero cualquier tarraconense que por razones que no vienen al caso haya estado ausente de la ciudad desde hace, pongamos por ejemplo, cinco años —y hasta menos— se quedaría perplejo al comprobar ese engrandecimiento de la capital, que va camino recto y decidido al de la gran Tarragona. Y para los que no se mueven de su área, les recomendamos una excursión por otras zonas, en seguridad de que harán sorprendentes descubrimientos en cuanto a extraordinaria dimensión de la ciudad.

Bien. Habíamos dicho que no escribiríamos sobre el tema urbano y debemos ahora justificarnos, aunque sea en gracia de reiterar unos conceptos que, por sabidos, tampoco están nunca de más. Y es que desarrollo urbano e industrial van íntimamente ligados: son, en efecto, consustanciales. Esa proliferación de las grandes, medianas y hasta —sin ánimo peyorativo en el "hasta"— pequeñas, también han significado una profunda transformación en los alrededores de la ciudad. Y sigue el ritmo, según se deduce de las referencias de las reuniones de la Comisión Municipal Permanente. Lo dicho para otros sectores de la actividad humana sigue siendo válido en este caso: no hay reunión en la que no se apruebe o denegue —según los casos y los requisitos— algún proyecto sobre nuevas instalaciones industriales o, en otros casos, ampliaciones, lo que, por otra parte es un buen síntoma para afirmar que ese desarrollo no conoce pausas y si prisas.

Un ejemplo rotundo para reafirmar este criterio, esta realidad, lo tenemos en la expansión alcanzada en dirección a Valencia. No hacía mucho tiempo que el barrio de Torreforta se estimaba lejano del casco urbano de la ciudad y hoy, las construcciones —con algo de anarquía o falta de estética, que también hay que decirlo— no tienen solución de continuidad, tan sólo a simple vista.

INTERINO

ACL_23/07/1974_817

ACL_28/06/1974_813

ADECUAR LOS BARRIOS

Más asiduidad en los contactos oficiales con el Ayuntamiento, en beneficio de todos.

NATURALMENTE que los barrios también son ciudad. En ellos encuentran cobijo familias humildes y trabajadoras, que se han afincado definitivamente en estas latitudes y aportan una colaboración entusiasta y generosa, como los que más, para el engrandecimiento tarragonense. Ritmo de trabajo, de continua tensión. Buena parte de ese quehacer anónimo, de ese rodar continuo de la fenomenal máquina de la industria establecida en nuestros polígonos, corresponde precisamente a esas gentes.

Esos barrios —¡ay!— ayer abandonados a su suerte, a la propia iniciativa de quienes no tuvieron más remedio que comprar un pequeño solar y levantar en él, ladrillo a ladrillo, su humilde vivienda. Esos barrios —¡oh!— hoy casi mimados por el Ayuntamiento, consciente de esa realidad apuntada al inicio de la crónica. Nos estamos refiriendo, por supuesto, a Torreforta y Bonavista. Luego, la dinámica ciudadana tuvo que crear nuevas zonas urbanas, ya a través de la iniciativa oficial o privada, o agregarse algunos otros. Con todo ello, el censo demográfico de Tarragona no está muy lejano de los 100.000 habitantes.

Y, lo que es mejor y más significativo ante todo, el ritmo sigue. Ahora el Ayuntamiento ha aprobado la ampliación de 280 unidades en la Ciudad Cooperativa de San Pedro y San Pablo que, en perfecta conjunción con el Ayuntamiento, además de resolver un evidente problema de falta de viviendas, se ha convertido en una entidad modélica, justamente galardonada en más de una ocasión.

Y ahí está también el Patronato Municipal de la Vivienda, con la Urbanización San Salvador que conoce, asimismo, expansiones. Y en esa línea de realizaciones, de adecuar necesidades ante el constante auge de tales barrios, no podemos olvidar la reciente reunión que el Alcalde y varios Tenientes de Alcalde mantuvieron con los Alcaldes de esas zonas urbanas periféricas. Y de la que ya han salido resultados positivos. Por ejemplo, las nuevas dependencias para la alcaldía del Barrijo de Bonavista. Quizá está aún por solucionar el problema de unas instalaciones similares en la Urbanización San Salvador, que serían de gran utilidad, especialmente para la pareja de la policía municipal nocturna que presta allí servicio sin que, por esa falta de local, puedan disponer de un punto de referencia.

Pero lo cierto es que, tras aquella reunión, hemos tenido ocasión de conversar con algunos de los alcaldes de dichos barrios y unánimemente expresaron su satisfacción más que por lo que se pudo lograr en este primer contacto, por la buena disposición mostrada por el Ayuntamiento, interesándose sus dirigentes por toda la problemática —que aún sigue siendo mucho, esa es la verdad— de esos núcleos de población.

Y nos precisaron —con interés lo destacamos— que este tipo de reuniones deberían celebrarse con cierta frecuencia. Podemos precisar que, en efecto, esa es la idea que mantiene el Ayuntamiento. Los frutos posteriores serán un beneficio colectivo para todos. Porque, insistimos, los barrios también son ciudad. — INTERINO.

ACL_30/07/1974_818

I CINTURON DE TARRAGONA

La prolongación de la Autovía de Circunvalación Rápida, deparará nueva vía de penetración hacia la Ciudad.

AUN cuando todavía está sobre el trazado, se prevé ya el proyecto del I Cinturón de Tarragona en su segunda fase. Parecerá extraño que hablemos de este Cinturón cuando el desvío todavía no es una realidad. Pero como decíamos en nuestra crónica última, es de esperar que las obras comiencen prontamente, máxime cuando la empresa concesionaria tiene el tren de utillaje a pie de obra, por haber finalizado trabajos en la Autopista y se ha llegado a un acuerdo con la Dirección General de Carreteras, con un aumento del 26 por ciento del presupuesto total de adjudicación. Las obras públicas en general, arrastran el lastre que supone la no adjudicación de trabajos, derivado del sensible aumento de precios, acelerado de un tiempo a esta parte. Prácticamente desde hace catorce meses, el Ministerio del ramo no ha ejecutado una obra de importancia en el ámbito de Cataluña, por las razones anteriormente apuntadas. Ante esta situación, que causa graves trastornos a la colectividad, nos parece llegado el momento de aligerar trámites e ir al grano, como vulgarmente se dice. Porque al paso que vamos, muchos trabajos necesarios dependientes del Estado, Provincia o Municipio, se están quedando sin postor, con notorio retraso por lo que al sector público se refiere. Es lamentable ello, pero debemos sujetarnos a la realidad de los hechos, haciendo más accesibles los indispensables recursos. Y pensar que sólo hace cinco años, las empresas se disputaban las obras, con sensible rebajas en las licitaciones. Pero la aceleración del pulso económico, impone nuevos procedimientos administrativos que demuestren su rapidez y eficacia.

Partiendo pues de esta base, la segunda fase del I Cinturón de Tarragona ha sido encargado ya al Ingeniero de Vías y Obras Provinciales, Sr. Alonso Biarge, habiéndose aprobado inicialmente el proyecto. Es como si dijéramos la ampliación de la actual Autovía de Circunvalación Rápida, dando, por supuesto, la realización de la primera fase que, como sabemos todos, se inicia en las proximidades de la Creu de la Guineu, en su enlace con la carretera de Barcelona para alcanzar la Avenida de Cataluña, después de haber discurrido por el valle de la Ermita de la Salud. Las obras complementarias que deberá acometer el Ayuntamiento, suponen una inversión de 96 millones, independiente de la cesión de terrenos y la aportación del 14 por ciento del total presupuestados.

PETROFILO

ACL_11/08/1974_819

AVENIDA CATALUÑA- AUTOVIA SALOU

Un nuevo puente sobre el Francolí a la altura del Molí de l'Horta, indispensable para el debido enlace.

LA aprobación inicial del proyecto de I Cinturón de ronda de Ronda, en su segunda fase, representa la prolongación de la Autovía de Circunvalación Rápida, por nuevo trazado hasta enlazar con la de Tarragona a Salou. Sobre el plano hemos seguido el nuevo proyecto, cuyo alcance se nos hace doblemente necesario, debido a la fuerte expansión urbana que experimenta la población.

Porque tal y como está trazado el actual desvío, una vez ejecutadas las obras, será sólo una solución transitoria a nuestros problemas de circulación, por cuanto en su tramo final a partir de la Avenida de Cataluña hasta el río, sigue utilizando el actual puente sobre el Francolí hacia la orilla opuesta, continuando por la actual ruta que conduce a Valencia. La marcha de la Ciudad hacia una meta bien definida, cual es el río, haría prácticamente inoperante el proyectado desvío, sino se llevara a cabo la ejecución de las obras comprendidas en su segunda fase. Fase que impone la construcción de nuevo puente a la altura del Molí de l'Horta para continuar luego por las huertas hacia Torreforta y Bonavista hasta su empalme final con la Autovía Tarragona-Salou.

Como es de suponer, el indicado proyecto no es obra inmediata, dada la prioridad de otras necesidades, pero bueno es pensar en ello, en evitación de posibles perjuicios a quienes podrían construir sobre unos terrenos que luego se verían afectados por la prolongación de la Autovía. Es el Cinturón de Ronda que abrirá nuevos horizontes hacia otros sectores urbanos, pues la tendencia del crecimiento actual se encamina única y exclusivamente hacia el Oeste, donde han surgido nuevos barrios, independiente de San Salvador y San Pedro y San Pablo.

El Polígono Residencial Este, recientemente aprobado por el Ministerio de la Vivienda, partiendo de la Autovía, es el primer intento de enmienda de la tendencia a que nos referimos, con el aprovechamiento de una serie de terrenos, muy apropiados para el asentamiento de viviendas. Esta circunstancia, nos obliga una vez más, a llamar la atención sobre la necesidad de que sean retiradas las licencias de explotación de canteras en Els Ermitans y Camí del Llorito, pues al paso que vamos y debido a la extracción intensiva de piedra, dentro de pocos años, de las colinas tarraconenses no quedarán ni el recuerdo. — PETROFILO.

MERCACAMP

Una obra definitiva que redundaría en beneficio de Tarragona y Reus al facilitar las operaciones de carga y descarga de mercancías.

AL tratar de la cuestión planteada por la permanencia de los almacenes de frutas y verduras en las inmediaciones del Mercado Central, manifestábamos en nuestra última crónica que consideramos transitorio el proyectado traslado a las afueras de la población. Y decíamos esto porque lo más conveniente y necesario a pocos años vista, será la construcción del Mercacamp —le hemos dado este nombre para evitar susceptibilidades Reus-Tarragona—, en un punto equidistante entre ambas poblaciones. La mancomunidad de servicios se hará cada día más evidente a medida que se incrementa el censo demográfico en la zona Oeste de nuestra Comarca, pues no debemos perder de vista las perspectivas de Valls y el núcleo residencial de Salou que, sobre todo en verano, supone más de 200.000 vecinos, siquiera provisionales, agolpados junto a las playas.

Hace tiempo se habló de ello, desaprovechando una ocasión tan propicia cual era la permanencia del reusense Sr. Fontana Codina, al frente del Ministerio de Comercio. Pero como no podemos navegar contra corriente y los mismos problemas de congestión próximas a la zona del Mercado los sufre la población de Reus, nos parece llegada la hora de plantear resueltamente la cuestión. Lérida, por ejemplo, ha visto resuelto el problema del mercado de frutas y verduras al por mayor, mediante la construcción de la lonja correspondiente, por parte del indicado Ministerio, con las colaboraciones de rigor. Barcelona des congestionó el Born y sus alrededores, con el Mercabarna en la zona del Puerto Franco y Tarragona con Reus, puede hacer lo propio mediante la construcción del Mercacamp, promovido a través de la Comisaría General de Abastecimientos y Transportes. Son unas instalaciones utilitarias, impuestas por la evolución técnica y la facilidad de comunicaciones que no podemos desestimar porque el problema se agravará con el transcurso de los años.

Una obra positiva, en definitiva, que redundaría en beneficio de todos, facilitando al máximo las operaciones de carga y descarga de mercancías destinadas al consumo en nuestros mercados. Porque, a pesar del papel de supermercados y economatos, las modalidades apuntadas, no son óbice para detraer los productos de consumo de boca que necesita cotidianamente la población. — PETROFILO.

OBRAS DE FABRICA DEL DESVIO

Proyectos complementarios a la Autovía de Circunvalación Rápida han sido incluidos en los trabajos en curso de ejecución.

DEFINITIVAMENTE y a juzgar por las apariencias, las obras de la Autovía de Circunvalación Rápida han entrado en una fase de plena actividad. No extraña que reuelen sobre el tantas veces propugnado desvío porque los meses desde la adjudicación de la contrata han venido sucediéndose, sin llegar a vislumbrar una acción rápida y decisiva. Precisamente el Alcalde en uno de los últimos plenos habló ampliamente de ello, manifestando que a primeros de Octubre darían comienzo los trabajos en serio, después de atendidas las razones de la Empresa adjudicataria, mediante la concesión de los aumentos solicitados.

Partiendo pues de esta base, la autovía tiene una longitud de 3.612 metros, formada por dos calzadas de dos carriles cada una de 3'50 metros, una mediana central de 5 metros, más arcenes a ambos lados de 1'50 y 2'50 metros respectivamente, aparte 0'50 metros de margen lateral por lo que, sin contar los desagües tiene un ancho total de 28 metros. Esta gran obra supone la realización de una serie de obras complementarias, debido a su proximidad al casco urbano circunstancia que influirá en la pronta edificación a ambos lados, siguiendo la pauta del Polígono Residencial Este, recientemente aprobado. Veámos, las pues, a fin de que nuestros lectores tengan una idea de ellas:

- a) — Paso superior a la Avenida de Colón con una longitud de 25'5 metros, luz de 16 metros y gálibo medio de 5'30 m.
- b) — Paso inferior para el acceso a la zona de la Ermita de la Salud con una longitud de 36 metros, 12'70 metros de luz y 36 de longitud.
- c) — Paso inferior con una luz de 34 metros, longitud 27 y gálibo de 5'52 metros.
- d) — Paso inferior de la variante del ferrocarril de Barcelona a Tarragona con tableros de hormigón pretensado de 12'70 metros cada uno, separados por una medianera de 3'50 metros. Luz total de 40 metros y gálibo de 5'50 metros.
- e) — Gran viad de la Zona de Levante, con una luz de 16 metros, una longitud de 30 y un gálibo de 4'80 metros.
- f) — Pontón de 3 metros de ancho, 2 de alto y 7'70 de longitud para dar paso al torrente del Loreto en el camino de servicio y
- g) — Obra de fábrica correspondiente al paso para el enlace a distinto nivel de la carretera N-340 y la Autovía. Está formado por vigas de hormigón pretensado con una luz de 18 metros, 37 metros de longitud y gálibo de 4'80 metros.

Estas son pues las obras complementarias del proyecto de Autovía cuyos trabajos de explanación se encuentran en pleno desarrollo, después de vencer innumerables dificultades, a las que no son ajenas, ni mucho menos, las características con la importante aportación municipal, estimada en 200 millones. Un esfuerzo que orientará la edificación urbana hacia el Este, evitando el crecimiento longitudinal que nos conduciría a un pronto enlace de la Tarragona estival con Tarragona, una vez salvada la fosa del Francolí. — PETRÓFILO.

OBRAS DEL DESVIO

Se proyecta la realización de la segunda fase mediante la construcción de un nuevo puente sobre el río Francolí.

LAS obras de la Autovía de Circunvalación Rápida, siguen acaparando el interés de nuestros conciudadanos, por la simple razón de que todos estamos interesados en eliminar la intensa circulación rodada a su paso por el interior de la Ciudad. Somos testigos de las carreteras obligadas de quienes tienen que atravesar la CN-340 sobre todo por la Bajada de los Campos, en dirección a María Cristina y los grupos de edificaciones surgidos a lo largo de la Avenida de Cataluña. Nada digamos de la contaminación porque alcanza grados elevadísimos, superiores a los permisibles y la degradación que, en todos los órdenes, son objeto los edificios a partir de la Avenida del Conde de Vellellano, pasando por General Mola y Rambla Vella. En un principio, creíamos que la puesta en marcha de la autopista, eliminaría el paso de camiones, pero la experiencia nos demuestra hasta el momento presente que los grandes vehículos, siguen circulando por la carretera general y si, en cambio, son los turismos los mayores usuarios de la nueva ruta. Aun así, es de prever que cuando el trazado Valencia-La Junquera sea una realidad y habida cuenta las grandes ventajas que supone la utilización de la autopista —seguridad, mayor rapidez, menos consumo y desgaste del vehículo—, será entonces cuando sobre la mercancía transportada en régimen de exportación o simplemente destinada al mercado de Barcelona, incluirán el gasto de circulación a través de la autopista, siendo mayor número los usuarios, en razón a la longitud del recorrido.

Pero en estos momentos proseguimos en el mismo estado de cosas cuya supresión hemos venido propugnando desde hace mucho tiempo, aun cuando y no nos cansaremos de repetirlo, el trazado actual de la Autovía de Circunvalación Rápida, resulta incompleta, habiéndose previsto una segunda fase de realizaciones que incluye la construcción de nuevo puente sobre el río Francolí. Exactamente igual que en el caso de Valls, cuyo desvío de la carretera Tarragona—San Sebastián, no es lo satisfactorio que debería ser, por cuanto finaliza con un cuello de botella, junto a la plaza donde el monumento a los "Xiquets", cuando en realidad, la curva debería ser mucho más amplia, atendido el incremento de circulación que viene experimentando al citada ruta. — PETRÓFILO.

ACL_30/11/1974_834

ACL_23/10/1974_828

PANTANO Y DESVÍO DEL FRANCOLÍ

Dos problemas vitales sobre los que descansa el futuro de nuestra Ciudad.

DENTRO del Plan General de Trasvase de las aguas del Ebro, elaborado por el Ministerio de Obras Públicas, figura el Pantano del Francolí, como una de las reservas hidráulicas de la serie de embalses escalonados como son Riudecañas, Gayá —cuyo recrecimiento de presa está asimismo previsto— Foix y Anoia. Vieja cuestión ésta del pantano de La Riba, pues es probable que en alguna antigua comoda, se guarden las acciones de la Sociedad Concesionaria de tales aguas. Vieja y batallona, por cuanto ha sido siempre una aspiración tarraconense la regulación del curso del río, en evitación de catastróficas inundaciones como el célebre "aiguat de Santa Tecla" en 1874 o el no menos triste de Sant Lluç, en 1930, con la secuela de víctimas y destrozos en nuestro barrio marítimo del Serraloc. Excusamos decirles las pérdidas que supondría ahora una avenida de semejantes proporciones, cuando en la zona de su desembocadura, se han acumulado tantas industrias y viviendas, aparte las factorías y almacenes ubicados, en régimen de concesión, en el interior del puerto junto al Muelle Transversal. Pero dado el escaso volumen de agua que suele discurrir por el río, al proyectado embalse le sucedería exactamente lo del Foix que casi siempre está vacío, garantizando pocos recursos, a la comarca de Garraf, con las poblaciones de Sitges y Vilanova y la Geltrú. De ahí que constituya el Pantano del Francolí, una de nuestras mayores aspiraciones desde hace muchísimos años, con la particularidad que se agravarán nuestros problemas de no disponer de suficiente caudal, sólo garantizable mediante la plena realización del proyecto. Existen una serie de inconvenientes que lo encarecen a los que no son ajenos, el desvío de la línea férrea Tarragona-Lérida y la carretera de Reus a Montblanc, pero aún así, con resultar un embalse caro, debido a las fuertes inversiones, más oneroso le resultaría a la industria y población tarraconense quedarse sin agua.

Otro aspecto digno de estimarse, es todo cuanto se relaciona con el proyectado desvío del Francolí, a partir del Molí de l'Horta. Precisamente estas obras, suponen el agotamiento de los caudales actuales bombeados desde diversos pozos, próximos a su desembocadura. Es éste un asunto que no puede confiarse a la improvisación, pues la primera de las dificultades, sería la automática desaparición de tales pozos en función del actual abastecimiento. Pantano y desvío, pues, son problemas sinónimos que nos afectan vitalmente y sobre los que descansa el futuro de nuestra Ciudad. — PETROFILO.

Segunda fase del desvío

Un nuevo puente a la altura del Molí de l'Horta, depararía su trazado completo.

LA circunstancia de que sea suprimida la intensa circulación a lo largo de Vallellano, Bajada de los Campos, Rambla Vella y Carretera de Barcelona, no quiere significar, ni con mucho, que el problema esté resuelto satisfactoriamente. Siempre hemos dicho que la actual solución, mediante la Autovía de Circunvalación Rápida, es una solución a medias, por cuanto, si bien es verdad que desviamos el alud automovilístico del interior del casco urbano, no es menos cierto el planteamiento de idéntico problema en otras vías y ruta que están siendo ocupadas como consecuencia del intenso proceso de expansión urbana. Dicho de otro modo: mientras en la Rambla de San Carlos se podrá vivir más tranquilo, no opinarán lo mismo los vecinos de la prolongación de la Avenida de Cataluña y los afincados a lo largo de la Avenida de la República Argentina y sus aledaños. Es, como en el caso de Valls, una solución parcial, que no resuelve la cuestión de forma definitiva.

En diversas ocasiones se ha hablado de ello y no se nos escapa la importancia de la obra, si tenemos en cuenta que a partir de la Avenida de Cataluña, en lugar de desviarse hacia República Argentina, debería proseguir hacia el Francolí, a través de nuevo trazado. En principio se ha previsto sobre el papel e incluso se ha hablado de una inversión de 1.000 millones de pesetas. No les extrañe lo voluminoso del presupuesto, por cuanto a la serie de expropiaciones u ocupación de terrenos, cuyas indemnizaciones deben satisfacerse y la obra propiamente dicha, sobre quebrado terreno, debe añadirse un nuevo puente sobre el Francolí, a la altura aproximada del Molí de l'Horta, amplio y holgado, pues se prevén dos carriles por banda con seto de separación. La vía continúa después por lo que restan de huertas, circunvalando Bonavista y La Canonja hasta enlazar con la actual carretera de Valencia.

A la vista de lo expuesto, no creemos que el Ayuntamiento se halle en condiciones de financiar una obra que rebasa con mucho sus posibilidades y que, en definitiva, no deja de ser una carretera nacional de primerísimo orden. Debe hallarse una fórmula armónica con Obras Públicas, que complete el trazado de la Autovía, con lo cual abriremos nuevos espacios, que tanta falta nos hacen en la Ciudad. — PETROFILO.

ACL_17/12/1974_837

ACL_15/12/1974_836

1975

“Una buena noticia para reusenses y tarraconenses fue ofrecida por el Presidente de la Diputación en el transcurso de la sesión plenaria última. El Sr. Clua Queixalós, en calidad de Procurador en Cortes, dio oficialmente cuenta de que el Ministerio de Obras Públicas habrá incluido en los presupuestos del presente ejercicio económico la cantidad de 150 millones de pesetas, con destino a la transformación de la actual carretera Tarragona-Reus en Autovía de Comunicación Rápida, dotada de dos carriles por banda, más los arcones y seto de separación correspondientes, de idénticas características a la Autovía Provincial Tarragona-Salou. Esta buena nueva es importante para todos y en particular para la economía del Camp de Tarragona, ya que completa el triángulo de comunicación Tarragona-Reus-Salou, tantas veces propugnado a través de estas columnas. La expansión industrial y urbana de esta zona de nuestro Camp, se ha traducido en considerable incremento de la circulación rodada, con tendencia cada día más acusada, como viene demostrándolo el índice de vehículos registrados. En su día, la Diputación construyó la Autovía hasta Salou, –objeto de críticas, propias de mentalidades enanas–, importante comunicación a la que siguió después la magnífica ruta Salou-Cuatro Carreteras. Y no prosiguió el nuevo trazado hasta Reus, en espera de una decisión sobre el “carrilet”, que permitiera disponer de la actual carretera y los terrenos necesarios, para ensancharla convenientemente, de conformidad con las necesidades actuales y futuras”

Petrófilo, 11/01/1975, “Carretera Reus-Tarragona”:

No deja de ser una paradoja que la autovía Tarragona-Reus siga sin ser una realidad en el año 1975, y que la buena noticia sea una pequeña partida económica para su estudio. Esto nos lleva a recordar que, tal y como pasó en el diseño del mejor trazado del ferrocarril la línea recta entre Tarragona y Reus no es la más eficaz. Las crónicas nos muestran que el proyecto de autovía entre Tarragona y Salou era mucho más ambicioso y pretendía llegar hasta Reus, interrumpiéndose en el cruce de las Cuatro Carreteras. De igual modo que el ferrocarril optó por pasar por Vila-seca, la primera vía rápida en la provincia prefirió el trazado hacia Reus pasando por Salou. La Diputación de Tarragona adquiere así un papel destacado en la organización territorial, que pretende extender a todo el ámbito de influencia del Camp de Tarragona con un nuevo Plan Comarcal, más extenso y ambicioso. Pero pocos años más tarde, el protagonismo de la Diputación pasará a manos de la Generalitat de Catalunya. Para Petrófilo, 1975 también es un año de reflexión, de una mirada hacia atrás en la historia de la industrialización de la ciudad.

Carretera Reus-Tarragona

Es de esperar que este año comenzarán los trabajos de transformación del tramo citado en Autovia de Comunicación Rápida.

UNA buena noticia para reusenses y tarraconenses fue ofrecida por el Presidente de la Diputación en el transcurso de la sesión plenaria última. El Sr. Clua Queixalós, en calidad de Procurador en Cortes, dio oficialmente cuenta de que el Ministerio de Obras Públicas había incluido en los Presupuestos del presente ejercicio económico la cantidad de 150 millones de pesetas, con destino a la transformación de la actual carretera Tarragona-Reus en Autovia de Comunicación Rápida, dotada de dos carriles por banda, más los arcones y seto de separación correspondientes, de idénticas características a la Autovia Provincial Tarragona-Salou. Esta buena nueva es importante para todos y en particular para la economía del Camp de Tarragona, ya que completa el triángulo de comunicación Tarragona-Reus-Salou, tantas veces propugnado a través de estas columnas. La expansión industrial y urbana de esta zona de nuestro Camp, se ha traducido en considerable incremento de la circulación rodada, con tendencia cada día más acusada, como viene demostrándolo el índice de vehículos registrados. En su día, la Diputación construyó la Autovia hasta Salou —objeto de críticas, propias de mentalidades enanas—, importante comunicación a la que siguió después la magnífica ruta Salou-Cuatro Carreteras. Y no prosiguió el nuevo trazado hasta Reus, en espera de una decisión sobre el "carrilet", que permitiera disponer de la actual carretera y los terrenos necesarios, para ensancharla convenientemente, de conformidad con las necesidades actuales y futuras. Con esta obra, la Diputación había cumplido con creces, su misión en el polo de desarrollo natural cual es el triángulo aludido, al que ha seguido, en fecha reciente, el paso de la Autopista. Faltaba sólo el Estado, muy lento en la aprobación de unos proyectos, cuyo desarrollo debería haber coincidido con los trabajos de la Autopista.

Pero como que nunca es tarde cuando llega, según reza el refrán, el anuncio de esta primera inversión de 150 millones, es garantía de que las obras comenzarán en el presente ejercicio, máxime cuando flota en el ambiente una psicosis de ejecutar trabajos de carácter público que neutralicen o palién el retraimiento de la iniciativa privada, derivado de la crisis. Esta obra, al igual que el desvío de Tarragona, está programada en tres anualidades, con un total importe de 450 millones de pesetas. Con los primeros 150 millones, se darán comienzo los trabajos, una vez adjudicados, estando seguros que la subasta no quedará desierta como en anteriores ocasiones porque los presupuestos están actualizados y al olímpico desprecio de las obras de carácter público, sigue ahora una apatía hacia estos proyectos, según anunciamos no ha mucho, al tratar de las rebajas ofrecidas por las empresas optantes.

Lo importante es que la obra se inicie y se desenvuelva rápidamente, pues somos conscientes de lo que supone para la economía comarcal la plena transformación de la vieja carretera en holgada Autovia. — PETRÓFILO

ACL_11/01/1975_839

Ordenación territorial

Se van a acometer los planes comarcales del Camp de Tarragona y Baix Penedés.

CONTINUANDO con el estudio que se viene realizando sobre la conveniencia de extender la actividad de la Diputación, en orden a la planificación urbanística, iniciada con la aprobación del avance del Plan Comarcal "Tarragona-Reus-Valls", otras zonas demandan una inmediata ordenación, como consecuencia del desarrollo que evidencian nuestras comarcas. En este caso concreto nos referimos a la totalidad del Camp de Tarragona, con una unidad perfectamente definida y delimitada y el Baix Penedés, originado en dos núcleos cuya vitalidad es manifiesta cuales son Vendrell y Arbós.

Precisamente partiendo de estas premisas, sobre las que concurren factores tan importantes como son los Polígonos Industriales de Tarragona y Valls, la instalación de la Refinería en el valle del Francolí y el trazado de la Autopista del Mediterráneo, la Diputación está dispuesta a realizar la planificación provincial, consignando en el Presupuesto de 1975 la cantidad adecuada a la importancia de dicho proyecto. Derivado de estos propósitos se constituirá un equipo redactor con personal al servicio de la Corporación, al que se incorporaría aquel otro personal que se estimara necesario, contratando los servicios que fueran precisos para la toma de datos.

Relacionada con la planificación que se pretende, se ha estimado conveniente solicitar del Ministerio de la Vivienda una subvención y la información necesaria de aquellos planes provinciales aprobados, con objeto de recabar de las respectivas Diputaciones el envío de un ejemplar de los mismos.

Estos son los propósitos que animan a nuestra Corporación, partiendo de la experiencia adquirida en la redacción del Plan Comarcal Tarragona-Reus-Valls, después de haber sido superado el denominado Plan Trébol Tarragona-Reus-Salou ante la incidencia de un factor de primer orden cual es la prolongación del complejo industrial tarraconense en dirección a Valls.

Con respecto a las comarcas del interior, el desarrollo del Camp y Baix Penedés, obliga a un gradual desplazamiento de las industrias hacia las zonas limítrofes. En este caso, la industrialización de Falset y Montblanch, comienza a iniciarse con buenos auspicios, aún cuando en la última de estas poblaciones, las comunicaciones por carreteras —los endiablados 365 "tombs" en los 26 kilómetros de Reus a Falset— se deja sentir a la hora de elegir terrenos y compulsar posibilidades. — PETRÓFILO.

ACL_19/01/1975_841

OLEODUCTO ZARAGOZA-TARRAGONA

Este ramal facilitará el transporte de productos petrolíferos desde nuestra Refinería al interior de la Península.

LA instalación de la Refinería de Petróleos de Cataluña, donde el área industrial de Tarragona, genera una serie de obras complementarias. En realidad en nuestro caso, hemos comenzado la casa a partir del techo, por cuanto eran las instalaciones de refino las que debían llevar aparejado la creación de un complejo petroquímico y no al revés. Pero la cuestión no podemos soslayarla por irreversible y, por tanto, debemos atenernos a la realidad de los hechos. Unos hechos que señalan el inicio de la puesta en servicio de tales instalaciones para mediados del presente año, según se desprende de la marcha de los trabajos.

Aparte la aportación de la iniciativa privada —concretamente Banco Industrial de Cataluña— promoviendo la ordenación y dotación de servicios del Polígono de Valls, es hoy CAMPSA la que solicita las oportunas licencias para el tendido de un oleoducto que unirá la terminal de Zaragoza con la Refinería. Como recordarán ustedes no ha mucho tiempo que el oleoducto Rota-Torrejón de Ardoz—Zaragoza —las tres bases americanas existentes en nuestro país— fue transferido al poder civil a fin de que se utilizara para la conducción de productos petrolíferos ya que hasta el momento la Compañía Arrendataria, debía llevar a cabo el transporte de tales productos, bien por vía marítima, cubas cisterna en trenes de mercancías y tanques en camiones. Actividad sumamente onerosa de la que se resentía la totalidad de la economía por los encarecimientos que suponían sobre los productos manufacturados. Utilizado ya el oleoducto desde el Atlántico hasta Aragón, se imponía el tendido de nuevo tramo que lo comunicara directamente con Cataluña. Por estas razones, se han efectuado los oportunos estudios y la obra va a ser ejecutada en breve, comprendiendo la zona de paso desde Zaragoza hacia Lérida y de allí a Tarragona, a fin de facilitar el suministro de productos derivados del petróleo hacia el interior de la Península.

Son proyectos estos poco espectaculares, pero de gran trascendencia para la economía del país y es por ello que destacamos como en realidad merece una obra de semejante envergadura que muy bien podría unirse un día con los proyectados oleoducto y gasoducto que, a partir de los yacimientos de Argelia, suministrarán energía al sur de Europa, previo tendido de una tubería submarina directamente de Orán a Cartagena, primera estación receptora peninsular, para continuar después por la franja costera hacia Castellón, segunda de las estaciones, la tercera Tarragona, Barcelona la cuarta, prosiguiendo después hacia Francia, en cuyo sur se ubican la concentración industrial de Lyon y la Refinería de Port de Bois, en las proximidades de Marsella. — PETROFILO.

Ampliación de carreteras

Se trata de la transformación en Autovías de Comunicación Rápida de los tramos a Reus y Valls.

DOS carreteras nacionales van a ser objeto de ampliación y mejora, como consecuencia del cambio operado en nuestra comarca que, en dos decenios está pasando de una zona eminentemente agrícola a otra de características esencialmente industriales. Aparte los núcleos fabriles de Reus, algunas fábricas de vinos y alcoholes de Tarragona, sin olvidar la Tabacalera y el Puerto, hasta bien entrado los años 50 crecíamos de una industria base que nos permitiera el gran salto registrado. Fue en 1956 cuando se inició el proceso de industrialización al socaire de la baratura del suelo: electricidad a pie de factoría —recuérdese el tendido de una línea de alta tensión de Pont de Armentera a la Universidad Laboral por ENHER—; las excelentes comunicaciones en particular ferroviarias a partir de 1951 cuando se inauguraron las obras de la doble vía Reus—Tarragona y la situación geográfica, como área de descongestión de Barcelona. Han transcurrido los años y aquellos quiméricos proyectos se han transformado en realidades, asistiendo en estos momentos a una aceleración del pulso ante la proximidad de la fecha de puesta en servicio de las instalaciones de Refino.

Toda esta transformación, obliga a la consiguiente dotación de servicios, de cuyos planes y proyectos nos hemos ocupado en anteriores crónicas y a los que no son ajenos la modernización de carreteras. La primera de las grandes rutas corresponde al tramo Tarragona—Reus de la C. N. Tarragona—Alcolea del Pinar. Como recordarán ustedes en los Presupuestos Generales del Ministerio de Obras Públicas, correspondientes al presente ejercicio económico, figura la primera de las partidas por importe de 150 millones, destinados al desdoblamiento de la carretera actual para convertirla en Autovía de Circunvalación Rápida. El total presupuesto asciende a 450 millones, habiéndose fijado la distribución de créditos en tres anualidades, con lo cual, es de esperar que a lo largo del trienio, presenciaremos la transformación tantas veces propugnada en estas mismas columnas. Demasiado contraste existe actualmente entre la Autopista y la antigua Vía Amalia, completamente desfasada para absorber el denso tráfico.

El segundo tramo corresponde a la Carretera de Valls, entre Taragona y su enlace con la autopista. Exactamente las mismas razones, son perfectamente válidas en este caso, por cuando la ruta citada experimenta una importante revitalización, derivada de las obras de montaje de la Refinería y sus industrias afines. Transformar en autovía el tramo indicado es otro de los proyectos que nos afecta por igual, con lo cual los accesos a la Ciudad se verán considerablemente ampliados y acomodados a la dinámica de la que viene dando pruebas. Que es, en definitiva, lo que se trata de demostrar. — PETROFILO.

ACL_24/02/1975_846

ACL_18/02/1975_843

EXPANSION FERROVIARIA

RENFE proyecta la construcción de una nueva estación en Salou que podría levantarse al otro lado de la vía.

HACE unos días, en estas mismas columnas dábamos cuenta de los proyectos abrigados por RENFE relativos al tendido de un ramal ferroviario desde la Estación de C'asificación a las nuevas instalaciones de refinero. Línea que seguirá la orilla del Francolí, para enlazar con la Refinería y las Industrias filiales surgidas en su entorno, en este caso concreto, tres empresas dependientes directamente del Instituto Nacional de Industria, cuales son Calatrava, Paular y Montesa. Factorías cuya puesta en funcionamiento lleva consigo la instalación de ramales, con sus correspondientes apartaderos de vagones.

Pero no se trata ahora de esta expansión ferroviaria hacia el complejo refinero, sino de una obra concreta y que reviste singular interés para Salou. Nos referimos a la estación del ferrocarril, el mismo edificio ochocentista, levantado cuando Salou tenía cien habitantes. La evolución de la zona residencial de Vilaseca ha sido tan espectacular que la vieja estación no deja de ser un lamentable anacronismo. La modernización de la vía Tarragona-Valencia, con la consiguiente renovación de raíles y traviesas para facilitar la posterior electrificación y la prosecución de unos índices de velocidad, acordes con la dinámica moderna, aconseja ahora construir una estación de nueva planta, con el derribo del actual caserón. Es lo que RENFE ha hecho en Plana-Picamoizons, Montblanch y Borjas Blancas en la línea Tarragona-Lérida, en plena fase de electrificación y lo que se proyecta operar en Salou. La prolongación de andenes y la instalación de alumbrado, podríamos considerarlas como preludeo de esta importante mejora para una zona marítima, arropada por 150.000 habitantes, siquiera temporales, durante la época estival.

Ahora bien, lo que si nos permitimos sugerir a RENFE es que la nueva Estación, una vez derribada la actual, sea levantada en el andén opuesto, pues se dispone de espacios y terrenos suficientes. Con ello se evitaría el salvar el paso a nivel a los usuarios del ferrocarril, incorporándola plenamente al casco urbano, pues no se olvide que mientras no se demuestre lo contrario, una línea férrea continúa siendo la moderna muralla de muchas poblaciones. En el edificio se albergará una oficina de información y todos los servicios inherentes para la recepción y partida de viajeros, siguiendo unos módulos arquitectónicos que vienen aplicándose en poblaciones de semejante categoría. Conseguir que el proyectado inmueble se construya al otro lado de la vía, ofrece más facilidades y ventajas a los usuarios del tren sin que ello signifique extorsión económica alguna para la propia Compañía. Creo que en este caso concreto el Ayuntamiento de Vilaseca tiene que decir algo al respecto, formulando a RENFE estas consideraciones que están en el ánimo de todos. — PETRÓFILO.

ACL_06/03/1975_849

Necesidades en Torreforta

Siete son las calles de la populosa barriada que falta por pavimentar con lo cual será dotada de la totalidad de servicios públicos.

EN la barriada de Torreforta, han concluido los festejos que anualmente se organizan en honor de su Patrono San José. Ha habido actos y celebraciones a lo largo de los días últimos con unas declaraciones del Alcalde Pedáneo, señor Caire, acerca de las necesidades del vecindario. Ciertamente en Torreforta, se ha trabajado mucho, pero falta todavía mucho por realizar, debido al constante progreso y expansión urbana que viene experimentado, al compás de la industria próxima. Surgieron las primeras casas con la inauguración del Grupo de Viviendas "Agustín Sandoval" construidas por el Patronato "Cardenal Arce Ochotorena", a finales de la década de los 40, levantándose a continuación los bloques de la Obra Sindical del Hogar que configuraron la futura plaza de la popular barriada. Se construyó la iglesia, surgieron el grupo escolar "Gual Villalbi", posteriormente ampliado y el centro de Formación Profesional "La Salle" y poco después, al unísono de la iniciativa privada en la construcción de viviendas, fueron evacuados los servicios de la Granja Provincial de "Mas Caballé", cuyo pozo —objeto de innúmeras polémicas en la Tarragona de nuestros padres—, surtió de aguas a los nuevos pisos. Después ha sido la Caja de Ahorros Provincial de la Diputación de Tarragona, la que ha venido promocionando nuevos bloques y nuevas viviendas, apuntándose otros proyectos, a algunos de los cuales son hoy realidad.

Sin embargo, todavía quedan siete calles por pavimentar hasta dejar completamente ordenado el barrio. Y esta obra se hace doblemente necesaria, atendiendo el crecimiento y las necesidades surgidas. Un detalle que debemos destacar por su significación espiritual es la rotulación de las calles a base de cerámica que han sufragado los propios Ayuntamientos a los que se dedican. Pero, insistimos en ello, Torreforta debe completar el ciclo de mejoras, con la pavimentación de la vía pública que falta por ordenar. Cuando el casco urbano tarraconense está arreglado, salvo aquellas calles en curso de urbanización —léase prolongación de Pere Martell, Ibiza, etc. no pueden olvidarse aquellas otras aspiraciones a fin de que disfrutemos de las ventajas de una población perfectamente dotada de toda clase de servicios públicos.

PETRÓFILO

ACL_10/05/1975_855

DESVIO DEL FRANCOLI

Los riegos del Alto Aragón y la Autopista del Ebro, factores coadyuvantes a la vitalización portuaria.

LA serie de crónicas que hemos publicado relacionadas con el Puerto —apertura del Canal de Suez y sus posibles repercusiones, establecimiento del Depósito Franco—, creemos tendrán adecuado complemento con el proyecto de desvío del río Francolí a partir del “Molí de l’Horta” para desembocar en la “Platja del Riu Clar”. Proyecto ambicioso pero necesario, atendidas las necesidades futuras de nuestros muelles. Unas necesidades relacionadas con el proceso de expansión industrial que experimenta Tarragona y del que somos actualmente testigos directos. Pero no sólo el área tarraconense es la directamente afectada, sino también su zona de influencia, iniciada, por así decirlo, en los campos leridenses, hacia Aragón para cubrir todo el valle del Ebro, incluida Navarra y, parcialmente, el País Vasco.

A este respecto conviene establecer el debido parangón con la afluencia turística de personas residenciadas en la misma zona geográfica. Nos decía no ha mucho el Alcalde de Vilaseca, Sr. Malapeira Natruch que cada día son en mayor número los aragoneses, navarros y vascos que eligen nuestras playas como lugar de veraneo. Muchos de ellos adquieren incluso apartamentos no sólo por las condiciones y climatología —aunque estos días nos jueue malas pasadas—, si no también por la facilidad de comunicaciones, rutas cada día más expeditas tanto por tren como por carretera.

El símil con el turismo, es perfectamente aplicable al transporte de mercancías cargadas y descargadas en nuestros muelles. Súmanse a estos factores la extensión de los riegos del Alto Aragón, con la secuencia de mayores necesidades al pasar grandes extensiones estériles a tierras cultivables y la importancia actual y futura de la Autopista del Ebro. Hacemos referencia a ello porque en el último Consejo de Ministros, se acordó sacar a subasta nuevo tramo del Canal de las Bardenas y la Autopista, comienza a ser una realidad hasta el punto de que está prevista su llegada a Lérida dentro de un año —exactamente en Junio—, para alcanzar Zaragoza en Diciembre del 76. Concedores por experiencia de la eficiencia y rapidez en el trabajo de estas grandes vías de comunicación, nada de particular tendría que, en doce meses, el valle del Ebro, se viera directamente comunicado con el mar, con la consistente beneficiosa proyección para nuestra zona portuaria. — PETROFILO.

ACL_12/06/1975_859

Amenaza de colapso

De no ejecutarse en un plazo prudencial el desvío del Francolí, asistiremos a la semiparalización de actividades portuarias al carecer de la necesaria infraestructura.

EL desvío del Francolí se hace cada vez más necesario, si no deseamos asistir al colapso portuario por carencia de espacios y muelles. Sabido es que con las obras actualmente en curso de ejecución, de las que ofrecimos amplia referencia en las páginas centrales de este mismo Diario, al Puerto se le agotan completamente las posibilidades de expansión y desarrollo. El Francolí, siguiendo el curso natural junto a su desembocadura, es factor negativo que yugula cualquier proyecto ampliatorio. Agotamos pues toda clase de posibilidades, con lo cual se inflere la conveniencia de plantear seriamente la cuestión.

En síntesis se trata de recoger las aguas del río en las proximidades del Molí de l’Horta para derivarlas hacia la Platja del Riu Clar. Un encauzamiento, mediante la construcción de canal adecuado que permita continuar el espigón submarino, inmediato a su desembocadura para ganar nuevos terrenos al mar. Habida cuenta el incremento industrial, los muelles resultantes del desvío, cubrirán buena parte de nuestras necesidades, tanto más cuanto los pantalaneros de ABEBA y ENPETROL, se destinan única y exclusivamente a la carga y descarga de crudos y productos derivados del petróleo. Pero, como es lógico, la primera de las obras es el desvío.

De ahí la necesidad de confeccionar el proyecto definitivo para saber todos a qué atenernos sobre el particular. De unos años a esta parte, las licencias municipales para el establecimiento de industrias, talleres o construcción de viviendas, automáticamente se deniegan cuando afectan a amplia franja comprendida entre el cauce actual y Torretorta, o sea lo que en buena parte son todavía nuestras antiguas huertas. Es una medida de previsión lógica en evitación de perjuicios futuros, pero lo verdaderamente importante es que la canalización de las aguas del río a través del nuevo cauce, sea planteado lo más pronto posible a fin de coordinar obras y evitar desajustes. Porque a juzgar por la marcha del Puerto, nada de particular tendría que asistieramos a la semiparalización de actividades por carencia de la necesaria infraestructura, con los perjuicios consiguientes para la industria, asentada en esta zona portuaria. — PETROFILO.

ACL_13/06/1975_860

Segunda fase del desvío

Al prolongar la Autovía hasta las orillas del Francolí, lograríamos una obra completa al preservar de la circulación rodada el actual casco urbano.

EL Ayuntamiento en la última reunión de la Comisión Permanente, acordó iniciar los primeros contactos y gestiones a fin de ver realizada la segunda fase del desvío. Como recordarán nuestros lectores, la Autovía de Circunvalación Rápida, enlaza con la Avenida de Cataluña a la altura de la prolongación de la Calle de San Antonio María Claret, para continuar hacia República Argentina, Avda. del Cardenal Vidal y Barraquer hasta la de Roma, a la altura del Pont Nou sobre el Francolí. A la vista del crecimiento urbano, esta primera fase no deja de ser un mero parche, por cuanto, en su tramo, final, se encuentra nuevamente con las edificaciones que si bien podemos considerar actualmente periféricas, dentro de unos años serán calles enteramente pobladas. Dicho en otras palabras: las molestias, ruidos, problemas que sufren la Plaza Imperial Tàrraco, Avenidas de Vallellano y Ramón y Cajal —la famosa Bajada de los Campos— y a lo largo de la Rambla Vella y primer tramo de la Carretera de Barcelona, serán enteramente trasladados a las Avenidas de Cataluña, República Argentina y Cardenal Vidal y Barraquer, resolviendo sólo parcialmente la cuestión.

El Ayuntamiento desea que la Autovía de Circunvalación alcance cuando menos el Francolí, con la prolongación de su tramo final hasta las mismas orillas. Una tercera fase podría ser la construcción de un nuevo puente para continuar después hacia Torreforta y enlazar con la carretera de Valencia a la altura de Bonavista. Comprendemos que la obra es costosa, pero altamente necesaria teniendo en cuenta el crecimiento del índice de circulación que si bien para los turismos ha representado sensible alivio la puesta en servicio de la Autopista, los camiones, por las razones que sean, se resisten a utilizar la ruta ideal de penetración hacia el Levante y Sur. Por lo tanto pues, deberemos acostumbrarnos a una carretera de elevada densidad circulatoria, a tenor de la expansión de que viene dando muestras Cataluña en general y Barcelona y su área de influencia en particular.

Los trámites son largos y es por ello que consideramos oportuno que el Ayuntamiento inicie cuanto antes las oportunas gestiones cerca del Ministerio de Obras Públicas, para conseguir la construcción de la segunda fase de la obra que en el mejor de los casos, sería ideal prolongar el desvío a partir de Marzo próximo, cuando concluirá el trabajo actual. — PETROFILO

ACL_17/06/1975_861

PROLONGACION DE LA AUTOVIA

Proyecto incluido en el Presupuesto Extraordinario de la Diputación, se trata de enlazar con la carretera general a la altura de Torreforta.

UN segundo proyecto, aparte un repaso general a lo largo del trazado, reclama la Autovía Tarragona-Salou. Nos referimos a su prolongación a partir del paso superior sobre la vía del ferrocarril hasta su enlace con la carretera de Valencia a la altura de Torreforta. Es una necesidad evidente, según aconseja la cada día más intensa circulación rodada. Partiendo de esta base, debemos seguir los pasos del proyecto, aprobado por la Diputación Provincial.

Pero lo más importante es que la aprobación ha permitido incluirlo en el Presupuesto Extraordinario número 26 que por un importe superior a los 400 millones tramita la Corporación cerca del Banco de Crédito Local de España. Precisamente no ha mucho en estas mismas columnas abogábamos por una pronta rúbrica de la escritura pública correspondiente que permitiera la libre disposición de los recursos necesarios a fin de llevar a cabo la serie de obras programadas. El indicado Presupuesto está destinado a la mejora de la red viaria y de los establecimientos benéficos provinciales, aparte una partida de 20 millones, para la reconstrucción de Casa Montoliu a fin de habilitarla como Conservatorio Profesional de Música.

Pues bien, en la serie de proyectos incluidos en la mejora de la indicada red, figura la prolongación de la Autovía hasta su enlace con la carretera general. Nos interesa en gran manera el cierre de la operación crediticia en primer término para paliar en la medida de nuestras posibilidades la crisis que estamos atravesando, cuyas consecuencias no se han dejado sentir en la nuestra en la medida de otras provincias, por incidir una serie de trabajos debidos a las iniciativas oficial y privada. En segundo lugar el índice de inflación, amenaza con neutralizar esfuerzos, haciendo inoperantes presupuestos, como la experiencia viene demostrándonos en estos años últimos al quedar desiertos muchos de los concursos subastas convocados al efecto. Y en tercer término, los proyectos incluidos en el indicado Presupuesto son todos ellos de necesidad, pues en definitiva se trata de modernizar servicios benéfico-asistenciales y poner al día muchas de nuestras carreteras, para acomodar nuestros servicios a las exigencias de la expansión que vienen experimentando nuestras comarcas, en particular las de la franja costera. — PETROFILO.

ACL_29/08/1975_865

Segunda fase del desvío

La puesta en marcha de la Autovía de Circunvalación Rápida, sólo resuelve parcialmente la cuestión planteada.

INTERESANTE por demás la reunión de prensa que celebraron los informadores locales y corresponsales con el Teniente de Alcalde, Sr. Fabregat Rodríguez. Interesante, decimos, porque se plantearon una serie de cuestiones relacionadas con el tráfico —endiablado y caótico— que sufre la población y con la gran aspiración de Tarragona, cual es la desaparición de la marabunta automovilística a su paso por el interior de la Ciudad. Simplemente la Autovía de Circunvalación Rápida a la que nos hemos referido en tantas ocasiones y a la que, forzosamente, deberemos referirnos las veces que preciso sean hasta la solución por todos deseada.

Pero, como hemos manifestado en varias ocasiones, el trazado actual del desvío no deja de ser mero parche mientras no tenga la continuidad debida con la plena ejecución de la segunda fase de la obra. Es verdad que desviaríamos el tráfico ligero y pesado desde Vallellano hasta la carretera de Barcelona, pero inconvenientes, molestias, peligros y extorsiones serán transferidos a una zona tranquila de población en plena expansión y progreso con un púdo gordiano centrado en la Plaza de la Imperial Tàrraco. El desvío prácticamente termina al final de la Rambla, afectando directamente a la prolongación de la Avenida de Cataluña, República Argentina y Avenida de Uio XII. Dicho en fase gráfica: "desnuda-remos un muerto para vestir otro" y Vdes. perdonen.

Y esto no es precisamente de lo que se trata, sino evitar al menos paliar en la medida de lo posible, la serie de molestias de que son actualmente víctimas los vecinos de la Rambla Vella, como concreción de todos aquellos que sonoran el infierno de tanto vehículo motorizado. En previsión de ello y con el fin de ganar tiempo, no hace mucho el Alcalde de la Ciudad, Sr. Vilàr Guix acompañado del Teniente de Alcalde de Tráfico, Sr. Fabregat, sostuvieron amplia entrevista con el Director General de Carreteras, planteándole la cuestión que si bien resolvía la paupleta para un determinado sector, era la zona de ensanche la que se vería doblemente afectada. Fruto de aquella entrevista ha sido el encargo de realización de los estudios necesarios que posibiliten la ejecución de la segunda fase del desvío, mediante la prolongación de la Autovía en dirección al río Francolí. — PETROFILO.

ACL_31/10/1975_877

PUENTE SOBRE EL FRANCOLI

La segunda fase del desvío impone esta obra hasta enlazar con la actual carretera de Constantí.

RESULTARIA incompleta la crónica publicada últimamente, si no hiciéramos amplia referencia a la segunda fase del desvío. Nueva fase que supone la construcción de un puente sobre el río Francolí, que venga a descongestionar los dos actualmente en uso.

Como saben nuestros lectores, en las proximidades del cruce de la Avenida de Cataluña con la calle de San Antonio Maria Claret, es el lugar donde se iniciará el trazado de la prolongación de la Autovía que seguirá hacia las huertas del Francolí, hasta enlazar con el previsto puente y la actual carretera de Constantí, que deberá ser forzosamente ensanchada, habida cuenta la importancia industrial que adquiere aquella zona derivada de la puesta en marcha de la Refinería de Petróleos de Cataluña. Como decíamos los técnicos han comenzado los estudios y lo ideal sería la terminación de la primera fase con el comienzo de la segunda, pero mucho nos tememos que no sea así, porque las posibilidades del Ministerio de Obras Públicas, de momento, son limitadas. Ello no quiere decir que cuando estén realizados los proyectos y fijada la aportación municipal, la obra no se lleve a la práctica, pero de momento —seamos realistas— nos daremos por satisfechos que se concluya la primera fase dentro de los plazos previstos de manera que el próximo verano podamos circular y deambular tranquilos por el interior de la población.

Pero si en cambio, cada día cobra visos de una pronta realización, es el proyecto de prolongación de la calle de San Antonio Maria Claret, una vez traspasada la Avenida de Cataluña. Y acucia la ejecución de la obra, el crecimiento del barrio de San Pedro y San Pablo y la Zona Docente de la Muntanyeta de Sant Pere. Licencia para la construcción de 580 viviendas de protección oficial ha sido concedida por el Ayuntamiento así como otras 112 a cargo de la Dirección General de la Guardia Civil, junto a los nuevos Cuarteles de Muntanyeta de Sant Pere. Es evidente que a la vista del auge que adquiere aquel sector de población, la vieja carretera del Cementerio y su prolongación hasta el "Mas de les Flors", resulta sumamente inadecuada y anacrónica. Y precisamente son éstas las razones que aconsejan la prolongación de la calle del Padre Claret, a fin de facilitar adecuado acceso a la Zona Docente —complejo La Salle, Escuela de Artes y Oficios Aplicados y Escuela Normal del Magisterio—, cada día más poblada de alumnos que deben utilizar el peligroso tramo de la carretera de Vallís y a San Pedro y San Pablo, precisado asimismo, de un acceso acorde con sus necesidades. Se empieza a tratar de la prolongación de la vía hasta enlazar con el Barrio S. Pedro y S. Pablo, pero de momento, nos daríamos por satisfechos, si consiguiéramos la construcción de la segunda fase de la Autovía de Circunvalación Rápida de la que se deriva como obra complementaria el tramo de penetración a la Zona Docente e indicado barrio. — PETROFILO.

ACL_01/11/1975_878

1976

“Circulamos sobre trazados de principios del pasado siglo, cuando sólo transitaban los carros del Chap y alguna que otra tartana. A la pavimentación de tierra, siguió luego la grava y alquitranado, para proseguir después con el mosaico de sillarejos o el clásico adoquín de granito, sobre el que se ha añadido la actual capa asfáltica. Es lamentable todo ello porque las necesidades son muchas y el complejo petroquímico adquiere, de día en día, una importancia mayor. Por esto no nos extraña que Reus, con medios propios, propugne la Autovía de Bellisens, ya que corre el riesgo de quedar marginado de la zona industrial tarraconense por falta de comunicación y adecuados accesos.”

Petrófilo, 08/01/1976, “Autovía Reus-Tarragona”.

Otro elemento que evidencia la políticamente difícil conexión rápida entre Reus y Tarragona es la intención de construir una nueva autovía que conecte Reus con el polígono químico, la autovía Bellisens. Otra vez, Reus prioriza la conexión con la periferia de Tarragona y no con la ciudad. Lo cierto es que se instala en el Camp de Tarragona una fiebre por construir autovías a toda costa. Las crónicas urbanas de Petrófilo dedican, en su mayoría, la máxima representación mediática a los avances y proyectos en comunicación viaria. Una red arterial sin parangón que diseña una red de vías rápidas que soportará el crecimiento poblacional e industrial propuesto por el malogrado Plan Comarcal, un ambicioso y desproporcionado crecimiento.

AUTOVIA REUS-TARRAGONA

Confleamos en el pronto rodaje del proyecto, mientras asistimos al primer paso cual es la expropiación forzosa de los terrenos afectados por el desdoblamiento.

PERMITASENOS que, siquiera sobre el papel, denominemos Autovía de Circulación Rápida a la carretera actual. Desastrosa, desfasada, causante de innumerables accidentes, la indicada vía está al borde del colapso en cuanto a circulación rodada. No digamos y establezcamos comparaciones, todas ellas enojosas, con la vecina Autopista porque las diferencias son muchas e irritantes. Precisamente sobre este tema hemos esperado el ocurrir del pasado año para reafirmarnos en la postura del sano excepticismo tal y como manifestamos en su día, al anunciar que los créditos precisos estaban debidamente consignados en los presupuestos generales del Ministerio de Obras Públicas.

Pero he nos ahí la agradable noticia, en forma de largo y detallado anuncio oficial, notificando la expropiación forzosa de la propiedad afectada por las obras de desdoblamiento de la calzada. En nuestro interior hemos reaccionado inmediatamente, porque observamos cómo la cosa marcha. No con el ritmo demandado por la misma dinámica de que vienen dando muestras Tarragona y Reus, pero sí por sus pasos contados a juzgar por la larga lista de propietarios, incluidos en la totalidad del trayecto.

Retiramos pues la expresión de sano excepticismo de la que no hemos hecho gala, para ofrecer un voto de confianza en pro de la ejecución de esta obra de tanta importancia para ambas poblaciones en particular y la provincia en general. Circulamos sobre trazados de principios del pasado siglo, cuando sólo transitaban los carros del Chap y alguna que otra tartana. A la pavimentación de tierra, siguió luego la grava y alquitranado, para proseguir después con el mosaico de sillarejos o el clásico adoquín de granito, sobre el que se ha añadido la actual capa asfáltica. Es lamentable todo ello porque las necesidades son muchas y el complejo petroquímico adquiere, de día en día, una importancia mayor.

Por esto no nos extraña que Reus, con medios propios, propugne la Autovía de Bellisens, ya que corre el riesgo de quedar marginado de la zona industrial tarraconense por falta de comunicación y adecuados accesos. De todos modos, el proyecto comienza a rodar y, es de esperar que a este primer paso, cual es la expropiación de los terrenos incluidos en el desdoblamiento, seguirá luego la convocatoria de la correspondiente subasta, con la fijación de un plazo prudencial que nos permita circular libremente y sin los entorpecimientos y peligros actuales entre los dos núcleos habitados. — PETROFILO.

ACL_08/01/1976_889

REPARACION DE LA AUTOVIA

Las obras en el tramo Tarragona—Salou permitirán acomodarla a las exigencias de la actual circulación rodada.

EN el transcurso de la sesión plenaria celebrada ayer por la Diputación, se adjudicaron definitivamente las obras de reparación de la Autovía Tarragona—Salou. El primer trazado de estas características que ha poseído la provincia —muy anterior a las Autopistas que la cruzan—, se halla sometida a una constante degradación derivada del incesante fluir de camiones y turismos. Particularmente los primeros, con pesadas cargas de piedra de las canteras de Salou para alimentar la escollera en los trabajos de prolongación del Dique de Levante, inciden en su raudal discurrir sobre el pavimento, produciendo peligrosas deformaciones. Es de esperar que con esta obra de reparación la Autovía quedará arreglada, facilitando la circulación rodada.

Y lo que son las cosas y las ingraticitudes humanas. Esta obra cuando se proyectó tuvo de inmediato la oposición de ciertos sectores y en particular de los intereses creados. Particularmente en el Coll del Telégrafo, libróse auténtica batalla de tipo legal a fin de que el nuevo trazado alcanzara los alrededores del barrio marítimo de Vilaseca. Pasados los años, la verdad se ha impuesto, mostrando cómo la Autovía era una solución para acercar Tarragona a Salou de una parte y delimitar exactamente las zonas industriales de las residenciales y turísticas. El exceso de codicia, unido a una falta de ambición —uno de los pecados capitales del país— se puso una vez más de manifiesto en aquellas circunstancias que la propia dinámica del tiempo se ha encargado de desmentir. Porque no sólo el acceso directo a Salou fue uno de los beneficios inmediatos, sino también trajo como consecuencia el segundo de los proyectos ejecutados, en este caso por el Ayuntamiento de Vilaseca con sustancial aportación de la Diputación, proyecto que comunicó directamente el núcleo matriz con la playa, en evitación del largo rodeo por el cruce de Cuatro Carreteras. Finalmente la tercera consecuencia de la Autovía ha sido el trazado desde la actual Plaza de Europa, antiguos "estanys", hasta el indicado cruce, con lo que, automáticamente se elimina el engorroso paso a nivel a la entrada del viejo Salou, junto a la Estación del ferrocarril. Amplia vía pues sobre la que se asientan no pocas edificaciones, prosiguiendo el proceso de construcción, hasta fecha reciente prácticamente vedado por carencia de suelo edificable.

Hemos escrito cuanto antecede para conocimiento de muchos desmemoriados que se apuntan a todas con tal de alcanzar rápidos beneficios. Si la Autovía tuvo oposición, los hechos y realidades posteriores se encargaron de rebatirla, ofreciendo a Salou los mejores accesos que pueda conseguir una zona residencial de su importancia. El cuidado y mimo puesto en estos trazados —exposición de vagones del viejo "carrilet", una apisonadora de principios de siglo—, setos con algunas manchas de adelfas, acomodan tan vital servicio a las exigencias derivadas de una población flotante de 250.000 almas en pleno verano, cuyos vehículos engendrarían colosales atascos, sin posibilidades de solución. — PETROFILO.

ACL_16/01/1976_890

Nuevo tramo

La prolongación de la Autovía desde la Universidad Laboral al cruce de Torreforta facilitará rápido y eficiente acceso a Salou.

QUEDARIA incompleta la crónica últimamente publicada referente a la adjudicación de las obras de reparación de la Autovía Tarragona-Salou, si no hiciéramos referencia, al importante proyecto de su prolongación definitiva hasta el cruce de Torreforta, a partir del paso superior sobre la vía del ferrocarril, donde finaliza actualmente el trazado.

Repetidas veces hemos escrito sobre ello conscientes de la importancia que tiene para Tarragona y Salou, la plena disposición de una comunicación rápida y eficiente. Basta sólo este pequeño tramo, para lograr plenamente semejante mejora que evitará luctuosos accidentes, de los que hemos sido testigos en varias ocasiones. Estudiado el proyecto y aprobado por la Corporación Provincial, nos hallamos en estos momentos, en los umbrales de una pronta ejecución. Incluido en la primera fase del Presupuesto Extraordinario núm. 26 junto con otras inversiones de interés vario y benéfico-social, serán contratadas obras hasta una cuantía de 239.098.618 pesetas, una vez cumplidos los trámites reglamentarios. Remate que deseáramos convertido en pronta realidad ya que la necesidad es evidente y la inflación hace inoperantes muchos proyectos. Disponiendo pues de la primera parte del préstamo, otorgado por el Banco de Crédito Local, deseamos un desencadenamiento en chorro —valga la expresión— de los correspondientes anuncios subastas en el Boletín Oficial de la Provincia o en el del Estado en aquellos casos exigibles, a fin de que las empresas constructoras se sientan atraídas a esta clase de obras públicas, en un momento que escasean las inversiones en el sector privado. En este caso concreto se trata de la prolongación de la Autovía hasta su enlace con la Carretera de Valencia en las proximidades de Torreforta, eliminando de una vez el tránsito por la carretera construida con ocasión de la construcción y puesta en marcha de la Universidad Laboral en Noviembre de 1956. Obras costosas que estamos a punto de alcanzar con la mano, según se nos demostrará —estamos seguro de ello— dentro de un plazo relativamente corto, cuando la adjudicación de la obra constituya el formulismo previo al comienzo de los trabajos. — PETROFILO.

ACL_17/01/1976_891

DESVIO

Deseáramos mayor actividad en los tres kms. de trayecto para sustraernos definitivamente de esta grave preocupación ciudadana.

CIENTAMENTE no corresponde al Ayuntamiento la ejecución de la Autovía de Circunvalación Rápida. Es precisamente la Delegación Provincial de Carreteras, dependiente del Ministerio de Obras Públicas a quien compete la obra, dado el carácter de Carretera Nacional la que une Valencia con Barcelona. La Ciudad en este caso se limita a aportar unas cantidades previamente fijadas que se incrementan a medida que surgen nuevos problemas y complicaciones. Nos lo decía el ex-Alcalde señor Vilar Guix en sus declaraciones últimas que resultan complejos la ejecución de los trabajos del desvío, por su cercanía a la población. Cuando no son las tuberías del agua que deben desviarse, aparecen los postes del teléfono o de la conducción eléctrica y si más no, la complejidad del suelo rocoso y bastante accidentado, sin olvidar la serie de pasos superiores e inferiores, precisados de construcción en vista a la Tarragona del futuro. Porque la autovía, llevará consigo la aprobación del Plan Residencial de la Zona Este, con la servidumbre consiguiente de una serie de pasos y obras de fábrica que no sólo deben respetarse en algunos casos, sino fomentarse en otros, en evitación de problemas cuando el citado Polígono comience a ser realidad.

Pero en estos momentos, lo que en verdad interesa sobremanera a los tarraconenses, es su pronta puesta en servicio para redimirnos de una vez de la endiablada circulación por la Rambla Vella y vías principales a su paso por el interior del casco urbano, dividido prácticamente en infranqueables dos mitades. Esto tiene para todos nosotros importancia suma, pues conocemos atascos, peligros e inconvenientes que están al orden del día, repetidamente denunciados en estas mismas columnas.

Sin embargo, los trabajos a juzgar por el detenido recorrido que hemos efectuado a pie a lo largo de su trazado, no llevan el ritmo que sería de desear por parte de todos, quisiéramos más parque de maquinaria y una mayor aceleración. Porque los días y los meses transcurren y la primavera está próxima, sin que vislumbremos, de momento, su pronto acabado. Claro está que este país es el de las improvisaciones por autonomasia y lo que no hacemos en un año largo queda luego rematado en un mes, siempre y cuando se disponga de una fecha fija inaugural, a cuyo conjuro se redoblan esfuerzos y superan dificultades. A cinco meses nos encontramos de la avalancha turística y es precisamente por ello que deseáramos una mayor actividad en los tres kilómetros de trayecto, para sustraernos de una vez y para siempre de tanta preocupación ciudadana respecto a este candente problema. Esta es la cuestión. — PETROFILO.

ACL_08/02/1976_894

Autovía Tarragona-Salou

Con el enlace hasta el cruce de Torreforta, se habrá dado cima a un proyecto largamente acariciado.

NUEVAS consignaciones han sido aprobadas por la Diputación para la reparación de la Autovía de Tarragona — Salou, particularmente en el último tramo, a partir del enlace con la carretera hasta el Faro por La Pineda. La intensa circulación de vehículos pesados, extrayendo piedra de las canteras para alimentar la escollera del Dique de Levante que sigue avanzando mar adentro, es la principal causa de estos desperfectos que imponen trabajos de reparación muy a menudo, en evitación de posibles accidentes. Es un mal, pero necesario, para facilitar la ampliación portuaria, ya que de los previstos 650 primeros metros desde la farola, se han añadido ahora otros 950 más de forma que cuando el Dique esté concluido, serán tres kilómetros y medio la distancia que lo separará del Muelle de Costa, de aquel espigón cuya primera piedra fue colocada en presencia de Carlos IV y su esposa la Reina María Luisa, según testimonio de los documentos y del magnífico grabado que mandara imprimir el prócer tarraconense Joseph Antonio de Castellarnau, a quien tanto debe Tarragona.

La Autovía, como decíamos no ha mucho en estas mismas columnas, tendrá una pronta continuidad, mediante su enlace con la carretera general de Valencia — Barcelona a la altura de Torreforta. Precisamente en el Presupuesto Extraordinario, en su segunda fase, comentada recientemente en esta misma sección, figura una partida de 33.867.474 pesetas para las oficialmente titulada obras de desdoblamiento de la calzada de accesos a la Universidad Laboral. Por cierto que en este aspecto, han surgido algunas dificultades pues aquella carretera es propiedad del centro docente y fue construida en 1956 por la propia Universidad, pero es de esperar que serán prontamente resueltas porque en definitiva, se benefician ambas partes. Por un lado la Universidad tendrá adecuado y cómodo acceso y, de otro la Diputación, podrá rematar el proyecto de Autovía, en evitación de accidentes y sobresaltos, pues a pesar de su perfecta señalización y aviso de final de trayecto, más de un vehículo tiene que realizar brusco frenazo, particularmente en las horas nocturnas sin aliviar el grave accidente que costó algunas vidas, cuando un coche saltó la valla precipitándose por el terraplén.

Las reparaciones que comentamos, son trabajos imprescindibles, mientras esperamos la cristalización del proyecto definitivo, de gran interés para todos.

PETROFILO

ACL_24/02/1976_895

DESCONGESTION

DE TRAFICO

Los autobuses que afluyen a la Ciudad disponen de lugares acotados a lo largo de la calle de la Liberación.

EN espera de la necesaria Estación de Autobuses, se ha aprobado una propuesta de obras a realizar para la nueva ordenación de tráfico entre la Plaza de la Imperial Tárraco y la Plaza de Poniente. Este último lugar hace las veces de Estación a falta de locales e instalaciones idóneas, produciéndose un verdadero caos circulatorio que venimos arrastrando desde hace años, agravado, de día en día, a medida que aumente el número de vehículos. Se trata de establecer una dirección única en la Avenida de Prat de la Riba y ubicar los autobuses de las diferentes líneas que afluyen a Tarragona, a lo largo de la bajada de la Calle de la Liberación. Lugares debidamente señalizados en las aceras, permiten disponer de mayores espacios en la Plaza de Poniente, imprimiendo a la circulación la necesaria y requerida fluidez. Porque Jaime I no solo absorbe la circulación propia de una ciudad en crecimiento, sino también buena parte de los grandes vehículos que se dirigen al Puerto con diversas cargas. Esto explica, la sustitución del antiguo pavimento a base de mosaico, por presentarse sucesiones de baches y hundimientos, lo mismo que el colector general canalizador de las aguas de aquel sector. Fue dispendio considerable por parte del Ayuntamiento para acomodar el pavimento de Jaime I a las exigencias del tráfico pesado, pero satisfactoriamente resuelto, según comprobamos cuando transitamos por la indicada vía, unido al cese de las quejas del vecindario, reflejado en repetidas ocasiones en estas mismas columnas y a través de la sección "Cartas al Director".

La Tenencia de Alcaldía de Viabilidad y los técnicos municipales, han realizado un estudio sobre las posibles soluciones en orden a la descongestión de la neurálgica plaza y sus resultados, una vez aprobado el proyecto, es de prever no se harán esperar, máxime cuando la proximidad del verano se traduce en mayor afluencia de coches, con las consiguientes molestias y embotellamientos.

En cuanto a estacionamientos subterráneos o lugares de aparcamiento, nada podemos manifestar porque ignoramos planes concretos y se han barajado tantas soluciones que lo mejor será que la propia iniciativa privada se decida de una vez, aún cuando no se nos escapa que en los edificios de reciente construcción, se están excavando los necesarios espacios no solo para los futuros inquilinos, sino también para otros posibles usuarios.— PETROFILO

ACL_30/05/1976_902

Autovía Tarragona-Salou

El triángulo con Reus, mediante la modernización de la carretera hasta la capital, constituye una de nuestras mayores necesidades.

DE nuevo debemos ocuparnos de la Autovía Tarragona-Salou, por las exigencias derivadas de la continua reparación a que debe someterse su calzada. Ahora mismo entre los kilómetros 3 y 4, la Diputación se dispone a invertir dos millones de pesetas en este cometido. La causa, la conocemos todos y no es otra que la derivada de la intensa circulación de los grandes camiones que arrancan piedra de las canteras de Salou, propiedad de la Junta de Obras del Puerto, para alimentar la escollera que permite prolongar 900 metros mar adentro el Dique de Levante. La comunicación, en este caso, presta un evidente servicio, con la servidumbre de la reparación adecuada, previo acuerdo con la empresa constructora encargada de las obras indicadas.

La Autovía, delimita perfectamente las zonas residenciales de La Pineda de la Industrial, formada por nuestro complejo petroquímico y cumple una finalidad que ni remotamente podían soñar quienes la concibieron y proyectaron. Máxime cuando, una vez alcanzada la Plaza dels Estanys, se prolonga la vía en dirección al cruce de Cuatro Carreteras, mientras el Ayuntamiento de Vilaseca construyó por su cuenta la carretera rápida, entre el núcleo matriz y su barrio marítimo, con aportaciones provinciales.

Todo ello nos mueve a pensar en la necesidad de la imperiosa transformación en Autovía de Circulación Rápida, el tramo de Carretera de Tarragona-Alcolea del Pinar, comprendido entre su origen y Reus. Proyecto técnicamente proyecto y cuyos primeros pasos han sido dados en orden a la expropiación de terrenos y que nuestro deseo no sería otro que una aceleración de trámites para facilitar su pronta ejecución, pues también, esta carretera, como en el caso del agua de Tarragona, está llegando al borde del colapso, debido a la intensa circulación, con el consiguiente aumento del índice de peligrosidad.

Cuando esta obra llegue a su remanente, el tantos años propugnado triángulo Tarragona-Reus-Salou, habrá alcanzado la perfección deseada aun cuando, no se nos escapa el trayecto Reus-Cuatro Carreteras, otro de los tramos perfeccionables, partiendo de los terrenos sobrantes del desmantelamiento del "carrilet". — PETROFILO.

ACL_30/06/1976_907

ACCESOS AL PUERTO

Aprovechando el delirio del Milagro, pueden compaginarse los proyectos municipales con los de la Junta de Obras.

LO que son las cosas! Aquel proyecto de Paseo Marítimo, frustrado de antemano como consecuencia de la colocación de la valla metálica de cierre en los límites de la zona portuaria, adquiere de nuevo actualidad y es ahora la Junta de Obras del Puerto, la primera de las entidades interesadas en ello. El puerto, no decimos que se ahora, pero carece de accesos. Accesos adecuados a la importancia actual y futura, pues no se olvide que dentro de poco se pondrá en el segundo lugar de España, inmediatamente después de Bilbao en cuanto al volumen de mercancías cargadas y descargadas. Esto es uno de los grandes problemas a resolver y de ahí el proyecto de paso superior sobre la vía del ferrocarril, junto a la entrada a los muelles de Costa y Levante. Mientras el desvío del río Francoñ no sea una realidad —la obra la suponemos a largo plazo— la zona de atraque, se desenvolverá con los mismos inconvenientes de ahora. Por estas razones, aquel amago de Paseo, adquiera nuevamente actualidad, estudiándose en serio la posibilidad de conjugar los criterios municipales con los de Obras del Puerto, mediante el aprovechamiento del acceso a la Playa del Milagro partiendo del Puente de Armas. Obra esta última que dicho sea de paso, supuso un desembolso de 11 millones de pesetas por parte de la Ciudad, dado que el puente, obedecía a un concepto ochocentista, sólo utilizable para el paso de carros y tartanas y además que otro peatón. Partiendo de la carretera de Barcelona y aprovechando el trazado actual hacia el Milagro, es perfectamente factible la ejecución de la obra, virtualmente terminada hasta la misma rampa de contacto con las arenas de la Playa. Entonces falta urbanizar convenientemente hasta la Comandancia, obra sincronizada con el paso superior sobre la zona viaria, para derivar los vehículos hacia las calles Real o Apodaca, con lo cual coincidirán perfectamente los transportes portuarios con los simplemente turísticos. Eso sí, como decíamos no ha mucho en estas mismas crónicas, la pavimentación del firme debe reforzarse convenientemente, porque debido al peso de los grandes vehículos, los aseguramos la inmediata proliferación de baches, estudiándose asimismo la defensa del peatón, mediante las obras adecuadas en los tres meses del año que suele durar la temporada de baños, habido cuenta de que el Milagro en el resto del año, está prácticamente desierto.—PETROFILO.

ACL_05/09/1976_913



A Puerto. Vista aérea

1975_APT_01

SEGUNDO ACCESO

Se trata de habilitar el llamado Cinturón de Ronda por debajo del Balcón del Mediterráneo.

DESEAMOS completar la serie de crónicas dedicadas a un tema tan importante como son los accesos al Puerto a través de la franja costera, con la posibilidad del establecimiento de una segunda, vía, destinada a imprimir mayor fluidez a la circulación rodada.

Como saben nuestros lectores, el paso a través de la Punta y Playa del Milagro, a partir del enlace con la carretera de Barcelona, supone la construcción del Paseo Marítimo, dado que, pueden conjugarse perfectamente, el sentido utilitario de la vía con el simplemente deambulatorio. Es cuestión de ponerse de acuerdo las partes interesadas y coordinar esfuerzos para que salgan beneficiados el Puerto y la Ciudad. La obra delimita perfectamente la zona viaria del ferrocarril con el mar, mediante la ampliación de calzada, previa el vertido de escollera.

Pero no se trata de esta cuestión debatida y ampliada en estas mismas columnas, sino de la acomodación del antiguo Paseo de Ronda, para ser utilizada por los vehículos en los viajes de retorno una vez efectuadas las operaciones de carga y descarga en nuestros muelles. Si mal no recordamos, hace bastantes años la Jefatura de Obras Públicas, hizo un estudio de la circunvalación entre el Balcón del Mediterráneo y el mar, a través de la parte trasera de las bóvedas del Anfiteatro, a fin de aprovechar una vía, practicada ya el pasado siglo cuando se prolongó el Dique de Levante a través del viejo "trenta vuit" y, posteriormente desde la Casa de Prácticos y Lazareto de Sanidad Marítima hasta el actual Faro. Se explotaron las canteras de la Casablanca y un ferrocarril de vía estrecha, transportaba la piedra arrancada. Para expedir el camino fueron necesarios una serie de trabajos en la roca viva —recordemos el túnel de entrada al antiguo Campo de La Pedrera—, llegando prácticamente hasta nosotros, pues todavía fue utilizado el ferrocarril de arrastre hasta 1930 con ocasión de la construcción del Muelle de Levante.

Tramo expedito pues, merecedor de las mayores atenciones en orden a sus posibilidades y que sólo falta actualizarlo, mediante el desempolvado de un proyecto perfectamente concebido y estudiado. — PETROFILO.

ACL_03/11/1976_914

EL PROYECTADO CINTURÓN

No puede soslayarse porque el creciente tráfico portuario demanda soluciones concretas y definitivas.

PERO muchos de nuestros lectores preguntarán ¿a qué viene eso del Cinturón de Ronda? Pues sencillamente trata de adelantarse a las necesidades de un transporte, llamado a desempeñar un buen papel en la economía local. Mientras no se nos demuestre lo contrario, el Puerto continúa siendo la mejor industria que posee la ciudad. A pesar de su intensa mecanización y equipamiento, su gradual transformación en petróleo como consecuencia de la instalación del complejo petroquímico y la Refinería después, el puerto y todas cuantas actividades se relacionan con su tráfico, suman innumerables puestos de trabajo y, por ende riqueza, en el contexto ciudadano.

Teniendo en cuenta que el Dique de Levante, sigue prolongándose mar adentro y que los muelles adosados de día en día forman nuevas zonas de atraque, mucho nos tememos que el proyectado acceso a través de la Punta del Milagro, resultará insuficiente de inmediato. Ya lo es ahora que todavía no está construido, si partimos de la base de que resulta difícil el cruce de dos grandes camiones en dirección contraria dada la angostura del Puente de Armas y las rampas de la Punta, concebidas para la circulación de turismos que no el paso de mastodontes.

Es cuestión esta digna de estimarse como en realidad merece, en vistas a las previsiones de un futuro más o menos inmediato, más que menos. La solución estriba en acondicionar debidamente el llamado Cinturón de Ronda, con paso superior sobre la vía del ferrocarril a la altura de las bóvedas romanas del Anfiteatro y el establecimiento de direcciones únicas, en uno y otro sentido. Porque la solución preconizada actualmente por parte de la Dirección facultativa de la Junta de Obras del Puerto, no deja de ser una solución transitoria, un simple parche. Las necesidades portuarias van en aumento y de ahí la conveniencia de aprovechar espacios para establecer la fluidez requerida.

Independiente de todo ello, permitiría asimismo ordenar los alrededores del monumento, coadyuvando a la resolución de un problema que venimos arrastrando desde hace bastantes años, cuando se dieron los primeros pasos con la urbanización del Parque del Milagro. Son obras estas muy importantes, pero de escaso volumen si se las compara con las del puerto. Relacionadas entre sí, establecen interdependencias que no pueden soslayarse porque el creciente tráfico demanda proyectos concretos y definitivos. — PETROFILO.

ACL_04/11/1976_915

NOTAS SOBRE EL DESVÍO Pavimentación de calles

Una solución transitoria, mientras no se acometa la segunda fase mediante la construcción de nuevo puente sobre el Francolí.

TODAVIA el desvío. Y las veces que deberemos escribir sobre ello hasta llegar el momento de su puesta en servicio. Creemos que todos estamos de acuerdo si manifestamos que la solución actual no deja de ser puramente transitoria, por cuanto la ciudad se expande y si bien sustraemos el intenso tráfico pesado por el interior de la población, trasladamos molestias, ruidos y peligros hacia zonas periféricas. Que no lo serán tanto dentro de poco, según observamos la marcha de Tarragona. La solución no es otra que proseguir la ruta trazada hacia el río Francolí, mediante la construcción de nuevo puente ya que al desembocar en la Avenida de Cataluña, inmediaciones de la Carretera de Valls, obtenemos insatisfactorios resultados.

Precisamente en la sesión plenaria última de la Corporación Municipal, se trató ampliamente de la cuestión, refrendada con motivo de la visita efectuada por el Ingeniero Jefe Regional de Carreteras, Sr. Llansó de Vinyals, cuando idéntico problema le fue expuesto. Agravada la cuestión a partir del final de la Avenida de Pio XII, en el momento que los vehículos se verán forzados a circular en dirección a la Plaza de la Imperial Tàrraco, ya de si congestionada por el tráfico generado en el propio casco urbano.

No se precisa de mucha perspicacia si decimos que la solución a tanto inconveniente y seguros atascos, estriba en la acomodación de la calle del Cardenal Vidal y Bartraquer desde la Plaza de la Provincia hasta su enlace con la Avenida de Roma, cuyo firme está desintegrado y falta acometer la rampa que nos sitúe en la indicada Avenida, aparte la prolongación, mediante paso inferior en Ramón y Cajal, con la calle paralela a los límites Este de la Fábrica de Tabacos, en comunicación directa con el Barrio Marítimo del Serrallo.

Solución que requiere sus inversiones —en definitiva estriba todo en la parte económica— y a la que debemos enfrentarnos resueltamente porque, como decimos, la Autovía de Circunvalación Rápida, queda automáticamente estrangulada en su misma salida, siguiendo la dirección de Barcelona-Valencia por las razones anteriormente apuntadas. —PETROFILO.

ACL_03/12/1976_919

Diferentes vías de la Ciudad y barrios periféricos serán acondicionadas el año próximo.

El informe del Concejal Sr. Sabat respecto a los proyectos que acaricia el Ayuntamiento con referencia a la pavimentación de calles, fue muy interesante por cuanto vino a dar la pauta a una serie de aspiraciones, expuestas a través de estas columnas.

Tarragona debido a su acusada vitalidad experimenta un proceso de rápido crecimiento, traducido en problemas de todo orden. Los hemos enumerado en repetidas ocasiones, pero en este caso concretamos la crónica en la pavimentación de calles. Pavimentación que supone la dotación de los servicios correspondientes y que vendrán a sumar terreno edificable en un momento que estamos muy escasos de solares.

La prolongación de la Calle Marqués de Montoliu para unir la Plaza de la Imperial Tarraco con la Avenida de Cataluña, es una de las necesidades del todavía denominado ensanche de la población, por cuanto, aparte facilitar el tráfico entre ambas vías, abrirá nuevos espacios disponibles. A este respecto podemos manifestar que el proyecto, con su correspondiente estudio ha sido completado.

Otra calle merecedora de mayores ciudades es la de Robert Aguiló, el "Cami Vell de la Rabassada", que sigue las pisadas de la antigua Vía Aurelia, según demostró el hallazgo de la urna cineraria romana —magnífica pieza de vidrio con los restos calcinados en su interior—, guardada hoy en las vitrinas de la Sala de objetos hispano-romanos de nuestro Museo. Lo que hasta nuestros días continuaba siendo un camino, hoy, con el fomento de la edificación, ha visto surgir una serie de edificios con las consiguientes exigencias en todos los órdenes. Se ha confeccionado un proyecto único y definitivo para resolver de una vez la cuestión.

Otro tanto debemos relacionarlo con las calles que faltan por pavimentar en La Canonja, Bonavista y Torreforta, a fin de acondicionar debidamente nuestros barrios periféricos, como un día se hizo en Ferrán y otro tanto se ha aprobado para El Molnás. Todo este conjunto de obras anteriormente aludidas, es de esperar tengan plasmación plena el próximo ejercicio económico de 1977, pues en los Presupuestos generales, serán consignadas las correspondientes partidas. Lo único que pedimos es agilidad administrativa y rapidez en los trámites a fin de evitar el lamentable hecho de las subastas declaradas desiertas, por desfase de precios.—PETROFILO.

ACL_07/12/1976_921

1977

“Pero vemos ahí, como se han truncado las circunstancias al ubicarse la Refinería de Petróleos en el término de Poble de Mafumet. Terrenos aquellos de reserva en el asentamiento petroquímico del Camp de Tarragona, pero que adquirieron singular relieve a partir de la aparición del Decreto del Ministerio de Industria en Mayo de 1971, que encargaba al Instituto Nacional de Industria la construcción de las importantes instalaciones de refino. En realidad la Refinería debía haberse situado entre Vilaseca y Reus –meta final del complejo petroquímico–, pero ante la campaña suscitada al respecto, se consideró más viable instalarla en el valle del Francolí. De este hecho, Valls se ha beneficiado extraordinariamente, quedando con ello Reus todavía más marginada, por cuanto las industrias afines a la Refinería, levantan sus plantas en sus proximidades.”

Petrófilo, 13/01/1977, “Autovía Paralela”.

La necesidad de abastecimiento y transporte de mercancías obliga al puerto de Tarragona a plantear una serie de ampliaciones de sus diques, dársenas y muelles que lo convertirá en uno de los más activos del mar Mediterráneo. Las buenas comunicaciones por carretera y ferrocarril con el centro y norte de España hacen de él el preferido sobre el puerto de Barcelona. De ahí que los proyectos de ampliación del puerto, por su envergadura, extiendan su influencia al frente litoral de Tarragona, de tal forma que el desvío del Francolí y la construcción de una malla de vías de alta capacidad (esquema viario), sigan siendo prioridades para el gobierno.

CARRETERA

REUS-TARRAGONA

Las últimas lluvias han degradado el firme, haciéndola intransitable.

PROBLEMAS mayúsculos el de la carretera Reus-Tarragona, primer tramo de la oficialmente denominada Tarragona-Alcolea del Pinar. Cuestión importante para ambas poblaciones, debido a la aceleración del pulso económico del que viene dando suficientes muestras nuestro Camp, la segunda concentración industrial de Cataluña, después del área metropolitana barcelonesa. Esta afirmación que no hacemos gratuitamente, supone una serie de acondicionamientos en los que fallan lamentablemente los servicios públicos. Tal es el caso que nos ocupa —verdadero cordón umbilical, con la carretera de Valls— de la economía tarraconense y en particular cuanto tiene relación directa con el tráfico portuario.

Se trata sencillamente de llevar a la práctica el proyecto en su día aprobado de desdoblamiento de la calzada, a fin de convertir el tramo hasta Reus en Autovía de Circulación Rápida. Y no lo decimos simplemente por su angostura, sino por el estado del pavimento, echado a perder después de las últimas lluvias. Aquel pequeño adoquín, pacientemente colocado, dio paso a una capa asfáltica sobre la rugosa superficie que se está deteriorando por momento. Normalmente para arribar a Reus con quince minutos era suficiente, pero ahora, con el estado del firme, se precisa el doble de tiempo. Y no olvidemos que el tiempo es oro, como dicen los ingleses. Influyen en ello el paso de camiones, con un tonelaje cada vez mayor y el constante transitar de tanto vehículo que martillean un pavimento previsto para pesos regulares, pero no de gran tonelaje.

El otro día hicimos este recorrido y desde luego podemos afirmar que las condiciones son pésimas, con los peligros consiguientes. Independiente de la Avenida de Roma y el bucle al otro lado del Francolí, sólo se salvan de tanto desperfecto, el trozo construido por la Autopista del Mediterráneo para facilitar el paso superior y el trayecto limitado a lo largo del Campo de Aviación. Lo demás, lo mismo que la entrada a Reus, incluido el paso superior sobre la vía del ferrocarril, no resiste la más leve de las comparaciones. Como decimos, las últimas precipitaciones, han coadyuvado en importante medida a hacerla todavía más intransitable, mientras esperamos el comienzo de las prometidas obras de modernización y mejora.—PETRÓFILO.

ACL_11/01/1977_923

AUTOVIA PARALELA

Reus y Tarragona podrán asimismo comunicarse a través del viejo camino de Bellisens.

ESCRIBIAMOS el pasado martes en estas mismas columnas acerca del mal estado del pavimento de la Carretera de Reus a Tarragona, cuando en las páginas dedicadas a Reus, se inscribían la serie de empresas concursantes al proyecto de Autovía de Bellisens. No será jactancia por parte nuestra —y Juan Amado Albouy Busquets, anterior Alcalde reusense no nos desmentirá de ello— si decimos que fueron estas mismas columnas las primeras en propugnar el triángulo Tarragona—Reus—Salou, como polo de expansión industrial, incluyendo en ello la habilitación del antiguo Camí de Bellisens, dada la marginación reusense en el proceso industrial tarraconense. Y no fue ciertamente por culpa de Tarragona ni de Reus, pues ambas ciudades, tendían a ampliarse en sentido contrario. Mientras Reus lo hacía, siguiendo el eje de la carretera de Alcolea del Pinar, con algunos amagos en dirección a Salou, a lo largo de la línea del «carrilet», Tarragona seguía decididamente la zona de Entrevias que nos llevaba a establecer contacto con el vecino término municipal de Vilaseca.

Pero heos ahí, como se han truncado las circunstancias al ubicarse la Refinería de Petróleos en el término de Poble de Mafumet. Terremos aquellos de reserva en el asentamiento petroquímico del Camp de Tarragona, pero que adquirieron singular relieve a partir de la aparición del Decreto del Ministerio de Industria en Mayo del 1971, que encargaba al Instituto Nacional de Industria la construcción de las importantes instalaciones de refino. En realidad la Refinería debía haberse situado entre Vilaseca y Reus —meta final del complejo petroquímico—, pero ante la campaña suscitada al respecto, se consideró más viable instalarla en el valle del Francolí. De este hecho, Valls se ha beneficiado extraordinariamente, quedando con ello Reus todavía más marginada, por cuanto las industrias afines a la Refinería, levantan sus plantas en sus proximidades.

En líneas generales, estas son las razones del esfuerzo reusense para enlazar directamente con el complejo petroquímico y puerto de Tarragona, mediante la construcción de la Autovía de Bellisens.

Obra de mucha importancia para los intereses reusenses y en particular para la totalidad de la economía de nuestra comarca, ya que en comunicación directa con nuestra zona portuaria, facilitará un mejor tránsito y mayor fluidez, evitándose el rodeo actual, bien a través de la carretera de Valencia, o la de Alcolea del Pinar. Las distancias entre ambas poblaciones se han acortado extraordinariamente, si no en lo físico, sí en lo afectivo, y económico, favorecido todo ello por la facilidad en los desplazamientos. Ahora no quiere significar ello que Bellisens, venga a sustituir al actual tramo de carretera al que nos referíamos en nuestra crónica última, sino completarlo por la simple razón de que la industrialización en marcha, precisara de ambas vías, mientras deban apuntar nuestros esfuerzos hacia el tramo Tarragona—Valls, llamado desempeñar un papel de primer orden, habida cuenta la existencia del Polígono vallense, el de mayor extensión de Cataluña, situado entre dos autopistas y sendas líneas de ferrocarril, mientras surge a siete kilómetros escasos en línea recta la Refinería y sus industrias afines.—PETRÓFILO.

ACL_13/01/1977_924

Expansión portuaria

La puesta en marcha de la Refinería, factor determinante del espectacular incremento.

SEGUN se desprende de los datos facilitados por la Junta de Obras del Puerto a raíz del cierre del pasado ejercicio económico, nuestro tráfico ha experimentado un espectacular salto en el movimiento de mercancías cargadas y descargadas bien en regímenes de cabotaje de entradas y salidas o en los capítulos de importación y exportación. Considerable avance, como consecuencia de la puesta en marcha de la Refinería de Petróleos en el término de Poble de Mafumet y que no por previsto, deja de sorprendernos. A un total de 15.800.000 toneladas en números redondos asciende el tráfico registrado, situándonos inmediatamente después de Bilbao entre los puertos de España y desde luego el primero de nuestra costa mediterránea. La capital de Vizcaya, aparte el tráfico derivado de su industria pesada, la Refinería de Petronor, ubicada en el Superpuerto, a la salida de Algorta, supone añadir considerable volumen al normal siderometalúrgico. De ahí que sea el primer puerto español en volúmenes de mercancías al que sigue el nuestro.

Tarragona está integrada en el conjunto de refinerías y complejos petroquímicos del Mediterráneo occidental, formando triángulo con Fos, a la desembocadura del Ródano, próximo a ella y Porto Torres, al norte de la Isla Cerdeña. Los intercambios de productos petrolíferos entre las tres instalaciones de refino, son constantes y con sólo repasar las páginas del periódico, podemos comprobarlo en la sección "Marítimas". Asimismo las mercancías descargadas, independiente de los productos petrolíferos, se han visto considerablemente ampliadas, como consecuencia del proceso de industrialización con la descarga de grandes piezas de maquinaria. Otro factor guarda relación directa con la recepción de graneles sólidos, particularmente maíz, sorgo y soja, destinados a la avicultura y fábricas de piensos compuestos, a los que cabe añadir los periódicos arribos de madera en troncos, procedentes en su mayor parte de El Gabón, con destino a Alena, los fosfatos marroquíes y las piritas onubenses. Otro capítulo no despreciable son las constantes exportaciones de cemento a los países árabes ribereños del Mediterráneo y aquellos otros productos de petróleo, en este caso concreto Nigeria. Los cuantiosos ingresos en petrodólares, se traducen en fomento de la construcción ampliándose la salida de cemento en sacos, en buena parte canalizada a través de nuestros muelles. Todos estos sumandos nos ofrecen las cifras anteriormente apuntadas, siendo 2.668 los buques atracados. La marcha del Puerto proseguirá en ejercicios próximos, pues aumenta la demanda de productos derivados del petróleo, como nos acaban de anunciar respecto a la ampliación de las instalaciones de refino y empresas subsidiarias —concretamente "Paular", "Calatrava" y "Alcudia" surgidas en torno a la gran factoría. — PETROFILO.

ACL_29/01/1977_927

BARCELONA-TARRAGONA

Ubicación y comunicaciones influyen en nuestra superación portuaria.

CUANDO escribíamos la crónica última respecto al aumento en el tráfico portuario, nos vino a la mente la campaña sostenida con todo tesón hace siete años a raíz de las pretensiones de Barcelona de instalar la Refinería de Petróleos de Cataluña en la Zona del Puerto Franco. Impulsaba aquella campaña los intereses económicos de las entidades y corporaciones barcelonesas, al frente de las cuales podíamos situar la Cámara de Comercio, Industria y Navegación. Resultaba que Tarragona poseía un complejo petroquímico, faltando para completarlo y ampliarlo a su vez la factoría de refino, mientras la Ciudad Concial debía comenzar la instalación de su complejo, partiendo de la Refinería. Afortunadamente se impuso el sentido común ya que de no ubicarse ésta en terrenos tarragonenses, obligaba al desmantelamiento de nuestra industria, con los consecuentes efectos negativos en el área de expansión industrial del Camp de Tarragona.

Resuelta la cuestión, el puerto barcelonés experimenta un crecimiento puramente vegetativo, mientras el tarragonense alcanza mayores cotas. No debe extrañarnos por las razones anteriormente apuntadas a las que tampoco son ajenos los factores ubicación y comunicaciones. Nos explicaremos. Barcelona está situada en zona marginada con respecto al resto de la Península y el porvenir de su puerto está en razón directa a la gradual desaparición de fronteras —bajo el supuesto de que se consiga alguna vez la Europa unida— que vería aumentar su zona de influencia a todo lo largo del mediodía francés. Mientras las fronteras permanezcan con los límites fijados en 1659 a raíz del Tratado de los Pirineos, Barcelona verá truncadas por Tarragona sus aspiraciones de expansión portuaria. Un dato altamente significativo nos demuestra cuanto decimos. A raíz de la puesta en servicio de la doble vía Reus—Tarragona y consiguiente paso de los llamados trenes directos por la Ciudad, el tráfico portuario cambió de signo iniciándose una recuperación que fue afianzándose a medida que transcurrían los años. Cien kilómetros separan ambas capitales, pero a la hora de planificar tráfico y volúmenes de mercancías cargadas y descargadas, Tarragona tiene ventaja y no lo decimos por chauvinismo, por cuanto es tributario del puerto la totalidad del valle del Ebro, llegando su influencia incluso hasta Navarra o el propio centro de la Península, léase el cinturón industrial en torno a Madrid. Barcelona queda más distanciada de estos centros por razones geográficas, todo ello fielmente reflejado en las cifras manejadas estos días a raíz de la notificación del tráfico portuario en el transcurso del pasado ejercicio económico. Testimonio de nuestro aserto son los trabajos de ampliación del Dique de Levante que, a los 650 primeros metros en dirección al Cabo de Salou, se suman ahora otros 900 metros y cuyo remate está previsto para fines de 1978. Obras que permitirán considerable ampliación de la zona de atraque en evitación de las frecuentes estadias en la bocana de buques de distintas banderas, circunstancia que ocasiona no pocos perjuicios económicos pues de sobras sabemos lo que supone una gran unidad inmovilizada por falta de atraque. No descubrimos nada nuevo, porque lo hemos repetido en varias ocasiones al manifestar que nuestra comarca, se transforma en la segunda concentración industrial de Cataluña y supone ello nuevas necesidades en la dotación de servicios públicos a los que no son ajenos, como es lógico, los puertos en una ciudad marítima como la nuestra. — PETROFILO.

ACL_01/02/1977_928

ACCESO AL PUERTO

El Camino de Ronda podría habilitarse mediante la construcción de un paso sobre la vía junto a las bóvedas del Anfiteatro.

FELIX Llovell, en su reportaje publicado el pasado domingo, se refería a la conveniencia de habilitar el Camino de Ronda para facilitar mayor fluidez a la circulación rodada en sus accesos al Puerto. Tema debatido en no pocas ocasiones en estas mismas columnas y que muy bien conjugaría con el segundo acceso que formará el Paseo Marítimo, partiendo de la Carretera de Barcelona. Dos direcciones podrían establecerse en este sentido por cuanto precisamente los muelles adosados al Dique de Levante, con la prolongación de éste, en dirección al Cabo de Salou, serán los generadores de una mayor actividad por razones obvias.

Y dicho cuanto antecede, la primera de las obras que permitan, en su día, la habilitación del Camino de Ronda, es el paso superior sobre la vía del ferrocarril, junto al Muelle de Costa, a la entrada de la zona portuaria. Proyecto previsto que permitirá la desaparición del cierre metálico que limita la entrada al Puerto, yugulando, por así decirlo, el "non nato" Paseo Marítimo. A su vez, otro factor que no debe subestimarse es el Cuartel de la Guardia Civil Especialista —los antiguos Carabineros de Mar—, cuyo edificio deberá derribarse para no entorpecer el libre tránsito a la par que facilita los necesarios espacios.

Pero centrándonos nuevamente la cuestión en la habilitación del Camino de Ronda, el segundo de los obstáculos viene impuesto por la presencia de las bóvedas del Anfiteatro Romano. A este respecto y según nuestras noticias, existe el precedente de RENFE, que concedió la licencia oportuna a la Dirección General de Bellas Artes para construir un desvío sobre la vía, en el que podría ensamblarse la tubería de conducción de la red del alcantarillado. Hace ya algunos años, cuando fue planteada la cuestión por el Ministerio de Educación Nacional al de Obras Públicas, se llegó a un acuerdo en este sentido, confeccionándose el proyecto oportuno por un importe de 7,5 millones de pesetas.

Como sea que las obras de reconstrucción sufren un largo compás de espera, tanto el acondicionamiento de las ruinas, como el paso sobre la vía, están supeditados a la reanudación de los trabajos que, según nuestras noticias, podrían iniciarse dentro de la presente campaña, si no surgen imponderables de última hora, derivados de mayores y más urgentes exigencias.— PETROFILO

ACL_17/02/1977_930



A Puerto. Vista aérea

1976_APT_03

AUTOVIA DE BELLISENS

La ejecución de la segunda fase de la obra, facilitaría nuevo y holgado acceso a la zona portuaria tarraconesa.

A raíz de la última reunión informativa del Consorcio del Depósito Franco de Tarragona con los medios de prensa y radio, el Presidente de la Cámara de Comercio de Reus, Sr. Cabré Masdeu, ofreció una serie de detalles acerca de la proyectada Autovía de Circulación Rápida que promueve el Ayuntamiento reusense a lo largo de su término municipal hasta enlazar con la Carretera de Valencia. El objetivo no es otro que unir la vecina ciudad con nuestro complejo petroquímico a través de la ruta indicada que sigue el eje del actual "Cami de Bellisens", mediante la creación de un polígono industrial. Todo ello es conocido y por tanto no vamos a insistir en ello, porque lo hemos hecho en repetidas ocasiones en estas mismas columnas.

Pero si abogamos por la ejecución de la segunda fase del proyecto que sería su enlace directo con el puerto a través de nuevo puente sobre el Francolí. Al respecto debemos recordar que cuando el Ministerio de la Vivienda, promocionó el "Polígono Industrial Francolí", se preveía un paso sobre el río a fin de evitarnos el largo rodeo actual. Bellisens, en su primera fase cumple una finalidad atractiva de industrias hacia el término municipal reusense, pero este objeto será incompleto y truncado, si no se estudia y acomete, la construcción del segundo tramo de la obra que supera las posibilidades del Ayuntamiento de Reus, vetadas por otra parte, al traspasar los lindes de su propia jurisdicción.

Los accesos a nuestro puerto se verán cada vez más comprometidos a medida que se intensifique la expansión portuaria y Bellisens podría cumplir perfectamente estas necesidades de existir la debida coordinación entre tantos intereses contrapuestos. El desvío del Francolí, es una solución costosa y a largo plazo, pero indispensable por cuanto a la corriente en su desembocadura no puede canalizársela indefinidamente, mediante la prolongación del actual Dique, so pena de exponernos a serios desperfectos el día de una gran avenida, como suele repetirse a lo largo de los años, recuérdese "els aiguats" de Santa Tecla y Sant Lluç de 1879 y 1930 respectivamente. Por ello, mientras se arbitran los recursos necesarios, Bellisens podría ser una solución a medio plazo facilitando nuevos accesos que nos eviten los estrangulamientos actuales, objetos de demoras y consiguientes perjuicios económicos.—

PETROFILO

ACL_24/03/1977_935

DESVIO DEL FRANCOLI

Mientras se estudia detenidamente el proyecto, el pantano de La Riba, controlaría las temibles avenidas del viejo Tulcis.

NOTICIA interesante la ofrecida en la referencia de la reunión celebrada en el Gobierno Civil para tratar del proyecto de desvío del Francolí. Y decimos esto, porque la obra, a pesar de su gran envergadura, será realidad en un futuro más o menos próximo. Un futuro anticipable, según marque la pauta el movimiento portuario, en estrecha relación con la expansión de nuestra zona de influencia.

Somos testigos del auge del Puerto y de las obras de ampliación que se llevan a cabo, de conformidad con los planes previstos. El gráfico que publicamos en primera página hace unos días, que nos señalaba el proyectado desvío, ofrecía la pauta en cuanto a la construcción de nuevos muelles. Porque a medida que se alarga el Dique de Levante —650 metros primero y 900 más a continuación en dirección al Cabo de Salou—, mayores son las posibilidades de ampliar las zonas de atraque. Lo estamos comprobando a diario —nos place siempre seguir de cerca la marcha de los trabajos—, aun cuando no se nos escapa el hecho cierto de que el puerto podría colapsar de no llevarse íntegramente a la práctica el proyectado desvío. Actualmente las posibilidades de ampliación están agotadas, después de culminados los proyectos en curso y de ahí la necesidad de la nueva obra.

Proyecto de gran importancia que se inicia en las inmediaciones del Moli de l'Horta para desembocar las aguas junto al Riu Clar y que permitirá proseguir la construcción de nuevos muelles, previa transformación de los actuales espigones de abrigo. Aun cuando no se nos escapa otro aspecto, cual es el control de las aguas, mediante la construcción del Pantano de la Riba, que termine con las clásicas avenidas otoñales que, de vez en cuando —recuérdense "els aiguats" de Santa Tecla y Sant Lluç, en 1870 y 1930— asolan nuestros campos. Una reserva hidráulica en La Riba, rendiría un fruto a la colectividad, garantizando unos caudales, a la par que regularía las aguas fluyentes. En la desembocadura de nuestro viejo Tulcis, han surgido factorías y se plantean nuevos proyectos de ampliación portuaria. Controlar las riadas puede contribuir en no escasa medida, a evitar mayor riesgos, mientras el propugnado desvío nos da la medida del proceso de ampliación, en evitación de frecuentes y lamentables estadias de buques, en la bocana, con los perjuicios económicos que repercuten en el precio de las mercancías transportadas.

PETROFILO.

ACL_28/04/1977_936

TERCERA FASE

Con la ejecución del proyecto, quedará completada la Autovía de Comunicación Rápida Tarragona - Salou.

A tercera fase del proyecto de Autovía Tarragona-Salou va a ser una realidad por haber sido incluido en el Presupuesto Extraordinario en su día aprobado por la Diputación, por importe de 426 millones. Una vía de comunicación que delimita perfectamente la zona industrial de la residencial de La Pineda y cuya primera ejecución data de ocho años cuando se inauguró el tramo comprendido entre el cruce de la carretera al Faro y la Plaça dels Estanys, denominada después Plaza de Europa. Fue un trazado que encontró su oposición por una serie de intereses creados y que, transcurridos los años, ha demostrado el acierto de su construcción primero y puesta en servicio después.

Pero la entonces denominada Autopista —era la primera vía de los carriles por banda de nuestra Provincia— finalizaba en peligroso cuello de botella que seguía la valla de la Universidad Laboral, con innumerables accidentes y vehículos volcados en la cuneta. Se circulaba con rapidez pero de repente surgía la trampa del tramo hasta el cruce de Torreforta con la Carretera de Valencia. Afortunadamente y con una inversión de 22 millones —todo, en definitiva, estriba en las posibilidades económicas— quedó resuelta la cuestión, ejecutándose la segunda fase del proyecto hasta el paso superior sobre la vía del ferrocarril. Mientras tanto, asistimos a la puesta en servicio de la carretera construida por el Ayuntamiento de Vilaseca, con una aportación provincial de 11 millones que permitió comunicar directamente el casco urbano con su vecino barrio marítimo. Importante obra, fruto de la colaboración entre ambas Corporaciones, a la que siguió poco luego, la prosecución de la Autovía desde els Estanys hacia las Cuatro Carreteras, con lo cual se establecía comunicación con Reus y nuevo acceso que eliminaba virtualmente el paso a nivel a la entrada de Salou.

Todo este largo proceso, realizado en los años últimos, culmina ahora con la continuación de la Autovía, mediante el desdoblamiento de calzada de la carretera de la Universidad Laboral. Desde que fueron realizados los estudios pertinentes y confeccionado el presupuesto, han transcurrido unas anualidades, las suficientes para obligar a una actualización de precios que permitan la convocatoria del correspondiente concurso. Es importante dar por finalizada la obra, iniciada y proseguida con altibajos en sus plazos, tanto más cuanto la importancia que viene adquiriendo aquella zona de nuestro término municipal, cuyos primeros pasos en orden a su transformación fueron dados hace exactamente dos décadas, cuando comenzó el proceso de industrialización al que siguió después la afluencia turística. Tenemos ya la suficiente perspectiva que nos ofrece el paso de los años para constatar como la Autovía de Comunicación Rápida Tarragona-Salou, fue una promoción para abrir nuevos cauces al desarrollo de la franja costera. — PETROFILO.

ACL_14/05/1977_937

DESVIO

Auténtico problema que la Autovía de Circunvalación Rápida no resuelve de forma definitiva.

A partir de las doce horas del lunes diose paso al segundo de los carriles de la Autovía de Circunvalación Rápida en dirección a Barcelona. Obra costosa y prolongada en demasia, con una solución parcial, mientras no se arbitra la definitiva. Porque la población crece y aquello que era válido hace un lustro ha perdido, buena parte de su efectividad como consecuencia de la expansión urbana. La carretera de Barcelona, la Rambla Vella y Conde de Valledano, dormirán más tranquilos, pero en cambio, los mismos inconvenientes y peligros se desplazan hacia la Avenida de Cataluña, en su tramo final, República Argentina y Avenida de Andorra. No es la solución ideal pero sí la primera fase de un proyecto mucho más ambicioso al que nos hemos referido en diversas —muchas— ocasiones.

Al arribar en la cerrada curva, junto al enlace con la Avenida de Cataluña, el trazado debe prolongarse en dirección al río Francolí, liberando a la población actual del dogal que supone tanto vehículo y, sobre todo, tanto camión rodando por nuestra carretera. Solución ideal pero nos tememos que a largo plazo, por cuanto no se nos escapa lo elevado del presupuesto. Si para rematar la obra, ayer puesta en servicio, bien sabemos lo que ha costado en todos los órdenes, imágenense Vdes. alcanzar las orillas del Francolí, con la construcción de nuevo puente. Aún cuando, debido a la escasez de caudales fluyentes podría arbitrarse un vado con grandes tubos evacuadores de los aguas.

Partiendo pues de lo que está en servicio y hasta tanto no logramos el proyecto definitivo, se impone una solución intermedia, cual es la pronta habilitación de la Avenida del Cardener Vidal y Barraquer, a partir de la "non nata" Plaza de la Provincia final de la Avenida de Pío XII. Se dispone del trazado y solo es cuestión de arreglar el firme adecuadamente para enlazar con los accesos a la Avenida de Roma y de allí, a través del nuevo puente, seguir las rutas de Valencia, Constantí o Reus. Es una solución transitoria y temida en el sentido de que las soluciones transitorias se hacen muchas veces definitivas, pero mucho mejor que la actual a través de la Avenida de Roma—Plaza Imperial Tàrraco—Carretera de Valls, punto de canalización de tanto vehículo al que cabrá añadir la circulación generada por los coches del interior de la ciudad. Un auténtico problema que el desvío no ha resuelto ni mucho menos.— PETROFILO

ACL_18/05/1977_938

Desdoblamiento de calzada

Con la ocupación de terrenos, podrá rematarse la Autovía Tarragona—Salou.

EN el último Consejo de Ministros, se acordó declarar de urgencia a efectos de expropiación los terrenos afectados por la prolongación de la Autovía Tarragona—Salou, a partir de la Universidad Laboral. Como saben Vdes. si circulan por aquella zona, la indicada autovía, finaliza actualmente en un peligroso cuello de botella, que ha dejado de serlo, debido a las señales de precaución, colocadas en los últimos 500 metros finales. La autovía termina para dar paso a la antigua carretera que conduce al centro docente, con puente sobre la vía del ferrocarril. La primera fase de esta obra —desde el cruce con la carretera de la costa hasta la Plaza de Europa—, fue puesta en servicio hace bastantes años. Siguió luego la ejecución de la segunda fase, cual fue la eliminación del tramo de carretera que seguía la valla de cerramiento de la finca de la Universidad, tramo testigo de no pocos accidentes, sobre todo vehículos que se precipitaban sobre la cuneta y asistimos ahora a la total resolución de la cuestión, mediante la prolongación de la Autovía hasta enlazar con la carretera general de Valencia a la altura de Torreforta.

Precisamente en vistas a la decisión ministerial, ha sido actualizado el presupuesto de ejecución de la obra proyectada, cuyo total importe asciende a 37.807.000 pesetas. Partida consignada en el Presupuesto Extraordinario en curso de ejecución y que deseáramos la aceleración necesaria en el trámite a fin de sacar prontamente a su- basta tales trabajos, no sólo para culminar la obra iniciada hace un decenio, sino también para que el deterioro de la moneda, como consecuencia de la inflación, haga inoperantes estos esfuerzos, al quedar sin licitadores el correspondiente concurso.

La importancia adquirida por aquella zona desde el punto de vista industrial y turístico, hace precisa la prolongación de la Autovía según hemos venido propugnando desde hace tanto tiempo para seguridad de sus propios usuarios, cada vez más numerosos, conforme aumenta el parque automovilístico en la esfera provincial, incremento multiplicado por cuatro durante la temporada turística, cuando nuestro litoral registra masiva afluencia nacional y extranjera. — PETROFILO.

ACL_16/06/1977_943

ACCESO AL PUERTO

Las mercancías procedentes de la zona barcelonesa, serán derivadas hacia los muelles de Levante, evitándose el paso por el interior de la Ciudad.

L A habilitación del acceso al Puerto por la Playa del Milagro, entra de lleno en el plano de las próximas realizaciones, según se desprende de la adjudicación definitiva de las obras por la Junta del Puerto. El presupuesto asciende a 10.802.129 ptas., con una aportación municipal estimada en 12.893.096 ptas.

En realidad esta obra viene a acondicionar un camino intensamente utilizado de un tiempo a esta parte, como consecuencia del incremento del volumen de mercancías registradas a través de nuestros muelles, a los que no son ajenos las importantes exportaciones a los países árabes ribereños del Mediterráneo, productores de petróleo, ocupando el cemento la principal partida entre las embarcadas. A fin de evitar el paso por el interior de la población, aprovechando la obra realizada en su día por la Municipalidad —ampliación del Puente de Armas y vía de acceso al Milagro—, se estima conveniente ampliar la zona inmediata a la Estación del ferrocarril, mediante la adición de escollera para que los vehículos procedentes de Barcelona, puedan unir directamente la importante vía con la zona portuaria. Precisamente no ha mucho en estas mismas columnas, nos quejábamos de la intensa polvareda provocada por el incesante circular de camiones y de la necesidad de ampliar la pista en evitación de posibles accidentes pues actualmente se circula con dificultades por el punto donde desembocaban las aguas residuales con anterioridad al funcionamiento de los emisarios submarinos.

En otro orden de cosas, las obras de ampliación del puerto, continúan de conformidad con los planes previstos y la prolongación del Dique de Levante, nos ofrece la medida de las posibilidades de nuevos muelles adosados en las distintas alineaciones que vienen surgiendo con el fin de evitar las frecuentes estadias de buques en la bocana con los perjuicios consiguientes. Mientras el desvío del Francolí no sea una realidad, pudiéndose aprovechar su cauce para construir adecuado acceso a los muelles de poniente, el proyecto adjudicado por la Junta de Obras cubrirá las necesidades de los muelles de levante. El puerto continúa siendo una de nuestras mejores industrias, generadora de muchas actividades y son cada día mayores sus necesidades de infraestructura. Porque no sólo es nuestra comarca del Camp de Tarragona la tributaria en sus operaciones de importación y exportación, sino que la radio de acción se amplía hacia el Penedés y concentraciones tan importantes como Lérida y sus zonas de regadío, Zaragoza y su área industrial, La Rioja y, en definitiva, la totalidad del valle del Ebro, arribando incluso la influencia hasta la propia Navarra, sobre todo en el transporte de cereales y granos, según constatamos regularmente en nuestras frecuentes visitas y recorridos por los distintos muelles. — PETROFILO.

ACL_12/08/1977_947

ARQUITECTO PUJOL DE BARBERÁ

Al rematarse el Plan de Ensanche de 1922, un monolito debería perpetuar la memoria del que fue autor del proyecto.

Cuando escribimos las presentes líneas tenemos ante nosotros el Plano de Ensanche de Tarragona con la ubicación de sus monumentos, inserta en el libro "Tarraco" de Adolf Schulten, traducido al catalán por el Profesor de Historia de la Universidad de Barcelona, Luis Pericot. Pausadamente hemos seguido líneas y trazos de un proyecto, aprobado en 1922, original de don José María Pujol de Barberá, Arquitecto Municipal. Precisamente por la visión de futuro que nos ofreció el técnico en aquella época, Tarragona ha podido desarrollarse armónicamente en la mayoría de los casos. La Rambla condicionaba la expansión urbana de Tarragona, pero Pujol de Barberá, quiso ofrecerle otro eje de descongestión, proyectando la Avenida de Cataluña, iniciada en el Portal del Roser en la década de los años 20 para finalizar en la carretera de Valls. La Plaza de la Imperial Tarraco, estaba ya prevista en los denominados "planos de ensanche" y hasta incluso la antigua fábrica de Mostelle, al final de Vallenguano, fue alineada con la Rambla, a fines de la pasada centuria, cuando el casco urbano, alcanzaba sólo el primer tramo del tercer andén central de nuestra primera avenida.

Sacamos a colación su figura y su obra porque si bien es verdad, hace tres o cuatro años, coincidiendo con las fiestas de San Magín, se organizó en la rotonda del Palacio Municipal, una exposición homenaje a su memoria, exhibiéndose planos de diferentes edificios —Mercado Central, Iglesia de los Carmelitas, Convento de la Vella, etc.— Tarragona tiene contraída una deuda de gratitud. Nuestra ciudad, tan cicatera con sus propios hijos, debe en este caso demostrar su agradecimiento, mediante la colocación de un monolito que con un medallón con su efigie, recuerde a las generaciones venideras, al arquitecto proyectista de la Ciudad que ha llegado hasta nosotros. Y es este el momento adecuado por la simple razón de que el Plano de Ensanche de 1922, está agotando sus posibilidades, para dar paso al de Ordenación de la Zona Este hasta las mismas orillas del río Francolí.

Precisamente el último acto de servicio con la profesión de sus amores, fue el Convento de Santa Clara, en la antigua Carretera de Valencia, donde perdió la vida a consecuencia de un accidente automovilístico. Jubilado del Ayuntamiento, persistía el hombre con su empeño, dejando tras de sí la estela de sus obras que, en definitiva, es lo que cuenta siempre. Como en su día hiciera Barcelona, honrando al Arquitecto Cerdá, autor del ensanche, así también y salvando naturalmente distancias entre una Tarragona recoleta que no llegaba a los 30.000 habitantes y una gran urbe a punto de sobrepasar el millón en aquel entonces, un monolito, un pequeño monumento, algo, en definitiva, debe erigirse, conmemorando con ello el feliz remate de un plan que si bien parecía ambicioso en aquellos momentos, la experiencia ha demostrado que supo anticiparse a las exigencias de la época. — PETROFILO.

ACL_31/08/1977_949

AMPLIACION DEL PUERTO

Como recuerdo e hito del avance experimentado, solicitamos la preservación del faro actual.

Nada nuevo podemos añadir al largo informe publicado en el número extraordinario de las fiestas de San Magin por el compañero Félix Llovell, acerca de las obras de ampliación de nuestro puerto. Pero como solemos a menudo recorrer sus muelles, nos cercioramos de la marcha de los trabajos que siguen el ritmo previsto.

El puerto, lo hemos dicho en varias ocasiones, es la mejor industria que posee la ciudad. No de ahora, sino de siempre porque ya nuestros mayores solían manifestar que cuando la dársena se hallaba repleta de buques, Tarragona marchaba. Contrariamente descendía la vitalidad y pulso ciudadanos, en aquellas épocas que escaseaban los amarres. Y ello es cierto, porque el movimiento portuario engendra una cantidad tal de actividades que sobrepasan el ámbito puramente local. Como escribíamos no ha mucho en estas mismas columnas, todo el valle del Ebro, incluido Navarra, en algunos aspectos —transporte de cereales— es tributario de nuestro puerto y su ampliación está en función de la expansión industrial y agrícola de la zona afectada.

Las comunicaciones, en este aspecto, son un factor predominante y Tarragona, es el punto más próximo al valle, dotado de la adecuada infraestructura. Recordemos al respecto que a partir de 1952 cuando fue puesta en servicio la obra de la doble vía Reus—Tarragona y siguiente paso de los trenes llamados directos por nuestra Ciudad, el puerto fue el primero de los beneficiados. Después, la mejora de las carreteras y últimamente la puesta en servicio de las Autopistas del Mediterráneo y Ebro, son otros tantos factores que coadyuvan a vitalizar nuestros muelles, independiente de la entrada en funcionamiento de la Refinería y las previstas ampliaciones.

Hace unos días nos llegamos casi al final del Dique de Levante que avanza resueltamente mar adentro en dirección al Cabo de Salou. La vieja "farola", queda lejos, disminuida casi, por el impetu e importancia imprimida a tales obras. Lo que viene a demostrarnos que aquellos proyectos, sólo bosquejados hace unos años, se transforman en auténticas realidades. Lo único que solicitaríamos es la conservación del faro, como recuerdo e hito, del nuevo avance experimentado para proteger de los vientos de Levante a los nuevos muelles previstos en las inmediaciones de la desembocadura del Francolí. — PETROFILO.

ACL_03/09/1977_950

CARRETERA REUS-TARRAGONA

Un problema agudizado a medida que aumenta la circulación rodada entre ambas ciudades.

De nuevo ha vuelto a plantearse la cuestión de la carretera Reus—Tarragona. Nuestros parlamentarios y autoridades, las corporaciones de una y otra ciudad, gestionan e interesan la resolución del problema. Un problema que se agudiza a medida que el tiempo pasa y aumenta el parque automovilístico.

A estas alturas mantener una carretera en este estado, no es un anacronismo, sino una vergüenza. Tiene el mismo trazado y anchura de tiempos de la Reina Amalia, cuando solo circulaban carros y algunas mulas de "traginer". Comprenderán Vdes. que con este estado de cosas la carretera está llamada a colapsar si no ha colapsado ya. La circulación es difícil y peligrosa y la vitalidad de que vienen dando muestras nuestras comarcas, aconsejan una pronta ampliación y acondicionamiento. Piensese que es el cordón umbilical que une nuestro Puerto con su zona inmediata de influencia; que el incremento demográfico de ambas poblaciones se acelera lo mismo que la mayoría de los pueblos de nuestro Camp de Tarragona y que nuestros muelles, no solo precisan accesos cómodos en la zona del mismo casco urbano, sino también comunicaciones adecuadas que faciliten una mayor economía y rapidez en el transcurso.

Son innumerables las gestiones realizadas y no creemos que sea ésta la última de las crónicas que escribamos sobre el particular. Pero se suceden los años y meses y la solución no arriba. El proyecto está confeccionado y aprobado, lo mismo que anunciadas las expropiaciones en razón de la mayor anchura concebida. Falta pues la convocatoria del correspondiente concurso subasta que facilite el pronto comienzo de los trabajos. Se nos anuncia ahora que quizás dentro de unos meses, podrán iniciarse las obras, pero permitásenos que expresemos nuestro sano escepticismo, por la simple razón de que han sido varias las veces que se ha manifestado lo propio, sin resultado alguno.

El ensanche, mediante dos carriles por banda se impone, no sólo en evitación de accidentes, sino también para imprimir a la ruta la función encomendada que no es otra que una comunicación acorde con las actuales exigencias. Con esta crónica nos unimos a las aspiraciones y deseos de ambas ciudades a ver si de una vez conseguimos el fin propuesto al que no hemos regateado ni regatearemos los esfuerzos que sean necesarios, por el hecho de que la razón nos sobra. — PETROFILO.

ACL_24/11/1977_951

ATENCION A LOS BARRIOS

Urge la elaboración de un Presupuesto Extraordinario lo suficiente amplio para el equipamiento de las zonas periféricas.

L OS barrios periféricos a la Ciudad, surgidos en los años últimos, como consecuencia del proceso de industrialización que transforma, por así decirlo y a pasos agigantados Tarragona, deben merecer la mayor de las atenciones. Decimos esto porque ha tenido que suceder lo inevitable —un doloroso accidente con la pérdida de un ser humano—, para que el tantas veces propugnado paso superior o inferior en la Urbanización San Salvador, entre en los cauces de una realización inmediata. Lo mismo que en el caso del cruce de Torreforta, la salvaguarda de los vecinos, debe privar por encima de cualquier otra razón técnica o simplemente burocrática. Nuestros barrios se desarrollan, sin que los correspondientes servicios públicos, sigan idéntico ritmo de crecimiento. Y cuanto manifestamos de las barriadas, podemos afirmar lo propio del casco urbano, si bien en menos escala y menores riesgos.

Al vecindario razón le ha sobrado para manifestarse pues el peligro de accidente, aumenta a medida que se incrementa la circulación rodada, en aquella zona que hace sólo unos pocos años era simplemente la carretera nacional de Tarragona—San Sebastián. La Refinería y las industrias afines de un lado, engendran un movimiento tal de camionaje y turismos que, ellos por sí solos, exigen el proyectado desdoblamiento de la carretera. Unase a ello los grandes vehículos relacionados con el tráfico de importación de cereales a través de nuestro puerto y en la época estival, la afluencia turística y comprenderemos la urgente necesidad de construcción de unos pasos que salvaguarden la integridad física de los pacíficos moradores.

Son cuestiones y problemas, derivados del crecimiento, pero problemas en fin requeridos de una pronta y definitiva resolución, ya que, como decimos, no cesa el proceso de construcción en aquel sector, antes bien se multiplica según se desprende de las licencias que vienen concediéndose por parte del Municipio. Ante lo fatalmente irremediable sólo nos resta solicitar, como en tantas ocasiones lo hemos hecho, el debido equipamiento de aquellos núcleos de población, nacidos de la nada hace sólo quince o veinte años y si tanto nos apuran la confección de un presupuesto extraordinario que englobe la totalidad de nuestras barriadas, debidamente especificados cada uno de los problemas que no dejan de ser también, nuestras aspiraciones. — PETROFILO.

ACL_08/12/1977_953

ABASTECIMIENTO Y SANEAMIENTO

Un tramo de la antigua carretera de Valencia, será dotado de los correspondientes servicios públicos.

U N proyecto de abastecimiento y saneamiento ha sido inicialmente aprobado, por un total importe de pesetas 3.876.000. Se trata de un tramo de la antigua Carretera Nacional 310, en la Zona del Polígono Industrial Francolí. Como consecuencia de la construcción del nuevo puente y los consiguientes accesos al mismo por el lado de Levante la Avenida de Roma y la prolongación hasta el cruce de Torreforta, sin rotular todavía, en la orilla opuesta—, cayó en desuso el tramo de carretera jalonado por los grandes plátanos, que discurría, junto a Ceratonia y CAMPSA. El tramo citado, experimenta también intensa circulación y se ha integrado dentro del citado Polígono que un día acondicionara la Gerencia de Urbanismo del Ministerio de la Vivienda.

Ahora se trata de la construcción de los colectores correspondientes y del tendido de tuberías para el abastecimiento de aguas y de ahí el acuerdo del Consistorio, de llevar a la práctica el proyecto citado. Son obras sin lucimiento alguno pero altamente necesarias teniendo en cuenta el proceso que experimenta aquel sector de población hasta hace sólo unos años, buenas huertas y, sobre todo, cultivos de avellanos.

Otro aspecto no menos interesante, es la completa urbanización de la Avenida de Ramón y Cajal hasta enlazar con el antiguo puente, que ha sido considerablemente ampliado para acomodarlo a las exigencias del tránsito, particularmente el pesado. Es una Avenida testigo de un acelerado proceso de edificación y precisada cada día más de los servicios correspondientes, pues al paso que vamos, no tardaremos muchos años en que las mismas casas se asomen a las orillas del Francolí.

El crecimiento de la Ciudad es evidente, como evidentes son los problemas acumulados ya que no nos cansaremos de repetir que de un decenio a esta parte, el empuje de la iniciativa privada ha superado a la oficial, ofreciéndonos estos desfases, particularmente perceptibles en las afueras y no digamos en los barrios de la periferia. Por esto debe estudiarse seriamente la confección de un Presupuesto Extraordinario, enteramente destinado al equipamiento de los barrios, aún a sabiendas de la transitoriedad de gestión de la actual Corporación Municipal. — PETROFILO.

ACL_13/12/1977_955

1978

“Un paso más, doblemente necesario para delimitar el futuro de la gran avenida, principal entrada de que dispondrá el viajero procedente de Valencia. Porque para muchos tarraconenses, resultará una novedad si les decimos que la vía, está solamente construida en su calzada central o sea la mitad del proyecto. Decimos todo esto porque después, a ambos lados se forman unos espacios ocupados por setos a los que siguen las calzadas laterales y grandes aceras. Cuando se proyectó la avenida a raíz de la construcción del nuevo puente sobre el río Francolí, la falta de disponibilidades, impidió llevar a cabo íntegramente la obra.”

Petrófilo, 11/02/1978, “Avenida de Roma”.

La consolidación de la autovía Tarragona-Salou como gran vía de comunicación a lo largo de la Costa supone el reconocimiento del triángulo geométrico y de intereses Tarragona-Salou-Reus. A la vez, se acometen los trabajos para dotar a esta infraestructura de las necesarias conexiones con la N-340 y la carretera de Reus-Salou hasta el cruce de cuatro carreteras. Esta infraestructura sirve bien a los intereses que han movido la economía, el turismo y la industria. El desarrollo económico y poblacional obliga a pensar en otro tipo de infraestructuras que también atravesarán el territorio, como el trasvase de agua del Ebro y la mejora en los trazados eléctricos. También el colapso portuario demanda mejores comunicaciones y amplios accesos. Se estudia la construcción de más puentes sobre el Francolí.

ESTACION DE AUTOBUSES

Entre las Avenidas de Ramón y Cajal y Roma, están previstas las instalaciones.

La necesidad de una Estación de Autobuses en Tarragona es evidente, no sólo por la afluencia de líneas hacia la capital sino por el entorpecimiento que representan para la circulación rodada en plena vía pública. Cuando los coches eran escasos, las paradas de autobuses podían establecerse tranquilamente en la Rambla —¿quién no recuerda el viejo Chevrolet de La Canonja, frente al Bar Cataluña?—, pero con el aumento del censo demográfico y la movilidad de las poblaciones del interior, todo cuando se ha hecho hasta ahora han sido simples parches. La solución definitiva, todavía está por llegar ya que no cristalizó aquel proyecto de Estación en los bajos de los edificios de la Caja Provincial en Conde de Vallengano, ocupadas hoy por el Parque Móvil Municipal, Guardia Urbano y Bomberos. La adquisición de aquellos locales por 18 millones de pesetas, si no nos falla la memoria, fue muy favorable atendido el proceso de inflación.

Pero se trata ahora de impulsar unos servicios lo suficiente holgados e importantes para instalar, como es debido, la proyectada Estación, desapareciendo de una vez, los grandes autocares de las calles, con sus incomodidades para los viajeros y de los propios conductores de turismos y otros vehículos. En líneas generales diremos han sido escogidos los terrenos entre la Avenida de Roma y Ramón y Cajal que serán entregados al Ministerio de Obras Públicas, a cuyo cargo correrá la construcción del edificio e instalaciones, como se ha hecho en otras ciudades. El presupuesto total de la obra, asciende a 200 millones aportando el Estado el 75 por ciento y el restante 25 a cargo de la Municipalidad. Está encauzado el asunto y lo que nos interesa ahora es conocer cuando y cómo se llevará a la práctica la ejecución del proyecto, pues la cuestión apremia a medida que aumenta el parque automovilístico y nuestras vías se hacen intransitables. Problemas de crecimiento es verdad, pero problemas al fin que deben solucionarse satisfactoriamente para todos ya que con ello centralizaríamos el movimiento de viajeros en un punto determinado, mediante unas instalaciones acorde con la frecuencia e importancia de las líneas confluyentes a nuestra Ciudad. Servicios que no son pocos y que, es de suponer, se incrementarán debido a la elevación de los productos petrolíferos que hace poco aconsejable la utilización del coche particular.

PETROFILO

ACL_09/02/1978_958

AVENIDA DE ROMA

Con la construcción de las aceras y calzadas laterales se completará el proyecto.

CON las obras de apertura de los accesos al Instituto en plena ejecución, se establece una comunicación directa con la Avenida de Roma. Un paso más, doblemente necesario para delimitar el futuro de la gran avenida, principal entrada de que dispondrá el viajero procedente de Valencia. Porque para muchos tarraconenses, resultará una novedad si les decimos que la vía, está solamente construida en su calzada central o sea la mitad del proyecto. Decimos todo esto porque después, a ambos lados se forman unos espacios ocupado por setos a los que igue las calzadas laterales y grandes aceras.

Cuando se proyectó la avenida a raíz de la construcción del nuevo puente sobre el río Francolí, la falta de disponibilidades, impidió llevar a cabo íntegramente la obra. Recordamos perfectamente los quebraderos de cabeza del Alcalde Sanromá Anguiano, porque la ocasión era única, tanto más cuanto correspondía a Obras Públicas la habilitación de los accesos por ambos lados. Hace de esto unos veinte años aproximadamente, aún cuando y en honor a la verdad, con mucho esfuerzo, dada la precariedad de medios, logros, la construcción de la gran galería de servicios, en evitación de futuros inconvenientes hoy se perfila ya la Avenida porque el proceso de construcción sigue alcanzando las huertas, intactas hasta fecha reciente y más reciente todavía L'Hort del Po, de cuya masía se ha iniciado el derribo.

La Autopista ha absorbido tráfico y de haberse ejecutado ya la segunda fase de la Autovía de Circunvalación rápida, el tráfico pesado sería mínimo por el interior de la población. Porque los grandes camiones están obligados al rodeo por la Plaza Imperial Tárraco para proseguir hacia la Avenida del Principat d'Andorra y pequeño tramo de la de Cataluña, circunstancia perturbadora, habida cuenta que se edifica a ritmo acelerado en quella zona de nuestro viejo Ensanche. Poco a poco la Avenida de Roma se incorporará al casco urbano, convirtiéndose en una de las principales vías ciudadanas. La construcción de las calzadas y aceras laterales, es proyecto para un futuro más o menos inmediato —próximo más bien— ya que la dirección expansionista se encamina directamente hacia las orillas del Francolí.—PETROFILO

ACL_11/02/1978_960



Tarragona. Autobús articulado Gasol >

1976_EMT_06

AUTOVIA TARRAGONA-SALOU

La cesión del camino de acceso a la Universidad Laboral, condición indispensable para su prolongación hasta el cruce de Torreforta.

ESCRIBAMOS hace unos días en estas mismas columnas acerca de la solicitud por parte de la Diputación de que el tramo de la carretera comarcal Salou-Reus sea transferida por el Estado a fin de facilitar la construcción de una Autovía de Comunicación Rápida, teniendo en cuenta la expansión urbana que experimenta la vecina ciudad hacia aquel sector de población. A raíz de la reciente visita del Director General de Carreteras, se trató de lleo y, es de esperar, que la incorporación a la Red Viaria Provincial se verá confirmada, pues en definitiva se trata de mejorar sensiblemente una vía que cumple una finalidad manifiesta cual es la de comunicar directamente Reus con Salou.

Otro caso idéntico, nos viene de la mano en la Autovía Tarragona-Salou. Se trata de la carretera de acceso a la Universidad Laboral, trazada en 1965, con ocasión de la puesta en marcha del indicado centro docente. Se habían construido pabellones y dependencias, pero era necesario arbitrar los recursos necesarios para enlazar directamente la Universidad con la carretera general de Valencia. Mutualidades Laborales, promotora y constructora del centro de formación profesional, adquirió los terrenos necesarios, construyó el paso superior sobre la vía del ferrocarril, llegando a la misma entrada. El mismo lugar donde finaliza el trazado de la actual Autovía y cuyo complemento no debe ser otro que su prolongación hasta el cruce de Torreforta. El proyecto, en su día fue aprobado por la Corporación, incorporándolo al Presupuesto Extraordinario en pleno curso de ejecución en estos momentos, del que se halla casi rematada la primera fase y la segunda en sus comienzos. El problema estriba pues en la cesión por parte de Mutualidades Laborales del trazado de su acceso particular para posibilitar de una vez, la prolongación de la Autovía, rematando con ello la obra. Una obra que tuvo sus oposiciones en un principio por aquello de los intereses creados, pero que el transcurso del tiempo se ha encargado de confirmar como acertada, limitando perfectamente la zona industrial de la turística y promocionando ambas actividades, mediante una comunicación rápida y eficiente, aspecto tan importante en esta época de acusada motorización.

Sean pues Mutualidades Laborales lo suficiente altruistas para ceder su camino particular porque, en definitiva, se trata de transformar una carretera en malas condiciones en una autovía lo suficiente cómoda y adecuada que evite dolorosos accidentes, como hemos anotado en repetidas ocasiones, rindiendo con ello positivo servicio a la comunidad. — PETROFILO.

ACL_22/04/1978_968

CONSTRUCCION DE NUEVOS MUELLES

El índice de estadias de buques, disminuye a medida que aumentan las zonas de atraque.

De vez en cuando, solemos recorrer el Puerto. Quedamente y despacio vamos observando las obras en curso de ejecución, encaminadas a la construcción de nuevos muelles. Porque el problema actual, es la falta de espacios para el atraque de buques, cuestión importante porque las deficiencias, se traducen en frecuentes estadias. Los barcos anclados en la bocana supone un gran perjuicio económico, habida cuenta el dispendio que representa una de estas grandes unidades completamente inmóviles, en espera de ocupar el lugar que permita su gran calado. Los buques son cada día de mayor registro de tonelaje bruto, circunstancia que se traduce en mayores exigencias. El Muelle de Costa está llamado a desaparecer en su función específica de carga y descarga de mercancías, acogiendo sólo buquemotores de las líneas mallorquinas, en régimen de cabotaje de entrada y salida. El de Levante cumple perfectamente su finalidad ya que, a medida que nos alejamos del de Costa, aumenta el calado y lo propio podemos decir del Muelle Reus, el viejo Transversal considerablemente ampliado y su dotación incrementada. El Petrolero puede acoger a los buquetanques de CAMPSA como asimismo el inmediato destinado a la descarga de gases y el Aragón, posee suficientes espacios y calados para el atraque de buques de mayor porte, principalmente los bulk-carrier en el transporte de cereales y granos a los que no son ajenos la harina y haba de soja, sorgo y mijo y maíz, en su mayor parte procedente de los Estados Unidos y Argentina, con algún cargamento esporádico del Brasil.

En estos momentos, sería conveniente la reanudación de las obras del Muelle Lérida, antiguo Paralelo al de Costa, paralizadas por suspensión de pagos de la empresa adjudicataria, esperando que se resuelva prontamente la cuestión, dados los perjuicios que ello irroga para la buena marcha de los proyectos acariciados. Pero aún así y partiendo del puerto limitado por el faro que ha llegado hasta nosotros y cuya preservación ha sido plenamente garantizada, según hemos podido comprobar, la construcción de nuevos muelles, sigue una marcha regular esperando que su terminación entre de lleno, dentro de los plazos previstos. Lo mismo la prolongación del Dique de Levante aguas adentro en dirección al Cabo de Salou, prácticamente terminada, pero que nuevas exigencias aconsejan proseguir en el empeño, a fin de proteger los pantalanes de los vientos de levante y los nuevos muelles, cuyo trazado está perfectamente definido y delimitado. Actualmente el Muelle Aragón, una vez terminada su prolongación hasta rebasar la altura de la farola, constituye la mejor zona de atraque, superando al Transversal, dadas las características de las alineaciones surgidas y cuya eficacia esperamos confirmar plenamente cuando sea un hecho la dotación de los servicios correspondientes. Nuestro puerto goza de una zona de influencia cada vez mayor a medida que se perfeccionan los medios de comunicación a los que no son ajenas las Autopistas, particularmente la del Ebro que ha rebasado ya Zaragoza, siguiendo el valle aguas arriba hasta su posterior empalme en Castejón de Navarra. Por esto, por la incidencia que supone para la economía tarraconense, todo cuanto se relaciona con las actividades portuarias, reconforta el espíritu cuando contemplamos como viejos anhelos y planes se convierten en felices realidades.

PETROFILO

ACL_28/04/1978_969

Autovía Tarragona-Salou

La prolongación hasta el cruce de Torreforta, completará los amplios accesos de la zona turística.

Es corriente para muchos usuarios de la carretera, el emplear la Autovía de Comunicación Rápida Tarragona-Salou en sus desplazamientos hacia el litoral sur de la provincia. Precisamente hace unos días circulamos por la misma de retorno de Cambrils y pudimos cerciorarnos de los cuidados a que está sometida la importante vía, cuyo pavimento obliga a constantes reparaciones por el intenso tráfico pesado que experimenta, sobre todo grandes camiones cargados de piedra, arrancada de las canteras de Salou para alimentar la escollera de prolongación del Dique de Levante. Hace pocos días se tomó en consideración la última fase de reparación de la calzada, mientras esperamos sea una pronta realidad su prolongación hasta el cruce de Torreforta.

La vía de enlace entre Tarragona y el vecino barrio de Vilaseca, delimita perfectamente la zona industrial de la residencial de La Pineda y Universidad Laboral. Fue construida con visión de futuro, siendo la primera autopista trazada en nuestras comarcas, cuando las de peaje iniciaban su aparición por las proximidades de Barcelona y Pirineos, digase concretamente en dirección a la zona fronteriza de La Junquera. La razón ha recaído en quienes defendían el nuevo trazado a pesar de la oposición suscritada por los eternos intereses creados que tantas veces deforman las realidades. Vino después la construcción de la Plaza de Europa y la prolongación de la Autovía en dirección a Reus, alcanzando el cruce de Cuatro Carreteras. Como decíamos no ha mucho en estas mismas columnas, Vilaseca se comunicaba directamente con Salou mediante paso superior sobre la nacional de Valencia y amplía carretera hasta la misma Plaza. Con esta serie de obras, Salou neutralizaba prácticamente el paso a nivel a la entrada de la población, dotándose de adecuados accesos habida cuenta la importancia turística del conglomerado de la Autovía, con la construcción de nuevo paso superior sobre la urbano.

Ahora bien, la cuestión que falta resolver es la prolongación de la Autovía, con la construcción de un nuevo paso superior sobre la vía del ferrocarril, pues a partir del momento en que dejamos la calzada de dos carriles por banda y salvado el puente, el mal estado del trazado hasta la carretera general no le exime nadie a pesar del oportuno cartel indicativo. Terminar de una vez el proyecto, permitirá una mayor fluidez, completando los accesos de la zona marítima escrito precisamente, en los umbrales del «boom» cuando su población veraniega se aproxima a las trescientas mil almas.—

PETROFILO

ACL_27/06/1978_975

AUTOVIA TARRAGONA-SALOU

Su prolongación hasta el cruce de Torreforta, última fase del proyecto.

Con la contratación del proyecto de las obras de reparación de la Autovía Tarragona-Salou en su última fase, se da cima a un trabajo altamente necesario habida cuenta la circulación que experimenta. Tanto mas que los turismos, influye en la degradación del firme el paso de grandes camiones, particularmente aquellos vehículos, transportadores de piedra arrancada de las canteras de Salou, propiedad de la Junta de Obras del Puerto, para alimentar la escollera de la prolongación del Dique de Levante. El incesante rodar de tantos vehículos, lleva la contrapartida de constantes reparaciones la última fase de las cuales, será prontamente ejecutada a tenor del acuerdo plenario último de la Diputación.

Pero con ser importante cuanto manifestamos nos interesa sobremanera, la ejecución del proyecto de prolongación de la Autovía hasta su enlace con la carretera general de Valencia, junto al cruce de Torreforta. Sabemos que las cantidades presupuestadas se hallan incluidas en una de las partidas de la segunda parte del Presupuesto Extraordinario, en plena ejecución. Pero contemplamos como se suceden los meses y el deterioro monetario hace inoperantes cantidades previamente fijadas con las extorsiones consiguientes. Recordamos perfectamente que, en un principio, se estimó la ejecución de la obra en 22 millones, elevándose gradualmente la cantidad al compás del índice de inflación. En estos momentos, la verdad sea dicha, ignoramos exactamente la cantidad que reporta la plena ejecución del proyecto.

Un proyecto, como Vds. saben que prolonga y completa la Autovía, con nuevo puente sobre el ferrocarril, siguiendo las mismas características del trazado o sea dos carriles por banda, arcones y seto de separación. El primer paso fue dado con la inauguración de la obra a partir del cruce de la carretera al Faro hasta la Plaza dels Estanys. Después y ante la gravedad de los accidentes que venían sucediéndose pues muchos de los vehículos se estrellaban contra la valla de cierre de la finca de la Universidad Laboral, fue prolongado el trazado hasta las proximidades del puente. Llegada es pues la hora de terminar el proyecto, poniendo en marcha los mecanismos necesarios para que sea una pronta realidad, atendida la circulación rodada en aumento y en evitación de desgracias y víctimas —recordemos la precipitación sobre la vía del ferrocarril de un coche alemán— afortunadamente paladas, por la correcta y adecuada señalización de peligro.

PETROFILO

ACL_14/07/1978_978

LA VIA AMALIA

Una obra altamente necesaria y hacia la prosecución de la cual hemos porfiado en repetidas ocasiones.

¡Vieja Via Amalia, objeto de nuestras cuantas a lo largo de muchos años! Parece ser que pronto le llegará la hora de su renovación y definitivo arreglo. Una modernización que corra pareja con la intensa circulación que experimenta y que hace prácticamente inoperante la fluidez circulatoria, como no sea a paso de tortuga. Hace bastante tiempo que la carretera Reus—Tarragona—primer tramo de la Tarragona—Alcolea del Pinar— se nos ha quedado estrecha. Inoperante y peligrosa, con la secuela de accidentes que están en el orden del día.

En la reunión del sábado en el Gobierno Civil, se trató ampliamente, entre otros temas de palpitante actualidad, el de la modernización y mejora de la indicada vía. Ruta que contrasta con la Autopista que la cruza y de la que se resiente el transporte en general, pues no se olvide el intenso tráfico de mercancías que soporta en ambas direcciones, teniendo como meta nuestros muelles.

La orden de contratación anticipada —nos decía el Ingeniero de la Jefatura Provincial de Carreteras, señor Sánchez Corral—, permitirá el comienzo de las obras inmediatamente, si bien la efectividad en el pago de las certificaciones correspondientes se iniciará a partir del día 1.º de Enero de 1978. Próximo ejercicio económico en la que figuraran las correspondientes partidas en los Presupuestos correspondientes. Las obras suponen una inversión de unos 600 millones de pesetas —583 millones para ser más exactos— y la ocupación de terrenos se ha realizado en un 90 por ciento, de manera que este capítulo, siempre engorroso, está superado.

Entre Reus y Tarragona nos unirá auténtica autopista pues tendrá 28 metros de anchura con dos carriles por banda, seto de separación y los arcenes correspondientes. Una obra altamente necesaria y hacia la prosecución de la cual hemos porfiado en tantas y tantas ocasiones y roto tantas lanzas.

Más no podemos manifestar porque nada más sabemos, pero sí conflar que esta orden anticipada de contratación, no demore ni un minuto más, la ejecución de la obra sobre una carretera, inaugurada a principios del pasado siglo y cuya capacidad de absorción de tráfico está prácticamente agotada. — PETROFILO.

ACL_18/07/1978_979

GASODUCTO

BARCELONA-VALENCIA

Constituye la primera fase de la red nacional de distribución de gas natural norteafricano.

Parecerá inoportuno escribir acerca de un proyecto en estos mismos momentos que el impacto emocional y doloroso pesa sobre nosotros, como consecuencia de la catástrofe ocurrida en las proximidades de San Carlos de la Rápita. Pero estimamos conveniente divulgarlo para conocimiento de nuestros lectores. Perdónesenos, pues la posible inoportunidad en aras a lo interesante de la información.

Con motivo de cumplirse el XXV aniversario de la puesta en servicio de las primeras instalaciones de "Gas Tarraconense, en parcela próxima al río Francolí, ha sido editada documentada memoria acerca del proceso de expansión que esta fuente energética tendrá cada vez en mayor escala entre nosotros. Precisamente, fuimos testigos presenciales de aquella ceremonia inaugural y hemos venido contemplando la ampliación de las instalaciones, acorde con el aumento industrial y demográfico de la Ciudad. La memoria editada al respecto, ofrece una serie de datos y consideraciones, con unas fotos retrospectivas muy interesantes de las antiguas instalaciones del gas ochocentista en las proximidades de la plaza de Toros, con la reproducción de una de aquellas acciones, suscritas por nuestros abuelos.

Pero nos interesa escribir acerca del gasoducto Barcelona—Valencia, dentro de la red nacional surgida en el Plan Energético del Ministerio de Industria. Precisamente cuando se iniciaba el proceso de industrialización tarraconense, en una de nuestras crónicas hicimos hincapié a los factores, que debían contribuir extraordinariamente a la prosecución de tal proceso. La posición geográfica, ha jugado, juega y jugará importante papel en ello, pues quedan supeditadas la red de comunicaciones, tanto terrestres como marítimas y, en estos momentos, las aéreas a través del Aeropuerto de Reus. La Autopista en un hecho hasta su próximo enlace con Alicante, después de haber alcanzado Valencia y Gandía y un proyecto de mayor envergadura, se ejecuta discurrendo entre nuestras comarcas costeras. El gasoducto Barcelona—Valencia, atraviesa nuestra provincia, partiendo de la planta receptora de gas natural licuado procedente de los yacimientos de Argelia y Libia, instalada en la Zona Franca del Puerto barcelonés. Pero con ser importante la realización de este proyecto, de nuestra zona parte asimismo el futuro gasoducto que nos unirá a través del Valle del Ebro con Zaragoza, La Rioja y Bilbao con ramificaciones a Navarra y Gulpúzcoa. Esta primera fase en curso de ejecución permitirá el pronto arribo del gas natural a Tarragona y su área de influencia industrial y demográfica, con centros tan importantes de consumo como pueden ser Reus y Valls. Son los primeros tanteos de una expansión, partiendo de los gases norteafricanos, ofreciendo, aunque importadas, por carecer de recursos propios hasta el momento presente, nuevas y diversificadas fuentes de energía ante la constante demanda.

PETROFILO

ACL_25/07/1978_981

PROBLEMA DEL AGUA

Caudales impotables para el consumo de boca, debemos sufrir los tarraconenses ante la creciente demanda.

No vamos a describir nada nuevo —lo hemos manifestado tantas veces— si decimos que Tarragona, está atravesando un momento crítico en cuanto al abastecimiento de aguas se refiere. La fuerte sequía que padecemos —prácticamente no ha llovido desde hace cuatro meses—, unido a la intensiva explotación de las capas subálveas existentes, se ha traducido en el consumo de un líquido salado, con tendencias a un extraño olor, más o menos acentuado, según días y casos.

Las "Cartas al Director" que venimos publicando son altamente expresivas al respecto como demostrativas de un estado de cosas que no puede indefinidamente prolongarse. Son las misivas transmitidas a la Dirección del periódico, el barómetro fiel de un sentir y de la necesidad demostrado. Por sistema, el tarraconense es indolente en el momento de coger la pluma y debe ser muy grave el problema para que se sienta atraído a denunciar un estado de cosas. Y en este caso, las cartas se suceden lo que viene a demostrarnos que el problema es vivo e influye sobremedida sobre el ánimo del vecindario.

El aumento de consumo es un factor primordial en el arribo a este estado de desgradación, hasta el punto de hacerse el agua impotable e inbebestible. Desde el punto de vista bacteriológico es pura, sin peligro alguno, pues la vigilancia ejercida por la Jefatura Provincial de Sanidad mediante periódicos análisis, es garantía de ello. Pero en cuando a sabor y olor esta agua sabe y huele a diablos. El tarraconense reacciona resignadamente y todo el mundo se agencia la forma de consumir un líquido que busca a través de manantiales, ya sea en los pueblos próximos o en lugares más o menos remotos. Es frecuente observar como después de un día festivo, el automóvil se encarga de transportar unos bidones llenos de agua para el consumo doméstico. Otros poseen una cisterna en algún que otro "maset" y es asimismo frecuente la cola en las Fuentes de la Oliva y Llorito, para llenar los recipientes de las aguas procedentes de Puigpelat y de las filtraciones de la Montaña del Loreto. En último término, adquirirla en cualquier establecimiento, es caso obligado para quien carece de coche y de posibilidades de desplazamiento.

Ignoramos la solución que sobrepasa nuestra imaginación pues por ahora resulta inoportuno escribir acerca de trasvases, pero lo que no puede admitirse es que el litoral sufra sed cuando millones y millones de metros cúbicos, se pierden lamentablemente en su fluir hacia el mar. Y no precisamente ahora, cuando el Ebro, muestra los esqueletos de los hundidos llants, sino en el curso de aquellas estaciones —deshielos pirenaicos— que contempla el incesante paso de caudales. En un país medianamente organizado y donde el sentido común fuera el más común de los sentidos, la construcción de los embalses reguladores, garantizarían las suficientes reservas en momentos de penuria, como la que ahora atravesamos, ofreciéndonos fuentes de energía hidroeléctrica que buena falta nos hacen ante la incesante demanda y aumento de los productos petrolíferos. Pero ni los saltos de Cherta y García, los contemplamos en un futuro más o menos inmediato, ni atisbamos otra solución. Porque, vayan Vdes. a solicitar un trasvase de aguas del Segre al Camp de Tarragona y verán la que se arma. Con lo fácil que sería instalar una estación de bombeo en Borges Blanques, una vez construido el pantano del Francolí para resolver nuestra sed. — PETROFILO.

ACL_17/10/1978_990

CAPTACION DE AGUAS

Una aportación de 350 litros por segundo han sido solicitados por el Ayuntamiento a la Confederación Hidrográfica del Pirineo Oriental.

Mientras no se resuelve definitivamente la cuestión de las aguas, problema agudizado a medida que transcurre el tiempo, prosiguen gestiones y trámites para remediar dentro de nuestras posibilidades tan vital cuestión. Son veintitantos pozos los actualmente en funcionamiento, mediante la adquisición de pertenencias por el Ayuntamiento, con suficiente caudal para cubrir nuestras actuales necesidades aun cuando es de lo más bajo la calidad del líquido elemento. No en razón de su sanidad que para esto existen los laboratorios, sino por el alto grado de cloruros, de los que se resienten incluso las plantas hasta el punto de que no es posible plantar flores, dada la precariedad de vida una vez efectuados unos cuantos riegos. Los geranios de nuestra casa son fiel testimonio de ello.

Las lluvias no aparecen y la reposición del manto acuífero es mucho más lento, después de la intensa explotación a que ha sido sometido a lo largo del verano. De ahí el acuerdo del Consistorio de solicitar el Ministerio de Obras Públicas los auxilios necesarios para el proyecto de captación de aguas fluyentes del Francolí y construcción de la correspondiente Estación Depuradora. En su día fue aprobado el proyecto, tras la solicitud de 350 litros por segundo de caudales del río en el transcurso de ocho meses.

El proyecto en sí supone la construcción de un azud en las proximidades del Pont del Diable, instalación de la estación de bombeo hacia los depósitos generales de La Oliva y Muntanyeta de Sant Pere, previo su tratamiento a través de la Estación Depuradora. El importe del total presupuesto asciende a 143 millones de los que aporta el 50 por ciento el Estado de conformidad con lo establecido por la ley. Un 20 por ciento es fondo perdido y el 30 por ciento restante a devolver en favorables condiciones dentro del plazo establecido.

Acordado por el Pleno la solicitud de auxilios es de esperar que, una vez convenientemente canalizados, permitan emprender esta obra que, como decimos, entraría en funcionamiento en los meses de otoño, invierno y primavera, bajo el supuesto, claro está, del que el Francolí aporte caudales de superficie que este año no han sido depurados por la falta de precipitaciones. Y esto es todo, amigos. — PETROFILO.

ACL_02/11/1978_994

REUS - TARRAGONA

La conversión de la actual carretera en Autovía beneficiosa para los intereses de ambas ciudades.

No creemos manifestar nada nuevo si decimos que el desdoblamiento de la carretera Tarragona-Reus va a ser una pronta realidad. Así lo destacaba, como en realidad merece, la noticia insertada en primer página de nuestro periódico. Innumerables han sido las veces que nos hemos ocupado de la cuestión —ahí están las colecciones para demostrarlo—, porque hemos considerado de vital importancia que ambas ciudades dispusieran de comunicaciones adecuadas. Desde el primitivo trazado hasta el presente media un abismo y aún cuando seguimos los mismos pasos de nuestros antepasados, los medios de transporte han evolucionado de tal forma que los carros del "Chap", pongamos por caso, resultan inconcebibles.

La carretera se nos ha hecho estrecha a pasos agigantados en razón del aumento del tráfico. A medida que ha ido incrementándose el movimiento portuario, el cordón umbilical que supone la citada ruta ha experimentado, gradual deterioro y colapso. No en el sentido del firme, después de la sustitución de las protuberancias asfálticas por pavimento blindado a base de adoquines de menor tamaño hasta la actual capa. Pero sí en su angostura, atendido el aumento en volumen y número del tráfico pesado. La serie de lamentables accidentes, algunos —muchos— mortales, nos hablan de las deficientes condiciones del expresado tramo de una carretera pomposamente calificada de nacional.

Visitas ministeriales, proyectos, gestiones, campañas de prensa, acuerdos municipales y de corporaciones de Reus y Tarragona se han sucedido de unos años a esta parte, sin que llegara a cristalizar en algo concreto y definitivo. El proyecto, confeccionado por los Servicios Técnicos de la Jefatura Provincial de Carreteras, entra ya en la fase de su próximo desarrollo a tenor de las cantidades consignadas en los presupuestos estatales correspondientes a los ejercicios 1979, 80, 81 y 82. Sabido lo elevado del importe de la obra, se harán efectivas las cantidades a la empresa adjudicataria, mediante las anualidades previamente fijadas. Exactamente como en el caso de la Autovía de Circunvalación Rápida de Tarragona, aún cuando no se nos escapan los inconvenientes engendrados por la inflación, al quedar desfasadas las cantidades destinadas a este fin. Lo experimentamos en nuestra Ciudad a raíz de la construcción del Desvío en su primera fase —la segunda va para largo— cuando comprobamos cómo el ritmo de trabajo languidecía en razón de la falta de pago de las certificaciones de obras. Aún así, demos la más cordial bienvenida a la gran noticia que tanto afecta los intereses económicos de Reus y Tarragona y la integridad física de muchos de nuestros conciudadanos obligados, por diferentes razones, a frecuentes desplazamientos.

Resulta la cuestión de la expropiación de terrenos —trámite engorroso, objeto de pleitos y reclamaciones— sólo falta adjudicar la obra para que los trabajos se inicien dentro del plazo previsto— en este caso el año próximo— y prosigan con el ritmo deseado aun cuando somos conscientes de las dificultades inherentes a la ejecución por el hecho de que no puede interrumpirse la circulación rodada en buena parte del trazado previsto.—PETROFILO.

Puente sobre el Francolí

Enlazaría con la Autovía de Bellisens para facilitar a c c e s o directo al puerto.

No nos referimos naturalmente, al proyectado puente que sobre el río Francolí lleva consigo la ejecución de la segunda fase del desvío. Fase que, como decíamos no ha mucho, la suponemos a largo plazo, dada la escasez en el volumen dinerario del Ministerio de Obras Públicas. Y al hacer la afirmación a las cuatro anualidades fijadas para el desdoblamiento de la carretera Tarragona-Reus, me remito.

El nuevo puente —primicias de una noticia recogida en lo que anteriormente se denominaban "fuentes competentes"—, está en relación directa con las obras de ampliación de nuestro puerto y la necesidad de adecuados accesos. La zona portuaria se asfixia por carencia de entrada acorde con el volumen de los grandes vehículos en el transporte de mercancías. Lo que viene realizándose actualmente son meros parches con una vigencia mas o menos prolongada. A su vez, el proyectado desvío del Francolí, en otra de las obras cuyo plazo de ejecución no podemos, ni remotamente, fijarlo. Muy costoso, deben transcurrir varios años, justos hasta el mismo instante en que el puerto haga crisis por falta de muelles de atraque.

La solución intermedia viene señalada por el proyecto de nuevo puente, junto a la desembocadura del río. La Junta de Obras del Puerto abraja el propósito de construir la obra de fábrica, abriendo paso a una autovía de comunicación rápida de tres kilómetros de longitud, una vez superada la orilla opuesta. Este tramo, enfilaría, por así decirlo, la Autovía de Bellisens, que glosábamos en nuestra crónica última. Nueva ruta que, partiendo de Reus enlaza con la carretera general de Valencia en las proximidades de Vilaseca, dado que el término municipal reusense goza de un entrante cuyos límites se encuentran a escasa distancia de la indicada carretera.

Con la construcción de nuevo puente y tramo de autovía por Obras del Puerto, quedaría solo pendiente el establecimiento del debido enlace con Bellisens, entrando en acción, en este caso, los intereses de la Municipalidad tarraconense, con la ayuda de la Diputación o Generalitat, según correspondan servicios y competencias.

Esta es en síntesis, la noticia que tanto interés tiene para la potenciación del tráfico pesado en su comunicación directa con los muelles en curso de construcción, adosados al dique encauzador del Francolí en las inmediaciones de su desembocadura. Evitaríamos largos e innecesarios rodeos toda vez que sin adecuados accesos los perjuicios aumentan para todo cuanto se relaciona con el tráfico de importación y exportación, repercutiendo, como es lógico, en los costes de las mercancías. Son proyectos de escaso relumbrón, pero altamente necesarios mientras vegeta, no por falta de previsiones, pero sí de medios, el desvío de río desde el Molí de l'Horta hasta el mar.— PETROFILO.

1979

“QUIZÁS sea el anuncio del inicio de los trabajos de desvío del Francolí, la noticia del año que acaba de fenecer en relación con nuestro Puerto.

[...] El anteproyecto de desvío que se estudió hace cerca de diez años, estimaba la inversión en 500 millones de pesetas. Excusamos decirles que este mismo proyecto costará mucho más dado el índice de inflación existente, agudizado a partir de Noviembre de 1973 a raíz de la crisis petrolífera, desencadenada a consecuencia de la guerra árabe-israelí. Pero aun así y pese a las dificultades, el desvío se hace cada vez más imprescindible, so pena de resignarnos a un crecimiento puramente vegetativo de la actividad portuaria. Incremento de tráfico que no depende, ni con mucho de nosotros, sino del grado de desarrollo de la Zona Metropolitana tarraconenses y del área de influencia, con las tierras ilerdenses y la casi totalidad del valle del Ebro, incluidas la Rioja y Navarra.”

Petrófilo, 09/01/1979, “Desvio del Francolí”.

“Disponer de una comunicación rápida, segura y directa Reus-Puerto de Tarragona, constituye uno de los objetivos a los que no son ajenos por parte nuestra idénticos intereses. A este respecto sabemos que la Junta de Obras del Puerto entre sus proyectos de expansión portuaria, derivada de la dinámica de que viene dando muestras su zona de influencia, figura el establecimiento de una comunicación, mediante la construcción de un nuevo puente sobre el río Francolí que se adentraría seguidamente unos kilómetros hacia el interior para enlazar Bellisens.”

Petrófilo, 06/03/1979, “Segunda Autovía”.

La crisis económica nacional e internacional hace mella en las inversiones estatales y privadas en la ciudad y sus proximidades. La situación inflacionista agrava las previsiones económicas hasta el punto de paralizar proyectos aprobados y necesarios como la autovía entre Tarragona-Reus. A propósito de inversiones, la autovía de Bellisens sigue construyéndose y llega ya al complejo químico. Un acceso directo al potencial industrial de Tarragona, sin pasar por su ciudad, claro. Como ocurrió en 1800 con la Vía Amalia, la autovía de Bellisens también apunta al puerto.

DESVIO DEL FRANCOLI

Proyecto de gran envergadura pero imprescindible para evitar el colapso del Puerto.

QUIZAS sea el anuncio del inicio de los trabajos de desvío del Francolí, la noticia del año que acaba de fenecer en relación con nuestro Puerto. Nos lo decía el Ingeniero Director señor Juan Dalac, cuando al tratar de este tema hacía referencia a la finalización de las bases para la construcción y ensayo del modelo reducido, lo cual se espera —manifestaba— quede ultimado a mediados del año próximo, posibilitando con ello el comienzo de las obras a fines del presente ejercicio.

Dicho en otras palabras: una maqueta permitirá compulsar posibilidades, tras los ensayos consiguientes tal y como se realizan con diferentes aparatos antes de proceder a su fabricación definitiva. La obra es de gran envergadura recuérdese a guisa de ejemplo el desvío del Turia que ha liberado de posibles inundaciones a Valencia—, pero perfectamente factible atendidos los medios modernos de que se dispone. Sólo es cuestión de numerario suficiente que permita el normal desarrollo de los trabajos, una vez iniciados. Como decíamos, la reserva de terrenos es un hecho y desde hace bastantes años el Ayuntamiento ha denegado toda clase de licencias de obras y construcciones ante la necesidad de la ejecución del proyecto. Una fruta madura que cae por su propio peso, pues el puerto, una vez finalizados los trabajos, en curso agota completamente cualquier otra posibilidad de ampliación, dado que el Muelle de Castilla se apoya sobre el muro encauzador del Francolí en su desembocadura, cuyo proyecto de recrecimiento ha sido recientemente redactado.

El anteproyecto de desvío que se estudió hace cerca de diez años, estimaba la inversión en 500 millones de pesetas. Excusamos decirles que este mismo proyecto costará mucho más dado el índice de inflación existente, agudizado a partir de Noviembre de 1973 a raíz de la crisis petrolífera, desencadenada a consecuencia de la guerra árabe—israelí. Pero aún así y pese a las dificultades, el desvío se hace cada vez más imprescindible, so pena de resignarnos a un crecimiento puramente vegetativo de la actividad portuaria. Incremento de tráfico que no depende, ni con mucho de nosotros, sino del grado de desarrollo de la Zona Metropolitana tarraconenses y del área de influencia, con las tierras ilerdensas y la casi totalidad del valle del Ebro, incluidas la Rioja y Navarra.

Así está planteada la cuestión en el puerto en el momento que asistimos a la próxima ejecución de una serie de trabajos complementarios "Ordenación de la zona de Contradiques", "Pavimentación de la vía general de circulación portuaria en su tramo de la zona pesquera", "Accesos Oeste al Puerto", "Primera fase del nuevo dique rompeolas", "Habilitación de la planta inferior del faro" y un largo etc. mientras se nos anuncia el inmediato inicio de los trabajos de habilitación del Muelle de Castilla, adjudicados el pasado mes de Diciembre y la próxima licitación del dragado del canal de acceso al interior de la dársena. — PETROFILO.

ACL_09/01/1979_1000

Carretera de Tarragona - Reus

Se espera la pronta adjudicación del proyecto, paso previo para el comienzo de los trabajos.

Ha sido publicada la convocatoria de subasta de las obras de desdoblamiento de la carretera Reus-Tarragona, según anunciamos oportunamente. El total importe del presupuesto asciende a 581.766.452 pesetas y la distribución de créditos se prevé a lo largo de cuatro anualidades de conformidad con lo anunciado por el Ministerio de Obras Públicas.

La simple aparición en el "Boletín Oficial del Estado" —concretamente el día 15 del pasado mes de diciembre— nos sitúa en el último trámite, previo a la adjudicación de los trabajos y posterior comienzo de las obras. Larga ha sido la gestión y sostenida la campaña, con sus altibajos en razón de dificultades y sensibles accidentes, pero por fin hemos accedido a ello.

Por nuestra parte sólo nos resta manifestar que una vez adjudicado el proyecto, la empresa concesionaria, inicie inmediatamente su ejecución entre otras razones porque el proceso inflacionista, como hemos manifestado en más de una ocasión, hace inoperantes muchos trabajos, recurriéndose a las consabidas revisiones de precios, con las extorsiones y paralizaciones consiguientes. Una vía de tal importancia y una obra de semejante envergadura, precisa de un tren de trabajo lo suficiente nutrido en material y hombres para acelerarlo convenientemente. Lo demanda el interés de nuestra economía comarcal, la fluidez circulatoria, los embarques a través de nuestro puerto, nuestra propia seguridad personal y tantas otras razones reiteradamente expuestas en estas mismas columnas.

Y escribiendo sobre las vías de comunicación del Camp de Tarragona, saludemos con esperanza la próxima inauguración de la Autovía de Bellisens que el Ayuntamiento de Reus ha construido en colaboración con la Diputación y a la que se hacía recientemente eco nuestro compañero Langelaan. Quienes desde hace muchos años hemos propugnado por ello, observamos con satisfacción, cómo la obra está a punto de entrar en servicio —nos aseguran para el venidero febrero—, con lo cual se descongestionará la actual carretera, estableciéndose un enlace casi directo con nuestra zona portuaria. Y decimos exprofeso casi, porque la Junta de Obras del Puerto tiene en proyecto un nuevo puente sobre el río Francolí, dentro del amplio plan de accesos, con unos kilómetros de autovía, quedando sólo el enlace directo con Bellisens para completar el nuevo vial que abre nuevas posibilidades para ambas poblaciones. — PETROFILO.

ACL_14/01/1979_1001

Autovía de Bellisens

**A punto de inauguración, des-
congestionará la carretera Reus -
Tarragona.**

Aún cuando parezca introducirnos en la parcela reusense, que no es de nuestra competencia, permitásenos escribir acerca de la carretera de Bellisens. En primer lugar porque fuimos desde hace más de un decenio los propugnadores del triángulo de comunicaciones Tarragona-Reus - Salou - la colección del periódico es testimonio de ello - y en segundo término porque la vecina ciudad se alejaba del complejo industrial tarraconense, como consecuencia de una falta directa de comunicaciones. Físicamente las factorías, sobrepasaban el antiguo término de La Canonja para adentrarse hacia Vilaseca y el propio término municipal de Reus, pero la carencia de viales adecuados marginaba el gran núcleo de población, obligando a largos rodeos para alcanzar unas instalaciones industriales que tenían prácticamente a tiro de ballesta. Debíase utilizar la carretera Reus - Tarragona o la Reus - Salou hasta el cruce de Cuatro Carreteras, con las pérdidas consiguientes en todos los órdenes a los que no eran ajenos los factores tiempo y distancias.

El viejo camino de carro era la única de las comunicaciones que solo cumplía la finalidad de enlazar Reus con sus partidas agrícolas situadas al sur. Afortunadamente esperamos para en breve la puesta en servicio de la Autovía de Bellisens, construida por el Ayuntamiento reusense en colaboración con la Diputación Provincial. La última de las aportaciones se aprobó en el Pleno último, cuando dentro del Presupuesto Extraordinario, producto del superávit presupuestario de 1978, han sido consignados 9 millones de pesetas. Esta cantidad, unida a la primera contribución suponen casi un diez por ciento del total presupuesto de la obra. Bellisens, a falta de algunos detalles de señalización y repaso, está siendo utilizado por los conductores que acortan distancias, superando peligros e inconvenientes de la nacional Tarragona - Alcolea del Pinar, en el primero de sus tramos hasta Reus. Por cierto que estamos pendientes del próximo comienzo de las obras de ampliación y mejora del indicado tramo, una vez adjudicado, tanto más cuanto hemos sido informados de ello en repetidas ocasiones, consiguiendo el Ministerio de Obras Públicas para el presente ejercicio determinada cantidad, la primera consignada en tres ejercicios.

Bellisens es una válvula de escape de la calamitosa carretera actual entre Reus y Tarragona y una vía de penetración -este fue su objetivo- a la que auguramos buen porvenir. - PETROFILO.

SEGUNDA AUTOVIA

Enlazar directamente nuestro Puerto con Bellisens, obliga a la construcción de nuevo puente sobre el Francolí.

Otro de los factores que aconsejaron la construcción de la Autovía de Bellisens, siguiendo el eje del trazado del viejo camino vecinal, con las rectificaciones, lógicas, de rigor, fue el establecimiento de una comunicación directa entre Reus y el inmediato puerto de Tarragona. Sabido desde siempre el intenso tráfico que entre ambas plazas se registra por mor de las exportaciones de los tradicionales productos de nuestras comarcas como pueden ser los aceites, vinos y frutos secos a los que cabe añadir los arribos de cereales y harinas de soja, destinadas a las fábricas de piensos compuestos para el suministro de una zona como la reusense, caracterizada por fuerte concentración de granjas avícolas.

Disponer de una comunicación rápida, segura y directa Reus-Puerto de Tarragona, constituye uno de los objetivos a los que no son ajenos por parte nuestra idénticos intereses. A este respecto sabemos que la Junta de Obras del Puerto entre sus proyectos de expansión portuaria, derivada de la dinámica de que viene dando muestras su zona de influencia, figura el establecimiento de una comunicación, mediante la construcción de un nuevo puente sobre el río Francolí que se adentraría seguidamente unos kilómetros hacia el interior para enlazar Bellisens. Sin embargo quedará un tramo de la proyectada Autovía directa a cargo de nuestro Ayuntamiento, a fin de situarla en su punto de enlace que Bellisens determina en la carretera de Valencia, una vez superada el actual desvío de Vilaseca.

Es proyecto de mucha importancia que está siendo estimado en estos momentos por Obras del Puerto, con lo cual los muelles oeste -Reus, Petrolero, Castilla y Rioja-, destinados a la recepción de graneles sólidos, líquidos y gaseosos, dispondrían de una comunicación directa, evitándose el rodeo actual y la congestión de tráfico generada por los vehículos pesados destinados hacia distintos puntos de origen del interior de la Península, concretamente comarcas ilerdensas y la totalidad del valle del Ebro.

PETROFILO.

CARRETERA REUS-TARRAGONA

Mediante desdoblamiento de calzadas, se espera para en breve, la construcción de la Autovía de Circulación Rápida.

A juzgar por las manifestaciones del Delegado de Obras Públicas y Urbanismo, la carretera de Reus a Tarragona va a ser una pronta realidad. Más bien diríamos y esto es lo correcto, que las obras de desdoblamiento de la antigua Via Amalia, se iniciarán en fecha próxima, con un plazo de ejecución estimado en cuarenta meses. En otras palabras: ambas poblaciones se verán unidas por una Autovía de Circulación Rápida, mediante el establecimiento de dos carriles por banda, previa separación central. Adjudicada la obra, el Estado a través de cuatro anulidades satisfará las certificaciones correspondientes. Temíamos por su futuro debido a la crisis económica que estamos atravesando, pero por fin, nos hallamos en el umbral de la ejecución del proyecto. Tanto más cuanto la empresa adjudicataria acopla el tren de trabajo necesario para iniciar las obras después de Semana Santa.

Creemos que es una buena noticia para todos, por cuanto a través del primer tramo de la carretera de Tarragona—Alcolea del Pinar, se canalizan buena parte del tráfico generado por el movimiento portuario. Claro está que las carreteras de Valencia y Valls, en función de las ubicaciones industriales del complejo petroquímico y Refinería, adquieren de día en día mayor importancia, pero no olvidemos la de Reus que nos sitúa a tiro de ballesta entre estos puntos.

Parece ser que los primeros trabajos se encaminarán a la explanación del gran arco que desvía la indicada ruta a partir de la Base Aérea. Con ello se evitan dificultades a los vehículos, mientras se ejecuta buena parte del proyecto acariciado.

Importante pues para todos que el problema planteado, agudizado a medida que transcurre el tiempo y aumento el parque móvil, se canalice satisfactoriamente, no sólo por los intereses económicos que ello entraña para el Camp de Tarragona, sino también y esto es lo más importante, para evitarnos la serie de luctuosos accidentes que forman legión en número y víctimas. Carretera peligrosa, con terraplenes y de lento transitar debido a la intensidad de tráfico y la imposibilidad de adelantamientos.

Larga ha sido la gestación, pero una vez iniciados los trabajos lo único que solicitamos es celeridad para acabar de una vez y para siempre con este estado de cosas, auténtica pesadilla para los conductores. — PETROFILO.

ACL_04/04/1979_1007

DESVIO DEL FRANCOLI

La confección a modelo reducido facilitará la realización de los ensayos necesarios.

Se está trabajando en la confección del modelo reducido que permita la realización de los necesarios ensayos ante la posibilidad de desvío del Francolí. El convenio entre el Ministerio de Obras Públicas y la Dirección General de Obras Hidráulicas, así lo atestigua. Una posibilidad que nos parecía remota y que se aproxima a medida que las demandas portuarias son cada día más evidentes. Sabido es que una vez concluidos los trabajos en curso, el puerto habrá agotado las posibilidades de ampliación. El dique encauzador del río junto a su desembocadura, apoya el contradique dirección al faro que facilita la construcción de los Muelles Castilla y La Rioja a lo que nos referíamos en nuestra crónica última. Muelles que tienen una finalidad para la carga y descarga de toda clase de mercancías dada la congestión de los de Reus y Aragón, una vez inutilizado momentáneamente el de Lérida —el Paralelo— debido a los trabajos de modernización, actualmente paralizados. El de Levante cumple también su cometido, por su calado, pero el de Costa está llamado a desempeñar un papel secundario, en realidad se destina a buques de escaso porte, ante el aumento en volumen y tonelaje de las grandes unidades. De proseguir la tendencia actual —mayores fondajes de registro bruto ante el incremento de costes—, el muelle costero constituirá un apéndice de los pesqueros y deportivo por la simple razón de que tanto el Club Náutico como el Serarillo, precisan nuevas zonas de atraque que sólo puede depararlas el de Costa hasta la Escalera Real.

De ahí la insistencia acerca del desvío del Francolí, cuyos primeros planteamientos fueron expuestos hace diez años, ante las posibilidades de expansión de que venía dando muestras el creciente tráfico. Aquello que nos parecía quimérica ilusión, arriba por sus pasos contados y a su debido tiempo, el Ayuntamiento suspendió licencias de construcción en determinada franja de nuestras huertas, ante un trazado que se perfilaba. Un trazado, en líneas generales, dispuesto entre el Moli de l'Horta y la desembocadura del Riu Clar, con la serie de problemas que se derivan sobre todo en cuanto a cambio de infraestructura viaria y servicios con la construcción de nuevos puentes.

Obra costosa, pero necesaria so pena de conformarnos con el colapso portuario y la gradual decadencia de nuestros muelles. Porque en realidad no depende de nosotros, sino que Tarragona, en este aspecto es tributaria de las tierras ilerdensas y de todo el valle del Ebro, incluido Navarra. Basta sólo observar la matrícula de los camiones que cargan cereales en el Puerto para reafirmarnos en el aserto. Como solemos recorrer muy a menudo los muelles en busca de la noticia interesante para nuestros lectores, la zona de influencia del puerto tarragonense, enlaza con las de Pasajes y Bilbao ya que Barcelona continúa siendo "cul de sac" dada su situación geográfica con respecto al resto de la Península. De ahí la razón que teníamos los tarragonenses en porfiar el desdoblamiento de la vía férrea Reus—Tarragona y consiguiente paso de los trenes directos por la capital y de ahí también la oposición y resistencia de los medios económicos barceloneses, conscientes de que el desvío de los trenes del interior, a la larga sería uno de los puntos negativos. Y prueba manifiesta de ello fue que una vez establecida la doble vía, el puerto cambió de signo pasando de una existencia puramente vegetativa a una clara recuperación hecha evidente a medida que transcurrían los años y se aceleraba el pulso de nuestra economía.—PETROFILO.

ACL_04/05/1979_1009

MEDIO AMBIENTE

Ha sido hecho público el esquema municipal que incluye la totalidad de los aspectos del complicado problema.

En el transcurso de la rueda de prensa convocada por el Teniente de Alcalde, Presidente de la Comisión de Salud Pública y Medio Ambiente, Sr. Sendra Navarro fueron fijadas las directrices que el Ayuntamiento se dispone a acometer para paliar primero y solucionar a largo plazo después los problemas derivados de la industrialización de los que la solución y contaminación constituye el primero y principal de los objetivos.

La cuestión estriba en el factor disponibilidades económicas pues de poco valen ordenanzas y reglamentos sino pueden atajarse por carencia de los necesarios medios. No parece muy acertada la potenciación del Laboratorio Municipal instalado en lo alto de la Muntanyeta de Sant Pere, junto a los depósitos generales de distribución de agua a fin de detectar los posibles fallos, potenciación que debe acompañarse con la adquisición del instrumental necesario que la Tenencia de la Alcaldía en su largo informe, determinó con todo detalle. Sobre estas bases y el establecimiento de una amplia red de estaciones, pueden conocerse a ciencia cierta aquellos puntos contaminantes sobre los cuales deben aplicarse los correctivos correspondientes por parte de las mismas empresas en defensa de la salud de su propio personal en particular y los ciudadanos en general.

Pero el término municipal tarragonense tiene unos límites que hace necesaria la intervención de la totalidad de los Ayuntamientos implicados, mediante el establecimiento de la oportuna mancomunidad de servicios. El área del Camp de Tarragona se nos ha hecho pequeña ante la aparición de dos factores determinantes de su profunda transformación, iniciada hace veinte años, cuales son la industria y el turismo. La primera con una mayor incidencia en la concentración humana —basta sólo examinar el salto demográfico operado en los municipios receptores de industrias— y este último a lo largo de la franja costera, con la construcción de hoteles, apartamentos y viviendas unifamiliares. Todo ello supone un mayor gasto de agua de la que carecen nuestros antiguos veneros y minas, —de ahí su pésima calidad— dadas las crecientes necesidades, y que sólo el padre Ebro es capaz de resolver de forma definitiva mediante el correspondiente trasvase previa la construcción de los embalses que garantizan las reservas necesarias.

Otro aspecto es la prosecución del plan de saneamientos mediante el tendido de nuevos emisarios submarinos. Estos proyectos no puede el Ayuntamiento acometerlos por sí solo y será precisa la colaboración del Estado que ha incluido a Tarragona entre las poblaciones más precisadas de estas ayudas. Desconocemos en estos momentos el estado de la cuestión después del tendido de emisarios a lo largo de nuestras playas y cuyo primer inicio, posibilitó la desaparición del vertido de la cloaca general en las inmediaciones de la Estación del ferrocarril, mediante la instalación de los motores impulsores en la calle de Barcelona. Claro está que la solución no es completa, por cuanto al emisario —vertido kilómetro y medio mar adentro— debe anteponérsele la correspondiente estación depuradora, de forma que las aguas negras se mezclen con las del mar lo más limpias posible. Pero aún así, nos parece llegada la hora de acometer la serie de problemas planteados, a los que no son ajenos, ni mucho menos, los automóviles con sus escapes —de este hecho nadie dice esta boca es mía— y las motocicletas con sus estruendosos ruidos, particularmente favorecidos en las noches estivales cuando arreceja la temperatura, el vecindario des cansa con las ventanas abiertas y los usuarios de la moto les piace darle al acelerador. —PETROFILO,

AUTOVIA DE CIRCUNVALACION

La ocupación de terrenos, trámite previo para continuar la segunda fase del desvío.

A juzgar por el anuncio de la Jefatura Provincial de Carreteras y el informe emitido por el Teniente de Alcalde de Tráfico y Transportes, Sr. Carrillo, en el pleno último, prosiguen los trámites para llevar a cabo el segundo tramo de la Autovía de Circunvalación. El Ministerio de Obras Públicas convoca a los propietarios afectados para la ocupación de las fincas objeto de expropiación, señalando el próximo día 19 de Julio, "para proceder, previo traslado sobre el propio terreno afectado el levantamiento de las actas precisas a la ocupación de los bienes y derechos que se afectan", según leemos en el anuncio oficial publicado en estas mismas páginas el pasado domingo.

En realidad el largo tramo circunvalatorio que, en su día deberá unirse a la carretera de Valencia, pasado Bonavista, supone la ejecución de dos importantes obras. La primera, enteramente concluida ha sido el gran talud de la Ermita de la Salud, con los movimientos de roca y consiguiente terraplen junto a "Les Arcades" y el segundo el viaducto sobre el río Francolí. Lo más costoso de la obra, desde el punto de vista de tiempo e inversión fue en su día realizada, con la puesta en servicio el día 15 de Febrero de 1977 de los primeros 3,5 kms. del recorrido comprendidos entre el cruce de la Rabassada y su enlace con la Avenida de Cataluña. Lo ideal sería que la totalidad del desvío fuera acometido de una vez, pero atendidas las posibilidades presupuestarias a las que debemos atenernos, nos daríamos por satisfechos que a lo largo del quinquenio próximo se culminara el proyecto de tanta importancia para todos.

Claro está que la expansión urbana, si bien ha desviado el tráfico pesado por buena parte del casco de la población, no es menos cierto que molestias, ruidos y peligros se transmiten ahora al tramo comprendido entre la carretera de Valls y la Avenida de Roma, cuyo refuerzo del pavimento fue anunciado por la propia Jefatura de Carreteras, con una inversión de 22 millones de pesetas y cuyos trabajos es de esperar, comenzarán en breve dada la saturación que experimenta la actualmente llamada Avenida de Andorra.

Lo importante, es la existencia de unos propósitos de continuidad de la necesaria circunvalación, cuyos tramos están perfectamente estudiados y cuya ejecución, como decimos, será ejecutada por etapas. Esto es todo.

PETROFILO

ACL_23/06/1979_1013

ACCESOS AL PUERTO

Es preciso arbitrar las soluciones debidas entre el Ayuntamiento y la Junta de Obras en evitación de posibles colapsos.

El puerto crece y se expansiona. Y lo que supone una ventaja en orden a la vitalización de un importante sector de la economía tarraconense, tiene el inconveniente de la carencia de las necesarias estructuras y servicios. Nos referimos en este caso concreto a los accesos que amenazan con colapsar seriamente el incesante tráfico de mercancías, ya sea en régimen de carga o descarga.

Precisamente la cámara de Comercio en una de sus reuniones últimas, acordó dirigirse al Ayuntamiento para, en la medida de las posibilidades, se arbitrarán las fórmulas necesarias que permitan la fluidez requerida. Porque si la estadia de buques en la bocana, es objeto de extorsiones económicas, no menos extorsiones suponen la falta de fluidez circulatoria de los grandes camiones. Hasta hace pocos años los actuales accesos se consideraban suficientes. Pero el aumento en volumen y tráfico de mercancías unido a los vehículos de mayor tonelaje —remolques, camiones en régimen TYR, etc.—, suponen serios inconvenientes. Claro está que una de las definitivas soluciones será el aprovechamiento del cauce del río Francolí, una vez derivado éste. Pero la obra es a largo plazo vista y lo que se precisa en estos momentos son perentorias soluciones.

Con decirles que están previstas el desplazamiento hacia la zona de Barcelona de más de 1.400.000 toneladas de mercancías hasta fines de año, está dicho todo. Este intenso tráfico lleva consigo demoras de más de media hora para salir de la zona portuaria, circunstancia agravada en los meses estivales cuando a la densidad propia, se unen los turismos extranjeros.

Uno de los problemas es el paso a nivel junto a la típica "Plaça dels Carros", cuya resolución debería adquirir las prioridades necesarias, bien sea mediante paso elevado o subterráneo, aún cuando nosotros nos decidimos por este último. La utilización del Paseo Marítimo, en determinadas horas —es incompatible la temporada de baños con el paso de grandes camiones por la Playa y Punta del Milagro—, constituye otra de las soluciones, como asimismo el anunciado proyecto de ampliación del gálibo de Pere Martell para facilitar la circulación de camiones de mayor volumen. En fin, la utilización de todas las vías posibles de salida del Puerto, deben utilizarse al máximo, porque si no como decimos, correríamos el peligro de un colapso y consiguiente desvío de buques hacia otros puertos, con las consiguientes repercusiones económicas en el ámbito local. Es problema complicado, pero susceptible de mejora mediante la aportación de soluciones por parte del Ayuntamiento y Obras del Puerto, ordenando el tráfico pesado a su paso por el interior de la ciudad y ejecutándose aquellas obras de infraestructura por parte de la Dirección General de Puertos, al compás de los trabajos de ampliación de muelles, como el de Castilla, recientemente puesto en servicio, cuando todavía carece de varios de los servicios necesarios para ofrecer las debidas garantías de unas óptimas operaciones de carga y descarga. — PETROFILO.

ACL_23/06/1979_1015

Prolongación de la autovía Tarragona-Salou

En evitación de sensibles accidentes se impone el enlace hasta el cruce de Torreforta.

Una nueva víctima se ha cobrado el tramo de carretera Cruce de Torreforta—Autovía de Salou. Se trata de un antiguo compañero en las tareas del periódico que viene a sumarse a los muchos que han quedado atrapados en el peligroso cuello de botella. Afortunadamente el accidente no ha tenido los caracteres trágicos que en otras ocasiones, pero es un aviso más en la necesidad de la prolongación de la indicada Autovía hasta el cruce de Torreforta.

Carretera abierta en 1956 con ocasión de la inauguración de la Universidad Laboral, como camino particular de acceso al centro docente, la evolución de la zona —en aquellos momentos se iniciaba el proceso de industrialización— ha convertido el tramo citado en uno de los de mayor circulación de los alrededores de la ciudad. La Diputación, en su día, puso en servicio la Autovía Tarragona—Salou, después de vencer no pocas resistencias de los eternos intereses creados. Transcurrido el tiempo es manifiesto el acierto de la obra —la primera autopista construida en nuestra provincia—, fomentando con ello la intercomunicación entre nuestra ciudad y el vecino barrio de Vilaseca.

Una segunda fase se impuso después, ante los muchos accidentes sucedidos al precipitarse los automóviles en la cuneta separadora de la finca de la Universidad. Los vehículos procedían de Salou a velocidades normales en las autovías, cuando de repente, se encontraban ante la estrechez de la calzada con el topetazo consiguiente. La Diputación, consciente de ello, prolongó la Autovía, eliminando el peligro.

Pero no de forma definitiva, por cuanto está pendiente de ejecución el tramo que falta hasta enlazar con la carretera general de Valencia. A partir de la rampa que da acceso al paso superior sobre la vía del ferrocarril y el resto del trazado, aparte de encontrarse en pésimas condiciones, entra de lleno en los proyectos, incluidos en el Presupuesto Extraordinario núm. 27, si la memoria no nos es infiel. Y precisamente por ello y ante la evidencia de la peligrosidad del tramo último, nos permitimos recordar a la Corporación la conveniencia de la pronta puesta en práctica del indicado proyecto. Nos parece recordar que, en un principio, el presupuesto se estimaba en 2 millones, pero con el transcurso del tiempo, calculamos que el coste de la obra se habrá duplicado. Los muchos accidentes algunos de ellos mortales, como aquellos jóvenes alemanes que se precipitaron sobre la vía— y la inflación que hace inoperantes tantas obras, nos inviste de la fuerza moral suficiente para solicitar de la Diputación la actualización del proyecto que duerme el sueño de los justos en no importa que sección, o negociado. Están hechas las reservas de terreno necesarias para llevar a la práctica la tercera fase de la Autovía, con lo cual, daríamos por felizmente concluido, el largo paréntesis que media entre su inauguración y los momentos actuales. — PETROFILO.

ACL_08/07/1979_1016

Area metropolitana

Unos hechos irreversibles han transformado el Camp de Tarragona en la segunda zona industrial de Cataluña.

La Cámara de Comercio de Valls en su sesión plenaria última, dio cuenta de las gestiones que se están realizando en orden a la creación del Area Metropolitana de Tarragona, condicionando la aceptación de la misma a la pervivencia de la Comarca del Alt Camp. Aún cuando nuestro criterio, respecto a la división del Camp de Tarragona en tres inexistentes subcomarcas— históricamente son Cabra del Camp, Borges del Camp, Selva del Camp; no Cabra de l'Alt Camp, Borges del Baix Camp, Selva del Baix Camp—, ha sido expuesto en estas mismas columnas el pasado día 24 de mayo, consideramos razonable la postura vallense, puesta de manifiesto siempre cuando se trata de aunar esfuerzos en todo cuanto signifique, servicios mancomunados y ordenación de nuestra única comarca.

Porque si la geografía se impone, no es menos cierto que la profunda transformación operada a partir de 1956, cuando se inició el proceso de industrialización tarraconense, ha cambiado sensiblemente aquellas premisas que aconsejaron la división territorial de 1936. Si el Tarragonés nadie sabe lo que es —pregúntese a un labrador, un pescador, un hombre profundamente enraizado en la tierra de sus mayores y hallaremos la respuesta—, no es menos cierto que las distancias se han acortado debido a la facilidad de los desplazamientos y que son mucho más los intereses que nos unen que los que nos separan.

La Autovía de Tarragona—Salou y su continuación hacia el Cruce de Cuatro Carreteras, era una entelequia, como podría serlo la Autopista del Mediterráneo y la autovía de Circulación Rápida que unirá Tarragona y Reus en un cuarto de hora, una vez terminada. No era tal entelequia, sino una aspiración largamente sentida por los tarraconenses las obras de la doble vía Reus—Tarragona y consiguiente de los llamados trenes directos por nuestra ciudad. Y el acierto de tales obras, vino señalado por el cambio de signo que experimentó nuestro puerto a partir de 1952, cuando todavía debíamos superar el Plan de Estabilización de 1959 para posibilitar el gran salto de la década de los años 60.

La industria, como mancha de aceite ha venido proyectándose a lo largo de nuestra comarca y si en principio se trataba del triángulo Tarragona—Reus—Salou, muy pronto entró en liza la ciudad de Valls, al asentarse la Refinería de ENPETROL e industrias afines en el valle del Francolí. Circunstancia a la que se le añadió inmediatamente después la autopista del Ebro, redoblando las posibilidades del polígono industrial vallense, uno de los mejores de Cataluña y desde luego el de mayor extensión y cuya expansión ha reafirmado los razonamientos de quienes pusieron su fe e inversiones en ello. Aquellos terrenos que al decir de los aguafiestas de turno servirían "per plantar-hi farigoles", a pesar de la intensa crisis económica en la que nos hallamos inmersos, experimentan una franca expansión, según dejar ver la construcción de nuevas naves industriales.

Manteniendo cada municipio, por pequeño que sea, su personalidad, no podemos encerrarnos en la propia cáscara, porque nos veríamos prontamente desbordados. Las necesidades de infraestructura y servicios son muchas y debe ser un ente superior, por encima desde luego de una raquítica política de campanario, el que debe marcar las directrices rectoras de la futura ordenación de nuestro territorio. Valls lo ha comprendido así y su Cámara de Comercio e Industria detecta la realidad de unos hechos irreversibles e insoslayables, que han convertido el Camp de Tarragona en la segunda zona industrial de Cataluña. — PETROFILO.

SEQUIA

Los pozos del Camp de Tarragona experimentan acusado descenso como consecuencia de la falta de precipitaciones.

Interesante fue el informe emitido por el diputado señor Farré, en calidad de Presidente de la Comisión de Agricultura en la sesión última de la Diputación, relativo al proyecto de construcción de una balsa en Mas Bové, la Granja Provincial que reemplazó a Mas Caballé, cuando éste fue absorbido por la expansión urbana de Torreforta con la construcción de unos bloques de viviendas promovidos por la Caja de Ahorros Provincial. La finca del Mas Bové, se encuentra entre Morell y Constantí, y se adquirió en favorables condiciones, circunstancia que permitió la puesta en servicio de un laboratorio agropecuario realizando una serie de ensayos relacionados con los cultivos propios de nuestras comarcas. La plus valía de aquellos terrenos, experimentada como consecuencia de la industrialización del Camp de Taragona, incrementa el patrimonio provincial. Exactamente igual que con la Plaza de Toros, compraría en 1949 por millón y medio de pesetas y cuyo arriendo en una sola temporada, suponen unos ingresos netos de 10.500.000 ptas., aparte el valor intrínseco del inmueble.

Pero retornemos al tema objeto de este comentario, cual es que el Consejo de Administración del Servicio Agropecuario Provincial propuso al Pleno la construcción de la indicada balsa por un importe de 565.000 Ptas. y con una capacidad de 15 millones de litros, destinados a regar los avellanos de la finca. Porque a pesar de las reservas existentes, la sequía hace estragos hasta el punto de que el pozo explotado que normalmente aflora 60.000 litros hora, actualmente registra sólo un aforo de 10.000 litros. Los intensos calores, unido a la falta de precipitaciones —prácticamente no ha llovido desde hace tres meses— se traduce en un descenso tan considerable de las capas freáticas, como el que nos ocupa.

Es bastante normal esta situación muchos años, pero se agudiza ésta a medida que se incrementa el consumo de agua a todo lo amplio y ancho de nuestro Camp. La triste situación a que ha llegado la ciudad de Tarragona, es fiel testimonio de cuanto decimos. Los mantos de agua dulce se han agotado por la falta de caudal fluyente del Francolí y la intensa explotación a que se hallan sometidos nuestros pozos, con la consiguiente filtración del agua salobre del mar, hace que sean imbebibles las aguas que abastecen a la población. No es descubrir nada nuevo porque nuestros labradores y, sobre todo hortelanos, han sido conscientes de ello, a lo largo del tiempo, pero es una realidad que se impone y a la que es difícil sustraernos habida cuenta la falta de recursos y atribuciones tarraconenses, en materia tan polémica y conflictiva, como ser el aprovechamiento de nuestros caudales. — PETROFILO

ACL_01/08/1979_1018

Agua, por favor

Armonía y coordinación, es cuanto podemos pedir en estos momentos de angustia.

A medida que discurre el tiempo, se agrava por momentos el endémico problema de las aguas en nuestra ciudad y a lo largo del Camp de Tarragona. Los fuertes calores que hemos venido soportando hasta el día 15, día de la "Mare de Deu" en que cayó el primer chaparrón, refrescando el ambiente, traducido en una gran evaporación de la tierra y un consumo mayor, como consecuencia de la afluencia turística, nos depara una situación angustiosa en la que participamos todos. La industria petroquímica amenazada de colapso, según acaba de notificar ENPETROL; los Ayuntamientos se cierran a la banda defendiendo sus aguas propias —hay pueblo que interrumpe el suministro en las horas diurnas para evitar el llenado de garrafas y bidones, particularmente por los vecinos de Tarragona—; la agricultura acusa la fuerte sequía y todo el mundo se organiza para soslayar en la medida de lo posible, semejante planteamiento.

Ello se ha traducido en la reunión última celebrada por los Alcaldes de nuestra comarca y de la Conca de Barberá en el Gobierno Civil, en el que se adoptaron una serie de medidas de emergencia que deseáramos sintetizar en un sólo punto, de los acuerdos recaidos, cual fue la creación de un grupo permanente de representantes de nuestros municipios para estudiar los casos conflictivos que se presenten.

Esta condición a través de la primera Autoridad de la Provincia, era necesaria en evitación de que cada una de las partes implicadas hiciera la guerra por su cuenta, cuando en realidad nos necesitamos todos y todos dependemos de otros.

La comarca se expansiona en todos los órdenes y éste proceso irreversible debe estimarse y tenerse en cuenta a la hora de adoptar las correspondientes medidas. De momento, debemos valernos de nuestros pobres recursos, cada día más escuálidos hasta tanto la gran solución no llegue a ser una realidad. Que se impondrá —no lo dudamos— por la propia dinámica de que vienen dando muestras las comarcas de la franja costera donde se agolpa el casi noventa por ciento de la población de Cataluña, mientras el déficit de recursos hidráulicos es manifiesto con respecto a la Confederación Hidrográfica del Ebro, sin salirse del ámbito regional.

Más no podemos manifestar porque en cuanto al agua está dicho todo y las soluciones inéditas no existen. Armonía, coordinación y estudio sereno entre las partes interesadas, es cuanto podemos pedir en estos momentos de angustia. — PETRÓFILO.

ACL_09/08/1979_1022

DESVIO DEL FRANCOLI

Una obra cada vez más necesaria debido al agotamiento de las posibilidades de ampliación del Puerto.

De vez en cuando se plantea el desvío del Francolí, junto a su desembocadura. Y la razón de ello viene impuesta por la necesidad que el puerto experimenta de nuevas ampliaciones. A pesar de los datos y porcentajes que ofrecimos en una de nuestras crónicas últimas respecto al volumen de mercancías cargadas y descargadas, —en franca regresión en algunos capítulos y aumentos en otros—, es evidente que al puerto se le ofrece un buen porvenir. Entre otras razones porque ampara, por así decirlo, la totalidad de las tierras leridenses y del valle del Ebro, tributarias de nuestros muelles en importaciones y exportaciones. Basta solo repasar la matrícula de los camiones que se orientan hacia la zona portuaria para comprobar el aserto.

A las buenas comunicaciones ferroviarias, sensiblemente incrementadas a partir de 1962 cuando se puso en servicio la doble vía de Reus—Tarragona y consiguiente paso de los llamados trenes directos por la ciudad, cabe añadirle la red de Autopistas, con la ventaja que se ubica a veinte kilómetros de la capital el enlace de las del Ebro y Mediterráneo en las proximidades del Vendrell. Si de una parte la autopista hacia Lérida, Zaragoza, Navarra y País Vasco, canaliza un volumen considerable de mercancías, de otra, la que sigue la franja costera de nuestro litoral, nos ofrece una serie de condicionamientos dignos de tenerse en cuenta en el momento de determinar planes y expansiones.

Por esto insistimos acerca del proyectado desvío del viejo Tulcís a partir del Moli de l'Horta, cuya reserva de terreno, se estima en los proyectos municipales en evitación de futuros pleitos y contenciosos administrativos. Proyecto de mucha envergadura pero que su ejecución se hace cada día más patente, bajo el supuesto de no renunciar a la expansión portuaria que no entra en nuestra facultades, pues el volumen de mercancías está en función directa de la dinámica económica que señalen las tierras de influencia. Obras de fábrica, de una parte, con la incidencia de los ramales de ferrocarril y carretera y la obligada construcción de puentes y pasos elevados; profundas excavaciones a lo largo del recorrido previsto y una serie de trabajos complementarios que hacen no prohibitiva, pero sí muy costoso el pleno desarrollo del proyecto. Pero, e insistimos en ello, el puerto está amenazado en un plazo más o menos largo, porque sus posibilidades de ampliación han sido prácticamente agotadas. Con las obras en curso, sólo es posible profundizar el Dique de Levante, acondicionando muelles adosados al mismo Observamos, ahora en plena crisis económica, como la gran explanada del Muelle de Castilla está siendo cubierta con toda clase de servicios por una Estación Terminal que una vez concluida, será un de las mejores del Mediterráneo occidental, mientras planes y proyectos apuntan hacia otras zonas. Este hecho nos demuestra la confianza depositada en el futuro cuando superada la crisis, continúen nuestros muelles registrando índices positivos. — PETRÓFILO.

ACL_16/10/1979_1027

DOBLE AUTOVIA

La prolongación de Bellisens hasta el puerto, sufre compás de espera con el proyectado desdoblamiento de calzadas de la carretera de Valencia.

Si escribíamos el pasado domingo acerca de la proyectada Autovía de Circulación Rápida en el tramo comprendido entre Tarragona y el "Pont del Diable", corresponde hoy glosar en idéntico sentido, el proyectado desdoblamiento del primer tramo de la carretera de Valencia hasta Vilaseca. Y lo hacemos, porque somos conscientes de la importancia que para el Camp de Tarragona tiene todo cuanto a su estructura viaria se refiere. Cataluña carece de superficies llanas, salvo el Empordà y las Planes d'Urgell y Vic. Nuestro Camp, con el Empordà, son las únicas que limitan con el mar, salvo el "Pla de Barcelona" que por su saturación industrial y urbana, agota toda clase de posibilidades.

Con respecto a Gerona, tenemos la ventaja de nuestra proximidad al valle del Ebro y el hecho no menos importante de que nuestro litoral ofrece muchos mejores espacios que los limitados entre las desembocaduras del Muga y el Ter. De ahí que la segunda reserva industrial catalana, se encamine hacia nuestra comarca, como lo prueban los polígonos diseñados y las factorías surgidas. Valls tiene su Polígono en fase de expansión a pesar de la rescensión actual y no digamos el triángulo Tarragona-Reus-Salou —la Terminal de Contenedores de RENFE, es un ejemplo— y el valle del Francolí. El puerto detecta toda clase de actividades que serán multiplicadas a medida que remita la crisis económica, supeditado todo ello a factores que no alcanzamos porque estamos integrados en el contexto del mundo occidental. Queremos decir que no depende de nosotros, aún cuando está en nuestra mano paliar tal estado de cosas en la medida de lo posible, como vienen haciendo y defendiéndose de la adversidad otros países europeos.

Por ello crear vías de comunicación adecuadas constituye una garantía de futuro, pues sin la correspondiente infraestructura resultarían fallidos planes y proyectos.

Precisamente el desdoblamiento de la calzada desde Tarragona hasta su enlace con la Autovía de Bellisens viene impuesto por la necesidad de enlazar directamente Reus con nuestro puerto. El Ayuntamiento reusense, con muy buen acierto, hizo suyos estos proyectos de los que la vecina Ciudad resultará la mejor beneficiada, transformando el viejo camino de penetración hacia el sur en la magnífica pista actual. La segunda fase, que no dudamos llegará por sus pasos contados como fruta madura, consiste en enlazar Vilaseca directo al mar, mediante la construcción de un puente junto a la desembocadura del Francolí, con lo cual sería descongestionada la actual carretera, felizmente en trance de modernización y cuyas obras se espera poner en servicio en 1981. Un trabajo éste a cargo de Diputación y Estado, mientras el propio Ministerio de Obras Públicas acomete y resuelve la fase intermedia con ampliación de la calzada a cuatro carriles de la carretera de Valencia.

Bellisens constituye hoy el punto de partida con una derivante, aprovechando el actual camino debidamente acondicionada y ampliada, mientras se espera en fecha más o menos próxima, el trazado directo hacia los muelles que surgen, apoyados en el dique encauzador de las aguas del Francolí cuando ofrecen su tributo al mar. Lo impone el desenvolvimiento económico y las necesidades derivadas de nuestro proceso expansivo, como zona adecuada, dentro de Cataluña, para acoger el segundo gran complejo industrial. — PETROFILO.

PROLONGACION DE LA AUTOVIA SALOU-TARRAGONA

Falta sólo ejecutar el tramo comprendido entre la línea del ferrocarril de Valencia y el cruce de Torreforta.

Solemos circular a menudo por la Autovía Salou-Tarragona. Una obra llevada a cabo por la Diputación y que, en realidad, fue la primera carretera provista de doble calzada por banda, con seto de separación, que se inauguró en nuestra Provincia. Todavía estaba lejos el trazado de la Autopista del Mediterráneo —entre Gerona y Barcelona— y ni remotamente se habían señalado proyecto con respecto a la del Ebro.

Venciendo no pocas resistencias e intereses creados, la Corporación Provincial ejecutó la obra a través del Coll del Telégrafo, hasta enlazar con Els Estany, después convertido en Plaza de Europa, previa la urbanización de aquel amplio sector del barrio marítimo de Vilaseca. La primera fase estaba cubierta, planteándose seguidamente la segunda de la totalidad del proyecto, mientras por parte del Ayuntamiento vilasecano en colaboración con la propia Corporación Provincial, se construía la vía rápida en evitación del largo rodeo por Cuatro Carreteras, salvando definitivamente el paso nivel del ferrocarril de Valencia a la entrada de Salou. A su vez, la Autovía de Circulación Rápida, fue prolongada hacia el indicado cruce a fin de facilitar nuevo acceso al saturado Barrio Marítimo, particularmente en los meses punta de julio y agosto. Salou, al decir de su Rector el Rvdo. Muntanyola, en invierno es un "cul de món", pero en verano, siguiendo la vena irónica de nuestro poeta, es un "munt de euls". Y la verdad que razón no le sobra a Mossén Ramón, por cuanto los cinco mil vecinos actuales se convierten automáticamente en doscientos cincuenta mil como consecuencia de la afluencia turística nacional y extranjera.

Pero nos hemos desviado, por cuanto el objetivo de esta crónica es llamar la atención a la Diputación para que de una vez lleve a la práctica la tercera fase de la Autovía que conlleva la desaparición del actual camino de acceso a la Universidad Laboral. Vemos y vemos prolongar una situación inadmisibles, con el consabido indicador de pavimento en mal estado, cuando existe un proyecto perfectamente estudiado y aprobado que sitúa la Autovía hasta el mismo cruce de Torreforta con la Carretera Nacional de Valencia. Pero lo más importante es que se disponen de los créditos necesarios, por cuanto el indicado proyecto estaba incluido en el Presupuesto Extraordinario núm. 26, en fase de agotamiento, aprobado por la Diputación para obras de modernización y mejora de la red viaria provincial y acondicionamiento y construcción de diferentes centros asistenciales.

El indicado tramo que, cuando fue aprobado el proyecto suponía una inversión de 22 millones, espera resueltamente su ampliación, mediante desdoblamiento de calzadas, en evitación de frecuentes accidentes, algunos de ellos mortales, y en evitación también, de comparaciones entre un firme perfecto y holgado y una calzada que es un verdadero desastre. Nos dirán que no pertenece al Servicio de Vías y Obras —lo sabemos perfectamente— como tampoco ignoramos las razones anteriormente apuntadas de su inclusión en el Presupuesto Extraordinario aludido y la necesidad de normalizar definitivamente la totalidad del trazado hasta el mismo Salou. La inflación acecha —y de qué manera!— y hace inoperantes proyectos y ambiciones. Al menos que no pueda decirse que por inercia, desinterés o falta de cooperación, arrastramos una situación ya de por sí lamentable y peligrosa. —PETROFILO.

1980

“No vamos a escribir acerca del conflictivo tema del agua a la vista de los acuerdos del último Pleno Municipal. Vamos a hacerlo desde el punto de vista mucho más efectivo y eficiente, cual es el de ofrecer caudales lo suficientemente importantes y de buena calidad. Para ello insistiremos acerca de la concesión por la Confederación Hidrográfica del Pirineo Oriental de las aguas fluyentes del Francolí.”

Petrófilo, 13/01/1980, “El agua”.

“Prácticamente las obras del desvío del Francolí han comenzado. Como saben nuestros lectores el proyecto se planteó a mediados de los años 60, cuando el puerto registraba índices mayores y ascendentes a medida que se sucedían los ejercicios económicos. Desde el Molí de l’Horta nuevo cauce desembocaba junto al Riu Clar, formando, amplio arco sobre nuestras huertas que están dejando de serlo a un ritmo más o menos acelerado, según tiempo y circunstancias.

[...] De no ser así nos resignaríamos a un crecimiento puramente vegetativo de la actividad portuaria. Incremento de tráfico que no depende solo de nosotros, sino del grado de desarrollo del Área Metropolitana tarraconense y de la zona de influencia que abarca la totalidad del valle del Ebro, con un punto muy concreto de referencia en estos momentos cual es la instalación de la General Motors en Zaragoza con periódicos arribos y exportaciones relacionados con el nuevo complejo industrial, portuariamente tributario de Tarragona por una razón muy simple y convincente cuál es su proximidad.”

Petrófilo, 22/01/1980, “Desvío del Francolí”.

Se agudizan los problemas de suministro de agua a la población, campo e industrias. La pertinaz sequía y las crecientes necesidades de agua debido al aumento del consumo alertan del déficit acumulado y de las dificultades para resolver el problema únicamente con los recursos hídricos propios de la ciudad y sus acuíferos. A la par, se sigue reclamando el desvío del Francolí en aras de un desarrollo portuario acorde a la producción industrial resultante del proceso de industrialización promovido en Tarragona.

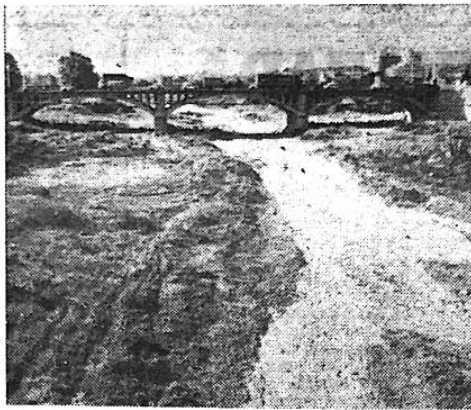
EL AGUA

No vamos a escribir acerca del conflictivo tema del agua a la vista de los acuerdos del último Pleno Municipal. Vamos a hacerlo desde el punto de vista mucho más efectivo y eficiente, cual es el de ofrecer caudales lo suficiente importantes y de buena calidad. Para ello insistiremos acerca de la concesión por la Confederación Hidrográfica del Pirineo Oriental de las aguas fluyentes del Francolí.

Como todos sabemos, nuestro río aporta caudales al mar, sin ningún aprovechamiento en las estaciones propicias del otoño, con las previstas lluvias septembrinas o de octubre —“portadores pels carrers, aigua!”—, decimos los tarraconenses—, en pleno invierno y hasta bien entrada la primavera, según sea el índice de pluviosidad registrado. A primeros de Junio, con la llegada de los primeros calores, el Francolí se seca por espacio de varios meses hasta la llegada de las otoñales precipitaciones.

Pues bien, estos caudales inaprovechados, son los que deben encauzarse debidamente hacia los depósitos generales de la Muntanyeta de Sant Pere, según proyecto aprobado que, como hemos escrito, en otras ocasiones lleva aparejado el recrecimiento del azud del Rec Major, lugar de toma de aguas para el riego de las huertas de Tarragona, instalación de una estación depuradora y los consiguientes grupos elevadores con el tendido de nuevas tuberías.

Este proyecto, perfectamente previsto y encauzado, supone un presupuesto estimado en 150 millones que el Ayuntamiento ha solicitado al Banco de Crédito Local, mediante operación crediticia, según



El Francolí suele aportar caudales por estas fechas, aguas que se pierden lamentablemente en el mar, según nos demuestra la fotografía obtenida por Segú Chinchilla.

normas establecidas para estos casos. Y precisamente hacia la rápida prosecución de estos crédito deben encaminarse el mayor de los esfuerzos, realizando las gestiones que preciso sean para la pronta efectividad de la obra cuya subasta podría convocarse una vez recabada la conformidad de la institución. Como decíamos no ha muchos días, nuestro Municipio tiene un techo de endeudamiento relativamente bajo con unas perspectivas económicas verdaderamente óptimas, derivadas de la dinámica

urbana desde los puntos de vista industrial, comercial y de servicios.

Lograr con rapidez la aprobación de tales créditos, permitiría paliar el problema del abastecimiento de aguas a la población en un futuro próximo, mientras se activan, asimismo, gestiones para conseguir nuevos caudales de los pozos inmediatos al río Gayá, agua de excelente calidad que reforzaría la aportada por la Mina de l'Arquebisbe a base de las pertenencias de la Corporación.

Nada decimos del minitrasvase del Ebro, mediante acuerdo con la Comunidad de Regantes del Canal de la margen izquierda, porque las susceptibilidades son muchas, según se desprende de las referencias de las reuniones del Consell de l'Ebre. Es cuestión que vendrá por sus pasos contados, como fruta madura, mediante el pago de un canon y las compensaciones que se estimen necesarias.

El aprovechamiento de los caudales superficiales del Francolí y posibilidad de explotación de nuevos pozos en Puigpelat, de momento, dos soluciones viables.

De momento, pues, partimos de unas posibilidades estrictamente locales y alcanzables, cuales son el presupuesto en su día aprobado, a concertar con el Banco de Crédito Local y la ampliación de caudales en el área de Puigpelat, mediante la explotación de nuevos pozos. Sobre estas bases reales debemos operar en espera de soluciones que en estos momentos, están por encima de nuestras competencias, llámase Pantano de La Riba, regulador de los caudales del Francolí o el aludido minitrasvase.—

PETROFILO

ACL_13/01/1980_1034

AUTOVIA REUS-TARRAGONA

Prosiguen las obras de desdoblamiento de calzadas de la carretera Reus—Tarragona. Recto trazado cuyos constructores fijaron como punto de mira el campanario de la Prioral de San Pedro —la célebre Via Amalia—, el paso de los años y la densidad circulatoria la han hecho completamente anacrónica, hasta desbordar toda clase de posibilidades. Anacrónica en cuanto a su anchura y peligrosa, según nos vienen certificando innumerables accidentes. A medida que se ha incrementado el tráfico entre ambas poblaciones, en buena parte derivado del auge portuario, la carretera no nos sirve, se ha hecho cada vez más angosta.

El Ministerio de Obras Públicas, una vez aprobado el proyecto, convocó la correspondiente subasta pública, previa a su adjudicación, que permitiera el pronto comienzo de los trabajos. La Autovía de Circunvalación Rápida fue adjudicada a la Empresa Agromán por un importe de 581 millones de pesetas y un plazo de ejecución de 40 meses, ofreciendo una variante a la altura del Aeropuerto de Reus, con el fin de facilitar en su día posibles ampliaciones, dada la proximidad de las pistas a la carretera general.

Las obras pues están en marcha, según hemos comprobado en repetidas ocasiones habiéndose expropiado los terrenos necesarios que hagan posible la ampliación de calzadas. Dos carriles por banda con los arcones correspondientes, permitirán cómodo y rápido desplazamiento entre ambas poblaciones, beneficiando al transporte y garantizando una mayor seguridad al usuario.



Pero nuestro comentario se dirige a solicitar de la Jefatura Provincial de Carreteras, mayor celeridad en la marcha de los trabajos por dos razones fundamentales cuales son: la imperiosa necesidad de la ampliación y mejora, dada la saturación de tráfico y el disparo de precios debido a la inflación que convierte en sumas ridículas e insuficientes aquello que nos parecía ajustado.

Mucho nos tememos que habrá revisiones de precios, que desearíamos las menos posibles con el aceleramiento de los trabajos. Y afirmamos esto porque tenemos la experiencia de la Autovía de Circunvalación Rápida de Tarragona, el clásico desvío. A pesar de que el terreno montañoso y la naturaleza rocosa de la colina de la Ermita de la Salud y los grandes desmontes realizados en las inmediaciones del Cuartel, fueron impedimentos que no por previstos, resultaron costosos, mucho más lenta resultó la ejecución de la obra, puesta en servicio en febrero del 77, tras no pocas suspensiones y lento trabajo. En el Ayuntamiento todavía satisfacen facturas complementarias no previstas —desplazamientos de tuberías, cambios de postes, etc.— y, a pesar de resultar incompleta, menos mal que pudo entrar en servicio la primera fase de nuestro desvío. Aunque a decir verdad el dispendio de un proyecto de semejante envergadura está en relación directa con la proximidad del casco urbano. No sólo por la revalorización de terrenos, sino también por la existencia de edificaciones y servicios públicos de los que se carece en zona deshabitada.

Tememos que los 40 meses fijados como plazo de ejecución de la obra se prolonguen en demasía con los perjuicios consiguientes para todos.

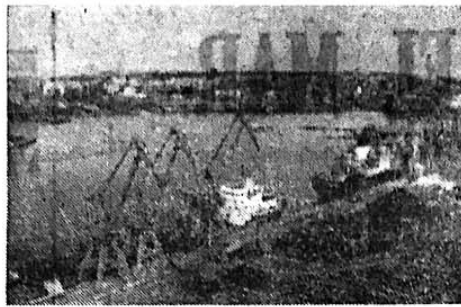
La doble vía que enlaza con Reus, se encuentra en fase de obras de explanación. Pero el tiempo discurre raudo y mucho nos tememos que los cuarenta meses fijados en el plazo de ejecución se prolonguen en demasía con los consiguientes perjuicios para todos. Demasiados intereses humanos y económicos entran en juego para no redoblar nuestras peticiones que, suponemos compartidas por tarraconenses y reusenses. — PETROFILO.

ACL_17/01/1980_1035

Desvío del Francolí

Prácticamente las obras del desvío del Francolí, han comenzado. Como saben nuestros lectores, el proyecto se planteó a mediados de los años 60, cuando el puerto registraba índices mayores y ascendentes a medida que se sucedían los ejercicios económicos. Desde el Moli de l'Horta nuevo cauce desembocaba junto al Riu Clar, formando, amplio arco sobre nuestras huertas que están dejando de serlo a un ritmo más o menos acelerado, según tiempo y circunstancias. Circunstancias y tiempo, aminoradas de unos años a esta parte, como consecuencia de la crisis económica y las posibilidades de ampliación de nuestra industria, prácticamente suspendidas después del montaje de la Refinería de ENPETROL y sus empresas filiales en Poble de Mafumet.

Pero el puerto, a pesar de las adversas condiciones económicas, registra retrocesos mínimos comparados con otros puertos —Barcelona señala 5 millones en el importante capítulo de carga general—, circunstancia muy digna de estimarse para compulsar posibilidades cara al futuro, el día que sean superadas aquellas. Y precisamente cuanto antecede, obliga a plantear seriamente el previsto desvío. Nos lo decía no hace mucho el Ingeniero Director Sr. Juan Dalac, cuando al



tratar de este tema hacia referencia a la finalización de las bases para la construcción y ensayo del modelo reducido, lo cual se espera podría ser ultimado en fecha breve.

Ello quiere significar que una maqueta permitirá compulsar posibilidades tras los ensayos consiguientes tal y como se realizan con diferentes aparatos antes de proceder a su fabricación en serie. La obra es de gran envergadura, pero perfectamente factible, atendidos los medios medios de que se dispone y la falta de accidentes geográficos o la naturaleza del suelo que podrían entorpecerla. Solo es cuestión de disponibilidades monetarias que permitan el desarrollo normal de los trabajos una vez iniciados. La reserva de terrenos es un hecho, por cuanto el Ayuntamiento desde hace algunos años ha denegado toda clase de licencia de obras y construcciones en evitación de posteriores perjuicios. Un proyecto

que, una vez finalizados los trabajos en curso de realización en la zona portuaria, se hace imprescindible, dado su agotamiento para ulteriores ampliaciones. Como ejemplo diremos que el Muelle de Castilla, se apoya sobre el muro encauzador del Francolí junto a su desembocadura habiéndose previsto el correspondiente recrecimiento. Aparte los arrastres naturales de las aguas y el movimiento de arenas en relación directa con los del mar a lo largo y ancho de la bahía de Salou, el desvío de los caudales fluyentes bien sea en régimen normal o avenidas de menor o mayor importancia, permitiera nuevas ampliaciones hoy prácticamente prohibidas por las razones anteriormente apuntadas.

De no modificarse el cauce actual, el puerto agotaría sus posibilidades de ampliación.

De no ser así nos resignaríamos a un crecimiento puramente vegetativo de la actividad portuaria. Incremento de tráfico que no depende solo de nosotros, sino del grado de desarrollo del Área Metropolitana tarraconense y de la zona de influencia que abarca la totalidad del valle del Ebro, con un punto muy concreto de referencia en estos momentos cual la instalación de la General Motors en Zaragoza con periódicos arribos y exportaciones relacionados con el nuevo complejo industrial, portuariamente tributario de Tarragona por una razón muy simple y convincente cual es el de su proximidad.

PETROFILO

ACL_22/01/1980_1036

INTENSA SEQUIA

La sequía actual comienza a inquietar seriamente en el Camp de Tarragona. Las reservas se están agotando ya que no ha llovido desde la segunda quincena de octubre y los acostumbrados temporales de otoño no fueron de la intensidad por todos deseada. Ha discurrido —transcurre, mejor diríamos— el invierno, y a pesar de las bajas temperaturas registradas a lo largo de la "Setmana dels barbuts", ni aguas ni nieves han beneficiado nuestros campos. El Francolí aporta caudales al mar, sin aprovechamiento alguno, pero de persistir la actual falta de precipitaciones mucho nos tememos que al llegar la primavera deje de fluir. Momentáneamente Tarragona va sortando esta difícil cuestión a base de pozos y las aportaciones de las minas propiedad de la Comunidad de Regantes de nuestras huertas, caudales imprescindibles y necesarios para fines agrícolas a partir del momento que se haga indispensable el riego. No es ninguna novedad cuanto antecede —recordemos la gran sequía de los años últimos de la década de los 40— y a esta situación debemos ajustarnos.



Por lo que respecta a Reus tiene idénticos problemas, agravados si cabe por el gradual agotamiento de las reservas de los embalses del Siurana y Riudecanyes. No ha muchos años, caudales de Tarragona tuvieron que desviarse a Reus para ofrecer a sus habitantes el agua pre-

cisada para beber. Valls sortea asimismo la cuestión, aún cuando se recomienda economías en el consumo y los demás pueblos solucionan sus problemas con medios propios y con mejor o peor fortuna.

Un panorama desalentador para nuestra comarca, donde inciden el abastecimiento a las poblaciones, las necesidades de la industria y los riegos para la agricultura. El Pantano del Gaya, construido por ENPETROL registra cotas mínimas creando dificultades a la Refinería a las que tampoco son ajenas —y en qué medida— la disminución de los arribos de crudos petrolíferos procedente del exterior. En este aspecto nos hallamos pues en un momento delicado cuya solución no es otra que la llegada de los temporales lo suficiente copiosos desde el punto pluviométrico para llenar embalses y "fer revindre mines". De no ser así se nos prepara un verano lleno de dificultades con las repercusiones consiguientes en todos los órdenes.

Inquieta la falta de precipitaciones con los agotamientos de reservas.

Este es el panorama actual, mientras esperamos que las gestiones emprendidas cristalicen en algo concreto que nos permitan paliar semejante situación. — PETROFILO.

ACL_30/01/1980_1037

EL TEMA DEL AGUA

En el último Consejo de Ministros se trató del abastecimiento de aguas a Tarragona "a partir del río Francolí", según leemos en la referencia formulada por el Ministro de Obras Públicas y Urbanismo.

Como saben nuestros lectores la Confederación Hidrográfica del Pirineo Oriental concedió 350 litros de agua por segundo de los caudales fluyentes en las épocas propicias. Hemos tratado de ello en repetidas ocasiones y, por tanto, nos vamos la cuestión por conocido. Se trata única y simplemente de la "resclosa" de donde derivaban las aguas con destino a las huertas de la margen izquierda, canalizadas a través del "Rec Major" hasta originar el pequeño salto de la fábrica de harina —la vieja Farinera— y de allí al mar.

Recordamos al respecto que por parte de la Dirección General de Obras Hidráulicas, fue contratado un estudio de los recursos hídricos de nuestro río, en la parte de la cuenca denominada Bajo Francolí, por un importe de 7,5 millones de pesetas y un plazo de ejecución estimado en seis meses. estudio que comprendía los acuíferos del Camp de Tarragona, unidos a nuestra cuenca y todo cuanto concierne a las aportaciones fluviales.

Pero la verdadera solución, parte de una obra hidráulica más importante cual es el Pantano de La Riba, cuya proyecto enteramente aprobado y estudiado, sigue en el invernadero de aquellas cosas que el tiempo se encarga de resolver. Su ejecución es costosa porque supone los desvíos de la carretera de Reus a Montblanch y del ferrocarril Tarragona—Lérida; la desaparición del pueblo de Yllavert, con el pago de las correspondien-



tes indemnizaciones y la construcción de la presa propiamente dicha de la que partirán los canales derivantes a partir del "congost". Pero su ejecución no es imposible y cada día más apremiante para paliar la grave crisis de agua con que se desenvuelve el valle del Francolí, comprendido en la amplia planicie del Camp y el mar.

Si el sentido común privara como norma en el desenvolvimiento de nuestros pueblos, el proyectado embalse años ha que habría sido una realidad. Pero país de taifas el nuestro, donde cada núcleo, por insignificante que sea, parece que "te un rei al cos" ¿quién se atreve a ponerle un cascabel al gato? Sólo diremos que a principios de nuestro siglo se hablaba y escribía acerca del embalse y que incluso fueron suscritas acciones entre los habitantes de la zona, labradores en general, para llevar a cabo la obra. Pero la realidad sigue siendo muy otra con la agravante de que en aquellas décadas Tarragona tenía 30.000 habitantes y sobrepasa hoy los 100.000; la industria

era inexistente y el consumo de boca y servicios registraban índices muy reducidos.

Ya en 1934 el "Pla d'aigües de Catalunya" confeccionado por el ingeniero Muñoz Homs por encargo de la Generalitat, consideraba indispensable la construcción del Pantano en previsión de futuro; alimentado por los sobrantes del Canal d'Urgell a partir de una estación de bombeo instalado en Borges Blanques que, mediante conducción cerrada, situaba las aguas en la contravertiente de Vinaixa, donde los caudales rodados se embalsaban en La Riba, unido a las aportaciones propias de la cuenca hidrográfica del Francolí. Este mismo plan y por el mismo ingeniero que desempeñó por espacio de algunos años la Jefatura de Obras Públicas de nuestra provincia, después de haber promovido empresas tan importantes como fueron y siguen siéndolo ENHER y CIPSA en el Pirineo Ilerdense, fue nuevamente propuesto en 1963, ante la creciente demanda de Barcelona, considerando asimismo el embalse del Francolí como una de las reservas hidráulicas de un proyecto de mayor envergadura cual era el trasvase del Ebro, en un principio previsto para 1980. La verdad lisa y llana viene señalada por la más absoluta de las inoperancias con la secuela de una acumulación de problemas difíciles de re-

El Camp de Tarragona experimenta un déficit de 50 millones de metros cúbicos anuales, sin posibilidades de cobertura propias.

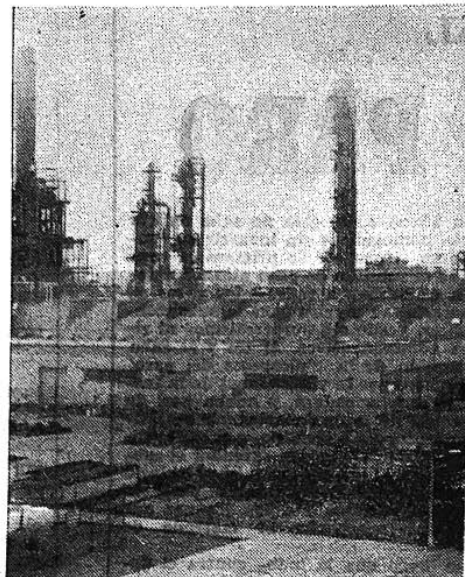
solver y que afloran por todas partes, según vamos detectando cotidianamente. Reus "fa flga"; Tarragona hace tiempo que ha hecho "put"; Valls resiste como puede y las demás poblaciones y servicios vegetan. Los 50 millones de metros cúbicos de agua, calculados como déficit en el Camp, no tienen otras alternativas que las cuencas del Segre y Ebro. Las soluciones transitorias como la propuesta, no dejan de constituir desgraciadamente meros parches. — PETROFILO.

ACL_03/02/1980_1038

NUEVO AVANCE INDUSTRIAL

Por lo que se desprende de las declaraciones de los Tenientes de Alcalde de Urbanismo y Sanidad y Medio Ambiente, señores Olivé Serret y Sendra Navarro, en Tarragona nos hallamos en los umbrales de un nuevo y poderoso avance industrial. Se trata, como Vdes. pueden adivinar de los proyectos que abriga Dow Chemical Ibérica, en torno a las ampliaciones de la factoría instalada en nuestro complejo petroquímico, inaugurada en junio de 1966.

En el proyecto presentado a la consideración del Ayuntamiento como es potestativo y del informe emitido por los Servicios Municipales de Ingeniería, se desprende que se trata de montar en terrenos inmediatos a las instalaciones actuales plantas de etileno, benceno, etilbenceno-estireno, polietileno y poliestireno, con una inversión inicial, como —publicábamós ayer—, de 27.000 millones de pesetas. Y decimos inicial porque lo más probable, una vez finalizados los trabajos previstos para un periodo de cuatro años, es que se sobrepasen los 30 mil millones. Según detalles técnicos la superficie que ocuparán las nuevas ampliaciones serán de 27 hectáreas y su funcionamiento no aumentará el consumo de agua procedente del acuífero del Camp de Tarragona, ya de sí bastante reducido, debido a las necesidades de los sectores población, industria y agricultura. Por ello se proyecta utilizar agua del mar para



la refrigeración, montándose asimismo una instalación de ósmosis inversa para depuración de agua de mar y la reutilización de aguas residuales urbanas de bajo contenido salino.

A los efectos de contaminación y conservación del medio ambiente, según manifestaciones del señor Sendra, la empresa dispone de los necesari-

os elementos correctores, como pudo comprobarse a raíz de una visita efectuada por los parlamentarios de nuestra provincia, adoptándose para ello las correspondientes medidas, acorde con las técnicas más depuradas.

Digamos asimismo que la zona donde se pretende instalar las plantas mencionadas, figuran como de Gran Industria en el Plan General de Ordenación Urbana y que el sistema propuesto —leemos en el informe técnico— en líneas generales para la plantas a montar en Tarragona por Dow es correcto y de un nivel de impacto ambiental mínimo y mucho menor que otras semejantes.

Estas son, en síntesis, la manifestaciones de las Tenencias de Alcalde de Urbanismo y Sanidad y Medio Ambiente y el informe emitido por los Servicios de Ingeniería, a las que cabe añadir la creación de nuevos puestos de trabajo en una época de crisis como la que estamos atravesando.

Dow Chemical Ibérica se dispone a instalar cinco plantas para la obtención de productos derivados del petróleo.

El complejo petroquímico tarraconense se afianza y consolida a medida que transcurren los años y su pleno funcionamiento es indispensable para la industria catalana para su mejor desenvolvimiento y desarrollo. Porque se daba la peregrina circunstancia que Cataluña con un consumo del 27 por ciento del total nacional de productos petrolíferos, carecía de las adecuadas instalaciones de refino y sus empresas filiales, encareciendo dichos productos el forzado transporte procedente de otras factorías nacionales y extranjeras. — PETROFILO.

ACL_06/02/1980_1039

Prolongación de la Autovía Salou - Tarragona

A raíz de la aprobación de los Presupuestos Generales de la Diputación y posterior rueda de prensa con la Presidencia y miembros de la Junta de Gobierno, se suscitó el problema de la prolongación de la Autovía Tarragona-Salou, en el tramo comprendido entre el acceso a la Universidad Laboral y el cruce de Torreforta. Cuestión de la que nos hemos hecho eco en varias ocasiones no sólo en orden a la terminación de una obra, sino para evitar sensibles y dolorosos accidentes.

El proyecto citado se incluye en el Presupuesto Extraordinario núm. 26 que en su día aprobó la Corporación Provincial para la realización de una serie de obras y mejoras particularmente en aspectos tan importantes como pueden ser los de asistencia social y modernización y mejora de la red viaria. Los trabajos incluidos se han venido gradualmente ejecutando, demostrándose sin embargo, la prevista prolongación. Entre otras causas según nos manifestó el presidente señor Cailà Mestre porque el último tramo se asienta sobre terrenos del Estado. Como recordarán nuestros lectores a raíz de la construcción de la Universidad Laboral, inaugurada en noviembre de 1956, se planteó la carretera de acceso, corriendo a cargo del propio centro la adquisición de los terrenos, construcción del paso elevado sobre la vía del ferrocarril y prolon-



Plaza de Europa de Salou —antigua «Plaça dels Estany»— final de la Autovía de Tarragona y de donde parte el tramo Salou—Cuatro Carreteras.

gación hasta el mismo "campus" del centro docente. Por tanto es un camino oficialmente calificado de "particular" que se aprovecha para dirigirse hacia Salou. Se trata pura y simplemente de que tales terrenos reviertan a la Provincia a fin de que la actual carretera, si así puede denominarse dado su abandono, se transforme en Autovía de Circulación Rápida. La reserva de terrenos fue tenida en cuenta en su día, cuando se asentaron algunas factorías y sólo falta últimamente las negociaciones creemos, con el Ministerio de Educación y Ciencia, dado que el centro ha sido traspasado por el de Trabajo, para dar paso a la obra. Aquellos veintidos millones iniciales, se han convertido en treinta y siete y según nos manifestaba el señor Magi Miró, será

preciso confeccionar un presupuesto extraordinario para este fin.

Lo único que rogáramos a la Diputación sería la pronta resolución de las gestiones en curso con el sano propósito de que no se demore más la prolongación proyectada, entre otras razones porque la inflación hace inoperantes atractivos y utilitarios proyectos. La Corporación se encuentra en buena situación económicamente hablando ya que la anterior Corporación dejó en caja sustancioso remanente y los ingresos netos no decimos que sobrepasan sino más bien equilibran posibilidades. La propia Presidencia en el pleno último manifestó que el presupuesto ordinario de 1.690 millones cubría la totalidad de las necesidades, circunstancia ciertamente favorable para emprender otros derroteros y fijar un plan concreto de actuación.

Es factible el enlace junto al cruce de Torreforta, una vez solventada la cuestión jurídica con el Estado.

Después de nueve meses y una vez la nueva Corporación se ha hecho cargo de problemas y necesidades de nuestras comarcas nos parece arribado el momento de confeccionar un Presupuesto Extraordinario lo suficiente amplio para continuar la obra emprendida. Que aún siendo mucho lo logrado, el dinamismo de que da muestras la Provincia exige dedicaciones a fin de que nuestros servicios públicos alcancen perfecciones mayores. No puede admitirse que existan turnos de espera de ancianos para ingresar en las Residencias, cuando los presupuestos se liquidan con superavit y el dinero sufre constante deterioro. Como tampoco es aconsejable vegetar cuando son manifiestos la existencia de numerosos problemas por resolver. — PETROFILO.

ACL_13/02/1980_1041

EL AGUA OTRA VEZ

Aparte el contrato suscrito con la empresa "Aiguadolç" para efectuar trabajos de perforación en distintos puntos de la Conca del Gaià, encaminados, caso de resultar positivas tales prospecciones al reforzamiento de caudales que abastecen a la población, otro aspecto no menos interesante, pero mucho más seguro, viene de la mano del proyecto de la Comunidad de Regantes de las Huertas de Tarragona.

Según nuestras noticias se trata de incrementar la aportación de aguas de la "Mina dels tarragonins" —sin canon alguno—, mediante la ejecución de una serie de obras, encargada a una empresa barcelonesa, especialista de tales trabajos en la Conca del Llobregat y en particular entre las huertas del Prat. Antiguísimo minado, aprovechando por nuestros regantes y que ha visto disminuidas sus aportaciones como consecuencia de un desplome en las galerías, circunstancia nada de extrañar debido a la naturaleza del suelo, todo ello fermado por gravas y cantos rodados. En el Pozo Franqués, cuando en 1942 se efectuaron trabajos de ampliación a la busca de mayores caudales, después de la capa de tierra, una de "palets de riu" daba paso a la corriente de las aguas subalveas del Francolí.

A pesar de la sequía existente, el río continúa aportando caudales al mar, circunstancia traducida en regulares volúmenes hidráulicos a partir de la zona de captación de aguas subalveas a nueve kilómetros de las huertas tarraconenses, concretamente junto al Más Blanquet.

En síntesis se trata de colocar una bóveda prefabricada en las proximidades del Molí de



l'Horta, junto al Más de Plana, rectificando la curva existente por una conducción recta hasta la misma boca de la mina. El caudal actual se estima entre cinco y seis "regadores" unos 240.000 litros hora aproximadamente y tras el estudio

efectuado por los servicios Técnicos Municipales, se podrá duplicar el caudal de no surgir imponderables. Si en plena sequía contribuye con estos caudales, excusamos decirles que, una vez superada la actual situación climatológica, serán mayores las cantidades que pueden alcanzar los depósitos de distribución de la ciudad. El plazo de ejecución de tales trabajos se han fijado en tres meses y aún cuando se inicie la temporada de riego intensivo por parte de nuestros agricultores es de esperar en la existencia de agua suficiente para potenciar el abastecimiento ciudadano. Porque no se trata de agua simplemente, sino líquido elemento en buenas condiciones de potabilidad que nos ayude a salvar las dificultades actuales, pues tengase asimismo en cuenta de que se encuentran en plenas gestiones cerca del Banco de Crédito Local la consecución de 150 millones de pesetas para el aprovechamiento de los caudales fluyentes del Francolí, según concedió de 350 litros por segundo de la Confederación Hidrográfica del Pirineo Oriental. Es obra que inició la anterior corporación y que debe rematar el actual Ayuntamiento, según se desprende de los acuerdos últimamente recaídos.

Con los trabajos de reparación la "Mina dels tarragonins" puede duplicar los caudales aportados.

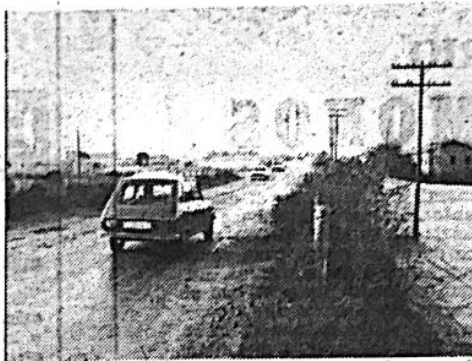
A la espera pues del resultado de las prospecciones en la Conca del Gaià, previo acuerdo con los Municipios de Salomó y Montferri —psicológicamente es este uno de los peores momentos, debido a la "secada" para proseguir las negociaciones—, es factible con una inversión relativamente modesta, creemos que 5 millones, reparar la "Mina dels tarragonins", con el fin de duplicar las aportaciones hidráulicas. Como decíamos no ha mucho en estas mismas columnas al tratar del eterno problema de las aguas —¿cuántas crónicas habremos escrito a lo largo de los años!— no hay más cera que la que arde, que diría el castizo y ante tantas escases a ella debemos sujetarnos. Muy a pesar nuestro claro está. — PETROFILO.

ACL_01/03/1980_1044

LA AUTOVIA TODAVIA

Aunque parezca un contrasentido titular la presente crónica en los términos que lo hemos hecho, cuando la "non nata" Autovía Tarragona-Salou, duerme el sueño de los justos en no importa qué negociado o departamento, la reiteración del tema viene obligado por la misiva de Calvet, publicada en la sección de "Cartas al Director". Calvet, en cuyo seudónimo se escuda una personalidad enteradísima y profundo conocedor de los problemas tarraconenses y provinciales rebatí nuestros supuestos de forma que no ha lugar a dudas. Siempre habíamos creído que la carretera de acceso a la Universidad Laboral había sido construida sobre terrenos expropiados al efecto. El cartel que por espacio de varios años se ofrecía a lo ancho del camino, partía de una falsedad por todos ignorada cual era que la vía a lo largo de sus dos terceras partes se había asentado sobre el camino público que desde Tarragona se dirigía a Valencia. Prueba de ello fue que cuando se construyó el ferrocarril que enlazaba nuestra Ciudad con la vecina de Reus, la Compañía concesionaria tuvo que respetar el paso construyendo uno superior, doblado en 1956 con la construcción de un segundo paso que soslayara la línea férrea de Valencia.

En el "Mas de la Brossa", junto a la "Creu dels Morts", se iniciaba el "Cami Vell de Salou" pasando por el "Mas de Casas" hacia el "de la Pineda", prosiguiendo después el itinerario. Dicho en otras palabras, los supuestos derechos de la Universidad Laboral acerca del acceso, carecen



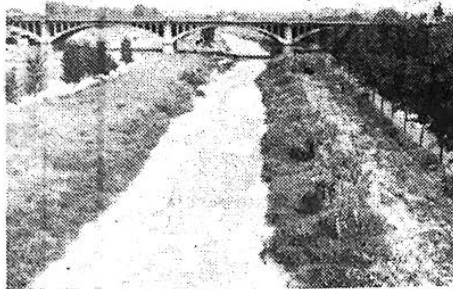
de valor y por tanto, desaparece con ello el último obstáculo legal que impedía la prolongación de la Autovía hasta el cruce de Torreforta. En su día y, en previsión de ello, se alinearon las factorías de manera que existiera el suficiente espacio para posibilitar el tendido de dos carriles por banda mediante el desdoblamiento de la carretera actual. Tramo lleno de baches y peligroso, según hemos escrito en varias ocasiones y que, de vez en cuando el Servicio de Vías y Obras de la Diputación, se encarga de reparar sumariamente en espera de la resolución del contencioso

de valor y por tanto, desaparece con ello el último obstáculo legal que impedía la prolongación de la Autovía hasta el cruce de Torreforta. En su día y, en previsión de ello, se alinearon las factorías de manera que existiera el suficiente espacio para posibilitar el tendido de dos carriles por banda mediante el desdoblamiento de la carretera actual. Tramo lleno de baches y peligroso, según hemos escrito en varias ocasiones y que, de vez en cuando el Servicio de Vías y Obras de la Diputación, se encarga de reparar sumariamente en espera de la resolución del contencioso

Aguas del Francolí

Es curioso lo que ocurre el presente año. Falto de lluvias —arrastramos un déficit bastante considerable desde hace un quinquenio— hemos visto como las aportaciones del Francolí al mar han sido más o menos intensas, pero constantes siempre a partir de primeros de octubre. Se incrementaron con las precipitaciones de finales del indicado mes para continuar, si bien cada vez más escuálidas hasta bien entrado el mes de junio. Cuando, normalmente, a partir de los primeros días del presente mes, al manifestarse una gradual elevación de las temperaturas es cuando el Francolí disminuye automáticamente caudales.

Resulta tan evidente, que la semana pasada —nos place observar el lento discurrir de aguas superficiales ante la salinización de nuestros pozos—, cuando se acentuó el calor, nuestro pequeño río quedó completamente seco. Pero hemos ahí que incipinados temporales, poco frecuentes a estas alturas, favorecen la aportación de nuevas aguas. El pasado jueves estaba prácticamente seco el lecho cuando nuestro Observatorio Meteorológico registró 24 litros por metro cuadrado como cantidad de lluvia recogida. El pasado domingo, atravesamos el Francolí a la altura de Morell, por la carretera que une la general de Valls con la



El Francolí a su paso por Tarragona, en la fotografía captada por Segú Chinchilla, espectáculo poco frecuente de nuevas aportaciones de agua al mar, dado lo avanzado de la estación.

de Poble de Mafumet y pudimos observar que de nuevo, el Francolí reemprendía sus aportaciones al mar. Excusamos decirles que los fuertes chaparrones de la noche del domingo al lunes y hasta bien entrado el día, se han traducido en otros 24,6 litros exactamente por metro cuadrado. Lluvias beneficiosas para nuestra agricultura y arbolado —en un país seco como el nuestro la humedad siempre es positiva aún alcanzando índices de saturación— y para todos en general hasta el punto de haber descendido las temperaturas, mandando fuentes y manantiales.

Para los tarraconenses en particular, tiene importancia cuanto afecta al río porque precisamente en la sesión que celebrará hoy la Corporación Municipal, se someterá a la aprobación del

planteado. Contencioso que no es tal por cuanto, Calvet nos demuestra que las dos terceras partes de la vía de acceso se asentó, hace veinticinco años, sobre la vieja calzada, pisada por tantas y tantas generaciones de labradores tarraconenses.

A la vista de ello, no podemos por menos que porfiar nuevamente en la cuestión planteada o sea la pronta ejecución de proyecto de prolongación de la Autovía hasta enlazar con la carretera general de Valencia. Como decíamos en uno de nuestros escritos últimos, el citado proyecto está incluido en el Presupuesto Extraordinario número 26, aprobado por la Corporación Provincial para la mejora de los centros asistenciales y modernización de la red viaria, con un presupuesto inicial de 33 millones que ahora suponen ya una inversión de 77 con unas perspectivas de aumento que nos vienen fijadas por las periódicas reuniones de la OPEP organismo que tiene la sartén por el mango —valga la expresión— en el aumento y suministro de los productos petrolíferos y, por tanto, de nuestros índices inflacionistas. El proyecto está bloqueado y, por tanto, hay que agilizarlo burocráticamente

El acceso a la Universidad Laboral se asienta en sus dos terceras partes sobre la calzada del "Cami Vell" de Salou.

hablando, de manera que muy pronto puede anunciada el correspondiente concurso subasta, fase previa a la ejecución de las obras. Lo demanda la seguridad de nuestros conductores y obliga a ello, el hecho, ciertamente decisivo, de que el concepto de "camino particular" se ha trocado en simple remedo ante la realidad de unos derechos, por la mayoría desconocidos y que Calvet se ha encargado de puntualizar.

PETROFILO

ACL_08/05/1980_1054

Pleno el contrato de préstamo con el Banco de Crédito Local por importe de 19.874.000 pesetas para dotar al presupuesto extraordinario que ha de atender la construcción de la "resclosa" y la instalación de la correspondiente estación depuradora.

Los trabajos se han iniciado ya y precisamente debe aprovecharse la época de estiaje para recrecer la pequeña presa, originaria del Rec Major, para proseguir después con la ejecución de las obras previstas en el proyecto que supone el aprovechamiento de 350 litros por segundo de aguas superficiales en los nueve meses del año que suele el Francolí aportarlas a lo largo de su recorrido por tierras de las Montañas de Prades, Conca de Barberá y Camp de Tarragona.

Si a esta solución transitoria —antes de un año podrían terminar los trabajos—, añadieramos la resolución del contencioso entre los Ayuntamientos de Salomó y Montferri y "Aiguadolc", para conseguir contribuciones de la cuenca del Gayá en orden al abastecimiento de la población tarra-

Los 350 litros por segundo, unido a la resolución del contencioso con los Ayuntamientos de Salomó y Montferri podrían paliar la penosa situación del abastecimiento tarraconense.

conense, salvaríamos satisfactoriamente el bache actual hasta tanto las aguas del Ebro, como fruta madura, y lógica vienen a apagar nuestra ancestral sed, atendidos que los recursos propios se demuestran insuficientes hasta la saciedad.

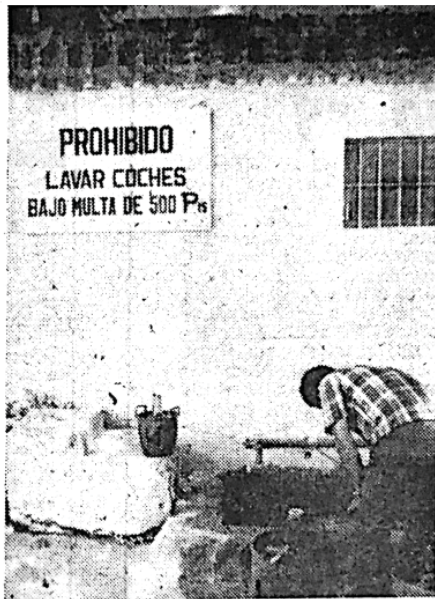
PETROFILO

ACL_25/06/1980_1061

SEQUIA

Parece inoportuno escribir acerca de la sequía en el preciso momento que se han iniciado los primeros chaparrones tormentosos, preludio del venidero otoño. La lluvia caída en la noche del martes al miércoles parece indicar que, de momento, plantas y árboles recibirán aquella agua tan ansiada y necesaria por todos.

Por que la "seca", hace estragos en todos los órdenes, como lo demuestran las preocupaciones cada vez más extendidas en nuestros pueblos y comarcas. La red de corresponsales de nuestro Diario, plasman en sus escritos inquietudes, por cuanto los manantiales se agotan y las fuentes han dejado de manar. Pozos incluso que no se habían secado, muestran serios descensos de niveles y, en general el clamor es unánime, en espera de las precipitaciones septembrinas. Porque los chubascos agosteos, alcanzan áreas muy limitadas, como es el caso de Tarragona que llovió en el casco urbano y en cambio en La Oliva no cayó una sola gota. No nos referimos, claro está, a la tormenta última —22 litros por metro cuadrado—, sino la lluvia caída el día anterior a San Magin, que solo sirvió para regar nuestras calles. Dentro de la penuria general, los tarraconenses nos vamos defendiendo a base de agua salada. Impotable para hombres y árboles, pero servible para las faenas domésticas. Por otra parte, prosiguen satisfactoriamente los trabajos de construcción de la nueva reselosa en las inmediaciones del Pont del Diable que aligerará nuestros males, una vez recogidos los caudales fluyentes del Francolí. Su terminación está prevista para Junio del año próximo, pero si se forzara el ritmo de trabajo, tal vez en la primavera



La sed de Tarragona una vez más puesta de manifiesto en esta foto de Archivo. Manan las fuentes de La Oliva, mientras el cartel señala la penalización consiguiente en caso de lavar coches.

que viene, podríamos recoger aquellas aguas que van a parar al mar, aliviando en gran manera las incomodidades actuales.

OBRAS DE DESDOBLAMIENTO

Largo calvario y acusados paréntesis en la cuestión de la prolongación de la Autovía Tarragona-Salou hasta el cruce de Torreforta. Decimos cuanto antecede porque desde que se redactó el proyecto hasta su resolución definitiva media amplio período. En un principio el presupuesto era de 22 millones, después pasó a 40 y ahora nos encontramos con el acuerdo de modificación de precios, ascendiendo el total a 70 millones en números redondos. Hemos perdido pues lamentablemente el tiempo, con los perjuicios consiguientes, incididos en una obra a todas luces necesaria.

La serie de accidentes así lo avalan y las condiciones que suponen para el automovilista discurrir por una autovía en perfectas condiciones y una carretera —prácticamente un camino venial— sumariamente asfaltada. Hubo sus gestiones porque los terrenos se nos decía que pertenecían a la carretera de acceso a la Universidad Laboral, cuando se ha demostrado fehacientemente que las tres cuartas partes del trazado correspondían al Camí Vell de Salou, de dominio público, municipal, por más señas.

Resuelta pues la cuestión de los terrenos, se



Carretera Nacional 340, de Valencia a Barcelona, junto al puente sobre el Francolí e inmediaciones del cruce de Torreforta.—(Foto Archivo)

ha actualizado nuevamente el expediente y, en esto estamos, tanto más cuanto fue incluido en el Plan de Modernización y Mejora de la Red Viaria Provincial llevada a cabo por la Diputación. Concretamente partida, pendiente sólo de la oportuna licencia de la Administración. Paso previo para

En Reus los tintes son más dramáticos, toda vez que el pantano alcanza cotas y bajos niveles. El agua está racionada, lo mismo que en muchos de nuestros pueblos que se abren los grifos dos o tres horas al día. Es mal de todos y, en particular, de las poblaciones del interior, sobre todo la Terra Alta, ya de si seca, el Priorat y la Conca de Barberá. Valls resiste con más o menos fortuna y por ahora Tortosa, no se queja, seña evidente de que tiene resuelta la cuestión.

Leemos en nuestro colega "La Mañana" de Lérida que en Les Garrigues, la situación es mucho más apurada, siendo actualmente ocho los pueblos a los cuales debe suministrarse agua mediante el empleo de camiones cuba con un promedio de 66 litros por habitante y día. En fin que es problema endémico del que no podemos sustraernos, con el pavoroso contraste de que en los países de centro Europa se pierden las cosechas por exceso de lluvias y en los mediterráneos por carencia de precipitaciones. En Holanda, Bélgica, norte de Francia y parte de Alemania y no digamos Inglaterra, el mal tiempo ha sido la tónica general hasta transcurrida la primera quincena del pasado mes de Julio. Bajas temperaturas, cielos encapotados y plomizos y agua a raudales, con periodos de seis semanas de lluvias seguidas.

En todos nuestros pueblos y comarcas está causando estragos, con racionamiento de tres y dos horas diarias de agua como máximo.

La tierra no puede absorber tanta humedad y en cambio en nuestros lares está sedienta. Perjuicios para todos en definitiva porque en el norte mucha humedad y poco sol y, por nuestra parte, mucho sol y escasa humedad. ¡Qué le vamos a hacer si la naturaleza muestra sus veleidades.

PETROFILO

ACL_29/08/1980_1070

anunciar el correspondiente concurso subasta e inmediato comienzo de los trabajos. Trabajos urgentes por las razones anteriormente apuntadas y porque se nos dispara nuevamente la inflación —decíamos no ha mucho en estas mismas columnas, que temblamos cuando se nos anuncia una reunión de la OPEP—, haciendo inoperantes tantos proyectos, entre los que podríamos incluir el que nos ocupa y por la consecución del cual, hemos quemado no pocas de nuestras energías. Basta reparar las colecciones del Diario para comprobar el aserto.

¿Nos hallamos en el umbral de una pronta realización de las obras de desdoblamiento de la actual carretera hasta el cruce de Torreforta? Esta es la cuestión que desearíamos prontamente dilucidar.

¿Nos hallamos en el umbral de una pronta realización de la prolongación de la Autovía Tarragona - Salou hasta el cruce de Torreforta?

dada, porque el tiempo apremia. Se dispone de los recursos necesarios y es altamente necesaria, su puesta en servicio en evitación de sensibles y dolorosas desgracias. — PETROFILO.

ACL_19/12/1980_1087