



UNIVERSITAT POLITÈCNICA  
DE CATALUNYA  
BARCELONATECH

## *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.











“Las fuentes de riqueza sobre las que radica el futuro de Tarragona podemos resumirlas en tres partes esenciales. La primera de ellas se refiere al tráfico portuario, estrechamente unido a las comunicaciones ferroviarias, mientras que la segunda abarca el turismo y atracción de forasteros. La tercera y última, esta constituida por la gradual y paulatina industrialización de la ciudad, mediante la instalación de nuevas industrias y centros de riqueza que vengan a llenar el vacío que en este aspecto se deja sentir.”\*

“Industrialización de la ciudad”

\*Fragmento de la primera crónica de Petrófilo con relación al fenómeno de industrialización de Tarragona. *Diario Español*, 7/12/1949



# 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







LIBRO I | VÍAS Y ENTREVÍAS

LIBRO II | LA CRÓNICA URBANA DE PETRÓFILO

LIBRO III | COMPILACIÓN GRÁFICA Y DOCUMENTAL



LIBRO II

LA CRÓNICA URBANA  
DE PETRÓFILO





## A guisa de introducción

Toda iniciativa que conduzca al mejoramiento del contenido y continente tarraconense ha de merecer nuestra atención. La disparidad de criterios que pueda haber entre las opiniones, si todas están inspiradas en el amor a Tarragona, no hacen más que servir a Tarragona. Nadie puede entronizarse como defensor exclusivo de lo que a la ciudad conviene, y nadie ha de sentir que surjan contrapuestas soluciones a los problemas planteados o a la urgente primacia en resolverlos. Esto es lo sano y sereno. Airlando las cuestiones locales, sometiéndolas a crítica razonada y cortés, no haremos más que beneficiar a la administración local. La Prensa en ese sentido ha de cumplir con su misión y es nuestro deseo poder hacerlo de la mejor manera posible, poniendo de relieve todo lo que es problema o aspiración y velando cuanto pueda tener resabio personalista. Ni el redactor que esto escribe pretende obtener cargo alguno, ni tras de él se esconde nadie que a él aspire, ni tampoco si dirige una observación o incluso una crítica negativa debe interpretarse en sentido personal, que es el peor de los sentidos cuando la crítica es pública: si esto reconocemos, afirmado esta que nosotros no hemos de usarlo jamás, ni nadie ha de ver en estos comentarios lo que en ellos no está. Lo que pretendemos decir lo expondremos claramente, con el afán de ser atendidos y sabiendo también que, estando sujetos a error, podemos equivocarnos. En un terreno de cordial buena voluntad, lectores, Prensa y organismos locales podemos llegar a una colaboración más efusiva y cordial que hasta ahora, y hacer que las cosas, dentro de lo hoy humanamente posible, marchen por un terreno de mayor comprensión y mejor. — PETROFILO.

## Introducción

Luis María Mezquida<sup>1</sup> narró cuarenta años fundamentales del desarrollo urbano de Tarragona a través de sus crónicas periódicas en el *Diario Español*, hoy *Diari de Tarragona*. Bajo el pseudónimo de *Petrófilo* –amigo de las piedras– firmó alrededor de 8.000 crónicas entre el 8 de febrero de 1945 y el 8 de julio de 1983. Gran aficionado a la arqueología, miembro del Sindicato de Iniciativas y Turismo y protagonista de la sociedad civil tarraconense, introdujo con su trabajo un retrato escrito sobre la ciudad, acompañando puntualmente su desarrollo industrial y urbano.

El interés de la crónica de Petrófilo es sustancial principalmente por la oportunidad periodística del momento, por la necesidad de información y por un interés gubernamental en dosificarla. Convirtió en noticia los pequeños acontecimientos que poco a poco transformaban la ciudad y que el ciudadano podía percibir día a día. Sus crónicas, encadenadas semanalmente, dejaban constancia de la progresión urbana en la ciudad y sus alrededores, y constituyen hoy –y en su conjunto– un documento excepcional depositado en las hemerotecas a la espera de ser trabajado. Entre tanto, este documento anejo, y de la mano del trabajo de inventario de Francesc Barriach y Maria Elena Virgili publicado en 2007,<sup>2</sup> ha seleccionado y comentado 454 artículos que han servido de soporte documental a los trabajos para elaborar la tesis relacionada.

En la primera etapa de esta investigación se seleccionaron 1.295 títulos de artículos, de los 8.000 que Petrófilo publicó, y que aparentemente trataban sobre el desarrollo urbano de Tarragona. En una segunda etapa se localizaron, fotografiaron y leyeron los títulos seleccionados, a la vez que se recopilaban los más interesantes para

el objetivo de esta investigación, pero anotando que la notoriedad de este documento periodístico aporta mayor valor en su conjunto que por separado, pues permite un análisis en muchas direcciones. Este registro de información escrita complementa a la cronología documental que se ha ido recopilando en el transcurso de esta investigación. Muchos de los textos escritos por Petrófilo se convierten en excelentes complementos de las imágenes históricas que se han seleccionado de los archivos históricos y fotográficos, y una vez leídos y ordenados, algunos constituyen el mejor pie de foto para una clara comprensión de las imágenes trabajadas.

Este ejercicio, también organizado cronológicamente, detecta interesantes coincidencias y correspondencias entre momentos destacados en el desarrollo industrial de Entrevías y su zona de influencia. A lo largo de los años, las crónicas van repitiendo títulos o haciendo hincapié en cuestiones urbanas relativas al progreso industrial y a las carencias básicas de los barrios periféricos que han aportado valiosa información a esta investigación. Todo un recorrido por la problemática urbana que generó tanto el periodo de posguerra como el desarrollismo económico de Tarragona, y un sistema lógico de acumulación de información para detectar aquellos acontecimientos y referencias que incidieron sobre el desarrollo de Tarragona y sus Entrevías.

Una primera clasificación del índice de artículos nos muestra la escasa trascendencia urbana del quehacer diario en la ciudad entre 1945 y 1950. A partir de 1952, la construcción de la Universidad Laboral y los primeros asentamientos industriales animan estas crónicas,

1. Periodista y escritor. Colaborador del *Diario Español*. Autor de los libros: *La batalla del Ebro. Guía de Tarragona y su provincia*, *Jornadas catalanas en Extremadura*, *Tarragona*, *París 1957*, *La batalla del Segre*.

2. *Petrófilos. Índex d'articles de Lluís M. Mezquida al Diario Español (1945-1983)*. Francesc Barriach y M. Elena Virgili. Sindicat d'Iniciativa i Turisme de Tarragona, mayo de 2007.



principalmente por las consecuencias urbanas de estas iniciativas. A medida que se va consolidando el desarrollo económico en el poniente de Tarragona surgen problemáticas que interesan a la opinión pública: la falta de viviendas, los problemas con el suministro de agua, las escuelas y el saneamiento concentran la mayoría de los títulos. Desde un primer momento, el puerto siempre está presente en las crónicas. De forma periódica se informa del constante incremento del tráfico portuario y de sus ampliaciones, así como de los sucesivos proyectos de desvío del río Francolí a partir de 1970. La relación cronológica de los títulos seleccionados va construyendo una estructura concatenada de relaciones causa-efecto. Son numerosas las referencias a las inversiones de mejora y modernización de la red viaria y ferroviaria. El incremento del tráfico de mercancías por la rápida industrialización requiere sucesivas ampliaciones portuarias que repercuten también en sustanciosas inversiones económicas. Toda esta actividad atrae a población que necesita viviendas y otros servicios. Los problemas de vivienda, de escolarización, de suministro de agua y electricidad protagonizan muchas de las crónicas en los años sesenta.

Tampoco pasa desapercibida en las crónicas la importancia estratégica que está adquiriendo el Camp de Tarragona durante los años del desarrollismo. Los debates sobre la relación Reus-Tarragona y las conexiones entre el resto de las poblaciones históricas y emergentes del Camp son objeto de interés mediático también. A partir del año 1979 se empieza a identificar al Camp de Tarragona como un ámbito territorial de naturaleza metropolitana. Aunque Mezquida intenta concentrarse en el ámbito de la ciudad, le resulta inevitable hacer constantes referencias a las nuevas sinergias que el desarrollo aporta a este territorio. Las referencias

a edificios singulares se reparten proporcionalmente a la intensidad de sus construcciones, desde la Fábrica de Tabacos, los cuarteles, el Gobierno Civil, los puentes sobre el río, las nuevas industrias, escuelas y equipamientos, iglesias, etc. Ya a finales de los setenta refleja en sus crónicas el intenso emerger económico de Tarragona, que también conlleva importantes molestias a la ciudadanía, como la problemática con los olores y el riesgo tecnológico de las químicas, los problemas en el saneamiento, el déficit de agua y los primeros planes del trasvase del Ebro. Ya en los ochenta, se hace eco de la primera crisis económica que afecta al territorio, ya que por primera vez desciende el volumen de tráfico portuario y surgen los problemas derivados del paro, de la constante precariedad de viviendas y de la carencia de transporte público. Así mismo, se producen los primeros problemas de contaminación de las playas por fuel y residuos.

Profundizando en sus crónicas podemos establecer los siguientes periodos diferenciados, en función de la importancia del hecho urbano en su producción periodística.

**1945-1950.** En estos cinco primeros años, que coinciden con un duro periodo de posguerras, los artículos más urbanos de Mezquida pasan muy desapercibidos por su escaso interés, en correspondencia con una nula actividad en este sentido en la ciudad. No obstante, de su lectura se extrae una preocupación por el deficiente abastecimiento de la ciudad, por sus escasas infraestructuras en comunicaciones y por la escasez de vivienda. Todos ellos efectos de la guerra civil y de la falta de inversiones acumulada. Destaca también la referencia a algunos de los edificios que en ese momento tienen protagonismo en la ciudad: la Escuela del Trabajo, la nueva prisión provincial y la reconversión de los

antiguos cuarteles militares. Ninguna referencia a industrias. Durante este periodo, pocas novedades ocurren en Entrevías. La poca actividad industrial del momento se concentra en la primera periferia industrial de Tarragona, el sector sur del Rec Major y, ocasionalmente, al lado de la carretera de Valencia.

**1951-1959.** El periodo más autárquico de la dictadura franquista representa para Tarragona una importante mejora en sus infraestructuras ferroviarias y un primer posicionamiento como destino de referencia para las inversiones del régimen. Mezquida toma nota de las importantes decisiones que el Gobierno y la Diputación, principalmente, resuelven con relación a la construcción en Tarragona de importantes equipamientos para servicio del noroeste de país: la Ciudad residencial y la Universidad Laboral. La doble vía y la electrificación de las líneas ferroviarias ayudan a mejorar este servicio entre Reus y Tarragona y entre Barcelona y Madrid, a su paso también por Tarragona. Para Mezquida, la expansión de la ciudad tiene su punto neurálgico en la construcción de la plaza Imperial Tarraco, el nuevo puente sobre el río y la apertura de la avenida del Francolí (avenida de Roma), insistiendo en comparar estas operaciones urbanas con otras de repercusiones similares en Barcelona (plaza Francesc Maciá y avenida de la Diagonal). Nuevas edificaciones, como el Gobierno Civil, se proyectarán en torno a este núcleo urbano que también será protagonista, junto con la playa del Miracle, en el debate sobre la nueva estación del ferrocarril en la ciudad. Mezquida detecta a través de sus crónicas el interés por los terrenos entrevías más cercanos a la desembocadura del río, informando de las primeras implantaciones industriales en la zona y, que después se verán incrementadas por un hecho muy relevante del momento, la aprobación del Plan de Urgencia

de Descongestión Industrial de Barcelona (1959), dentro del ambicioso Plan de Urgencia Social de Barcelona (1958), que multiplicará la velocidad de implantación de industrias en Tarragona a lo largo de los años sesenta y hasta la aprobación de los primeros planes de desarrollo (1964).

**1960-1964.** Para Mezquida, el interés informativo en estos cuatro años decisivos se centra en los incrementos de actividad industrial y portuaria que desatan otras necesidades por resolver: el problema de la vivienda, el colapso de las infraestructuras y los primeros efectos de la nueva Ley del Suelo (1956), que se traduce en la redacción y aprobación de la primera planificación moderna de la ciudad y sus alrededores. Los efectos del Plan Nacional de Estabilización Económica (1959) supuso para Tarragona un incremento de la inversión extranjera, principalmente en industria, por la mejora de las condiciones de competencia, la llegada de nueva tecnología y la existencia de aranceles proteccionistas. Durante estos años, Mezquida no deja de anunciar la llegada de grupos internacionales de la industria química. En 1961 la mayoría de las factorías implantadas hoy en Tarragona ya habían adquirido terrenos en el sector Entrevías.

Las crónicas de Mezquida incrementan durante estos años su interés por los asuntos más urbanos de la acción política del momento. Si en los años cincuenta el promedio de artículos sobre esta temática oscilaba en torno a quince o dieciocho, en la primera mitad de los sesenta no bajaban de veinticinco, llegando a treinta y dos en 1960. Teniendo en cuenta la frecuencia semanal aproximada de sus artículos, los de temática urbana llegaban a copar gran parte de las cincuenta y dos crónicas por año.

**1965-1975.** Decenio en el que Mezquida tuvo oportunidad de relatar los años más intensos del desarrollo industrial de la ciudad que despliegan las políticas diseñadas por los diferentes Planes de Desarrollo y la dificultad en encajar un éxito que rápidamente se tornó en necesidad de mayores y mejores comunicaciones. Autopista y refinería tuvieron su índice de popularidad acorde a su interés estratégico, así como la planificación de una red viaria de alta capacidad, que insistía en la triangulación como mejor mecanismo de relación. Puntualmente, las crónicas sacaban a la luz los desajustes urbanos y sociales que deparó tal acumulación de inversiones y necesidades en poco tiempo: el chabolismo y los precarios servicios públicos merecieron suculentas críticas del autor, eso sí, bien equilibradas con la periódica propaganda gubernamental en aras de la industrialización y modernización de la ciudad.

**1976-1983.** Etapa final del trabajo informativo de Mezquida que se vuelca en la demanda de soluciones a los problemas de la acumulación de realidades y necesidades surgidas por la dinamización y posterior drástica ralentización y paralización de una economía en recesión nacional, en un marco de crisis internacional. Un primer frenazo después de veinticinco años de desarrollo que tropieza, además, con unas infraestructuras a medio hacer, con un puerto cercenado por una desembocadura incómoda y por la ocupación industrial del litoral, y con la ineficacia de una estructura urbana improvisada en la periferia industrial al otro lado del Francolí. **Se despide, pues, con un alegato a la unidad física, política y social de un Camp de Tarragona que siempre se ha resistido a ser manipulado por una sola causa.**

# PETRÓFILOS

Índex d'articles de Lluís M. Mezquida  
al *Diario Español*  
(1945-1983)







## Títulos seleccionados

454 títulos ordenados cronológicamente

Selección y comentarios de artículos de la publicación: Barriach, Francesc. Virgili, M. Elena. Índice de artículos de Lluís M. Mezquida en el *Diario Español* (1945-1983). Editado por el Sindicat d'Iniciativa i Turisme de Tarragona. 2007

- 21 1945  
21.02.1945 Las ruinas del Cuartel del Carro  
18.12.1945 Ante la vergüenza tarraconense del Cuartel del Carro
- 25 1946  
30.01.1946 La nueva estación de ferrocarriles  
19.07.1946 El problema de la vivienda  
03.09.1946 Próxima urbanización de una extensa zona tarraconense  
17.10.1946 La entrada de la Ciudad transformada
- 29 1947  
16.07.1947 Un plan que finaliza  
30.08.1947 El acceso al puerto
- 33 1948  
13.08.1948 La Escuela del Trabajo  
31.08.1948 Las comunicaciones con Tarragona  
08.12.1948 Las casas del Cuartel de San Agustín  
30.12.1948 La nueva prisión provincial
- 37 1949  
30.04.1949 Reus-Tarragona  
17.05.1949 Reus-Tarragona  
13.11.1949 La doble vía Reus-Tarragona  
07.12.1949 Industrialización de la Ciudad
- 41 1950  
11.06.1950 Industrialización de la ciudad  
05.07.1950 El agua, tema obligado  
10.09.1950 Obras en proyecto  
19.10.1950 Nuevo poblado
- 45 1951  
04.04.1951 Comunicaciones ferroviarias  
02.06.1951 Perspectivas urbanísticas  
27.07.1951 Ciudad Residencial  
04.08.1951 Fábrica de aluminio  
02.10.1951 Escuelas de Torreforta  
08.11.1951 Día del urbanismo  
10.11.1951 Las carreteras  
16.11.1951 El puerto
- 51 1952  
10.01.1952 Universidad Laboral  
30.01.1952 Cuestiones ferroviarias  
29.02.1952 Filovías Reus-Tarragona  
22.06.1952 Enlaces ferroviarios  
10.07.1952 Ciudad de Realidades  
12.07.1952 Presupuesto extraordinario  
22.07.1952 Acceso a la ciudad  
09.08.1952 El gas en marcha  
14.08.1952 Universidad Laboral  
28.08.1952 Combinación ferroviaria  
01.10.1952 Filovías Reus-Tarragona  
16.10.1952 Cuestiones ferroviarias  
29.10.1952 Industrialización de la ciudad  
05.11.1952 Carretera de Salou  
09.11.1952 Transformación de la Ciudad
- 61 1953  
23.01.1953 Puente sobre el Francolí  
04.02.1953 Nueva industria  
14.03.1953 Plaza Imperial Tarraco  
17.03.1953 Viviendas  
20.03.1953 Bcn-Tgn-Reus enlazadas por vía férrea  
01.04.1953 Fábrica de sulfato amónico  
30.04.1953 Reus-Tarragona  
19.05.1953 Dos ciudades  
19.06.1953 El Problema del agua  
08.07.1953 Dos edificios  
11.07.1953 Momento urbanístico  
24.07.1953 Viviendas protegidas  
08.08.1953 Ordenación de las playas  
11.09.1953 La Universidad Laboral en marcha  
12.09.1953 Electrificación ferroviaria Bcn-Tgn-Reus  
02.10.1953 Auge de la fábrica de Tabacos
- 71 1954  
07.01.1954 Nuevo puente  
17.02.1954 Tarragona marcha  
16.03.1954 Importantes noticias  
01.04.1954 Reus-Tarragona  
18.05.1954 Ordenanzas de la Plaza Imperial Tarraco  
21.05.1954 La Universidad Laboral en marcha  
02.06.1954 Tarragona en Madrid  
05.06.1954 Carretera a Salou  
20.06.1954 Tarragona-Salou
- 22.07.1954 Estación Ferroviaria  
25.07.1954 Industrialización  
28.07.1954 Estación de Ferrocarril  
17.09.1954 Nuevas carreteras  
21.09.1954 Tarragona-Salou  
14.10.1954 Plaza Imperial Tarraco  
05.11.1954 La Universidad Laboral en marcha  
24.11.1954 Carretera de Tarragona-Reus  
08.12.1954 Hacia una importante mejora  
09.12.1954 La nueva estación  
23.12.1954 Obra de trascendencia
- 83 1955  
12.01.1955 Expansión de la ciudad  
13.01.1955 Actividades portuarias  
26.01.1955 El puerto y sus posibilidades  
16.03.1955 El nuevo edificio del Gobierno Civil  
20.03.1955 Electrificación de ferrocarriles  
25.06.1955 Nuestra primera industria  
01.07.1955 Agua para Vilaseca y Salou  
28.09.1955 El Nuevo Gobierno Civil
- 89 1956  
03.01.1956 Tarragona 1956  
17.01.1956 Viviendas protegidas  
10.02.1956 Transformación de la ciudad  
27.03.1956 Semáforos  
16.05.1956 Nueva Estación  
17.05.1956 Presupuesto Extraordinario  
08.06.1956 El Puente del Francolí  
20.06.1956 Próxima inauguración  
14.07.1956 Presupuesto extraordinario  
02.09.1956 La Plaza de la Imperial Tarraco  
03.10.1956 Electricidad para Tarragona  
04.10.1956 Nuevas industrias  
25.11.1956 Hacia la cobertura de la zona viaria inmediata al Balcón del Mediterráneo  
15.12.1956 Ampliación del puerto  
28.12.1956 Detalles de engrandecimiento en la ciudad
- 99 1957  
09.01.1957 Próxima inauguración  
24.01.1957 Estación "Termini"  
26.01.1957 Una gran factoría

- 27.02.1957 Nuevo Gobierno Civil  
25.05.1957 Mejora ferroviaria  
14.06.1957 Importante empresa en nuestra ciudad  
27.09.1957 Industrialización de la ciudad  
05.12.1957 Industrialización de la ciudad
- 105 **1958**  
04.01.1958 900.000 Toneladas  
19.04.1958 Proceso de Industrialización  
20.04.1958 Nuevas fábricas  
25.04.1958 La Estación ferroviaria  
21.05.1958 La avenida del Francolí  
02.07.1958 La Pirelli en Tarragona  
05.07.1958 La avenida del Francolí: una pronta realidad  
30.08.1958 La Fábrica de Tabacos y su vinculación a la ciudad  
04.09.1958 Anuncio de expropiación  
05.09.1958 La carretera de Salou  
07.11.1958 El Serrallo  
24.12.1958 Regalo de Navidad
- 113 **1959**  
27.01.1959 Construcción de viviendas  
31.01.1959 Nuevas industrias  
03.02.1959 Nueva fábrica (Siata Española S.A.)  
02.04.1959 Urbanización de calles  
18.04.1959 Estación ferroviaria  
07.05.1959 Reus-Tarragona  
21.05.1959 Avenida de Roma  
29.05.1959 Escuelas de Torreforta  
10.06.1959 La marcha del puerto  
12.06.1959 Puente y Avenida  
21.10.1959 Escuelas en Torreforta  
26.11.1959 El Polígono Industrial
- 121 **1960**  
23.04.1960 Ordenación ferroviaria  
26.04.1960 Túnel ferroviario  
18.05.1960 Desviación de líneas férreas  
21.05.1960 Carretera de circunvalación  
20.07.1960 Gestiones en Madrid  
22.07.1960 Nuevas Escuelas  
28.07.1960 Estación ferroviaria  
24.08.1960 Industrialización de la ciudad  
31.08.1960 Avenida de Roma  
28.10.1960 1519 viviendas  
29.10.1960 Gran proyecto  
13.11.1960 Agua y electricidad  
07.12.1960 Pleno provincial-500 viviendas en Torreforta  
09.12.1960 Construcción de viviendas  
13.12.1960 Plan de ordenación  
15.12.1960 Polígono y Plan
- 131 **1961**  
04.01.1961 Próxima exposición  
16.03.1961 Muelles abarrotados  
27.04.1961 Playas y obras urbanas  
25.05.1961 Proceso de industrialización  
28.05.1961 Fábrica y polígono  
21.07.1961 Mejora portuaria - Los hierros del Milagro  
12.08.1961 Proceso de industrialización  
09.12.1961 La Torre en color.La industrialización de la Ciudad
- 137 **1962**  
14.02.1962 Avenida de Roma  
05.07.1962 Avenida y puente  
03.08.1962 Importante industria (UE Explosivos)  
25.10.1962 Depósito de aguas - Cepsa en Tarragona  
21.11.1962 Nuevo proyecto de desviación ferroviaria
- 29.11.1962 Planta para la fabricación de sulfato de aluminio  
04.12.1962 Tarragona en el mundo  
07.12.1962 Desbordamiento portuario
- 143 **1963**  
29.01.1963 Nuevas industrias  
08.03.1963 "Boom" tarraconense  
24.04.1963 Industria petroquímica  
25.04.1963 Otra factoría petroquímica-(Dow)  
04.07.1963 Desvío del Francolí  
16.08.1963 Vitalidad tarraconense  
29.08.1963 Industrialización de la soja  
30.08.1963 Fábrica de tabacos  
28.09.1963 Problemas de crecimiento  
05.10.1963 Desarrollo tarraconense  
25.10.1963 Expansión industrial  
27.10.1963 Industrias en el polígono  
05.11.1963 Abastecimientos de aguas  
05.12.1963 Dispensario en Torreforta - "Indusoja" en Tarragona
- 153 **1964**  
01.02.1964 Ensanche urbano  
02.02.1964 Tarragona endavant  
06.02.1964 Puerto y desviación del río  
04.03.1964 Ordenación de la costa  
12.04.1964 Plan de autopistas  
17.04.1964 Ampliación del puerto  
27.05.1964 Desviación del Francolí  
11.07.1964 Autopista y carreteras  
17.07.1964 Autopista Tarragona-Reus  
28.07.1964 Petroquímica tarraconense  
31.07.1964 Mejoras en el puerto  
12.08.1964 La Canonja-Tarragona  
12.11.1964 Ordenación de la costa  
27.11.1964 Desvío de carreteras  
29.11.1964 Autobuses urbanos  
05.12.1964 Crecimiento urbano
- 163 **1965**  
05.01.1965 La Canonja-Tarragona  
27.01.1965 Altura de los edificios  
12.03.1965 Tarragona-Salou  
18.03.1965 Torreforta  
22.03.1965 Obras en Torreforta  
05.06.1965 Circunvalación de la ciudad  
10.08.1965 Tarragona-Salou  
15.08.1965 Triangulo de autopista  
26.08.1965 El puerto  
16.11.1965 Desvío E.C. y río  
08.12.1965 Dos millones de toneladas  
10.12.1965 Autopista Tarragona-Salou
- 171 **1966**  
16.01.1966 Planes y Proyectos III  
04.03.1966 Nueva estación  
05.03.1966 Instalaciones ferroviarias  
07.05.1966 Ordenación ferroviaria II  
25.06.1966 Falta de escuelas  
13.07.1966 Ordenación urbana - Reparto proyectos  
13.08.1966 Revitalización de planes  
30.08.1966 Pionera de la industrialización  
06.10.1966 Ordenación de la ciudad  
13.11.1966 Autovía Tarragona-Salou  
16.11.1966 Zona oeste  
08.12.1966 Autopista a Salou
- 179 **1967**  
05.01.1967 Ordenación urbana  
22.02.1967 Escuelas en La Canonja
- 12.03.1967 Pantano del Francolí - Nueva fábrica en Tarragona  
21.03.1967 Expansión tarraconense  
31.03.1967 Paseo de España  
15.04.1967 Autopista Tarragona-Salou  
06.06.1967 Industrialización de Tarragona (extra)  
20.06.1967 Cobertura vía férrea  
01.10.1967 Carreteras y caminos vecinales  
04.11.1967 Autopista Barcelona-Tarragona  
25.11.1967 Ordenación ferroviaria
- 187 **1968**  
25.01.1968 Desvío ferroviario  
31.01.1968 Nuestra autopista  
05.04.1968 Refinería de petróleo  
17.05.1968 Autovías  
04.07.1968 Desvío del Francolí II  
22.08.1968 Travesía de la capital  
09.10.1968 Refinería de petróleos  
15.11.1968 Industrialización  
17.11.1968 Autovías  
19.11.1968 Autovía Reus-Tarragona  
24.11.1968 Refinería de petróleo  
28.11.1968 Refinería de petróleos
- 195 **1969**  
09.01.1969 Ampliación del puerto II  
11.01.1969 Ubicación de la Refinería  
16.01.1969 Reserva de terrenos  
18.01.1969 Refinería de petróleo  
21.02.1969 Proyectos y realidades  
22.02.1969 Puerto turístico-pesquero  
14.03.1969 Autopista y ferrocarril  
28.03.1969 Refinería de petróleos I  
29.03.1969 Refinería de petróleos II  
25.04.1969 Autovía a Salou  
01.05.1969 Refinería de petróleos  
17.05.1969 Cuello de botella  
14.06.1969 Triángulo de autopista  
27.06.1969 Empresas entre nosotros  
23.07.1969 Refinería  
12.09.1969 Autopista y carretera  
01.10.1969 Chabolismo  
06.10.1969 Tarragona y "su" Universidad  
17.10.1969 Puente de Armas  
31.10.1969 Importantes reuniones
- 207 **1970**  
09.01.1970 Confirmación de unos supuestos  
14.01.1970 Aceras en Plaza Imperial Tarraco  
25.01.1970 Autopista del Mediterráneo  
28.01.1970 Autopista tramo Salou-Altafulla  
30.01.1970 Ejecución autopista "Calendario"  
14.03.1970 Refinería, Sí  
09.05.1970 Pont Vell del Francolí  
21.05.1970 Prolongación de la Autovía  
03.06.1970 Autovía Salou-Reus  
07.06.1970 Ordenación de la zona viaria  
16.06.1970 Plaza Imperial Tarraco  
05.07.1970 Edificio Torreforta  
13.08.1970 Pont Vell sobre el Francolí  
16.08.1970 Prolongación de la autovía  
21.08.1970 Puente y paseo  
29.08.1970 Nueva estación  
01.09.1970 Cobertura zona viaria  
12.09.1970 Autovía de circunvalación  
02.10.1970 Autopista Barcelona - Tarragona  
10.10.1970 Nueva estación  
08.11.1970 Problemas en vías de solución I  
11.11.1970 Problemas en vías de solución II  
19.11.1970 Estación y sus alrededores

- 231 **1971**  
 27.01.1971 Orillas del Francolí  
 19.02.1971 Nuevas aulas en Torreforta  
 03.03.1971 Avda. Ramón y Cajal  
 04.03.1971 Carretera Tarragona-Reus  
 07.03.1971 Problemas de chabolismo  
 31.03.1971 Saneamiento de la Costa  
 18.04.1971 Obras en la Imperial Tarraco  
 16.05.1971 Refinería Habemus  
 18.05.1971 Triángulo Tarragona-Reus-Salou  
 19.05.1971 Desvío de Francolí y Puerto  
 20.05.1971 Transformación del Campo de Tarragona  
 16.06.1971 Ctra. de Tarragona-Reus  
 19.06.1971 Estación y emisario submarino  
 30.06.1971 Av. de Ramón y Cajal  
 24.07.1971 Ctra. Tarragona-Reus  
 18.08.1971 Tarragona cumple  
 05.11.1971 Industrialización y turismo I  
 06.11.1971 Industrialización y turismo II  
 07.11.1971 Industrialización y turismo III  
 13.11.1971 Desvío del Francolí  
 16.11.1971 Industrialización y Turismo  
 09.12.1971 Industrialización y Turismo
- 255 **1972**  
 18.01.1972 Accesos a la ciudad  
 23.02.1972 Carretera Tarragona-Reus  
 05.04.1972 Ordenación urbana I  
 07.04.1972 Ordenación urbana II  
 21.05.1972 Culminación del plan de ensanche  
 08.07.1972 Cruce de la Canonja  
 09.07.1972 Prolongación de la autovía  
 22.07.1972 Construcción del desvío  
 26.07.1972 Conveniencia de accesos  
 11.08.1972 Antiguo depósito de locomotoras  
 30.08.1972 El desvío, problema acuciante  
 26.10.1972 Triángulo de carreteras  
 27.10.1972 Carretera Tarragona-Reus  
 04.11.1972 Carretera Valls-Tarragona
- 271 **1973**  
 04.01.1973 Nueva acceso a la Canonja  
 17.03.1973 Terrenos y aportaciones  
 30.03.1973 La refinería en marcha  
 17.05.1973 Acceso a la autovía de Salou  
 23.05.1973 El Puerto, problema  
 24.05.1973 Solución al problema  
 25.05.1973 El precedente de Pasajes  
 01.06.1973 Ordenación urbana  
 27.06.1973 Desvío del Francolí  
 20.07.1973 Mutación de nuestra comarca  
 10.08.1973 Camino de Bellisens  
 12.08.1973 Desdoblamiento de la calzada  
 20.10.1973 Electrificación de Ferrocarriles  
 21.10.1973 Todavía el desvío  
 29.11.1973 Características del plan de reforma  
 16.12.1973 Gran paso para el Puerto
- 289 **1974**  
 13.01.1974 Prolongación de la autovía  
 20.01.1974 Vall-Refinería  
 26.02.1974 Perspectivas portuarias 74-75  
 22.03.1974 Barrio de la Esperanza  
 07.05.1974 Polígonos Industrial y residencial  
 24.05.1974 Prolongación de la autovía  
 28.06.1974 Nuevos tramos de autopista  
 23.07.1974 Proceso industrial  
 30.07.1974 Adecuar los barrios  
 11.08.1974 I Cinturón de Tarragona  
 13.08.1974 Avda. De Catalunya-Autovía de Salou
- 23.08.1974 Mercacamp  
 23.10.1974 Obras de fábrica en el desvío  
 30.11.1974 Obras del desvío  
 15.12.1974 Pantano y desvío del Francolí  
 17.12.1974 Segunda fase del desvío
- 299 **1975**  
 11.01.1975 Carretera Reus-Tarragona  
 19.01.1975 Ordenación territorial  
 18.02.1975 Oleoducto Zaragoza -Tarragona  
 24.02.1975 Ampliación de carreteras  
 06.03.1975 Expansión ferroviaria  
 10.05.1975 Necesidades en Torreforta  
 12.06.1975 Desvío del Francolí  
 13.06.1975 Amenaza de colapso  
 17.06.1975 Segunda fase del desvío  
 29.08.1975 Prolongación de la autovía  
 31.10.1975 Segunda fase del desvío  
 01.11.1975 Puente sobre el Francolí
- 307 **1976**  
 08.01.1976 Autovía Reus-Tarragona  
 16.01.1976 Reparación de la autovía  
 17.01.1976 Nuevo tramo  
 08.02.1976 Desvío  
 24.02.1976 Autovía Tarragona-Salou  
 30.05.1976 Descongestión de tráfico  
 30.06.1976 Autovía Tarragona-Salou  
 05.09.1976 Accesos al puerto  
 03.11.1976 Segundo acceso  
 04.11.1976 El proyectado cinturón  
 03.12.1976 Notas sobre el desvío  
 07.12.1976 Pavimentación de calles
- 315 **1977**  
 11.01.1977 Carretera Reus-Tarragona  
 13.01.1977 Autovía paralela  
 29.01.1977 Expansión portuaria  
 01.02.1977 Barcelona-Tarragona  
 17.02.1977 Acceso al puerto  
 24.03.1977 Autovía de Bellisens  
 28.04.1977 Desvío del Francolí  
 14.05.1977 Tercera fase  
 18.05.1977 Desvío  
 16.06.1977 Desdoblamiento de calzada  
 12.08.1977 Acceso al puerto  
 31.08.1977 Arquitecto Pujol de Barberà  
 03.09.1977 Ampliación del puerto  
 24.11.1977 Carretera Reus-Tarragona  
 08.12.1977 Atención a los Barrios  
 13.12.1977 Abastecimiento y saneamiento
- 325 **1978**  
 09.02.1978 Estación de autobuses  
 11.02.1978 Avenida de Roma  
 22.04.1978 Autovía Tarragona-Salou  
 28.04.1978 Construcción de nuevos muelles  
 27.06.1978 Autovía Tarragona-Salou  
 14.07.1978 Autovía Tarragona-Salou  
 18.07.1978 La Vía Amalia  
 25.07.1978 Gasoducto Barcelona-Valencia  
 17.10.1978 Problema del agua  
 02.11.1978 Captación de aguas  
 30.11.1978 Reus-Tarragona  
 10.12.1978 Puente sobre el Francolí
- 333 **1979**  
 09.01.1979 Desvío del Francolí  
 14.01.1979 Carretera de Tarragona-Reus  
 04.03.1979 Autovía de Bellisens  
 06.03.1979 Segunda autovía
- 04.04.1979 Carretera Reus-Tarragona  
 04.05.1979 Desvío del Francolí  
 09.06.1979 Medio ambiente  
 23.06.1979 Autovía de circunvalación  
 06.07.1979 Accesos al puerto  
 08.07.1979 Prolongación de la autovía Tarragona-Salou  
 19.07.1979 Área metropolitana  
 01.08.1979 Sequía  
 29.08.1979 Agua por favor  
 16.10.1979 Desvío del Francolí  
 04.12.1979 Doble autovía  
 12.12.1979 Prolongación de la autovía Salou-Tarragona
- 343 **1980**  
 13.01.1980 El agua  
 17.01.1980 Autovía Reus-Tarragona  
 22.01.1980 Desvío del Francolí  
 30.01.1980 Intensa sequía  
 03.02.1980 El tema del agua  
 06.02.1980 Nuevo avance industrial  
 13.02.1980 Prolongación de la autovía Salou-Tarragona  
 01.03.1980 El agua otra vez  
 08.05.1980 La autovía todavía  
 25.06.1980 Aguas del Francolí  
 29.08.1980 Sequía  
 19.12.1980 Obras de desdoblamiento
- 351 **1981**  
 13.02.1981 Accesos al puerto  
 26.02.1981 ¡Ya era hora...!  
 03.03.1981 Bellisens  
 08.04.1981 Autovía Tarragona-Reus  
 30.05.1981 Autovía Tarragona-Reus  
 01.07.1981 Autovía y carretera  
 31.10.1981 Accesos al puerto  
 26.11.1981 Accesos portuarios
- 357 **1982**  
 25.04.1982 Área metropolitana del Camp  
 13.07.1982 Minitrasvase  
 15.07.1982 Polígono Industrial Francolí  
 14.08.1982 Importante proyecto  
 15.08.1982 Ordenación urbana  
 17.10.1982 Accesos al puerto  
 09.11.1982 Importante obra  
 14.11.1982 Estación de autobuses
- 363 **1983**  
 05.02.1983 Eje transversal  
 18.02.1983 Camp de Tarragona  
 20.03.1983 Torreforta  
 01.05.1983 Tarragona
- 367 **PETRÓFILOS**





## 1945

“Algunos vecinos de las calles del Llorer y Arco de San Lorenzo se nos han quejado y con bastante razón, del espectáculo que ofrecen aquellas semi-edificaciones que un día fueron derribadas con el evidente propósito de construir una gran plaza, urbanizando convenientemente el solar, y descongestionar las casas circundantes ofreciéndoles luz y sol a raudales. Sin embargo han pasado bastantes años –unos doce o trece si la memoria nos es feliz– y el problema sigue de la misma forma, agravado si cabe, por las razones que nos han expuesto aquellos vecinos y que nosotros hemos podido constatar.

[...] Aparte de estas consideraciones de índole sanitario y de seguridad colectiva, existe un asunto que se refiere al urbanismo y a la estética de la capital.”

Petrófilo, 21/02/1945, “Las ruinas del Cuartel del Carro”.

Luis María Mezquida inicia su trayectoria como cronista habitual en la prensa escrita de Tarragona en 1945. Sus primeros artículos arrojan ya reflexiones intencionadas ante la situación de parálisis e inactividad de la ciudad en pleno periodo posguerra. Reflexionando y a la vez demandando la oportunidad que ofrecen algunos grandes edificios para la ciudad, amortizados por el tiempo, la guerra o su uso. Desde un primer momento, Petrófilo demostró interés y sensibilidad por los asuntos urbanos, dejando así un registro cronológico que –clasificado y ordenado convenientemente– se convierte en fuente de conocimiento sobre aquellos asuntos que interesan a esta investigación. Con los años, Mezquida afila su pluma y enriquece su estilo ahondando en las necesidades y realidades de la ciudad, transmitiendo con puntualidad semanal su crónica a la sociedad de cada momento.



## Las ruinas del Cuartel del Carro

Algunos vecinos de las calles del Llorer y Arco de San Lorenzo se nos han quejado y con razón, del espectáculo que ofrecen aquellas semiedificaciones que un día fueron derribadas con el evidente propósito de construir una gran plaza, urbanizando convenientemente el solar, y descongestionar las casas circundantes ofreciéndoles luz y sol a raudales. Sin embargo han pasado bastantes años — unos doce o trece si la memoria nos es feliz — y el problema sigue de la misma forma, agravado si cabe, por las razones que nos han expuesto aquellos vecinos y que nosotros hemos podido constatar.

Durante la guerra, el edificio de las monjas de la «Veilla» — actualmente Hospital Militar — fué habilitado para que se instalaran en el mismo, refugiados que llegaron evacuados a la capital. Las condiciones pésimas en que vivían aquellas gentes les indujeron a tirar las basuras y desperdicios en las ruinas del Cuartel siendo así que un innumerable ejército de roedores invadió enseguida las casas vecinas. La costumbre por lo visto, ha continuado y naturalmente, las ratas al tener un buen sitio donde guarecerse y la comida asegurada han continuado pululando, encontrándose las transeúntes con el espectáculo poco edificante — sobre todo durante la noche — del paseo ininterrumpido de algún que otro animal. Además de lo repugnante del espectáculo existe un peligro evidente que podría ocasionar mucho quehacer. Como no desconocemos, estos roedores llevan parásitos que pueden transmitir fácilmente a las personas y Dios nos libre el problema que representaría para todos la desgracia de una epidemia.

Aparte de estas consideraciones de índole sanitario y de seguridad colectiva, existe un asunto que se refiere al urbanismo y a la estética de la capital. El cronista tuvo ocasión este verano pasado de acompañar a unos señores forasteros que admiraban nuestras bellezas. Todos sabemos que viniendo del Portal de San Antonio con intención de visitar la Catedral, pasamos precisamente por donde se encuentra el ex-Cuartel. Naturalmente nos preguntaron que eran aquellas destrucciones y nosotros ante la realidad de nuestro abandono, no tuvimos otro remedio que inventar una piadosa mentira diciendo-

les que semejante destrozo había sido causado por un bombardeo. Estamos seguros que creyeron nuestras afirmaciones porque de no ser así suponemos que hubiera sido otro el concepto — agradable concepto, por cierto — que se llevaron de nuestra ciudad y terminamos reiterando que la cuestión está planteada desde mucho tiempo, para que nadie entienda críticas concretas donde no existen, pues sólo se trata aquí, de renovar la actualidad de un problema vivo por si merece mejor acogida y atención. —PETROFILO.

### Acuse de Recibo

El Director de este diario me ha traspasado una atenta carta del Alcalde de la ciudad camarada Sandoval, en la que se manifiesta totalmente de acuerdo con el contenido de mi última nota, si bien, sugiere, puede dar lugar a la confusión de que el Ayuntamiento no ve con claridad el problema de las aguas, cuando este Municipio ha realizado gestiones no solamente para traer las aguas posibles del «Mas Caballé» sino que se construyan los pantanos del Francolí «solución que sería la verdaderamente definitiva para nuestro abastecimiento de aguas». Yo acepto complacido esta manifestación de nuestro señor Alcalde, que corrobora mi afirmación en la nota aludida al escribir «sé que trabaja en el asunto — el de las aguas, queda entendido — por lo que no necesita, en verdad, que se le acucie». Comprobar una vez mas esta magnífica disposición de nuestro Ayuntamiento para con el esencial problema del agua no puede constituir, para los tarraconenses, mas que un motivo de satisfacción y optimismo. — PETROFILO.

## Ante la vergüenza tarraconense del Cuartel del Carro

Hay una cuestión local que, en estos momentos de distribución de cantidades y de fijación de planes a desarrollar no puede ser olvidada por mas tiempo. Nos referimos a la vergüenza que para Tarragona supone el estado de abandono y ruinas del llamado Cuartel del Carro. Aquello es ignominioso. Ignominioso porque hoy queda convertido aquel espacio en un lugar donde la inmundicia campea por sus aristas y en criadero de ratas. Ignominioso porque el lugar es panorama obligado para cuantos turistas de prestigio nos visitan, pues todos los coches que los conducen a visitar la Catedral pasan ante el. Tenemos la seguridad que el mal se remediará prontamente, pues dinero ha habido o lo hay o va a haber. Los vecinos de aquella zona merecen esta preocupación municipal. La belleza y el decoro tarraconense lo exigen. Aquello puede convertirse en plaza, en lugar abrigado de diversión infantil, en lo que sea. Y con no mucha dinero. Pero no puede continuar por mas tiempo en la forma que ahora está. Remediar esta situación es algo fundamental que afecta a la urbanización tarraconense. Decimos fundamental y hubiese sido mejor escribir necesario. Porque en estas cuestiones de los planes de urbanización tarraconense inmediatos a desarrollar buena es distinguir entre lo que es fundamental o necesario, o lo que no lo es, lo que en todo caso puede calificarse de mejora. Mejoras siempre plausibles, pero que es muy difícil justificar su preeminencia ante cosas tan necesarias de arreglo y adecentamiento como es a que hoy volvemos a la actualidad: la del Cuartel del Carro. Otro día quizás justifiquemos nuestras razones publicando una fotografía del lugar en cuestión, aunque tal vez no sea necesario, pues el bien probado interés del Municipio en favor de la ciudad nos inducen a creer que esta, como otros problemas urbanísticos planteados, tendrá su adecuado e inminente arreglo. —PETROFILO.

ACL\_18/12/1945\_03



## 1946

“Ello significa para la Ciudad uno de los hechos más trascendentales, en cuanto al orden urbanístico se refiere, pues pasan a ser propiedad del Municipio una serie de terrenos que permitirán realizar, en un futuro próximo, una gran labor en pro del embellecimiento de la Capital.”

Petrófilo, 03/09/1946, “Próxima urbanización de una extensa zona tarraconense”.

Pronto, el ferrocarril, la vivienda, las oportunidades urbanas y la imagen de la ciudad se convierten en los compañeros inseparables del viaje a través de las crónicas de Petrófilo a lo largo de su actividad.



## La nueva estación de ferrocarriles

Una de las cosas más debatidas en Tarragona tiempo ha, es la cuestión de una estación de ferrocarriles que esté en consonancia con la importancia de la ciudad y que haga desaparecer la verdadera pocilga que representa el edificio actual. Se han hecho al correr de los tiempos y vicisitudes, multitud de gestiones, se han escrito innumerables artículos periodísticos y hasta hubo un intento de construcción trabajando los ingenieros de la Compañía durante algunos años. ¿Quién no recuerda la inefable Estación Central? Desde aquella visi a regia en la cual Tarragona se vió materialmente cubierta de letteritas alusivos —incluso una destartada avioneta evolucionaba sobre la ciudad lanzando proclamas— hasta la "falla con ruidos en la Rambla que significó el espaldarazo final a tan bello proyecto, se han sucedido los deseos vehementes de la capital para conseguir una estación digna. Todo sin embargo, ha sido en vano; ni los mares de tinta, ni las gestiones realizadas, ni los oficios y proyectos y expedientes y otras complicaciones de carácter burocrático, han servido para otra cosa que para quedarnos con la estación de marra's.

Ahora sin embargo lo de la estación del ferrocarril vuelve a surgir después de un largo letargo. Desechada la idea de construir el edificio al final de la Rambla —lo que en aquella época valía 15 millones, ahora se acerca a los 60—, trátase nuevamente de la cuestión que esta vez parece que llegará a realizarse. Y decimos esto que nos parece factible su realización, porque esta vez las cosas han sido llevadas con el mayor sigilo, sin alharacas ni estridencias que a nada conducen como no sea al ridículo mas espantoso, la mayoría de las veces.

El proyecto en sí, por lo que hemos podido recoger, consiste en levantar una estación frente al edificio de la Escuela Normal, construyéndose para ello un formidable muro de contención que comenzaría en la misma parte derecha de la Playa del Milagro a fin de conseguir el espacio de terreno suficiente para el futuro edificio. Las vías del ferrocarril estarían en el mismo lugar que ocupan actualmente, si bien serían ampliadas hasta cinco mediante un túnel que formaría el mismo andén. Ni mas ni menos que el Apeadero del Pa'co de Gracia de Barcelona. El andén en la parte inferior y arriba el edificio con sus departamentos y servicios. Gran parte de la tierra necesaria para el relleno del terraplén formado, la proporcionaría la excavación de la zona del Parque del Milagro que a su vez se urbanizaría rápidamente salvándose las ruinas del anfiteatro que serían revalorizadas como conviene y merecen. Y entonces cobraría actualidad lo del trasbordador y esta zona de la playa semidesierta la mayor parte del año, alcanzaría pronto un auge, hasta ahora desconocido. Esto es lo que hay y que nosotros hemos procurado indagar por todos los medios posibles. Existe el propósito de llevar a cabo la obra, antes de que los duros pasen por nuestra ciudad y si permitimos que gracias a las gestiones del Sr. Cardenal y del Sr. Gobernador se consiguió hace poco 5 millones de pesetas del Ministerio de Obras Públicas para reanudar las obras, podemos creer, dado lo afirmado anteriormente, que este proyecto puede realizarse en un plazo relativamente breve. El tiempo, sin embargo, será el mejor testigo.—  
PETRÓFILO.

ACL\_30/01/1946\_04

## El problema de la vivienda

Hace pocos días pudimos observar un hecho que desde hace años habia desaparecido del quehacer ciudadano, constituyendo en la actualidad algo inasequible y agobiante para todos. En una calle céntrica de la población, había colocado en los balcones de una casa, unos papeles blancos señales evidentes de que aquel piso estaba por alquilar. A decir verdad, este signo que nos indica a nosotros la existencia de un piso deshabitado es cosa rara y casi, casi desconocida ya para muchos.

Es fenómeno sintomático de todos los tiempos anormales y que suceden a épocas de guerra y devastaciones, la falta de muchas cosas indispensables para vivir dignamente. Y uno de estos motivos que hacen acuciante y difícil la vida, aparte las subsistencias que constituyen el meollo de toda política, es la carencia de pisos para los habitantes de una ciudad.

Por lo que a Tarragona se refiere, podemos situar las causas de esta anomalía, primero a las destrucciones llevadas a cabo por los bombardeos aéreos durante la pasada guerra y luego a la afluencia cada vez mayor de personal proveniente de otros lugares y regiones. Ello repercute desfavorablemente en las disponibilidades de viviendas, siendo así que existe mayor demanda que oferta, con las consiguientes molestias y trastornos para toda persona que tiene necesidad de un piso. Verdad es que se han construido nuevas mansiones destinadas a sostener este pavoroso problema —la Casa Bloque, la Casa de los Maestros y de los Suboficiales, entre otras— pero tales construcciones han atenuado en algo esta carencia obsaluda pero no han significado ni con mucho, una solución definitiva. Como tampoco han resuelto el problema las casas de nueva construcción ya que no solamente consiste en edificar, sino en facilitar viviendas asequibles a la clase media y trabajadora que son los mas y que por su debilidad económica son los primeros en sentir el desequilibrio existente hoy en día. Y así se da el caso objeto de este comentario, de que existen pisos por alquilar con el papel en el balcón, pero que el precio de los mismos es tan elevado que es imposible hacerse con ellos so pena de estar dispuestos a satisfacer cuarenta o cincuenta duros, cantidad a todas luces imposible para las clases productoras del país. Existe tambien otro abuso, que es objeto de muchos quebraderos de cabeza al pobre mortal que por necesidades perentorias tiene que buscar un piso. Una vivienda que pagaba trece duros, por ejemplo, y ha sido desalquilada, el nuevo inquilino si la desea tendrá que satisfacer un alquiler de treinta o treinta y cinco duros. Es decir que sin justificación alguna porque al propietario de la mansion no le ha costado dispendio alguno el cambio de inquilino, se ha elevado en un cien por cien o en mayores proporciones con las consiguientes anomalías y desembolsos pecuniarios del ciudadano anónimo necesitado de una vivienda.

La experiencia cotidiana nos muestra que levantar un nuevo edificio resulta caro y por lo tanto los pisos tienen que ser caros tambien, pero lo que no comprendimos es que casas construidas con anterioridad a la guerra, quieran situarlas sus propietarios, en cuanto a los precios de alquiler se refiere, a la misma altura que las levantadas hace dos días. Bien está que se perciban cantidades mayores, pero de esto a forzar los precios hasta el grado sumo, hay una diferencia tal que no debe tolerarse, porque los perjudicados somos inmensa mayoría sobre el grupo de beneficiarios.

Hemos dicho tambien que las nuevas mansiones cuestan muchísimo dinero, fenómeno que forzosamente repercute en el precio de los pisos, pero sin embargo existen en Tarragona una serie de edificios —la calle Regá es un testimonio de todo cuanto decimos— que fueron dañados por los bombardeos pero que pueden repararse fácilmente, circunstancias que daría lugar a la habilitación de nuevas viviendas con los consiguientes beneficios. ¿Por que, pues, no se obliga a los propietarios a que reconstruyan las casas? El Estado ha promulgado leyes que amparan y dan toda clase de facilidades a aquellos propietarios que, como consecuencia de la guerra, sufrieron daños sus casas. ¿Por que no se invita, pues, a estos señores a reparar sus respectivos edificios? Creemos que de llevarse a cabo una acción reconstructiva en nuestra ciudad, de todas aquellas edificaciones que fueron averiadas, se lograría en grado sumo la solución del problema de la vivienda y se podrían facilitar pisos a un precio medio que constituye la cuestión capitalista ma, para nuestras clases media y trabajadoras. — PETRÓFILO.

ACL\_19/07/1946\_08



## Próxima urbanización de una extensa zona tarraconense

### Importancia de la escritura firmada hace pocos días

Con la firma de la escritura pública entre el Estado, representado por el Ministerio del Ejército, y nuestro Excelentísimo Ayuntamiento, se cierra un largo paréntesis de gestiones llevadas a cabo ininterrumpidamente durante estos últimos años. Ello significa para la Ciudad uno de los hechos más trascendentales, en cuanto al orden urbanístico se refiere, pues pasan a ser propiedad del Municipio una serie de terrenos que permitirán realizar, en un futuro próximo, una gran labor en pro del embellecimiento de la Capital. Aunque es prematuro hacer conjeturas, podemos anticipar que una de las aspiraciones municipales ha sido totalmente solventada y dentro de poco nuestra Ciudad podrá constatar los beneficios que tal acuerdo representa. Por de pronto está en estudio la urbanización del solar donde se hallaba enclavado el antiguo Cuartel del Carro, mejora que, de llevarse a cabo, significará la desaparición del actual bochorno que aquellas ruinas y sus alrededores significan.

Por lo que al Cuartel de San Agustín se refiere, existe el propósito de que, tan pronto la fuerza lo exija, —ello tendría lugar dentro de un breve espacio de tiempo si se tiene en cuenta que los nuevos Cuarteles serán inaugurados en Noviembre—, el viejo caserón sea demolido en su totalidad, urbanizándose parte de los solares con la prolongación de la Calle de Augusto hasta la Calle de Gerona y la construcción de una plazoleta y recogida — de un pequeño rincón al estilo de la Plaza Real de Barcelona— que permita el reposo, sobretudo en las jornadas invernales.

El Campo de Marte, que con la construcción del edificio de la Jefatura de Sanidad, ha adquirido una mayor importancia, será otra de las cuestiones a resolver en un futuro inmediato, verificándose las mejoras que se precisen a fin de ofrecer un digno complemento del Paseo Arqueológico al forastero visitante.

Estas son las mejoras que a la Corporación se le imponen como inmediatas y las consecuencias beneficiosas que la escritura firmada traerá consigo para la Ciudad.—Petrofilo.

ACL\_03/09/1946\_09

## LA ENTRADA DE LA CIUDAD, TRANSFORMADA

¿Quién no recuerda la visión verdaderamente lamentable y el aspecto de un total y absoluto abandono que ofrecía la entrada a la población por la carretera de Barcelona? ¿Quién es el tarraconense que no rememora aquellos montones de ruinas que invadían aquel sector ofreciéndonos un aspecto sumamente antiestético y desconsolador? Pues bien, todo aquello con las casas semiderruidas, un paseo angosto y una fealdad deplorable, en pocos años ha adquirido un tono de señoría y distinción que nos enaltece. Comenzando por la Glorieta de los Caídos feliz realización de la Corporación Municipal y continuando por las obras del Paseo de Calvo Sotelo, hoy, nuestros conciudadanos son testigos presenciales de unas reformas y urbanizaciones que forman plan del ambicioso proyecto de transformar radicalmente aquella parte de la población. Actualmente y continuando estos propósitos noblemente acariciados, se está procediendo a la construcción de la escalinata suave del Paseo de San Antonio que sin duda alguna será una mejora perfectamente lograda ya que se compagina la nobleza de la piedra con un fondo altamente evocador y se soluciona de una vez y definitivamente, la urbanización de la parte extrema del Paseo que hasta ahora, solamente se había acometido parcialmente y sin un resultado positivo. La inauguración de la reforma que se espera poder celebrar dentro del próximo mes de noviembre, significará el remate de la tercera etapa del ambicioso plan para entrar de lleno luego, en la urbanización más atrevida que se ha planteado a la ciudad desde hace bastante tiempo; la del Parque del Milagro. El grandioso jardín que de lograrse plenamente, transformará la ciudad, formando uno de los parajes más bellos de España, es la obra que requiere mayor tacto y la que su ejecución no puede demorarse más, sobre todo teniendo en cuenta el contraste que la no realización del mismo formaría con las urbanizaciones recientemente terminadas. El problema económico está resuelto por cuanto las obras a realizar están integradas en el presupuesto extraordinario en plan de ejecución y si solamente faltan detalles de trámite que es preciso resolver a la mayor brevedad posible para dar paso a la iniciación de la obra.

Esta es la labor—fecunda y grandiosa labor desarrollada—de la que todos podemos estar orgullosos por cuanto con una visión muy elevada y que desde luego honra muchísimo al Excmo. Ayuntamiento, se ha podido lograr la resolución de varios problemas de urbanística que a la entrada de la población, se nos ofrecían vergonzosamente desde hacía varios años.

¿Y del Museo? De eso ni hablar porque es problema endémico que de antiguo se debate en el ánimo de Tarragona. Un detalle: hemos tenido en nuestras manos varios documentos del año 1833, en los que se habla de la necesidad de construir un Museo para custodia del valioso tesoro artístico tarraconense. ¿Verdad que es obvio manifestar que estamos en el año de gracia de 1946.?—PETROFILO.

ACL\_17/10/1946\_10



▲ Casa Bloc. Maqueta de las viviendas

1950\_AFT\_02



## 1947

“De los atractivos que puede ofrecer nuestra capital al forastero visitante y al mismo tarraconense, quizá sea uno de los principales un paseo por el Puerto.”

Petrófilo, 30/08/1947, “El acceso al puerto”.

Sin lugar a dudas, el puerto, su relevancia en la economía de la ciudad y su evolución a la par de la industrialización siempre le llamó la atención y estuvo presente en sus crónicas.







## UN PLAN QUE FINALIZA

Con la adjudicación de las obras para la traída de aguas de las del Pozo Franques a los depósitos Generales de la Oliva, se está dando cima a un amplio y ambicioso plan de reformas urbanas que se impuso el Consistorio después de haber concertado el crédito de seis millones con una entidad bancaria. Estamos en los últimos peñaños de esta serie de proyectos en su mayor parte efectuados y para rematarlos satisfactoriamente falta todavía hacer realidad el futuro Parque del Milagro. El Ayuntamiento con la operación financiera concertada se comprometió a pavimentar nuestras calles, urbanizar nuestros pastos, aumentar el caudal de aguas a la población y construir el Parque proyectado. De todos estos propósitos son realidad, el arreglo de numerosas vías de la población a pesar de que tengamos que confesar que el riego asfáltico no nos satisface; han sido htrmoseados los Pastos de Calvo Sotelo y San Antonio cuya escalinata a nuestro entender es uno de los aciertos mejor logrados, y las obras para traer el agua están por comenzar, si no han comenzado ya. Falta, pues, como broche de todas estas realidades, que nosotros con satisfacción hemos venido constatando, el que se emprenda decididamente las obras de urbanización del Parque de Milagro. Se han plantado, si, una serie de árboles; se han excavado unas zanjas y arreglado unos jardinillos, pero todo ello ha quedado sumido en el marasmo del trámite y gestión con los propietarios de parte de los terrenos, sin que lo decisivo, que no es otro que la falta adquisición de dichos terrenos, haya sido solucionado hasta el momento presente. A ello, pues, creemos, deben dirigirse los esfuerzos de la Corporación para lograr esta realidad magnífica que de conseguirse en un plazo breve, pregonará una fecunda gestión mercedora de nuestro reconocimiento.

Por las obras conoceremos a los hombres y esta etapa de labor municipal quedará como una de las más brillantes, siempre y cuando se cumpla religiosamente todo lo prometido. Pienses el aspecto que oírta la entrada por la Carrtera de Barcelona y lo que es hoy; constátese la fealdad del antiguo Pasto de San Antonio con la magnificencia actual; obsérvese el polvo desaparecido en muchas de nuestras calles, y tengase, por último, la seguridad de un próximo aumento en el caudal de aguas —factor imprescindible e indispensable— y podrá aquí alzarse lo acertado de un plan cuyas realizaciones finalizan. Si el Ayuntamiento logra solucionar en breve plazo, la cuestión del Parque del Milagro íntimamente vinculada con las ruinas y excavación del Anfiteatro, cuyas noticias para su futuro son halagüeñas y satisfactorias, si la Corporación Municipal solventa inteligentemente la urbanización proyectada, entonces nosotros seremos los primeros en proponer un homenaje a los miembros de la misma, con la seguridad de que ello será bien recibido por nuestros conciudadanos observadores, como nosotros, de la realización de un amplio plan de reformas, muchos años ha despreciado en Tarragona. — PETROFILO.

ACL\_16/07/1947\_14

## EL ACCESO AL PUERTO

De los atractivos que puede ofrecer nuestra capital al forastero visitante y al mismo tarraconense, quizá sea uno de los principales un paseo por el Puerto. El tráfico de carga y descarga, el paisaje que se admira y la contemplación, un poco boballcona de los buques surtos en la dársena, constituye un motivo de solaz esparcimiento en el cual las horas se hacen minutos y el tiempo pasa agradablemente para todo aquel que deambula por el lugar. Decimos deambula y en realidad la expresión exacta debería ser deambulaba por cuanto a todos nosotros nos está terminantemente prohibido el acceso a la zona portuaria. Todo lo más que se nos permite es el tránsito por la parte superior de la escollera, consolándonos con la mirada, un poco lejana, de este tráfico que no ha muchos años podría contemplarse con todo detalle sin perjuicio para los intereses y mercancías allí almacenadas.

Existe una corriente de opinión — nuestro Diario lo ha reflejado con la publicación de varias cartas— favorable a que el acceso al Puerto sea permitido a todos los ciudadanos. Y francamente nos molesta el hecho de que al llegar a la llamémosle frontera, tengamos que volver sobre nuestros pasos. Y nos molesta porque consideramos un absurdo esta prohibición, cuando vemos que en otros puertos de mayor tráfico y mas categoría, el pasear por el muelle no está vedado a nadie. Con motivo de la guerra mundial era lógico que se tomaran unas precauciones conducentes a la observación de nuestra neutralidad y garantía, pero a los casi tres años de finalizada aquélla, creemos que mantener esta prohibición no conduce a nada práctico y si en cambio causa una molestia y contrariedad a la mayoría de ciudadanos. Porque no se nos negará que existe mayor atractivo pasar por el Muelle de Costa viniendo del Serrallo, que no discurrir por la monotonía larguísima y triste de la Calle Real. Como asimismo causa un mal efecto a todo aquel que desconociendo la existencia de tal prohibición, se encuentra ante la misma "frontera", con la obligación específica de retroceder.

Por ello pues nos dirigimos públicamente a la Junta de Obras del Puerto, para que a determinadas horas y previas las precauciones que estime pertinentes, déj-transitar por los muelles a quienes lo deseen. Porque después de la construcción de aquella empalizada larguísima y teniendo en cuenta el celo desplegado por la plantilla de guarda muelles —con pistola y todo— creemos que la seguridad del mismo está más que garantizada y el paseo pacífico y curioso de un ciudadano, no constituirá acto delictivo alguno que pueda perjudicar los intereses portuarios.—PETROFILO.

ACL\_30/08/1947\_17







## 1948

“A Tarragona, con su magnífico puerto, hay que dotarla de unas comunicaciones eficientes que hagan desaparecer este abismo que parece separarnos de la provincia toda.”

Petrófilo, 31/08/1948, “Las comunicaciones con Tarragona”.

Los primeros grandes equipamientos de la ciudad advirtieron a Mezquida sobre las nuevas oportunidades que, en torno a ellos, fraguaron importantes expectativas urbanísticas.

## LA ESCUELA DEL TRABAJO

Nuestras crónicas cotidianas registran en poco tiempo tres acontecimientos bien notables para la cultura tarragonense como son la construcción del nuevo Museo, ultimada de una manera definitiva; el ofrecimiento de la Casa Palacio de los Montoliu a la ciudad, y por último la subvención de 335.035 pesetas para terminar las obras de la Escuela del Trabajo que se alza en la Plaza de la Imperiala, las tres noticias han llenado de tiempo de una semana escastancia que cada una se merece. nuestras columnas con la impor Tarraco. En el breve período

Glosadas las dos primeras, vamos a ocuparnos pues de ésta última que tiene gran importancia para la feliz terminación de unas obras que comenzaron hace dieciocho años. Todavía nos acordamos de la colocación de la primera piedra por el entonces ministro del Trabajo, don Pedro Sangro Ros de Olano y la serie de vicisitudes que se han sucedido en el edificio hasta llegar al momento actual. Porque para nuestra Escuela que reúne todas las condiciones como tal, no se ha seguido un plan ordenado de construcción que fijara un plazo determinado para la terminación del edificio. Se ha hecho a copia de subvenciones llegadas de tarde en tarde e insuficientes a todas luces para rematar la obra. Hoy, sin embargo, después de la carta del señor ministro de Educación Nacional al señor Gobernador Civil puede predecirse que los trabajos entran de lleno en la más rápida y definitiva de las realizaciones. En el Consejo de Ministros del pasado día 22 de julio se aprobó, a propuesta del ministro del Trabajo y con cargo a la Junta Nacional del Paro, la terminación de las citadas obras, acordándose librar el crédito necesario que se espera llegará a primeros del próximo mes de septiembre. Ello quiere decir ni más ni menos, que nuestra Escuela laboral verá por fin coronado el proyecto inicial, levantándose la parte media del edificio que está por comenzar. Los trabajos, según se nos ha informado, comenzarán rápidamente para terminarlos cuanto antes, dada la penuria de espacio que sufre la propia Escuela por albergar en su seno a las Escuelas del Hogar y Taller de Arte.

El incremento que de día en día van tomando las Escuelas de Trabajo, donde se perfecciona la enseñanza profesional y técnica de los aprendices manuales —futuros hombres del mañana—; la gran utilidad y eficacia de tales centros docentes hace que constituya una efeméride feliz en sus anales la pronta terminación del magnífico edificio a estas nobles actividades destinadas. Hasta hoy la Escuela estaba falta de una de sus partes que la mutilaban, por así decirlo, y empujaban su labor. Dentro de poco, a tenor de la subvención concedida, la obra acariciada dieciocho años ha, hallará el feliz remate que la impulse hacia derroteros de mayor actividad, proyectando su rendimiento en la pléyade de aprendices jóvenes que en la misma hallan el complemento del trabajo en el taller. Felicitémonos por el acontecimiento que representa el hecho en sí para la Escuela, y a la par que hacemos extensivos nuestros parabienes a todos los que se han interesado por la obra, auguramos para un futuro inmediato la inauguración oficial de la misma, que es precisamente la mayor de las ilusiones de quienes han hecho de la Escuela un complemento del hogar en orden a la enseñanza y perfeccionamiento técnico, una de las actividades más nobles y elevadas a que una persona pueda aspirar. — PETROFILO.

HT\_13/08/1948\_23

Escuela de Trabajo. Vista general &gt;

## LAS COMUNICACIONES CON TARRAGONA

Con suma complacencia hemos visto anunciada la inauguración de un nuevo servicio de transporte de viajeros por carretera desde Tortosa a Tarragona y viceversa. Y decimos que ello nos place por cuanto las comunicaciones que enlazan la capital con las demás ciudades y pueblos de la provincia resultan sumamente lentas y molestas haciendo de Tarragona un lugar casi inasequible para muchos, cuando en realidad debería ser todo lo contrario en orden a la comodidad de quienes habitan en la provincia. Indudablemente con la puesta en marcha de este servicio, que llevan a cabo magníficos autobuses, la comarca de Tortosa, en sus comunicaciones con nuestra ciudad y Barcelona se ha visto beneficiada facilitándole el desplazamiento que antes debía efectuarse con el autovia o simplemente acomodarse a las «delicias» de un correo valenciano, lleno hasta los topes y con una ciudad ya de sí inverterada.

Presumimos a través del servicio inaugurado la mano experta del Conde de Guadalhorc —el creador de las Confederaciones Hidrográficas y los Firmes Especiales— a quien Tortosa agradecida ha nombrado mantenedor en los Juegos Florales a celebrar el próximo septiembre. Y esta circunstancia del desplazamiento del ilustre ingeniero es lo que por nuestra parte debemos aprovechar en lo que vale y merece. Hombre práctico, sabrá comprender enseguida los problemas ferroviarios que en Tarragona se debaten y que podemos fijar en dos antiguas aspiraciones: los directos y la estación nueva. Recientemente en la primera de las cuestiones se ha dado un gran paso, habiéndose terminado ya toda la obra de fábrica y las debidas explanaciones en su mayor parte. Pero a pesar de lo realizado, la obra se eterniza y languidece precisando de aquella gestión decisiva que la sitúe en el plano de la más inmediata de las cuestiones logradas. Por esto creemos entender de que, aprovechando la feliz coyuntura de la venida del Conde a nuestra Provincia, podrían nuestras Autoridades hacer las gestiones precisas para conseguir esta realidad de importancia capital para Tarragona, como asimismo lograr de conseguir la nueva estación, de la que, dicho sea de paso, solamente hemos sido testigos de alguna que otra visita de los ingenieros de la RENFE y la contemplación de unos planos y diseños del futuro proyecto y edificio.

Y ya que de comunicaciones tratamos, también nos es permitido preguntar cómo se encuentran las obras de los flobuses de Reus-Tarragona y que tan poca acogida tuvieron en aquella ciudad vecina con motivo de la emisión pública de acciones efectuada. Hace casi un año que se nos aseguró el comienzo inmediato de las obras y nosotros, la verdad, hasta el momento no hemos visto nada que justifique el aserto.

A Tarragona, con su magnífico puerto, hay que dotarla de unas comunicaciones eficientes que hagan desaparecer este abismo que parece separarnos de la provincia toda. La puesta en marcha de los autobuses con Tortosa, es un principio y los Directos, tan tardos y llevados, deben marcar un hito bien memorable. Como Lampoco podemos clivdar que entre Reus y nuestra capital, deben existir unas comunicaciones rápidas y ventajosas que nos aproximen de una manera lograda. Quizá entonces nos entendamos mejor que lo que hasta ahora ha separado a unos y otros. — PETROFILO.

ACL\_31/08/1948\_27



1950\_ATA\_07



## Las casas del Cuartel de San Agustín

Para el porvenir urbanístico de la parte media de la población quizás resulte de una importancia decisiva la construcción de las proyectadas mansiones a edificar sobre el solar del viejo y desaparecido Cuartel de San Agustín, casas que se comprometió levantar «Fomento Inmobiliario de España» y que a pesar del año transcurrido desde la fecha de la firma de la escritura pública, no hemos podido constatar, después de un comienzo simbólico, ni tan siquiera la excavación de los cimientos. Y un deber primordial nos aconseja insistir sobre el tema, tanto más cuanto la gran mejora que para Tarragona significaría y el volumen económico que ello representa con la secuela de trabajo asegurado por un periodo de tiempo que podemos cifrar de cinco a seis años. Decíamos no ha mucho que la Empresa tiene la obligación, al menos moral, de edificar el grupo de dieciocho edificios y que no le exime de tal obligación, los fútiles motivos que significa el interdicto presentado en uno de los solares del conjunto todo. Y al hacer estas afirmaciones, ello lo basamos en el precio favorabilísimo con que fueron cedidos por el Ayuntamiento, previa la subasta celebrada el 15 de Octubre del pasado año. Analicemos pues tales condiciones para que nuestros lectores, puedan juzgar la necesidad de las edificaciones que preconizamos, dadas las causas que concurrieron en la firma de la escritura.

El Ayuntamiento fijó el tipo de subasta de los solares en 1.136.310 pesetas — a razón de 63,128 pesetas el solar — que es la resultante de los 5,681 metros cuadrados, totalidad de la superficie, a razón de 200 pesetas, añadiendo a ello la cantidad de 200.000 pesetas en concepto de beneficio procedente del derribo del viejo caserón. En total pues exigía el Consistorio, 1.336.310 pesetas como mínimo, que es precisamente — ni un céntimo más — lo que satisfizo «Fomento Inmobiliario de España», quedando automáticamente propietaria de los terrenos. Ahora bien, como sea que el conjunto de edificaciones de conformidad con el proyecto aprobado, ascendían a 22.983.923, se exigió a la Empresa depositara la cantidad de 1.379.035 pesetas, fianza equivalente al 5 por ciento del total de las obras como garantía de que en cinco años se realizaría el proyecto y que, caso de que ello no se hiciera factible, esta última cantidad revertía al Ayuntamiento, SIN COMPROMETI-

mente debemos descontar el importe de los materiales de derribo del Cuartel —vigas de hierro, madera, ladrillos, tejas y demás— que nosotros no podemos cifrar exactamente porque no poseemos datos concretos, pero que nos servirá de norma lo manifestado por un contratista tarraconense, quien después de comprobar los materiales integrantes del inmueble, se comprometía a pagar por ellos 1.800.000 pesetas, cantidad nueve veces mayor a las 200.000 pesetas estipuladas y satisfechas. Y si a esto, ya de sí ventajoso, manifestamos al lector que por el solar adquirido por la Caja de Ahorro Provincial de la Diputación de Barcelona, se pagaron 500.000 pesetas tendremos todos que convenir que es una cantidad verdaderamente irrisoria la satisfecha por «Fomento Inmobiliario de España» por los dieciocho solares resultantes del derribo.

Ello es, a nuestro entender, lo que le obliga a la construcción de las casas que deberán formar el conjunto, porque a las ventajas dadas es lógico que se corresponda con unos fines que no sean los meramente especulativos. Insistimos pues de nuevo en que la Empresa propietaria de los solares debe llevar a cabo las proyectadas obras, porque si así no resulta y la cuestión se prolonga, eterniza y no se resuelve, estaremos en lo cierto suponer que ha sido sorprendida la buena fe del Ayuntamiento y burlada la opinión pública de toda una ciudad. — PETROFILO.

HT\_08/12/1948\_32

## LA NUEVA PRISION PROVINCIAL

Con el anuncio de la subasta de las obras de terminación de la nueva Prisión Provincial, podemos afirmar que se cierra un ciclo de realidades a cual de ellas mas importantes para Tarragona, vinculando una serie de obras que están en marcha salvado el consiguiente marasmo de los trámites y la posterior concesión de créditos. Porque hay que destacar como se merece esta mejora tanto mas cuanto que sin terminar la Prisión no era factible el nuevo Museo, como también la restauración del Palacio de Augusto, quedaba supeditada al traslado de la población penal al nuevo establecimiento. Todas estas premisas indispensables han sido cubiertas satisfactoriamente y, con la subasta anunciada por la Dirección General de Prisiones, asistimos ahora a la última consecuencia derivada del ingreso de 500.000 pesetas por parte de las Corporaciones Provincial y Municipal. Sin aquel ingreso, que a nosotros nos costó mas de una polémica y disgusto entre bastidores; sin el cumplimiento de lo aportado en su día por ambas Corporaciones, el Ministerio de Justicia, no estaba dispuesto a terminar las obras de la Cárcel, llevando consigo la mismísima paralización de los trabajos de construcción del Museo en gran parte supeditados a la evacuación de Pilatos, el cual, como no nos es desconocido, formará parte integrante del magnífico conjunto.

Estamos pues al final de la labor y todo se encuentra, afortunadamente, encauzado. Se trabaja en las obras de desmonte del solar sobre el que se asentará el Museo, mientras que los trabajos de picapedrero y sillería a base de la misma veta de la Cantera del Medo!, prosiguen satisfactoriamente. Por su parte, adjudicada la subasta de la Prisión, dentro de dos o tres meses, se reanudarán los trabajos, existiendo el propósito de habilitar totalmente un pabellón con el fin de acelerar el traslado de los reclusos, para disponer del Petrorio y sobre todo de las construcciones anexas (cuerpo de guardia, patio exterior, portería, etc), que, una vez derribadas, permitirán el levantamiento del edificio del Museo, que en la actualidad tan solo podrán hacerse en parte fragmentaria.

A guisa de información ahí van esta serie de noticias que satisfacen completamente nuestros deseos y con ellos los de la Ciudad. Pensar en un magnífico Museo y una Prisión adecuada y digna, no es ya una utopía sino una venturosa realización. Las gestiones han sido rematadas y entramos de lleno en el campo de lo práctico y positivo que es, en definitiva, lo que vale y cuenta. Ante lo expuesto, ¿quién se atreverá a repetir el falso tópico de que Tarragona es la ciudad de los proyectos? — PETROFILO.

HT\_30/12/1948\_34



Prisión. Vista general de la construcción

1950\_AFT\_05



## 1949

“Incluso en el supuesto de que los siglos llegaran a unir Reus y Tarragona, en un inmenso conglomerado humano, surgirían muchas dificultades para unificar el nombre y los encargados de tal delicada misión acabarían por no entenderse.”

Petrófilo, 30/04/1949, “Reus-Tarragona”:

En plena autarquía, y coincidiendo con la primera visita a la ciudad del General Franco, el debate sobre las comunicaciones acapara las crónicas del momento. La controversia sobre la conectividad entre Reus y Tarragona llega para quedarse.

En diciembre de 1949, Petrófilo publica su primera crónica con relación a la industrialización de la ciudad, a la vez que retransmitía los trabajos en la “doble vía” del ferrocarril entre Reus y Tarragona, imprescindibles para el paso de los “Directos” por la ciudad y para convertirse en paso obligado de pasajeros y mercancías entre Barcelona y Madrid.



# REUS-TARRAGONA

Manos amigas nos hicieron llegar no ha mucho un largo artículo original del abogado reusense don José M. Guix Sugrañes, publicado en el semanario "Lérida", una parte, y en el periódico "La Mañana", de la capital del Segre, el resto. La lectura del mismo constituye una diatriba injusta y de mal gusto contra nuestros propósitos de aproximación entre las dos ciudades vecinas y una ofensa patente contra Tarragona que por tarraconenses, no podemos silenciar. Nos presenta ante los lectores leridenses como una población que ha procurado mantener a Reus en un plano de inferioridad, sacando a colación unos hechos del siglo XIV, como también saca a relucir la cuestión de la capitalidad provincial dilucidada en 1821 y la etapa inmediata a nuestra guerra civil. Sin entrar en discusiones que harían interminable la cuestión, lamentamos profundamente esta intransigencia del señor Guix Sugrañes, que titula "reusenquismo", y la poca delicadeza que demuestra a todo lo largo del artículo, tanto más cuando nosotros al hacernos eco de una aproximación cultural entre el Centro de Lectura y el Salón 1800, abogabamos para que estos débiles lazos que se iniciaban fueran reforzados en beneficio mutuo de ambas poblaciones. Pero por lo visto el señor Guix no lo ha entendido así, contestando con el exabrupto que comentamos.

Escrito disparatado y que nos consta ha merecido la repulsa de prestigiosos y sensatos reusenses, contiene párrafos —todo un rezo— como el que se refiere a la visita realizada por un grupo de tarraconenses a Reus y una nutrida representación reusense a Tarragona, redactado en los siguientes términos: "Entre los tarraconenses que nos visitaron, no faltó el señor Montoliu; entre los reusenses que les visitamos es aba también el autor de estas líneas". O este otro cuya lectura es todo un poema de ofuscamiento y falta de sentido común:

"Incluso en el supuesto de que los siglos llegaran a unir Reus y Tarragona, en un inmenso conglomerado humano, surgirían muchas dificultades para unificar el nombre y los encargados de tal delicada misión acabarían por no entenderse. Es preferible que eso no ocurra nunca, en beneficio mutuo y sobre todo de Tarragona, porque en otros... aún posponiendo a Tarragona el nombre de Reus, los reusenses llegarían a dominar la gran urbe: que siempre nos ha enseñado la historia como el más joven, el más fuerte, el más decidido y emprendedor, acaba por imponerse y vencer. Mas aún, cuando la rivalidad carecería de los elementos físicos —dos ciudades— para localizarse, quedaría difusa pero no extinguida. Más que una quisquillosa rivalidad de barrio, surgiría en la gran urbe una rivalidad feroz de hombre a hombre. ¿Que los años la abolirían? Las leyes de herencia —atavismo— no se borran tan fácilmente."

Pero aparte de ello y con la base de una sana y leal colaboración, siempre hemos creído que Reus y Tarragona, pueden formar un todo armónico para la resolución de sus problemas y necesidades. Laboreando cada una de las ciudades, dentro de su esfera específica, se impone cada día más un entendimiento en orden a una mayor eficacia. El zancadilleo consciente de iniciativas que puedan surgir en Reus y Tarragona, conduce solamente a una política de signo negativo, sin perspectivas ni realización alguna. Empresas comunes nos unen como por ejemplo la construcción del Pantano del Francolí, y en lo sucesivo, las acciones conjuntas que realicemos serán siempre de efectos beneficiosos para ambas. Que no en vano los tiempos evolucionan y aquella rivalidad que el señor Guix esgrime y pretende demostrar, resulta, a estas alturas, ridícula y trasnochada.—PETRÓFILO.

ACL\_30/04/1949\_38

Ferrocarril Tarragona-Reus. Nuevas infraestructuras &gt;

# REUS - TARRAGONA

El artículo por nosotros últimamente publicado, replicando a un muy largo escrito original del señor Guix Sugrañes, ha merecido la contra-replica a través del semanario "Lérida", cuya entrevista insertábamos el pasado sábado en la sección de Reus.

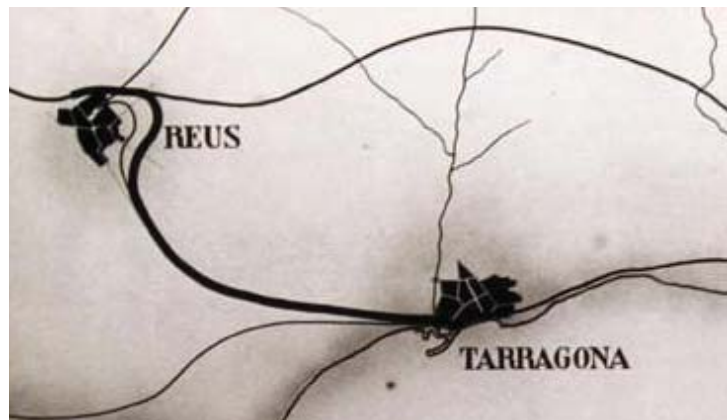
A decir verdad, ofrece un tremendo contraste entre el tono de esa en revista y aquellas expresiones un tanto desorbitadas, que, como es lógico, nadie tomó en consecuencia. El señor Guix, noblemente, ha procurado enmendarse. Sabemos positivamente que en la vecina ciudad, el largo artículo dió origen a una reacción contraria a los fines perseguidos. Nadie podía considerar como ponderadas y validas aquellas expresiones y, como es de suponer, aquel "reusenquismo" esgrimido se trocó en una velada rectificación. Rectificación que por otra parte agradecemos, ya que ella no es mas que un reconocimiento implícito de nuestras razones.

Aparte de todo cuanto manifestamos, la rivalidad Reus-Tarragona, debemos situarla en su punto exacto de los tiempos actuales. No puede juzgarse la cuestión con un retraso de cien años y bajo un prisma puramente ochocentista cuando ambas ciudades emprendían nuevas rutas, sino que ello debe aquilafarse bajo las formas de los tiempos actuales. Las circunstancias evolucionan y el progreso humano tiende a unir y no separar a las poblaciones. Las comunicaciones, mucho más eficientes y rápidas, constituyen ya, y constituirán mayormente en el futuro, el nexo de unión que no podemos eludir so pretexto de una rivalidad ancestral. Independiente de ella son los intereses cada vez más comunes para ambas, y si la geografía ha impuesto a Reus el centro de una comarca, la geografía, asimismo, ha favorecido a Tarragona con las rutas amplias del comercio marítimo. Complementar ambos intereses, emprender acciones comunes e iniciar un intercambio cultural, es deber, creemos nosotros, de la actual generación. Conservando cada una de ellas su propia personalidad —no aquella de "menestrales ricos y señores pobres"— pueden seguir un camino paralelo en muchos problemas que directamente nos afectan. Un siglo de esterilidades, producto en parte de la practicada política negativa; una vida puramente vegetativa como consecuencia de una labor destructora de toda iniciativa noble, creemos, y lo repetimos, que nos ofrece la suficiente experiencia para no reincidir. Las características de Reus y las características de Tarragona no deben en algún modo constituir un motivo de una sistemática rivalidad, antes bien deben complementarse para beneficio de ambas.

Así ardientemente lo deseamos y así creemos que el señor Guix Sugrañes debiera comprenderlo. Pues cualquier camino que no sea el trazado, cualquier ruta que no obedezca a unos fines perfectamente definidos —mutua comprensión y colaboración cada vez en mayor escala— llevará siempre el marchamo de algo extemporáneo y que no obedece a la realidad.

Y en cuanto a lo que escribe el señor Guix de que no contestamos su artículo, debemos manifestarle que a la vista de los datos que hemos recopilado sobre la cuestión de la rivalidad Reus-Tarragona, posemos razones suficientes para esgrimir las en cualquier momento. Pero esto, la verdad, como decíamos, haría interminable la cuestión y nosotros tenemos por delante un porvenir. — PETRÓFILO.

ACL\_17/05/1949\_39



1950\_AFT\_10



## La doble vía Reus-Tarragona

Por las noticias que de vez en cuando aparecen en estas columnas, podrán constatar nuestros lectores que las obras de la doble vía Reus-Tarragona, siguen su curso normal. Curso que deseáramos acelerado, pero en el que hay que tener en cuenta el volumen de la obra, para comprender su importancia. Lo positivo, sin embargo, es que los trabajos no se interrumpen en lo más mínimo y las etapas previstas van siendo superadas. Prácticamente terminadas las obras de infraestructura para el tendido de la vía —falta tan sólo desmontar siete mil metros cúbicos de tierra cerca de la estación de Reus—, la etapa más costosa ha sido cubierta habiéndose construido la totalidad de las obras de fábrica necesarias —ampliación del puente sobre el Francolí, puente para salvar el paso a nivel inmediato a Reus y puente sobre la carretera de Lérida—, como también los correspondientes terraplenes.

Nos hallamos, pues, en la segunda y definitiva fase de las obras, cual es la colocación del balasto —realizado en un cincuenta por ciento sobre la totalidad del recorrido—, traviesas y raíles, presupuestado todo ello en 12.000.000 de pesetas. En esta cantidad están incluidas las obras de ampliación de la vía desde el puente del Francolí, hasta su enlace con la vía doble de la línea de Barcelona, pasando por nuestra estación, cuya realización es imprescindible para que los convoyes ferroviarios Madrid-Barcelona, circulen por nuestra ciudad. Esta es la etapa que Tarragona debe gestionar incansablemente con el fin de que sea una realidad en un periodo de tiempo lo más breve posible. La construcción de la nueva estación, presupuestada en 15.000.000 de pesetas, debe relegarse a segundo término hasta tanto no haya sido colocado el camino de hierro propiamente dicho. Cometeríamos un error solicitar al mismo tiempo los créditos para la instalación de raíles y nuevo edificio para la estación, pues el volumen económico es muy considerable y preciso es imponernos una política de prudencia cara a la realidad. La nueva estación será un hecho, cuando logremos el paso de los trenes directos, pues no podemos admitir que el cuchitril actual sirva satisfactoriamente sus fines, con el aumento de circulación previsto.

Por lo tanto, se impone insistir cerca del Ministerio de Obras Públicas la colocación de carriles, mientras se gestiona al mismo tiempo la doble vía desde el Francolí a la Playa del Milagro. Porque tal y como se halla actualmente el curso de las obras, lo demás se nos dará por añadidura. — PETROFILO.

ACL\_13/11/1949\_46

## INDUSTRIALIZACION DE LA CIUDAD

Las fuentes de riqueza sobre las que radica el futuro de Tarragona, podemos resumirlas en tres partes esenciales. La primera de ellas se refiere al tráfico portuario, estrechamente unido a las comunicaciones ferroviarias, mientras que la segunda abarca el turismo y atracción de forasteros. La tercera y última, esta constituida por la gradual y paulatina industrialización de la ciudad, mediante la instalación de nuevas industrias y centros de riqueza que vengan a llenar el vacío que en este aspecto se deja sentir. Porque a decir verdad, Tarragona carece de un verdadero núcleo industrial a pesar de su favorable situación y la importancia de su puerto. Quizá sea por la endémica falta de agua, quizá, también, por nuestra apatía e indolencia; el caso es que carecemos de unos centros fabriles lo suficiente importantes para imponer una tónica industrial a la población. Nos limitamos a vegetar dentro de unos círculos sumamente reducidos y mientras estas estrecheces no sean superadas, Tarragona no podrá aspirar nunca al rango de gran ciudad.

Afortunadamente para nosotros las obras de ampliación de la zona portuaria, unido a los trabajos de la doble vía Reus-Tarragona, puede significar un paso formidable hacia la meta ambicionada. La construcción del Museo que traerá consigo la restauración de Pilatos, amén de otras cuestiones por resolver todavía, llenan satisfactoriamente la segunda parte dedicada exclusivamente al fomento turístico. La tercera y última a que venimos refiriéndonos, debe ser un incremento industrial en gran escala en las zonas urbanas destinadas al efecto. Porque no me negarán ustedes que, aparte la Fábrica de Tabacos, la factoría de la CAMPSA y algunas fábricas más, Tarragona, como decimos, adolece de la falta de industrias con la secuela de actividades y aumento del nivel medio de vida que representan.

Para fomentar la instalación de establecimientos fabriles en Tarragona creemos que el Ayuntamiento debería apoyar toda propuesta que en este sentido se hiciera, eximiendo de impuestos y dando toda clase de facilidades. La exposición "Como es Tarragona" que en la primavera próxima será inaugurada en Zaragoza y Lérida y después en Barcelona, debería dedicar preferente atención a las posibilidades de industrialización de la ciudad, mediante la exhibición de los oportunos gráficos en los cuales se hiciera resaltar nuestra lamentable situación y las ventajas que puede reportarle a una Empresa, sea de la índole que fuere, la instalación de un centro industrial en nuestra ciudad. — PETROFILO.

ACL\_07/12/1949\_48



△ Tarragona. Vista del puente sobre el Francolí

1949\_AFT\_01





## 1950

“A ciencia cierta desconocemos lo que la Providencia deparará al futuro de Tarragona, pero es evidente que al incremento de la capacidad comercial portuaria, unida al paso de los directos, se impone una política de industrialización de la ciudad.”

Petrófilo, 11/06/1950, “Industrialización de la ciudad”.

“La falta de viviendas es uno de los problemas derivados de nuestra post-guerra, incrementado, si cabe, por la emigración de los habitantes de los pueblos hacia las ciudades. Es fenómeno de nuestra época el abandono de los medios rurales, siendo así que, mientras en nuestros pueblos sobran casas, en las poblaciones de mayor importancia el problema se agudiza cada día más. Naturalmente que Tarragona no podía sustraerse a esta corriente inmigratoria que ha superpoblado nuestros propios domicilios, creando en realidad un serio problema a nuestras autoridades y Corporaciones. Se ahí el barraquismo que impera en los suburbios, formando por inmigrantes de las zonas meridionales del país y de ahí también la creación del Patronato “Cardenal Arce Ochotorena”, para contrarrestar, en lo posible, el lamentable espectáculo de unos tugurios infectos sin condiciones higiénicas de ninguna clase.”

Petrófilo, 19/10/1950, “Nuevo poblado”:

Pronto la industrialización de la ciudad se posiciona como uno de los grandes objetivos estratégicos que acompañarán a un crecimiento urbano abocado a acoger paulatinamente y de forma dispersa a destacadas industrias. De momento, agua y vivienda también son escasas en la ciudad de posguerra, mientras Torreforta empieza a tomar forma en el límite con el delta del Francolí, una barrera que la ciudad ha respetado desde su fundación.

## INDUSTRIALIZACIÓN DE LA CIUDAD

La marcha ascendente que de unos años a esta parte está experimentando Tarragona, hace prever para un futuro próximo un formidable paso con las construcciones que están en proyecto y entre las cuales resaltaremos, por su importancia, la ampliación de la zona portuaria mediante la transformación del dique Transversal en muelle comercial, amén de las mejoras e instalaciones que tal transformación trae consigo. Intimamente relacionado con esta formidable mejora, debemos hacer hincapié a las obras de la doble vía Reus-Tarragona, trabajos en curso de ejecución y cuyo proyecto de enlace de de el Puente del Francolí a la Playa del Milagro, hasta enlazar con la vía que conduce a Barcelona, ha sido terminado recientemente. Estas dos importantes obras pueden significar una gran aportación al desenvolvimiento económico de la capital, máxime cuando el puerto —barómetro inflexible de la prosperidad o decadencia de Tarragona— constituye el principal factor de riqueza de la población. Sin embargo, para llevar a cabo un amplio incremento en todos los órdenes, precisamos de la instalación de nuevas industrias que representen un nuevo medio de vida para las clases trabajadoras. Carecemos de una industria eficiente y aparte algunas instalaciones —Tabacalera, CAMPSA, centros textiles, derivados del vino y fabricación de licores— nuestra capacidad industrial está en sus balbuceos. Y que no se diga que nuestra ciudad no ofrece condiciones adecuadas. El lugar en que está enclavada, que la constituye en puerto principal de exportación de una amplia zona de nuestra Provincia y la región aragonesa, es una de las causas que deberían pesar en nuestro ánimo para hacer de Tarragona una población con un núcleo industrial adecuado a su importancia, complemento del comercial y turístico.

La Exposición "Como era Tarragona" que debía organizar nuestro Ayuntamiento en Lérida y Zaragoza ha sido demorado para el próximo año. Las 100.000 pesetas a que ascendía el presupuesto general, se han invertido en la confección del folleto de propaganda que dentro de unos días estará terminado. Sin embargo, ello no es motivo para que en la primavera próxima no llevemos a la práctica la exhibición citada que hoy no es más que un mero proyecto. Y en esta exposición que el Municipio preconiza, no debe faltar una propaganda inteligentemente dirigida de las magníficas condiciones que para la industria ofrece la ciudad. Un edificio, un bello y suntuoso edificio, significara un ornato para nuestras vías públicas, pero nunca representará una faceta de riqueza y fuente de producción. A ciencia cierta desconocemos lo que la Providencia deparará al futuro de Tarragona, pero es evidente que al incremento de la capacidad comercial portuaria, unida al paso de los directos, se impone una política de industrialización de la ciudad. Para ello, debemos conceder toda clase de facilidades, ofreciendo terrenos si preciso fuera y sobre todo nuestras autoridades deben gestionar nuevas instalaciones ya sean de iniciativa oficial o privada para equilibrar el progreso ascendente que de unos años a esta parte está experimentando Tarragona. — PETROFILO.

ACL\_11/06/1950\_51

## El agua, tema obligado

Reconozcamos ante todo que la cuestión del agua en nuestra ciudad, es tema obligado de los veranos. Y decimos esto porque anualmente se nos plantea el problema con todos los agravantes e inconvenientes que la cuestión lleva aparejado. Es endémico en Tarragona que cuando los calores aprietan y las lluvias se hacen más distanciadas, se presenta indefectiblemente la falta de aguas. Con caracteres alarmantes algunas veces; más atenuados en otras —el caso actual, por ejemplo— pero siempre con la misma imprompta de inseguridad y deficiencia. Y no es de ahora, sino de siempre. Porque todos debemos convenir que las soluciones de pozos, minas y manantiales son parthes que alivian momentáneamente el gran problema, pero que en realidad no lo solucionan. Y no lo solucionan nunca porque la población cada día crece, se expansiona más y la suma de caudales es enteramente idéntica, con tendencia a la baja en los meses estivales.

Por boca del propio Ayuntamiento, sabemos que se ha producido un déficit de 600 plumas —1.400.000 litros diarios— debido a los dos meses de sequía absoluta que venimos padeciendo. Las minas de Puigpelat fallan lamentablemente y al carecer de más pertenencias en los pozos aquellos, nos hallamos ante una aportación de caudal sumamente reducida. Las instalaciones del Pozo Franquès funcionan ininterrumpidamente, salvo cuando la tubería recientemente colocada debe repararla la brigada municipal de aguas, por las muchas deficiencias y roturas que suelen producirse. Pero aun y así, la ampliación actual no ha solucionado el problema ni para los diez años venideros. Nos encontramos si no igual, casi igual que antes, con los mismos defectos de unas instalaciones costosas, una elevación antieconómica —cerca de las 700.000 pesetas anuales satisface el Ayuntamiento por fluido eléctrico— y un gasto de sostenimiento que no compensa el esfuerzo ciudadano. Total que en los momentos cruciales, cuando más necesitamos del agua para satisfacer nuestras necesidades domésticas, regar los árboles y barrer este polvo municipal y espeso que invade muchas de nuestras calles y paseos, los caudales fallan lamentablemente.

Creemos que la única solución que Tarragona tiene es la construcción de un pantano. Digase del Francolí, Gayà o como quiera llamarsele, pero un pantano o, en términos más reducidos, un embalse. Hasta que la ciudad no vea satisfecha esta vieja aspiración, proseguiremos con los mismos inconvenientes actuales, corregidos y aumentados. Un pantano, señor, que vivifique nuestros campos y que dé en el traste definitivamente tantas instalaciones inútiles como ineficaces. Esta es la verdadera y única solución al problema de las aguas. Un embalse regulador, por ejemplo, de las aguas del Francolí, que permita recoger aquel líquido que prodigamente desparramó la naturaleza la mañana de Santa Tecla del pasado año y que en su integridad fué a parar al mar. Lluvia magnífica que se pagaría hoy a precio de oro y que tan preciosa sería para nuestro propio uso. — PETROFILO.

ACL\_05/07/1950\_52



Tarragona. Proyecto del pantalan del río Francolí

1950\_AFT\_12



## OBRAS EN PROYECTO

Deambulando ayer por los paseos de la ciudad nos dimos cuenta de la honda transformación operada en Tarragona durante los años últimos. Concretamente refiriéndonos al Paseo de Circunvalación, que es el más hermoso de los paseos, constatamos como va siendo hermo­seado en sus tramos principales, hasta formar un conjunto del que en realidad podemos sentirnos satisfechos. La labor constante y tenaz de los Ayuntamientos últimos, han imprimido personalidad y carácter a los tramos circunvalatorios de la ciudad hasta el punto de que está en visperas de rematarse la obra. A la actual Corporación le cabe el honor de haber urbanizado el Paseo Torroja, Jardín del General y se halla realizando el Paseo de San Antonio, entre la escalinata del Museo y el mismo Portal. Pero no paran ahí las realidades ofrecidas con ser importantes, sino que en breve —creemos que durante la presente semana— será convocado el Pleno para aprobar los presupuestos de urbanización y mejora del Paseo de Saavedra, desde la Rambla de San Carlos hasta el Portal del Roser, transformación de la acera norte de la Rambla de San Carlos e inicio de urbanización del Campo de Marte. Estas obras en proyecto serán realizadas por el procedimiento de subasta lo que equivale a decir una mayor rapidez en su ejecución.

Nos hallamos, pues, en el umbral de dos importantes mejoras que muy bien pueden efectuarse durante el invierno próximo, dando así tiempo para que en la primavera del año venidero se halle completamente terminado el Paseo de Circunvalación que iniciamos en el Monumento a Roger de Lauria para terminarlo en el Garage Cácharo. La sustitución de las aceras en la Rambla Vieja traerá consigo el arreglo de la Boca-Calle para convertirla en pasaje, mientras que los adoquines que cubren su calzada, serán colocados en la calle de la Palma que comunica la Plaza de José Antonio con la Plaza de los Cedazos.

Hasta aquí las noticias que poseemos sobre el particular y que creemos serán del agrado de todos los tarraconenses. Repetidas veces hemos manifestado que si Tarragona pretende ser una ciudad de turismo, en primer término se impone una política de urbanización y hermoseamiento de sus bellos parajes. Terminando el Paseo de Circunvalación se habrá dado un paso decisivo ya que podremos ofrecer al visitante una ruta turística de primer orden.

Mientras tanto, se está gestionando la urbanización del Parque del Milagro que tropieza con dificultades propias de una mejora de tal envergadura. Urbanización ésta que ningún Ayuntamiento ha logrado resolver en definitiva y que sería el mayor honor que cabría otorgar a la Corporación que rige los destinos de la capital. — PETROFILO.

ACL\_10/19/1950\_56

## NUEVO POBLADO

La falta de viviendas es uno de los problemas derivados de nuestra post-guerra, incrementado, si cabe, por la emigración de los habitantes de los pueblos hacia las ciudades. Es fenómeno de nuestra época el abandono de los medios rurales, siendo así que, mientras en nuestros pueblos sobran casas, en las poblaciones de mayor importancia el problema se agudiza cada día más. Naturalmente que Tarragona no podía sustraerse a esta corriente inmigratoria que ha superpoblado nuestros propios domicilios, creando en realidad un serio problema a nuestras autoridades y Corporaciones. De ahí el barraquismo que impera en los suburbios, formado por inmigrantes de las zonas meridionales del país y de ahí también la creación del Patronato "Cardenal Arce Ochotorea", para contrarrestar, en lo posible, el lamentable espectáculo de unos tugurios infectos sin condiciones higiénicas de ninguna clase.

Pero el Patronato, a pesar de los medios de que dispone y del escaso tiempo que media desde su constitución, tiene ya en su haber el inicio del Grupo de viviendas "Agustín Sandoval", al que seguirán, en fecha próxima, la construcción de otros grupos en Reus, Tortosa y Valls, para proseguir luego su labor hacia otras localidades de la provincia. Este grupo de 75 viviendas que a marchas forzadas se está levantando en la partida de la Torreforta de nuestro término municipal con un presupuesto de 2.638.035 pesetas, es tan sólo una parte integrante del nuevo poblado que surge en la actualidad. Y decimos esto porque en terrenos colindantes ha sido aprobado un proyecto de 105 viviendas, cuyo coste se eleva a seis millones de pesetas y al que seguirá luego la construcción de un grupo escolar y la iglesia parroquial. Es decir un pueblo formado por 180 familias con sus correspondientes servicios de alcantarillado, agua y alumbrado eléctrico. De ahí también el acuerdo de la Comisión Permanente del Ayuntamiento de destinar una respetable cantidad para estos fines, como complemento de la labor que realiza el Patronato.

Son ya más de cuarenta las viviendas cuya obra de fábrica ha sido terminada y se espera rematar el proyecto dentro del año próximo. Ello quiere decir que el poblado a que nos referimos no es una mera utopía sobre el papel sino que comienza a ser una venturosa realidad. Día llegará en que el Patronato tendrá que soslayar la espinosa cuestión de otorgar las viviendas y podemos afirmar de antemano que serán exigidas las garantías necesarias para que el grupo esté confiado a manos ajenas que lo cuiden como si fuera propio. — PETROFILO.

ACL\_19/10/1950\_58



△ Casa dels Mestres. Maqueta de las viviendas

1950\_AFT\_03



## 1951

“Es un hecho cierto que Tarragona se engrandece. Aquel casco urbano, angosto y reducido de los abuelos y aun de nuestros padres, se transforma en una ciudad que cada día cobra mayor ímpetu expansionista.”

Petrófilo, 02/10/1951, “Escuelas de Torreforta”.

“Con el lema “Urbanizar bien para vivir mejor”, el arquitecto de Buenos Aires Carlos María Della Paolera, el pasado año lanzó la proclama instituyendo el “Día del Urbanismo”, precisamente en la jornada de hoy, 8 de noviembre. La idea del arquitecto argentino ha sido favorablemente acogida, siendo muchas las naciones adheridas a los principios que el bonaerense marcara.”

Petrófilo, 08/11/1951, “Día del urbanismo”.

El prometedor horizonte turístico de la ciudad ocupa las primeras crónicas de este año. A ello se suma la mejora de las conexiones ferroviarias que permiten el paso de los trenes directos a Madrid. Mezquida desata su interés por el urbanismo al recoger en sus crónicas hechos tan relevantes para esta disciplina como la instauración del Día Mundial del Urbanismo que el arquitecto e ingeniero bonaerense Carlos María Della Paolera preconizó el 8 de noviembre de 1949.



## Comunicaciones ferroviarias

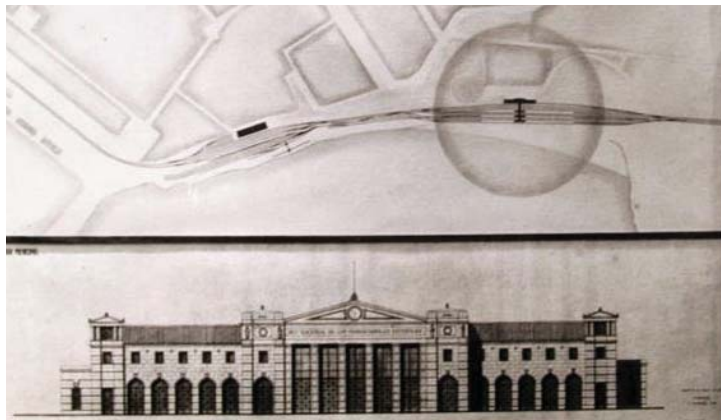
La crónica de hoy lleva el signo ferroviario. Los ferrocarriles acaparan nuestra atención e interés porque diversas noticias, con ellos relacionadas, saltan al plano de la actualidad.

En primer término, en la sesión de la Comisión Municipal Permanente ultimamente celebrada, fué aprobada una moción de la Alcaldía acerca de la aportación del Ayuntamiento a las obras de construcción de la nueva estación del ferrocarril. Este acuerdo no es otro que la consecuencia inmediata de la visita del ingeniero de la Junta de Enlaces, íntimamente relacionada con la reunión de la citada Junta, celebrada poco fa en Madrid y a la que asistieron los Alcaldes de Reus y Tarragona y los ingenieros Jefe de Obras Públicas y Director de las Obras del Puerto. El paso por nuestra ciudad de los convoy's ferroviarios de la línea directa Madrid - Barcelona, traerá consigo la construcción de una nueva estación cuyo proyecto se halla terminado en su totalidad, formando parte del plan de obras de la doble vía -Reus-Tarragona. Se exige para ello una aportación municipal en terrenos y nuestra Corporación, sabedora de la importancia que ello tiene, no regateará esfuerzo alguno para satisfacer los deseos del Ministerio de Obras Públicas. Aunque lenta, la cuestión de los directos marcha y por lo que a la capital se refiere, falta tan sólo construir la doble vía en el tramo comprendido entre el puente del Francolí y final de la Plaza del Milagro, para que nuestras viejas aspiraciones sean una realidad.

Otra noticia nos confirma que las obras citadas entran de lleno en los planes del Ministerio para una fecha inmediata. Nos referimos a la noticia de que la R.E.M.F.E. ha abierto un concurso para la electrificación del llamado "ocho catalán" y que no es otra que la construcción y montaje de la línea aérea de Mora-Reus, San Vicente-Villanueva-Barcelona, Reus-Tarragona-San Vicente y San Vicente-Villanueva-Barcelona. Hemos citado las líneas que van a ser electrificadas en nuestra provincia, pero para el caso que nos ocupa, nos referiremos al tramo Mora-Reus-Tarragona-San Vicente. Quiere decir ello que la línea del interior Reus-San Vicente por Roda de Barà no entra en los actuales planes de electrificación, de lo que deducimos que se da como descontado en un período de tiempo más o menos breve el paso de los trenes directos por nuestra ciudad.

Des noticias de suma importancia y que confirman el interés por satisfacer nuestras justas aspiraciones. La construcción de un ferrocarril aislando a la ciudad —tal fué el caso en el pasado siglo al pasar por el interior lo que en realidad correspondía desviarlo hacia nuestro litoral— ha tenido consecuencias desastrosas para el desarrollo económico tarracencense. Por tanto, reparar semejante olvido, significara la contrapartida de unos beneficios muy considerables, sobre todo para nuestra zona portuaria. No digamos si consiguiéramos el ferrocarril San Sebastian-Tarragona que enlazaría ambas capitales en seis horas. Cuestión ésta que glosaremos de nuevo, contestando al señor Moñedano de Reus. — PETRÓFILO.

ACL\_04/04/1951\_63



▲ Proyecto para una nueva estación de ferrocarril en Tarragona

1950\_AFT\_09

## PERSPECTIVAS URBANÍSTICAS

Un plazo de mes y medio es el señalado para dar término a las obras de urbanización y mejora que se realizan. Terminado con ello el Paseo de Circunvalación se habrá cubierto una etapa importantísima en orden al embellecimiento de la ciudad. En el espacio de unos años, el primer eslabón, comenzado en 1932, tendrá digno remate precisamente en el lugar de origen. Porque si bien es verdad que el Paseo de Sacerda fué el punto de arranque de la circunvalación proyectada, no es menos cierto que en este Paseo precisamente se cerrará el circuito con la inauguración de la reforma en curso de ejecución. Anotemos también que la acera norte de la Rambla de San Carlos, representa sólo la mitad de la obra —tén-gase esto siempre presente— y por tanto la primera ocasión económicamente favorable que se le presente al Ayuntamiento, debe ser íntegramente aprovechada hasta convertir la Rambla Vieja en una perfecta avenida.

Ahora bien, terminados los trabajos a que nos referimos, entran de lleno en el terreno de una inmediata realidad, la paulatina y gradual transformación del Campo de Marte y Parque del Milagro. Mientras aquel hayase visto recientemente favorecido con la plantación de árboles y la próxima colocación del bordillo correspondiente, este último espera para en breve la firma de la escritura pública de adquisición de los terrenos previa la entrega por parte de la Corporación de la cantidad de 259.000 pesetas en metálico y el solar de la Rambla de San Carlos adosado a la Torre de Carlos V. Con ello se habrá dado un gran paso y no ha de faltar el día que será repoblado forestalmente, mediante la reanudación de la simpática Fiesta del Arbol, incomprensiblemente hoy olvidada. No desconocemos que ambas realidades exijan un dispendio muy superior a las actuales posibilidades de la Corporación, pero si deseamos que las obras, aunque lentas en su ejecución, por las razones apuntadas, no desfallezcan, antes al contrario, tengan la mano amiga que las impulse para que, al correr de unos pocos años, se vean enteramente terminadas.

Problemas no faltan, ciertamente, en el seno de la ciudad, sin que olvidemos por un momento las calles de la parte alta. Un plan metódico de pavimentación y reforma de calles no sólo sería bien acogido por todos, sino que requeriríamos un meritorio servicio al sector monumental y artístico de la población. Calles estrechas y tortuosas, piden a gritos una mejora que nunca llega, reforma tanto más de desear cuanto las obras resultarían económicas dada la angostura de sus calzadas.

Y por último, el cumplimiento de los compromisos contraídos con el extinguido Municipio de Tamarit, que sirvieron de base para la anexión consumada. Por boca de la propia Alcaldía se nos ha manifestado que mientras no pueda conceder a los vecinos de Ferran y Molna, las prometidas mejoras, no pondrá los pies en ambos caseríos. Sean, pues, nuestros mejores propósitos para los habitantes de los núcleos de población referidos, mientras el Ayuntamiento, haciendo honor a la palabra empeñada, se dispone a dar satisfacción a aquel vecindario, hoy nuestro y entrañablemente unido a la capital. — PETRÓFILO.

ACL\_02/06/1951\_64



## CIUDAD RESIDENCIAL

Tarragona, fiel reflejo de lo que acontece en las principales ciudades turísticas del país, se ve invadida de extranjeros. Una corriente llegada de las principales naciones europeas, se ha desbordando por doquier ofreciendo el cosmopolitismo de sus atuendos y costumbres. La afluencia de forasteros por lo que a la actual campaña se refiere es muy superior a los demás años hasta el punto de que nuestros hoteles tienen plazas reservadas con la debida antelación hasta finales de Octubre. Existe un desmesurado afán de viajar y apartarse de la realidad cotidiana, favorecido por los cambios de moneda sumamente ventajosos. Esta afluencia extranjera, como es lógico representa un movimiento muy notable en nuestros hoteles y cafés al propio tiempo que imprime animación a los comercios y cuantos establecimientos tienen relación directa o indirecta con el turismo. Pero para nosotros, no es suficiente lo logrado. Con ser mucho, ya que estamos consiguiendo haber de Tarragona una ciudad turística, debemos encaminar nuestros esfuerzos a convertir la población en ciudad residencial para connacionales y extranjeros. El turista de paso, con un itinerario fijo, con ser interesante no nos favorece lo que nosotros deseáramos si, como es lógico, eligiera a nuestra ciudad como punto de residencia durante sus vacaciones. El grupo de estudiantes de la Escuela de Bellas Artes de Estocolmo y de la Sorbona de París, son previstas unos cursos de verano a que nos referíamos hace poco, que el Instituto de Estudios Tarragonenses debería convocar una vez constituido y encauzadas sus actividades. Sabemos también que son muchas las familias de Zaragoza, Lérida y de Madrid incluso que se trasladan a Tarragona durante la temporada veraniega. La mayoría de estas familias vinculadas a nuestra Capital por lazos familiares o de afecto, alquilan chalets cerca de las playas o simplemente, previo el acuerdo con una persona residente en la población, se establecen en su propio domicilio por un número determinado de días. Y este es precisamente el turismo que también debemos cultivar durante los meses estivales. Las excelencias de nuestro clima, las playas que a pesar de estar descuidadas ofrecen el principal atractivo, las comodidades propias de una ciudad son otros tantos aspectos que cautivarán al que por vez primera resida en la misma; Prueba de ello es que son muchas, por no decir casi todas, las familias que la temporada próxima fijan Tarragona como punto indicado para pasar sus vacaciones.

Por todo lo expuesto opinamos resultaría de gran eficacia para el próximo año, la concreción de un censo de aquellas familias tarragonenses que estarían dispuestas a facilitar alojamiento a los forasteros. El Ayuntamiento y el Sindicato de Iniciativa podrían encargarse de ello dividiéndose principalmente en Lérida y Zaragoza que son las capitales más próximas y que mayor contingente ofrecen. — PETROFILO.

HT\_27/07/1951\_67



▲ Casas Bajas de Torreforta. Vista general

1951\_ATA\_03

## FABRICA DE ALUMINIO

Referíase el alcalde de la ciudad en sus declaraciones últimas a los propósitos de la Corporación de prestar toda la ayuda posible para la instalación de industrias en Tarragona. Intimamente relacionado con la idea de la Alcaldía y por afectar los intereses tarragonenses, hace tres o cuatro días en el diario "Solidaridad Nacional" de Barcelona hallamos la siguiente noticia que nos complacemos en reproducir:

"Ultimamente ha sido montada en Valladolid una gran fábrica transformadora de aluminio, pero no efectúa todo el ciclo industrial ya que depende de las importaciones que haga de aluminio, principalmente del Canadá.

Ahora se va a efectuar un ensayo de producción totalmente española, partiendo de bauxita nacional. En efecto, una Empresa barcelonesa es propietaria de minas de bauxita, al sur de la región, cuyas prospecciones han dado resultado positivo. El I. N. I. se interesa en el negocio a fin de aportar medios económicos más poderosos de los que dispone la Empresa, y al efecto trata de efectuar importantes sondeos preliminares, que si dan buen resultado conducirán a construir una gran Empresa mixta, en la que participarían la Empresa original privada, el I. N. I. y la Empresa de Valladolid".

La empresa barcelonesa a que se refiere la noticia, creemos que no es otra que "La Alquimia, C. A.", propietaria de unos yacimientos de bauxita "al sur de la región" —Aiguamurcia— y de unas instalaciones en nuestra propia ciudad. Porque el caso no deja de ser curioso. Hase cinco años fué anunciado el comienzo de una fábrica de aluminio en Tarragona. Se efectuó la solemne bendición y colocación de la primera piedra, fuimos testigos de las pertinentes explicaciones sobre el funcionamiento y desarrollo de la fábrica y vimos como se construía un muro de protección para prevenir cualquier posible avenida del río Francolí, un puente que ponía en comunicación ambas orillas y unos pabellones destinados a la futura factoría. Los tarragonenses, que nos las prometíamos muy felices, pues, según se nos manifestó, la fábrica ofrecería colocación a un numeroso grupo de operarios, hemos observado con el natural estupor que la fábrica, hasta la fecha, no deja de ser un mero proyecto. La noticia publicada en el periódico barcelonés es harto significativa al respecto; el futuro de los yacimientos de bauxita entran por unos derroteros hasta ayer desconocidos. "La gran empresa mixta" en ciernes, es de suponer que se interesa también por las instalaciones que "La Alquimia" posee en Tarragona. De ahí, pues, la razón de la presente crónica. Caso de que esa Empresa llegue a cristalizar en algo concreto y definitivo, es un deber de nuestras autoridades locales hacer patente las ventajas que Tarragona ofrece para la instalación de la industria cuya obra de fábrica exterior y construcciones complementarias son un hecho. No fuera caso que los importantes sondeos preliminares dieran resultado y entonces ante el propósito de construir la fábrica, se instalara la factoría en otra población sin tener para nada en cuenta las ventajas que Tarragona ofrece, tales como la proximidad de Aiguamurcia, buenas comunicaciones ferroviarias y excelente puerto en vías de ampliación.

PETROFILO.

ACL\_04/08/1951\_69



## ESCUELAS DE TORREFORTA

Es un hecho cierto que Tarragona se engrandece. Aquel casco urbano, angosto y reducido de los abuelos y aun de nuestros padres, se transforma en una ciudad que cada día cobra mayor impetu expansionista. Lugares que hace treinta años eran huertos y viñedos, constituyen hoy amplias calles del ensanche, habitadas por un número cada vez mayor de vecinos. La decadencia de la parte alta se traduce en el auge de la media, mientras en las afueras, hacia la carretera de Valencia, apunta un nuevo barrio destinado a cumplir una función muy importante en el concierto ciudadano. Se trata del núcleo habitado de la hoy todavía incipiente zona industrial. La Estación de Clasificación, Unión Azúfrera, fábrica de productos aromáticos y aun la propia CAMPSA, emplean una mano de obra importante que, para mayor comodidad, sería de desear residiera en aquella zona. La Sulphur lo resolvió a su tiempo, construyendo sus propias viviendas y otro tanto va a solucionar el grupo de 75 viviendas protegidas "Agustín Sandoval" del Patronato Cardenal Arce Achotorena. Viviendas casi terminadas y que en realidad le falta bien poco para que puedan habitarse sus beneficiarios. También la Obra Sindical del Hogar adquirió —hace de ello tres años— los terrenos necesarios para construir un centenar de casas. Todas las circunstancias antes apuntadas hacen prever el surgimiento de un barrio de gran porvenir.

De ahí, pues, la razón de esta crónica. Conocida la importancia del núcleo habitado, creemos llegado el momento de iniciar las debidas gestiones para construir una escuela en el lugar. El desplazamiento de los niños a la ciudad resulta harto penoso, particularmente durante los días invernales. Las inclemencias del tiempo, unido a los rigores de la temperatura, son factores importantísimos que impiden la asistencia de los niños a las escuelas. Dotarles de un grupo escolar, sería un acierto y resolvería un problema para los padres. Coadyuvaría a la instrucción de sus hijos, evitando un desplazamiento que se acerca a los cuatro kilómetros con los consiguientes peligros habida cuenta del intenso tráfico rodado que registra la carretera citada. Torreforta precisa de unas escuelas. Este problema que hoy apunta como una necesidad se hará cada día más agobiante a medida que el tiempo pasa y la hatriada crece. Atención, pues, al núcleo mencionado, pues no se olvide que forma parte de Tarragona y aunque distante del casco estricto, precisa también de nuestras atenciones y cuidados. — PETRÓFILO.

ACL\_02/10/1951\_71

## DÍA DEL URBANISMO

Con el lema "Urbanizar bien para vivir mejor", el arquitecto de Buenos Aires Carlos María della Paolera, el pasado año lanzó la proclama instituyendo el "Día del Urbanismo", precisamente en la jornada de hoy, 8 de noviembre. La idea del arquitecto argentino ha sido favorablemente acogida, siendo muchas las naciones adheridas a los principios que el bonaerense marcara. Porque casi en todas partes existía un ambiente, un clima propicio, ha sido posible el engrandecimiento de la idea, hasta el punto que la mayoría de las ciudades de Occidente han adoptado las directrices señaladas.

Concedenos, pues, a nuestra capital, deseáramos que el "Día del Urbanismo" marcara la pauta del progreso ciudadano. Tarragona, abundantemente, ha sabido conservar buena parte de su pasado, sin detrimento para su porvenir; se han conjugado el patrimonio, legado por anteriores generaciones, con normas modernas de las que fuimos verdaderos precursores al proyectar la Rambla; se ha creído, en suma, adaptar los lugares susceptibles de mejora —lease Paseo de Circunvalación— con el propio ambiente y espíritu de la ciudad. En este caso hemos sido atinados, como también presentimos en el futuro del Campo de Marte y Parque del Milagro, proyectos clave del definitivo embellecimiento de buena parte de la población. No en cambio ha sucedido lo propio con la Avenida de Cataluña, en cuyo tramo frente a los Cuarteles del General Contreras, la diferencia de nivel en ambas calzadas, perjudica sensiblemente la unidad de la amplia vía. En la prolongación de la Rambla también se da esa circunstancia, levantándose viviendas que si bien siguen la línea marcada en los planos, deshacen el conjunto urbano de la avenida futura.

Vivir en una ciudad donde los recursos naturales y la disposición topográfica ha sido inteligentemente aprovechados, es una pura delicia. Tarragona ha sabido realzar sus posibilidades urbanísticas con méritos que son admiradas por propios y extraños. Nada decimos del casco viejo, cuyas angostas callejas imponía la propia muralla circunvalatoria, pero si, con ocasión de la expansión a mediados del siglo pasado, debemos pregonar y muy en alto, el acierto de nuestros abuelos que nunca agradeceremos bastante. La Rambla fue la prueba de fuego del futuro urbanístico de la ciudad y, de momento, a ella quedan supeditados los planes de expansión y progreso.

En este día, pues, del urbanismo, séanos permitido desear los mejores aciertos en el trazado y mejora de la población. El "Urbanizar bien para vivir mejor", debe ser norma en nuestro diario quehacer, pues no hay duda que una población bella y cuidada, a la par que denota una sensibilidad y refinamiento de sus habitantes, constituye un remanso donde la vida se desarrolla placida y tranquila. — PETRÓFILO.

ACL\_08/11/1951\_72



A Tarragona. Vista aérea

1951\_AFT\_01



# LAS CARRETERAS

En las mismas declaraciones que el ministro de Obras Públicas anunciaba el paso de los directos por nuestra ciudad, se refería también al estado de las carreteras manifestando "que había leído en un periódico de Barcelona que, en determinados trozos de la carretera de Igualada se producían frecuentes accidentes automovilísticos por el mal estado en que se hallaba. Muchas las pertinentes averiguaciones, se ha procedido al estudio de la rectificación del tramo con cargo al plan de modernización de carreteras".

Haciendo hincapié a las maniobras del Conde de Valtellano, debemos tener presente que en nuestro término municipal existen dos tramos de carretera peligrosísimos para la circulación. Se trata del "Tomb del Mariner" a la salida de Altafulla, en el empalme del viejo camino que conduce al castillo de Tamarit, y la pequeña vaguada comprendida entre la cantera romana de El Médol y la Torre de los Escipiones. En el primero, dado el trazado de la vía, resulta muy elevado el porcentaje de choques y en cuanto al segundo suelen ocurrir desgracias cuando llueve y por consiguiente el suelo se encuentra resbaladizo. No hace mucho un subdito francés halló la muerte y una carta al Director recientemente publicada, denunciaba una serie de topetazos entre varios vehículos a causa de la arcilla arrastrada por las aguas que impedía el tráfico normal. Y no crean que estos accidentes son fortuitos. No hay temporada que no ocurra algo; ya en 1928 —y de ello hace 23 años— hubo un accidente con la secuela de heridos y lesionados. Vista la buena disposición del ministro de Obras Públicas creemos estas anomalías deben denunciarse en beneficio de la colectividad y en evitación de posibles desgracias. Como también hacemos público la falta de bordillo en la misma carretera, tramo comprendido entre la Ciudad Jardín y la Glorieta de los Caídos, sin cuyo requisito el Ayuntamiento se ve privado de construir las correspondientes aceras, adelantando de una vez la entrada a Tarragona que, dicho sea de paso, buena falta le hace.

Para satisfacción de todos, han comenzado las obras de ampliación de la carretera de Valencia hasta el Puente del Francolí, mejora ésta imprescindible como necesaria dada la estrechez de la vía, el peligro que ello significaba para la circulación y la serie de extorsiones que causaba a los grandes vehículos, principalmente durante la temporada de exportación de la naranja al extranjero. Es una mejora que conseguimos como se merece, pues ha sido muy bien acogida por el vecindario, particularmente por aquellos industriales y obreros relacionados con el transporte.

El Conde de Valtellano, haciéndose cargo de la gran importancia que para Barcelona supone el Congreso Eucarístico Internacional, ha ordenado al Director General de Carreteras se traslade a la Ciudad Condal para estudiar sobre el terreno el estado de las principales vías de acceso a la gran urbe y sus posibilidades de arreglo inmediato. Pues bien, habida cuenta de que Tarragona posee un itinerario turístico de primer orden como son la propia capital, Valls, Montblanch, Peblot y Santas Creus, es de suponer que buen número de congresistas se trasladará a nuestra provincia, atraídos por la fama de sus monumentos. Ello nos induce a insistir a fin de que las carreteras que conducen a los monasterios y localidades citadas, sean reparadas para ofrecerlas lo mejor arregladas posible. La Jefatura de Obras Públicas por lo que afecta a sus vías debe iniciar las gestiones precisas haciendo resaltar esta circunstancia nada despreciable. Lo propio corresponde a la Diputación, cuya carretera a Santas Creus, lo mismo que las del Estado, precisan señalarlas con los necesarios postes indicadores para orientación de los viajeros. Y sobre todo el tramo comprendido entre Villarrodona y el Monasterio, puesto bajo la tutela de Obras Públicas, debe repararse de una vez y para siempre, pues se da el caso peregrino que, mientras la calzada en general, se encuentra en buenas condiciones, el trozo citado tiene mucho que desear. — PETROFILO.

ACL\_10/11/1951\_73

# EL PUERTO

Hace ya algunos días que comienzan las obras de ampliación y mejora de nuestro Puerto. Fueron iniciadas éstas con la demolición del Dique Transversal, sobre cuyo espigón final está trabajando una potente grúa que paulatinamente arranca los grandes bloques. Las obras, hoy un poco lentas, cobrarán mayor ritmo en el ejercicio próximo, no tan sólo porque la consignación es mucho mayor, sino también porque se habrán terminado los trabajos previos, cuya fase está actualmente desarrollando la S.O.P., empresa adjudicataria de las obras. Llo quiere significar que dentro de cuatro o cinco años, nuestra zona portuaria habrá aumentado en un cincuenta por ciento las posibilidades de atraque. Posibilidad hoy circunscrita a los muelles de Costa, Levante y Paralelo, con una proporción muy reducida respecto a la totalidad del Puerto. El dique transversal, si bien en la plazoleta final servía de atraque y descarga de los buques dedicados al transporte de explosivos, en el resto del espigón era poco menos que imposible realizarlo normalmente. Las características de su construcción, sólo permitía atraque de popa a los petroleros para la descarga del combustible. Pues bien, el proyecto en curso de ejecución resuelve de una vez este problema transformando el amplio Transversal en muelle de atraque para la descarga de carbones, operaciones estas ubicadas actualmente en el Paralelo. A fin de que esto sea factible, se acorta el muelle citado —trabajos de demolición actualmente en curso— y, una vez terminados éstos, comenzará la ampliación de la obra restante hasta permitir el atraque normal de los buques carboneros. Relacionado con ello, el proyecto incluye el dragado de la dársena y totalidad de la zona portuaria, operación tanto más necesaria cuanto el avance de las arenas, formando playas, es cada día más notorio, con el consiguiente peligro de cegar la entrada del Puerto.

Importancia reviste el pronto paso de los directos por la ciudad. Es evidente que el previsto reforzamiento del tráfico portuario como consecuencia de la desviación de los convoyes ferroviarios de Madrid a Barcelona tendrá mayor oportunidad con las obras que nos ocupan. Porque si de nuevo conseguimos encauzar hacia Tarragona aquellos productos de exportación que son característicos del Bajo Aragón, alto Ebro e incluso hasta de la misma Rioja, la ampliación portuaria permitiría absorber la totalidad del posible tráfico.

De las realidades éstas —las obras de la doble vía Reus-Tarragona y la ampliación del Puerto— que marcarán la pauta del futuro de la ciudad en orden a su progresivo desenvolvimiento. El tráfico portuario constituye el barómetro más exacto de la economía de nuestra población, pues dependen de ello no pocas familias que viven al servicio de las actividades comerciales. Con el paso de los directos es de prever canalizará hacia Tarragona aquellas aguas que en pleno siglo pasado y con ocasión de la construcción del ferrocarril fueron desviadas hacia otros lugares con gran detrimento para nuestros propios intereses. — PETROFILO.

ACL\_16/11/1951\_75



△ Tarragona. Vista aérea

1951\_AFT\_02



## 1952

“Las gestiones para conseguir la instalación de la Universidad en Tarragona se iniciaron a raíz de la aparición del decreto por el que se creaban tres centros, sin localidad fija ni región determinada. Fue Don Agustín Pujol, este magnífico tarraconense a quien tanto debe Tarragona por sus desvelos en favor de la ciudad, quien hace más de medio año y bajo palabra de honor de no divulgarlo nos contó el secreto.”

Petrófilo, 10/01/1952, “Universidad Laboral”.

1952 es un año importante para Tarragona. A la noticia de la construcción de la Universidad Laboral, que abarcaría las regiones de Aragón, Valencia, Baleares y Cataluña, se suman los proyectos estratégicos de construcción de un pantano en la cuenca del Francolí y de una nueva estación sobre la línea de Valencia a Barcelona. También es el año en que Reus y Tarragona se dotan de un servicio de autobús directo, una “filovía” electrificada que permite la circulación de trolebuses reciclados de Gran Bretaña. De nuevo, y como ya ocurrió con la Vía Amalia en 1824, esta moderna conexión entre las dos ciudades prefiere transcurrir próxima al barrio de La Marina y al puerto para conectar con la ciudad.



## UNIVERSIDAD LABORAL

Demasiado tarde llegó la noticia para que pudiéramos reflejarla ayer mismo. Compuesta estaba la crónica última, cuando el oído puesto en el receptor nos trajo la buena nueva de la designación de Tarragona como futura sede de la Universidad Laboral que incluirá a las regiones de Aragón, Valencia, Baleares y Cataluña. Ni que decir tiene que la noticia nos dejó a todos sorprendidos, pues si bien estábamos al corriente de muchas de las gestiones no presuimamos que los acontecimientos se precipitaran de esta forma. La importancia que para Tarragona significa un centro de tal índole viene impuesta por el hecho de que tres son las Universidades que se crearan en el ámbito del país. Gijón, cuyas obras y trabajos de construcción se hallan muy adelantados, Sevilla y la radicada en nuestra ciudad. Piénsese lo que representa un centro de formación capaz para 2.000 alumnos, con un proyecto que puede rebasarse muy bien los 200 millones de pesetas, y nos permitiremos calibrar el futuro tarragonense. Por mucho que digamos, rebasa hoy nuestras posibilidades, preguntados como estamos a las cosas mínimas y de reducidos horizontes. La Universidad Laboral es el centro del porvenir, porque ha comprendido el Estado que lo verdaderamente necesario al país son individuos que crean riqueza, sobrando gran parte de los que pretenden distribuirla. Estamos saturados de profesiones liberales y los fines vocacionales de la juventud deben encaminarse hacia la prosecución de buenos técnicos, excelentes agricultores y mejores obreros y artesanos. De ahí la necesidad de estos centros que dan cima a la formación profesional encauzada en los Institutos que el Estado va creando por toda la nación.

Las gestiones para conseguir la instalación de la Universidad en Tarragona se iniciaron a raíz de la aparición del decreto por el que se creaban tres centros, sin localidad fija ni región determinada. Fue don Agustín Pujol, este magnífico tarragonense a quien tanto debe Tarragona por sus desvelos en favor de la ciudad, quien hace más de medio año y bajo palabra de honor de no divulgarlo nos confió el secreto. Periódicamente nos transmitía noticias del estado de las gestiones cerca del Ministerio de Trabajo, manteniendo siempre la misma tónica de cerrado silencio, pues acababan otros intereses completamente ajenos a los nuestros. Las gestiones iniciales fueron posteriormente ampliadas haciendo suyo el proyecto el Gobierno Civil, Ayuntamiento y Diputación. Durante la reciente estancia en Madrid de nuestras autoridades y merced sobre todo a este tarragonense de adopción que en tan poco tiempo ha sabido compenetrarse con nuestros problemas, haciéndolos suyos, cual es nuestra primera autoridad civil, don José González-Sama, quedó peridada la decisión gubernamental, confirmada y hecha pública en el magnífico discurso del Ministro de Trabajo, señor Giron de Velasco, pronunciado anteañoche a través de los micrófonos de Radio Nacional. He aquí, pues, brevemente resumida, la gestación del magno proyecto que llena hoy de júbilo a todos los tarragonenses. Ha sido un triunfo de Tarragona con nuestras autoridades y Agustín Pujol a la cabeza. Ello representa una formidable aportación al engrandecimiento de la ciudad y día llegará en que los tarragonenses verán transformarse radicalmente uno de los parajes más bellos de nuestro término municipal. El Ministerio de Trabajo, a través de los Montepíos Laborales, cuenta con los créditos necesarios para iniciar primero y proseguir después las obras de construcción al propio tiempo que el ambiente y las necesidades de la época son favorables para la creación de tales centros. Albricidas a todos y en particular para quienes con buen tesón y voluntad van a convertir en realidad lo que hoy nos parece utópico proyecto. El éxito ha rematado la impaciente espera y quiera Dios que pronto veamos surgir el nuevo centro docente que nace hoy con el mejor de los auspicios. — PETROFILO.

ACL\_10/01/1952\_76

## CUESTIONES FERROVIARIAS

Desde el punto de vista ferroviario, Tarragona tiene planteados problemas y mantiene aspiraciones. La primera de ellas y por ser la más antigua, es las obras de la doble vía Reus-Tarragona, llamada comúnmente el paso de los directos por la ciudad. La electrificación de la línea con Barcelona constituye otra de las aspiraciones, mientras que la construcción del ferrocarril Cantábrico-Mediterráneo —la tercera—, reportaría innumerables beneficios a la población. De obras sabemos que a raíz de la implantación del ferrocarril en España, localidades de escasa importancia adquirieron un auge inusitado, precisamente por estar situadas en posición privilegiada que las convertía en nudo de comunicaciones o capital de comarca. Otras, sin embargo, arrastraron una vida languida por carecer de comunicaciones estratégicas e importantes. El ferrocarril fue el nuevo canal de riqueza que encauzó a los habitantes de determinadas comarcas hacia un núcleo importancia surgió con el nuevo trazado, núcleo habitado que, a la larga, constituyóse en valioso factor económico. Tarragona, en el pasado siglo, vio como se desviaba la línea de Madrid por el interior de nuestro Campo, repercutiendo este hecho en su tráfico portuario, mientras Barcelona incrementaba sus operaciones de carga y descarga al absorber gran parte de aquellas zonas del Bajo Aragón y parte de Cataluña que nos eran tributarias. Pues bien, esta aspiración que tiene la ciudad parece, por fin, definitivamente resuelta por cuanto persona digna de crédito nos ha manifestado que los convoyes ferroviarios Madrid-Barcelona, pasarán por nuestra capital a partir de mayo próximo. Esta afirmación concuerda exactamente con las declaraciones del Ministro de Obras Públicas, quien, en fecha reciente, se refirió al paso de los directos por Tarragona, coincidiendo con el Congreso Eucarístico Internacional. Por de pronto y bajo el supuesto que el desvío sea un hecho dentro de cuatro meses, deberán hacerse por el actual trazado, pues el nuevo no estará terminado todavía. Claro que, en realidad, lo que a la ciudad interesa es completar los trabajos de la doble vía, pero ante la imposibilidad de realizarlo a fecha fija, nos daríamos por satisfechos con la realidad del paso de los trenes y la adjudicación de las obras que faltan por ejecutar cuales son los enlaces desde el nuevo trazado a la Estación Reus-Mato y desde el puente del Francolí a la Playa del Milagro, lugar en que se establece contacto con la doble vía de Barcelona.

Por lo que a la electrificación respecta desde la Ciudad Condal a Tarragona y de aquí a Reus y Mirra, formando parte del llamado "acto catalán", sabemos que se precede a la descarga del material correspondiente, todo él de fabricación americana. La noticia es muy importante y ni que decir tiene los beneficios que podrían derivarse de llevar a la práctica tal proyecto en un corto plazo de tiempo. Se aproximarían las dos capitales catalanas, dadas las facilidades de comunicaciones garantizadas por el servicio eléctrico y bien dotado. En una hora podríamos trasladarnos a Barcelona, y viceversa, con las consiguientes ventajas para todos. Quizá sería entonces llegado el momento en que el barcelonés, la gran masa de población de cerca de dos millones de habitantes, descubriría nuestro litoral y comarcas, pues no hay duda que el actual desplazamiento, con ser eficiente, no reúne las condiciones que podrían derivarse de la electrificación proyectada.

En nuestra próxima crónica, nos referiremos al ferrocarril Cantábrico-Mediterráneo y la nueva fase en que, al parecer, entra el proyecto como consecuencia de una colaboración más intensa entre nuestro país y los Estados Unidos de América. — PETROFILO.

ACL\_30/01/1952\_78



# FILOVÍAS REUS - TARRAGONA

Durante mucho tiempo mantuvimos un prudente silencio con respecto a los Filovías Reus-Tarragona. Sin poseer datos concretos sobre el particular y ante la imposibilidad de ofrecer a nuestros lectores una información veraz y concreta, preferimos silenciar todas las gestiones y trabajos realizados en espera de la plena confirmación de los mismos. Hoy, pues, que las obras de instalación se hallan en un periodo tan avanzado, que se vislumbra su final inmediato, nos es posible informar ampliamente y con pleno conocimiento de causa.

En primer término, creemos que lo más interesante para nuestros lectores será conocer la fecha en que finalizaran las obras de instalación. Fecha esta que, como esperamos, permitirá la puesta en marcha del servicio, aunque sea en periodo de pruebas. Pues bien, esto está previsto para el presente mes de marzo. Ello no quiere significar que funcione inmediatamente ya que, como es de suponer, se precisa un tiempo prudencial para el debido acoplamiento, entreno del personal y puesta a punto de la línea. Lo más probable es que la inauguración oficial se celebre el próximo mes de mayo coincidiendo con la inauguración de las obras de la doble vía Reus-Tarragona y consiguiente paso de los directos por la capital.

La línea de trolebuses tiene unos 20 kilómetros en total cuya alimentación eléctrica es realizada por la Compañía Riegos y Fuerza del Ebro a 25.000 voltios, alimentando una subcentral de válvulas de vapor de mercurio marca "Hervivit" de 700 kw. de potencia que convierte en continua la corriente alterna. El servicio estará a cargo de tres coches de fabricación francesa, elementos de transporte de momento suficientes, para cubrir las necesidades entre ambas poblaciones.

Por lo que a Tarragona afecta el itinerario a seguir ha sido derivado desde el Puente del Francolí hacia la calle Real y zona portuaria para proseguir luego por las calles de Apodaca y Hermanos Landa hacia la Rambla. Ello es debido al previsto transporte de mercancías desde Reus, pues constituye el Puerto el punto de embarque de frutos secos y vinos de nuestras comarcas y por tanto un lugar muy propicio para el pleno desarrollo y rendimiento de los transportes. Sin embargo, esta actividad de los filovías se halla actualmente en estudio con el fin de aunar todos los intereses afectados por semejante mejora. En Reus, una vez traspasado el paso a nivel de la carretera de Tarragona, la línea, por deficiencias de pavimentación, entra por la izquierda de la misma carretera siguiendo hacia la Plaza de Prim y Avenida de los Mártires para regresar luego por el mismo itinerario. Sin embargo, en la sesión de la Comisión Permanente últimamente celebrada por aquel Ayuntamiento, se dió cuenta de un escrito de la Dirección General de Ferrocarriles, Tranvías y Transportes por carretera en el que se comunicaba había sido aprobada el acta de replanteo de la línea de contacto de la de trolebuses en la zona urbana de Reus. Ello quiere significar que las dificultades surgidas han sido superadas, permitiendo un perfecto enlace entre las dos ciudades.

Esto es todo cuanto hemos podido recoger sobre el particular. La concesión por parte del estado hecha bajo la condición de una mejora en el actual servicio, se halla plenamente lograda, pues es evidente que el moderno sistema de transportes posee más ventajas que los empleados hasta el momento presente. — PETROFILO.

ACL\_29/02/1952\_79



1957\_ATA\_04

< Tarragona. Filovia



## ENLACES FERROVIARIOS

De verdadera importancia podemos calificar la reunión de la Junta de Enlaces Ferroviarios celebrada el pasado miércoles en Tarragona. Y decimos esto no sólo por lo que representa la venida desde Madrid de la totalidad de los miembros de la Junta a fin de cerciorarse sobre el terreno acerca de los problemas planteados, sino también que ello es consecuencia lógica del paso de los trenes expresos por la capital. Una de las primeras repercusiones de la terminación de las obras de la doble vía es el planteamiento de la cuestión de las estaciones de Reus y Tarragona. Mejor dicho, la aceleración de los trámites para llevar a la práctica ambos proyectos, forma parte integrante de la etapa de realizaciones, iniciadas con la inauguración del nuevo trazado ferroviario. Solo beneficios para Reus y Tarragona pueden derivarse de las construcciones proyectadas y hacia ellas, deben encaminarse, pues, todos nuestros desvelos y afanes. El momento es favorable y aprovechar la coyuntura que se nos ofrece es medida de buen gobierno que a todos nos afecta.

Reus, con la ejecución del proyecto, verá desaparecer la Estación de la Avenida de los Mártires que, con el paso a nivel, es tapón y muralla que impide su expansión urbanística. Suponiendo que los terrenos resultantes del derribo de la estación reviertan a la ciudad —en este sentido se ha pronunciado la Junta— el patrimonio municipal se verá incrementado dando pie a la prolongación de la citada Avenida. Con el tiempo y suficiente altura de miras en orden del futuro de la población, la Avenida citada puede constituirse en una de las vías más importantes. Por de pronto, el nuevo trazado del ferrocarril permite un amplio desahogo, pues el antiguo, utilizado hoy todavía, es verdadero dogal y paso infranqueable. Relacionado con la unificación de la estación, la del Paseo de Mata será ampliada y modernizada, incrementando su tráfico con la derivación de los trenes de la línea de Lérida. Reus, si el proyecto se desarrolla de conformidad con nuestros deseos, será dotado de una estación lo suficiente importante y desde luego en plena consonancia con su categoría y potencial económico.

Por lo que a Tarragona respecta, ni que decir tiene que la construcción de la nueva estación, dará satisfacción plena a una aspiración de la ciudad. Como la de Reus, el actual edificio resulta anacrónico y anticuado; no reúne condición alguna, respondiendo plenamente a la concepción ochocentista del ferrocarril, cuando ignorábase sus beneficiosas consecuencias. La nueva estación situada frente a la Normal de Maestros, con cuyo centro docente formará un conjunto urbanístico aceptable, permitirá, a su vez, la plena recuperación de la Playa del Milagro, aunque mutilada en su parte sur, por las reformas derivadas de las obras, podrá convertirse en la playa de Tarragona, sin asomo de sonrojo por nuestra parte. Su estado actual, verdaderamente descuidado y cochambroso, no permite, de momento, emprender urbanización alguna, mientras el proyecto de la nueva estación no sea un hecho. Es la revalorización de aquel sector que hoy nos parece lejano. La aportación municipal, mediante la cesión de los correspondientes terrenos, arreglo del Parque de Milagro y de la calle del Cardenal Arce Ochotorena, amén del túnel que atravesará el paso a nivel para comunicar la ciudad con la playa, es garantía de que las gestiones se hallan bien encauzadas.

Nuestra impresión es que ambas estaciones tienen todas las probabilidades a su favor para ser realidad en un futuro próximo. La propia RENFE es la más interesada en ello debido a la acumulación de tráfico que son incapaces de absorber aún con las recientes reformas y ampliaciones. Si lográramos nuestras aspiraciones, Reus y Tarragona podrían felicitarse. Para ello se impone la práctica de una acción conjunta y colaboración abierta, sin cuyos requisitos pueden verse fallidas nuestras esperanzas. Por el interés común esperamos que así sea. — PETRÓFILO.

ACL\_22/06/1952\_82

## CIUDAD DE REALIDADES

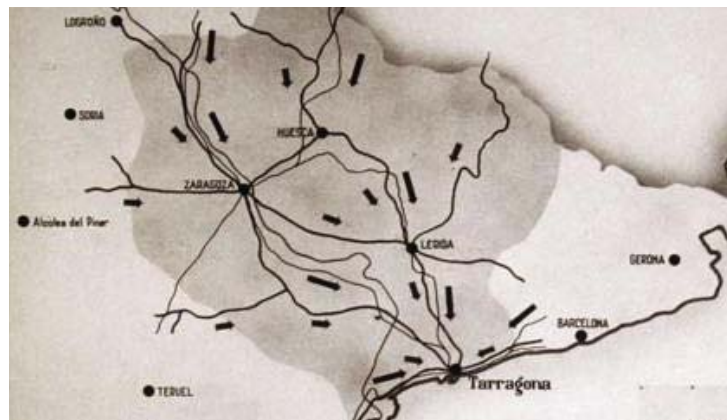
Por espacio de muchos años a Tarragona le aplicaron un calificativo que en realidad nada le favorecía. Se la llamaba la Ciudad de los proyectos y tuvo su origen en la depresión registrada a raíz de la depreciación del vino y la pérdida de Cuba y Filipinas. El auge experimentado, con un año cumbre, en 1885, cuando se inauguró la Plaza de Toros y el Tranvía, tradujo en la serie de mejoras que experimentó la ciudad y de las que no fue ajena, ciertamente, la entonces llamada Explanada y posteriormente Rambla Nueva. Después experimentamos un descenso acusado, convirtiéndose Tarragona en un verdadero "mas robot" con cerca de 800 pisos desalquilados, y la paulatina emigración de gran número de sus habitantes. Como reflejo de una época, quedaba lo hecho; los edificios suntuosos, pregonaban, ¡ay!, todo un período de fatuosidad y pujanza que a los tarragonenses de principios de siglo les parecía quimérico y lejano.

La primera guerra europea y el gran beneficio de la consiguiente neutralidad española, permitió a la ciudad recuperar el pulso perdido y de aquellos tiempos, constitución de "La Popular", datan no pocos proyectos y realidades. El sambonito colgado sobre nuestra frente, de ciudad muerta, sin latido, lamentablemente, pertenece a la historia. Hoy Tarragona no es ciudad de proyectos. Las aspiraciones que generación tras generación, iban transmitiéndose con mas tenacidad que positivo resultado, han dejado de calificarse como tales hasta llegar al plano de las realizaciones. Hemos superado plenamente una época y problemas que parecían insolubles son hoy tangibles realidades. La ampliación del puerto, cuyas obras, una vez terminadas, permitirán aumentar la capacidad del tráfico portuario en un cincuenta por ciento; la terminación de la doble vía Reus-Tarragona y consiguiente paso de los trenes expresos por la ciudad; la construcción de los cuarteles; edificación de la nueva Prisión Provincial, obra íntimamente relacionada con el Museo Arqueológico y que, en su día, nos deparará la posesión del Museo más importante de España en cuanto a la época romana se refiere; aumento en el caudal de aguas; prolongaciones de la Rambla y Avenida de Cataluña; terminación del Paseo de Circunvalación, filigrana de acierto y buen gusto urbanístico; construcción de Grupos de viviendas; Parque del Milagro y Campo de Marte, verdaderos espacios verdes del futuro; pavimentación de calles y tantas y tantas mejoras que están en la mente de todos, constituyen un balance difícil de superar. De proseguir por igual camino dentro de unos años, aquellas aspiraciones que nuestros abuelos reivindicaron habrán desaparecido como tales para derivar su futuro hacia unos fines bien concretos y determinados.

A la vista de lo expuesto, decir que Tarragona es ciudad de proyectos, resulta verdaderamente un contrasentido; mejor le cuadra y con justificada razón que es esta una ciudad de realidades.

PETRÓFILO.

ACL\_10/07/1952\_83



A Puerto. Proyecto de obras e instalaciones

1950\_AFT\_11



## PRESUPUESTO EXTRAORDINARIO

Sin lugar a dudas, el acuerdo más importante de los plenos últimos celebrados por la Corporación Provincial, fué la aprobación del presupuesto extraordinario que inició la anterior Corporación y que la actual ha continuado, si bien creyendo oportuno realizar algunas modificaciones en cuanto a la distribución de fondos se refiere. En realidad, este presupuesto extraordinario ha sido suficientemente debatido y de lo que se trata ahora es encauzarlo hacia unos fines bien concretos y determinados que permita pronto la plena disposición de los correspondientes fondos para iniciar enseguida las obras proyectadas.

La Diputación goza de buena economía, como lo demuestra los siete millones disponibles en la actualidad, según se desprende del presupuesto presentado por el señor Soler Mole y en la sesión última. Quizá la circunstancia de carecer de Hospital Provincial no sea ajena a ello por los cuantiosos dispendios que una institución de tal índole lleva consigo. Pero es el caso que prácticamente carece de compromisos económicos permitiéndole, en estos instantes, acudir al crédito para llevar a la práctica una serie de mejoras de gran importancia para la Provincia. Con las cantidades que el empréstito puede ofrecerle, unido a los fondos propios y contribuciones especiales, resulta factible llevar a la práctica todo lo proyectado. En realidad la distribución de fondos acordada anteaayer difiere poco de la que en su día aprobó la Corporación anterior. Quizá la más importante de las modificaciones estriba en la partida de 8 millones de pesetas destinadas a la construcción del nuevo Palacio Provincial que se ha convertido en siete millones y medio para la adquisición de los terrenos de La Pineda para la construcción de la futura Universidad Laboral y gastos de formalización y compra. También han sufrido disminución todas aquellas partidas relacionadas con las instalaciones sanitarias de carácter tuberculoso que tienen hoy, en toda España, un compás de espera en tanto no se definan suficientemente los resultados de las nuevas drogas y antibióticos en plena experimentación. Por lo demás, debemos consignar la obra de conservación a base de hormigón mosaico de la carretera de Amposta a San Jaime —7 millones el importe total de las obras— y que constituye una ruta de gran importancia y tráfico relacionada con los cultivos del arroz, como asimismo el crédito de 3 millones para obras de interés general, electrificaciones y teléfonos rurales. Quizá resulte insuficiente el 1.300.000 pesetas destinado a la conservación de carreteras y caminos provinciales y señalización de algunos, dado el estado lamentable de muchos de ellos que precisan una atención más acusada, como también hallamos un vacío con respecto a la repoblación forestal, de importancia para la economía de la provincia y con destino a la cual no se concede cantidad alguna.

Por lo demás, con respecto al presupuesto anterior, ha sufrido una notable reducción, dependiendo el éxito del mismo y su posterior desarrollo de las gestiones que se iniciarán seguidamente para absorber las 50.000 obligaciones emitidas. — PETROFILO.

ACL\_12/07/1952\_84

## ACCESO A LA CIUDAD

El pasado año fué ampliada la carretera de Valencia, desde el puente del Francolí hasta las "Quatre carreteres". Con ello estableciéndose una vía lo suficiente amplia que permite circular, sin impedimento, estos grandes camiones que ininterrumpidamente afluyen desde la Ciudad del Turia a la Condal. Hoy vamos a referirnos al acceso contrario o sea el correspondiente a la carretera de Barcelona. Desde la Ciudad Jardín, la vía se halla en perfectas condiciones con el bordillo correspondiente que la delimita. Podemos manifestar lo propio con respecto a la Glorieta de los Caídos, cuya entrada a la ciudad, forma un todo armonico, sobre el conjunto de urbanizaciones acertadamente realizadas en el curso de los años últimos. Sin embargo, existe el paréntesis formado por el sector de carretera que discurre desde "Marinada" hasta la misma Ciudad Jardín. Es este un tramo ciertamente peligroso para los transeúntes en general y vecinos del barrio en particular. La estrechez de la carretera unido a la falta de bordillo, significa una constante amenaza que puede traducirse en dolorosas consecuencias. Es muy frecuente el cruce de dos vehículos de gran tonelaje que les obliga, en razón de su volumen, a arrimarse en demasía hacia los bordes. Cuando esta circunstancia se produce, entonces la vida del transeúnte pelagra invariablemente. La falta de bordillo le abandona prácticamente a la pericia de los conductores. Y esto, de ninguna de las maneras puede continuar en su estado actual.

Creo que es incumbencia de Obras Públicas por lo que afecta a la carretera y del Ayuntamiento en cuanto a la acera se refiere. Porque tampoco me negarán que la acera aquella no constituya un vulgar barranco con todos sus agravantes y molestias. Cuando llueve el agua obliga a los vecinos a hacer pequeños equilibrios para salvar los baches y cuando el tiempo es seco, las caídas están al orden del día. De la misma forma que se halló franca solución al problema derivado de la diferencia de nivel de la carretera, a su paso por los Campos, creemos debe arbitrarse una solución con respecto a este importante acceso a la ciudad.

Y reclamamos esto con mayor insistencia por los peligros que se derivan del actual estado de cosas y que agravan cada día más la intensidad de circulación de vehículos y el aumento del número de vecinos en aquel sector de la población. — PETROFILO.

ACL\_22/07/1952\_85



## EL GAS EN MARCHA

De vez en cuando van apareciendo en estas columnas diversas notas, bien sean gacetillas o simples anuncios, que ponen de manifiesto que la cuestión de dotar de gas a la ciudad está en marcha. Un día, que nos parece hoy lejano, pudimos comprobar cómo se abrieron zanjas para la colocación de la correspondiente tubería de distribución, una vez construidas las principales instalaciones de la fábrica que se alza a la entrada de la población, junto al puente del río Francolí. Después, una entrevista de Vergara con el Ingeniero encargado de las obras nos aseguraba la inauguración del servicio para comienzos de septiembre próximo. La nota que insertamos hoy por de manifiesto que, a partir del lunes, día 11 de los corrientes, las oficinas instaladas en la calle de Hermanos Landa iniciarán sus actividades de información al público. Todo esto quiere significar que pronto disfrutaremos los tarragonenses de un nuevo servicio, propio de todas las poblaciones que se precien de importantes. Ciertamente que existió en Tarragona una fábrica de gas en la llamada carretera de Lérida, pero aquello, al igual que la Plaza de Toros, los Baños de oleaje, el Tranvía famoso, la granja agrícola experimental, los Campos Eliseos y tantas otras ventajitas, fué producto de un auge inusitado, provocado por la revalorización del vino a consecuencia de la filoxera en Francia y que se derrumbó estrepitosamente con la invasión del parásito en los viñedos del país. La ciudad, con sus veinte mil habitantes escasos, no podía sostener unos servicios que estaban muy por encima de sus posibilidades. Por eso, transcurrida la euforia —recuérdese que nuestros "boters" llegaron a percibir hasta sesenta duros semanales— sobrevino la depresión convirtiendo a Tarragona en ciudad amorfa y sin vida, tal y como la conocieron nuestros padres a principios de siglo.

Abiertamente, Tarragona, con la guerra europea primero y los buenos años que siguieron después, superó tímidamente este concepto hasta recobrarlo totalmente. Hoy, una fábrica de gas, es una fuente de riqueza por la mano de obra que emplea y un motivo de bienestar. Ciudades de menor importancia poseen este elemental servicio, involucrado a toda población progresiva y los resultados que de su funcionamiento podrán derivarse a la larga resultarán satisfactorios. Por estas razones, nos place mucho consignar esta mejora en ciernes, máxime cuando representa un esfuerzo de la iniciativa privada y con capital suscritos casi enteramente entre los propios ciudadanos. Solamente nos resta manifestar que la puesta en marcha de este servicio será un nuevo eslabón en la larga cadena de realizaciones de que somos testigos de unos años a esta parte. PETRÓFILO.

ACL\_09/08/1952\_88



1954\_ATA\_12

## UNIVERSIDAD LABORAL

El pasado lunes la Comisión Administradora, al efecto nombrada, tomó posesión de la finca de La Pineda, lugar donde se levantará en el futuro la Universidad Laboral. Esta Junta asume las funciones propias de la administración de la finca hasta tanto no se constituya el correspondiente Patronato de la Universidad. Ratificado a su vez, el acuerdo de la Corporación Provincial, mediante el cual aporta esta la cantidad de siete millones de pesetas, para la adquisición de terrenos, el Ayuntamiento hará lo propio con respecto al millón y medio restante, además de las 500.000 pesetas que ofrece el Gobierno Civil. Estos trámites nos inducen a suponer que el comienzo de las obras no se hará esperar. En realidad han comenzado ya, pues los servicios topográficos están trabajando sobre la finca para el correspondiente replanteo. Al propio tiempo el equipo de arquitectos integrado por don Antonio Pujol Sevil, de Tarragona; don Antonio de la Vega Martínez, don Luis Peral Buesa y don Manuel Sierra Nava, las tres de Madrid, llevan sobre el papel la realidad del proyecto. Proyecto que, de llevarse totalmente a la práctica, transformará completamente aquel sector de nuestro término municipal, fomentando la edificación hacia el lugar.

En síntesis, el proyecto constará de diversas zonas perfectamente definidas y diferenciadas. La llamada zona representativa abarcará los servicios del Patronato, Rectoría y Dirección, mientras que la zona residencial comprende las correspondientes edificaciones para profesores, alumnos y empleados. La zona educativa es la formada por las clases, talleres y granja agrícola; la recreativa-cultural, integra el teatro, sala de conferencias, biblioteca, etc.; la zona física está formada por cuanto se refiere a instalaciones deportivas cuales son el gimnasio, estadio, campo de deportes, piscina, etc.; la religiosa, por el templo y servicio de la comunidad; la zona sanitaria abarca la enfermería y anexos y, por último, la de servicios viene limitada por los de limpieza, electricidad, agua, calefacción y todo lo indispensable en un núcleo habitado. Tendrá una capacidad de 2.000 alumnos, de los cuales, 1.500 vivirán en régimen de internado y los restantes serán externos.

En cuanto a la parte legislativa, se espera para otoño próximo una Ley, que será llevada a la consideración de las Cortes, mediante la cual quedará regularizada esta nueva modalidad de enseñanza, de la que son un ejemplo los diferentes institutos laborales, creados en distintas poblaciones del país y que, en nuestra provincia, ha cristalizado en Valls. La financiación del grandioso proyecto corre a cargo de los Montepios Laborales, quienes disponen de los créditos necesarios para tal fin. Dado el estado avanzado de las gestiones y confección del proyecto, nada de particular tendría que la primera subasta de obras, fuera anunciada dentro de unos meses, para comenzar los trabajos a primeros de año. El nuevo centro, puede muy bien ser una realidad, en un plazo de cuatro o cinco anualidades, si el ritmo que siguen las obras es el previsto en estos momentos.

Estas son las noticias que poseemos respecto a la Universidad Laboral, noticias que esperamos serán bien acogidas por los tarragonenses por su gran significación y trascendencia para el futuro de la ciudad. — PETRÓFILO.

ACL\_14/08/1952\_89

&lt; Universidad Laboral. Vista del complejo en construcción



## Combinación ferroviaria

A raíz de la inauguración de las obras de la doble vía y consiguiente paso de los trenes expresos por la capital, han sido suprimidos trenes secundarios entre Reus y Tarragona, que afectan a la facilidad de comunicaciones entre ambas ciudades. Sin embargo, deseamos referirnos hoy a un tren que finaliza su trayecto en Reus y que, de proseguir hasta nuestra ciudad, paliaría, en lo posible, tal estado de cosas. Naturalmente que la puesta en servicio de la línea de tranvías puede y debe simplificar en gran manera el estado de nuestras comunicaciones, tanto fundamentales, principalmente por lo que al ferrocarril se refiere, pero mientras esta esperada mejora no llega a concretarse en tangible realidad, bueno será insistir acerca de un tren que, a la par que facilitaría los desplazamientos a Reus y Vilaverda, supondría un mayor detalle para quienes desean trasladarse al Monasterio de Poblet y masías de Esplugu de Francolí.

Para hacer este itinerario, teóricamente, y debemos conceder un margen de confianza porque de un tiempo a esta parte, los servicios ferroviarios van adquiriendo aquella normalidad de horario, por todos deseada: teóricamente, salimos de Tarragona a las 8 de la mañana para llegar a Esplugu a las 10.30. Por la tarde, si queremos regresar puntualmente a la capital, deberemos estar en la estación a las cuatro y media llegando a Tarragona, aproximadamente a las 7. Contrariamente a ello, de Reus parte un tren hacia Esplugu a las seis menos cuarto de la mañana, teniendo fijada su llegada a las siete y media, previo el enlace en Picamoixons con otro procedente de Valls. A las nueve de la noche sale un tren de Esplugu que llega a Reus alrededor de las diez y media, sin enlace posible con Tarragona, toda vez que el último convoy tiene fijada su partida a las 21.45 horas. En resumidas cuentas, desde Reus y aprovechándose de las combinaciones ferroviarias existentes, puede uno permanecer en Poblet desde las ocho de la mañana hasta las ocho y media de la tarde o sea doce horas largas, mientras que siendo usuario del correo de Lérida que parte de Tarragona, la estancia en el Monasterio no sobrepasa las cinco horas.

A la vista de ello creemos que se impone una gestión cerca de la V Zona de la RENFE, para tratar de conseguir la salida de Tarragona del tren que a las seis menos cuarto parte de Reus, al propio tiempo que establecer el debido enlace por la noche con el que llega de Esplugu a las 22.25 horas, bajo el supuesto de que resulte imposible prolongar su trayecto hasta la capital. De lograrse una solución satisfactoria, en primer término, las localidades de La Canonja y Vilaverda y las propias ciudades de Reus y Tarragona, verían incrementarse el número de trenes y, en segundo lugar, representaría un mayor desplazamiento a Poblet, con una permanencia de horas que, actualmente, a los tarraconenses, nos está vedada. — FETROFILO.

ACL\_28/08/1952\_91

## FILOVIAS REUS-TARRAGONA

Ayer, con la solemnidad debida, fué inaugurada la nueva línea de filovías entre Reus y Tarragona. Ambas ciudades, cuentan, a partir de hoy, con un servicio de comunicaciones cómodo y eficiente. En verdad, larga ha sido la gestación y desarrollo del proyecto, pero el alumbramiento, a pesar de las dificultades interferidas, que no han sido pocas, ha llegado a feliz término, ofreciéndonos la realidad de un servicio de comunicaciones que para si quisieran otras ciudades, son de mayor importancia. La rapidez de los desplazamientos viene demostrado por el hecho de que, en trece minutos, el tranvías, salvó la distancia existente entre las dos poblaciones. Esta circunstancia, tiene para nosotros la mayor trascendencia porque aproxima, en gran manera, Reus y Tarragona, haciendo, por ende, del viaje, un placentero paseo. Indudablemente el filobús es una gran mejora para reusenses y tarraconenses. A tiro de ballesta se sitúan ambas poblaciones que ven hoy discurrir los coches con no menos justificada satisfacción. Sensación de gran ciudad impone el paso seguro del tranvías por nuestras calles y avenidas.

Pero no paran ahí los proyectos de la Compañía propietaria de la línea. Nuestro magnífico Campo con poblaciones de la mayor importancia, es siempre un continuo trasiego de viajeros hacia los puntos clave de la comarca. El filobús, sustituye con ventaja a cualquier otro medio de transporte actualmente existente y el progreso que ello representa se traducirá, a no dudarlo, en mejoras y mayores facilidades para los servicios. Prematuro resulta hablar de nuevas extensiones de la línea, pero es evidente que ello puede ser factible, si los proyectos acariciados cobran visos de una realización gradual, según sean las posibilidades de la Compañía.

Sean pues bienvenidos los tranvías que no representan otra cosa que un paso más por el camino del progreso. Las cálidas y cariñosas aplausos tributados por el público son la confirmación plena de la favorable acogida que ha merecido de todos. Con la esperanza de su próxima llegada a la Plaza de Prim, en el mismísimo corazón de Reus, se dará cima a esta nueva etapa que iniciase con balbucesos y ha tenido luego confirmación plena. Beneficios incalculables sólo pueden derivarse de la aproximación de las dos ciudades. Y no hay duda que el tranvías, silencioso y seguro, puede contribuir en mucho a este hecho que fervientemente deseamos. — PETROFILO.

ACL\_01/10/1952\_92



^ Tarragona. Cartel por paso de trenes Madrid-Barcelona

1952\_AFT\_02



## CUESTIONES FERROVIARIAS

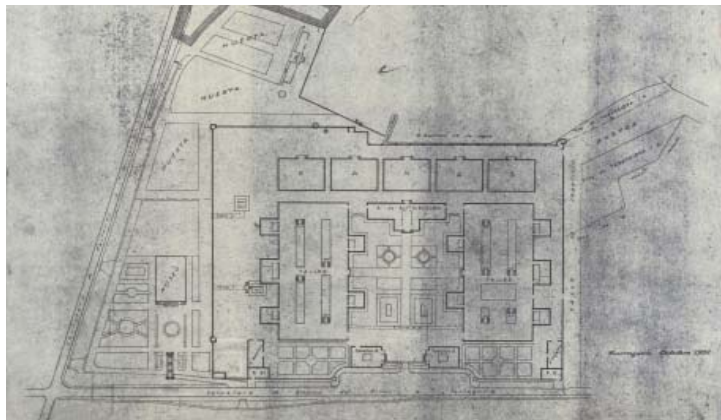
Hace unos días estuvo en Barcelona el Subsecretario de Obras Públicas y al preguntarle los periodistas algunos pormenores acerca del plan nacional de electrificación de ferrocarriles, manifestó que se desarrollaban bien los trabajos para electrificar las líneas del ocho catalán por Vilafranca y Villanueva. Fueron estas sus palabras, confirmadas por nuestras noticias, según las cuales dentro de un par de años esta importantísima mejora en nuestras comunicaciones será una realidad y el testimonio, no menos valioso, de las obras que en las líneas citadas se realizan, como son los cimientos para la posterior colocación de los correspondientes postes de suspensión de los cables, postes que, a su vez, han sido encargados y entregados en buena parte. Marcha, pues, por buen camino la electrificación del ferrocarril desde Barcelona a Tarragona, primera etapa de su futura extensión hacia Reus primero y Mará, después. Para suerte nuestra y merced al interés desplegado por las autoridades, este proyecto de electrificación que ocupaba el quinto lugar en orden a su ejecución en el plan nacional, ha pasado a ser el primero de los proyectos previstos.

Otra importante noticia se refiere a la futura estación. Sabido su emplazamiento frente a la Escuela Normal, por los técnicos municipales se ha confeccionado un proyecto de edificio que armonizará con el conjunto urbanístico de aquel sector de población. Pues bien, el representante de la RENFE en la Junta de Enlaces Ferroviarios, ha manifestado que no existe inconveniente alguno en aceptar el proyecto, formulado por nuestros servicios, mientras que, por su parte, la Dirección General de Ferrocarriles ha encargado a la 2.ª Jefatura de Estudios la redacción del proyecto definitivo, de conformidad con las aspiraciones y criterio del Ayuntamiento. Los ingenieros don Pascual Lorenzo y don Juan Molins, autores del proyecto de doble vía Reus-Tarragona, son quienes tienen el encargo de redactar el proyecto definitivo de la nueva estación.

Por si esto fuera poco, ahí va una tercera noticia que, sin duda, congratulará a todos los tarraconenses. En breve serán iniciadas las obras de ampliación del puente de la calle de Pere Martell, de acceso al Serrallo. A causa de su angostura —tiene asentadas dos líneas solamente— resulta imposible incrementar el tráfico ferroviario, considerándosele como una verdadera obstrucción. Los trabajos proyectados harán posible la colocación de cuatro líneas férreas, permitiendo con ello, el paso de los trenes cortos y otros convoyes que se desvían hoy de esta importante ruta.

Este es, por así decirlo, el momento ferroviario actual por lo que a nuestra ciudad afecta. Tres objetivos —electrificación, construcción de la nueva estación y ampliación de Pere Martell—, lo suficiente importantes y que, de llevarse pronto a la práctica, consideráramos como un paso formidable, ante la serie de realizaciones de las cuales, felizmente, somos testigos. PETRÓFILO.

ACL\_16/10/1952\_93



1952\_COACT\_04

## Industrialización de la Ciudad

Ante todo, reconozcamos que Tarragona está atravesando un buen momento. Existen inmejorables perspectivas con respecto al incremento de sus comunicaciones ferroviarias y la cuestión de la electrificación desde Barcelona, adquiere un ritmo que quizá dentro de un par de años será posible ver realizada esta importante obra de gran porvenir para el desarrollo y progreso de la población. Los trabajos de ampliación del puerto prosiguen su curso, desarrollándose normalmente el proyecto, del que dimos cuenta en su día.

Falta, pues, lograr la industrialización de la población a fin de emplear el mayor número de mano de obra posible, con los consiguientes beneficios para los hogares tarraconenses. Y a ello tiende precisamente la ciudad, según se desprende de las noticias que hemos recogido al respecto. En primer lugar, ustedes no desconocerán que en la carretera de Valencia, cercana a la factoría de la CAMESA, se está construyendo una fábrica para aprovechar industrialmente varios productos agrícolas de nuestro campo. Las obras cobran un buen ritmo, suponiendo que en un plazo relativamente breve podrá iniciar sus actividades laborales. Otra importante noticia es que La Alquitania C. A. va a reanudar en breve sus trabajos de construcción de la importante factoría para la obtención de las sales de alumina. Sabido es que en la desembocadura del Francolet, hace algunos años se realizaron obras para la instalación de la fábrica citada. Después de un paréntesis bastante prolongado, nos viene la noticia de que a principios del venidero año serán reemprendidas las obras a fin de instalar definitivamente la fábrica en un plazo de dos anualidades.

Capítulo aparte merece también las actividades en aumento que viene experimentando la Fábrica de Tabacos. Las instalaciones de nuestra ciudad y Málaga, son las mejores que posee la Compañía, pero mientras aquella está dedicada a depósito general de materia prima, nuestra fábrica adquiere un volumen considerable como lo demuestra el número mayor de obreros y empleados que ocupa. Pero en realidad, los proyectos que acaricia la Dirección son tan extensos que nada de particular tiene que nuestra Tabacalera se convierta en la factoría más importante del país. A la ampliación de maquinaria y utillaje industrial, que permite ya la confección de diferentes labores, cabe añadir la posibilidad de que en Tarragona se instale todo lo relativo a la fabricación y consumo de papel. A tal efecto, se han realizado varias exploraciones en el subsuelo, para la obtención de agua, manando esta abundante, dadas las características del lugar. De confirmarse los propósitos, quizá dentro de unos años, la Fábrica de Tabacos emplearía un volumen considerable de mano de obra, que en este instante es difícil predecir todavía. El principal motivo que ha impulsado a la Dirección a adoptar estas medidas, es, aparte las grandes instalaciones que posee, el hecho, ciertamente honorífico para la dirección de nuestra factoría y sus operarios, de que Tarragona es la fábrica que rinde más de las actualmente existentes. En realidad a la Tabacalera se le abre un ancho porvenir, dadas, también, las mayores facilidades existentes para la exportación de tabaco y por ende mayor volumen de producción y trabajo.

Estas son las tres noticias más importantes que afectan a la industrialización de la ciudad. Si añadimos a ello la inauguración de la fábrica de gas y línea de troleobuses; la construcción de la estación y paso de los directos y el turismo, que se ha convertido en un negocio permanente y del que son beneficiarios no pocos comercios e industrias, convendremos que Tarragona, a su buen momento actual, cabe añadirle un porvenir halagüeño. — PETRÓFILO.

ACL\_29/10/1952\_95

&lt; Tabacalera. Plano general de la fábrica con el museo



## CARRETERA A SALOU

De la Cataluña Nueva, sin lugar a dudas, el trozo más hermoso del litoral es el comprendido entre Salou y Torredembarra. Ni las costas de Garraf, ni mucho menos Sitges, pueden competir con esta franja de tierra limitada por el mar. Es, por así decirlo, la pequeña Costa Brava del sur de nuestra región, donde se conjuga la armonía del paisaje con la belleza clásica de los monumentos ya sean romanos o medievales que jalonan la gran extensión de costa. De ahí pues la importancia que para nosotros representa el hacer asequibles todos estos lugares y calas, que hoy solo es dable admirar al excursionista con buen pie. Y al decir esto nos referimos a la explotación racional de este maravilloso paisaje con vistas al turismo que tan buenas perspectivas ofrece para el año próximo.

El acceso a Salou por Tarragona, es harto deficiente. Impónese un largo rodeo, sin que sea posible gozar de la maravillosa Playa de la Pineda y litoral del Faro, por falta precisamente, de una vía lo suficiente amplia que permita el paso de cualquier vehículo. Desaprovechamos este encanto de la naturaleza para adentrarnos por terrenos llanos que son, precisamente, los que circundan la carretera de Valencia. El itinerario es más largo por la línea del interior que no siguiendo las variaciones del propio litoral y si actualmente resulta único, puede llegar un día en que este tránsito rodado quede, en parte, descartado por la proyectada carretera de la costa que ofrece mayores atractivos. Quizá la próxima construcción de la Universidad Laboral, en terrenos de La Pineda, acelerará la ejecución de este importante proyecto que hoy sólo es un esbozo. Habida cuenta de que existe una carretera desde la Playa de Salou hasta el Faro, en síntesis se trata de establecer el debido contacto entre este último lugar y Tarragona, siguiendo la amplia curva que ofrece el litoral. Si se logra este proyecto, aparte de acortar distancias conseguiríamos un itinerario turístico de primer orden, constituyendo Salou una continuación de las playas de Tarragona y viceversa. El tráfico rodado entre ambos lugares se incrementaría enormemente, en particular durante la época estival, descubriendo para muchos una franja de costa actualmente inexplorada. La carretera podría seguir el terreno que media entre los primeros cultivos y la playa y quizá no sería descabellado utilizar para ello el puente de La Alquimia en la desembocadura del Francolí, previos los trámites y debida conformidad por parte de la empresa propietaria.

Este es un proyecto del que se habla actualmente en Tarragona. Repetimos que el hecho de la construcción de la Universidad Laboral supone un gran avance en orden a su ejecución y nada de particular tendría que ambas realidades siguieran un camino paralelo. De lograrse ello, para tarraconenses, canonginos y vilasecanos, la Playa de La Pineda tendría nuevos atractivos, mientras el propio Salou se nos colocaría a tiro de ballesta. Torredembarra, Tarragona y Salou, con el tiempo, pueden constituir un magnífico itinerario del que no es ajeno, ciertamente, esta importante vía de comunicación que nos ocupa. — PETROFILO.

ACL\_05/11/1952\_96

## Transformación de la Ciudad

Estamos en vísperas de una honda transformación en la parte este de la ciudad. Por poco que la suerte nos favorezca y las gestiones emprendidas den el resultado apetecido, los tarraconenses serán testigos del embellecimiento de aquel sector cuyas posibilidades están por explotar todavía. Desde lo alto del Balcón—el antiguo "Joan de l'Aigua" de nuestros abuelos—el panorama que se divisa no puede ser más espléndido. Y perfecto sería de ofrecernos, uno de los planes, mejores visuales que la pelada Punta del Milagro con su secuela de barracas y la infecta Playa del Milagro, apartadero de vagones y verdadero zoco grande. No hablemos de las vías del tren y de la actual estación, porque esta cuestión de estética, puede ser resuelta sin un dispendio considerable.

La transformación a que aludimos viene impuesta por la construcción de la nueva estación del ferrocarril y la construcción de un gran hotel en el antiguo Fortín de la Reina. Con respecto a la primera sólo podemos manifestar que a fines de enero próximo, los ingenieros de la 2.ª Jefatura de Estudios y Construcción de Ferrocarriles—los mismos que realizaron las obras de la doble vía Reus-Tarragona—, tendrán listo el proyecto definitivo, habiéndose aceptado las innovaciones sugeridas por la Corporación Municipal, a través de sus servicios técnicos. El nuevo edificio se alza frente a la Normal de Maestros, formando la futura Plaza del Cardenal Arce Ochotorena. De líneas simples, tiene un apéndice, en forma de pasarela volante, que conduce a los andenes respectivos. El solar que ocupará la estación es el resultante del relleno de la hondonada que se dirige hacia la Playa, antes del paso a nivel. La propia Playa del Milagro será reducida en una extensión que podemos fijar desde el lugar que ocupaba el antiguo establecimiento de baños, hasta las primeras rocas de tras la estación actual. Lo que pierde en extensión, lo gana en cambio, en anchura, pues desaparecen los actuales apartaderos de vagones que, en su día, debiera ocupar un balneario único, dejando completamente limpias las arenas de castas y armatostes.

Esto por lo que afecta a la nueva estación del ferrocarril, cuya construcción viene impuesta por el logrado paso de los directos y la electrificación desde Barcelona, que se espera sea una realidad antes de un par de años. Independiente de ello, pero íntimamente relacionado, debemos asimismo consignar la construcción de un gran hotel en la misma Punta. Ni que decir tiene que toda la extensión de terrenos, ocupados, en parte, por barracas de inmigrantes, serán completamente urbanizados, siguiendo el mismo criterio que transformó la Playa dels Cossis en la espléndida finca "Mare Internum". El hotel, como decimos, se alzará en el interior del Fortín, cuya propiedad ha sido traspasada a la nueva Sociedad en constitución, formando un solo cuerpo de edificio. Dispondrá asimismo de piscina y una comunicación subterránea con la "Cova del Gos", para aprovechar las cualidades naturales de aquel bello rincón del litoral tarraconense. Mientras la nueva estación completa las importantes mejoras ferroviarias a que hemos aludido, el hotel en proyecto, es consecuencia lógica de este despertar de inquietudes impuesto por el éxito de las campañas turísticas, cada día en escala ascendente en cuanto a afluencia de extranjeros se refiere.

Esta es la proyectada transformación de la ciudad en su sector de levante. No sea "meras fantasías" las relatadas en la presente crónica, sino proyectos confeccionados que pueden tener plena madurez en un futuro no muy lejano. De lograrse cuanto decimos, Tarragona habrá dado un gran paso en orden a su progreso y habremos rescatado de la incuria este importante sector que todavía hoy, ofende nuestros ojos. — PETROFILO.

ACL\_09/11/1952\_97



## 1953

“Que Tarragona crece y progresa, nadie lo pone en duda. El momento actual de honda vibración ciudadana, como viene demostrando la población en múltiples ocasiones, culminará el año próximo con las grandes Fiestas del Centenario de la Rambla. Hay que rendir el homenaje debido a quienes hicieron posible el trazado de nuestra primera arteria.

[...] Ahora bien, a un año escaso del Centenario, queremos hoy glosar el momento urbanístico tarraconense. Hacia dos direcciones apunta el progreso de la población. La zona oeste, constituye una meta definida para dentro de escasos años, mientras por el levante, se esbozan proyectos que esperamos cristalicen en un periodo de tiempo relativamente breve. La urbanización de la Plaza de la Imperial Tarraco, formando parte de las obras últimamente realizadas, es sólo un principio de lo que falta por hacer.”

Petrófilo, 11/07/1953, “Momento Urbanístico”.

Al empuje económico vivido en 1953 se suman en este año la mejora de infraestructuras y la materialización de lo que será la plaza Imperial Tarraco. El mensaje a transmitir sigue siendo el “momento urbanístico” que vive la ciudad con relación a la industrialización, al auge del turismo a la modernización de las infraestructuras, bajo el importante matiz de una ciudad que ya manifiesta claramente su vocación de extensión litoral, al prever oportunidades en ambas direcciones, a levante y a poniente.



## Puente sobre el Francolí

No hace muchos días han dado comienzo los trabajos de sondeo para la construcción de un nuevo puente sobre el río Francolí. Esta noticia escueta, reviste para nosotros gran interés, pues va unida a otras mejoras no menos importantes para aquel sector de la población. Sabido es que el puente actual resulta anticuado y su capacidad ha sido superada con creces por los modernos vehículos de transportes por carretera. Construido hace unos ochenta años, en sustitución del viejo puente de piedra que derribó "L'aiguat de Santa Tecla", hoy lo vemos anacrónico y de utilización peligrosa. Anacrónico dada la estrechez del mismo que provoca no pocos conflictos de circulación y más de un accidente, y peligroso porque, sabida su capacidad máxima que no alcanza las cinco toneladas, circulan por el mismo camiones de diez y hasta quince toneladas. Esto quiere decir que el puente actual precisa de una sustitución rápida, si deseamos evitar un hecho luctuoso en nuestra capital, que podría sobrevenir en cualquier circunstancia. Comprendiéndolo así el Ministerio de Obras Públicas, ha incluido el proyecto citado en las obras de carácter urgente, dando con ello comienzo a los trabajos de sondeo que en su día permitirán la prosecución de la obra.

Pero cuanto manifestamos no quiere significar que el puente actual deje de utilizarse. Vehículos de poco porte, carros y tartanas, pueden circular perfectamente por él sin peligro alguno. El puente en proyecto, se construiría cerca del emplazamiento del derrumbado en 1870 y sería lo suficiente amplio que permitiera el cómodo acceso de los camiones de gran tonelaje. Desconocemos el lugar exacto, pero podemos situarlo entre el final de la carretera de Reus y la actual carretera, dando con ello ocasión para que se construyera una gran vía que seguiría el mismo trazado que el camino de la Pared Alta. Este camino debidamente ensanchado y acondicionado, constituiría la avenida de acceso de los grandes vehículos, que se dirigirían a la Plaza de la Imperial Tarraco y de allí, por la calzada central del tramo de Rambla, convertida automáticamente en boulevard, seguirían hasta enlazar con la carretera a Barcelona.

Este es, a grandes rasgos, el proyecto del nuevo puente sobre el río Francolí. Las imperiosas necesidades creadas como consecuencia del incremento de los transportes, aconsejan llevar a la práctica lo más rápidamente posible esta gran mejora que, sin duda, representará una ventaja para los transportistas, evitando de una vez y para siempre los incidentes que se suceden a menudo y las posibles desgracias que podría acarrear la prolongación del actual estado de cosas. — PETRÓFILO.

ACL\_23/01/1953\_99

## NUEVA INDUSTRIA

Hace escasamente un par de meses que nos referíamos a la posibilidad de instalar en Tarragona una industria, dedicada a la obtención de sulfato amónico. Explicábamos algunos detalles relacionados con esta importante cuestión que, de llevarse a la práctica, significaría una nueva fuente de ingresos para los habitantes de la capital. Hoy llega a nuestras manos un ejemplar de la prestigiosa revista "El Economista", en una de cuyas páginas y con el titular "Los nuevos proyectos de Hidronitro" se lee lo que sigue:

"Después de haber abordado y resuelto la fabricación de cinamida calcica, tienen ahora el proyecto de fabricar también sulfato amónico. El amoniaco correspondiente se obtendría por vía sintética en Monzón, para transportarlo después a Tarragona, donde se obtendría el producto final, empleando pirritas que vendrían que llegar por vía marítima y el sulfato amónico, se repartiría luego, con muy poco transporte, por aquella importante región agrícola.

Para el desarrollo de este plan, es posible que se cuente con la ayuda exterior. Se habla de que ya está concedido el crédito en dólares."

Hasta aquí la referencia escueta de la revista, a la que nosotros no añadimos ni punto ni coma y si sólo nos limitamos a transcribir su contenido con la seguridad de que interesará a nuestros lectores. — PETRÓFILO.

ACL\_04/02/1953\_100



^ Tarragona. Vista del puente sobre el Francolí

1949\_AFT\_02



## PLAZA IMPERIAL TARRACO

Con las obras de modernización de los cuatro primeros kilómetros de la carretera de Tarragona a San Sebastián, la Plaza de la Imperial Tarraco entra en una fase de realización inmediata. Sabido es que la carretera citada cruza el lugar y que los trabajos actualmente en curso de ejecución, permitirán, una vez concluidos, esbozar, en gran parte, lo que será la Plaza en el futuro. De forma circular, hacia ella convergen varias calles, una de las cuales constituirá la avenida que une ésta con el puente del Francolí, cuyos trabajos han sido iniciados. Siguiendo la línea del camino de la Pared Alta, una futura calle se halla en proyecto, calle que, a su vez, sería la carretera destinada al tráfico pesado de vehículos habida cuenta que el puente actual, tiene un límite máximo de capacidad y resistencia que está siendo peligrosamente rebasado. La Plaza de la Imperial Tarraco, diseñada en 1922 y aprobada en el presupuesto de ensanche de hace cerca de treinta años, es hoy algo más que un mero proyecto. A las obras de construcción de la red de cloacas, se ha ido acumulando el trabajo menudito pero no menos eficaz del asentamiento del terreno, rellenando buena parte de área proyectada. En breve serán ocupados aquellos terrenos afectados por la urbanización del conjunto, delimitando perfectamente el lugar. Nosotros concedemos a la citada Plaza la máxima importancia, pues consideramos que no está lejano el día en que sea el centro y corazón de la capital. La expansión de la ciudad, hacia las márgenes del Francolí; la prolongación de la Rambla que ya vislumbra las huertas que riega el río y la construcción de una serie de edificios a lo largo de la misma, permiten suponer para la Imperial Tarraco un espléndido porvenir. De ahí pues la importancia y trascendencia que adquiere todo cuanto se realice en dicha zona de la población.

Ya decimos que las obras de modernización del tramo de carretera hasta el Puente del Diablo, lleva aparejada la urbanización de una parte de la Plaza, al menos por lo que a las calzadas se refiere. La carretera que sigue la Avenida Prat de la Riva, está siendo totalmente renovada, construyéndose ésta a un nivel superior, a fin de conseguir la rasante de la Plaza que, también sabemos, es superior al nivel actual. Después, deriva hacia la curva impuesta por el futuro arroyo, para continuar luego el trazado actual en dirección a las Casas Baratas y Tetuan. A la vista de ello se comprenderá la importancia de los trabajos actuales, en orden a la urbanización de la Plaza futura, trabajos que llvan un ritmo bastante acelerado para esperar su terminación en un plazo relativamente breve.

PETROFILO.

ACL\_14/03/1953\_102



▲ Plaza Imperial Tarraco. Vista antes de la urbanización

1950\_AFT\_06

## VIVIENDAS

El problema de la vivienda es uno de los grandes problemas derivados de la época actual. El crecimiento cada vez más acusado de las ciudades en detrimento de los núcleos rurales; el aumento natural de la población; el déficit producido por las destrucciones de nuestra guerra y la total paralización que trajo consigo, en la construcción, los años de la conflagración civil, son factores importantísimos que han agudizado enormemente este problema. Sin embargo, la experiencia de los años últimos y el ritmo de reconstrucción del país, nos inducen a pensar que estos factores citados con ser importantísimos, no son, ni con mucho, capitales. La principal causa de la escasez de viviendas es la escasa rentabilidad que para el capital privado representa esta clase de inversiones. El Estado y las Corporaciones no pueden resolver por sí solas el problema. Si a la iniciativa oficial no le sigue y aun supera la aportación particular, el problema se hará endémico en el país. El precio elevado de las nuevas edificaciones, significan el pago de unos alquileres también elevados. En los edificios levantados desde hace años, la rentabilidad es escasa y el capital privado, conociendo la capacidad económica de los españoles y la serie de leyes favorables a los inquilinos, se siente poco atraído hacia esta clase de inversiones. De ahí que vayamos arrastrando este problema cuyas consecuencias de orden moral y material son harto conocidas y deplorables en grado sumo.

Ello sin embargo, no significa una paralización de cualquier iniciativa que cadyuve a paliar, en lo posible, los desastrosos efectos derivados de tal estado de cosas. En nuestra provincia, el Patronato "Cardenal Arce Ochotorena", creado a la memoria del llorado Purpurado que tanto hizo en favor de nuestros intereses, se dispone a construir 682 viviendas. En Tarragona está próximo a inaugurarse el grupo "Agustín Sadovál", de 75 pisos, levantado en la partida de Torreforta, y por lo que a la provincia afecta, se han creado diversas Juntas locales que se disponen a comenzar las gestiones para construir los grupos proyectados. De momento Tortosa solicita 342 viviendas; 200 Valls; Flix, 18 y 100 de inmediatas; 10 La Riera; otras tantas Alcanar y 2 Papiolet. Todos estos municipios ofrecen los correspondientes terrenos, además de las obras de urbanización, alcantarillado, suministro de energía eléctrica y agua, iniciándose enseguida los trabajos previos para la confección de los correspondientes proyectos.

El Ayuntamiento de Reus ofrecerá en su día los terrenos necesarios, lo propio que el de Tarragona y otras poblaciones que desean también recibir los beneficios derivados del pleno y eficaz funcionamiento del Patronato.

La forma de financiación se logrará a través de la aportación estatal, mediante el Instituto Nacional de la Vivienda, completándola con las aportaciones del Gobierno Civil, Diputación y Ayuntamientos interesados. De esta manera es seguro que en un plazo relativamente breve, veamos surgir nuevas edificaciones en distintos lugares de la provincia, que si no resolverán completamente el problema, al menos aliviarán, en gran manera, la falta de viviendas que se deja sentir en nuestras comarcas. — PETROFILO.

ACL\_17/03/1953\_103



## Barcelona - Tarragona - Reus, enlazadas por vía aérea

El turismo es fuente de ingresos y de iniciativas. Las perspectivas para el verano próximo no pueden ser más inmejorables y a la noticia de una notable afluencia de turistas germanos, cabe también destacar, por su importancia y trascendencia, la esperada llegada de cerca de 400.000 franceses en el transcurso del verano y otoño próximos. También de Norteamérica se prevé un buen contingente y no digamos de Inglaterra, donde cada día es mayor el interés por nuestro país. Todas estas noticias las hemos ido recogiendo de las crónicas de los corresponsales españoles en el extranjero, quienes coinciden en afirmar que esta temporada será, por lo que al turismo se refiere, de las más fecundas y positivas.

Hoy, también nos llega una importante noticia relacionada con Reus y Tarragona. "Diario de Barcelona" del pasado miércoles dice que se están realizando gestiones para el establecimiento de una red de líneas aéreas regulares entre Barcelona y la Costa Brava por una parte y la propia Ciudad Condal y las capitales catalanas por otra. Una compañía particular proyecta llevar a la práctica tal cometido, utilizando para ello bimotrices anfíbios tipo "Short Sealand" de fabricación británica. Los aviones citados, aparte las localidades de la baja y alta Costa Brava, Lérida y Gercón, establecerían un servicio entre Barcelona-Tarragona y Reus, pudiendo amarar en nuestro puerto o aterrizar en el aeródromo de la ciudad vecina, dada la característica de los aparatos. Estos servicios se realizarían diariamente y su finalidad es el transporte de viajeros hacia aquellos puntos que tienen un marcado interés turístico. El precio del pasaje parece que será de 130 pesetas por cada kilómetro de vuelo, teniendo los aviones una capacidad para diez o doce viajeros. La velocidad media de los aparatos es de 290 kilómetros por hora; están accionados por dos motores de 390 CV de fuerza cada uno y el total de aviones adquiridos por la compañía citada es de cinco.

Si que decir tiene que para nuestras comarcas el establecimiento de este servicio regular, reviste suma importancia. Las facilidades para trasladarse a Barcelona, unido a la rapidez de los transportes aéreos, son factores que deben estimarse por lo que valen y representan. El proyecto prevé el establecimiento de varios servicios diarios durante los meses de verano, haciendo los viajes que se consideren precisos para el traslado de viajeros. Hasta aquí, pues, la noticia, que deseamos sea plenamente confirmada en un futuro próximo y que por parte nuestra debe acogerse con interés. Solo deseamos las máximas facilidades para esta iniciativa que, sin duda alguna, redundará en beneficio de todos. — PETROFILO.

ACL\_20/03/1953\_104

## FABRICA DE SULFATO AMONICO

Desde hace bastante tiempo se baraja la posibilidad de instalar en Tarragona una fábrica de sulfato amónico. En repetidas ocasiones nos hemos ocupado del asunto, insertando algunas apostillas que consideramos de interés para todos. Una de las facetas, por no decir la más importante, que debemos alcanzar la actual generación, es hacer de Tarragona una ciudad industrial. Sin menoscabo de su carácter ancestral, poseemos una magnífica zona, muy cerca de la portuaria que, con el tiempo, puede convertirse en emporio de riqueza. La Fábrica de Tabacos es un feliz y patente resultado y muy cerca, en la otra orilla del Francolí, se está construyendo, de nueva planta, una importante factoría, destinada a aprovechar los productos derivados del algarrobo que tanto abunda en nuestro Campo. Surgen las chimeneas humeantes en Clasificación y Azufrera y, por las noticias que poseemos, es de esperar que también en aquella zona de referencia se alce pronto una nueva fábrica, precisamente en terrenos ocupados por las instalaciones de La Alquimia.

Recientemente — y esta es la noticia importantísima para Tarragona — se ha firmado entre el Export Import Bank, el contrato de pagaré de préstamo de un MILLÓN OCHOCIENTOS CUARENTA MIL DOLARES, concedido a Hidronitro Española, S. A. El citado préstamo está destinado a financiar las instalaciones de producción de amoniaco y sulfato amónico y otras complementarias, con una técnica desconocida hasta el momento presente por nosotros y que en el extranjero comienza a desarrollarse en gran escala. Se trata de aprovechar al máximo las instalaciones de Hidronitro Española, utilizando los gases de sus hornos de carburo para energía eléctrica, duplicando así la producción de abonos. El proyecto ha sido examinado por los técnicos americanos y se llevará adelante EN UN REDUCIDO PLAZO, levantándose en nuestra ciudad las instalaciones para la fabricación de sulfato amónico. Como sea que nuestro litoral se halla enclavado en plena zona productora del citado abono, Hidronitro Española tiene ultimado un convenio de consumo con un sector importantísimo de agricultores de la zona de Levante.

Hasta aquí la noticia cuya trascendencia no es necesario poner de relieve. Está en el ánimo de todos que, de lograrse esta importante factoría en la capital, nuestra riqueza se vería incrementada, significando ello una mayor posibilidad de ingresos y bienestar para no pocas familias tarraconenses. Así sea. — PETROFILO.

ACL\_01/04/1953\_105



Aeropuerto. Recepción del primer vuelo Madrid-Reus &gt;

1958\_LAH\_05



## Reus - Tarragona

La falta de espacio nos impidió glosar como nosotros hubiéramos deseado el gesto de "El Circulo" de Reus, al suscribir tres jornales de peón con destino a las obras de excavación del Anfiteatro Romano de Tarragona. Mas que el valor intrínseco de tal aportación —decíamos ayer— vale en este caso la significación espiritual y la procedencia de tal desprendimiento. Tarragona y Reus, o Reus y Tarragona, que para el caso es lo mismo, acortan cada día, mayores distancias en su aproximación física. La inauguración de la línea de trolebuses que dentro de breve tiempo, llegará al mismo corazón de la ciudad, en la Plaza de Prim, fué un impacto, bien decisivo, por cierto, para unir las dos ciudades. Pero todo cuanto los modernos medios de locomoción aproximan a ambas poblaciones, no han podido lograrlo, todavía, los vínculos espirituales, más decisivos y duraderos. Reus atraviesa un momento de crisis; esta enfermo; carece de pulso y ha perdido el espíritu ciudadano que lo hizo grande. Se realizan tentativas, por parte de una minoría, para realzar el cuerpo alicaído, sin que, hasta el momento presente, haya encontrado el motor que insufe de vida y plena conciencia de su ser a esta masa ciudadana que vegeta sin unos ideales fijos y determinados. Creo que, en este caso, la ayuda de Tarragona podría constituir un fuerte aliciente si practicásemos ambos —reusenses y tarragonenses— la política de la mano tendida y la buena amistad. Hasta ahora, la verdad sea dicha, hemos procurado eliminar cuantas iniciativas redundaran en beneficio de uno u otro, con el más negativo de los resultados. Nos devoramos mutuamente en esta incomprensión que preside buena parte de nuestros actos y los resultados, como decimos, estan a la vista de todos. De existir una comprensión y confianza, las posibilidades serian otras. Imaginémosnos por un momento, que la conciencia ciudadana de ambas poblaciones llegara a identificarse completamente y marcháramos al unisono en nuestras iniciativas y propósitos. Automáticamente nos convertiríamos en una población de 100.000 almas, con el consiguiente peso en el concierto de las ciudades importantes del país. Muchos proyectos tarragonenses, necesitan del apoyo reusense y otros que afectan a la vecina ciudad precisan, también, de nuestro apoyo. La magna obra del Pantano del Francolí, por ejemplo, solamente puede llevarse a la práctica si existe la acción mancomunada de ambas voluntades. Y quien dice el Pantano, puede manifestar lo propio con respecto a los enlaces ferroviarios, mejora del sistema de comunicaciones por carretera y tantos otros proyectos que necesitan imperiosamente una colaboración franca, cordial y plena entre ambas ciudades.

En el momento actual de Reus, es la propia capital que puede ofrecerle su apoyo. Este gesto de "El Circulo", es un buen detalle. Como un buen detalle, también lo es, el hecho de que el Ayuntamiento de Tarragona patrocine uno de los premios del Concurso de Rosas del Centro de Lectura. Son insignificantes, si se quiere, pero por ahí se comienza. Si lográramos limar tantas asperezas, como se oponen a nuestra marcha, y formáramos un solo bloque donde las iniciativas de una, significaría, automáticamente, los deseos de la otra parte, constituiríamos una masa ciudadana lo suficiente importante para que nuestras voces fueran oídas, con la fuerza moral que entraña una unión plena y lograda. Hacia este objetivo ambicioso, deben encaminarse nuestros actos y a este gesto de noble amistad de Reus, debe corresponder Tarragona con iguales armas y con idéntico espíritu. — PETROFILO.

ACL\_30/04/1953\_107

## DOS CIUDADES

El volumen informativo de estas últimas jornadas, con la consiguiente falta de espacio, impidió que pudiéramos contestar al artículo aparecido en el semanario "Reus" firmado por "Bernardo Aguilo". Y hecha esta salvedad, séanos permitido demostrar nuestro agradecimiento a "Petronio Segundo", por su gentileza y elogios inmerecidos y al corresponsal de "Solidaridad Nacional" en la vecina ciudad, por su adhesión y atento saludo, remitido hace unos días con ocasión de la publicación de nuestro artículo titulado "Reus-Tarragona".

Abagabamos en la crónica citada para una mayor comprensión entre ambas poblaciones. Este espíritu de puertas adentro que preside la mayoría de nuestros actos, sin una proyección exterior lo suficiente amplia, nos perjudica mucho más que pueda beneficiarnos. La decadencia de Reus hay que achacarla a diversos factores, todos ellos importantes y de mayor peso. La tendencia moderna de reforzar la personalidad de las capitales, puede ser un factor, no lo dudamos, pero ni con mucho el definitivo. "Petronio Segundo", en su escrito, se anticipó a cuanto nosotros deseábamos expresar.

A Reus le falta una manifestación decidida de su patriado, lo que podría traducirse en una crisis de hombres representativos. Don José Banús y Sans, en el mismo número del pasado sábado, día 9 de mayo, decía al respecto y entre otras cosas lo siguiente: "Decididamente los reusenses actuales resultamos poco prácticos. Ser práctico en esta época de "practicismo", no significa resolver ningún problema insoluble. Sólo significa sentir para el interés común un poco de lo que se siente para el particular". He ahí una de las claves de esta afección general que siente la vecina población. Sin un grupo de hombres que empuje y aporte su caudal y esfuerzo, la actual crisis es difícil superarla. Debe haber un equipo de reusenses lo suficiente altruistas, para desligarse de estas ataduras que les obligan a arrastrarse por los suelos. Hay que volar y sentirse optimista para crear un ambiente que haga posible el logro de no pocas realizaciones. Y Reus no consta tiene las suficientes energías y empuje para seguir adelante. Falta sólo el cerebro que aúne estos esfuerzos, que logre recoger todas estas voluntades y afanes, hoy completamente desorientados, hasta encaminarlos hacia un fin que no puede ser otro que el interés supremo de la ciudad. Sin la creación de este ambiente, Reus verá pasar los días y los años sin pena ni gloria, hasta convertirse en una población carente de perspectivas y ambiciones.

Otra causa del estado actual de cosas y que Reus no ha comprendido, es la paulatina reducción del ámbito comarcal. Hace treinta años, Borjas Blancas, por ejemplo, con toda la extensa comarca de las Garrigas, acudía a Reus; hoy tiene su mercado propio o deriva su comercio hacia Lérida. Valls empuja y crea unos mercados cada vez más concurridos; Mora se constituye en capital de una comarca, con un comercio cada día más absorbente. La propia Tarragona, que acudía a Reus, prescinde de sus establecimientos porque la ciudad progresa y los tiene propios. Toda esta fuente de riqueza que ello significaba ha ido derivando hacia otras poblaciones, debido al establecimiento de nuevas comunicaciones y modernos sistemas de transporte. De ahí también que Reus no haya comprendido el gran alcance del establecimiento de la línea de trolebuses, habiendo suscrito una cantidad aproximada a las 300.000 pesetas, cuando sólo Tarragona llegó a las 3.500.000 pesetas. La reducción a que aludimos, unido a la falta de un patriado, es a nuestro entender, uno de los graves inconvenientes que impiden el pleno desarrollo de la vecina ciudad. Lo demás se les dará por añadidura. Cread un ambiente, unid vuestras propias inquietudes hacia el logro de un objetivo concreto y poco a poco, el cuerpo de la ciudad cobrará vida hasta conseguir un perfecto encauzamiento de tantas iniciativas como andan dispersas.

Perdonen los reusenses que hayamos escrito todos estos conceptos que pueden parecer inoportunos. Pero de la denuncia de los males, puede surgir el remedio. Remedios que nosotros deseamos pronto y eficaz, porque en definitiva somos vecinos que bien dispuestos y espiritualmente comprometidos, podríamos constituirnos en una población de 100.000 almas con el consiguiente peso en el ámbito del país. Hoy somos 40.000 en ambas poblaciones, con tendencias dispares. En un futuro estas tendencias podrían unificarse hasta el logro de una total identificación. Hacia esta acción mancomunada es preciso que las minorías rectoras de Reus y Tarragona encaminen en no escasa medida sus esfuerzos e inquietudes. Eso es todo. — PETROFILO.

ACL\_19/05/1953\_109



## EL PROBLEMA DEL AGUA

Cada año, por estas fechas surge el problema de la falta de agua. Cuando la estación avanza y los calores se dejan sentir, nuestros gritos dejan de manar, causando molestias a todos. Entonces, indelectiblemente se suscitan protestas y a esperar otro año que sucederá exactamente lo que el pasado. Porque, díganme ustedes, ¿cuándo convendremos que a Tarragona lo que le falta es agua para suplir sus necesidades? Hemos ido colocando parches y más parches en forma de pozos, que a su vez han sido reforzados por otros pozos, con unos resultados, si no nulos, harto deficientes. Cuando más necesitamos del líquido elemento, es entonces que sobrevienen los lamentables fallos que arrastramos de generación en generación. Ahora mismo, en dos semanas y a pesar de las abundantes lluvias caídas, la mina de Puigpelat ha disminuido en menos de su mitad el caudal ordinario. La falta de este concurso ha sido suplido, trasvasando el agua del "Pou del Safraner" al de Franquès, que, a su vez es elevada a los depósitos generales de La Oliva. Esta operación, solamente por lo que a fluido eléctrico se refiere le cuesta a la ciudad la respetable cifra de 45.000 pesetas mensuales. Pero hoy por hoy, e independiente de otros trabajos de captación, disponemos tan sólo de esos pozos para abastecer a una población donde cada día son mayores las necesidades con iguales recursos. Todo ello se traduce en la serie de molestias que sufre el vecindario y en un auténtico valladar para el progreso de la población.

Claro que la solución definitiva, no puede ser otra que el Pantano del Francolí, en cuyo proyecto figuran los convenientes trabajos de abastecimiento de aguas de la capital y pueblos del valle del río. La seguridad de un caudal de agua para subvenir a nuestras necesidades, presentes y futuras, sólo puede garantizarlo un gran embalse como el Pantano que nos ocupa. De ahí pues la gran importancia que tiene para el Campo de Tarragona —agrícola e industrialmente hablando— el hecho de que la obra hidráulica se lleve pronto a la práctica. Existe muy buena disposición por parte del Ministerio de Obras Públicas y es del todo necesario aprovechar este ambiente favorable para conseguir el comienzo de los trabajos.

Pero, naturalmente, mientras llega la venturosa realidad del gran embalse, que acabara con nuestros endémicos males, debemos arbitrar alguna solución momentánea que nos libere de los agobios actuales y no sea obstáculo para nuestra marcha ascendente. Por ello nos permitimos sugerir que el agua de "Mas Caballé", por el mismo procedimiento que el pozo del Safraner, vaya a parar al de Franquès y de allí a La Oliva. Al respecto, debería ser resucitado un acuerdo concertado hace seis o siete años entre la Diputación y el Ayuntamiento, en virtud del cual y mediante el cumplimiento de determinadas cláusulas, la Corporación Provincial cedía al Municipio aquellas aguas para el abastecimiento de la población. Creemos que reforzando el caudal actualmente existente, podriase lograr una sensible mejoría en esta cuestión que ningún Ayuntamiento ha logrado resolver de una forma definitiva y satisfactoria. Todo cuanto signifique elevar el agua mediante consumo de energía eléctrica resulta caro y oneroso. Pero no tenemos más remedio, so pena de perecer virtualmente de sed. Si fuera factible que las aguas de Mas Caballé pasaran al Pozo Franquès, habríamos experimentado un alivio. Alivio tanto más necesario por cuanto el problema se agudiza a medida que los años transcurren y la ciudad crece. Resultaría otro parche a los muchos arbitrados, pero ¿quien, con el nuevo caudal, no nos asegura un período de tiempo lo suficiente prolongado para el feliz logro del ansiado Pantano? — PETRÓFILO.

ACL\_19/06/1953\_110

## DOS EDIFICIOS

Casi simultáneamente parece que la Rambla del Generalísimo y la Plaza de la Imperial Tarraco van a ser dotados de dos nuevos edificios. Nos referimos a la Delegación de Hacienda y la Escuela de Trabajo, del primero del cual ha aparecido el oportuno anuncio en el Boletín Oficial del Estado, convocando un concurso de arquitectos y, en este último, comenzaron las obras el pasado lunes para terminarlo definitivamente. La Delegación que se construya sobre el solar resultante del derribo de la antigua Casa Ventosa, va a tener la debida prelación, según se desprende del presupuesto inicial de 8.000.000 de pesetas destinadas para tales obras. La Permanente Municipal en la sesión celebrada el pasado viernes, haciéndose eco del anuncio aparecido, abogaba para que el futuro edificio estuviera en consonancia con el carácter arqueológico y monumental de la ciudad. Hemos de insistir sobre este tema, por considerarlo de la mayor importancia, toda vez que el emplazamiento del futuro inmueble, muy cerca del Banco de España y de la propia Delegación de Sindicatos, es doble motivo para que la edificación se defina hacia unos cánones clásicos a fin de evitar que las venideras generaciones nos echen en cara nuestra escasa visión del futuro. Y declinamos esto, por cuanto, recientemente, se han construido otros edificios que si bien tienen una actualidad discutible —funcionales y sin espíritu—, dentro de unos años habrán perdido esa actualidad y por tanto constituirán un permanente anatema en nuestra mejor avenida.

La Escuela de Trabajo, verá, por fin, colmados sus deseos de poseer un edificio completo. Ha resultado laboriosa la construcción —hace veintitrés años se colocó la primera piedra— y durante largas etapas fueron abandonadas las obras, pero las gestiones realizadas últimamente, han dado su fruto, en orden a la celebración de las Bodas de Plata. Como decimos, comenzaron las obras que deberán terminarse forzosamente en octubre a fin de tenerlo todo dispuesto para las fiestas que se anuncian. Se construirá el Salón de Actos y la clase de dibujo de conformidad con los proyectos aprobados, ascendiendo el presupuesto a 410.000 pesetas, que ha sido íntegramente librado por la Dirección General de Enseñanza Laboral, dependiente del Ministerio de Educación. La Escuela poseía los armazones de hierro desde 1912 y ello hará posible la pronta y definitiva terminación del edificio, sobre el que se trabajara, como es lógico, a marchas forzadas, para cumplir con lo estipulado. Digamos también que la Escuela de Trabajo, en el futuro no formará parte de la Plaza de la Imperial Tarraco, toda vez que el solar existente frente al centro de enseñanza profesional, es deslindado por el Ayuntamiento para la construcción del edificio del Gobierno Civil, edificio tanto más necesario por cuanto la representación máxima del Estado en la provincia es la peor dotada.

Estas son las actualidades que nos ofrece la Rambla y su prolongación en el momento actual. Otro día hablaremos de la expansión de la ciudad hacia la zona oeste, apuntando audazmente el Francolí, proyecto íntimamente ligado con el nuevo puente y otros prominentes no menos interesantes para nuestro futuro. — PETRÓFILO.

ACL\_08/07/1953\_111



## MOMENTO URBANISTICO

Que Tarragona crece y progresa, nadie lo pone en duda. El momento actual de honda vibración ciudadana, como viene demostrando la población en múltiples ocasiones, culminará el año próximo con las grandes Fiestas del Centenario de la Rambla. Hay que rendir el homenaje debido a quienes hicieron posible el trazado de nuestra primera arteria. Con una visión y alteza de miras muy laudables; haciendo caso omiso de particularismos e intereses creados, nuestros abuelos, con la construcción de la Rambla decidieron los destinos urbanísticos de la ciudad moderna. En una época en que la expansión de las poblaciones poco valía, por cuanto comenzaba a desmontarse el recinto amurallado; con inasistentes cánones urbanísticos que impusieran un trazado firme y determinado; pensando sólo en el porvenir, aquellos hombres fueron lo suficiente audaces para proyectar una gran avenida. Hoy, a cien años de aquellas jornadas iniciales, nuestra generación les da la razón y debe ofrecerles el testimonio de su gratitud. Y la forma, como ustedes saben, no es otra que construyendo una fuente monumental a ellos dedicada, donde quedan grabados en piedra los nombres de aquellos beneméritos esforzados. En fin, proyectos no faltan y sugerencias tampoco, esperando que en breve quede todo ello perfilado con el nombramiento de las respectivas comisiones encargadas de llevar adelante el plan general de los actos.

Ahora bien, a un año escaso del Centenario, queremos hoy glorificar el momento urbanístico tarragonense. Hacia dos direcciones apunta el progreso de la población. La zona oeste, constituye una meta definida para dentro de escasos años, mientras por levante, se esbozan proyectos que esperamos cristalicen en un periodo de tiempo relativamente breve. La urbanización de la Plaza de la Imperial Tarragona, formando parte de las obras últimamente realizadas, es sólo un principio de lo que falta por hacer. Digamos por hoy, que se halla íntimamente relacionada con el nuevo puente sobre el río Francolí, el cual, como consecuencia, traerá consigo la apertura de una gran avenida de 35 metros de ancho, siguiendo poco más o menos el actual camino de la Pared Alta. De la Plaza sólo se ha construido una parte pues faltan cinco metros más de calzada y la correspondiente acera con aparcamiento de coches, hasta formar un diámetro de 150 metros que es el definitivo. Diremos que la expansión hacia las huertas del río, viene señalada por estos proyectos, en parte ejecutados, a los que seguirán otros no menos importantes para nuestro futuro. Por hoy no podemos ser más explícitos al respecto.

Por lo que afecta a la parte este de la población, no hace muchos días, nos ocupábamos de la nueva zona verde que deberemos rescatar pronto de la incuria, en la zona de la Punta del Milagro. Digamos que esta mejora se halla vinculada con la urbanización de la Playa, que tanto lesiona, por su increíble abandono, los intereses de la ciudad. A ello debe unirse la urbanización del Parque del Milagro, en las inmediaciones de ejecución, y la posible apertura de una vía de acceso a la playa mediante el debido enlace con la carretera de Barcelona, en línea recta con el puente que cruza la vía del ferrocarril.

Estas son, pues, las direcciones, adoptadas por la ciudad en su expansión. Las naturales, ciertamente, porque el resto se halla limitado por las murallas, de una parte, y los precipicios derivados de las canteras que en el siglo pasado y parte del anterior, hicieron posible la construcción de nuestro puerto. — FETROFILO.

ACL\_11/07/1953\_112

## VIVIENDAS PROTEGIDAS

El pasado 13 de Julio, fueron inauguradas en nuestra ciudad el grupo de viviendas protegidas "Agustín Sandoval", pertenecientes al Patronato "Cardenal Arce Ochetorena", construidas en terrenos de la Partida de Torreforta. Las 75 viviendas entregadas a sus beneficiarios, si bien no resuelven totalmente el problema derivado de la escasez de pisos en nuestra ciudad, representan un alivio y sobre todo el rescate de 75 familias que vivían en unas condiciones higiénicas inaceptables en nuestros tiempos. En el mismo lugar, están aprobados los proyectos de construcción de otro grupo de 103 viviendas a construir por la Obra Sindical del Hogar. Aun cuando viene demostrándose la edificación citada, sería de desear que ésta fuera resuelta satisfactoriamente, pues no hay duda que ello coadyuvaría y no en escasa medida, a la resolución del problema planteado.

Acallados, pues, los aplausos con que los beneficiarios del grupo recibieron a nuestras autoridades en el momento de hacerles entrega del título de propietarios de los citados inmuebles, llega hasta nosotros la noticia de la pronta construcción del grupo "La Salle", en terrenos del ensanche de Tarragona, muy cerca de los Cuarteles y Campo del Club Gimnástico. Grupo famoso ciertamente por las incidencias que lleva consigo su edificación. Recordemos la colocación de la primera piedra, en septiembre de 1946, después de inaugurado el Paseo de Calvo Sotelo. Hubo discursos, buenos propósitos, mejores voluntades, pero la cuestión quedó paralizada hasta relegarse en el olvido. La base de la financiación del proyecto radicaba en un crédito que el Ayuntamiento había concertado con la Caja de Pensiones para la Vejez y de Ahorros y del que no pudo hacerse efectiva cantidad alguna, por denegar el Ministerio de Hacienda la correspondiente autorización de firma de la escritura. Después, hubo algunas gestiones para derivar la construcción del grupo hacia otros organismos hasta el logro de un acuerdo con el Instituto Nacional de la Vivienda. A tal efecto, el Ayuntamiento ha efectuado los trámites reglamentarios cuales son la propuesta de aprobación por parte de la Comisión Municipal Permanente, para elevarlo al Pleno, quien, a su vez, ha ratificado el acuerdo de la primera. Ello nos induce a suponer que las viviendas "La Salle" serán pronto una realidad, bajo el supuesto de que no surjan nuevos inconvenientes. El Instituto Nacional de la Vivienda, facilita el préstamo para realizar la obra esperándose que, una vez esté aprobado, podrá convocarse el correspondiente concurso subasta. Así están las cosas en el momento presente. Sólo diremos que el hecho de que las viviendas pueden ser construidas en un periodo de tiempo relativamente corto, ha valorizado los títulos de propiedad de los futuros beneficiarios de una manera extraordinaria. Ha habido ofertas muy ventajosas por parte de personas ajenas a la construcción del grupo, pues no hay duda que el tiempo transcurrido desde que fueron adquiridos aquellos terrenos hasta el presente ha servido para que éstos duplicaran de valor. — PETROFILO.

ACL\_24/07/1953\_113



▲ Casas Bajas de Torreforta. Entrega oficial de llaves

1953\_LAT\_01



## ORDENACION DE LAS PLAYAS

Estamos en plena canícula y nuestras playas se ven concurridas en extremo. La masa de tarraconenses que acude asiduamente, unido a los muchos extranjeros y connacionales, hacen del litoral uno de los lugares preferidos de verano. Ello nos viene a corroborar la necesidad, imperiosa necesidad, de una ordenación de nuestras playas. Lo lamentable es que todos los años digamos lo mismo y que pasen éstos sin que la ansiada mejora cobre visos de una realidad inmediata. Nuestras playas se hallan en pésimas condiciones, son verdaderos suburbios donde proliferan las barracas y están francamente en malas condiciones. Se nos arguye que el Municipio carece de jurisdicción sobre ellas y bajo este escudo vivimos y vegetamos. Si es preciso realizar las gestiones necesarias cerca de las autoridades de Marina que se hagan pronto, poque suponemos que la legislación es idéntica para Sitges, Comarruga y otros lugares, que han logrado unas playas modelicas. La naturaleza ha sido pródiga y ha dotado a nuestro litoral de todos los atractivos relacionados con el paisaje, pero el hombre ha deshecho en parte aquella sabia labor, afeando con sus construcciones anárquicas bellos y magníficos lugares. Nos queda, como reserva, de incalculables posibilidades, la Playa Larga, cuyo descubrimiento y habilitación suponemos una realidad a no muy largo plazo. Depende todo de la electrificación de la línea del ferrocarril Barcelona - Tarragona y la posibilidad de que junto a las bellas palmeras, frente mismo a la Torre de los Escipiones, se construya un apeadero. Pero mientras llega esta venturosa realidad, cuidemos y a la par mejoremos la cadena de playas que se llaman Milagro, Rabassada y Sabinosa. Particularmente las dos primeras, merecen una mayor atención e interés. El aspecto de zoco moruno de las innumerables casetas y barracas que constituye la zona suburbial, por excelencia, que es el Milagro, precisan un pronto y rápido ordenamiento, suprimiendo, a rajatabla, tanta cochambre. No debemos ni podemos esperar la construcción de la estación nueva, como solución de nuestros males. La confección de un plan de urbanización de las playas debe formar parte de esta revalorización de todo cuanto tiene un marcado interés para nosotros. Por ejemplo con la zona monumental, se ha logrado la revalorización a que nos referimos, ambientando con urbanizaciones adecuadas, aquello que tiene sabor y contenido. También la parte alta viene siendo mejor atendida y la terminación del Parque del Milagro, puede significar un gran avance. Pero, por favor, no olvidemos las playas que vienen a integrar la Tarragona del futuro. Sin unas playas acondicionadas, sin su debida ordenación, restaremos muchos puntos a la gran labor realizada.

Y resulta verdaderamente lamentable que esta faceta ciudadana no sugiera la atención que merece, cuando la ciudad, saturada de turistas, con una positiva riqueza en explotación, podría sacar un mayor partido y por ende rentariento, de los atractivos que le ofrece su litoral. — FETROFILO.

ACL\_08/08/1953\_115



^ Tarragona. Barracas en entrevías de la playa del Miracle

1954\_AFT\_04

## LA UNIVERSIDAD LABORAL, EN MARCHA

Con la reciente adjudicación del primer grupo de obras de la Universidad Laboral, podemos manifestar que el grandioso centro entra en el terreno de una realidad inmediata. Con un presupuesto de contrata que asciende a 20 millones de pesetas, será posible, una vez la adjudicación provisional se eleve a definitiva, la construcción del edificio destinado a Exposiciones y Proyectos y el conjunto de pabellones que integran los dormitorios. Un año y medio hace que por el Ministro de Trabajo, fué anunciada la creación de la Universidad Laboral del Nordeste de España en Tarragona, cuando la grandiosa máquina de trabajo se dispone a iniciar su cometido. Durante este período, se han sucedido altibajos y circunstancias diversas, felizmente superadas, mientras el grupo de arquitectos llevaba a cabo la confección del proyecto. Una segunda cuestión, suscito también, la instalación del centro docente en Tarragona, cual fué la de su emplazamiento. En principio, creyese viable construir el grupo de edificios en la Punta de la Mora, dada la magnífica situación y belleza del lugar. Pero a esta proposición se opnia un grave contratiempo, cual eran las instalaciones agrícolas y campos experimentales para los cuales, la angostura y configuración del terreno, consistia serio obstáculo. Hubo una segunda propuesta que fué dividir la Universidad en dos mitades, pero no prosperó, por las dificultades que ello suponía. La tercera solución propugnada, hizola suya el Patronato nombrado al efecto para realizar la obra. Era simplemente, adquirir una gran extensión de terreno en otro lugar más a propósito, donde fuera posible construir la totalidad de lo proyectado. Entonces las miradas se dirigieron hacia "La Pineda" y sus alrededores. Fueron las activísimas gestiones de nuestro Gobernador Civil, secundado por la Diputación y Ayuntamiento, el que hicieron posible la firma de la escritura en un plazo relativamente breve, dada la premura que exigía el Ministerio de Trabajo. Después, superadas estas dificultades, el proyecto ha sido completamente perfado hasta merecer la aprobación de la Superioridad.

Nos hallamos, pues, en el umbral de la grandiosa realización que tantos beneficios puede deparar a Tarragona y a su provincia. Urbanísticamente podemos considerar el caso, como cuando hace 25 años, fué construida la Fabrica de Tabacos en los alrededores del rio Francolí. Aquella magnífica factoria, cuyos frutos positivos vienen cosechando no pocos tarraconenses, empicados en ella, representó el empujón del casco urbano hacia una meta bien definida y determinada cual la orilla del propio rio. La Universidad significará otro tanto, descubriendonos, de paso, la grandiosa playa del "Riu Clar" y Pineda, hoy casi completamente inasequible por la falta de una buena vía de comunicación. No se olvide tampoco que la construcción del centro docente, lleva aparejada el trazado de sus accesos, mediante una amplia avenida que se desviará a partir de la carretera de Valencia y que, a su vez, enlazará luego con una carretera en proyecto hasta el Faro de Salou, para proseguir después hasta el propio caserío. Es acelerado el ritmo que se desea imprimir a las obras, para lo cual cuéntase con los medios económicos necesarios. La maqueta expuesta hace cosa de un mes en la Sala del Sindicato de Iniciativa y que los tarraconenses pudieron admirar, nos releva de hacer una nueva descripción del conjunto de edificaciones, por creerlo innecesario. Basta decir que la cuestión marcha por buenos derroteros y no esta lejano el día en que una creciente fiebre constructiva, transfirme totalmente aquel sector de nuestro termino municipal, si bien el regadio de la finca será enteramente respetado para fines de enseñanza agrícola y sostenimiento del alumnado interno.

PETROFILO.

ACL\_11/09/1953\_117



## ELECTRIFICACION FERROVIARIA Barcelona-Tarragona-Reus

La electrificación del llamado "Ocho catalán" y sus posibles ramificaciones, sigue normalmente su curso, de conformidad con los planes y proyectos previstos. Con esta escueta noticia, queremos hacer hincapié a la formidable mejora que significara para nuestra provincia la plena posesión de un sistema eficiente de comunicaciones ferroviarias con Barcelona. Bien sabemos que el "Ocho" integra las líneas de Vilafranca y Vilanova, hasta San Vicente, para continuar luego hacia Tarragona y Reus, como primera etapa. Después proseguirán los trabajos hasta Mora la Nueva, constituyendo la última de estas estaciones la meta de los actuales proyectos. Naturalmente que lo ideal sería prolongar la instalación hasta la propia Zaragoza, pero de momento, parece ser que se desiste de ello. Digamos, pues, que en un plazo relativamente breve los convoyes eléctricos llegarán a Reus. Y corroboran nuestro aserto los trabajos que vienen realizándose en la actualidad. Ignoramos si ustedes se avisan enterados de que en Tarragona ha montado una oficina técnica la "Sociedad de Grandes Redes Eléctricas", que es la empresa adjudicataria de los trabajos de electrificación desde San Vicente hasta Reus. En el momento presente, en el tramo Torredembarra-Tarragona, se excavan los correspondientes hoyos, mientras que hasta Aliafulla progresa a la construcción de las bases de cemento que en su día servirán para la colocación y debido acondicionamiento de los postes metálicos. Toda esta labor previa está totalmente realizada hasta la misma Ciudad Condal. También es interesante manifestar que las centrales eléctricas, alimentadoras de la línea, se encuentran ya en España como asimismo las correspondientes locomotoras. Una vez los trabajos de electrificación hayan rebasado Tarragona, proseguirán hasta la vecina ciudad. Independiente de ello pero íntimamente relacionado con el previsto incremento del tráfico ferroviario, están en curso de ejecución los trabajos de ampliación del puente de la calle de Pere Martell, que tendrá en lo sucesivo cuatro vías, en lugar de las dos actualmente existentes. El puente en su estado actual, constituye un verdadero embudo que impide cualquier aumento en el paso de convoyes. No olvidemos tampoco la posibilidad de instalar en la Playa Larga un aparcadero, cuyas gestiones han sido iniciadas y que, de llevarse a la práctica, lo mismo que la puesta en marcha de la electrificación, representaría una considerable revalorización de aquel hermoso lugar de nuestro litoral. De ahí también la necesidad imperiosa de la ordenación urbana del sector, antes que la improvisación y la cecidad, perjudiquen los planes de convertir la Playa y zona adyacente en lugar residencial de primerísimo orden.

Hemos informado cumplidamente a nuestros lectores respecto a la electrificación del tramo Barcelona-Tarragona-Reus, por considerarlo de trascendencia suma para todos. Las dos horas y media que se tardan en salvar la distancia de cien kilómetros, serían reducidas a una hora y cuarto, con las consiguientes ventajas y beneficios no solo para los propios ciudadanos, sino también para la economía en general. La tendencia de Barcelona en orientar buena parte de sus afanes expansivos hacia la Cataluña vieja, viene impuesto por la falta eficiente de comunicaciones con la nueva. El día que el barcelonés pueda partir de la ciudad a una hora prudencial para regresar al anochecer, después de un cómodo viaje, no hay duda que Barcelona descubrirá Tarragona y las inmensas posibilidades que ofrece nuestro litoral y buena parte de su provincia.

De ahí pues que nuestro interés se centre en la pronta terminación de los trabajos de electrificación de la línea, íntimamente ligada a no pocos intereses comerciales, turísticos y económicos.

PETROFILO.

ACL\_12/09/1953\_118

## Buge de la fábrica de Tabacos

Ha estado en nuestra ciudad el Director Gerente de la Tabacalera. El motivo de la visita no ha sido otro que la inspección previa de las instalaciones que en breve van a ponerse en marcha. Porque no sé si ustedes están al corriente de las ampliaciones que, de unos meses a esta parte, han venido efectuándose en la Fábrica de Tarragona. Calladamente y sin estridencia alguna, se ha trabajado de firme en la labor de montaje de la nueva maquinaria importada de Suecia e Inglaterra, principalmente. Nuestra factoría cobra, de día en día, un relieve y mayor importancia. El conjunto de edificaciones que posee —valoradas actualmente en cerca de los 150 millones de pesetas—, unido a la circunstancia de que es la fábrica que mejor rinde de España, se ha traducido en el digamos descubrimiento por parte de la Dirección General. Lejos quedan, en tiempo y posibilidades, las kalendas en que el Ministro de Hacienda, Jaime Carner, puso en marcha la factoría. Fue en 1932 y el proceso de fabricación ha sufrido una tal transformación que todo aquello nos parece sumamente remoto. La Fábrica de Tarragona progresa a ojos vista y en su desarrollo han contribuido, en no escasa medida, las razones antes apuntadas. Pues bien, fruto de este espíritu de superación que informa la marcha de la factoría, han sido la instalación de la moderna maquinaria, en varios pabellones hasta fecha reciente completamente vacíos. Durante el verano, técnicos y mecánicos de las casas extranjeras suministradoras, han venido trabajando en el montaje de las nuevas instalaciones. Se pretende y espera lograrlo en un plazo relativamente breve la elaboración de la mitad del tabaco rubio que se expende en nuestro país. El mes próximo, una vez acoplada la maquinaria, comenzará a funcionar, para llegar a su plenitud a principios del venidero año. Ello se traducirá en la utilización de una mayor mano de obra, pues a pesar de lo mecanizado de las instalaciones, exigen, como es lógico, los correspondientes servidores. Ha sido, como decimos, un trabajo callado, pero no por ello menos eficaz. La ruta ascensional que adquiere nuestra Fábrica, se traduce en un mayor volumen de producción y por ende económico. Diganlo sino, las muchas familias tarragonenses cuyo sustento lo proporciona el cotidiano trabajo en aquellas amplísimas naves. La Tabacalera cada día va a más. Lo demuestra el formidable salto que representan estos últimos veinte años y las amplias posibilidades que puede tener para el futuro. Solamente Málaga y Tarragona, cuentan con factorías de tal importancia. Pero mientras aquella está actualmente destinada a almacén general, la nuestra elabora, cada vez en mayor escala, diversas clases de tabaco. Desde los llamados "Ideales" cuya producción sobrepasa los ocho millones de paquetes mensuales, hasta los cigarros puros y ahora el tabaco rubio, tipo americano. No deja de ser una satisfacción el hecho de que la factoría tarragonense ofrezca este formidable rendimiento. Unido ello a las amplias posibilidades de local, han aconsejado, como queda dicho, imprimirle la importancia que actualmente tiene. Congratulémonos y hagamos votos para la prosperidad de nuestra Fábrica, cuya irradiación en la economía ciudadana se deja sentir, felizmente, cada día en mayor escala. — PETROFILO.

ACL\_02/10/1953\_119



▲ Tabacalera. Vista aérea

1959\_AFC\_11





## 1954

“Las cosas de Tarragona marchan. Llevan un ritmo ni muy acelerado ni sumamente lento, pero en constante progresión. Atravesamos un momento de intenso trabajo, reflejado en innúmeras cuestiones que vienen resolviéndose satisfactoriamente para nosotros. Si compulsamos el ritmo actual, con otros anteriores, veremos que no resisten la comparación. Problemas endémicos y por los que la ciudad venía sosteniendo callado empeño, vamos comprobando como son objeto de felices soluciones. Por estas razones no resulta descabellado afirmar que Tarragona marcha. Y lo que es más satisfactorio todavía, marcha bien.”

Petrófilo, 17/02/1954, “Tarragona marcha”.

Se consolidan los impulsos económicos en la ciudad. A la vez que la Universidad Laboral y la plaza Imperial Tárraco toman forma, se anuncia el proyecto de construir la Ciudad Residencial de Educación y Descanso. Otro gran proyecto que el gobernador civil de Tarragona, González-Sama, supo atraer a la ciudad. Entre esos impulsos se encuentra la apertura de nuevas industrias a lo largo de la N-340 y la periferia entevías viene siendo una realidad desde 1940 con la primera iniciativa de CEPASA. En el campo de la modernización de las comunicaciones, Tarragona apunta hacia Salou movida por la necesidad de conexión con la nueva Universidad Laboral, esquivando una vez más la mejora de las comunicaciones con Reus. Se intuye, así, una nueva triangulación, que esta vez pasa obligatoriamente por Salou y su estratégico potencial turístico.



# NUEVO PUENTE

En las postrimerías del fenecido año, nos llegó la noticia de que el Ministerio de Obras Públicas había aprobado el proyecto de nuevo puente sobre el río Francolí, incluyéndolo en el plan de modernización de carreteras, actualmente en pleno período de ejecución. Según se viene de Valencia o simplemente nos dirigimos hacia la carretera que conduce a la capital del Turia, el actual puente constituye un serio obstáculo para la circulación rodada. Construido creemos que en 1878, en sustitución de aquel otro de piedra que se vino abajo con ocasión del célebre "aiguat de Santa Tecla", se le calculó una resistencia para carros y diligencias pero no para vehículos de tracción mecánica. Naturalmente la evolución y el cada día mayor volumen de los camiones, han hecho no sólo anacrónico sino sumamente peligroso el puente actual. Durante nuestra guerra, fué alcanzado por una bomba de aviación, que perforó el pavimento, colorándosele un parche metálico, para suplir la deficiencia. Esta circunstancia, unido a una mayor intensidad de tráfico, aconsejaron su apuntalamiento en evitación de cualquier accidente, prohibiéndose, oncluso, el tránsito simultáneo de dos vehículos. Aun cuando estas precauciones tienden a una finalidad, se comprenderá que tal estado de cosas no puede prolongarse indefinidamente. De ahí, pues, que los técnicos de la Jefatura de Obras Públicas, confeccionaran el proyecto de un nuevo puente, para suplir la deficiencia apuntada.

Aprobado éste, nuevas perspectivas se le abren a la ciudad, hacia aquella zona que constituye, por así decirlo, el núcleo principal de su expansión. Al puente, que según nuestras referencias será construido muy cerca del actual, quedará vinculada una amplia avenida de 40 metros de anchura. Esta calle, futura carretera, seguirá el trazado que podemos imaginar muy cerca del "Cami de la Faret Alta", enlazando el puente con la Plaza de la Imperial Tarraco. De ahí su importancia, pues no se nos oculta que a la apertura de esta vía, seguirán luego otras laterales, de conformidad con el plano de ensanche de 1922. Y a propósito de este plano, debemos hoy rendir justo homenaje a quienes lo proyectaron e hicieron posible, dando anticipada economía a la ciudad del porvenir. Porque conociendo la actual revalorización de solares y los intereses creados alrededor de este aumento de valor, dudamos que la generación actual, confeccionara un plano desprovisto de prejuicios, de tanta ambición y alteza de miras. Digamos, pues, que el puente llevará aparejada una gran avenida, permitiendo un nuevo trazado. Solo nos resta desear que las obras comiencen lo más pronto posible, para terminar de una vez con las molestias que ocasiona la angostura del actual, haciendo desaparecer el evidente peligro que se cierne sobre los vehículos de gran tonelaje cada vez que atraviesan el río. — PETRÓFILO.

ACL\_07/01/1954\_125



1954\_AFC\_01

# TARRAGONA MARCHA

Las cosas de Tarragona marchan. Llevan un ritmo ni muy acelerado ni sumamente lento, pero en constante progresión. Atravesamos un momento de intenso trabajo, reflejado en innumerables cuestiones que vienen resolviéndose satisfactoriamente para nosotros. Si compulsamos el ritmo actual, con otros anteriores, veremos que no resisa en la comparación. Problemas endémicos y por los que la ciudad venía sosteniendo callado empeño, vamos comprobando como son objeto de felices soluciones. Por estas razones no resulta descabellado afirmar que Tarragona marcha. Y lo que es más satisfactorio todavía, marcha bien.

La obra más importante actualmente en curso de ejecución es la Universidad Laboral. Los trabajos se desarrollan de conformidad con el plan previsto y no está lejano el día en que nuevos anuncios de subasta con las consiguientes adjudicaciones, reafirmen la realidad del futuro centro docente. Una de las obras que serán objeto de una próxima o inmediata atención será la construcción de la carretera de acceso, siguiéndole después otros grupos de edificaciones que interesan la totalidad del magno proyecto.

Los trabajos que se llevan a cabo en la prolongación de la Rambla y Plaza de la Imperial Tarraco, por su volumen, siguen en importancia a la Universidad Laboral. Se calcula en cerca de los dos millones y medio el importe de tales trabajos. El esfuerzo de la ciudad mancomunada con el del Ministerio de Obras Públicas, darán como resultado la total urbanización y reforma de aquel importante sector de la Tarragona futura. Por de pronto, el plazo previsto para la inauguración de las obras es el del 15 de agosto del presente año, día en que comenzarán las fiestas del Centenario. Se comprenderá que el tiempo apremia y resulta una razón muy convincente para que los trabajos sean acelerados. No entramos en detalles, por suponer al lector informado de ello.

Se espera para en breve la aparición del anuncio del concurso sulista para la construcción del grupo escolar conmemorativo "Jaume I el Conquistador". Como saben ustedes el lugar destinado es el solar, antiguamente ocupado por el Cuartel del Carro y que hoy ofrece un lamentable aspecto de abandono. El presupuesto general de las obras alcanza los seis millones de pesetas y el plazo de ejecución de los trabajos está previsto en dos años.

Finalizando el próximo día 27 el plazo para la presentación de proposiciones para el derribo de la antigua Casa Ventosa, en cuyo lugar resultante se levantará después la futura Delegación de Hacienda, varios contratistas han formulado diversas proposiciones. También se espera para en breve el fallo del concurso de arquitectos, convocado al efecto, habiéndose presentado quince proyectos en total. El derribo y consiguiente fallo del concurso, es de suponer que facilitarán la próxima construcción del nuevo edificio.

Con destino a las obras que se realizan en el Museo Arqueológico Provincial, se ha recibido una importante cantidad que permitirá si no la total terminación del pabellón anexo al Castillo de Pilatos, al menos dejarlo casi a punto para que los servicios técnicos de la Dirección General de Bellas Artes puedan iniciar los trabajos de instalación. Ahora se colocaran las rejas y ventanales, construyéndose asimismo la valla que unirá el Museo con el Pretorio, por la Plaza del Rey.

Lo del Hotel ofrece buenas perspectivas y no está lejano el día en que comience la total urbanización y adecentamiento de la Playa del Muigro. Se han recibido los planos definitivos de la nueva estación y conociendo perfectamente la delimitación y espacio que ocuparan los servicios ferroviarios, el Ayuntamiento, con el consentimiento expreso del Ministerio de Obras Públicas, podrá abordar resultantemente este problema.

La electrificación de la línea Barcelona-Tarragona está en plena marcha, trabajándose actualmente debajo mismo de Roger de Lauria. Por todo el presente año está prevista la terminación de los trabajos, que se prolongarán después hacia Reus.

Y por hoy nada más, porque con lo escrito nos parece suficiente. PETRÓFILO.

ACL\_17/02/1954\_128



## IMPORTANTES NOTICIAS

La falta de espacio de estos últimos días, nos ha impedido glosar como en realidad merecen, las importantes noticias que afectan a nuestra ciudad. Nos referimos concretamente a la reunión de la Junta Administrativa de la Universidad Laboral y la concesión por parte del Ministerio de la Gobernación, de una importante subvención, con destino a las obras de urbanización del quinto tramo de Rambla y Plaza de la Imperial Tarraco.

Por la amplia referencia de la reunión, celebrada el pasado viernes por quienes integran el Pleno de la Junta Administrativa, bajo la presidencia del señor Gobernador Civil de la provincia, se habrán dado ustedes perfecta cuenta de la importancia de tales obras y el volumen de trabajo y económico consiguiente que significan el proyectado conjunto de edificios. A las obras ya subastadas y en plena ejecución, cabe añadir ahora la autorización expresa para invertir 30 millones de pesetas en otros grupos de edificaciones. No sabemos a ciencia cierta cuando se convocará el oportuno concurso subasta pero suponemos que será en breve, habida cuenta el ritmo de los trabajos y los planes que acaricia la Junta. También reviste gran interés la próxima subasta de las obras de la carretera de acceso a la Universidad, como asimismo la traida de fluido eléctrico. Ambos proyectos se complementan de los trabajos que se realizan y su pronta ejecución resulta no sólo necesaria, sino imprescindible. El paulatino incremento de las obras, unido a la necesidad de poseer una carretera de acceso para no dificultar el transporte rodado de materiales, ha aconsejado la próxima subasta, pendiente sólo de la expresa autorización de la RENFE.

La subvención de medio millón de pesetas por parte del Ministerio de la Gobernación, con destino a las obras de la Rambla es noticia que debe merecer el beneplácito de los tarraconenses. El esfuerzo que actualmente realiza la ciudad en aquel sector de población, se ha visto no sólo favorecido, sino también aludado con esta importante ayuda. Si ayer fué la Diputación Provincial que ofrecía 200.000 pesetas, hoy es Gobernación que consigna tan importante cantidad. Ambas subvenciones se invertirán en trabajos de urbanización, construcción de cloacas, aceras y otras obras de estructura en el subsuelo. Porque no desconocen ustedes que en la Plaza de la Imperial Tarraco se están construyendo varias galerías de hormigón para facilitar el paso de la tubería que conduce las aguas desde el Pozo Franqués a los depósitos generales de La Oliva, mientras una segunda está destinada a la conducción eléctrica y telefónica, del gas y otros servicios, con el consiguiente movimiento y relleno de tierras. Las aceras también ocupan un considerable capítulo de gastos, lo mismo que los trabajos de pavimentación de la calzada, que satisfacen hasta catorce metros la Jefatura de Obras Públicas, y los seis metros restantes el Ayuntamiento.

En fin, las laboriosas gestiones realizadas por nuestras autoridades han dado los frutos apetecidos y si un día pudimos apuntar en el haber de la ciudad la designación de Tarragona como sede de la Universidad Laboral del Nordeste de España, hoy el proyecto se consolida con las autorizaciones de créditos que se prevén. Del mismo modo que aquello al parecer muy superior a nuestras actuales posibilidades cuales son las obras de la Rambla, vamos también constatan-do como es favorablemente resulto y el proyecto deja de serlo para convertirse en realidad. Y lo que es más importante con una fecha fija inaugural, cual es la del 15 de agosto próximo. — PETROFILO.

ACL\_16/03/1954\_129

## Reus - Tarragona

Anteanoche en el Centro de Lectura, el tarraconense Manuel Aragónés Virgili, disertó sobre el tema "Reus-Tarragona; una rivalidad que podría ser fecunda". Hubo expectación, registrando un lleno absoluto el aula donde se celebró el acto. La representación tarraconense fue escasa y desde nuestras respectivas localidades, seguimos atentamente el desarrollo de la conferencia y posterior debate. Digamos en honor a la verdad que Aragónés Virgili soslayó con habilidad el espinoso tema. A pesar de que el público le era adicto, demostró una elegancia espiritual digna de elogio, manteniéndose en un tono elevado a todo lo largo de la disertación. No hizo concesiones a la galería y supo imprimir a sus expresiones la mesura necesaria. Estamos seguros que la misma disertación, repetida en Tarragona, merecería, salvo ligeras modificaciones, el beneplácito de los tarraconenses. Nosotros así lo creemos. En síntesis vino a decir que la rivalidad existente, cuyos fundamentos históricos puso de manifiesto, olvidándose adrede del importante capítulo de la Guerra de la Independencia y consiguiente asalto francés a Tarragona, debería resultar de positivos resultados si existiera un entendimiento previo. Puso como ejemplo de plena actualidad el candente tema de la Escuela de Comercio, cuya pugna entre ambas ciudades para obtenerla, se ha traducido en una esterilidad absoluta, con los consiguientes resultados.

Aun cuando nos solidarizamos con la mayor parte de los conceptos vertidos, debemos hacer alguna objeción, precisamente en lo referente a "Tarragona ciudad de la calma". Para quien desconozca la constitución de la ciudad y el meollo de su propio espíritu, ciertamente, Tarragona es una ciudad atónita. El casco urbano, como todos sabemos, se divide en tres partes bien definidas y diferenciadas. La alta, monumental y levítica; la media, residencial y contemplativa y la baja, donde tienen asiento y amplio campo las actividades comerciales e industriales. Para el observador que se limita a contemplar el mar y admirar su estructura histórica, deambulando, luego, tranquilamente por la Rambla, parecerá que Tarragona carece de la vitalidad necesaria, para su feliz desarrollo y progreso. Pero olvida naturalmente la parte baja, con sus apéndices de Puerto y Serrallo, que es donde radica toda su riqueza. Las fábricas de licores y rectificación de alcoholes; la Tabacalera, que produce actualmente la mitad del tabaco rubio que se consume en España con una plantilla aproximada de 400 operarios; la CAMPSA; "Union Azufretera"; conglomerados de carbon; la reciente construcción de "Ceraonia", que recoge el producto derivado de la garrofa; la próxima instalación de "Hidronito", fábrica de sulfato amónico; una pequeña fábrica de oxígeno; el gas y la industria derivada de la pesca, como asimismo el formidable volumen de trabajo que significa la carga y descarga de buques, son actividades que pueden pasar desapercibidas al observador superficial, pero en la economía de la ciudad pesan enormemente hasta el punto de calificar la actividad en la parte baja, como el barómetro que marca infaliblemente el progreso o estancamiento de la ciudad. La Rambla, proyectada hace un siglo, constituye el mentis más rotundo a nuestra estereotipada calma y la expansión urbanística de la población, es prueba evidente de una inquietud.

Aragónés Virgili recogió el tópico sin parar mientes en estos hechos concretos que pesan cada día más y adquieren una importancia mayor. Fue a nuestro entender, una visión incompleta que perjudicó la objetividad de que hizo gala. Por estas razones, hemos deseado hacer resaltar esta importante faceta de Tarragona, que parece pasar desapercibida para quienes se limitan a admirar el Balcon del Mediterráneo o el paisaje de nuestro Campo que desde lo alto del Pasadizo Arqueológico se divisa. — PETROFILO.

ACL\_01/04/1954\_130



## ORDENANZAS DE LA PLAZA IMPERIAL TARRACO

En el último pleno celebrado por el Ayuntamiento se aprobaron las ordenanzas especiales que en materia de construcción regirán en lo sucesivo para la Plaza de la Imperial Tarraco. Digamos antes que lo que hace sólo un año y medio escaso, eran matorrales y vertedero de escombros, se está convirtiendo hoy en un lugar de gran porvenir. El acierto del plan de ensanche, confeccionado en 1922 con la suficiente alteza de miras y sólo pensando en los intereses de la Tarragona del futuro, confirmáronse ahora al comprobar como aquellas quiméricas ilusiones vienen transformándose en tangibles realidades. La Plaza de la Imperial Tarraco, es un hecho fehaciente que honra no sólo a quienes la proyectaron sino también a la generación actual que, con su esfuerzo, se ha hecho merecedor de la confianza depositada. La feliz circunstancia de atravesarla la carretera Tarragona-San Sebastián, incluida en el plan nacional de modernización de carreteras, unido a la excelente disposición de la Jefatura de Obras Públicas, se traduce actualmente en la realidad de su trazado definitivo. Trazado que tiene una fecha fija para proceder a su inauguración que no es otra que la coincidente con el Centenario de la Rambla. Los trabajos que con carácter acelerado vienen llevándose a la práctica a todo lo largo de la amplia zona, son el mejor testimonio de que tales obras estarán concluidas dentro de tres meses.

Ahora bien, el diámetro de 150 metros ---exactamente igual que la Calvo Sotelo de Barcelona--- y unas características bien acusadas, precisa de unas ordenanzas especiales para todo cuanto afecta a la construcción de edificios. El lugar, con el tiempo, puede resultar maravilloso y propio de una gran capital. Arquitectónicamente hablando es terreno virgen y del acierto y cuidado sumo con que operemos cuando se plantee la construcción de cualquier edificio, dependerá la suerte de la Plaza en la Tarragona del año 2.000. De ahí pues que todas las precauciones resulten pocas para imprimir al amplio redondeo el empaque y monumentalidad que precisa. Las ordenanzas, especifican que los edificios que se proyecten deberán tener una altura de 21 metros, construidos con materiales nobles y las plantas bajas, 4,25 metros como mínimo. Al diámetro de la Plaza corresponden las proporciones antes aludidas, sin que conveniencias, afán de lucro, intereses creados y demás enemigos del desarrollo armónico de las poblaciones, puedan interponerse. Si nos hacemos dignos de la coyuntura con que hemos sido favorecidos, nada de extrañar tendrá que, con el tiempo, podamos incorporar al acervo urbanístico de la población, un lugar capaz de codearse con cualquier otro similar en ciudades de mayor categoría e importancia.

P E T R O F I L O

ACL\_18/05/1954\_131



▲ Plaza Imperial Tarraco. Obras de urbanización

1954\_AFT\_02

## LA UNIVERSIDAD Laboral en marcha

Por la amplia referencia que publicamos ayer de la reunión del Pleno de la Junta Administrativa de la Universidad Laboral, nuestros lectores tienen una idea bastante aproximada de las obras que se realizan como asimismo de las proyectadas que merecieron la aprobación de los reunidos. Digamos única y simplemente que la Universidad Laboral marcha. Y con ello deseamos sinterizar los afanes e inquietudes de quienes, venciendo dificultades, asisten gozosos a la gran tarea constructiva que entraña dicho centro docente. En las proximidades de la antigua mansión de los Montoliu, en la llamada Pineda, surge una ciudad satélite, que constituirá un núcleo habitado de primerísimo orden. La Universidad viene a descubrirnos la magnífica playa que, desde la desembocadura del Francolí, se prolonga hasta el promontorio donde está asentado el faro de Salou. Unamos al grandioso plan de obras, el proyecto de construcción de una carretera de acceso al susodicho Faro, para enlazar después con la construida hasta el barrio marítimo de Vilaseca y veremos revalorizar en el espacio de pocos años, la totalidad de aquellos terrenos.

Pero concretando al tema de la Universidad, la reunión anteaño celebrada, bajo la presidencia del Director General de Previsión, fué en extremo provechosa. En conjunto se aprobaron proyectos que alcanzan la importante suma de treinta y cinco millones de pesetas, de los cuales, dieciocho millones corresponden a los comedores; cuatro millones para la terminación de las clases, cuyos pabellones se hallan en un periodo muy adelantado de construcción y seis millones para muros de albañilería gruesa de los seis bloques dormitorios. Abácese la construcción de la gran pista de acceso, presupuestada en 4.700.000 pesetas y las obras de conducción de energía eléctrica, cuyos trabajos comenzarán la semana próxima. Como podrá colegirse por los datos apuntados, el conjunto de edificaciones que no hace mucho, eran exhibidos en forma de maqueta en la sala del Sindicato de Iniciativa, cobran visos de una realidad inmediata, con posibilidades de aceleración de los trabajos. Y decimos esto porque de no sobrevenir dificultades, existe el propósito de que la Universidad comience a funcionar parcialmente el año 1956. Naturalmente que implica un gran esfuerzo, pero como la Junta Administrativa cuenta con los medios económicos necesarios, confiamos en que el objetivo propuesto será cubierto íntegramente hasta el punto de que dentro de dos años, aquellos pabellones albergarán a una población juvenil dispuesta a formarse profesionalmente para el mejor desempeño de su misión en el futuro.

Nota emotiva por su significación, el ofrecimiento de un grupo de jóvenes universitarios, integrados en el Servicio de Trabajo del SEU, que se disponen a trabajar al lado de los obreros profesionales durante el próximo mes de julio, coincidiendo con el periodo de vacaciones estivales. La mejor manera de hacer patria es trabajando y la ocasión que se les brinda es sumamente propicia, para el desarrollo de unas tareas físicas que no están reñidas, en modo alguno, con el trabajo intelectual.

P E T R O F I L O

ACL\_21/05/1954\_132



▲ Universidad Laboral. Vista del comedor en construcción

1954\_ATA\_13



## TARRAGONA EN MADRID

El sábado próximo en los salones del Círculo Catalán será inaugurada una interesante exposición de fotografías de Tarragona. Teniendo como base las obras galardonadas en el I Concurso de Fotografías "Tarraco" a las que se han añadido otras fotos no menos interesantes y sugestivas, en el Ayuntamiento se ha trabajado febrilmente durante las últimas jornadas a fin de tenerlo todo dispuesto para la fecha inaugural. En once grandes carteles, debidamente acondicionados, han sido recopilados diferentes lotes de fotografías, según los temas de que se trata. Hay, por ejemplo, una colección dedicada al folklore tarraconense; otras se refieren íntegramente a la Catedral; unas terceras llevan como subtítulo el de "Tarragona marinera" que incluye todo cuanto se refiere con la zona portuaria y tipismo de nuestro barrio marítimo del Serrallo. "Tarragona romana", "Semana Santa", "Tarragona medieval", "Detalles tarraconenses", "Tarragona moderna", "Alrededores" forman una interesante colección que se admira con avidez y complacencia. Un cartelón destacado es el de "Tarragona avanza", donde pueden contemplarse una serie de interesantes fotografías de las obras actualmente en curso de realización en la Rambla, Plaza de la Imperial Tarraco y Parque del Milagro y las fotografías de los grupos escultóricos de la Fuente del Centenario, totalmente terminados en yeso por el escultor Viladomat.

El conjunto no defrauda. Mejor, diríamos en lenguaje vulgar, nos hace quedar muy bien. Se ha procurado ofrecer diversas facetas de la Tarragona actual, conjugando lo antiguo con lo moderno; el mar con la montaña; la zona quieta del recinto monumental con el movimiento y vitalidad del puerto. Si a la calidad de las fotos, unimos lo acertado de la presentación, se comprenderá que la Exposición del Círculo Catalán está llamada a alcanzar un buen éxito. El objetivo que nos proponemos no es otro que el divulgar las bellezas tarraconenses en el ámbito de la capital de España, dando a conocer diversos aspectos de la ciudad. Sinceramente creemos que nuestros propósitos serán logrados, toda vez que a lo cuidado de la selección cabe añadirle la calidad de las obras presentadas. Para mayor aliciente, en el acto de la clausura de la Exposición, tendrá lugar una conferencia a cargo de don José Sánchez de Muniain, Director General de Enseñanza Media, quien disertará sobre el tema: "Tarragona".

Todo está pues perfectamente organizado y previsto para el mayor éxito de la exposición proyectada. El apoyo del "Círculo Catalán" ha sido muy notable, soslayando las posibles dificultades que pudieran presentarse. Ahora bien creemos que esta Exposición no debe concretarse a Madrid. Varias poblaciones y capitales, próximas a Tarragona, acogerían con suma complacencia la exhibición de fotografías al propio tiempo que, por nuestra parte realizaríamos una obra positiva de aproximación y divulgación de nuestras bellezas. Se acercan las fiestas del Centenario y el momento resulta sumamente favorable para llevar a la práctica nuestro cometido. La colección de fotografías, bien lo merece y el dispendio derivado de la instalación está realizado. Aprovechar al máximo los alicientes de la Exposición, que no dudáramos en titular "Tarragona es así", creemos sería una medida de buen gobierno en orden a la divulgación propugnada.

P E T R O F I L O

ACL\_02/06/1954\_133

## CARRETERA A SALOU

El "Boletín Oficial de la Provincia", correspondiente al pasado día tres de los corrientes, publica las bases "para la celebración del III Concurso de caminos vecinales y puentes económicos para determinar el orden de preferencia de los que integran el plan provincial de 1953 y formar un nuevo plan de obras de urgente realización", según reza el preámbulo. Repasando el anejo a tales bases y por lo que afecta a nuestra ciudad, como caminos vecinales pendientes de construcción se hallan incluidos en el plan provincial el "Camino de acceso a la Playa Larga, con paso superior sobre la línea del ferrocarril de Tarragona a Barcelona" y el "Tarragona al Faro de Salou con ramal a Vilaseca".

A la vista de los datos aportados, resulta obvio afirmar que le ha llegado la hora a la carretera que une nuestra capital con Salou. Naturalmente que dependerá su pronta realización de las aportaciones económicas y facilidades que concedan los Municipios de Vilaseca y Tarragona. Pero si tenemos en cuenta la gran importancia que tiene para nosotros la construcción de la citada carretera —es el descubrimiento, nos atreveríamos a afirmar, del amplio "Reco"— y el no menos interés de Vilaseca, se comprenderá que la carretera citada puede ser una pronta realidad. La construcción de la Universidad Laboral, ha significado el primer paso para la revalorización de aquella zona de grandes posibilidades. Después, la carretera al Faro para enlazar con la existente hasta el barrio marítimo de Vilaseca, constituirán, a no dudarlo, el complemento. Por ello es preciso que nuestro Ayuntamiento acuda a la llamada, estableciendo los debidos contactos con el de Vilaseca, interesado, como decimos, en el proyecto. Es esta una ocasión única que debe aprovecharse íntegramente, a fin de establecer un itinerario de incomparable belleza, con las beneficiosas consecuencias para ambos municipios.

Otra cuestión no menos interesante es el proyectado camino de acceso a la Playa Larga, con un puente sobre la línea del ferrocarril. Bien sabemos todos que la Playa citada, constituye la reserva del turismo tarraconense. Actualmente es terreno virgen y del acierto en establecer un plan de urbanización perfectamente estudiado y unas ordenanzas especiales que impidan cualquier desafuero, dependerá el éxito de la Larga en el futuro. Futuro verdaderamente halagüeño máxime cuando la electrificación está en marcha y no resulta aventurado afirmar que la construcción de un apeadero es un utópico proyecto. Pero, en primer lugar, lo que momentáneamente nos interesa, vista la favorable coyuntura de la convocatoria del Concurso, es gestionar la construcción de la carretera de acceso, Obra de un coste relativamente pequeño, pero que significa el primer paso —el agua y la cuestión del alumbrado, serán planteados después— para hacer asequible el lugar citado a los coches de turismo.

Estas son las cuestiones que se plantean y que de resolverse satisfactoriamente, representarían la completa revalorización de la amplia zona de litoral que podemos situar desde la Punta de la Mora hasta el Faro de Salou.

P E T R O F I L O

ACL\_05/06/1954\_134



# Tarragona-Salou

Siempre hemos mantenido el criterio de que el turismo representa una inagotable fuente de iniciativas. Para corroborarlo ahí está la noticia de la botadura de la golondrina "Jaime I" capaz para ochenta personas que realizará la travesía Tarragona-Salou. Para hoy, está anunciado el acto de la bendición y botadura de la embarcación y, a partir del miércoles próximo, comenzará a prestar el indicado servicio. Ante esta realidad que parece a primera vista insignificante, visto el cúmulo de problemas que tiene planteados la ciudad y aquellos otros definitivamente resueltos, debemos expresar nuestra complacencia, pues sin ningún género de dudas la golondrina, viene en el momento preciso para descubrirnos una franja de nuestro litoral, prácticamente desconocida. Y no se crea que carece de atractivos el "Recó de Salou", lo que pasa es que su acceso es tan difícil que sólo a base de mucho andar puede recorrerse la totalidad del promontorio que se adentra, audazmente, hacia el mar. La "Jaime I", nos ofrecerá las bellas panorámicas de las calas del "Recó" y la no menos magnífica playa de La Pineda. Y no sólo está prevista la singladura hasta Salou sino que también, cuando el público lo solicite, podrán realizarse excursiones marítimas hacia la Punta de la Mora y Castillo de Tamarit, completando así la franja de la costa que abarca desde el faro de Salou al torreón de la Mora, con Tarragona, surgiendo inesperadamente en medio de la amplia bahía.

Si por mar, la puesta en marcha del servicio de la embarcación, aproxima enormemente Salou a Tarragona, por tierra, no crean ustedes que andan aletargados los propósitos. Existe, como sabemos, el proyecto de carretera de nuestra ciudad al caserío de Vilaseca, con ramal hacia la indicada villa. Este proyecto cuyos estudios preliminares han sido iniciados, forma parte integrante del plan provincial de caminos vecinales y puentes económicos que acaricia la Diputación. Plan, cuyo III concurso ha sido convocado recientemente y del que nos hicimos eco hace pocos días. Ni que decir tiene la importancia que reviste la construcción de la indicada carretera, pues significa el feliz descubrimiento de aquellos parajes, con la consiguiente revalorización.

La realización de ambos proyectos —efectivo el primero y con grandes posibilidades este último—, traerá consigo una continuidad en el litoral tarraconense y una unión más estrecha, si cabe, entre Tarragona y Salou. Porque, en definitiva, la facilidad de comunicaciones aproxima los núcleos habitados y estos proyectos están encañados a dicho fin.

fa.

P E T R Ó F I L O

ACL\_21/09/1954\_136

# ESTACION FERROVIARIA

Decir que en Tarragona carecemos prácticamente de estación, no es descubrir nada nuevo. El caserón, si bien un día cumplió su finalidad, hoy está superado con creces. Anacrónico, maloliente, sucio, todos los calificativos, por duros que sean, encajan perfectamente con el vetusto edificio. Es un urbral indigno de la ciudad y que, desde luego nos perjudica a los ojos de propios y extraños. Construir una nueva estación constituye un anhelo popular que bien podríamos situar en el proyecto de Estación Central, nunca realizado. Desde aquellas fechas y hace de ello la friolera de treinta años, no ha cesado nunca Tarragona de reclamar una estación digna y bien acondicionada. Porque se da el caso que una población que pugna por aparecer cada día más hermosa; que el esfuerzo de sus hijos está encaminado a lograr una ciudad sin problemas urbanísticos y donde sólo sea preciso cultivar el detalle, tenga que sufrir una entrada tan pésima. Y téngase en cuenta que la primera impresión que uno recibe no se olvida nunca.

Pues bien el problema de la estación será planteado dentro de poco con todo su realismo. Se espera para en breve la correspondiente notificación, mediante la cual se aprueba el proyecto reformado del nuevo edificio y construcciones anejas. Ello significa pura y simplemente que la estación pueda ser realidad en un plazo de tres o cuatro años. Ahora bien, el Ministerio de Obras Públicas exige una aportación municipal, cifrada en un principio en cuatro millones y medio de pesetas. Otro tanto aportaría la RENFE y el resto del presupuesto total, calculado en 28 millones sería cubierto por el Ministerio citado. Pero sin la contribución municipal, la nueva estación no da ni siquiera un paso. Otro tanto ha sucedido en Alicante, Valencia, Logroño y Burgos, donde el Ayuntamiento ha satisfecho las cantidades asignadas y los resultados no se han hecho esperar. El problema, pues, como decimos, exige un sacrificio y creemos estar en lo cierto si manifestamos que el Ayuntamiento se dispone a afrontarlo como merece. Téngase en cuenta lo que para Tarragona significa la nueva estación, con la consiguiente urbanización de la Punta y Playa del Milagro, además de los accesos a la misma, a través del Parque y de la carretera de Barcelona y convendremos que el esfuerzo que se nos exige no será en balde. Verdaderamente, después del empuje actual en las obras de prolongación de la Rambla y Plaza de la Imperial Tarraco, las arcas municipales no estarán lo repletas que nosotros quisiéramos, pero tratándose de una cuestión de tanta importancia como trascendente para el futuro de Tarragona, creemos llegado el momento de arbitrar los recursos necesarios a fin de que la estación sea un hecho. El problema, como decimos, será planteado tan pronto aparezca la orden ministerial por la que se aprueba el proyecto reformado. Cabe estar prevenidos y hacer lo imposible para que esta aspiración tarraconense, pase al capítulo de las realidades, como tantas otras felizmente superadas.

P E T R Ó F I L O

ACL\_22/07/1954\_137



▲ Ferrocarril. Depósito de locomotoras en la zona de la playa del Miracle

1956\_AFT\_01



# INDUSTRIALIZACION

El próximo día 29 de los corrientes será solemnemente inaugurada y bendecida la nueva factoría que "Ceratonía" ha construido en la carretera de Valencia. La fábrica dedicará sus actividades a la obtención de productos plásticos, derivados, cremos, de la pepita de la algarroba. Ni que decir tiene que tal inauguración viene a coadyuvar en gran manera, al proceso de industrialización que, de unos años a esta parte, experimenta la ciudad. Al gran paso dado por la fábrica de Tabacos que de una instalaciones, magníficas eso sí pero casi completamente vacías, ha llegado al momento actual, con grandes posibilidades para el futuro, viene ahora a añadirse la nueva factoría que alza su moderna estructura en las afueras de la población. Pero no para ahí este proceso, sino que muy cerca del lugar ocupado por "Ceratonía", una fábrica de oxígeno construye su planta y, relativamente hace poco, fué el Gas que montó su factoría en la indicada zona industrial. Tampoco nos pasa desapercibido el trabajo de montaje de una refinería de aceite en los locales de la antigua "Oleícola Tarragona", después de su reconstrucción, tras los daños sufridos durante la pasada guerra. "Abaco S. A.", cuida todo lo relativo a esa moderna instalación que, a no dudarlo, será de las mejores de la provincia y desde luego, única en nuestra población. Si a ello añadimos el auge que viene experimentando el puerto, reflejado en repetidas ocasiones a través del Diario, conveniremos que Tarragona marcha por buenos derroteros. Los directos ---no lo olvidemos--- representó una formidable mejora, cuyos resultados se hacen más patentes a medida que el tiempo transcurre y se afianza la obra con la construcción del puente sobre la calle de Pere Martell. Las nuevas vías permitirán el paso de los trenes correos por nuestra ciudad, con la consiguiente aproximación de nuestras comarcas a la capital, al ahorrarse, por innecesario, el trasbordo de Reus.

Otra importante noticia relacionada con la industrialización de Tarragona es la concesión por el Banco de Importación y Exportación de los Estados Unidos de América, del crédito de 1.800.000 dólares a "Hidronitro", para instalar su fábrica en los terrenos que ocupa actualmente "La Alquinia" en la desembocadura del Francolí. Aquella zona, antes pantanosa y plagada de mosquitos, forma hoy un lugar apropiado para la instalación de una gran industria. Su comunicación directa con el Puerto, a través del puente construido, facilita extraordinariamente cualquier operación de carga y descarga, íntimamente relacionada con el tráfico portuario. Estas circunstancias, unido a la buena situación geográfica de la ciudad, en medio de una rica campiña que consume gran cantidad de abonos para la agricultura, fué lo que aconsejó a "Hidronitro" proyectar la factoría tarraconense.

De manera pues que la instalación de industrias viene siendo una realidad. Nos falta ciertamente, el agua en las cantidades necesarias para que sea posible la construcción de otras factorías, pero no se olvide que el Pantano del Francolí constituye una meta bien definida en nuestras aspiraciones y que no está lejano el día en que podamos echar las campanas al vuelo para facilitar la gran noticia de la construcción de la presa. Que por ahí se empieza y es lo verdaderamente importante.

P E T R O F I L O

ACL\_25/07/1954\_138

Tarragona. Vista aérea de los polígonos industriales >

# ESTACION DEL FERROCARRIL

El telegrama del Ministro de Obras Públicas que publicamos el pasado domingo, vino a confirmar las manifestaciones hechas a través de estas columnas el miércoles próximo pasado, cuando nos ocupábamos del problema de la nueva estación ferroviaria y la necesidad de la aportación municipal, así exigida por el propio Ministerio. El Conde de Vallengano ha firmado el proyecto reformado de la estación, que en su parte arquitectónica sigue las directrices de don José María Monravá, salvo algunas modificaciones, como son, entre otras, la desaparición de los proyectados pasillos volantes que debían conducir a los andenes y su sustitución por ascensores, amén de otros detalles de escasa importancia. En general se respeta el proyecto confeccionado por nuestro arquitecto municipal, proyecto que no pierde de vista la urbanización de la Playa del Milagro, íntimamente relacionada con la estación nueva, amén del arreglo y acondicionamiento de la Punta del mismo nombre que también forma parte integrante de la total transformación y ordenamiento de la zona Este de la ciudad.

Ahora bien y de ahí el problema. Para que sea convocada la subasta de obras, el Ministerio exige una aportación municipal que, en principio, se cifra en cuatro millones y medio de pesetas. Como en España, son muchas las ciudades que aspiran a una estación nueva, para que ello sea posible, es preciso una contribución previa. Contribución, cuya cantidad igual será después aportada por la RENFE, corriendo a cargo de Obras Públicas el resto del presupuesto general de la obra. Nuestra estación está presupuestada en 27 millones de pesetas aproximadamente. Bajo el supuesto de que el dispendio llegue a los 30 millones ---lo más probable---, una tercera parte la constituye la aportación mancomunada de RENFE y Ayuntamiento. La citada cantidad, que a lo mejor sería rebajada, debería satisfacerse en tres o cuatro anualidades y, de momento, el solo acuerdo ordinario, comprometiéndose a su consignación en el presupuesto ordinario, es valedero para que la cuestión cobre visos de una inmediata realidad. Se comprenderá fácilmente que el Ayuntamiento deberá hacer lo posible e imposible para agenciarse la cantidad exigida. Es difícil, bien lo sabemos, después del esfuerzo que realiza en la prolongación de la Rambla y Plaza de la Imperial Tarraco, pero no hay más remedio, so pena de conformarnos para la eternidad con el viejo caserón que, dicen, sirve de estación ferroviaria. Las ciudades deben aprovechar las oportunidades que se les presentan. Esta de la estación, aun reconociendo el sacrificio económico que lleva consigo, no puede ni debe pasar por alto. Desaprovecharla sería una miopía que perjudicaría los intereses de la ciudad. Y bien sabemos que, en el caso que nos ocupa, el Ayuntamiento hará honor a la llamada, comprometiéndose a satisfacer las cantidades exigidas. Aunque, eso sí, también consideramos lícito un inteligente regateo.

P E T R O F I L O

ACL\_28/07/1954\_139



1959\_AFC\_06



# NUEVAS CARRETERAS

De verdadera importancia y trascendencia para la provincia podemos calificar la sesión plenaria de la Diputación, celebrada en la tarde de ayer. Se trataba de aprobar o desestimar las propuestas presentadas por los Ayuntamientos al III Concurso de caminos vecinales convocado por la Corporación, de conformidad con lo acordado en una de sus últimas sesiones. Hace cinco años, a raíz de la construcción de la nueva Diputación, fue aprobado el II Concurso que ha tenido franco y completo desarrollo en los últimos ejercicios. La eficacia del sistema empleado, unido al cumplimiento de todo cuanto se acordó en aquel entonces, se ha visto compensado por la confianza que los Municipios rurales han depositado en la Corporación Provincial. Prueba de cuanto decimos, nos lo viene demostrando las veintiocho peticiones cursadas para su inclusión en el tercer concurso. Dos de ellas fueron desestimadas por no ajustarse a las bases y otras trece han quedado en el Plan de Construcción diferida por falta de medio económico. Sin embargo, en el pleno de ayer, se tomó el acuerdo de incrementar en lo posible el presupuesto destinado a la construcción de carreteras con el fin de satisfacer las trece peticiones formuladas. El Plan, representa en total 72,150 kilómetros de nuevos caminos y su presupuesto sobrepasa los 14 millones de pesetas.

Para que nuestros lectores tengan una idea de la obra que debiera realizarse, publicamos, a continuación, el siguiente resumen, donde se incluyen, además de las carreteras proyectadas, su extensión en kilómetros y presupuesto aproximado:

PLAN DE OBRAS DE PREFERENTE CONSTRUCCION	Kms.	Presupuesto
Carretera de Reus a Constantí con acceso a La Canonja	6,000	600.000'—
De la carretera de Alcolea del Pinar a Tarragona, a Prades, al camino vecinal de Arboli, a la carretera de Lérida, a Flux, a Reus, entre el Campamento de Los Castillejos y La Musara	4,000	700.000'—
Tarragona al faro de Salou con ramal a Vilaseca	11,500	2.300.000'—
Guñolas a la carretera de Lérida a Tarragona	0,450	75.000'—
Torredembarra al barrio de la Marina	0,500	75.000'—
Aldea al puerto del Fangal	15,000	3.300.000'—
Cambarils a La Cava	8,000	1.723.000'—
Cornudella a Caurana	8,000	1.850.000'—
Torroja a Porrera	9,500	1.800.000'—
Las Casas de Akanar a la carretera de Vinaroz a Venta Nueva	0,500	90.000'—
Vistabella a la carretera de La Maso a La Secuita	1,200	190.000'—
Cambarils a Salou	7,500	1.400.000'—
<b>Total</b>	<b>72,150</b>	<b>14.103.000'—</b>

Aparte de todo ello, existe alguna obra de poca envergadura y que será hecha pública, tan pronto sean soslayados algunos por menores relacionados con la misma.

Merece también capítulo aparte, la moción formulada por el señor Soler Morey, para la creación del "Día del Municipio Rural". En síntesis se trata de elegir todos los años un municipio, atrasado y pobre en recursos, sobre el cual la Diputación ejercerá su función tutelar traducida en la realización de las obras que se consideren necesarias, como son abastecimiento de aguas, red de alcantarillado, alumbrado público, construcción de lavaderos, rotulación de calles, edificación de escuelas o, en su caso, clínica para el médico, amén de otros trabajos de interés común, a cargo todo ello de la Corporación. Esta medida no tiene otra finalidad que ordenar nuestros pueblos, a fin de que sean menos manifiestas las diferencias existentes entre unos y otros, según el coeficiente de riqueza por habitante. Finalmente, nos referiremos a la toma en consideración del proyecto de creación del "Servicio Provincial contra Incendios", mediante la constitución de parques en las poblaciones, capitales de comarca. La Corporación acordó se realizara el oportuno estudio, en orden a las posibilidades de su ejecución.

PETROFILO

ACL\_17/09/1954\_140

# TARRAGONA-SALOU

En la sesión plenaria del pasado jueves, la Diputación acordó incluir en el plan preferente de construcción de camino vecinales la carretera de Tarragona al Faro de Salou, con aportaciones de los municipios de Tarragona y Vilaseca que son los directamente afectados y beneficiados por semejante mejora. De momento, aun cuando el proyecto no está todavía confeccionado es de prever que por todo el venidero año comiencen las obras, pues en el orden de prelación ocupa uno de los primeros lugares. Pero si tenemos en cuenta que han comenzado los trabajos de la carretera de acceso a la Universidad Laboral y que precisamente esta vía de comunicación, debe enlazar después, con el camino vecinal proyectado, convendremos que la sincronización de tales trabajos pueden depáramos en un futuro próximo un amplio y cómodo acceso hasta el Faro. O sea que el plan ideal es finalizar la primera de las carreteras, mientras se inicia la segunda, con lo cual habrá una continuidad en la obra y por ende la posibilidad de una comunicación directa con el caserío de Salou en un periodo de tiempo relativamente breve. Pues no se olvide que desde el faro hasta la famosa playa, existe una carretera construida por la iniciativa privada, con lo cual queda perfectamente lograda esta aspiración de tarragonenses y vilasecanos. Pero hay más en el orden de revalorización de nuestro litoral, cual es el proyectado camino vecinal de Salou a Cambrils, incluido asimismo en el plan de construcción de carreteras que, como sabemos, tiene un plazo de realización fijado en cinco anualidades. Mientras el camino de Tarragona al faro de Salou incrementa en 11,5 kilómetros la red de carreteras provinciales los 7,5 kilómetros que distan desde el barrio de Vilaseca a Cambrils, significan otra importante aportación y lo que es más significativo, una comunicación directa dotada de espléndidas panorámicas y de grandes posibilidades. Justo es mencionar, por ser de justicia, la notable contribución del Ayuntamiento de Vilaseca que ha fijado por espacio de once ejercicios económicos las correspondientes partidas presupuestarias. Y es que con ser importante para Tarragona la comunicación antes aludida, resulta decisivo para la vecino población. Tengase en cuenta que la totalidad del Cabo de Salou pertenece a Vilaseca y la proyectada carretera representa, ni más ni menos, que la completa revalorización de aquellos terrenos, de escaso valor en los momentos actuales. Aparte el factor económico para una mejor y más cómoda salida de los productos de la tierra, existe otro factor no menos importante cual es el turístico y la proximidad de la Universidad Laboral, verdadero núcleo urbano para dentro de un par o tres de años. Vilaseca lo comprendió desde el primer instante y ahí está la aportación municipal que conjuntamente con la de Tarragona, representa el 30 por ciento de los 2.300.000 pesetas en que está presupuestada la obra.

PETROFILO

ACL\_21/09/1954\_141



1954\_ATA\_08



## PLAZA IMPERIAL TARRACO

Lo permanente y duradero de las fiestas del Centenario de la Rambla, será sin duda alguna, las obras inauguradas durante el pasado mes de agosto. Los festejos, bien sabemos todos transcurrieron animadamente, pero de ellos queda sólo el recuerdo que irá diluyéndose a medida que el tiempo transcurra. Pero las reformas y mejoras quedan y ahí están para pregonarlo la magnífica Avenida del Conde de Valledano y la no menos grandiosa Plaza de la Imperial Tarraco. Lo suficiente amplias para tener resuelto el problema de circulación en los tiempos actuales y aun en el futuro. Evidentemente la tónica urbanística de la Tarragona moderna, deriva de las proporciones con que nuestros abuelos proyectaron la Rambla. Esta feliz circunstancia, unida al acierto del trazado del plan de ensanche de 1922, nos depara la realidad de una población ordenada donde el emplazamiento de las construcciones, obedecen a unas normas previamente fijadas. Pues bien, en este conjunto que los tarraconenses vamos paulatinamente forjando, no olvidemos que la Plaza de la Imperial Tarraco, ocupa un primerísimo lugar. Tanto será su importancia en el futuro, que nos atrevemos a afirmar que la población moderna girará en torno al gran rondel, pues a sus posibilidades actuales, cabe añadirle otras no menos importantes como consecuencia del trazado de nuevas calles, siguiendo las direcciones de la rosa de los vientos. Para cerciorarse de nuestro aserto, basta sólo observar la hilera de árboles, cuya solución de continuidad se haya interrumpida en algunos sectores. Cada interrupción del arbolado nos señala una calle del futuro. Así por ejemplo, desde la Plaza apunta la gran Avenida hacia el Río Francolí, cuya explanación será consecuencia inmediata de la construcción del nuevo puente, como asimismo la serie de calles que servirán de enlace con otras vías ya abiertas y que, en su día, unirán las Avenidas de Cataluña y Ramon y Cajal.

Pero nuestra Plaza será lo que nosotros queramos. Podemos hacer del lugar la pequeña Estrella de París o la Plaza de Cataluña de Barcelona. Verdadero acierto urbanístico la primera, y uno de los lugares parisinos que el turista no deja de admirar. De la de Barcelona resulta más elegante no hablar, porque está en nuestro ánimo que los edificios que la circundan han destrozado completamente la simetría y proporciones de la Plaza. Los bancos se han apoderado del lugar y el funcionalismo de sus mansiones, ha eclipsado completamente todo cuanto de bello y amable tenía el conjunto. Pues bien, nuestra Imperial Tarraco, puede resultar uno de los mejores aciertos de la actual generación, si nos empeñamos y ponemos sumo cuidado en ello. Depende de la forma que se proyecten los edificios y la necesidad de que sean cumplidas las ordenanzas municipales, aprobadas recientemente. Si nos hacemos dignos de la coyuntura actual podremos legar una Plaza que sea admiración de propios y extraños; si por el contrario, la anarquía en las construcciones impera desde el primer instante, más le valdría a la Plaza no haber sido trazada. Sumo cuidado pues, hacia cuanto se proyecte que deberá ser informado por el buen gusto y con el pensamiento puesto en las venideras generaciones.

P E T R O F I L O.

ACL\_14/10/1954\_143

< Plaza Imperial Táraco. Vista aérea

## La Universidad Laboral en marcha

Las obras de la Universidad Laboral están en pleno desarrollo. Por las empresas adjudicatarias, se trabaja a marchas forzadas para cumplir con los compromisos contraídos. Un gigantesco esfuerzo se está realizando a lo largo de la zona de La Pineda, hasta el punto de que la línea ha sufrido una radical transformación. Grandes pabellones hemos visto surgir de la nada en el intervalo de unos pocos meses y a estas obras, seguirán otras no menos importantes, pues ha de tenerse en cuenta de que los edificios, en periodo avanzado de construcción, constituyen sólo una fase del magno proyecto. También se trabaja actualmente en la nueva carretera de acceso que desde la de Valencia, enlazará con la futura ciudad universitaria y están próximas a ejecutarse las obras para talleres con un presupuesto que alcanza los 30 millones de pesetas. Hace poco, ha sido enteramente terminado el pabellón llamado de "Edificaciones y proyectos", constituyendo este el primer inmueble al cual se ha dado feliz remate. Para fecha próxima se espera la convocatoria de nuevas subastas, pues es propósito del Ministerio de Trabajo, imprimir a las obras la máxima rapidez y efectividad. Tanto es así que no resulta aventurado afirmar de que quizás para el venidero octubre, comiencen a funcionar parte de las instalaciones, previa la dotación de los medios necesarios.

A la vista de lo manifestado, se comprenderá fácilmente que el desarrollo del proyecto sigue unos firmes y bien encauzados derroteros. Es esta una obra de tan gran envergadura que no nos hacemos cabal cuenta de su importancia y trascendencia. Con decirles que surge una población a muy pocos kilómetros de la ciudad y que ésta una vez en plena marcha, alcanzará cerca los tres mil habitantes, está dicho todo. Pero es que, como es de prever, al conjunto de edificaciones levantadas por la iniciativa oficial, seguirá la privada, pues la carretera de Tarragona al faro de Salou, abre nuevas perspectivas para la magnífica playa, a la par que facilitará grandemente la comunicación entre el barrio vilasecano y la propia capital. Todas estas circunstancias, revalorizan los terrenos de la amplia bahía y crean el ambiente propicio para el esfuerzo humano del que carecían. Instalar la Universidad Laboral en La Pineda, fué un acierto, pues, como saben ustedes, existía en principio el propósito de construir parte de las instalaciones en los pinares de la Punta de la Mora, lugar de gran belleza pero sumamente reducido y que hubiera exigido costosos dispendios para explanar el terreno y para abastecerlo de agua. En cambio la finca adquirida, aparte sus condiciones naturales, ha permitido proyectar la totalidad de los edificios en una misma zona, respetando los extensos regadíos que podrán destinarse para experimentos y prácticas agrícolas, como también para el cultivo de forrajes, indispensables en el futuro centro, que albergará un número considerable de cabezas de ganado, algunas de las cuales han sido recientemente adquiridas, procedentes de las Universidades Laborales de Zamora y Gijón.

P E T R O F I L O.

ACL\_05/11/1954\_144



^ Universidad Laboral. Vista del comedor en construcción

1954\_ATA\_18



## Carretera de Tarragona a Reus

Cuestión de suma importancia para Reus y Tarragona, era, sin duda alguna, el proyectado desvío de la carretera que une a ambas poblaciones, como consecuencia de la proximidad del aeródromo militar. De llevarse a cabo la desviación, no solo las ciudades se hubieron lamentablemente alejadas, sino que sus economías hubieran resentido de la reforma. Aparte el perjuicio que irrogaba a no pocos propietarios, el intenso tráfico que experimenta la carretera citada, con tendencia a incrementarse de día en día, hubiera repercutido extraordinariamente en los medios de transporte. Porque bajo el supuesto de que solo se desviarán unos pocos kilómetros en el recorrido, para cualquier vehículo que efectuara el viaje de ida y vuelta, representaba el doble. Y lo más de lamentar era que esta reforma tenía carácter definitivo, con la agravante que a lo mejor dentro de quince, veinte o treinta años, una ampliación del aeródromo, que nosotros no podemos prever en estos instantes pero que cabe dentro de lo posible, dado el formidables avance que de día en día experimenta la aviación, hubiera inutilizado la reforma actual, creando nuevos problemas.

Cuando el proyectado desvío llegó a conocimiento de nuestras autoridades, fueron el Gobernador Civil, asistido de los alcaldes de Tarragona y Reus, quienes iniciaron las pertinentes gestiones para que se arbitrara una solución que dejara a salvo los intereses de ambas poblaciones. La comprensión y el buen deseo de la autoridad militar, unido a los razonados argumentos esgrimidos por las autoridades antes aludidas, ha permitido llegar a un acuerdo en el sentido de que la carretera no será desviada y si solo disminuida su ranante en la medida necesaria. Es una obra compleja, que crea innumerables obstáculos para su ejecución, pero confiamos que la pericia de nuestros técnicos sabrán subsanar cuantas dificultades se presenten, dando así satisfacción a los deseos de Reus y Tarragona. Esta carretera es el verdadero cordón umbilical de buena parte de los intereses económicos de las dos ciudades y cuanto se haga para mejorarla será poco. Por esto nos place la solución ofrecida, que satisface plenamente a las partes interesadas.

No podemos tampoco silenciar la propuesta de cesión de terrenos al Ministerio de Justicia para la construcción del nuevo edificio destinado a Audiencia provincial y demás servicios. Es evidente que el viejo caserón de la plaza del Pallol, resulta impropio y anacrónico. El proyectado edificio, deberá levantarse en la prolongación de la Rambla, frente a la nueva iglesia que se está construyendo. Hubo, hace bastante tiempo, un intento en orden a su construcción, quedando después diluido en el más absoluto de los silencios. Hoy de nuevo vuelve a plantearse la cuestión, íntimamente relacionada con la reciente visita del subsecretario de Justicia que trajo como primera consecuencia el desplazamiento de unos arquitectos dependientes del Ministerio. Confiamos que será bien encauzado el proyecto que en su día nos permitirá, aparte el nuevo inmueble, el rescate del edificio del Pallol que el Ayuntamiento, del que es propietario, puede destinar para fines culturales.

P E T R O F I L O

ACL\_24/11/1954\_146



Λ Litoral del Camp de Tarragona. Vuelo americano

1956\_JCC\_11

## HACIA UNA IMPORTANTE MEJORA

Sin duda alguna, la noticia más importante de la sesión última de la Comisión Municipal Permanente, fue la aprobación del proyecto del nuevo puente sobre el río Francolí, de conformidad con la comunicación cursada por la Dirección General de Carreteras a nuestra primera autoridad civil y, a su vez transmitida por el señor Gobernador a la Alcaldía. La citada obra, presupuestada en 6.668.510 pesetas, ha quedado incluida en el plan de modernización de carreteras que el Ministerio de Obras Públicas realiza actualmente en la totalidad del ámbito nacional y se espera el pronto comienzo de los trabajos, toda vez que ha quedado incluida en las próximas consignaciones que el Ministerio de Hacienda facilitará para tal fin.

En varias ocasiones nos hemos referido a la necesidad del nuevo puente sobre el Francolí, habida cuenta que el actual resulta anacrónico y a todas luces insuficiente. Construido a raíz del célebre 'aiguat de Santa Tecla', que en 1870, derrumbó el antiguo puente de piedra, fue inaugurado ocho años después, previos los correspondientes trabajos de terraplen que no fueron pocos y costosos. Naturalmente en aquella época el puente metálico, constituía una innovación y cubría con creces las necesidades del transporte. Calculada su resistencia para los carros del "Chap" y las diligencias entre Reus y Tarragona, los proyectistas ni remotamente podían sospechar que medio siglo después el puente exigiera una modernización. Fue una suerte que no resultara volado cuando la guerra, a pesar de que la aviación le colocó un impacto en la calzada central. Esta feliz circunstancia, unido al cada día mayor tráfico rodado y el volumen de los vehículos, aconsejaron apuntar en evitación de posibles accidentes. Es más, para descargarle parte de su peso muerto, los adoquines de la carretera han sido sustituidos por otro material. Pero evidentemente lo que en realidad se necesita es un nuevo puente. El actual puede continuar de la misma forma, pero solo puede permitirse el paso de carros y motos y coches de turismo. Los camiones y grandes remolques, forzosamente deberán circular por el nuevo para su propia seguridad y la de todos.

La obra, lleva aparejada la construcción de la gran avenida de cuarenta metros de anchura que desde la plaza de la Imperial Tarraco, llegará hasta la propia orilla del río. Como sabemos, el puente será emplazado muy cerca del antiguo de piedra o sea que tendrá su inicio en el espacio comprendido entre las carreteras de Valencia y Reus. Desde allí, siguiendo la trayectoria del "Cami de la Paret Alta", enlazará con la gran plaza, destinada a ser el centro de la Tarragona del futuro. La entrada por el Oeste de la población no podrá resultar más holgada, convirtiéndose en una avenida de características similares a la del Conde de Valldellano, pues no debe olvidarse lo utilitario del proyecto. Una pequeña diagonal en suma, que descongestionará la de Ramon y Cajal, dando solución definitiva a este importante problema que para la mayoría de ciudades representa un conato y amplio acceso.

P E T R O F I L O

ACL\_08/12/1954\_147



## LA NUEVA ESTACION

Parece ser que va perfilándose la cuestión de la nueva estación del ferrocarril. Después de la inauguración de la doble vía Reus-Tarragona y consiguiente paso de los trenes expresos por nuestra ciudad, lo que con anterioridad a esta importante reforma constituía una necesidad, hoy se ha hecho ésta inaplazable. Unese a ello los trabajos de electrificación de la línea Barcelona-Tarragona, semiparalizados en parte, y se obtendrá un cuadro exacto de las necesidades ferroviarias tarraconenses. Desde luego, la actual estación ha sido superada con creces en todos los aspectos: tanto en el tráfico de viajeros como el de mercancías en tránsito. De ahí la conveniencia de la nueva estación que resuelva de una vez el problema planteado. El viejo caserón resulta muy apropiado para almacén, pero no para personas. Todos los calificativos que podíamos aplicarle, se empuñan ante la nada desagradable visión de unas cochambrosas salas de espera totalmente inadecuadas y reducidas. La importante mejora ferroviaria que una estación de nueva planta significa, ha sido y sigue siendo la máxima aspiración de Tarragona en este sentido. Basta sólo recordar aquella campaña de la Estación Central de hace veinticinco años y la vehemencia con que la población solicitó en repetidas ocasiones, que el proyecto se transformara en una auténtica realidad. Pasaron los años y tras repetidos intentos y venciendo no pocas dificultades, la estación parece que está bien encauzada. Por de pronto el proyecto se halla totalmente aprobado y cumplidos todos los trámites requeridos. Falta sólo, consignar los créditos necesarios. Créditos que no se harán efectivos mientras inexistia la aportación municipal. De ahí el Pleno del pasado lunes en el que se fijó la cantidad de dos millones de pesetas para contribuir a las obras. Otras capitales y poblaciones españolas han hecho lo propio y, por nuestra parte, debemos realizar el esfuerzo exigido. Sin titubeo alguno y teniendo como fin los intereses de la ciudad, tan afectados por la importante reforma. Si tenemos en cuenta que la totalidad de la obra se aproxima a los treinta millones de pesetas, fácilmente se comprenderá que la aportación solicitada, aun reconociendo nuestras posibilidades económicas, no resulta desproporcionada, habida cuenta la inversión estatal. Pero es que, aparte la cuestión crematística, la nueva estación significa la total transformación de la zona Este de la ciudad. Igual que el nuevo puente sobre el río Francolí y consiguiente avenida hasta la plaza de la Imperial Tarraco, trasladado el sector Oeste de la población. Conocemos el proyecto y sus principales características y, desde luego, podemos asegurar que la estación lleva aparejada la ordenación urbana del amplio sector, con la consiguiente revalorización de la playa y punta del Milagro y correspondientes accesos, bien por la carretera de Barcelona o a través del parque. De ahí que la aportación municipal sea necesaria por- que las consecuencias derivadas de la misma resultan sumamente favorables para todos.

PÉTR O F I L O

ACL\_09/12/1954\_148

## OBRA DE TRASCENDENCIA

Anteanoche a través de los microfones de Radio Tarragona y en la edición última del Diario, nuestro Gobernador Civil anunció a Tarragona y su provincia la decisión de la Delegación Nacional de Sindicatos de construir en nuestra capital, la primera Ciudad Residencial para productores que se construye en España. Eramos pocos, en realidad, quienes conocíamos las gestiones emprendidas por nuestra primera Autoridad Civil, veladas, como es de suponer, por la más rigurosa de las discreciones. Un silencio absoluto respecto al proyecto, constituía la mejor garantía para posibilitarlo con éxito. Cualquier indiscreción, hubiera podido desbaratar los planes acariciados, pues existían otros intereses que pugnaban para que la futura ciudad fuera construida en provincia que no era, precisamente, la nuestra. El mejor servicio que podíamos prestar a la ciudad, era encerrarnos en un auténtico hermetismo, en espera de que nuestras autoridades, hicieran pública la magnífica realidad. Exactamente igual como aconteció con motivo de la instalación de la Universidad Laboral del Nordeste de España en Tarragona. Pues bien, la buena nueva, fue anunciada, cuando culminaban las gestiones emprendidas y era definitiva la decisión de la Superioridad. Como ustedes saben, en terrenos cercanos a la Playa Larga serán construidos 250 chalets, después de urbanizar convenientemente la zona designada. El presupuesto sobrepasará los 30 millones de pesetas y su inauguración está prevista para el mes de mayo de 1956. O sea que dentro de un año y medio, aquella zona que hoy podemos calificar de completamente virgen, salvo alguna que otra edificación sin importancia, será radicalmente transformada. Los terrenos elegidos son los situados entre el caserío de Molnas y "Els Colls Majors" y como trabajos previos e indispensables debemos consignar la decisión de la Diputación de construir la carretera de acceso con paso superior sobre la línea del ferrocarril de Tarragona a Barcelona, cuya toma en consideración ha sido adoptada recientemente. La aportación de la provincia, aparte de esta obra indispensable, se cifra en el ofrecimiento de los correspondientes terrenos, cuya opción de compra es firme, en espera de formalizar la escritura el venidero día 15 de enero. El importe de los mismos se calcula en medio millón de pesetas, sufragadas conjuntamente por la Diputación, Ayuntamiento y Gobierno Civil. Una cuestión tan importante en aquella zona, cual es la del abastecimiento de aguas, será resuelta mediante la utilización de dos magníficos pozos, cuyos caudales serán elevados para su conveniente distribución entre los usuarios.

Estos son, sucintamente expuestos, los datos de más interés con respecto a la línea y urbanización en ciernes. En breve será convocado un concurso nacional de arquitectos, para comenzar inmediatamente los trabajos de explanación de terrenos y consiguiente construcción de chalets y aquellos edificios destinados a servicios comunes, como son comedores, capilla, dispensario y biblioteca, etc. Relacionemos también con la ciudad futura, las posibilidades de prolongación de la línea de trolebuses y la construcción de un apeadero, íntimamente ligado con la electrificación de la línea del ferrocarril. A la vista de ello, nuestros lectores, comprenderán perfectamente la gran importancia que para Tarragona reviste la ejecución de la obra. Significa, ni más ni menos, que un alargamiento de la ciudad hacia aquella zona. Circunstancia feliz relacionada con otra mejora ni menos decisiva como es la construcción de la Universidad Laboral "Francisco Franco", en el lado opuesto. De momento carecemos de la suficiente perspectiva que sólo puede depararnos el transcurso del tiempo, para calibrar como se merece esta importante decisión. Pero vaya, por anticipado nuestro sincero reconocimiento hacia el Delegado Nacional de Sindicatos, Gobernador Civil y demás autoridades, cuya comprensión e interés hará posible levantar en el término municipal de Tarragona, la primera Ciudad Residencial que se construye en España.

PÉTR O F I L O

ACL\_23/12/1954\_149





## 1955

“Referente a la Plaza de la Imperial Tarraco, decíamos no hace mucho, que el lugar será lo que nosotros queramos.”

Petrófilo, 28/09/1955, “El nuevo gobierno civil”.

Un año de transición para los grandes proyectos de la ciudad, a los que se suma la decisión de construir un nuevo edificio para el Gobierno Civil en la plaza Imperial Tarraco y de considerar al puerto como una de sus mayores y mejores industrias.



## Expansión de la Ciudad

Hace un cuarto de siglo, en Tarragona concurrían las mismas circunstancias que ahora en cuanto a la expansión ciudadana se refiere. Tras el empuje de los Ayuntamientos de "La Popular", que nunca calibraremos como en realidad merecen, hubo un cierto estancamiento, hasta tanto no llegaron a ser realidad dos importantes obras, cuales fueron la construcción de la Fábrica de Tabacos y el Preventorio Marítimo de La Sabinosa. La designación de Tarragona como lugar indicado para la instalación de la factoría y del establecimiento asistencial, trajo, como consecuencia inmediata, un considerable incremento en el volumen de trabajo. Por los años 25, 26, 27, 28 y 29 se trabajó febrilmente en nuestra ciudad. Un poco escépticos al principio, los tarraconenses acogieron con general complacencia las construcciones referidas. Tuvo que importarse mano de obra para cubrir las necesidades y si bien es cierto que una vez finalizados los trabajos, gran parte de aquella masa laboral vegetó lamentablemente, hasta tanto no emprendió el éxodo hacia sus poblaciones de origen, quedaron la realidad de unas grandes construcciones que son hoy orgullo de la capital. Después, tanto la Tabacalera como el Preventorio, sufrieron varias vicisitudes, comenzando a funcionar aquella en 1932 mientras éste no cumplió fielmente las funciones para el que fué construido, hasta 1947. En 1931, hubo un intento de habilitación para Sanatorio hasta convertirse en Hospital de Sangre durante la guerra y cuartel después. Por último, fue devuelto al Patronato Nacional Antituberculoso que ha hecho de La Sabinosa uno de los preventorios modelo. A los veinticinco años de producirse aquellos acontecimientos ciudadanos cuales fueron la terminación de las construcciones proyectadas, ambos centros constituyen una indudable fuente de riqueza para la ciudad. La Fábrica de Tabacos con sus casi quinientos obreros y empleados, es hoy una de las mejores factorías, por no decir la mejor, con que cuenta la Arredantaria en el país, con posibilidades de ampliación en un futuro próximo. El Preventorio Infantil con una colonia que sobrepasa las trescientas personas, significa una aportación a la economía tarraconense, por el dispendio que representa la alimentación de la población existente y sostenimiento del conjunto de pabellones. Ambas edificaciones sufrieron en su funcionamiento los retrasos y dilaciones inherentes a los vaivenes políticos del decenio 1930-40, pero al final, cumplen la misión para la que fueron construidos.

En estos momentos, la ciudad es testigo de otro formidable empuje urbanístico con la construcción de la Universidad Laboral. Es prematuro juzgar su definitiva importancia porque carecemos de la perspectiva que solo puede el tiempo depararnos, pero resulta innegable que esta magnífica construcción, llevará aparejado una expansión cada vez más acusada, hacia la zona Oeste de la ciudad. Por su parte, la construcción de la Ciudad Residencial en terrenos de la Playa Larga, traerá como consecuencia inmediata la revalorización de aquellos terrenos ---su solo anuncio así lo ha representado--- y la construcción de no pocos chalets a lo largo de nuestro litoral. Favorecen en estos momentos tal coyuntura, la cada vez más acusada afluencia turística, que adquiere un volumen mayor a medida que los años pasan. Prueba de ello son las edificaciones que surgen cada día entre La Rabasada y Sabinosa y que pronto, enlazarán con los 250 chalets proyectados muy cerca de "Els Colls Majors".

P E T R O F I L O

ACL\_12/01/1955\_152

## ACTIVIDADES PORTUARIAS

Si existe alguien en Tarragona que pueda escribir con propiedad sobre su puerto este es "Gerundio", seudónimo que escuda la personalidad del religioso tarraconense Fray Francisco Maria Piqué, de la orden franciscana que actualmente ejerce su ministerio en el Convento de La Bisbal (Gerona). Un gran interés por todo cuanto afecta a las actividades portuarias unido a un amor hacia la ciudad, les han impelido a colaborar en el Diario sobre un tema que reviste para los tarraconenses gran importancia y trascendencia. El Puerto es para Tarragona lo que la comarca para Reus: su propia vida. Así como la vecina ciudad cifra buena parte de sus inquietudes en mantener y aproximar la comarca, así también Tarragona, debe aspirar a un auge constante del Puerto. Es la mejor industria que poseemos y base de riqueza y sostén de no pocas familias tarraconenses. La actividad de la parte baja y la vitalidad de sus industrias vinicas y grandes almacenes, está íntimamente relacionada con el movimiento de buques. Cuando el puerto ofrece un aspecto desolador, la ciudad se resiente en su economía. Contrariamente si en los muelles, vemos flamear innumerables banderas, Tarragona se halla en franca prosperidad. De ahí que nos interese en gran manera todo lo relacionado con el movimiento portuario, por considerarlo el mejor de los barómetros del alza o depresión tarraconense. Desde 1936 hasta hace tres o cuatro años, nuestro Puerto sufrió las consecuencias de nuestra guerra primero y de la conflagración mundial, después. Arrastraba una existencia lánguida, limitándose a la labor de cabotaje de las líneas españolas con esporádicas llegadas de algún barco extranjero. Pero poco a poco, nuestro Puerto, comenzó a recuperar el rango perdido. La llegada de buques fue incrementándose y mientras en 1952, registraba un movimiento de entradas y salidas totalizado en 563.701 toneladas; 1953 nos ofrecía la halagüeña realidad de 614.422 toneladas de tráfico, mientras se espera que el pasado ejercicio económico sobrepase con mucho la última estadística. Es decir nuestro Puerto, no solo ha podido soslayar la grave crisis del decenio último, sino que supera las cifras máximas registradas a lo largo de su historia, con mayores y mejores posibilidades en el futuro. Y corroborado cuanto decimos el hecho nada despreciable, de las obras actualmente en curso de ejecución que permitirán aumentar en un cincuenta por ciento la capacidad de atraque de los buques, una vez terminado el nuevo muelle comercial que se construye en el antiguo Transversal, para destinarlo a la descarga de carbones, mientras el muelle petrolero se construirá en el nuevo espigón de abrigo no ha mucho concluido. Si a los importantes trabajos aludidos, añadimos la feliz conclusión de las obras de la doble vía Reus-Tarragona y la próxima puesta en servicio del puente sobre la calle de Pere Martell que permitirá el paso de los trenes correos y un mayor tráfico de los convoyes de mercancías, convendremos que el muelle de Tarragona puede alcanzar un volumen insospechado. Debemos cuidar todo cuanto afecta al Puerto, pues, en definitiva, su favorable situación y sus cada vez más importantes enlaces ferroviarios con las líneas del interior de la Península, le sitúan en inmejorables condiciones, no sólo para la exportación de los productos típicos de nuestras comarcas como son el vino, aceite y frutos secos sino también para la importación de aquellas mercancías susceptibles de llegar a su punto de destino a la mayor brevedad y con un mínimo coste. Que estas causas ---rapidez y economía--- son fundamentales para el incremento del tráfico portuario, del que felizmente, somos testigos.

P E T R O F I L O

ACL\_13/01/1955\_153



## EL PUERTO Y SUS POSIBILIDADES

Recientemente nos hacíamos eco de la importancia que adquiere, de año en año, el movimiento portuario. Fiel reflejo de la economía tarragonense, su auge lleva aparejado la prosperidad misma de la población. En el transcurso del pasado ejercicio, el movimiento de importación y exportación registrado ha revestido una importancia mayor que la de 1953. Cerca de 70.000 toneladas representan el aumento experimentado con respecto a la anterior anualidad, cuyo volumen total constituyó una cifra récord en los años portuarios. Uno de los principales factores que influyen en la marcha ascendente, es la cada día mayor normalización del comercio interprovincial y la importancia de nuestra situación geográfica, íntimamente relacionada con la red de comunicaciones ferroviarias. Es significativo, pero existe el hecho de que a partir de 1952, año en que la ciudad registra el acontecimiento de la inauguración de la doble vía Reus-Tarragona, el Puerto experimenta un gradual incremento, que le coloca automáticamente en un privilegiado lugar con respecto al resto de puertos españoles. Contrariamente, a partir del ejercicio citado, Barcelona que había iniciado la curva ascendente, se estaciona en su marcha, para descender nuevamente. Sería pueril suponer que el paso de los directos, constituyen la principal causa de esta halagüeña realidad, pero algo deben influir en ello. Y su peso se dejará sentir en mayor escala cuando el puerto recientemente ampliado en la calle de Pere Martell, entre totalmente en servicio, permitiendo el tránsito de los trenes correos y los convoyes de mercancías.

Ahora bien, las magníficas perspectivas que a nuestro Puerto se le ofrecen, deberían compaginarse con una propaganda bien orientada. Para ello tenemos la experiencia de las dos exposiciones, celebradas el pasado año en La Virreina de Barcelona y Círculo Catalán de Madrid, en el transcurso de las cuales, fueron presentadas un interesante lote de fotografías de nuestra ciudad y comarca. Ambas exposiciones hicieron suyo aquel esbozo de proyecto que bajo la denominación de "Tarragona es así", acariciaba el Ayuntamiento. Con una base tan firme como es el material recogido y la experiencia adquirida, ha llegado la hora de organizar actos semejantes en Logroño, Zaragoza, Lérida, Vilafranca del Panadés y aquellas otras ciudades que integran la zona de influencia de nuestro Puerto. Al propio tiempo que nuestras playas, monumentos, urbanizaciones y demás atractivos, recogerían aquellos aspectos turísticos que nos conviene destacar, unos gráficos perfectamente concebidos, destacarían la importancia comercial e industrial de la población, relacionada con el movimiento del puerto. Es esta una idea que puede cristalizar en realidad concreta si, por nuestra parte, ponemos todo nuestro empeño. El Ayuntamiento, en primer término, secundado por la Junta de Obras del Puerto y Cámara del Comercio, podrían aunar voluntades y propósitos en orden a la acción conjunta de propaganda de la que no dudamos, sus buenos resultados. Esta sugerencia debe estudiarse con detenimiento, pues estamos firmemente convencidos que de llevarse a la práctica, lograríamos un buen impacto propagandístico con beneficiosas repercusiones en el futuro. Que es, en definitiva, lo que tratamos de demostrar.

PETROFIO

ACL\_26/01/1955\_155



^ Puerto. Vista aérea

1955\_APT\_02

## El nuevo edificio del Gobierno Civil

Altamente fructífera resultó la reciente visita del Director General de Arquitectura en nuestra ciudad. Aparte de celebrar un cambio de impresiones con la Comisión de Urbanismo de la provincia, visitó la Plaza de la Imperial Tarraco, donde el Ayuntamiento tiene un solar ---el mejor de los terrenos allí existentes--- que se dispone a ceder para la construcción del edificio destinado a Gobierno Civil. El citado solar está situado entre la carretera de Valls y la prolongación de la Rambla y, por su parte trasera, formará una nueva calle con la fachada de la Escuela de Trabajo. La Comisión Municipal Permanente ha aprobado ya el expediente de cesión de los terrenos al Ministerio de la Gobernación, elevándolo al Pleno para su resolución definitiva. Entonces, una vez aprobada la propuesta por la totalidad de la Corporación, será suscrita la correspondiente escritura para comenzar enseguida la confección del proyecto y recabar los créditos necesarios que permitan el pronto inicio de las obras. Ni que decir tiene la importancia que reviste para la ciudad la construcción antedicha, pues sin ningún género de dudas, será un edificio de nobles líneas, perfectamente adaptado a las características de la Plaza. Porque se da el caso de que la representación genuina del Gobierno en la Provincia, se encuentra muy mal instalada en uno de los edificios ochocentistas de nuestra Rambla que para nosotros es de los mejores, en particular su fachada, pero que no obedece a las normas exigidas para el desenvolvimiento de sus actividades.

Si el nuevo Gobierno Civil, se construye pronto en aquel sector del ensanche urbano de la población, será de las primeras, por no decir la primera, de las edificaciones proyectadas. La importancia del organismo citado, por ser centro de buena parte de las actividades relacionadas con la vida provincial, influirá en no escasa medida a que se acelere la construcción de otros edificios. Ahora bien, el edificio proyectado, puede dar la tónica de lo que será la Plaza en la Tarragona del año 2000. Existen, como sabemos, unas ordenanzas especiales, cuidadosamente estudiadas, que de cumplirse íntegramente imprimirán al lugar un empaque de gran capital. La Plaza, lo hemos dicho en otras ocasiones, será lo que queramos, pues de nosotros depende el que construyamos bien y eficientemente. Contrariamente si nos dejamos influir por corrientes momentáneas, podemos dar en el traste, una de las obras de mayor envergadura. El cumplimiento de las ordenanzas aprobadas en su día por la Corporación Municipal, unido a una altura de miras que sacrifique posibles intereses en orden a la mejor ordenación del conjunto, nos deparará uno de los lugares más hermosos de la población que, con justificado orgullo, podremos transmitir a generaciones venideras. El trazado de la Rambla, ahora hace un siglo, es una lección de la que no debemos no podemos prescindir en modo alguno. Y ahora, nuevamente se nos ofrece una coyuntura semejante---PETROFIO,

ACL\_16/03/1955\_159



## Electrificación de ferrocarriles

Una vez más debemos ocuparnos de la electrificación de las líneas de ferrocarril del llamado "ocho catalán", que tanta importancia reviste para Tarragona y su provincia. Pero así como en otras ocasiones, nos hemos referido a la necesidad de una aceleración de los trabajos, actualmente semiparalizados por lo que afecta al trayecto de San Vicente-Tarragona, hoy podemos facilitar noticias bastante concretas, respecto a la importante mejora de nuestra red ferroviaria. Por de pronto diremos que la ejecución de la totalidad del proyecto, está previsto en tres etapas, siendo la primera la Tarragona-San Vicente-Barcelona-Mataró-Empalme, o sea la línea del litoral; Reus-Roda-San Vicente-Vilafranca-Martorell-Barcelona-Granollers-Empalme, la segunda y una tercera que comprende el apéndice Tarragona-Reus-Mora la Nueva. El importe de los trabajos de electrificación se cifra en mil millones de pesetas y según declaraciones hechas recientemente por el Jefe de los Servicios de Electrificación de la RENFE, los plazos previstos para la terminación de los trabajos son de fines del año en curso para la primera etapa; la segunda al término del siguiente, mientras la tercera existe el propósito de que entre en servicio a mediados de 1957. De la etapa Tarragona-Empalme, por la costa, está terminado la totalidad del hormigonado para la colocación de los postes, habiéndose levantado buena parte de los mismos en espera de su instalación definitiva, así como el tendido de cable, que se proyecta para en breve. Las cinco subestaciones construidas en Empalme, Mataró, Barcelona, Garraf, Vilanova y San Vicente están terminadas como también la instalación del material necesario para su pleno funcionamiento. Por lo que respecta a la línea del interior, o sea la segunda etapa, están construidas o en curso de terminación las subestaciones de Las Franquesas, San Sadurni, Reus y Guíamets, faltando solo la dotación del material necesario que se construye actualmente en nuestro país. No se nos escapan las dificultades que tendrán que vencerse para la electrificación de la línea Tarragona-Reus-Mora la Nueva, en particular desde la vecina ciudad hasta Mora, a causa del túnel de la Argentera que tiene más de cuatro kilómetros de largo, pero es de prever que serán prontamente resueltas a tenor del previsto plazo de mediados de 1957 para su pleno funcionamiento.

Los kilómetros a electrificar, comprendidos en el "ocho catalán" y su apéndice, ascienden a quinientos veintisiete en línea general, aparte las vías complementarias de las estaciones. El nuevo material que se empleará en estas líneas comprende cincuenta locomotoras, veinte de las cuales son de fabricación francesa y que sirven de modelo para que en España se construyan sesenta del mismo tipo; cincuenta y tres trenes, integrados por tres coches, quince de los cuales se han fabricado en Suiza y Francia y los restantes en nuestro país, además del material complementario.

A la vista de lo manifestado por el Jefe de los Servicios de Electrificación, fácilmente se comprenderá que de no surgir dificultades, desde Tarragona podremos trasladarnos pronto a Barcelona en hora y media escasa pues, a las ventajas para la economía que supone la supresión del consumo de carbón, cabe añadirle la regularidad y rapidez de las unidades electrificadas. Si, por otra parte, está previsto el funcionamiento de la línea del interior para fines del año próximo y la Tarragona-Reus-Mora la Nueva para mediados de 1957, convendremos que en un plazo relativamente breve, la mayor parte de las líneas ferroviarias que atraviesan nuestras comarcas estarán totalmente electrificadas. Faltarán solo la Tarragona-Tortosa; la Reus-Picamoixons-Montblanch y la Picamoixons-Valls-Roda, parte de las cuales están incluidas en otra de las fases del Plan Nacional aprobado por el Ministerio de Obras Públicas que comprende la electrificación de cinco mil kilómetros de la red ferroviaria española.--PETROFILO.

ACL\_20/03/1955\_160

## Nuestra primera industria

Sin lugar a dudas, es el Puerto la primera industria tarragonense. Desde siempre el tráfico portuario señala el progreso, estacionamiento o decadencia de la ciudad. Cuando buques nacionales y extranjeros visitan asiduamente nuestra zona portuaria para efectuar operaciones de carga y descarga de mercancías Tarragona indefectiblemente registra este vaiven. Es su mejor barómetro. Porque en realidad no solo afecta la actividad portuaria a la ciudad estricta, sino que se beneficia de ella la comarca. Para demostrarlo es preciso repasar las estadísticas de los años comprendidos entre 1936 y 1950. Nuestra guerra primero, seguida casi inmediatamente del conflicto mundial y consiguiente postguerra influyeron en gran manera en el escaso movimiento registrado. Fueron años de una casi paralización, limitados al cabotaje nacional. Pero, como es lógico, superadas las dificultades y reanudado el comercio, el puerto de Tarragona vuelve a ocupar el lugar que le corresponde. De ahí este continuo auge que "Gerundio" viene anotando pacientemente. Con la ayuda de las memorias de la Junta de Obras del Puerto y Dirección General de Aduanas, y a base de establecer las debidas comparaciones con otros puertos de la Península y con el propio tráfico registrado en años anteriores a 1936, nuestro magnífico colaborador ofrece no pocos e interesantes datos. Cifras elocuentes y altamente significativas que tienen para nosotros todo el valor que representa la vinculación íntima del puerto con la ciudad. Hemos dicho que es la mejor industria y no nos equivocamos al afirmarlo. Basta solo observar la parte baja de la población en días de intenso tráfico portuario, para comprobar el volumen de trabajo y consiguiente riqueza que el puerto representa. Los numerosos almacenes, dedicados a la importación y exportación de productos, --vinos, frutos secos, aceites, abones, trigo, mercancías diversas, carbón, tabaco, petróleo etc.-- como asimismo las factorías relacionadas con el movimiento de buques, constituyen el mejor sostén de la economía tarragonense. Claro que para un observador superficial que se limita a deambular por las zonas alta y media de la ciudad, Tarragona le parecerá una ciudad dormida. Pero quienes así opinan les invitamos a trasladarse a la parte baja para que rectifiquen su error. Que es allí donde está concentrada toda la vitalidad y el quehacer de la mayoría de nuestros conciudadanos.

A la vista de los datos aportados por "Gerundio", el puerto experimenta un continuo auge. Los buques que atracaron en el muelle durante el pasado año ascienden a la respetable cifra de 1.339 con un volumen de mercancías que se acerca a las 700.000 toneladas. Casi un diez por ciento más que en 1953 que ascendió a 614.422 toneladas, con 169 buques sobre la cifra del citado año. Si aquellos datos se consideraron como los más importantes de toda la historia portuaria, los del pasado año, superior al anterior, ostenta el "record". Cifras que consignamos y destacamos como merecen pues el puerto, tiene para nosotros la máxima importancia en el conjunto de actividades de la población. Y al decir actividades queremos manifestar riqueza y consiguiente bienestar de sus habitantes.--PETROFILO.

ACL\_25/06/1955\_165



## AGUA PARA VILASECA Y SALOU

De conformidad con la resolución del Ministerio de Obras Públicas, ha sido autorizado el Ayuntamiento de Vilaseca para aprovechar agua del Pantano de Riudecañas con destino al abastecimiento de la población y de su barrio marítimo de Salou. El volumen del agua autorizada asciende a 190 metros cúbicos diarios y el proyecto de obras ha sido confeccionado por el ingeniero don Antonio Iltis. La concesión, según las condiciones estipuladas es a perpetuidad y los trabajos deberán iniciarse en el plazo de tres meses, contados a partir de la fecha de publicación de la autorización en el Boletín Oficial del Estado, debiendo finalizar un año y medio después. El canon que se establece por metro cúbico de agua, deberá satisfacerse al Sindicato de Riegos del Pantano de Riudecañas, siendo las tarifas máximas aplicables de 4 pesetas por metro cúbico hasta las seis mensuales, cuando el agua va destinada a los particulares y 4 pesetas también, hasta los 16 metros cúbicos mensuales; cuando se refiere a establecimientos públicos o industriales. Por acometida se ha establecido una tarifa de 60 y 120 pesetas anuales, según sean particulares o establecimientos. Hasta aquí la información sucinta, aparecida recientemente en el "Boletín Oficial de la Provincia", datos que destacamos como en realidad merecen por la gran importancia que para Vilaseca y Salou tiene la resolución de la Dirección General de Obras Hidráulicas.

Nuestro litoral es seco. Tan seco que quizás sea la sequía falta de agua la principal dificultad que anula los afanes de renovación de sus habitantes. Digalo si no la cantidad de energías que se pierden lamentablemente por falta del líquido elemento. Particularmente la agricultura padece el azote de la sequía y no pocos afanes industriales han tenido que desestimarse por carecer de agua precisamente. En todas las poblaciones de la costa el problema es exactamente el mismo. Comarruga, Torredembarra, Altafulla, Tarragona, Vilaseca, Ametlla y otras localidades, la escasez de agua provoca los mayores quebraderos de cabeza. Salou y Vilaseca con los recursos hidráulicos del embalse de Riudecañas ven desaparecer de una vez y para siempre el pavoroso problema. Y a fe que el barrio marítimo lo precisa, tanto más que la población, pues el progreso de los años últimos es evidente. La belleza del paisaje unido a su magnífica situación, hace de Salou una de las estaciones veraniegas de mayores posibilidades. Cada día en aumento son los veraneantes que acuden a la playa para gozar las delicias del Mediterráneo. Y tanto mayor será su importancia el día, no muy lejano por cierto, que la proyectada carretera de Tarragona al Faro, empalme con la ya construida desde el mismo Faro hasta el propio caserío. La Universidad Laboral en medio de la gran bahía de la Playa de la Pineda, será el mayor eslabón de esta cadena de chalets que intuimos. Pero falta agua, pues sin ella la vida es imposible. De ahí que resaltemos el hecho de la resolución que comentamos porque estamos seguros que hará de Salou una de las zonas veraniegas de mayor importancia en un futuro no muy lejano. ---PETROFILO.

## EL NUEVO GOBIERNO CIVIL

En el último Consejo de Ministros, a propuesta del titular de Gobernación, se acordó aceptar por parte del Estado el solar que el Ayuntamiento de Tarragona ofrece para la construcción del Gobierno Civil de la Provincia. Como saben nuestros lectores los terrenos referidos son los situados en la Plaza de la Imperial Táraco --para nosotros y con el de Santa Clara, los mejores solares de la ciudad-- frente al edificio de la Escuela de Trabajo. Es el caso que el citado centro docente, se halla bastante apartado de la abnecación de la Plaza, con posibilidades de trazar una calle que la separa del proyectado edificio. Ello fue debido al hecho de que cuando se construyó la Escuela existía el proyecto de Estación Central que debía construirse precisamente en el lugar que ocupara el Gobierno Civil. Feliz circunstancia ésta que permitirá levantar un hermoso edificio, desde luego en consonancia con la función llamada a desempeñar. Hasta el momento presente no hay proyecto todavía, pero el director general de Arquitectura, en una de sus últimas visitas pudo cerciorarse sobre el terreno de las ventajas del solar que cede la Corporación Municipal para tal fin. Aceptado pues por el Estado, solo falta que por el Ministerio de la Gobernación se cursen las oportunas órdenes para que se formule el proyecto, condición previa, que permitirá después su construcción. Quizás sea la Dirección General de Regiones Devastadas la encargada de ejecutar tan importante obra, como se ha hecho en Lérida y otras capitales y, de rematarse con éxito las gestiones emprendidas, nada de extrañar sería que las obras comenzaran en un plazo no muy lejano.

Referente a la Plaza de la Imperial Táraco, decíamos no hace mucho, que el lugar será lo que nosotros queramos. Es un terreno completamente virgen y la inexistencia de edificios, supone una gran ventaja. Téngase además en cuenta el reciente acuerdo municipal estableciendo unas ordenanzas especiales para la zona citada y las obras actualmente en curso de ejecución que embellecerán definitivamente el centro del amplio redondel, mediante la construcción de un estanque --enteramente terminado ya--, de una pasarela y la plantación de arbolado en la época propicia. Para fines del presente año, con las obras terminadas y quizás en sus comienzos el proyectado edificio destinado a Colegio de los Hermanos de las Escuelas Cristianas, la Plaza nos dará una idea de lo que será en un futuro próximo. La zona constituye el corazón de la Tarragona del año 2.000 y del acierto en su conjunto arquitectónico, dependerá el que las venideras generaciones pregonen nuestra sensibilidad y eficacia. Que es exactamente lo que hicimos nosotros el pasado año al celebrar las Fiestas del Centenario de la Rambla.

PETROFILO.

ACL\_28/09/1955\_170





## 1956

“La expansión veraniega de Barcelona no alcanza más allá de Sitges, debido a las malas comunicaciones que antes separan que no unen ambas capitales. Con las garantías de un rápido y cómodo viaje, verán ustedes incrementar los desplazamientos, de la misma forma que los trolés han acercado extraordinariamente Reus a Tarragona o Tarragona a Reus, como ustedes gusten.”

Petrófilo, 03/01/1956, “Tarragona 1956”.

Coincidiendo con la construcción de los grandes proyectos en Tarragona, la Universidad Laboral y la Ciudad Residencial, la ciudad reconoce plenamente su condición litoral e intentar explotar este potencial. Primeros proyectos de mejora de la fachada litoral y mejora paisajística de la playa de vías de la estación. 1956 también es el año de la Ley del Suelo española.

Las intensas heladas de febrero de 1956, que afectan a todos los cultivos, obligan a pensar en una alternativa económica para estos terrenos que ya se muestran muy próximos a las modernas industrias, es decir, a la industrialización de la ciudad.



# TARRAGONA 1956

El año que acabamos de iniciar esperamos sea fecundo para Tarragona. Las obras en proyecto o en curso de ejecución, son testimonio de esta trayectoria de progreso. Durante el último ejercicio hemos visto como cristalizaban no pocas realizaciones, muchas de las cuales tendrán plena confirmación en el transcurso de 1956.

Destaca en primer término por su importancia los trabajos de la electrificación del llamado "ocho" catalán, en su tramo comprendido entre San Vicente y Tarragona, cuya puesta en servicio está prevista para la primavera próxima. No nos cansaremos de repetir que los trenes eléctricos Barcelona-Tarragona, influirán en gran manera en el transporte de viajeros y mercancías. A su mayor comodidad, cabrá añadir las ventajas de la rapidez y economía, con los consiguientes beneficios para la totalidad de las poblaciones afectadas. La expansión veraniega de Barcelona no alcanza más allá de Sitges, debido a las malas comunicaciones que antes separaban que no unen ambas capitales. Con las garantías de un rápido y cómodo viaje, verán ustedes incrementar los desplazamientos de la misma forma que los trolés han acercado extraordinariamente Reus a Tarragona o Tarragona a Reus, como ustedes gustan. Tengan en cuenta que la electrificación del ferrocarril proseguirá hacia la vecina población, continuando luego hasta Mora la Nueva, de conformidad con los planes previstos. Esta importantísima mejora, anticipada bajo el prisma de las realidades, supone la aproximación de varias comarcas hacia la capital, pues no echamos en el olvido la necesidad de que los trenes correos de Madrid circulen por Tarragona, después de la inauguración de la ampliación del nuevo puente sobre la calle de Pere Martell, en el barrio marítimo del Serrallo. Así como la inauguración de la doble vía Reus-Tarragona en 1952, trajo como consecuencia la electrificación de este tramo ferroviario, así, también, es de esperar que la mejora que nos ocupa, tendrá su proyección en la construcción de la nueva estación del ferrocarril. Porque no vamos a suponer que el edificio actual esté a la altura de la importancia que, ferroviariamente, ha adquirido Tarragona. Claro está que la RENFE se muestra inflexible en la aportación municipal, considerando insuficientes los dos millones ofrecidos, pero creemos y deseamos que, con buena voluntad, puedan soslayarse las dificultades existentes, pues la ciudad reclama la estación que merece.

La Ciudad Residencial será otra de las realidades que nos ofrecerá este año. Las obras se hallan en pleno desarrollo y los plazos previstos serán cumplidos. Para julio o agosto, próximos, creemos podrá efectuarse la inauguración.

La Universidad Laboral, como es lógico y dado el formidable volumen de la obra, no estará terminada en el presente año pero sí, es probable que en octubre podrán funcionar algunas de sus dependencias, mientras se remata la totalidad del proyecto.

El Colegio Menor de San Pablo, de no fallar los créditos previstos, puede terminarse a fines de año, al menos por lo que a su estructura se refiere. Como saben ustedes, los trabajos han comenzado y proseguirán ininterrumpidamente hasta cubrir el edificio.

Otro tanto podemos admitir respecto a las obras del Museo Arqueológico —las consignaciones en los presupuestos alcanzan a diecinueve anualidades—; la Casa de la Cultura que se terminará en octubre o noviembre próximos y el grupo escolar Jaime I, cuya fecha de inauguración, desconocemos todavía.

En el capítulo de viviendas consignaremos los nuevos grupos de Torreforta y La Salle, enteramente construido el primero y en su última fase este último.

También será puesto en funcionamiento el Pozo Boronat, cuyo caudal de 600.000 litros hora es la mejor garantía de un pronto suministro a la población. Después de las pruebas, satisfactoriamente realizadas durante los meses de octubre y noviembre últimos, se trabaja actualmente en la excavación de las zanjas para después colocar la correspondiente tubería hasta los depósitos generales de La Oliva. No suponemos falsear la verdad si decimos que en el primer trimestre del año en curso, puede completarse el proyecto.

Entre obras menores, durante 1956, el Ayuntamiento cubrirá el Rec Major, arreglará definitivamente el redondel de la plaza Imperial Tarraco y pavimentará varias calles, Fortuny, entre las primeras. Asimismo acaricia el propósito de aumentar el alumbrado público y terminar los ya venerables muros del Milagro. De playas ni habla. Por ahora no hay nada.

La iniciativa privada, como no sea el proyectado hotel en Santa Clara y el cine "Capitol", de momento no vislumbramos ningún acontecimiento. Aunque la verdad sea dicha, muchas de las veces se practica una política de hechos consumados, cuya gestación no alcanza el cronista. Y si la alcanza el interés supremo de la ciudad le obliga a silenciarla.

PETROFILO

HT\_03/01/1956\_0171

# VIVIENDAS PROTEGIDAS

Buen impacto para la resolución del problema de la vivienda en nuestra ciudad, la inauguración última. Nada menos que 232 pisos vienen a incrementar el patrimonio urbano de Tarragona con las favorables consecuencias que son de prever. No decimos nada al manifestar que el problema lo arrastra la ciudad donde hace bastantes años, pero, de un tiempo a esta parte, se ha visto considerablemente agudizado a causa de la inmigración que es sinónimo de progreso. Porque ocurre siempre que cuando una ciudad avanza, el nuevo edificio corre pareja con la barraca suburbial. Y esto es precisamente lo que no debe consentirse. Claro está que mientras el país no se halle solidamente constituido y la desproporción de la riqueza entre las distintas regiones sea tan acusada, será imposible contener la inmigración procedente del Sur de la Península. Pero precisamente lo que se trata de alcanzar es el aumento del nivel de vida en las provincias sudistas, a fin de que aquella población no se sienta atraída por aventuras de insospechadas repercusiones sociales que, muchas veces, conducen al fracaso. El plan Badajoz constituye una obra formidable que quisiéramos nosotros aplicada en otras provincias de economía débil y mentalidad estática. Italia que presenta idénticas características a las nuestras, está realizando, con el Plan Vanoni, un formidable esfuerzo para incorporar el Mezzogiorno al progreso de regiones tan prósperas y socialmente bien constituidas cuales son, entre otras, el Piemonte y La Lombardia. Sinceramente creemos que redimir el Sur, debe ser la empresa más formidable de nuestros tiempos y hacia la cual deben encaminarse todos nuestros afanes.

Pero, permitida esta breve disquisición, opinamos que de proseguir el ritmo de construcción de viviendas como el actual, dentro de pocos años, Tarragona verá resuelto este acuciante problema. Hay que valorar, como en realidad merece el esfuerzo de la Organización Sindical, encauzado a través del Consejo Provincial de la Vivienda que preside nuestra primera autoridad civil. Porque ya que, por las razones que sean, la iniciativa privada falla lamentablemente, que sean los organismos estatales y paraestatales los que se enfrenten abiertamente con esta tremenda realidad. Limitando nuestro comentario al ámbito puramente local, hoy son 232 viviendas las inauguradas en Torreforta; dentro de escasos meses serán entregadas las del grupo La Salle y se preve próxima la construcción del grupo de empleados de Banca, aparte las que figuran en el cupo asignado para el año que acabamos de iniciar. Es una empresa ardua y que requiere la movilización de considerables sumas, pero altamente eficaz y de positivos resultados. No caeremos en el tópico de manifestar que la inauguración de anteayer marco un hito, pero sí decimos que es una importante aportación a la solución del problema sobre el que gravita el cuerpo todo de la ciudad.

PETROFILO

ACL\_17/01/1956\_172



# TRANSFORMACION DE LA CIUDAD

y II

Nos referíamos en nuestra última crónica al presupuesto extraordinario de 30 millones de pesetas anunciado por la Alcaldía en sus recientes declaraciones. Decíamos también que superado el compás de espera, impuesto por el esfuerzo realizado por la anterior Corporación Municipal, al actual Ayuntamiento no le quedaba otra disyuntiva que acudir al crédito bancario para proseguir la labor emprendida y resolver diversos e importantes problemas, mayormente acuciantes a medida que la ciudad progresa. Lo ideal en toda gestión municipal es realizar mejoras sin comprometer para nada el patrimonio. De ahí la brillantísima gestión del último Consistorio que consiguió una serie de mejoras y reformas, con sólo la aprobación de un presupuesto extraordinario de 1.500.000 pesetas, destinado a la adquisición de terrenos con destino a la Universidad Laboral. Pero en el presente momento los proyectos destinados a transformar la Ciudad sobrepasan con mucho las posibilidades municipales. No se trata del ornato de un paseo, ni tampoco pavimentar una simple calle: la envergadura de las obras, unido a la importancia de las mismas, requieren un esfuerzo mucho mayor. La prolongación de la Rambla, por ejemplo, hasta la altura de la Prisión Provincial, es consecuencia de los edificios que se levantan y de otros en proyecto, como son el Gobierno Civil, la Jefatura del Sector Aéreo y la Audiencia. Y nada digamos de la Avenida del Francolí, impuesta por la construcción del nuevo puente y para cuyas obras se destinan 6 millones de pesetas. Otro tanto podemos manifestar respecto a la renovación de tuberías, cuyo proyecto técnico ha sido aprobado por el Ministerio de Obras Públicas y que alcanza 8 millones de pesetas, la mitad de las cuales corren a cargo del Estado mientras el resto obliga al Municipio. Las Playas, nuevo alumbrado, la total pavimentación de las calles de la Ciudad, son cuestiones que arrastramos desde hace mucho tiempo, sin haber logrado la solución requerida. Y de la misma forma que la Playa del Milagro puede convertirse en una verdadera filigrana, con su balneario, pequeño paseo y ordenación total de la Punta, la revalorización del litoral, impuesta por la cada día mayor corriente turística, supone nuevas obligaciones cuales son el Paseo Marítimo hasta la Playa de la Rabassada con la urbanización circundante de la Vileta de Mar. La ansiada estación del ferrocarril exige también un considerable dispendio en forma de subvención a la Dirección General de Ferrocarriles que, de momento, se cifra en 3 millones de pesetas. En fin que el presupuesto está justificado si de verdad deseamos ordenar definitivamente Tarragona y sus alrededores. Y no temamos la deuda contraída, pues según la trayectoria del cada día menor poder adquisitivo de la moneda, lo que hoy representa 30 millones de pesetas quizás algún día significaría el doble. Exactamente igual que lo ocurrido con el célebre empréstito del ensanche de 1929, mediante el cual fué posible la pavimentación de la Rambla y principales calles de la ciudad. Ascendió a un millón pesetas que todavía amortiza el Ayuntamiento en sorteos anuales, pero que hoy representaría un mayor esfuerzo.

Ahora bien, este presupuesto extraordinario que todavía no ha tomado estado oficial ni tan siquiera ha sido aprobado por el Ayuntamiento, hasta su logro definitivo requiere no pocas gestiones cerca del Banco de Crédito Local. El fallo en el actual sistema es que las Corporaciones Públicas forzosamente deben acudir a la citada entidad bancaria para concertar sus empréstitos, cuando las cajas de ahorro facilitarían las mismas cantidades en un plazo brevísimo de tiempo. Pero aún así, debe plantearse resueltamente la cuestión y acelerar las gestiones a fin de que la entidad bancaria conceda pronto los 30 millones que se solicitan. Ha habido algunos contactos y existe buena disposición teniendo en cuenta la relativamente escasa deuda del Ayuntamiento y la puntualidad en las amortizaciones. De lograrse en breve el crédito solicitado, ni que decir tiene la transformación que se operará en la Ciudad. Transformación suficiente elocuente con la sola enumeración de los proyectos acariciados.

P E T R O F I L O

HT\_10/02/1956\_0173

# SEMAFOROS

El problema de la circulación, afortunadamente para nuestra ciudad, no constituye el agobio que para otras poblaciones representa. La formidable visión de nuestros abuelos al trazar la Rambla a dado la tónica a las calles de la Tarragona moderna que son lo eficiente holgadas para el tránsito de peatones y circulación de vehículos. Pero hemos ahí que existe la Rambla de San Carlos, carretera de Valencia a Barcelona y lugar de intensísimo tráfico, pues la normal circulación de los automóviles y camiones de la ciudad comarca, cabe añadirle los vehículos dedicados al transporte de fruta desde la huerta valenciana a la Ciudad Condal. Casi todos los coinciden a horas determinadas, pero su volumen y muchas veces la velocidad con que cruzan el casco urbano, constituyen un serio peligro, del que es preciso precaverse para evitar desgracias mayores males. Comprendiéndolo así y mientras no se construye carretera de ronda que desviará el tráfico pesado hacia la calle Real y por debajo Roger de Lauria, el Ayuntamiento ha dispuesto la instalación de señales de precaución que han comenzado a funcionar, con el mejor de los resultados. Particularmente se hacía necesaria esta medida en el Garage Panadés, pues en más de una ocasión hemos visto como un turismo se ha desviado hacia el Paseo, eyéndolo vía de acceso, cuando no algún camión ha dado contra valla donde se construyen los muros del Parque del Milagro. Cuando han sido las señales luminosas instaladas con luces intermitentes para indicar a los conductores la necesidad de una mayor precaución. Corresponde la primera a la Avenida de Ramón y Cajal, cerca del Garage Argilaga, mientras la segunda ha sido instalada precisamente donde se inicia la curva de la pendiente de Los Cameros y la tercera frente al Instituto de Segunda Enseñanza. La cuarta señal, como decimos, ha sido colocada al final de la "Rambla Alta". Pero no paran ahí los propósitos del Ayuntamiento, relacionados con esta cuestión. Pasado mañana jueves se pondrá en funcionamiento un semáforo de tres focos, habiéndose elegido como lugar de instalación el cruce de la Rambla de San Carlos con las calles del Portalet y San Agustín, frente mismo al Garage Central, debidamente inaugurado.

De momento estas son las realidades en cuanto a señales de circulación se refiere. Está en estudio instalar un segundo semáforo en el cruce de la calle Hermanos Landa con la Rambla, frente al Hotel Europa, pero depende en gran parte de los resultados del que comenzará a funcionar en breve. Según aconseje la experiencia, si entonces colocado en el enclave citado, también de mucha circulación, si bien los peligros son inferiores al cruce de la Rambla de San Carlos. Lugar asimismo muy a propósito para la instalación un semáforo o las pertinentes señales luminosas es el cruce de Ramón y Cajal con la Rambla, habida cuenta la importancia que quiere la Avenida del Condé de Vallellano en cuanto a la circulación rodada se refiere. Es complejo el cruce por las calles que hayen, pero creemos que, debidamente ordenado, en este importante sector, sería garantizada una mayor seguridad para vehículos y peatones.

La instalación de semáforos y señales luminosas, aparte de contribuir a Tarragona mayor categoría, cumplen una finalidad que se ve cada día doblemente necesaria, teniendo en cuenta la gradualización del país. Estos problemas de la circulación que hace unos años carecían de importancia, hoy la tienen con perspectivas la vez más amplias. Por eso aplaudimos las medidas adoptadas por el Ayuntamiento, esperando que en breve será soslayado el peligro que significa la circulación por el interior de la ciudad.

P E T R O F I L O.

HT\_27/03/1956\_0178



## LA NUEVA ESTACION

En estas mismas columnas publicamos las interesantes declaraciones que el Director General de la RENFE ha hecho a la prensa de Barcelona, relacionadas con la electrificación de ferrocarriles, de cuyo alcance nos hicimos eco en la edición de ayer. Del contenido de las mismas se desprende que los trenes eléctricos circularán entre la ciudad condal y la nuestra a partir de la segunda quincena de junio, pues en realidad depende del Ministerio de Obras Públicas la fijación de la fecha inaugural, dado que la totalidad de la obra está ultimada, faltando sólo algunos detalles. Pero en nuestra crónica no queremos referirnos a la electrificación propiamente dicha, que ha sido objeto de nuestra constante atención en repetidas ocasiones, sino al proyecto de nueva estación del ferrocarril que Obras Públicas abraja el propósito de construir en terrenos de la Playa del Milagro, frente al edificio de la Escuela Normal de Maestros, formando la amplia plaza del Cardenal Arce Ochotorena.

La nueva estación es consecuencia inmediata de la doble vía y la electrificación de la línea. Sin aquella importante mejora rematada hace cuatro años, es probable que no se hubiera alcanzado la presente, pues debemos advertir que el primitivo proyecto, comprendía la electrificación del tramo San Vicente-Roda-Reus, aislando Tarragona, por considerar aquel de mayor importancia, toda vez que en el fondo se trata de ganar tiempo en el trayecto de Barcelona-Madrid. Logradas estas importantes mejoras en nuestra red, la estación caerá como fruta madura, ya que las instalaciones actuales no solo resultan anacrónicas, sino que han sido plenamente superadas a causa de la mayor importancia ferroviaria adquirida por nuestra Ciudad al erigirse en punto de enlace de las importantes líneas Madrid-Barcelona y Valencia-Barcelona. La nueva estación pues, es probable que comience a construirse en el año próximo. Esta es la importante noticia que nos apresuramos a transmitir a nuestros lectores, interesados, como nosotros, en la total y definitiva ordenación de la zona este de la Ciudad. El proyecto está totalmente terminado en espera solo de los créditos necesarios. Del presupuesto total se han relajado siete millones de pesetas, por haber sido introducidas algunas reformas que en nada desvirtúan el proyecto primitivo y afectan solo a su decoración interior. La aportación municipal se ha fijado en dos millones de pesetas que deberá satisfacer el Ayuntamiento, aparte el pago de las obras de construcción del paso inferior sobre las vías a fin de comunicar el Parque del Milagro con la Playa y facilitar así el paso de bañistas. La importancia que tiene para nosotros la construcción de la estación ferroviaria, está en razón directa al auge experimentado por todo el litoral tarraconense, íntimamente relacionado con el turismo. El acondicionamiento y reforma definitiva de la Playa del Milagro, resulta imposible mientras no quede definido el asunto de la estación. La Playa tiene muchas posibilidades y solo precisa de nuestro esfuerzo para convertirse en una de las mejores playas del término municipal y aún de la costa tarraconense. De ahí que urge la construcción de la estación como complemento y remate de la serie de amplias mejoras ferroviarias —directas y electrificación— de las que felizmente hemos sido y somos testigos.

P E T R O F I L O

ACL\_16/05/1956\_182

## PRESUPUESTO EXTRAORDINARIO

Como recordarán nuestros lectores el Ayuntamiento ha confeccionado un presupuesto extraordinario por valor de 30 millones de pesetas a concertar con el Banco de Crédito Local de España. Pues bien, este presupuesto ha sido declarado de interés preferente por la citada entidad crediticia. Eso quiere decir que la cosa marcha y que es probable que en fecha no muy lejana, sean adelantadas algunas cantidades para satisfacer compromisos ineludibles. Las obras que tiene en perspectiva el Ayuntamiento sobrepasan sus propias posibilidades. El acusado progreso que experimenta la ciudad, unido a las mayores necesidades impuestas por el vivir moderno, hacen necesarias la adopción de medidas, encaminadas a la ordenación urbanística de la población. En nuestra crónica de ayer nos referíamos a la construcción de la nueva Estación en terrenos de la Playa del Milagro, cuyo comienzo de obras queda supeditado a la entrega de dos millones de pesetas al Ministerio de Obras Públicas, aparte el paso inferior sobre las líneas del ferrocarril para comunicar el parque con la playa. Pero no paran ahí los compromisos sino que también otro proyecto doblemente interesante cual es la construcción del nuevo puente sobre el río Francolí, trae aparejada la construcción de la amplia Avenida hasta la plaza de la Imperial Tarraco. La jefatura de Obras Públicas, además del nuevo puente, construirá la correspondiente carretera. Pero el resto hasta cuarenta metros de anchura, deberá correr a cargo del Ayuntamiento por ser una obra estrictamente municipal. Unese a ello la construcción de la red de alcantarillado, conducción de aguas, aceras, bordillo, alumbrado y el propio terraplén y se tendrá una idea bastante aproximado del esfuerzo que representa. Esfuérzo que en el orden crematístico asciende a seis millones de pesetas, de conformidad con el anteproyecto confeccionado por los Servicios técnicos municipales. El puente y la Avenida son obras complementarias a las que no podemos renunciar so pena de conformarnos con una calle de quince metros de ancho que dentro de diez años nos será estrecha, creando problemas de circulación que hoy sólo intuimos pero que son probables según el proceso de mecanización del país. La gran avenida —una pequeña Diagonal— es lo que la ciudad precisa en estos instantes, pero, como es lógico, tiene la contrapartida de un mayor esfuerzo por parte del erario del Municipio.

Y nada digamos de la renovación de tuberías —ocho millones— y de la playa del Milagro, cuyo estado de abandono clama el cielo, pero para cuya urbanización y adecentamiento definitivos, como asimismo con destino al camino de acceso y arreglo de la Punta, el Ayuntamiento debe disponer de otros tres millones de pesetas. Relacionando el arreglo de la playa con la construcción de la estación —otras dos obras complementarias— convendremos que a la Corporación no le cabe otra alternativa que recurrir al crédito, si desea salir airoso de la prueba que le imponen las propias obras impulsadas por el Estado. De ahí que sigamos con interés todo cuanto se relaciona con la aprobación del presupuesto extraordinario de 30 millones de pesetas, cuya ejecución y desarrollo podrá ofrecernos una Tarragona ordenada para veinticinco años.

P E T R O F I L O

HT\_17/05/1956\_0183



## EL PUENTE DEL FRANCOLI

En el Boletín Oficial del Estado ha aparecido la subasta del nuevo puente sobre el río Francolí, integrado en el plan general de modernización de carreteras. El presupuesto total de la obra asciende a 6.068.510 ptas. estando prevista su ejecución en dos años a razón de 2.000.000 en el primer ejercicio y los restantes de 4.068.510 para el venidero. Con la publicación del anuncio en el Boletín, culmina una larga gestión iniciada con motivo del mal estado del puente actual que aconsejó la rápida concreción del proyecto. Hemos dicho en varias ocasiones que el puente construido en 1878, no está calculado para sostener los grandes pesos de los modernos vehículos. De ahí que tuvo que apuntalarse para evitar mayores males pues la vibración del armazón de hierro, cada día más agudizada, hacía temer que la resistencia del vetusto puente se viniera abajo. En la nueva obra, cuyos trabajos serán iniciados en fecha breve, se han estimado todas las causas que hacen anticuadas nuestras carreteras y que no son otras que la constante evolución de los vehículos de motor. Pero aun cuando el futuro puente tiene mucha importancia, no la tiene menos la gran avenida que deberá construirse partiendo de la orilla del Francolí hasta la plaza de la Imperial Tarraco. El Ministerio de Obras Públicas, completará la obra, con la construcción de la correspondiente carretera hasta enlazar con la plaza citada, pero el resto correrá a cargo del Ayuntamiento. Es un proyecto de mucha envergadura, al que Tarragona no debe renunciar haciendo por la consecución del mismo, los sacrificios que se precisen. Estamos en los umbrales de una gran avenida, tipo Diagonal de Barcelona, que desde el Francolí llegue hasta la plaza de la Imperial Tarraco. Será un acceso formidable, si tenemos en cuenta la relativamente escasa demografía de nuestra ciudad, y que correrá pareja con las proporciones de la Rambla. Es por esta obra del puente que se sincroniza la de la avenida, parte de la cual correrá a cargo de Obras Públicas mientras el resto será sufragado por el Ayuntamiento. Piensese que los terrenos que deberá ocupar la carretera forman actualmente amplias extensiones de avellanos y huertas y que lo que todavía hoy se valora por jornales en un mañana no muy lejano lo será por palmos cuadrados. La ciudad deberá aportar 6.000.000 de pesetas para sufragar los gastos derivados de la construcción de muros terraplen, colocación de bordillo, construcción de aceras y alcantarillado y dotación de alumbrado público. Virtualmente está todo por hacer, pero el nuevo puente, cuya ejecución, como decimos al principio, está prevista en dos anualidades, imprimirá la pauta a seguir. Es esta una coyuntura para hacer de Tarragona una gran ciudad. Falta solo estar a la altura de las circunstancias, cosa que no dudamos en lo más mínimo, y que las gestiones con el Banco de Crédito Local para conseguir la aprobación del presupuesto extraordinario de 30 millones, se traduzca pronto en los frutos apetecidos. Porque no olvidemos tampoco la urbanización de la playa del Milagro, la proyectada renovación de tuberías, aportación para la nueva Estación, pavimentación de la parte alta, la construcción de la ruta del litoral, amen de otros proyectos, capaces por sí solos de ordenar la ciudad por un periodo de veinticinco años

PETROFILO

ACL\_08/06/1956\_185

Tarragona. Vista aérea >

## PROXIMA INAUGURACION

El próximo martes será inaugurada la línea electrificada entre Barcelona y Tarragona, pasando por el litoral. Al acto asistirá el Ministro de Obras Públicas, imprimiéndosele la solemnidad que en realidad merece. Todas las cosas tienen la importancia que se les da y esta de los ferrocarriles eléctricos entre la Ciudad Condal y la nuestra, mayormente la tiene habida cuenta de que aproximará en gran medida ambas capitales. La seguridad de un viaje rápido y cómodo, unido al previsto incremento de trenes que circularán en ambas direcciones, será motivo para un gradual desplazamiento de Barcelona hacia las costas tarraconenses. Es prematuro hablar de ello, pues sólo la proyección del tiempo nos dará la medida exacta de estos pronósticos, pero resulta evidente que el progreso que significa la electrificación del ferrocarril, sólo beneficios debe depararnos. Porque si bien la parte que podríamos llamar turística tiene su importancia, tampoco debe olvidarse la posibilidad de una mayor industrialización de las poblaciones enclavadas en la ruta del litoral, como sucedió con Manresa cuando vio electrificada su línea con Barcelona. Desde nuestra ciudad los trabajos de electrificación continuarán hacia Reus, para alcanzar luego Mora la Nueva, a mediados del año venidero. Y a propósito de ello diremos que las obras prosiguen con el ritmo previsto y que es probable que hasta la Estación de Clasificación, los convoyes movidos eléctricamente lleguen la semana próxima.

Omitimos los detalles técnicos de la obra realizada, por ser ya conocidos de nuestros lectores, diciendo solamente que el nuevo servicio estará formado por veinte locomotoras francesas "Alsthom", de 3.000 H. P. de fuerza motriz, y diecisiete de marca "Westinghouse", norteamericanas, de la misma potencia. Con este nuevo sistema de tracción, el recorrido Barcelona-Tarragona, podrá efectuarse en hora y media.

PETROFILO

ACL\_20/06/1956\_186



1957\_LFU\_09



## PRESUPUESTO EXTRAORDINARIO

La noticia del día ha sido la aprobación por el Banco de Crédito Local del presupuesto extraordinario que por valor de 31.677.439 pesetas, ha conferenciado el Ayuntamiento. Así lo ha comunicado el director de la citada entidad bancaria a nuestra primera autoridad Civil. Como informamos a su debido tiempo, el presupuesto citado obedece a una serie de circunstancias, como consecuencia de la expansión urbanística que experimenta la ciudad. Proyectos estatáles que exigen la contrapartida de la aportación municipal y aquellos otros derivados de la construcción de edificios en zonas que hasta relativamente pocos años eran descampadas; influyeron sobremanera en el ánimo de la Corporación para iniciar las gestiones necesarias en orden a la aprobación de la operación crediticia. Presupuestó cuyo gradual desarrollo representa la ordenación de la capital para veintinueve años, y que, como decimos, nos es indispensable si deseamos proseguir el ritmo progresivo impuesto por una serie de factores. A guisa de ejemplo diremos que la construcción de la Estación del ferrocarril significa un desembolso municipal de 2.000.000 de pesetas, exigido por el Ministerio de Obras Públicas, para comenzar los trabajos. Otro tanto podemos manifestar con respecto a la gran avenida que enlazará la plaza de la Imperial Tarraco con el nuevo puente sobre el río Francolí y que supone un dispendio de 8.000.000 ptas., pues la Dirección General de Carreteras se limita sólo a construir los catorce metros reglamentarios de carretera mientras el resto, hasta cuarenta, corre a cargo del Ayuntamiento con la correspondiente construcción de cloacas, colocación de bordillo, aceras, alumbrado y demás servicios inherentes a una obra de semejante envergadura. La estación trae aparejada la total urbanización de la Playa del Milagro, ordenación de la Punta y apertura de una vía de acceso, además de la construcción de un balneario de nueva planta, con un presupuesto de 3.000.000. Y lo propio con referencia a la total renovación de las tuberías conductoras de aguas, con un servicio ininterrumpido de más de un siglo; la prolongación de la Rambla; revalorización de las playas y otros proyectos que escapan, de momento, nuestra atención pero que han sido cuidadosamente estudiados. De ahí la gran importancia que tiene la aprobación de este presupuesto extraordinario, pues nos sitúa en el umbral de una serie de realizaciones capaces de transformar la fisonomía de la ciudad.

PETROFILO

ACL\_14/07/1956\_187

## LA PLAZA DE LA IMPERIAL TARRACO

Sin duda la noticia más importante facilitada por la Comisión Municipal Permanente, a través de su reunión última, ha sido el escrito del Ministerio del Aire "por el que se comunica la aceptación de los terrenos ofrecidos por el Ayuntamiento en la plaza de la Imperial Tarraco para la construcción de la Jefatura del Sector Aéreo y la próxima iniciación de las obras". Desde hace bastante tiempo fueron realizadas diversas gestiones que culminan hoy con la noticia que comentamos. En la plaza citada —el centro de la Tarragona del año 2.000— existen dos solares —los mejores—, destinados al nuevo Gobierno Civil y a la Jefatura del Sector. Mientras el primero se levantará frente a la Escuela de Trabajo, cuya fachada formará una pequeña calle de enlace de la prolongación de la Rambla con la carretera de Valls, este último se hallará frente al edificio del Gobierno en la misma prolongación, chafán con la plaza. Dicho en otras palabras, ambos edificios serán contruidos frente a la Avenida del Conde de Vellellano, formando hermosa perspectiva desde lo alto de la Avenida de Ramón y Cajal, cuyo desnivel de trece metros imprimirá mayor prestancia a la pequeña depresión. Algo parecido, salvando las distancias naturalmente, con la Plaza de la Cibeles de Madrid, desde lo alto de la calle de Alcalá, con el Palacio de Comunicaciones al fondo. Si el escrito del Ministerio del Aire dirigido a la Alcaldía es promesa del próximo inicio de los trabajos, no menos importancia reviste el reciente anuncio de convocatoria de un concurso de arquitectos para la construcción del edificio del Gobierno Civil con un presupuesto de ocho millones y medio de pesetas.

Añádase a ello, aparte el recién terminado jardín central —una verdadera filigrana que honra a su constructor—, la adjudicación de las obras de construcción del nuevo puente sobre el río Francolí por la cantidad de 7.500.000 pesetas a la empresa de Tortosa "Construcciones Obalat" y la consignación en el presupuesto extraordinario, aprobado por el Ayuntamiento, de una partida de seis millones de pesetas para la construcción de la avenida que enlazará la plaza con el citado puente. Son obras éstas que se complementan y que es de esperar podrán realizarse en un plazo de tiempo relativamente breve, dada la urgencia del caso por lo que se refiere al nuevo puente. A la vista de todo lo manifestado, nada de particular tendría pues que dentro de unos pocos años la transformación de aquella zona nos depare una urbanización perfectamente encauzada, con santuosos edificios y una amplia avenida —cerca de cuarenta metros de anchura— sólo equiparable en poblaciones que sobrepasan el millón de habitantes.

PETROFILO

ACL\_02/09/1956\_189



^ Tarragona. Ortofoto

1956\_JCC\_11



## ELECTRICIDAD PARA TARRAGONA

En todo proceso de industrialización se precisa de energía. Es lo que parece una peregrinación, tiene para nosotros hondo significado si les decimos a Vdes. que en breve, nuestra Ciudad dispondrá de suficiente electricidad para iniciar en gran escala la instalación de nuevas industrias. El aprovechamiento integral del Noguera Ribagorzana por la ENHER, ha planteado el problema del transporte de la energía fluyente como consecuencia de la puesta en servicio de las diferentes centrales. Como se recordará hace escasamente un año varios buques de nacionalidad norteamericana y formando parte del plan de ayuda económica a España, descargaron en nuestro puerto diversas partidas de hierro con destino a la construcción de las torres metálicas, que debían conducir la electricidad desde las centrales de origen a los centros de consumo. Precisamente en nuestra Ciudad y a cargo de la "Sociedad Ibérica de Montajes Metálicos" se procede actualmente al montaje de las torres referidas que, por piezas, son transportadas a los lugares por donde debe pasar la línea de alta tensión. Esta línea de 60.000 voltios parte de Pont de Suert para dirigirse directamente a Pont de Armenters. En esta localidad del alto Gaià, a poco de la salida de la población, la línea se bifurca partiendo una hacia Barcelona con una tensión de 50.000 voltios, mientras que la segunda línea se dirige directamente a Tarragona, con una potencialidad de 10.000 voltios. A la altura de Alió, 1.000 voltios son derivados hacia Valls para reforzar la necesidad de energía de la industria vallense y los 9.000 restantes se dirigen directamente a nuestra Ciudad. Por lo que a la línea de Barcelona se refiere, tocan a su fin los trabajos en nuestra provincia, pasando por Santes Creus y Pla de Manlleu. Una compañía valenciana es la encargada de llevar a cabo la obra de instalación, previa la colocación de las torres metálicas. Trabajo este costoso y que requiere muchos esfuerzos dado lo accidentado del terreno, aun cuando hasta el momento presente han sido satisfactoriamente resueltas todas las dificultades. En nuestra Ciudad la energía transportada desde Pont de Suert será destinada al funcionamiento de toda la maquinaria y utillaje industrial de que está siendo dotada la Universidad Laboral como asimismo facilitará la electricidad precisa para la totalidad de las instalaciones y dependencias del gran centro docente. Como decimos en un principio queremos destacar que la obra hará posible la instalación de otras industrias, a la que tampoco es ajena la línea electrificada de Barcelona-Tarragona y la próxima a inaugurarse hasta Reus y su prolongación a Mora la Nueva.

P E T R O F I L O .

HT\_03/10/1956\_0191

## NUEVAS INDUSTRIAS

Al referirnos en nuestra crónica última a las posibilidades que se le ofrecían a nuestra Ciudad como consecuencia de la puesta en servicio de la línea de alta tensión Pont de Suert-Tarragona, insinuábamos la creación de nuevas industrias en la zona oeste de la población. La situación de Tarragona, enclavada en un nudo ferroviario de primerísimo orden, con líneas electrificadas y comunicación directa con Barcelona, Valencia, Madrid y Lérida; los trabajos de ampliación del puerto que dentro de pocos años habrá duplicado su capacidad de atraque y el hecho de hallarse enclavada en el centro de una extensa comarca agrícola y muy próxima a una zona industrializada como es Barcelona y su hinterland, ejercen poderosa atracción para inversiones de capital en nuevas instalaciones industriales. Y corroboran el aserto, hechos tan importantes como son la construcción de la factoría de la empresa "Ceratonía", inaugurada hace dos años; la también construcción de la fábrica de "Abelló Oxígeno Linde"; la ampliación de la factoría de la CAMPSA, y la instalación de la casa holandesa "Ermen Lucas Bols", para la fabricación de licores. De la Fábrica de Tabacos, de sobras conocen nuestros lectores el auge que viene experimentando y que se traducirá en una plantilla de mil operarios, una vez estén ultimadas las ampliaciones en curso. La Tabacalera no solo ha absorbido mano de obra tarraconense sino que son también obreros de Constantí, La Canonja, Vilaseca y hasta incluso de Reus los que integran sus plantillas. Idéntico caso sucede con la fábrica de conservas de Salvador Vidal Pons, inaugurada el pasado año que extiende su influencia laboral por varios pueblos de la costa, desplazándose incluso productores residentes en Ametlla de Mar. Estas instalaciones que hemos anotado se han realizado en el corto espacio de dos años y su repercusión sobre el cuerpo social de la Ciudad es bien patente y notoria.

Pero hoy queremos hacer hincapié a las nuevas construcciones que dentro de poco ocuparán grandes espacios en la misma desembocadura del Francoi. Porque ignoramos si ustedes tienen noticias de que la empresa "Industrias Químicas Reunidas, S.A.", filial de la Cros, está levantando una nueva fábrica de alcohol en terrenos próximos a la antigua Harinera de Ribas, en la misma vía de acceso al nuevo muelle en curso de construcción sobre el antiguo "Martell". La citada factoría será una de las mejores de Europa en su género, siendo dotado de modernísimo utillaje. Asimismo comenzó la semana pasada las obras de construcción de su nueva fábrica la "Hidro Nitro Española, S.A.", en terrenos de "La Alquimia". La citada industria, de la que nos hemos ocupado en varias ocasiones, producirá ácido sulfúrico y sulfato amónico. Está prevista su puesta en marcha para dentro de dos años y actualmente se procede a la construcción de varios pabellones. Durante los meses últimos se han recibido varias expediciones de maquinaria procedente de Alemania y que barcos de la misma nacionalidad han descargado en nuestro puerto. El citado utillaje se halla almacenado en las instalaciones de "La Alquimia" y comenzará su definitivo montaje tan pronto se hallen concluidos los nuevos pabellones.

Estas son de momento las realidades que ofrece la industrialización en nuestra Ciudad. Existen inmejorables perspectivas y se realizan activas gestiones pero un deber de discreción limita nuestros afanes informativos. Y con lo dicho hay bastante y más que suficiente.

P E T R O F I L O .

HT\_04/10/1956\_0192



# Hacia la cobertura de la zona viaria inmediata al Balcón del Mediterráneo

**El Ayuntamiento proyecta dotarla de una espesa y tupida franja verde, mediante la construcción de unos puentes de cemento armado**

Para los tarraconenses ha sido siempre una cara ilusoria la cobertura de la zona viaria inmediata al Balcón del Mediterráneo. La gran panorámica que se divisa desde lo alto del Paseo de Calvo Sotelo, tiene el inconveniente de las instalaciones ferroviarias, en gran parte neutralizadoras de la formidable impresión del paisaje marítimo. Desde niños siempre hemos oído lamentaciones respecto a tal estado de cosas, sugiriéndose los más diversos proyectos para cubrir aquella zona. Los hubo que soñaban con un paseo marítimo; otros consideraban conveniente la construcción de un gran túnel de cemento armado por donde discurrirían los convoyes ferroviarios, los más no adaptaban solución alguna pero estimaban la necesidad de que las vías desaparecieran de una vez y para siempre de nuestros ojos. Fácilmente se comprenderá que la construcción de un paseo marítimo en zona de habitada y con los accesos limitados por la zona portuaria y la Playa del Milagro, no resulta factible ni aconsejable, tanto más cuanto que ello implicaría la solución costosa de cubrir vías antiguas y depósitos de material ferroviario. El solo ejemplo de la zanja de la calle de Aragón de Barcelona es lo suficiente significativa para saber a que atenernos sobre el particular.

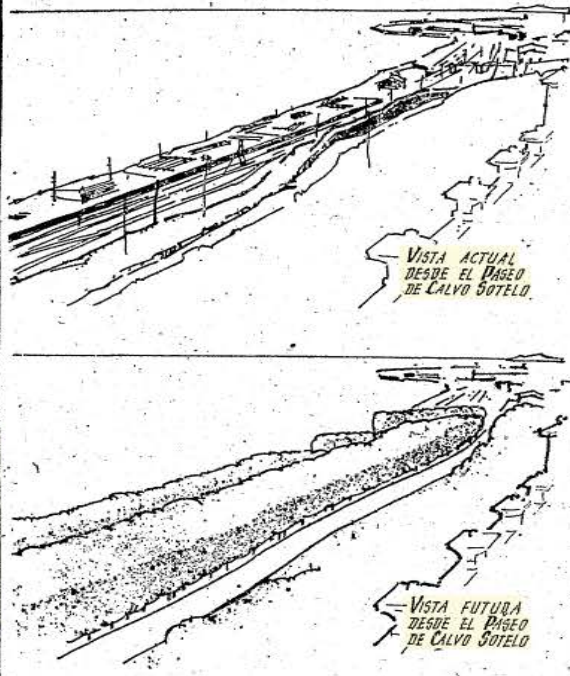
El Ayuntamiento, prosiguiendo su plan de embellecimiento de la zona este, plan que merece nuestro más entusiasta elogio pues devuelve a Tarragona, debidamente ordenados, uno de los lugares más atractivos de la población, se dispone hoy a proteger el paisaje de todo el Mirador, poniendo en práctica el proyecto confeccionado por el Arquitecto Municipal, don José María Monravá López. En la última sesión de la Comisión Municipal Permanente ha sido aprobado el anteproyecto que dará solución a un problema del orden paisajístico. Esta resolución se cifra —dice la Memoria que acompaña al anteproyecto— en unas plantaciones convenientemente dispuestas para que oculten totalmente la visión de las vías y desde la mirada del Paseo aparezcan como un telón de vegetación. Naturalmente que ello va ligado a la construcción por parte del Ministerio de Obras Públicas del Camino de Ronda, que se desviará más hacia el interior de su actual trazado, disponiéndose de una plantación espesa —magnífica pantalla de verde arbolado—, previo el reclutamiento de los muros que limitan las instalaciones ferroviarias y el subsiguiente relleno de tierras para ciavar la rasante de la zona de plantación.

Complemento de esta franja verde se construirán unos puentes de hormigón armado, apoyados sobre pilares situados entre vías en la forma que señalan los grabados que reproducimos. En las cajas que se formarán como

consecuencia de la construcción de estas pasarelas serán plantados árboles de hoja perenne, —truanas, falsos pimenteros, y otros— hasta conseguir un tapiz continuo de vegetación, recortado en último término sobre el mar.

Más que nuestro escrito, inexpressivo a todas luces, los lectores

tendrán una idea exacta de lo que se pretende en la zona del Balcón del Mediterráneo, con los dos clichés que asimismo publicamos. Es esta una solución fácil y económica y por ende factible, con la evidente ventaja de que el problema paisajístico planteado se resuelve con el mejor de los resultados. — PETRÓFILO



## Inspección Provincial de Enseñanza Primaria

### CIRCULAR

Ante la celebración nacional del Día de la Información el próximo Jueves, 29 de los corrientes, esta Inspección recomienda a todos los señores maestros de la provincia colaboren con todo entusiasmo en dicha celebración explicando, como parte de la tarea ordinaria de la jornada, lecciones ocasionales

sobre periodismo e Información e incluso comentando las noticias que en dicho día publiquen la prensa.

Los escolares podrían colaborar además tomando parte en el Concurso convocado por la Delegación Provincial del Ministerio de Información y Turismo. Y los señores maestros procurarán, por todos los medios a su alcance (aparatos de radio particulares, solicitando de los Ayuntamientos, Parróquias o Entidades para dicho fin), que los niños escuchen la emisión que Radio Nacional de España, en conexión con todas las Estaciones españolas, va a transmitir para las Escuelas, a las 10 de la mañana.

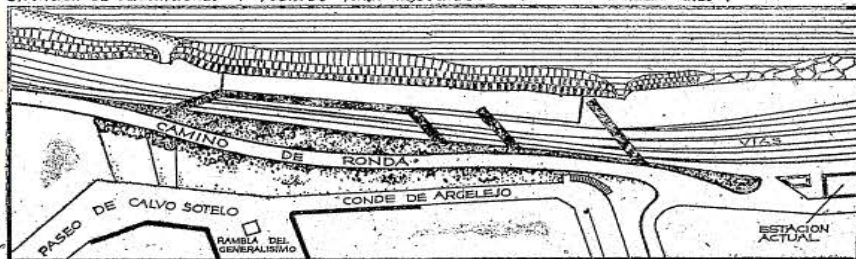
Esta Inspección verá con agrado que de la explicación de las lecciones ocasionales que se desarrollen, quede constancia en los Diarios de Clase.

## Herniados

Usad aparatos TORRENT sin tirantes, buños ni molestias; por su gran comodidad, precisión y seguridad son siempre los preferidos. No compre nada sin antes visitarnos.

**CASA TORRENT, Unión, 13, y Rambla de Cataluña, 124, principal (chaflán Córcega), BARCELONA**

SITUACION DE PLANTACIONES Y PUENTES PARA ABOLADO.



## "Día de la Información en las Escuelas"

**Interesante concurso de Prensa para todos los escolares tarraconenses**

Con el fin de iniciar una campaña que suscite el hábito de la adquisición de noticias por las generaciones futuras, la Dirección General de Prensa, instituye el "Día de la Información en las Escuelas" que se celebrará por primera vez en España el próximo jueves 29 de Noviembre.

Como objetivos se proponen: el resaltar la importancia social de la difusión cultural, los perjuicios del analfabetismo y la trascendencia de los medios de Información, Prensa y Radio principalmente, en la divulgación del espíritu intelectual.

En este primer año, el "Día de la Información en las Escuelas" se celebrará con el intento de llegar a que, también en nuestro país, se incorpore a los planes de enseñanza un intervalo dedicado a glosar las noticias más interesantes de la actualidad.

A las 10 horas de ese día Radio Nacional de España en conexión con las emisoras locales transmitirá un programa especial dedicado a las escuelas, compuesto por un reportaje de la elaboración y transmisión de la noticia desde que el periodista la capta hasta que llega al público y de un ejemplo práctico de como el profesor debe leer a sus alumnos el periódico, explicándoles el contenido del mismo.

De acuerdo con la Inspección de Enseñanza Primaria de nuestra provincia, en todas las escuelas se dedicará una parte de la tarea docente del día 29 a resaltar la importancia de la Información y a título de orientación, enseñanza un intervalo dedicado

(Pasa a la quinta página).

Ministerio de Información y Turismo

## DIA DE LA INFORMACION

**Guión pedagógico para una posible lección sobre los medios informativos y su trascendencia**

**LA NOTICIA.** — Cómo sucede el hecho y cómo se transmite la noticia. — El correo de Marathon. — El verdero de Felipe II. — Revendiendo caballos. — La paloma mensajera. — Morse. — El teléfono. — La radio. — La televisión.

**LA NOTICIA GRAFICA.** — Las noticias en los periódicos. — Dar una noticia es un arte. — Es preciso darla en servicio de la verdad objetiva y de la perfección subjetiva del lector. Todo, en la noticia (contenido, forma de relatarla, forma de titularla, de presentarla, de colocarla en el periódico) debe estar subordinado a estos dos principios y dirigido a obtener ambos objetivos.

**LOS PERIODICOS.** — Los periódicos, como medios de que la gente "sepa lo que ocurre". — Un periódico no es una historia, artículo de fé. Los periódicos son "los ojos que ven por ni lo que pasa", ojos de hombre que pueden equivocarse, pero que tratan con buena voluntad de ver la verdad y de contarla sin trampa. El periódico nace y muere cada día. — Servidumbre y grandeza de la profesión periodística. El hombre que tuvo que "estar allí" para ver y que acaso sufrió y murió por verlo.

**NOTA.** — Estas sugerencias se citan a guisa de ejemplo. Los señores maestros de primera enseñanza pueden utilizarlas con entera libertad o cambiarlas por otras que consideren más pertinentes. Pueden, por ejemplo, seguir la orientación contraria y, partiendo de la vista de un periódico actual, remontarse a través de Franklin, de Gutenberg, de los códices, tablillas y papiros a los jeroglíficos o primeras representaciones gráficas de las ideas y, por tanto, de las noticias. O cualesquiera otro giro igualmente subyugante.



## Ampliación del Puerto

En nuestra crónica última acerca del desarrollo experimentado por el Serrallo, hacíamos hincapié a la ampliación del Puerto cuyos trabajos se hallan en pleno período de ejecución. Como saben nuestros lectores el proyecto inicial, del que es autor el Ingeniero Jefe de la Junta de Obras del Puerto, Don Eduardo Serrano Suñer, supone la transformación del muelle transversal —nuestro antiguo "martell"— en muelle comercial, mediante un acortamiento previo y un ensanchamiento hasta tanto los buques puedan atracar de banda y no de popa como lo vienen haciendo ahora a causa de su escaso calado. Naturalmente que para realizar esta obra tuvo primero que construirse el nuevo espigón de abrigo, donde fueron trasladados la totalidad de los viveros que permanecían amarrados muy cerca del Barrio Marítimo. Los trabajos de ampliación han proseguido ininterrumpidamente —la empresa SICOP traspasó la obra a "Dragados y Construcciones"— y es probable que dentro de un par de años o antes pueda procederse a su inauguración. Seguirán después la construcción de tinglados, instalación de grúas y demás utillaje indispensable para las operaciones de carga y descarga, pero por supuesto el grueso de la obra estará enteramente terminado. Serán aquellos trabajos complementarios, como asimismo el proyectado nuevo muelle de pescadores, pero la realidad será que dentro de un par de años como máximo se habrá duplicado la capacidad de atraque en nuestro puerto. Y no perdamos de vista el proyectado dique que a partir del muelle Paralelo puede construirse hasta el antiguo Faro, donde se halla hoy el lazareto portuario y casa de los prácticos, con lo cual y por un relativo poco coste quedaría grandemente ampliado el espacio destinado al amarre de buques. Pero aun cuando esto de momento no deja de ser un proyecto no dudamos que dentro de unos pocos años será sentida la necesidad de su ejecución, sobre todo si prosigue como hasta ahora el extraordinario incremento del tráfico portuario.

Otra cuestión que no ha sido tratada y que debería estimarse en lo sucesivo es la construcción de un muelle destinado exclusivamente a la descarga del petróleo. La tendencia actual es que los petroleros de nueva construcción amplíen de tal forma su capacidad que se habla incluso de construir petroleros de 60,80 y hasta 100.000 toneladas. En nuestro país se construyen ya buques de características más reducidas con un registro bruto de 32.000 toneladas y se proyectan otros buques de 40 y hasta 50.000 toneladas. Tarragona está estratégicamente situada para recibir petróleos del Oriente Medio. Y al decir esto nos referimos concretamente a la circunstancia nada despreciable de que el oleoducto Rota-Zaragoza estará enteramente terminado en el primer semestre del año próximo. Si bien construido para una finalidad enteramente militar, también será utilizado para fines pacíficos.

Se habla de un oleoducto Puertellano-Escombreras, según recientes manifestaciones del Ministro de Obras Públicas, que podría ampliarse por lo que a la parte norte de la Península se refiere con el Zaragoza-Tarragona, habida cuenta de que nuestro Puerto es el más próximo a la estación terminal aragonesa. En Europa existen ya varios oleoductos y la NATO ha inaugurado recientemente uno que transporta al petróleo desde la Gran Bretaña al continente europeo a través del Canal de la Mancha. También se proyecta una nueva instalación de este tipo desde Marsella a Hamburgo. Ello nos indica que en pocos años los transportes actuales de combustible se verán superados por grandes "pipe-line", por resultar más eficientes y sobre todo económicos. Como decimos, Tarragona es el puerto más cercano a Zaragoza y esta circunstancia debe estimarse cuando se plantee la posibilidad que hoy solo formulamos.

P E T R O F I L O .

HT\_15/12/1956\_0195

## DETALLES DE ENGRANDECIMIENTO EN LA CIUDAD

Que nuestra ciudad va creciendo, es algo que ya hemos comentado mucho a través de estas columnas. Nuestra constante labor enalteciendo la obra que se viene llevando a cabo para hacer de Tarragona una ciudad digna de su pasado y acorde con las exigencias del presente y el futuro puede servir de guía y orientación para quienes deseen seguir paso a paso estas manifestaciones del crecimiento ciudadano.

Ayer tuvimos oportunidad de estar presentes en esta gozosa ceremonia que culmina toda nueva construcción. En la casa que se está construyendo en la Rambla —y que sería el último solar a edificar si no se hubiera derribado la antigua casa Ventosa— fue coronado con la tradicional "bandera" el décimosexto piso. Son muchos dieciséis pisos, pero creemos que ello ha de dar prestancia y señorío a la Rambla. Es el edificio del porvenir. Amablemente invitados por el encargado, señor Tomás, estuvimos en esta ocasión que marca otro hito en la superación de Tarragona contemplando, desde lo alto, el soberbio panorama.

Por otra parte, podemos anunciar que, anoche fue instalado en los salones del Sindicato de Turismo la maqueta del Eutyches. A partir de esta mañana, los tarraconenses podrán admirar el proyecto de la escultura que tallará, para nuestro Parque del Milagro, el escultor Ventura Ripollet, discípulo de Llimona, su predilecto en los últimos tiempos del maestro, autor de los monumentos a Maragall y Ausias March. Siguiendo la pauta que ya se marcó con las cuatro piezas de Viladomat en la Fuente del Centenario, Tarragona contará en breve con la obra de otro eximio tallista de Cataluña.

Otras noticias de interés hemos podido recoger, que de momento dejamos en silencio, a la espera de que el desarrollo de los acontecimientos hagan más oportuna su aparición. Digamos únicamente, que casi con seguridad empezarán hoy las obras de derribo de la manzana de casas situada en el cruce entre las calles de San José y Santa Tecla, para la construcción de un gran almacén destinado a una importante industria corchotaponera que se instalará en Tarragona a mediados del año entrante. De esta forma, a este caudal de aportaciones al engrandecimiento de Tarragona se sumará el estímulo industrial, del que tan necesitados estamos.

P E T R O F I L O .

HT\_28/12/1956\_0196





## 1957

“La noticia más importante de estos últimos días, concretada a nuestra ciudad, ha sido el fallo del concurso nacional de anteproyectos para la construcción de un edificio destinado a Gobierno Civil de nuestra provincia. Los proyectos presentados fueron quince, otorgándose el primer premio al que llevaba el lema; “Ana” del que abierta la plica, resultó autor don Alejandro de la Sota Martínez.”

Petrófilo, 27/02/1957, “Nuevo Gobierno Civil”.

Prosigue la mejora en las infraestructuras básicas. La electrificación del ferrocarril entre Reus y Tarragona mejora el servicio de pasajeros, y con ello salen a la luz más proyectos para la modernización de la estación de ferrocarril en Tarragona. Entrevías empieza a ser reconocida como la apuesta industrial de la ciudad, con permiso del auge del puerto y la ampliación de sus dársenas. Gracias al fallo del concurso sobre el nuevo edificio para el Gobierno Civil, Alejandro de la Sota tendrá la oportunidad de diseñar y dirigir la obra de uno de los edificios que mejor representa a la arquitectura moderna más contemporánea en España.



## PROXIMA INAUGURACION

El próximo sábado y con la asistencia del Director General de Ferrocarriles se procederá a la solemne inauguración de los trenes eléctricos entre Reus y Tarragona. En realidad, desde hace ya varios días, circulan normalmente entre ambas poblaciones convyes impulsados eléctricamente. Anteayer mismo una locomotora arrastraba un largo tren de mercancías compuesto de cincuenta y cuatro unidades. Las pruebas se han verificado con el mejor de los resultados y la puesta a punto de la obra, permite ya su plena inauguración. El plan de electrificación del llamado "ocho catalán", del que nos hemos ocupado en repetidas ocasiones, prosigue inintermitentemente y pronto, con el Reus-Mora la Nueva, finalizará la totalidad del proyecto. Para ello se trabaja en el citado tramo, tras las importantes obras de cobertura del túnel de la Argentera, efectuadas hace escasamente un año. Tales trabajos fueron impuestos para evitar las humedades y filtraciones, posibilitando el tendido del cable por el interior de la amplia galería. No sabemos a ciencia cierta cuando podrá inaugurarse el último tramo, pero lo adelantado de las obras, permiten augurar las mejores perspectivas para el presente año.

La electrificación de Barcelona-Tarragona, primero y la próxima Tarragona-Reus, es consecuencia directa de los trabajos de la doble vía y consiguiente paso, de los trenes expresos de Madrid-Barcelona por la capital. Aquella importante mejora, inaugurada por S. E. el Jefe del Estado, en junio de 1952, supone hoy la electrificación de la línea a la que seguirán después las obras de la nueva estación. Son etapas en orden a la resolución del problema ferroviario en Tarragona, de idénticas características al planteado en Reus. La desaparición de la estación Reus-Avenida, podrá ser una realidad inmediata merced al nuevo trazado de la doble vía, permitiendo después la prolongación de la Avenida de los Mártires que, a nuestro entender, es la única posibilidad que se le ofrece al Reus del año 2.000, para disponer de una Avenida propia de una gran capital. Contrariamente si taponan el actual trazado, mediante una calle más estrecha a iniciar, precisamente, en los terrenos ocupados por la estación actual, Reus habrá perdido una de sus mayores oportunidades. Tarragona, por otra parte, con la construcción de la nueva estación, ordena definitivamente la zona Este, la más hermosa de la ciudad. Para ello el Ayuntamiento ha consignado la cantidad de 2.000.000 de pesetas en calidad de contribución municipal, aparte el paso inferior a la playa del Milagro que asciende a medio millón de pesetas más. Pero sabedores de la importancia que tiene para la ciudad del futuro, consideramos muy lógica nuestra aportación. El próximo sábado, se habrá dado otro gran paso para mejorar ferroviariamente nuestra provincia. Son etapas de un largo proceso y la culminación de no pocos esfuerzos, felizmente superados. Congratulémonos de ello y hagamos votos para que el Reus-Mora, sea una pronta realidad.

P E T R Ó F I L O

HT\_09/01/1957\_198



▲ Proyecto de nueva estación de Tarragona. Fotomontaje

1952\_AFT\_01

## ESTACION "TERMINI"

Salvando las distancias, naturalmente, en Tarragona pronto dispondremos de una estación "Termini". Y al decir esto nos referimos a la estación ferroviaria que se levanta en Roma en uno de los lugares más centricos de la capital. Porque tanto en nuestra Ciudad como en la gran urbe, se dan las mismas circunstancias. La estación romana, popularizada en tantas cintas cinematográficas, arquitectónicamente hablando es fruto de las inquietudes de nuestra época. La nuestra, de estilo funcional, será también reflejo de esta renovación artística que de día en día, gana mayor número de adeptos. En Roma, muy cerca de la "Termini", se levanta un foro; la nuestra, a escasos metros, tendrá un anfiteatro. Así como el viajero que llega a la Ciudad Eterna, se encuentra gratamente sorprendido por las ruinas que parecen darle la bienvenida, así también quienes se desplacen a Tarragona, hallarán el bello marco de un anfiteatro reconstruido. De ahí la importancia que tiene para nosotros presentar decorosamente tales ruinas que forman ya parte integrante de la urbanización de la Ciudad. Con aquella zona viene sucediendo lo que en el resto de los alrededores de la población. Hace escasamente diez años, los informes montones de escombros procedentes de la voladura de la antigua Iglesia de Santa María del Milagro, invadían el área del monumento, del que solo sobresalían los restos de la gradería, en gran parte cegada por el camino que la cruzaba. Fue preciso desviar el camino y emprender el rescate definitivo de las tres caveas, para cerciorarse de las posibilidades del Anfiteatro. La labor realizada por la "Fundación" y los "Amigos", ha sido ardua pero algún día Tarragona sabrá reconocer este sistemático trabajo realizado al correr de los años últimos. Por lo que a los "Amigos" afecta, parecían que a la cultura primera —iniciada precisamente el día 19 de abril de 1953— seguiría un abandono olímpico, tan pronto aquellos entusiasmados se hubieran apagado, pero la verdad escueta es que están dando rienda a una de las empresas arqueológicas más importantes de las emprendidas por la Ciudad.

La construcción de la estación será el espaldarazo definitivo en orden a la revalorización del Anfiteatro. El proyecto está totalmente terminado y en la estructura del nuevo edificio han sido introducidas algunas modificaciones. Parte de los servicios inherentes a una estación permanecerán en el viejo edificio actual. Esta medida ha sido impuesta por el Ministerio de Obras Publicas a fin de rebajar la cuantía del presupuesto, ya de por sí elevado, dadas las muchas construcciones complementarias que impone su emplazamiento. Terminado el proyecto por la 2.ª Jefatura y Construcción de Ferrocarriles, de comun acuerdo con nuestros servicios técnicos municipales, es probable el pronto comienzo de las obras. El Ayuntamiento aporta la cantidad de dos millones, además de las quinientas mil pesetas a que asciende la construcción del paso inferior de acceso a la Playa del Milagro.

Con ello la estación "Termini" puede ser una realidad, hecho que tornaría nuestras viejas aspiraciones —¿quién no se acuerda de la Estación Central?—, resolviendo a la par la totalidad de nuestros problemas ferroviarios.

P E T R Ó F I L O

ACL\_24/01/1957\_199



## UNA GRAN FACTORIA

En la última sesión plenaria de la Diputación se acordó eximir de ciertos impuestos a la empresa "Hidronitro Española S.A.", en atención a que había elegido Tarragona como lugar más indicado para levantar su nueva factoría. Siguiendo la política de facilidades a aquellas industrias que se instalen en nuestra Provincia, la Corporación Provincial estimó conveniente acceder a lo solicitado por la Empresa. Como recordarán nuestros lectores, hace ya tres o cuatro años apareció un decreto disponiendo la instalación de Hidronitro en nuestra ciudad, dada la circunstancia de que la empresa fué en su día declarada de interés nacional. El móvil de su instalación en Tarragona no es otro que, a la serie de ventajas que supone levantar una fábrica en la misma zona portuaria, se le ofrece las amplias perspectivas de un gran mercado de consumo cual es nuestra extensa zona agrícola. "Hidronitro" dedica sus actividades a la fabricación de abonos para la agricultura y en las instalaciones de Tarragona obtendrá ácido sulfúrico y sulfato amónico. Para llevar a la práctica la realización de su plan, dispone de un crédito norteamericano de 1.800.000 dolares, con los cuales le ha sido posible adquirir varias partidas de maquinaria en Alemania, Estados Unidos y en nuestro propio país. No hace muchos meses, fué descargado en el puerto la mayor parte del utillaje que hoy se halla convenientemente almacenado, para proceder después a su montaje definitivo.

La nueva industria será levantada en la desembocadura del Francolí —parte de los solares de la Alquimia—, habiéndose adquirido otros terrenos en los llamados "Entreverjas" —comprendidos entre las líneas ferroviarias de Tarragona-Valencia y Tarragona-Reus—, a fin de completar el plan de instalación. El plazo previsto para el funcionamiento de la fábrica es de veintidos meses a partir del día 1.º de los corrientes. Actualmente se está trabajando en los montajes de diversas naves, aportando su ayuda técnica y material la fábrica de Monzón, perteneciente a la misma Empresa.

Hasta aquí cuantos datos hemos podido recoger respecto a esta industria que en un plazo de dos años se incorporará al quehacer de la Ciudad. La zona del pequeño estuario del Francolí y sus alrededores poco a poco se verá ocupada por diferentes industrias que eligen a Tarragona como lugar más indicado para el desarrollo de sus actividades. La magnífica situación de que goza, respecto al litoral levantino; el hecho ciertamente importante de estar directamente enlazada con Barcelona y Madrid; la proximidad de una gran zona industrial y el mismo puerto, son factores que influyen mucho en las decisiones de las empresas. De ahí que gradualmente veamos surgir nuevas fábricas —"La Ceratona", "Abelló, Oxígeno Linde", ampliación de la Tabacalera— a las que seguirán otras que se han interesado por nuestra Ciudad.

P E T R O F I L O

HT\_26/01/1957\_0200



△ Aliada Química S.A. Vista aérea

1959\_AFC\_08

## Nuevo Gobierno Civil

La noticia más importante de estos últimos días, concretada a nuestra ciudad, ha sido el fallo del concurso nacional de anteproyectos para la construcción de un edificio destinado a Gobierno Civil de nuestra provincia. Los proyectos presentados fueron quince, otorgándose el primer premio al que llevaba el lema: "Ana" del que abierta la plica, resultó autor don Alejandro de la Sota Martínez. Fallado el concurso, al arquitecto galardonado se le ofrece un plazo de tres meses para la confección definitiva del proyecto. Después, dependerá del Ministerio de la Gobernación, la adjudicación de las obras para llevar a la práctica la construcción del edificio. Exactamente igual que ha sucedido con la nueva Delegación de Hacienda. Como todos sabemos, nuestro Ayuntamiento cedió en su día al Estado el mejor solar de la plaza de la Imperial Táraco cual el limitado por la actual Avenida de Pío XII y carretera de Valls, teniendo en su parte trasera una calle en proyecto, frente por frente del edificio de la Escuela de Trabajo. El inmueble, de modernas líneas cual corresponde a las inquietudes arquitectónicas de nuestra época y la estructura de la misma plaza, formará un bloque aislado que se alzará en el lugar mejor escogido, formando una espléndida perspectiva, según se desciende por la Avenida del Conde de Vallengano.

Por otra parte también el Ayuntamiento cedió otro de los mejores solares para la construcción de la Jefatura del Sector Aéreo. Aun cuando desconozcamos el estado de las gestiones en orden a la construcción del citado inmueble es de suponer que no tardará en levantarse sobre todo teniendo en cuenta la importancia que va adquiriendo el aeródromo de Reus, ante las perspectivas de su ampliación. Relacionados con estos dos grandes edificios que tanta presteza deberán conferir a la Imperial Táraco, la Corporación Municipal aprobó en su día el proyecto de urbanización de la prolongación de la Rambla hasta el cruce de la calle de la República Argentina, incluyéndolo en el presupuesto extraordinario. Finalmente los trabajos para la construcción del nuevo puente sobre el río Francolí prosiguen su curso, trabajándose actualmente en la excavación sobre el lecho del río para asentar en su día los pilares de la obra. Significa esto que la nueva Avenida hasta el Francolí entra de lleno en el capítulo de las realidades. Si bien deberá demorarse hasta tanto el puente no esté definitivamente concluido, ambas obras se complementan y relacionan con el futuro de la Plaza de la Imperial Táraco, de la que el nuevo edificio del Gobierno Civil, sin duda, constituirá una de sus piezas fundamentales.

P E T R O F I L O

HT\_27/02/1957\_203



## MEJORA FERROVIARIA

A partir del próximo día 2 de junio los trenes expresos de Bilbao pasarán por nuestra ciudad. Esta es la noticia que nos fué facilitada ayer por el alcalde, señor Sanromá Anguiano, con una carta del director general de la RENFE, señor García Lomas, que dice textualmente así: "Me es muy grato manifestarle que a pesar de las dificultades de circulación todavía existentes en la estación de Tarragona para que pueda absorber el tráfico de trenes de viajeros y aún de mercancías, que las fuerzas vivas de esa capital nos tienen interesado, hemos previsto que a partir del día 2 de junio próximo efectúen su paso por Tarragona los trenes expresos Bilbao-Barcelona números 816/815". A la vista de ello sólo nos cabe felicitar a nuestras autoridades y corporaciones por esta nueva mejora ferroviaria que viene a culminar una larga etapa de gestiones, infatigablemente sostenidas al correr de los meses últimos.

Es evidente que, ferroviariamente hablando, Tarragona ha alcanzado una categoría mayor a partir del paso de los directos, hace cinco años. Precisamente en nuestra estación confluyen ahora las dos líneas más importantes de España cuales son la de Valencia-Barcelona y Barcelona-Madrid. La gran mejora que significó la terminación de las obras de la doble vía Reus-Tarragona, viene demostrada por hechos tan importantes cual es la electrificación, inaugurada precisamente hace un año y el proyecto de nueva estación, recientemente concluido. Al primitivo proyecto tuvieron que hacerse algunas modificaciones, interesadas por la propia RENFE y hoy está a punto para que el Ministerio de Obras Públicas, disponga la subasta de las obras. Por parte del Ayuntamiento se le exige una aportación cifrada en dos millones de pesetas, consignadas en el presupuesto extraordinario en curso de tramitación, aparte las obras del paso inferior para comunicar con la playa del Milagro, que asciende a medio millón de pesetas más. Es un esfuerzo municipal que tendrá la contrapartida de una definitiva ordenación de nuestra zona. Este, íntimamente relacionada con la urbanización de la playa y Punta del Milagro, que nuestros lectores conocen ya gradualmente y a medida que mejoren las condiciones ferroviarias nuevos convoyes podrán circular por la línea, a los que no son ajenos los trenes-tranvía con una capacidad de 635 plazas y para trayectos cortos que la RENFE ha encargado a talleres nacionales y extranjeros.

PETROFILO.

HT\_25/05/1957\_207

## Importante empresa en nuestra ciudad

No sé si recordarán ustedes que hace algún tiempo nos referíamos en una de nuestras crónicas a las posibilidades de instalación en Tarragona de una refinería de aceites importados. Hubo sus inconvenientes respecto a la adquisición de terrenos y pareció diluirse la cuestión pues, según tenemos entendido, mediaban otros intereses. En síntesis, se trataba de establecer en nuestro puerto una zona destinada a la descarga de aceites, que a su vez serían transportados, mediante un pequeño oleoducto, al otro lado de las orillas del Franco. Exactamente igual que viene haciendo la CAMPSA, pero con la salvedad de que la gasolina llega refinada a Tarragona y en cambio lo serían en crudo las grasas importadas. Las dificultades surgidas, hicieron que la empresa interesada desistiera de su empeño. Pero como sea que prosiguieron satisfactoriamente las gestiones cerca de "Edegrasa" —que este es el nombre de la empresa a que nos referimos—, se ha conseguido si no la realización de la totalidad del importante proyecto, al menos la instalación en la zona portuaria de los depósitos de recepción. A tal efecto una delegación de tan importante empresa visitó recientemente al alcalde de la ciudad y al ingeniero director de la Junta de Obras del Puerto, para tratar todo lo relativo a la construcción de tales depósitos e instalaciones complementarias, pues ha sido elegido el puerto tarraconense como el receptor de los aceites crudos importados en su totalidad de los Estados Unidos. Las ventajas que ello supone no es preciso destacarlas ya que las refinerías de aceite existentes en el Este de la península se surtirán de la materia prima llegada a través de nuestra zona portuaria. Y nada de particular tendría que, con el tiempo y según sean la marcha de tales actividades, se levantara la gran refinería, pues téngase en cuenta que el consumo de grasas vegetales adquiere de día en día mayor importancia entre la población.

Relacionado con los astilleros que se construyen en terrenos de la antigua "Unión Naval de Levante", es probable que antes de fin del presente año se ponga en las nuevas gradas la quilla para un buque de estructura metálica de quinientas toneladas de registro bruto. Inauguradas las nuevas instalaciones, pronto la construcción de buques será simultánea con la reparación de veleros y construcción de barcas de pesca, pues la capacidad de las gradas existentes permitirá la realización de tales trabajos.

PETROFILO

ACL\_14/06/1957\_208



▲ Campsa. Vista desde una masía próxima

1960\_AFC\_03



## Industrialización de la Ciudad

En las últimas declaraciones del Alcalde de la Ciudad don Rafael Sanromá publicadas el pasado domingo, fué formulada una pregunta del más vivo interés, cual es el proceso de industrialización de la Ciudad. Repetidas veces hemos insistido sobre este tema y hoy, a la vista de las manifestaciones de nuestra primera Autoridad Municipal, podemos concretar detalles y pormenores, debidamente especificados por el Sr. Sanromá Anguiano.

Actualmente en Tarragona somos testigos presenciales de la instalación de dos grandes factorías cuales son la "Hidronitro Española" en terrenos de "La Alquimia" y la "Inquieta" al final de la calle Real. La primera, dedicada a la producción de ácido sulfúrico y sulfato amónico y ésta última a la fabricación de alcohol. Asimismo se encuentra en periodo de ampliación la fábrica de conservas "Salvador Vidal Pons", cuyas nuevas naves están previstas para el envasado del melocotón conjuntamente con la conserva del pescado, en pleno funcionamiento. Tampoco debemos olvidar la Fábrica de Tabacos, nuestra primera factoría, con una plantilla que alcanza los mil operarios y cuyo proceso expansivo no está terminado ni mucho menos, dadas las grandes posibilidades de los amplios locales y almacenes que ocupa.

Pero con ser esto muy importante, pasa ya en el capítulo de las realizaciones en curso de ejecución, cuando a todos nos interesa los planes para el futuro inmediato. Digamos ante todo que el Ayuntamiento, con muy buen acierto, adquirió una considerable extensión de terrenos cerca de la Universidad Laboral, hecho este que ha evitado la especulación, al propio tiempo que facilitando el asentamiento de nuevas industrias, pues la Corporación, por ser la Ciudad misma, no persigue ningún afán de lucro y, como es lógico, solo desea y fomenta la prosperidad de Tarragona. Partiendo de esta base importantísima aunque no pregonada por medio otros intereses que hubieran podido a los de la Ciudad, la atracción de nuevos centros de producción y trabajo no se ha hecho esperar. Así el Alcalde nos anunciaba en sus declaraciones la instalación de "Industrial Acerbi", dedicada a la fabricación de equipos para el transporte de mercancías en grano, polvo y líquido y producción de botellas metálicas para la distribución de gas butano. Lo propio podemos manifestar con respecto a "Iberica del Carbone", empresa que adquirió el antiguo mercado del puerto y que en breve va a ser totalmente reformado para adoptarlo a la fabricación de envases de papel y "Eddigrasa", sociedad anónima concesionaria de la descarga de aceites de importación a través de nuestro puerto. Unense a ello los trabajos de ampliación que lleva actualmente a cabo "Ceratonía" en su fábrica de la carretera de Valencia y el proyecto de instalación de una Central eléctrica, de conformidad con las disposiciones de la Superioridad que ordenan la construcción de estas centrales en poblaciones de un determinado número de habitantes.

Estas son las perspectivas de industrialización que ofrece la Ciudad, a las que tampoco son ajenas dos circunstancias capitales cuales son el tendido de la línea de la ENHER, desde Pont de Armectera y la electrificación de la línea ferroviaria de Barcelona. Si la primera de las realidades, ofrece el fluido y la necesaria energía, esta segunda representa, a la larga, la expansión del complejo industrial de Barcelona hacia las poblaciones de nuestro litoral. — P E T R O F I L O.

ACL\_27/09/1957\_212

## INDUSTRIALIZACIÓN DE LA CIUDAD

A juzgar por las noticias que vamos recibiendo, el proceso de industrialización de nuestra ciudad se desarrolla favorablemente. En la última sesión de la Comisión Municipal Permanente, se nos anunciaba la próxima instalación de una fábrica destinada a la construcción de remolques, hotellas de gas butano y accesorios de vehículos. Asimismo se hacían públicas las gestiones que se llevan a cabo para construir en Tarragona una fábrica para la obtención de ácido sulfúrico. Si Vdes. observan el desenvolvimiento ciudadano comprobarán enseguida que falta mano de obra con que hacer frente a la cada día más acusada demanda. Esta circunstancia queda enseguida reflejada en los jornales, cada día más altos, precisamente por esta falta. Cuando hace solo diez años era fácil encontrar en nuestra ciudad una muchacha para el servicio doméstico, este hecho es hoy casi imposible so pena de resignarse a pagar un buen sueldo. Ello nos place porque demuestra una elevación en el nivel de vida, hecho este que, a su vez, se traduce en un mejor bienestar. Las fábricas que funcionan actualmente en Tarragona absorben la mayor parte de la mano de obra, como lo demuestra el hecho de que sobre todo en el ramo femenino, son muchas las mujeres que se desplazan de los pueblos inmediatos para trabajar en la capital. Y nada digamos de la Tabacalera que incluso ocupa operarios residentes en Reus, ante la imposibilidad de hallarlos en Tarragona. La industrialización es lenta pero lo suficiente importante para transformar la ciudad en pocos años. Aquella Tarragona muerta, sin pulso, que arrastraba una lánguida existencia; aquella población estática, donde existían muchos pobres y unos pocos ricos, se convierte hoy en un núcleo urbano en franca expansión y progreso. Para demostrar cuanto decimos, solo rogamos a nuestros lectores se den un paseo por la zona de ensanche y comprobarán el auge de la construcción. Es este el signo más evidente de que la Ciudad acusa el impacto de la industrialización, pues la agricultura, está exactamente igual como hace muchos años. El término municipal es pobre, ya que aparte las huertas del Francolí, el resto es garriga y roca, con algunos cultivos de secano. Pero poseemos el mar del que el puerto y el barrio marítimo del Serrallo son su mejor exponente y una serie de factorías, multiplicadas de unos años a esta parte. No ha mucho dimos cuenta de la marcha de algunas de las fábricas en curso de instalación y otras industrias que amplían sus secciones y utillaje. Con aquellas otras empresas que han adquirido firmemente terrenos, son en total catorce nuevas industrias que en un futuro próximo comenzarán a funcionar en nuestra Ciudad. Los motivos no son otros que terrenos baratos, electricidad casi a pie de fábrica, buenas comunicaciones, proximidad del puerto y una tendencia a descongestionar Barcelona y su zona industrial, cada día más saturada y con mayores problemas. Nuestra ciudad lleva una buena marcha. Es acompañada para no crear complicaciones pero lo suficiente firme para aspirar a una mayor importancia demográfica.

P E T R O F I L O

HT\_05/12/1957\_214



VISTA GENERAL DEL PUERTO DESDE EL MAR EN 1957

△ Puerto. Vista general desde el mar

1957\_APT\_03





## 1958

“Pero es el caso que deberemos realizar el esfuerzo preciso para que Tarragona, disponga de un gran acceso de características parecidas a la Diagonal de Barcelona, si bien, como es lógico, de dimensiones más reducidas. La nueva avenida del Francolí tendrá pues treinta y cinco metros de ancho –dos más que nuestra Rambla– con una amplia calzada central, separada por dos paseos a ambos lados que, a su vez darán paso, a otras dos calzadas y amplias aceras.”

Petrófilo, 05/07/1958, “La avenida del Francolí, una pronta realidad”.

Prosiguen las noticias de más implantaciones industriales en la ciudad, básicamente en Entrevías. El tráfico portuario se encuentra próximo al millón de toneladas, doblando a las procesadas en 1950. Empieza a tomar forma la conexión de la ciudad con su poniente a través de la avenida del Francolí, actual avenida de Roma, que recibe las primeras aportaciones económicas para su construcción. Un proyecto recogido en el Plan Monravà de 1960 y que se quiso equiparar al nuevo tramo noroeste de la avenida Diagonal de Barcelona en cuanto a la mejora de los accesos a la ciudad se refiere.



# 900.000 TONELADAS

Otra buena nueva nos trae 1958: el Puerto ha rebasado las 900.000 toneladas de tráfico, en el transcurso del año que acaba de fencer. Quienes siguen atentamente la marcha del tráfico portuario, comprenderán enseguida el auge experimentado por nuestro Puerto de unos años a esta parte. Desde 1931 en que alcanzó la cifra récord de 599.592 toneladas, nuestra guerra primero y la conflagración mundial después, redujeron la dársena a una actividad prácticamente nula. Sólo cabotaje nacional y algún otro buque extranjero, eran las únicas visitas que el puerto recibía. Con la venida de la paz y la consiguiente normalización del comercio mundial, pronto nuevas actividades insuflaron de mayor vitalidad toda la zona. El siguiente estado estadístico que ofrecemos a continuación, nos relevará a nosotros de cualquier comentario:

Año 1950.....	484.023 toneladas
" 1951.....	480.479 "
" 1952.....	563.701 "
" 1953.....	614.422 "
" 1954.....	680.134 "
" 1955.....	721.559 "
" 1956.....	818.198 "
" 1957.....	920.000 "

Estos números constituyen la plasmación exacta de todas las actividades desarrolladas en estos siete últimos ejercicios. Naturalmente que las anunciadas 920.000 toneladas pueden sufrir alguna ligera modificación, pues los datos no son todavía definitivos y es más probable que superen todavía la cifra apuntada. Sin embargo, el hecho real es que nos estamos aproximando al millón de toneladas, cifra previsible para 1958, teniendo en cuenta factores tan importantes cuales son la puesta en marcha de la fábrica de "Hidronitro", con una producción calculada en 30.000 toneladas de sulfato amónico y la importación de grasas vegetales a través de "Edregressa", empresa constituida últimamente y que ha escogido el Puerto de Tarragona como estación receptora. Cabe también destacar por su importancia las remesas de tabaco en rama que una vez elaborado en nuestra Fábrica es reexpedido en gran parte por vía marítima. Tampoco debemos olvidar el tráfico ferroviario a través de la doble vía Reus-Tarragona, que ha derivado hacia nuestro Puerto, mercancías que con anterioridad a 1952, seguían otras rutas.

La feliz circunstancia de este aumento en el tráfico, que la Ciudad acusa beneficiosamente en todos los órdenes, coincide también con la pronta terminación de los trabajos de ampliación de la zona de atraque. El muelle del "Martell", ha dejado de ser la centenaria dedicada exclusivamente a la descarga de petróleo y explosivos, pues está previsto el traslado de carbones y abonos, despejando los muelles de Levante y Paralelo para otras operaciones y menesteres. La estructura del puerto puede absorber mayor tráfico y es de prever que, según se ofrecen las perspectivas, sobrepasamos pronto el millón de toneladas. La exportación de almendra, avellana y vinos, unido a la importación de carbones y carburantes, han sido factores decisivos en estas 100.000 toneladas que acusa en más el tráfico portuario. Hacía muchos años que no se había exportado tanto fruto seco ni tanto vino. De ahí los precios remuneradores de ambos productos agrícolas y el activísimo trabajo registrado en nuestros muelles. — PETRÓFILO.

HT\_04/01/1958\_215

# PROCESO DE INDUSTRIALIZACIÓN

I  
En una de nuestras últimas crónicas, nos referíamos al proceso de industrialización que experimenta nuestra Ciudad. Hoy, con la posesión de datos más fehacientes y exactos, anticiparemos el número de industrias incluidas en el susodicho proceso. Por de pronto vamos son los factores que influyen en ello, pero los más importantes podemos enumerarles de la siguiente forma:

a) Expansión de Cataluña en general y en particular Barcelona y su zona de influencia, como consecuencia de la revalorización de terrenos y falta de mano de obra. La Ciudad Condal tiene un obstáculo natural que limita su crecimiento cual es el Tibidabo y, a la larga, las Costas de Garraf. A medida que la ciudad se expande, aquellos terrenos, todavía libres, adquieren mayor valor, hasta el punto de que resulta hoy imposible comprar solares para construir o ampliar una planta industrial, por su elevado coste.

b) Dificultades para la obtención de energía eléctrica, dada la saturación de industrias, que sobrecargan en excesivo las redes de distribución.

c) Contrariamente a estos impedimentos, nuestra Ciudad ofrece terrenos en muy buenas condiciones, gracias a la magnífica previsión del Ayuntamiento que adquirió una extensa finca entre las vías del ferrocarril de Valencia y Reus.

(d) Merced a la línea de alta tensión, instalada por la ENHER y que nuestro Gobernador Civil supo alcanzar del Instituto Nacional de Industria, es posible a las industrias, disponer de electricidad prácticamente a pie de fábrica.

(e) La buena situación de Tarragona, con la proximidad del puerto en pleno auge y desarrollo, y las líneas electrificadas, que sitúan Barcelona a una hora y media de tren.

Estas son las causas cuyos efectos se proyectan ya sobre el cuerpo social de la Ciudad. Para que nuestros lectores tengan una idea exacta, relacionaremos las industrias que actualmente amplían, aquellas otras que construyen y las empresas que han adquirido terrenos en firme para levantar sus fábricas:

## AMPLIANDO

"Tabacalera S.A.", con la instalación de diverso utillaje para aumentar la producción de sus labores.

"Fábrica de Conservas de Salvador Vidal Pons", construcción de una segunda nave con ensayos para la fabricación de conservas vegetales.

"Aibiac S.A.", instalación de una máquina de imprimir hojalata, aparte varias naves para la fabricación de crema del calzado y detergentes.

"Ceratonia S.A.", construcción de otra nave por la parte trasera de la factoría, para la obtención de productos derivados del garrofin.

"CAMPSA", instalación de nuevos depósitos, a consecuencia del aumento que experimenta el país en el consumo de carburantes.

"Vinícola Ibérica", construcción de nuevos departamentos con fachada en la Calle Real, dado el volumen adquirido en la exportación de vinos.

Mañana proseguiremos la relación anunciada que comprende las fábricas en curso de construcción y aquellas otras factorías cuya instalación en nuestra Ciudad es cuestión de poco tiempo, unas porque han comprado ya los terrenos o las otras porque se halla en trámite el correspondiente permiso de instalación.

PETRÓFILO

HT\_19/04/1958\_218



# NUEVAS FABRICAS

y II

Exigencias de espacio, pues sobrepasamos en mucho lo normal en nuestros artículos y comentarios, nos imposibilitaron terminar la crónica que, sobre el proceso de industrialización de la Ciudad, escribimos en la jornada última.

Hoy publicamos la segunda parte, con la seguridad plena de que será bien acogida por los tarraconenses, dada su importancia para el futuro de la población. He las industrias en plan de instalación o con intereses en la ciudad, como consecuencia de la compra de terrenos:

## EN CONSTRUCCION E INSTALACION

"Hidronitro S.A.", para la fabricación de ácido sulfúrico y sulfato amónico, en la desembocadura del Francolí,

"Inquiresa", empresa filial de la CROS, para la obtención de alcohol, en la calle Torres Jordi.

"Taller de Antonio Rovira Navarro", dedicado a la confección de prendas de caballero y niño, en la calle de Apodaca.

"Ibérica del Carbión S.A.", para la fabricación de cartonajes en el antiguo Mercado del Puerto, en la calle de la Paz.

Astileros "Garcimar S.A.", que, una vez en funcionamiento, permitirá la construcción de buques de estructura metálica.

"Bálsells S.A.", fundición de hierro y fabricación de piezas del mismo metal, en terrenos próximos a la Universidad Laboral.

"Edelgrassa", instalación de depósitos en el muelle del Transversal para la recepción de aceites crudos procedentes de importación.

"Briquetas G. M. P. B.", en periodo de construcción para fabricar vigas pretensadas, en la carretera de Valencia.

## CON TERRENOS ADQUIRIDOS

"Industrial Acerbi", compañía italiana con capital español para construir silos metálicos, remolques, botellas de gas butano y otras piezas metálicas.

"Industrial Reycon S.A.", para la fabricación de accesorios y recambios de automóvil.

"Galletas Loste", empresa destinada a la fabricación de productos alimenticios.

"Electroquímica Masso", para la fabricación de productos químicos.

"Cori S.A.", construcción de maquinaria en general y

"Cerámicas Ustrell S.A.", hófila para fabricar materiales de construcción.

Estas son las empresas que participan en este proceso de industrialización que comentamos. Existen otras industrias en perspectivas que, de momento, la más elemental discreción, en defensa de los intereses de la Ciudad, nos aconseja silenciar. A medida que vayan cristalizando sus propósitos, los anunciaremos como en realidad merecen, toda vez que la marcha expansiva de la población permite augurar un mayor bienestar y riqueza para todos sus habitantes.

PETROFILO

HT\_20/04/1958\_219



△ Tarragona. Vista aérea de los polígonos industriales

1959\_AFC\_05

# La estación ferroviaria

Según declaraciones de la Alcaldía, en la última sesión de la Comisión Municipal Permanente, la Dirección General de Ferrocarriles ha manifestado que, por ahora, resulta imposible acometer la obra de la nueva estación, por dificultades de índole económica. Como recordarán nuestros lectores, en el presupuesto extraordinario concertado entre el Ayuntamiento y el Banco de Crédito Local, figuraba una partida de dos millones y medio de pesetas, en calidad de aportación de la Ciudad, para la construcción de la nueva estación de ferrocarril. Puesto en marcha el presupuesto —dentro de poco será convocada la subasta de varias obras—, la Corporación Municipal, debía saber a que atenerse sobre el particular, toda vez que debía retener la cantidad citada de 2.500.000 pesetas con sus correspondientes intereses. Formulada la consulta, la contestación ha sido clara y concisa, toda vez que hay órdenes de no iniciar nuevas obras, mientras no quede enjugada la deuda existente. Por ahora pues, la estación continúa siendo una entelequia para nosotros, si bien es de esperar que, algún día, le corresponda el turno a Tarragona, habida cuenta de lo viejo y cochambroso del edificio actual.

Pero esto no obsta para que el proyecto de urbanización de la Playa del Milagro, entre en los planos de una realización inmediata. Aunque íntimamente ligado a la nueva estación, delimitando terrenos, puede conseguirse la tan necesaria ordenación de la Playa y Punta. Para ello el Ayuntamiento consignó en el presupuesto extraordinario la cantidad de 3.500.000 pesetas y el proyecto está virtualmente terminado. Si todo el plan de mejoras se desarrolla de conformidad con lo previsto, entre el presente año y el venidero la Playa puede quedar ultimada. Es una zona natural de muchas posibilidades y que sólo requiere el inteligente esfuerzo del hombre para revalorizarla convenientemente. Con la carretera de acceso, perpendicular a la vía del ferrocarril y que enlaza con la carretera de Barcelona y la construcción del Balneario, casetas para el baño, bar y restaurante, piscinas y lugares destinados a estacionamiento de coches, el Milagro se transformará en la Playa de moda de la población. Sobre las restantes playas de nuestro término municipal, tiene la ventaja de su proximidad al casco urbano —cinco minutos desde Roger de Lauria— y la facilidad con que puede desplazarse uno. Sólo resta acometer cuanto antes la necesaria obra de reforma, para comprobar que estamos en lo cierto en nuestras manifestaciones. El público rehuye el Milagro por su mal estado. El día que la Playa se nos ofrezca con todos los encantos urbanísticos, hoy diseñados sobre el papel, el éxito será seguro y sobrepasará los cálculos más optimistas. Por esto nos urge, arreglar cuanto antes la cuestión aún a trueque de que la estación no es, todavía fruta madura.

PETROFILO

HT\_25/04/1958\_220



△ Tarragona. Barracas en entreciós de la playa del Miracle

1954\_AFT\_05



## LA AVENIDA DEL FRANCOLI

El Boletín Oficial de la Provincia, correspondiente al pasado día 18, domingo, publicaba un anuncio de la Jefatura de Obras Públicas, referente al plan de modernización de carreteras y que, textualmente dice así: "Visto lo prevenido en el Decreto de 25 de abril último, con arreglo a lo dispuesto en el artículo 7 de la Ley de 7 de abril de 1952, se abre información pública sobre el proyecto de accesos al nuevo puente sobre el río Francolí en esta capital, por lo que, durante el plazo de treinta días hábiles, contados a partir de la fecha de inserción del presente anuncio, podrán presentarse por los particulares y entidades interesadas, las reclamaciones u observaciones acerca del mismo que estimen pertinentes, precisamente por escrito y ante esa Jefatura de Obras Públicas, donde se halla de manifiesto el referido proyecto". Según nuestras noticias, es de esperar que en un plazo de tiempo relativamente breve, aparezca el anuncio de subasta de la Avenida del Francolí que enlazará la Plaza de la Imperial Tàrraco con el nuevo puente, de una parte y de la desviación de la carretera de Valencia a la altura de la que condujo a la Universidad Laboral, de otra. Dicho en otras palabras, el proyecto, que comprende el nuevo puente y sus correspondientes accesos, incluido todo ello en el Plan de Modernización, actualmente en plena ejecución; entra de lleno en el capítulo de las realidades inmediatas. Obras Públicas, como es lógico, construirá los terraplenes que afectan a la anchura reglamentaria de la carretera, mientras el Ayuntamiento deberá realizar el resto hasta alcanzar los proyectados 35 metros. Se perfila pues el acceso a Tarragona, según se viene de Valencia —entrada de gran capital— con el esfuerzo y aportación ciudadana, debidamente consignada en el Presupuesto Extraordinario, cuya partida asciende a 5.760.000 Ptas. Comprende ésta la construcción de cloacas, red de conducción de aguas y demás servicios, aparte las correspondientes aceras y bordillos y la indemnización debida por la expropiación de las huertas afectadas por la nueva urbanización. Claro está que aún a sabiendas de quedarnos sin huerta dentro de unos años, los solares resultantes de la construcción de la Avenida, serán supervalorizados, pues no se nos escapa la tendencia expansiva del casco urbano hacia aquella zona y lo inmejorable de la situación, en una carretera que, en tráfico rodado, es la más importante de nuestro país.

Para suerte nuestra, coincide el anuncio de Obras Públicas con la libre disposición por parte del Ayuntamiento de los créditos necesarios para realizar la obra. De esta forma será posible construir la gran avenida —una pequeña Diagonal barcelonesa—, sin aquellos equilibrios y falta de medios, que no de propósitos, que tantas veces ha hecho fracasar las mejores intenciones. Nos hallamos en el umbral de una obra de incalculables consecuencias para Tarragona, pues define y delimita claramente la ciudad del futuro. Todo está en marcha y es de esperar que el plan proyectado llegue a buen término, pues el anacronismo del puente actualmente en servicio, no constituye solo un peligro sino también un motivo de preocupación. Imaginense por unos momentos, una avería en la calzada que exige una reparación y suspensión del tráfico, por espacio de solo veinticuatro horas y obtendrán la respuesta.

P E T R O F I L O

HT\_21/05/1958\_224

## La Pirelli en Tarragona

La gran noticia de hoy la constituye la firma de la escritura de adquisición de terrenos por parte de la Empresa Pirelli para construir en Tarragona la más importante factoría de las que posee en España. Hacia algunos meses que veníamos siguiendo paso a paso las gestiones comprendidas, delicadas gestiones en verdad porque mediaban intereses ajenos a los nuestros y que exigían la más absoluta de las reservas. La Pirelli en Tarragona viene a representar una riqueza que se nos ofrece en forma de una magnífica industria y cuyos frutos serán pronto cosechados. En nuestra Ciudad, actualmente testigo de un importante proceso de industrialización, hay que destacar varios factores que influyen poderosamente en ello. Aparte las comunicaciones y proximidad de puerto, son la posibilidad de obtener la electricidad a pie de fábrica y terrenos baratos, lo que aconseja a las empresas su instalación entre nosotros. El tendido de la línea de la ENHER desde Pont de Arnertera a la Universidad Laboral, alcanzada merced a las gestiones de nuestro Gobernador Civil y la compra por el Ayuntamiento de una gran línea, entre las vías de Valencia y Reus, que está siendo enajada a diversas empresas, hace que en estos instantes importantes elijan nuestra Ciudad como el lugar más indicado y que mayores ventajas ofrece. De ahí esta transformación que está sufriendo aquella zona que, en un mañana muy próximo, constituirá un amplio e importante complejo industrial.

Concretando nuestro comentario a la instalación de la Pirelli diremos que la línea adquirida tiene una superficie de 18.000 metros cuadrados, formando 240 metros de fachada con la carretera de la Lateral. Limita con la Union Azufrera y la vía del ferrocarril, por uno de los lados y con el "Mas de la Brossa" —de ahí nuestra crónica del pasado sábado— y carretera de Valencia por otro. Durante los tres últimos meses se ha trabajado en la perforación de unos pozos; pues la Empresa exigía como condición previa para instalarse un aforo de 100.000 litros de agua por hora. Pues bien, ambos pozos han dado un resultado excelente, manan 57.000 y 50.000 litros respectivamente o sea 7.000 litros más de los requeridos. Culminada la gestión de adquisición de terrenos en la que el Delegado de la Alcaldía, don Antonio Salas ha tenido una feliz y decisiva intervención, la Pirelli se dispone a iniciar prontamente los trabajos habiendo sido encargados los correspondientes proyectos para la construcción de la factoría. Habrá una labor previa de explanación de terrenos y una vez los solares se hallen en las debidas condiciones (comenzarán a levantarse las diferentes naves y pabellones cuya primera fase supone una inversión de 200 millones de pesetas. Existe el propósito de que la fábrica comience a funcionar dentro de dos años con una plantilla de 500 obreros, de los cuales 200 serán hombres y las 300 restantes personal femenino. Por de pronto el establecimiento industrial de Tarragona será más importante que el de Vilanova y —por toda vez que— la primera fase seguirá íntera, pues la empresa se reserva el derecho de opción de compra del resto de la finca de los Sres. Bufill y Gasset, quienes dicho sea de paso, han dado toda clase de facilidades para llegar a un acuerdo. La nueva factoría será destinada a la fabricación de goma espuma y demás derivados domésticos de la goma, exigiendo, de común acuerdo con la Azufrera, la desviación de la carretera que conduce a esta última. Otra de las consecuencias de la instalación de la Pirelli será la ampliación de la fábrica de gas, pues solo la nueva industria consume la totalidad del gas que actualmente se consume y distribuye en nuestra Ciudad. En fin que, unido todo ello, a las industrias auxiliares— transportes, embalajes, puerto etc— a Tarragona se le ofrece un brillante porvenir, aparte las inversiones iniciales reservadas a la construcción.

Sin ningún género de dudas, hoy es un día grande para Tarragona. Y no solo para nuestra Ciudad sino también para La Canonja y Viasca y aún Constantí y Cambrils que verán como sus habitacles se transforman en obreros industriales, sin abandonar por ello los clásicos cultivos, con el consiguiente aumento de sus riquezas. Ha sido muy disputada la instalación en nuestra Ciudad, pues otras poblaciones, realizaban idénticas gestiones a las nuestras y es por ello, que el elemento meritosa nuestra gratitud hacia quienes han hecho posible semejante realización. Estableciendo comparaciones diremos que a Tarragona le ha correspondido una segunda Tabacalera. Y esta es la verdad. — PETROFILO.

ACL\_02/07/1958\_226



## LA AVENIDA DEL FRANCOLI, UNA PRONTA REALIDAD

Hace unos días por la Jefatura de Obras Públicas fué adjudicada a la Empresa "Cubiertas y Tejaños" la construcción de las carreteras de enlace con el nuevo puente que el propio Estado construye sobre el río Francolí. El importe de tal adjudicación sobrepasa los 6.000.000 de ptas y comprende la construcción de carretera y muros terraplen, desviando la actual de la que conduce a la Universidad Laboral para enlazar después, a través del nuevo puente, con la Plaza de la Imperial Tarraco. Esta importante obra, incluida en el Plan de modernización de carreteras es consecuencia inmediata del puente que, para el tráfico pesado, sustituirá al actualmente en servicio, mientras que éste absorberá la circulación de turismos, motocicletas y el paso de carros de labor.

Como saben ya nuestros lectores, este proyecto guarda íntima relación con la gran avenida de acceso a Tarragona a través de la Imperial Tarraco. Obras Públicas construirá una carretera de diecisiete metros corriendo los dieciocho restantes a cargo de nuestro Ayuntamiento. Si los tarraconenses nos resignáramos a una pobre avenida que pronto constituiría un problema de circulación y tránsito tendríamos suficiente con los metros reglamentarios señalados para las carreteras de primer orden. Pero es el caso que deberemos realizar el esfuerzo preciso para que Tarragona disponga de un gran acceso de características parecidas a la Diagonal de Barcelona, si bien, como es lógico, de dimensiones más reducidas. La nueva avenida del Francolí tendrá pues treinta y cinco metros de ancho —dos más que nuestra Rambla— con una amplia caizada central, separada por dos paseos a ambos lados que, a su vez darán paso, a otras dos calzadas y amplias aceras. Afortunadamente disponemos de los medios necesarios por cuanto en el Presupuesto extraordinario en curso de ejecución figura una partida de 5.760.000 destinadas a este fin. La primera de las obras que emprenderá el Municipio —trabajos sincronizados con los de Obras Públicas— será la construcción de una amplia colectorera que recoja las aguas residuales de las zonas este de la población y un paso de servicios. Después, en la parte que le corresponde, ampliará los terraplenes hasta alcanzar el ancho apetecido, figurando también la indemnización previa a los propietarios afectados que si bien es verdad, perderán parte de sus ricos cultivos, de otra, los terrenos restantes serán supervalorizados al pasar de simple propiedad rústica a solar parcelado.

De todos estos proyectos, perfectamente encauzados, lo único que falla es la construcción del nuevo puente. El trabajo se realiza a un ritmo muy lento, circunstancia que perjudica el conjunto de la obra que podría rematarse en el intervalo de un tiempo relativamente breve. — a es la cuestión. — PETROFILO.

ACL\_05/07/1958\_227

## La Fábrica de Tabacos y su vinculación a la ciudad

Gracias sean dadas a la Fábrica de Tabacos de Tarragona que de manera tan extraordinaria ha vitalizado nuestra Ciudad. Y decimos esto porque en una población de 40.000 habitantes, la existencia y pleno funcionamiento de una factoría que ocupa 1.000 operarios, resuelve automáticamente un problema social. Afortunadamente la Ciudad experimenta un proceso de industrialización que la transformará en pocos años. Nuevas fábricas vienen surgiendo en todo el ámbito de nuestro término municipal, perfilándose una extensa zona fabril. Pero hay que situar los hechos cuando a Tarragona le sobraba la mano de obra y no sabía donde colocarla. Hay que retroceder unos lustros, cuando una riqueza en potencia cual era el numeroso personal femenino, languidecía en sus casas, con la evidente falta de recursos económicos. Existía una capacidad de trabajo, innata en las gentes que pueblan nuestras tierras, pero faltaban los medios para desenvolverse holgadamente. Estas circunstancias que todos nosotros recordamos, se traducían en una casi absoluta paralización de actividades con las consecuencias que son de suponer. Afortunadamente, la Tabacalera vino a paliar primero y solucionar, después, semejante problema. Aquellos halbuecos de 1932, cuando en la gran factoría solo funcionaba una de sus naves, se traduce en la fábrica de hoy, repleta de actividad y plétorica de posibilidades. Superó primero, la gran Avenida del Francolí, de triste memoria; capeo con éxito el temporal de la crisis económica y la secuela de destrozos de nuestra guerra. Con la venida de la paz y la recuperación del escaso utillaje disperso, pudo la Fábrica reemprender sus actividades. Timidamente, primero, por falta de materias primas —¿quién no recuerda la Tarjeta del Fumador?—, pero con la suficiente constancia para garantizar el éxito de la empresa. Existían unas magníficas instalaciones, pero las dificultades impuestas por la Guerra Mundial, frenaban aquellas posibilidades. Pero también la paz de 1945, significó el inicio de una nueva etapa. Gradualmente, porque el mundo estaba convaleciente y recientes eran las heridas, la Fábrica de Tarragona, supo imponerse enseguida en el conjunto de factorías distribuidas a todo lo largo de la Península. Llegó nueva maquinaria y se hicieron más frecuentes los arribos de materia prima del extranjero. Las restricciones impuestas fueron alojándose y pronto la factoría experimentó un notable progreso. La canción del trabajo volvía a las grandes naves y nuevos impulsos, aconsejaban imprimir un ritmo más acelerado. Con el aumento de producción —¡tantos años sin saturar el mercado consumidor!— mayor número de operarios ingresaron en las plantillas. Hombres y mujeres, resolvían sus problemas económicos, mediante el trabajo remunerador y honrado. El personal se contaba ya por centenares, haciéndose precisa nueva demanda. Aparte el movimiento natural de altas y bajas, la verdad era que la Fábrica de Tarragona comenzaba a cumplir fielmente la finalidad que aconsejó su construcción por los años 20.

Hey, en pleno auge y desarrollo, el gran centro industrial ha marcado la tónica de un evidente progreso. Esta totalmente vinculada a la Ciudad que consideramos a la Tabacalera como cosa propia. La pléyade de operarios que desfilan cotidianamente es la mejor expresión de este espíritu de trabajo que dignifica a los hombres. La Fábrica contribuye al bienestar de la población y es por ello que los tarraconenses agradecemos a aquellos patricios que intuyeron sus posibilidades hace treinta años. Sin aquel esfuerzo inicial, serían baldíos los propósitos actuales. Ha sido precisamente en la continuidad, unido a la tenacidad y constancia, donde se ha acreditado la Fábrica tarraconense. Y esta, la verdad, debe constituir su mejor galardón y el más honroso de sus títulos. — PETROFILO.

HT\_30/08/1958\_231



## Anuncio de expropiación

En la edición del pasado domingo de nuestro Diario publicábamos un anuncio de la Jefatura de Obras Públicas en el que participaba la expropiación de varias parcelas de terrenos para llevar a cabo el enlace de la carretera de Valencia con el nuevo puente que se construye sobre el río Francolí. Tales terrenos afectados por la expropiación, constituyen parte de las huertas de Tarragona que pronto veremos desaparecer por el crecimiento urbano de la Ciudad. Se refieren estas propiedades al enlace a partir del cruce de la Universidad Laboral con el puente. Después seguirá el anuncio correspondiente a las tierras que serán ocupadas por la gran Avenida de Francolí que unirá la Plaza de la Imperial Tarraco con la nueva vía de fábrica. Adjudicadas las obras a "Cubiertas y Tejados", muy pronto darán comienzo los trabajos preliminares, pues en realidad se ha tenido en cuenta la recogida de la cosecha de avellanas, para perjudicar lo menos posible a propietarios y agricultores afectados.

La gran Avenida no se nos escapa que formara un magnífico acceso a la población. Para ello, Obras Públicas construye la parte que le corresponde y el resto debe correr a cargo del Ayuntamiento. Las características de la nueva Avenida serán idénticas a la Gran Vía de Barcelona o la misma Diagonal, o sea que se formarán amplias aceras pegadas a los futuros edificios, dos calzadas laterales, dos nuevas aceras centrales, más estrechas que las primeras y una gran pista central todo ello convenientemente iluminado con altas y modernas farolas, tipo Conde de Vallesano, constituirá un acceso digno de una gran ciudad. Con este fin, la Corporación Municipal, consignó en el presupuesto extraordinario la cantidad de 5.760.000 pesetas, cantidades destinadas a la construcción de cloacas, galerías de servicio, terraplenes e indemnización de los propietarios afectados, pues la Avenida tendrá una amplitud de 35 metros, dos más que la Rambla.

Nos hallamos pues en el umbral de esta magnífica realización, hecho posible merced al nuevo puente que viene a sustituir al viejo metálico, actualmente sometido a una constante circulación que está por encima de su capacidad. Esto no quiere significar la desaparición del puente, sino que mientras aquel absorberá el tráfico pesado, este será destinado a turismo y carros de labor.

Es una obra de mucha envergadura la que va a comenzarse en fecha próxima, a la que tampoco son ajenos los trabajos de construcción del nuevo puente, que supera ya la parte más difícil cual es el asentamiento de los bloques sobre el lecho del río, para posibilitar después la construcción de pilas y resto de la estructura.

P E T R Ó F I L O

ACL\_04/09/1958\_232

## La carretera a Salou

Hace pocos días tuvimos ocasión de transitar por la carretera que la Diputación ha construido desde Tarragona al Faro de Salou. Magnífica pista que abre grandes posibilidades al turismo pues no se nos oculta la grandiosidad del paisaje de nuestro "veco". Enlazando con la que desde carretera de Valencia conduce a la Universidad Laboral, poco antes de llegar al centro docente, un letrado indicador, nos señala la ruta a seguir. Bordea después la finca de la Laboral, debidamente cercada y enlaza luego la bonita torre de defensa que siglos antes fuera construida para prevenir a los tarraconenses de los piratas argelinos. Desemboca junto al mar por la gran pinada y sigue después la bella curva de la costa donde muere la amplia playa que desde la desembocadura del Francolí se prolonga hasta el promontorio del Cabo. Después, asciende una cuesta, hasta establecer contacto con la pequeña y cuidada carretera que se dirige al Faro, en su día habilitada por el Ministerio de Obras Públicas. Carretera estrecha, pero muy bien cuidada y asfaltada en toda su extensión. Viene luego una pista que solo tiene de carretera el nombre, pues constituye un verdadero barranco e inmediatamente se nos ofrece el amplio coserío residencial con toda su pujanza y poder expansivo. El Camping es el primero que salta a nuestra vista, con sus magníficas instalaciones que tantos elogios han merecido y siguen mereciendo. El paseo marítimo, sin terminar todavía, pero que apunta su amplitud y por último, los viejos edificios de la Aduana y el antiguo muelle.

La carretera que ha construido la Corporación Provincial en colaboración con los Ayuntamientos de Tarragona y Vilaseca, será sometida a un riego asfáltico el año próximo, pues el polvo dificulta la circulación rodada. Dado que todavía no ha sido dada de alfa, se espera el asentamiento definitiva del piso, para proceder después a su asfaltado. Desde luego aconsejamos a los tarraconenses que efectúen este riego, pues descubren perspectivas y paisajes, solo instituidos pero nunca admirados. Personalmente, una vez, siendo estudiantes de bachiller, nos fué dable contemplar tanta belleza, a base de una excursión semicientífica que realizamos con nuestros profesores don Prudente Seró Navas y don Isidro Valentines Llobell. Fué en aquella ocasión que recorrimos la totalidad de la playa, llegando hasta el Faro para alcanzar por la tarde, el ferrocarril que desde Salou debería reintegrarnos a Tarragona. El paisaje no ha sido todavía hollado por la mano del hombre y puede considerarse totalmente virgen. De ahí la preocupación de nuestras Autoridades para salvaguardar esta zona que tantas posibilidades ofrece y para lo cual se está confeccionando un plan de urbanización de conjunto que supone la total ordenación de la zona marítima comprendida entre los términos de Torredembarra y Cambrils.

Con esta crónica establecemos un breve parentesis para disfrutar las vacaciones, aún cuando para las próximas fiestas de Santa Tecla, reanudaremos nuestra constante comunicación con los lectores.

P E T R Ó F I L O

ACL\_05/09/1958\_233



# EL SERRALLO

El Domingo habrá fiesta grande en la iglesia del Serrallo con motivo de la inauguración y bendición de las obras realizadas en el Altar Mayor de la Parrquia. El esbelto templo que construyera el Arzobispo Benet, cuyas armas campean en la fachada, estaba huérfano de un altar que estuviera en consonancia con su estilo ojival. Surgieron propósitos y pronto de los proyectos pasaron a las realidades. Aun cuando el Altar no está enteramente terminado, los gastos importan 40.000 ptas., sufragados en su totalidad por el vecindario, mediante cooperaciones que alcanzan de las mil pesetas a los donativos modestos. El celo y entusiasmo del Cura Economo, Rvdo. Rué Pau, unido a la buena voluntad de las gentes de mar —el Serrallo ha sido y será siempre generoso, cuando se le llega a las fibras del corazón—, ha permitido inaugurar el altar. El Maestro carpintero don Luis Avila y el Maestro decorador, don Salvador Iglesias, se han encargado de realizar el proyecto.

El Serrallo es la barriada mejor ordenada y la más perfectamente definida. Es un pueblo aparte —“Anem dalt a Tarragona”, suelen decir los pescadores—, con sus características e idiosincrasias propias. Por eso, por ser nuestro, amamos al Serrallo y quisiéramos toda suerte de venturas y prosperidades. Pero al barrio, a nuestro entender, para acusar mejor su personalidad le faltan dos elementos sustanciales, relacionados con su estructura y estética urbana. Nos referimos al campanario de la Iglesia con su juego de campanas, que llenarían el barrio de armonías, confiéndole su definitiva silueta, y la necesidad de que todas sus fachadas sean blanqueadas. Pueblo marinerio por excelencia, donde la vivacidad mediterránea, tiene su mejor contenido y escucha, al albo conglomerado urbano, sería el digno complemento de la vieja Tarragona. Agradable contraste en verdad que ofrecíamos a la admiración de propios y extraños. Bien en verdad de que ha habido algunos ensayos, como la casa de don Salvador Vidal Pons, recientemente inaugurada, y el propio grupo de viviendas de la Cofradía de Pescadores, pero en general las fachadas del Serrallo muestran un desagradable aspecto. El Ayuntamiento no solo debería fomentar el blanqueo de las casas sino eliminar cualquier entorpecimiento del orden fiscal o burocrático a fin de que las viviendas crecieran aquella pulcritud característica de los pueblos levantinos. Este apéndice urbano, costado a unos límites, sin posibilidad de ensanche, debe cuidarse como en realidad merece. El campanario para completar su silueta de pueblo mediterráneo y el enalzado a fin de reflejarse sobre las torres y tranquilas aguas de la dársena, con toda la nitidez de las poblaciones maríneas.

PETROFILO

ACL\_07/11/1958\_238

# REGALO DE NAVIDAD

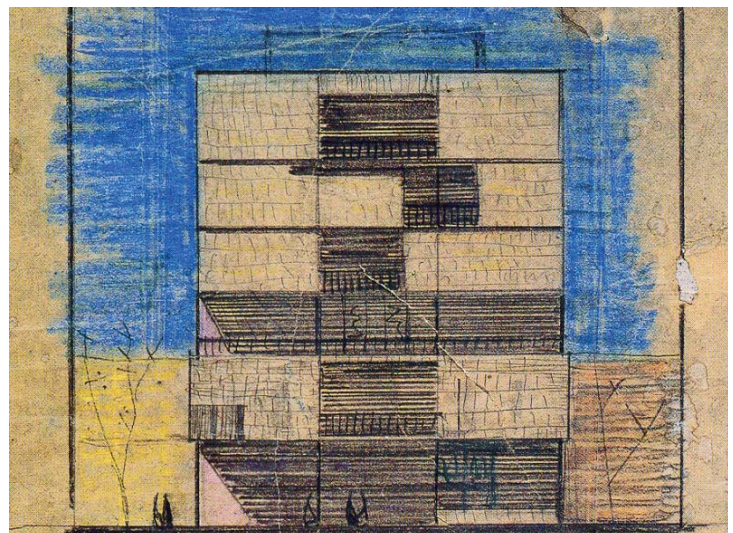
El mejor regalo que ha sido ofrecido a la Ciudad en las Navidades presentes es el acuerdo del Consejo de Ministros, mediante el cual se aprueba el proyecto de construcción de un edificio destinado a Gobierno Civil en Tarragona. El Ayuntamiento ha expresado ya al Ministro de la Gobernación y Subsecretario de Justicia, la satisfacción tarragonense que viene a colmar una aspiración hondamente sentida. Porque se da el caso que, mientras los demás organismos estatales y provinciales van construyendo sus dependencias de conformidad con la función específica a desempeñar, el Gobierno Civil, que constituye la representación máxima del Estado en la Provincia, se halla establecido en un edificio que no requiere condición alguna y, desde luego, impropio e inadecuado para el desempeño de sus funciones. Por esto desde hace varios años, fue planteada la necesidad de que Tarragona poseyera el Gobierno Civil que requiere su importancia dentro del conjunto de provincias españolas. A tal efecto, la Municipalidad ofreció el mejor solar de la Plaza de la Imperial Tarraco, diástan con la carretera de Valls y Avenida de Pio XII. Aparte el hecho de que aquellos terrenos son los mejor emplazados en la citada plaza, al formar calle la parte trasera del edificio con la Escuela de Trabajo, constituye una perfecta pantalla que privará la visión del centro docente, de insuficiente altura, según nos viene señalado el progreso urbano de la población.

El nuevo edificio destinado a Gobierno Civil fue objeto de un concurso de arquitectos, fallado ya y ahora, tras la aprobación ministerial, solo falta que sea convocada la oportuna subasta para iniciar las obras. Con ello la capital dispondrá de un nuevo edificio, magníficamente incorporado a la Plaza de la Imperial Tarraco, centro de la Tarragona del futuro. No ignoramos el decisivo interés del actual Gobernador Civil de nuestra Provincia, D. José González. Sama en orden a la prosecución del proyecto y es por ello que públicamente le testimoniamos nuestra gratitud como fiel sentir de nuestros conciudadanos.

Y aparte de cuanto declinamos, pero íntimamente relacionado, diremos que el edificio ochocentista donde se encuentra actualmente el Gobierno Civil tiene ya futuro comprador. Una entidad tarragonense, abraza el propósito de adquirirlo para realizar diversos proyectos que atarica desde hace bastantes años, tras la ejecución de las necesarias obras de acondicionamiento. Si el nuevo edificio destinado a Gobierno Civil cumple las etapas de su construcción en un plazo relativamente breve, la evacuación de tales servicios de la Rambla nos depararía en un futuro próximo un nuevo centro que proyecta la entidad mencionada. Y con ello no podemos ser más explícitos, porque sería quebrantar la palabra dada.

PETROFILO

ACL\_24/12/1958\_245



△ Gobierno Civil. Dibujo del proyecto de Alejandro de la Sota

1956\_LAS\_12





## 1959

“El Ministro de la Vivienda está dispuesto a expropiar forzosamente las tierras incluidas en el polígono, si fracasan las negociaciones en curso, con la agravante que el pago de la indemnización económica por la pérdida de las fincas será demorado hasta tanto no se haya resuelto favorablemente el expediente, sin perjuicio de la inmediata ocupación de los terrenos. El polígono industrial es de un interés extraordinario para la población y de ninguna de las maneras puede fracasar por más de un cuarenta por ciento de propietarios que se resisten a vender.”

Petrófilo, 26/11/1959, “El polígono industrial”.

Tras el Plan de Urgencia Social de Barcelona y de su necesaria descongestión industrial, Tarragona ofrece una alternativa. Para ello, y ante la escasez de suelo industrial urbanizado, se proyecta el polígono del Francolí en terrenos deltaicos y entrevías, bajo la amenaza del recurso expropiatorio para aquellos propietarios reacios a la venta. La recién aprobada Ley del Suelo sirve como eficaz herramienta de gestión urbanística.



## Construcción de viviendas

Si las cosas marchan como está previsto, muy pronto, setecientas setenta y cinco viviendas vendrán a incorporarse al acervo urbano de la población. Una ayuda considerable para resolver el problema de la vivienda, aunque nos mostremos escépticos en tal resolución, porque bajo el supuesto de que la Ciudad estuviera saturada, entonces automáticamente se plantearía la conveniencia de desahuciar aquellos pisos insalubres de las partes alta y baja, principalmente, para ocupar las casas de construcción reciente. Así es que las proyectadas 775 viviendas, servirán para paliar el problema, pero no para resolverlo. Pero bueno es el esfuerzo y merece todo nuestro apoyo, porque, en definitiva, redundan en beneficio de la Ciudad.

Según se desprende del último Pleno Municipal, este número de pisos, está distribuido de la siguiente forma:

Caja de Pensiones .....	170 pisos.
Alrededores de la Prisión .....	257 "
Torreforta .....	348 "

Por lo que a la Caja de Ahorros se refiere, Vdes. conocen perfectamente el estado de las gestiones, después de haberse firmado la adquisición de terrenos entre el Ayuntamiento y la Institución. Son tres solares situados frente el Campo del Gimnástico y Clínica Guasch, trabajándose actualmente en la confección de los correspondientes proyectos para iniciar seguidamente las obras.

Los 257 pisos proyectados en los alrededores de la Prisión, serán el resultado de una amplia colaboración municipal con el capital privado, toda vez que el Ayuntamiento enajena aquellos terrenos por 8 y 6 pesetas el palmo, según sea su situación, previa la entrega de 500.000 Ptas. en el momento de firmar la escritura de venta. El resto del valor de los solares podrá satisfacerse en metálico o en pisos, según sean los deseos y conveniencias municipales. En aquella zona situada detrás mismo de la cárcel, caben perfectamente cuatro bloques de viviendas, el primero de los cuales —el recayente a la Rambla— tendrá diez pisos de alto por diez por planta o sea cien viviendas en total, sirviendo de pantalla de los muros del centro penitenciario, que no resultan muy agradables, por cierto.

Finalmente en Torreforta el Ayuntamiento posee suficientes terrenos para construir 348 pisos, habiéndose previsto su venta a 1'50 Ptas. el palmo. Claro está que en estas enajenaciones se establecen cláusulas de reversión, si quienes se comprometen a construir incumplen lo pactado, razón por la cual, el Ayuntamiento, que no persigue talán de lucro, se dispone a ofrecer estos solares a precios muy ventajosos. Del mismo modo que en lo relativo al proyecto de la Caja de Pensiones, fué la Corporación que sirvió de intermediaria, así también en este caso es el mismo Ayuntamiento que propugna la construcción de tales viviendas, mediante las facilidades que hemos consignado.

P E T R Ó F I L O

ACL\_27/01/1959\_249



▲ Viviendas en construcción en Torreforta

1960\_AFC\_09

## Nuevas industrias

Según se desprende de las sesiones de la Comisión Municipal Permanente, el proceso de industrialización que experimenta nuestra Ciudad, sigue un ritmo seguro y acospasado. Y precisamente por ello vamos a informar a nuestros lectores de las realidades y de aquellos otros proyectos que han entrado ya en la dinámica de las cosas logradas.

En primer término, diremos que anteaer tuvimos ocasión de visitar la nueva factoría que "Acerbi" construye en la carretera de Vilaseca. Destinada a la fabricación de remolques, tanques cuba y todo cuanto se relaciona con el transporte, se hallan enteramente construidas dos espaciosas naves, un gran almacén y todos los servicios destinados a administración, piso del conserje, comedor para obreros, con fachada en la carretera citada. En estos momentos se procede al montaje de la maquinaria, en parte nacional y la más extranjera, para comenzar la fabricación en serie a principios de marzo próximo. Asimismo existe el propósito de construir otras dos naves de idénticas características, destinadas a la fabricación de botellas de gas butano, realizándose al efecto las gestiones necesarias.

"Hidronitro Española" ha iniciado el proceso de fabricación de sulfato amónico. Por espacio de varias semanas la fábrica funcionó en período de pruebas, con resultados altamente satisfactorios. Es de esperar que muy pronto sea un hecho la fabricación masiva de conformidad con los planes previstos.

"Inquiresa" está terminando el montaje de su fábrica de alcoholes al final de la calle Torres Jordi. Actualmente, al par que acaba la obra de albañilería, se instala moderno utillaje, esperando la inauguración de la factoría en el primer semestre del año en curso.

"La Vinícola Ibérica", empresa hondamente tarraconense, fundada en 1929, después de la obra de construcción de un vinoducto que tantas ventajas reporta para el embarque de los vinos en los buquetanques, ha ampliado considerablemente sus instalaciones, cuyos trabajos tocan a su fin, estando prevista su terminación en un plazo de tiempo relativamente breve.

"Electroquímica Masó", ha iniciado las obras de construcción de una factoría destinada a la obtención de productos químicos en terrenos situados en la Playa de La Pineda. También en fecha muy reciente la Empresa "Espada Kywi", de maquinaria agrícola ha comenzado los pertinentes trabajos de construcción de su industria en terrenos de entevías.

La Tabacalera, prosigue su ampliación con importación de nueva maquinaria, dadas las posibilidades de la factoría, sin duda alguna la más importante de la Península.

"Pirell", de cuya adquisición de terrenos dimos cuenta en su día, espera la desviación del camino viejo de Salou que atraviesa parte de los solares de su propiedad, para vallar la finca. Actualmente se trabaja en la confección de planos y proyectos que serán elevados a la central de Milano para su posterior aprobación y es muy probable que dentro del presente año comiencen las obras.

La empresa "Salvador Vidal Pons" ha construido un secadero industrial en terrenos del término de Catllar para la obtención de harina de pescado y en fecha próxima ampliará la industria de conservas en los nuevos locales disponibles como consecuencia de la construcción de un grupo de viviendas en el barrio marítimo del Serrallo.

"Edelgrassa" ha terminado la instalación de sus grandes depósitos en el muelle transversal destinados a la recepción de aceites crudos y actualmente procede a la construcción de las instalaciones complementarias, habiendo iniciado el almacenamiento en los tanques.

"Ibérica del Carbón" fabrica ya cartón ondulado para envases y embalajes en el edificio del antiguo mercado del puerto, tras la realización de las obras de adaptación necesarias.

Existen otras industrias —"Productos Loste" y "Reycon S.A.", entre otras— que han adquirido en firme terrenos y que tienen sus proyectos en trámite de aprobación. Pero con lo manifestado, basta para cerciorarse de la importancia industrial que adquiere nuestra Ciudad, hasta el punto de que podemos afirmar que en el término de dos años todos los terrenos comprendidos entre la carretera de Valencia y la Universidad Laboral, se verán transformados en zona industrial con las consiguientes repercusiones para el futuro de la población.

P E T R Ó F I L O

HT\_31/01/1959\_250



## NUEVA FABRICA

En nuestra última crónica, nos referíamos a las industrias que están surgiendo en nuestro término municipal, como consecuencia de la venta de terrenos por parte del Ayuntamiento. Conocíamos otros proyectos, silenciados expresos, a fin de no entorpecer las gestiones que se estaban realizando. Pero hemos ahí como en la referencia de la última sesión de la Comisión Permanente, se explica que aquellas gestiones, tuvieron perfecta culminación con la adquisición de 55.000 metros cuadrados de terrenos para la construcción de una fábrica por la "Siata Española S.A." destinada a transformaciones metálicas y carrozado de automóviles. Con esta nueva industria, cuyas obras de construcción, comenzarán en fecha breve, creemos entrar una brillante etapa cuya política no era otra que la industrialización de la Ciudad. Los factores que han contribuido en ello, no por conocidos, alcanzan menor dimensión en estos instantes. Terrenos baratos, electricidad a pie de fábrica, buenas comunicaciones por ferrocarril y carretera, expansión de la industria y proximidad del puerto, constituyen, a nuestro entender, las causas principales de este proceso que transformará nuestra Ciudad en los próximos años.

Ahora bien, llegado este momento, cuando al Ayuntamiento le quedan ya escasos solares para enajenar en la zona de Entrevías, estimamos necesaria una pausa a fin de que Tarragona no se convirtiera en una auténtica Babel. Si esta industrialización, resultara más gradual y no tan rápida, quizás los problemas inherentes a ella serían resueltos sobre la marcha y con un esfuerzo mínimo. Pero se da el caso que estas quince fábricas serán levantadas en breve plazo gravitando ello sobre la falta de viviendas de forma harto acusada. Además, toda la zona aquella está formada en la actualidad por simples cultivos, sin ninguna clase de servicio y por tanto la labor que supone urbanizarlo todo es muy considerable, cuando en el mismo casco urbano, faltan todavía muchas cosas por arreglar. Los problemas, solo apuntados, serán mucho mayores dentro de dos años con las consecuencias que son de suponer. Parecerán irresolutivas estas afirmaciones, pero la prudencia nos aconseja obrar quedamente hasta tanto la Ciudad no haya superado de forma completa esta etapa iniciada y cuyos brillantes resultados están a la vista de todos. Este, honradamente, es nuestro parecer.

PETROFIO

ACL\_03/02/1959\_251



▲ Siata. Feria de Valencia

1960\_ATA\_21

## Urbanización de calles

¿Cuántas calles tendremos todavía que arreglar hasta dejar completamente urbanizada la población? Ciertamente ignoramos el número exacto pero si podemos manifestar que serán bastantes. La labor realizada ha sido muy importante, pero falta mucho por hacer todavía. La parte media, puede considerarse pavimentada, mientras las alta y baja, adolecen de muchos defectos. Dejamos el Serrallo porque el barrio marítimo ha sido el primer distrito tarragonense que ha conseguido el total arreglo de sus plazas y vías públicas.

Vienen a cuento estas breves consideraciones por la aparición de los anuncios oficiales de nuestro Ayuntamiento convocando el oportuno concurso subasta para las obras de pavimentación, acera y servicio en las calles de Martí Ardenya y Arquitecto Rovira —trabajos que afectan al periódico, cuyo inmueble está situado en el chaflán de ambas vías— y la calle de Cervantes, tramo comprendido entre Hermanos Landa y Fortuny. El presupuesto de contrata del primer proyecto asciende a 223.158 Ptas., mientras que, para este último, se han asignado la cantidad de 85.345 Ptas. Con la realización de ambos trabajos, la zona residencial de la Ciudad, quedará definitivamente arreglada. Proyecto que nos place por estar interesados en ello y que viene a solucionar la pequeña cuestión impidiendo el arrastre de materiales y tierra en días lluviosos. Dentro del presupuesto extraordinario, cuyas etapas vamos cubriendo satisfactoriamente, la cuestión de la pavimentación y servicios, ocupa uno de los primeros lugares. Ahí están para demostrarlo la urbanización de la calle de la Liberación, cuyo segundo riego asfáltico colocará en las condiciones debidas la amplia calzada de acceso a la Plaza de Toros. Hay también las obras que están a punto de terminar en la calle de Vilamitjana y Plaza de Palacio, más avanzadas las primeras, y las concluidas en fechas recientes, como asimismo las subastas convocadas en determinadas vías de la zona portuaria. Para San Magín, coincidiendo con nuestras fiestas, se nos anuncia la inauguración de la Avenida de Pio XII, desde la Plaza de la Imperial Tarraco hasta la altura de la calle de la República Argentina, frente a la Prisión Provincial. La obra es de mayor envergadura y dispendio pero conferirá al lugar el aspecto que en realidad le corresponde como parte integrante de la Rambla, cuyo trazado seguirá la misma tónica que inspiró el acierto de la Avenida del Conde de Vacellano. También y relacionándolo debidamente, se está estudiando y perfilando el proyecto de avenida al nuevo puente del Francolí, cuyos trabajos se hallan muy adelantados hasta el punto de que es muy probable su inauguración a todo lo largo del año próximo. Para 1960 —se nos manifestó recientemente—, el puente y accesos pueden ser una realidad, dotando a la población de una magnífica entrada lo suficiente holgada para absorber el actual tránsito rodado y futuro.

PETROFIO

ACL\_02/04/1959\_256



## Estación ferroviaria

En una de nuestras últimas crónicas, informábamos a Vdes. de los motivos por los cuales se suspende indefinidamente el proyecto de construcción de la nueva estación del ferrocarril cerca de la Playa del Milagro, frente a la Escuela Normal del Magisterio y en la futura Plaza del Cardenal Arce Ochotorena. Aun cuando el proyecto ha sido aprobado por el Ministerio de Obras Públicas, sin embargo falla la consignación de los créditos necesarios. Por tanto, pues, debemos descartar la construcción del edificio e instalaciones complementarias. Este contratiempo en nuestro plan de ordenación de la zona este de la Ciudad, ha aconsejado modificar, en parte, los propósitos municipales respecto al acondicionamiento de accesos a la Playa, figurando ahora el arreglo de la vía desde el Parque y a su paso por el Anfiteatro, que antes se soslayaba por aquello de que tales terrenos debía ocuparlos la nueva estación.

Partiendo pues de esta realidad, creemos que nuestros esfuerzos deben encaminarse a lograr el remozamiento de la cochambrosa estación actual. El edificio, ochocentista en estilo y concepto, puede sufrir una radical transformación, mejorando sensiblemente sus salas y dependencias, mediante la confección de un proyecto de reforma y acondicionamiento. El inmueble está abandonado y la suciedad impera por doquier. Es uno de los factores negativos con que cuenta Tarragona y desde luego poco recomendable para las agencias de turismo. Pero, con la realización de diversas obras, podría sacarse mejor partido, consiguiendo con ello una estación decente. Por de pronto se impone retirar de ella los servicios de facturación de gran velocidad —cajas de pescado entre otras muchas y diversas mercancías— para situarlos en los andenes de la calle del Mar y destinar la estación íntegramente al servicio de viajeros. Renovación del pavimento, nueva y más potente iluminación, la también desaparición de las mugrientas y anticuadas taquillas del vestíbulo, y un pintado general de dependencias, marquesina y andenes, podría cambiar el aspecto de la estación, ofreciendo una parada agradable para el viajero de tránsito y un discreto pórtico para el que arriba a Tarragona. Sitges, por ejemplo, no tiene una estación modelo, pero en cambio se ofrece limpia y ordenada. La mayoría de estaciones portuguesas, francesas e italianas, fueron construidas el pasado siglo, pero están cuidadas. La nuestra puede ser una de las tantas estaciones, con un dispendio relativamente mínimo. Si la construcción de la estación nueva resulta imposible, puede adecentarse el viejo edificio resolviendo una cuestión que se ha alargado en demasía, pero sobre la cual sabemos ahora a que atenernos.

PETROFILO

HT\_18/04/1959\_258



▲ Tarragona. Vista aérea

1959\_AFT\_22

## REUS-TARRAGONA

El tema Reus-Tarragona o Tarragona-Reus, para evitar susceptibilidades, siempre es objeto de vivas polémicas y en este caso ha sido suscitado por el compañero Banús y Sanés a consecuencia de una crónica nuestra referente al interesante tema de la proyectada construcción del Pantano de cabecera del Ciurana. Ahoga nuestro amigo por una postura de mayor equilibrio entre ambas poblaciones y se alegra de las realizaciones tarracotenses como nosotros debemos asimismo complacernos de todo cuanto alcance Reus en orden a su mayor progreso. Afortunadamente los tiempos cambian y no se concibe ahora aquella tirantez que por espacio de muchos decenios fue norma común en ambas ciudades. La proximidad se hace cada vez más notoria y los medios de comunicación, de día en día perfeccionados, nos sitúan a una distancia menor, con los consiguientes beneficios para todos. Reus crece y Tarragona crece. Y la expansión urbana resulta diametralmente opuesta. Mientras Reus trata de ganar la montaña, Tarragona se sitúa cara al mar. La zona residencial de nuestra Ciudad y la propia zona industrial siguen casi paralelas a la costa. Una franja de litoral en esta última que la Universidad Laboral señala en profundidad, separan el mar de nuestras incipientes industrias. No tan incipientes, sin embargo como para darse cuenta de su importancia en un futuro próximo. Los factores, por conocidos, que han contribuido en ello, no vamos a repetirlos. Pero el hecho cierto es que Tarragona está creando un complejo industrial que comienza a ser problema para nuestro Ayuntamiento. Problema de alojamiento y del derivado de la construcción de unos servicios para los cuales nuestro municipio no está preparado y carece de los medios necesarios. Pero es de esperar que con el esfuerzo de todos, las dificultades creadas a causa de la instalación de varias fábricas, serán resueltas favorablemente. Esta es la cuestión y si las industrias afluyen a Tarragona es porque encuentran unas condiciones ventajosas de las que carecen en otros lugares. Nosotros, como es de suponer, ponemos todo nuestro empeño en ello y hacia la prosecución de unos fines concretos y determinados, cuales son incrementar la riqueza de la población, están encaminados nuestros afanes.

Ciertamente, amigo Banús, dada la escasa distancia que nos separa aquellos beneficios que se obtengan por una de las partes se refleja en mayor o menor escala en la otra. El Pantano de Ciurana, constituye una riqueza en potencia para nuestro Campo por lo que al aumento de superficie regada supone. Y a mayor riqueza, mayor progreso y, por ende, mayor bienestar. Tarragona procura superar dificultades para lograr aquellas mejoras que considera indispensables para su posterior desarrollo. Trabaja y se afana y desde luego puedo asegurar a nuestro compañero, que las cosas, las realidades, no son fruto de la inercia, ni vienen rodadas. Todo un cúmulo de gestiones y sinsabores, muchas de las veces, lleva aparejado el logro de cualquier mejora, por insignificante que parezca. Creer lo contrario es un equivoco, un craso error. Hay empresas comunes —el caso del pantano, de la doble vía, de la electrificación de ferrocarriles— y otras que son privativas de cada población. En aquellas empresas debiéramos marchar juntos, mientras que en las de ámbito local, representantes tienen las ciudades para que porfien cerca de quien corresponda. El caso es marchar y no quedarse atrás y, lo más importante, aprovechar todas las coyunturas que se presenten que la mayoría de las veces suelen ser escasas. De este modo las generaciones que nos sucedan no podrán reprochar nuestra actuación y, en definitiva, habremos cumplido con nuestro deber.

PETROFILO

HT\_07/05/1959\_260



## AVENIDA DE ROMA

En la última sesión de la Comisión Municipal Permanente, se acordó elevar al Pleno la resolución sobre la denominación de "Avenida de Roma" a la que enlazará la Plaza de la Imperial Tàrraco con el nuevo puente que el Ministerio de Obras Públicas construye sobre el Francolí. El proyecto sigue desarrollándose normalmente, si bien han surgido algunas dificultades relativas a la construcción del estribo recayente a la orilla del río lindante con el "Camí de la Pared Alta", a causa de los caudales subalveos provocados por las lluvias de los pasados otoño e invierno. Entrepoco los trabajos pero es de esperar que estos inconvenientes serán vencidos, máxime cuando los principales escollos cuales eran cimentación de pilares fueron felizmente superados. Por otra parte prosiguen los trabajos de desviación de la carretera de Valencia en el cruce de la que conduce a la Universidad Laboral, circunstancia que es de esperar facilitara la realización de la totalidad del proyecto para el próximo año de 1960, como está previsto.

Cifrándonos en la "Avenida de Roma", aun cuando es más complicada la labor, pues existe en primer término un cúmulo de expropiaciones y después la apertación de la Ciudad obliga a construir una amplia avenida que alcanza los treinta y cinco metros de anchura, la verdad es que el esfuerzo municipal será compensado con creces, pues Tarragona dispondrá de un acceso propio de una población de un millón de habitantes. Honrar a Roma con esta Avenida nos parece muy adecuado pues no se olvide que fue la Urbe quien dio el ser a la vieja Tàrraco. Ocasiones y delicadezas ha tenido la urbe romana con nosotros como la efrenda de los laureles del capitelito a los que correspondió Tarragona con la entrega de unos grabados antiguos. Recientemente "Amigos de Roma", constituidos en el seno del Sindicato de Iniciativa, han acordado colocar una lápida en el Paseo Arqueológico que será descubierta con ocasión de la celebración de la "Semana de Italia" que tendrá efecto en el próximo otoño y en cuantas ocasiones se presentan, siempre el nombre de Roma es exaltado. Esta delicadeza de nuestro Ayuntamiento constituye un detalle más, sintiéndonos los tarracnenses muy honrados de que una de las principales avenidas de la futura Tarragona lleve el glorioso nombre tan unido a la historia de nuestra Ciudad.

PETROFIO

ACL\_21/05/1959\_261

## Escuelas en Torreforta

Por el Ayuntamiento ha sido convocado el concurso subasta para la construcción de un grupo escolar en Torreforta. La citada escuela, cuya construcción viene señalada por la convocatoria de referencia, soluciona un problema agudizado a medida que la barriada crece. No hace mucho tuvimos ocasión de visitar las escuelas actuales, incapaces a todas luces para acoger a la totalidad del censo escolar. Tanto es así que ha debido habilitarse el coro de la Iglesia Parroquial a fin de que los maestros cumplieran su función docente. Pero con el nuevo grupo y las escuelas que proyectan los Hermanos de la EECC, creemos que el problema quedará resuelto. El rápido crecimiento de Torreforta sigue siendo un obstáculo, pero es de esperar que puedan superarse cuantas dificultades se presenten, pues existe buena voluntad y afán de colaboración.

Y al tratar de las escuelas de Torreforta, diremos también que este centro forma parte del plan de construcciones escolares que acaricia el Ayuntamiento. Las escuelas de Ferrán y Molnás han sido asimismo suabstadas, quedando una de las subastas desiertas, lo que motiva una segunda convocatoria. Pero, es de suponer, que muy pronto, ambos caseríos estarán dotados de los correspondientes edificios para el mejor desempeño de la función encargada a los maestros. Estas escuelas son consecuencia del pacto suscrito entre los municipios de Tamarit y Tarragona, con ocasión de la anexión acordada en Febrero de 1950 y su construcción obedece a la necesidad de sustituir los locales actuales, por otros más idóneos.

También tiene importancia, dado el constante crecimiento de la población escolar tarraconense, la adición de una nueva planta al grupo de Saavedra. El proyecto ha sido recientemente ultimado y aun cuando desde hace más de treinta años se acariciaban tales proyectos la verdad es que hasta hoy no han sido seriamente abordados. Si la Escuela "Jaime I el Conquistador" —perenne monumento al solemne traslado del alto Rey desde la Catedral de Tarragona a Peblot—, cumplió hoy un cometido, habiendo facilitado la evacuación de locales provisionales que se hacían eternos, la doble capacidad de Saavedra permitirá acoger mayor número de alumnos, cerrándose definitivamente aquellos locales y dependencias que no reúnen condición alguna. Es de suponer que a la confección del proyecto seguirá muy pronto la realización de la obra, la cual unida a la ampliación y construcción de escuelas de carácter privado, resolverá un problema endémico, agudizado en estos últimos tiempos. Torreforta, Molnás, Ferrán y ampliación de Saavedra, constituyen otros tantos grupos, incluidos en el presupuesto extraordinario, en curso de ejecución. Los tres primeros se hallan en el trámite final cual es la correspondiente subasta, mientras este último entra de lleno en el plazo de las inmediatas realidades.

PETROFIO

HT\_29/05/1959\_262



△ Torreforta. Guardería del barrio

1958\_AFC\_03



## La marcha del puerto

Resulta siempre de sumo interés hablar del Puerto. No sólo por el movimiento que la constante entrada y salida de buques entraña para la zona portuaria, sino también por las hondas repercusiones que tiene para Tarragona, todo cuanto se relaciona con el tráfico en nuestros muelles. Lo hemos dicho en repetidas ocasiones y no nos cansaremos de repetirlo, porque esta es la verdad: cuando el puerto marcha, la Ciudad marcha y cuando el puerto declina, languidece la población. Porque siendo, sin lugar a dudas, nuestra mejor industria, se explica el interés siempre demostrado hacia todo cuanto se refiere con el tráfico.

Diremos en primer término que los datos alcanzados hasta el día 31 de mayo son superiores a los del año anterior en cerca de 71.000 toneladas. En estos cinco primeros meses del año en curso han registrado los muelles en la carga y descarga de buques, la importante cifra de 532.000 toneladas. No son datos definitivos los referidos, pero sí lo suficiente e ocurrentes para capacitarnos de la espléndida marcha emprendida hace unos años y que es superada cada día más. Solo el pasado mes de enero alcanzó las 129.000 toneladas en el tráfico y el promedio de enero a mayo resulta aproximadamente en cerca de 106.000 toneladas. De proseguir el ritmo actual, este ejercicio puede cerrarse con cerca de 1.300.000 toneladas, cifra jamás igualada, pues la de 1958, considerada como "récord", fue exactamente de 1.094.000 toneladas en total. Estos datos obtenidos nos demuestran el carácter expansivo del tránsito portuario y hacen insuficientes las actuales instalaciones.

Varios factores han contribuido en ello, pero el principal es la importación masiva de abonos nitrogenados procedentes en su mayor parte de Alemania y de fosfatos de Marruecos. Otra causa que ha contribuido a tan halagüeños resultados es el pleno desarrollo del intercambio comercial establecido entre España y la República Árabe Unida, mediante el cual nuestro país exporta 300.000 toneladas de harina a cambio de algodón egipcio. Esta operación que tanta movilidad ha dado a nuestros transportes como volumen de trabajo a las harineras, toca a su término —anteayer partió para Alejandria el vapor "Monte Castelo" con 4.900 toneladas de harina de trigo— habiéndose despachado en estos últimos meses importantes cargamentos. Las importaciones de carburantes y carbones, bien sea en régimen de cabotaje, procedentes de Escombreras los primeros y de Asturias estos últimos, ha influido también en el aumento del volumen portuario. En cambio este año, contrariamente al pasado las exportaciones de vinos a Francia han experimentado una sensible baja así como las de frutos secos hacia diferentes países europeos. Otro factor que debe tenerse en cuenta son la llegada de pirritas de Huelva y la exportación de pirritas quemadas procedentes de la fábrica Cros de Lérida, cuyas escombreras acumuladas por espacio de más de treinta años son revalorizadas por la química alemana. Unese a ello las partidas de sal de San Carlos y Torreveja, con destino a la Electroquímica de Flix y el incesante tráfico de los motoveleros del servicio Tarragona-Palma y tendremos una visión bastante aproximada del intenso movimiento que se registra, como lo demuestran los datos apuntados.

PETROFILO

ACL\_10/06/1959\_263

Puerto. Vista aérea >

## PUENTE Y AVENIDA

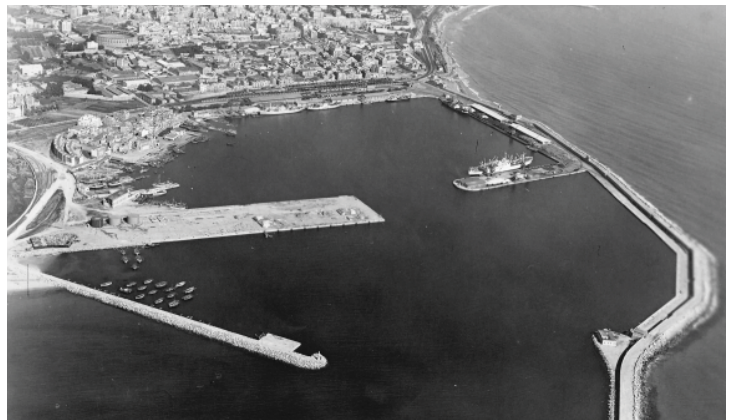
El estribo del nuevo puente sobre el río Francolí, recayente en la carretera de Reus, ha sido definitivamente asentado sobre su base. Este noticia que parece intrascendente, tiene toda su importancia si consideramos el laborioso trabajo que representa construir un puente como el que nos ocupa. La empresa ha superado muchas dificultades particularmente la derivada de los caudales subterráneos que afloran sobre la superficie, donde se practican las hendiduras para asentar el bloque. La abundancia de lluvias del pasado invierno y las características especiales de nuestro río, sumamente permeable en la mayor parte del lecho y en particular en el tramo final, próximo a la desembocadura, han influido en la lenta marcha de los trabajos. Hoy, al puente, con estribo y pilares colocados solo le falta terminar el estribo recayente al "Cami de la Fared Alta", para comenzar seguidamente la obra de estructura propiamente dicha. La labor más ingrata y el más arduo trabajo han tenido feliz conclusión y ahora corresponde llevar a cabo la obra vista, cuales son los arcos de cemento armado y la calzada, barandilla y aceras.

Simultáneamente con este trabajo, se hallan muy adelantadas las obras de construcción de la Avenida de la margen izquierda. Partiendo del cruce de la Universidad Laboral con la carretera de Valencia la empresa "Cubiertas y Tejados" adjudicataria del proyecto, está terraplenando la nueva desviación, construyendo asimismo los correspondientes desagües y obras de fábrica. Si por una de las partes, la desviación será lo suficiente holgada, la relativa al enlace río Francolí-Plaza Imperial Tarraco o sea la futura Avenida de Roma, tendrá 35 metros de ancho con una gran calzada central, paso de peatones a ambos lados, dos nuevas calzadas de menor anchura y amplias aceras. Un trazado parecido a la Gran Vía de la Ciudad Condal, con su correspondiente iluminación, jardinería y galería de servicios. Parte de la obra, hasta 16 metros cubrimos, corresponde realizarla a Obras Públicas, mientras el resto correrá a cargo del Ayuntamiento, que en, a su vez, deberá expropiar las fincas afectadas en la parte que le corresponde. Por todo el año 1960 podría concluirse semejante proyecto que deparará a Tarragona un acceso casi comparable con la Diagonal de Barcelona. Ambicioso es el proyecto, pero debemos hacerlo íntegramente nuestro porque es la única ocasión que tiene la ciudad de poseer unos accesos lo suficiente holgados para redimirnos de futuros inconvenientes relacionados con el tráfico rodado.

La obra sigue su marcha y en esta ocasión del asentamiento definitivo del estribo de la carretera de Reus, hemos deseado informar a nuestros lectores de la importancia del proyecto que convertirá rápidamente en zona urbana los hasta hoy bien cuidados cultivos de avellanos y huertos adyacentes. Todo sea en bien de la ciudad aun a sabiendas del considerable esfuerzo económico que significa completar un trabajo de semejante envergadura.

PETROFILO

ACL\_12/06/1959\_264



1958\_APT\_04



## Escuelas en Torreforta

Torreforta necesita escuelas. El aumento de la población infantil plantea este problema, que se agudiza a medida que el tiempo transcurre. El Estado en colaboración con el Ayuntamiento está levantando un magnífico grupo escolar que vendrá a suplir las actuales deficiencias. Pero la cuestión no quedará zanjada porque la edificación prosigue a ritmo acelerado y el aumento demográfico es patente y notorio. De ahí que un segundo centro venga a paliar el problema y quizás a resolverlo. Nos referimos a las escuelas gratuitas que regirán los Hermanos de las Escuelas Cristianas. El pasado domingo, tuvimos ocasión de admirar los planos del grupo que consistirán de seis aulas con una capacidad de cuarenta plazas cada una; un gran taller para que los alumnos se inicien en la práctica de alguno de los oficios que podemos considerar básicos; una pequeña capilla y la residencia para la comunidad religiosa. El proyecto, del arquitecto municipal Sr. Monravá Lopez, es de moderna traza y con unos fines pedagógicos perfectamente definidos. Será escuela de primera enseñanza pero, a la par, los alumnos comenzarán a practicar algún oficio que les predisponga para su mejor ingreso en la Escuela de Trabajo, de grado superior. Esta escuela se regirá por un Patronato y será fruto del esfuerzo colectivo aunado con la buena voluntad. La realidad del centro supone la resolución previa de varios problemas, cuales son solares, construcción, sostenimiento y profesorado. Los terrenos los cede la Diputación, propietaria de "Mas Caballé" y sus alrededores; el edificio lo levanta el Ayuntamiento; el sostenimiento y dotación de material escolar corre a cargo de la Asociación de Antiguos Alumnos, con los posibles beneficios de la explotación del Teatro Metropol y el profesorado los Hermanos. Los cinco religiosos, completamente desligados del Colegio del Sagrado Corazón, dependerán del expresado centro sólo a los efectos económicos, comprometiéndose asimismo el centro local a facilitar aquellos profesores auxiliares que hagan falta para el mejor funcionamiento y eficacia del nuevo centro que se proyecta. Hasta aquí pues, la idea capital cuya cristalización no será otra que la creación del correspondiente patronato encargado de regir la futura institución. Aun cuando no se ha fijado fecha para comenzar los trabajos, es de esperar que comiencen en un periodo de tiempo relativamente breve, pues el problema planteado por la falta de escuelas no admite demora. Las gestiones, laboriosas por complejas, han dado los frutos apetecidos y tanto las Corporaciones interesadas como la Asociación y religiosos están dispuestos a contribuir en la medida de sus posibilidades para que la noble idea entre de lleno en el plano de las realidades.

Hagamos votos para que pronto una moderna escuela venga a sumarse a la labor del Ministerio de Educación Nacional mientras el Ayuntamiento se dispone a resolver otra cuestión íntimamente relacionada con el problema escolar, cual es la adición de una nueva planta a las Escuelas de Saavedra. Circunstancia que implica la desaparición de insalubres locales de la parte alta y media de la población y aprovecha las excelentes condiciones del expresado grupo, levantado por el Ayuntamiento de "La Popular" hace casi medio siglo.

PETROFILO

ACL\_21/10/1959\_268

## El polígono industrial

En nuestra edición de ayer el Ayuntamiento publicó una nota por la que se avisaba a los propietarios que habían suscrito el compromiso de ceder sus tierras con destino al polígono industrial, se personaran en las oficinas municipales para presentar los títulos de propiedad de las fincas con el fin de llevar a cabo inmediatamente los oportunos trámites para el otorgamiento de la escritura definitiva y consiguiente pago de la suma convenida entre ambas partes. Hasta el momento presente y después de una semana de intensas y ajetadas gestiones, el Ayuntamiento dispone ya de un sesenta por ciento de la total superficie de aquellos terrenos que desde la Campsa se prolongan hasta Clasificación. Falta pues un cuarenta por ciento para ultimar la operación que Tarragona espera. Operación para nosotros de la mayor trascendencia pues no se nos escape la importancia que reviste la libre disposición del expresado polígono. Pero además existe ya el hecho cierto de que los propietarios que han suscrito sus correspondientes compromisos percibirán la indemnización debida en un plazo de tiempo que ciframos hasta el día 31 de diciembre como máximo. Ello quiere decir que el Ministerio de la Vivienda al aceptar la propiedad referida, proseguirá sus acciones legales hasta alcanzar la totalidad de los terrenos. Es papeleta dura y desagradable para la Corporación en general y Alcaldía en particular, el enfrentarse con los intereses, muy respetables, de un determinado número de propietarios. Pero recuerden nuestras Autoridades municipales que igual cometido tuvieron que sortear hace cuarenta años los Ayuntamientos de aquel entonces para ofrecer los terrenos que hicieron posible la instalación de la Fábrica de Tabacos. Como decíamos no ha mucho, las reacciones eran las mismas e idénticos los problemas, pero al final se impuso el buen sentido y como era de esperar, el supremo interés de la Ciudad arrambó los particularísimos intereses de cada uno. A nuestras Autoridades la razón les sobra cuando tratan de conseguir tales tierras por los caminos de la avenencia y sin lesionar en lo posible a los propietarios afectados. Pero si a pesar de cuantos argumentos y razones esgrimían, subsiste una resistencia a ultranza para suscribir los compromisos de venta, no sólo están investidos de la fuerza moral que otorga el servir al bien común, sino que tienen en sus manos los recursos legales para rematar con feliz éxito la empresa. El Ministerio de la Vivienda está dispuesto a expropiar forzosamente las tierras incluidas en el polígono, si fracasan las negociaciones en curso, con la agravante que el pago de la indemnización económica por la pérdida de las fincas será demorado hasta tanto no se haya resuelto favorablemente el expediente, sin perjuicio de la inmediata ocupación de terrenos. Esto que para algunos podrá parecer una amenaza, es simplemente la realidad de los hechos. El polígono industrial es de un interés extraordinario para la población y de ninguna de las maneras puede fracasar por mor de un cuarenta por ciento de propietarios que se resisten a vender.

PETROFILO

ACL\_26/11/1959\_272





## 1960

“La noticia más importante que nos deparó la sesión de la Comisión Municipal Permanente, fue la aprobación, por el Ministro de la Vivienda, del Plan General de Ordenación de Tarragona. Este hecho constituye el punto inicial de la política de expansión urbana comenzada con tan buenas auspicias y es el instrumento que servirá para forjar la Tarragona del año 2000. Con el desarrollo de este plan –gradual desarrollo, en verdad–, Tarragona puede prever ya su configuración futura.”

Petrófilo, 13/12/1960, “Plan de Ordenación”.

La ciudad entra en la década de los sesenta con gran impulso. Los buenos propósitos del Plan de Ordenación Ferroviaria que redacta el propio ayuntamiento priman la propuesta de soterrar las vías bajo la ciudad a la altura de la pedrera, y construir así una nueva estación en los terrenos ocupados por la estación de Clasificación en Torreforta, se rescata así la idea de un litoral liberado de infraestructuras. También el nuevo Plan General, aprobado en diciembre, abre la puerta a la modernización urbana de la ciudad. Una gran maqueta del Plan General, confeccionada por la Comisión Provincial de Urbanismo, se expuso en diversos foros para mostrar las novedades que propone el Plan en terrenos próximos al río.



## Ordenación ferroviaria

Hace tres semanas en el despacho de la Alcaldía pudimos admirar el anteproyecto de la nueva ordenación ferroviaria de Tarragona. En aquel entonces se nos recomendó discreción pues desconocíamos la actgida que podría dispensar a tal anteproyecto la Dirección General de Ferrocarriles. Debían hacerse unas gestiones cerca del citado organismo por el Gobernador Civil y el Alcalde y hasta tanto no fueran realizadas, cualquier indiscreción podría comprometerlas. Silenciosos hemos permanecido pues, en espera de que alcanzaran dominio público, según se desprende del pleno municipal celebrado anteanoche.

En síntesis, este proyecto viene impuesto por la necesidad que Tarragona tiene de resolver su problema ferroviario. A través de la nueva estación del ferrocarril, proyectada cerca de la Playa del Magro, la ciudad sustituiría el viejo caserón por un edificio moderno, pero subsistiría el problema. Cuestión que no es otra que el trazado de las vías a través de la franja del litoral. De este litoral que cada día alcanza mayores cotizaciones por la riqueza y variedad del paisaje íntimamente relacionado con la afluencia turística. Partiendo de este punto, la propugnada ordenación ferroviaria suprime las vías férreas pegadas al mar para hacerlas discurrir por la zona del interior. Según se viene de Vilaseca, una vez traspuesta la Estación de Clasificación el anteproyecto prevé la construcción de una estación ferroviaria en terrenos cercanos a la zona industrial y Torreforta. Después sigue el trazado igual hasta llegar al paso a nivel del puerto donde se desvía en dirección a La Pedrera, por los terrenos propiedad de la Junta de Obras del Puerto. El obstáculo rocoso representado por el acantilado, se salva mediante la construcción de un túnel que atraviesa la Ciudad para salir cerca del "Camí de la Ciuxa", antiguo campo de fútbol del desaparecido Tarragona y continuar por el valle de la Ermita de la Salud hacia el "Mas de la Jota", Ciudad Residencial, Mas Rabassa para enlazar con el actual trazado a la altura de "Mas d'en Grimau" cerca ya del "Tomb de Marliné". En el propio casco de la ciudad y al final de la calle de Adriano, se prevé la construcción de un apeadero con varios p'sos y ascensores para facilitar el acceso público a los andenes, precisamente situados a la entrada del túnel, explanada de la actual Pedrera. El coste aproximado de las obras es de 300 millones de pesetas.

Este es, en líneas generales, el anteproyecto que prevé asimismo la construcción de un paso superior para facilitar el acceso del tráfico rodado a la zona portuaria. Anteproyecto que, según manifestaciones de la Alcaldía, ha sido sometido a la consideración de la Dirección General de Ferrocarriles para su estudio técnico.

Ni que decir tiene que la realización de esta gran obra, supondría el definitivo rescate de todas nuestras playas, sometidas hoy a la servidumbre de las líneas férreas que bordean la orilla del mar, con la plena realización del Paseo Marítimo, debajo mismo del Balcón del Mediterráneo, toda vez que, como decimos, la línea férrea sería transferida hacia el interior. Son enormes las posibilidades y según nuestras noticias existe buena disposición por parte de la Administración. No desconocemos la envergadura de tales trabajos pero la ocasión hay que aprovecharla cuando se presenta con tan buenos auspicios. Eso es todo.

P E T R Ó F I L O

ACL\_23/04/1960\_278

## Túnel ferroviario

La noticia causó sensación en Tarragona donde era prácticamente ignorado el estudio de ordenación ferroviaria de la Ciudad. Cálculas y utópicos proyectos desde que éramos niños los hemos oído en repetidas ocasiones, pero el planteamiento en serio de una obra de semejante envergadura, es la primera vez que se presenta en la capital. En líneas generales, nuestros lectores conocen el proyecto. Proyecto que sitúa una estación en las proximidades de Torreforta, desvía la línea férrea en el paso a nivel del Puerto y se adentra en un túnel que atravesaría la colina rocosa sobre la que se asienta el casco urbano. El Apeadero se emplaza al final de la calle de Adriano, frente a la fábrica del Mundial, mediante la construcción de un edificio de varios p'sos que desciende hasta los andenes situados en la explanada de La Pedrera. El túnel atraviesa la antedicha calle de Adriano, Rambla del Generalísimo, calle de San Agustín, Rambla de San Carlos, Portalet y Bajada de la Pescadería para derivar hacia la zona del Portal de San Antonio y salir en las proximidades del Santuario de Nuestra Señora de la Salud. Después prosigue el trazado hacia el valle de la Ermita, Más de la Jota, Ciudad Residencial, Más Rabassa hasta enlazar, pasada ya la catedral romana de El Medol, con la actual línea.

A nuestro modo de ver tal solución, con ser momentáneamente onerosa a la larga es rentable, por cuanto la sustitución de vías y terraplenes hacia el interior, ofrece a la RENFE una serie de solares edificables, partiendo de la misma estación. Aparte el hecho de que tales propositos supervalorizarían toda la franja de nuestro litoral, aquellos terrenos resultantes de la desaparición de railes y traviesas, se pagarían a peso de oro, pues no se olvide que la costa tarraconense constituye la segunda reserva turística de Cataluña, una vez saturada la Costa Brava, como consecuencia de su proximidad fronteriza. A medida que los años pasen y Europa se una cada vez más, suprimiendo controles y barreras, hasta borrar definitivamente las fronteras que nos separan, el litoral tarraconense tendrá más valor. De ahí que la solución propugnada, podría ofrecer mayor efectividad en un periodo de tiempo relativamente próximo, pues libera a nuestras playas del dogal de las vías férreas, dando pie al desarrollo de amplios planes urbanísticos.

Planteada pues la cuestión, lo más importante es la acogida dispensada al anteproyecto en la Dirección General de Ferrocarriles que ha de informar en definitiva, la viabilidad del mismo. Técnicamente no existe obstáculo alguno y las dificultades podrían presentarse desde el punto de vista económico, pues no se olvide que la obra asciende a 300 millones de pesetas. Claro está que los terrenos resultantes de la realización de los trabajos y el incremento de valor de toda nuestra costa, superaría la inversión inicial, pero de momento, hay que saber exactamente si la Administración dispone o está dispuesta a conceder los créditos necesarios. Esta es la cuestión.

P E T R Ó F I L O

ACL\_26/04/1960\_279



## Desviación de líneas férreas

Otro tema de interés tratado en la sesión de la Comisión Municipal Permanente fue la notificación por la Alcaldía "de la entrevista celebrada en Barcelona con el Ingeniero Jefe de Estudios de Ferrocarriles de esta zona don Juan Molins Ribot, con el que había celebrado un amplio cambio de impresiones en relación con los proyectos de la Ciudad sobre la desviación de las líneas férreas, habiendo puntualizado algunos extremos de gran interés para la confección de dicho proyecto".

Todos Vdes. conocen el plan de reforma ferroviaria que ha presentado el Ayuntamiento con el fin de solucionar un problema que, cual losa de plomo, pesa sobre Tarragona desde hace muchísimos años. El anteproyecto dispone la construcción de un túnel que atravesaría la colina rocosa sobre la que se asienta el casco urbano, previa la desviación de la línea, una vez traspuesto el paso a nivel de la zona portuaria. Con esta obra las playas quedarían automáticamente liberadas de la servidumbre de las vías, principal obstáculo para emprender una labor de ordenación de nuestro litoral y la población vería desaparecer las instalaciones de debajo el balcón que tanto afean y perjudican desde el punto de vista estético. A raíz de la reciente visita del Ministro de Obras Públicas en los Salones Municipales estaba expuesto el plan general de la proyectada reforma que, como es lógico, tratándose de un anteproyecto, debía ser estudiado por los correspondientes servicios técnicos de ferrocarriles para su informe definitivo. El plan, aunque care, es viable y el dispendio momentáneo sería compensado con el incremento de valor de los terrenos situados en la franja de la costa y la venta de los solares resultantes de la desaparición de los terraplenes del actual trazado. Se trata, en suma, de devolver a las playas, su configuración natural, truncada por la mano del hombre con motivo de la construcción de la línea férrea en el pasado siglo. Circunstancia que sería convenientemente aprovechada por el urbanista para confeccionar sus planes de conformidad con las nuevas características de las zonas afectadas.

Por esto, la visita del Alcalde Sr. Sanromá al Ingeniero Jefe de Estudios de Ferrocarriles, no tenía otra finalidad que cambiar impresiones acerca del alcance del proyecto, coordinando, en lo posible, los intereses de la Ciudad con las exigencias técnicas.

PETROFILO

ACL\_18/05/1960\_281



▲ Ferrocarril. Vista de la estación y de las vías de tren

1960\_AFT\_19

## Carretera de circunvalación

Hace unos meses el Director General de Carreteras hizo unas declaraciones relacionadas con el proyecto de construcción de una autopista que unirá Cartagena con la frontera francesa a través del litoral mediterráneo. Aquellas declaraciones fueron luego confirmadas a raíz de una visita que efectuó a nuestra Ciudad, aportando algunos detalles y pormenores relacionados con el grandioso proyecto. Proyecto impuesto por las circunstancias de la gradual desintegración del firme, particularmente en el tramo comprendido entre Valencia y Barcelona, que soportará los mayores pesos y tráfico del país. A la vista de las noticias recogidas podemos afirmar que tales propósitos están perfectamente encauzados y que uno de los primeros tramos que serán modificados a tenor de las nuevas normas impuestas por la circulación rodada corresponderá a los kilómetros que separan las localidades de Hospitalet del Infante de Ampolla, dentro de nuestra Provincia. Carretera que sigue el trazado del viejo camino romano, con todos los inconvenientes y ninguna ventaja; tramo que más aísla que no comunica y que nada de particular tiene el espectáculo de un automóvil accidentado con su secuela de desgracias; vía, en fin, de pésimas condiciones muy temida por los peligros que encierra. Pues bien, este será el primer tramo que recibirá tales beneficios, habiéndose proyectado una autopista paralela a la línea del ferrocarril y con una anchura de 35 metros, con todos los servicios y construcciones auxiliares para suprimir cruces, mediante pasos inferiores o superiores; curvas peligrosas, previo el establecimiento de las dos direcciones, que elimina automáticamente la posibilidad de los encontronazos de frente. La subasta de las obras será convocada en breve, pues se dispone ya de los créditos necesarios para acometerlas con la prontitud requerida en carretera tan transitada.

Por lo que afecta a la proyectada circunvalación de la ciudad, diremos que en principio se prevé la desviación a partir del Coll Blanc, cerca de La Canonja, pasa el río Francolí mediante la construcción de un gran puente y por detrás de los Cuarteles y Ermita de la Salud prosigue hasta enlazar con el actual trazado. El ancho es también de 35 metros y las características son idénticas para esta clase de autopistas, que supera todos los obstáculos mediante costosas obras. Esta importantísima vía de comunicación, como decimos en un principio, se iniciará en Cartagena hasta alcanzar la zona fronteriza, uniendo las poblaciones de Valencia y Barcelona. Quizás siga la misma ruta del gasoducto de los yacimientos argelinos que facilitarán gas a los principales países de la Europa Occidental, pues una de las normas que rigen en el proyecto, es el trazado de grandes rectas para facilitar un rápido desplazamiento y una mayor fluidez en el transporte.

PETROFILO

ACL\_21/05/1960\_282



## Gestiones en Madrid

En la última sesión de la Comisión Municipal Permanente, la Alcaldía "hizo una detallada exposición de los asuntos de interés municipal que había tratado durante su reciente estancia en Madrid". Así rezaba la referencia de la reunión, cuya ampliación vamos a ofrecer en el sentido de que una de las principales cuestiones planteadas fue el proyecto de nueva ordenación ferroviaria de Tarragona. Acompañado por el Gobernador Civil, el Alcalde realizó varias gestiones, pues aunque no se habló de ello el proyectado túnel y la correspondiente desviación del trazado, sigue en la mente de quienes están mayormente interesados. Como se recordará fue a raíz de la visita del Ministro de Obras Públicas en el pasado mes de mayo, cuando el Ayuntamiento presentó el anteproyecto confeccionado por los técnicos municipales. El Ministro manifestó su complacencia y dijo textualmente que si el proyecto se consideraba viable podían iniciarse los trabajos de confección definitiva. Pues bien, en eso estamos; en el momento que la Dirección General de Ferrocarriles ha encomendado el estudio completo de la cuestión al Ingeniero de la zona catalana de Construcción de Ferrocarriles, don Juan Molins. Existen pues muy buenos propositos y el plan sigue su marcha. El Ministerio de Hacienda está dispuesto a facilitar los créditos necesarios, siempre y cuando exista el correspondiente proyecto y presupuesto. Por otra parte no escapa a nadie la importancia de la desviación del tren, mediante la construcción de un túnel que atravesaría de parte a parte la collina sobre la que se asienta la Ciudad, liberando la franja del litoral de la servidumbre de las vías. La desaparición de terraplenes revalorizaría automáticamente la totalidad de los terrenos afectados por el plan, además de los solares sobrantes, propiedad de la RENFE. Todos estos factores, pesan mucho en estos instantes y coadyuvan a la viabilidad del proyecto. Ciertamente es importante y de un volumen considerable la reforma, pero también su ejecución depararía el rescate de una zona de la costa que se considera la segunda reserva turística de Cataluña, máxime cuando la Costa Brava se encamina hacia la saturación en el espacio de unos pocos años. El ritmo de construcciones y enajenación de solares en el litoral gerundense es muy vivo acentuándose la aportación extranjera. Si dentro de diez años, pongamos por caso, la Costa Brava llega al máximo de sus posibilidades turísticas, será entonces cuando tendrá mayor valor esta franja de litoral que se inicia en Calafell para prolongarse hasta Cambrils. De ahí que revista gran interés, la gestión últimamente realizada por nuestras Autoridades, cuyo resultado, como decimos, ha sido el encargo del proyecto de ordenación.

PETROFILO

ACL\_20/07/1960\_286

## NUEVAS ESCUELAS

Por la Junta Provincial de Construcciones Escolares, que preside el Gobernador Civil de la Provincia, se ha convocado el correspondiente concurso-subasta para la construcción de diez grupos escolares en diferentes pueblos de nuestras comarcas. Como decíamos en nuestra crónica última, a la mejora que significa para nuestras poblaciones rurales la actuación de la Comisión de Servicios Técnicos; el Plan Bienal de Cooperación y la modalidad del "Día del Municipio Rural" se une la construcción de nuevas escuelas que sustituyen a locales antihigiénicos e inadecuados.

Los pueblos que construirán grupos escolares serán los siguientes:

Una Escuela Unitaria en el Ayuntamiento de Botarell. Presupuesto de contrata 178.124'03 pesetas. Colaboración municipal en prestaciones personales 12.500 pesetas.

Una Escuela Unitaria en el Ayuntamiento de La Morera de Montsant. Presupuesto de contrata 168.024 pesetas. Colaboración municipal 12.500 pesetas.

Una Escuela Unitaria en el Ayuntamiento de Perelló. Presupuesto de contrata: 178.105'99 pesetas. Colaboración municipal 5.000 pesetas.

Una Escuela Mixta en la localidad de El Roqué, Ayuntamiento de Perelló. Presupuesto de contrata 178.128'10 pesetas. Colaboración municipal 3.000 pesetas.

Una Escuela Unitaria en el Ayuntamiento de Vilanova de Prades. Presupuesto de contrata 165.936'47 pesetas. Colaboración municipal 12.500 pesetas.

Una Escuela Unitaria en el Ayuntamiento de Vilella Alta. Presupuesto de contrata 177.863'29 pesetas. Colaboración municipal 12.500 pesetas.

Dos Escuelas Unitarias en el Ayuntamiento de Gulamets. Presupuesto de contrata 326.482'46 pesetas. Colaboración municipal 45.000 pesetas.

Dos Escuelas Unitarias en el Ayuntamiento de Masroig. Presupuesto de contrata 310.813'99 pesetas. Colaboración municipal 30.000 pesetas.

Dos Escuelas Unitarias en el Ayuntamiento de Montblanc de Tarragona. Presupuesto de contrata 311.873'88 pesetas. Colaboración municipal 16.000 pesetas.

Cuatro Escuelas Unitarias en el Ayuntamiento de Selva del Campo. Presupuesto de contrata 579.067'35 pesetas. Colaboración municipal 58.600 pesetas.

Más de cuanto nosotros podamos afirmar, está el testimonio de esta convocatoria del concurso subasta que constituye un importante vehículo para elevar la enseñanza y por ende la educación y cultura, base esencial de la grandeza de los pueblos.

PETROFILO

ACL\_22/07/1960\_287



▲ Torreforta. Inauguración del colegio

1959\_AFC\_02



## Estación ferroviaria

La vieja cuestión del mal estado de nuestra estación de ferrocarril no es preciso repetirla porque está en el ánimo de todos. No hay tarragonense que no haya formulado su protesta verbal por este asunto y a la par que pasan los años y envejece el edificio, mayor es el problema. Problema recargado después de la inauguración de la doble vía y consiguiente paso de los trenes directos, pues la función que en la red ferroviaria efectuaba San Vicente de Calders ha pasado a Tarragona. Y problema asimismo agudizado por la afluencia turística nacional y extranjera, que hace de la ciudad y su litoral final de etapa en sus anuales desplazamientos.

Ahora bien, en estos momentos hemos desestimado el proyecto de nueva estación frente a la Playa del Milagro, por estimarla impropia, dadas las posibilidades que se nos ofrecen de ordenar ferroviariamente Tarragona mediante la construcción del túnel que atraviese la Ciudad y demás pormenores de los que Vdes. están perfectamente informados. Esto quiero decir que en el mejor de los casos y bajo el supuesto de que el proyecto llegue a ser una realidad, debería transcurrir un número determinado de años durante los cuales tendríamos que soportar las actuales instalaciones. La nueva estación, ubicada en la zona Este de la población, junto al mar, podría ser un hecho en un plazo de tiempo relativamente breve. Pero, como decimos, se da la circunstancia de que se nos ofrece un proyecto mucho más ambicioso y definitivo que no podemos rehusar aun a trueque de que su ejecución continúe siendo problemática. La consecuencia lógica de este estado de cosas no es otra que la persistencia del viejo caserón, con todos los inconvenientes y sin ninguna ventaja.

Sin embargo, podría arbitrase una solución intermedia que nos evitara el sonrojo actual: modernizar el edificio, mediante las obras de mejora y reforma que se consideraran indispensables. Su concepción ochocentista es evidente y por tanto, nada puede modificarse respecto al particular. Las estaciones de Sitges o Villanueva, pongamos por caso, son idénticas a la nuestra pero se encuentran limpias y cuidadas. De ahí que sin ser un dechado de perfección, cumplan una finalidad. La nuestra podría resultar otro tanto, mientras se acomete el ambicioso plan de ordenación. Pero mientras tanto este proyecto se lleva a la práctica; en este intervalo de tiempo, creemos indispensable adecuar el actual edificio. El prestigio de la RENFE y por ende el de la Ciudad, en este caso, no resulta demasiado favorecido y el pórtico de entrada a la población es de lo más deprimente que conocemos. Por estas razones abogamos por una modernización mientras cuaja el grandioso proyecto sobre el cual están puestas tantas esperanzas.

PETROFILO

ACL\_28/07/1960\_288

## Industrialización de la ciudad

Acompañando al Gobernador Civil y Alcalde de la Ciudad, un grupo de intermediarios tarragonenses tuvimos ocasión de recorrer las nuevas industrias que surgen en las afueras de la población. Fabricas, incipientes unas y en plena marcha las más y que significan una fuente de riqueza no solo para la Tarragona actual sino también para la futura.

Desde luego varios han sido los factores que han contribuido a la instalación de factorías de nueva planta en Tarragona. Las buenas comunicaciones, la proximidad del mar y más aún de la zona portuaria de carga y descarga, han influido en ello, pero los factores verdaderamente decisivos han sido dos, cuales sea electricidad a pie de fábrica y terrenos baratos con posibilidades de agua. Merced a las gestiones realizadas en su día cerca de ENHER por nuestro Gobernador, con motivo de la construcción y puesta en funcionamiento de la Universidad Laboral, consiguióse el tendido de una línea desde Penit de Armentera hasta Tarragona. Esta circunstancia ha sido importantísima pues las Industrias, cuentan hoy con la suficiente energía eléctrica a escasos metros de los centros de fabricación, con las consiguientes ventajas de todo orden. La segunda de las causas viene informada por el hecho de que el Ayuntamiento adquirió en su día una gran extensión de terreno a precios asequibles, solares que, una vez parcelados, ha permitido ofrecer a las empresas las fincas necesarias a precios también razonables. Este hecho y el manto de agua hallado en la mayoría de los casos a pocos metros de la superficie ha constituido otro buen aliado.

Merced pues a las ventajas ofrecidas, en el polígono industrial del Ayuntamiento se hallan actualmente en curso de instalación y funcionamiento, las siguientes factorías:

"Acerbi, S.A.", destinada a la fabricación de remolques y carrocerías.

"Reverte", taller de carpintería y ebanistería.

"G.M.P.", empresa destinada a la fabricación de briquetas, cerchas, bobadillas y jácenas.

"Siatá Española", transformación de motores y carrocerías.

"Laminaciones Balsells", fleje de acero laminado en frío y tubo.

"Maibsa", producción de maquinaria y aparatos para la industria de la bebida y monocultivos.

Hay que señalar además "Punta Ble" en el mismo polígono y en periodo de construcción y "Saysa", de Industrias químicas, cuyas obras han dado comienzo en la presente semana.

Por último y fuera de la periferia de los terrenos municipales, la gran factoría que "Galletas Loste" está terminando en la carretera de Valls, con una producción prevista de quince toneladas de galletas diarias; "Iberica del Carbón" en el antiguo mercado del puerto, manufactura de protectores para botellas y embalajes y la fábrica de alcoholes que "Inquiresa", filial de la "CROS", ha construido cerca del Francolí, al final de la calle Torres Jordi y que recientemente completó el utillaje que la sitúan entre las mejores factorías europeas en su género.

Estas son las industrias actualmente en curso de instalación en Tarragona, aparte "Electroquímica Massó", cerca de la desembocadura del Francolí, "Hidronitro", en el mismo lugar y "Pirelli", cuyos proyectos están ultimándose para su envío a Italia en orden a la aprobación definitiva.

PETROFILO

ACL\_24/08/1960\_292



# AVENIDA DE ROMA

En nuestra crónica última, comentábamos el anuncio del concurso—subasta de las obras de nueva pavimentación y demás servicios de la Plaza de Mossen Cinto. Hoy, glosando otro acuerdo recaído en la misma sesión de la Comisión Municipal Permanente, diremos que la Avenida de Roma, entre en los cauces de una pronta realidad. A este respecto se "adoptaron las decisiones oportunas sobre expropiación de terrenos para la urbanización de la citada Avenida, dada cuenta en los propios términos de la comunicación de la Jefatura de Obras Públicas". Como saben todos Vdes. la vía, es la que unirá la Plaza de la Imperial Tarraco con el nuevo puente sobre el río Francolí. Puente que ha sido definitivamente adjudicado en orden a su terminación, tras superarse las incidencias y engorres administrativos subsiguientes, al abandono de la obra por el primer contratista adjudicatario. De momento, el interés del Ayuntamiento se cifra en la construcción de la gran colectora y galerías de servicios, inherentes a todo nuevo trazado urbano y cuyo presupuesto asciende a varios millones de pesetas, dada la amplitud exigida en zona de tan grande porvenir urbanístico. La gran avenida constituirá un magnífico acceso a Tarragona según se viene por la carretera de Valencia, siendo su construcción en colaboración del Ministerio de Obras Públicas y nuestra Corporación Municipal. Parte del ancho de la avenida corresponde a Obras Públicas, mientras colector y galerías de servicios, como asimismo todo cuando afecta a la anchura prevista en treinta y cinco metros, lo realizará el Ayuntamiento por su cuenta. El nuevo trazado sitúa automáticamente la Ciudad a las mismas orillas del Francolí y constituye el eje de la Tarragona futura, con una segunda avenida, paralela al río y que tiene su punto final en las previstas instalaciones de la futura Ciudad Deportiva. Claro está que la construcción de la Avenida de Roma no significa ni con mucho, la paralización del tráfico a través de Ramón y Cajal, pues el actual puente, debidamente acondicionado absorberá parte de la circulación rodada, en particular carros y vehículos ligeros. Con este nuevo puente, Tarragona vera resolver el problema de accesos, pues tengase en cuenta que los trabajos de modernización de la carretera de Barcelona, han significado una considerable mejora por lo que a la parte este de la población se refiere.

Estas obras y según sea la marcha y progreso del país, tienen una vigencia para diez años, pues se perfila ya y cada día como más imprescindible, la gran carretera del litoral de Levante que una Valencia con Barcelona. Esta carretera representaría un nuevo paso de circulación, pues su trazado está previsto en zona mucho más alejada del casco urbano. Pero, de momento, es prematuro hablar de ello aun cuando se han realizado y siguen efectuándose los estudios necesarios.

Esto es todo cuanto hay respecto a la Avenida de Roma que esperamos cristalizará en algo concreto en fecha relativamente breve, pues su construcción queda vinculada a la terminación del nuevo puente. — PETRÓFILO,

ACL\_31/08/1960\_294



▲ Vista aérea de la avenida de Roma recién construida

1960\_ATA\_23

# 1.519 VIVIENDAS

En este mundo todo tiene sus ventajas y sus inconvenientes. Cuando hablamos del proceso de industrialización que experimenta la Ciudad no nos damos cuenta que, por otra parte, ejercemos una presión cada vez mayor sobre el precio de los alquileres. La construcción de nuevas fábricas trae aparejada la afluencia de personal y de ahí que el problema de la vivienda se agudice en Tarragona de manera harto evidente. Pero, claro está, también acuden otras iniciativas a paliar semejante cuestión, como lo demuestra el ritmo de construcciones que viene desarrollándose. Hoy vamos a anunciarles que el Plan Municipal de la Vivienda, comprende la construcción de 1.519 pisos. Si esta realidad es posible, hay que agradecerlo en primer término al Ayuntamiento que ha posibilitado la adquisición de terrenos a precios realmente asequibles. De otra forma, la codicia particular hubiera dado en el traste cualquier proyecto, por beneficioso que hubiera parecido. La Corporación, en su día, copóyuvo en no escasa medida a la adquisición de los solares de la Avenida de Cataluña por la Caja de Pensiones. Y el mismo Consistorio ha cedido terrenos a precios baratos a dos compañías en la barriada de Torreforta y final de Pio XII, con la condición expresa de que habían de construirse bloques de viviendas en determinadas condiciones. Estas premisas hacen viable el Plan, cuya síntesis constructora y lugar de emplazamiento. Helos ahí:

— Ofrecemos seguidamente, especificando número de pisos, empresa Empresa Salvador Cueta—López Ballo, 215 viviendas en la prolongación de Pio XII.

— Empresa "Promotora Hispánica", 48 viviendas en la misma zona.

— Empresa "Promotora Hispánica", 500 viviendas en Torreforta, inmediaciones de la carretera de Reus.

— Empresa Salvador Cueta—López Ballo, 500 viviendas en la carretera de Valencia, junto al polígono industrial.

— Caja de Pensiones para la Vejez y de Ahorros, 256 viviendas en el triángulo Avenida de Cataluña, Calle del Cronista Sesse y Avenida de Colón.

En total el número de pisos, la construcción de cuyos bloques han sido iniciados, asciende a 1.519. A estas obras, cabe añadirle aquellas otras de carácter privado, como asimismo el proyecto de construcción de un gran bloque en Torreforta, por parte de la Caja de Ahorros Provincial de la Diputación de Tarragona. Aunando esfuerzos y tras innumerables gestiones, se ha encauzado este plan, el más importante de los acontecimientos en nuestra Ciudad y que significará un gran avance en la expansión del casco urbano y un notable alivio en la demanda. — PETRÓFILO.

ACL\_28/10/1960\_295



▲ Viviendas en construcción en Torreforta

1960\_AFC\_10



# GRAN PROYECTO

En el stand de Tarragona en la Feria de Muestras de Reus quienes sientan curiosidad por las cuestiones urbanísticas podrán admirar la maqueta de la futura ciudad, confeccionada por los Servicios de la Comisión Provincial de Urbanismo. La gran maqueta, acristalada para evitar posibles deterioros, comprende la zona de la nueva Tarragona limitada por el río Francolí y que se inicia en la Plaza de la Imperial Tàrraco, con la Avenida de Roma, como uno de los ejes y una segunda avenida, paralela a la propia orilla. Pegada junto al río, se alza la Ciudad Deportiva con el magnífico estadio como pieza principal, pabellones de gimnasia, piscina, pistas y demás instalaciones. Viene a cuento todo ello, porque nos parece llegado el momento de plantear abiertamente la posibilidad de llevar a la práctica semejante proyecto. Sería el mejor acto y el más trascendental de todos ellos en las Bodas de Diamante que el Club Gimnástico celebrará el año próximo. Cuando escribimos respecto a esta importante cuestión del deporte local no lo hacemos a tontas y a locas, sino sabedores de las grandes posibilidades que se ofrecen. Sabido es que la Caja de Pensiones comenzará muy pronto la construcción de los proyectados bloques en la Avenida de Cataluña. Es más, antes de finalizar el año la Institución tiene el propósito de adjudicar las obras a fin de que puedan iniciarse con el comienzo del año nuevo. El bloque, recayente a la Avenida de Cataluña —la mejor tribuna para presenciar gratis los partidos— consta de nueve plantas y ahoga materialmente el campo de fútbol. Esto, unido a las edificaciones que se levantan por los alrededores, aconsejan pensar seriamente en una próxima evacuación. Claro que para los intereses del Club es mejor ver surgir las viviendas de la Caja por cuanto automáticamente revalorizan los terrenos, pero a la larga no se presentará otro dilema que el desmonte del campo actual y la venta de los solares.

La Ciudad Deportiva no puede ser exclusivamente obra del Club, porque carece de los recursos necesarios para emprender semejante empresa. Es acción mancomunada de la Delegación Nacional de Deportes, el Ayuntamiento, la Diputación y el propio Nástic. Con la particularidad de que el Club sería copropietario y al propio tiempo, usufructuario perpetuo. Según como viene desenvolviéndose Tarragona, estas propugnadas medidas no son meras elucubraciones sino que se ajustan a la dinámica de los hechos. Para suerte nuestra está prevista una Ciudad Deportiva lo suficiente amplia para albergar toda clase de instalaciones. Ciertamente lejos del casco urbano, pero díganme Vdes., ¿no resultaba lejana la Prisión Provincial y hoy nos parece incomoda dada el auge que la edificación experimenta por aquella zona? Pues háganse el mismo raciocinio y comprenderán que la Ciudad Deportiva está bien emplazada donde se proyecta. Dado su carácter definitivo, hay que pensar en la Tarragona futura, sin olvidar por ello la presente. Y, en este caso, se impone plantear abiertamente semejante cuestión aunando voluntades y encauzando intereses y pareceres. — PETROFILO.

ACL\_29/10/1960\_296

# Agua y electricidad

y —V—

En nuestras crónicas anteriores, los lectores que hayan tenido la benevolencia de seguir nuestros pasos, se habrán formado una idea bastante aproximada de la honda transformación que viene operándose en la raya entre Cataluña y Aragón. Pero nuestros artículos quedarían incompletos, si no les explicáramos a Udes. los proyectos que abraza ENHER con respecto a nuestra región en general y con las comarcas tarraconenses en particular. Con los aprovechamientos integrales de las cuencas del Noguera Ribagorzana y el Bajo Ebro, la Empresa ha constituido un sistema de regímenes hidráulicos complementarios, dadas las características de ambos ríos que ofrecen grandes caudales en primavera y verano, por lo que al Ribagorzana se refiere y el Ebro principalmente invernal. Esta fuerza hidráulica unido a la aportación de la Central Térmica anual de unos 3.500 millones de kwh totalmente asegurados cualquiera que sea la época del año y su hidroalicuidad.

Naturalmente la formidable producción eléctrica totalmente terminada por lo que respecta a la Cuenca del Ribagorzana y central de Escatrón— ha exigido el tendido de más de 1.000 kms. de líneas de alta tensión para el transporte de la energía producida a los centros de consumo de Barcelona Lérida y Tarragona así como para conectar la zona catalana con las del Norte y Noroeste de España concretamente a nuestra Provincia diremos que, tras la construcción de la estación de seccionamiento de Pont de Armentera, que ha permitido instalar líneas de 132 kv hasta la Universidad Laboral y polígono industrial de nuestra ciudad, se están ultimando los trabajos de construcción de la estación transformadora de Constantí. Prolongada la línea hacia Salcu, en la reciente Feria de Muestras, ha sido posible el suministro de energía eléctrica a Reus, desde donde se cerrará el circuito, enlazando la vecina ciudad con el transformador aludido. Asimismo se está tendiendo una línea hacia Vendrell, mientras que, desde la periferia de Barcelona, se instala una nueva línea con dirección a Vilcarca y Vilanova y la Geltrú, para proseguir después hacia Vilafranca del Panadés. También existe el proyecto de enlazar Tarragona con Tortosa a base de líneas de 132 kv y lo propio solicita Gerona, con una prevista estación transformadora en la capital con vistas a la electrificación de la Costa Brava.

Para la financiación de estas grandes construcciones —riqueza en definitiva— la Empresa se desprende de las acciones del Ribagorzana que son absorbidas por el capital privado, sin que el erario público tenga que desembolsar cantidad alguna.

Finalmente diremos que existe el propósito de organizar un exposición de planos, fotografías y maquetas en la Sala del Sindicato de Iniciativa y el Centro de Lectura de Reus, exposición que coincidiría con la proyección de una interesante película en colores acerca de la obra en el Ribagorzana y una conferencia previa.

Dentro del complejo hidroeléctrico que supone el plan del Ebro, la constitución de la necesaria reserva hidráulica será una pronta realidad. Asimismo se está creando la suficiente energía para que, a su vez, resulte rentable la elevación de aguas en la prevista presa de Cherta. Des premisas indispensables para que las aguas del Ebro irriguen los campos de Tarragona, Bajo Panadés, Pla de la Gafera y campos de Burriana y Castellón de la Plana, hasta alcanzar la gran urbe barcelonesa, insaciable en su demanda de agua.

Por último séanos permitido expresar nuestro público reconocimiento al Ingeniero Jefe adjunto a la Gerencia, don Antonio Jovés Miño; al ingeniero don Ramón Antás Peña y al Jefe de Relaciones Públicas, don Francisco Cortadellas Sanromá, cuyas explicaciones e informes han hecho posible la redacción de estas crónicas.

PETROFILO

ACL\_13/11/1960\_298



## Pleno provincial

En realidad, de la Sesión Plenaria celebrada ayer tarde por la Diputación Provincial, fue retirado del orden del día el asunto más importante cual era el dictamen de la Comisión de Obras Públicas y Pazo Obrero referente a las obras a efectuar en el Municipio del Rourell con motivo de haberle sido concedidos los beneficios del "Día del Municipio Rural". Como sea que las autoridades municipales de aquella población de nuestro Campo de Tarragona, solicitaron, antes de proceerse a tomar un acuerdo en firme, celebrar una entrevista con la Diputación para fijar exactamente las posibilidades de ambas partes en orden a la realización de importantes proyectos, quedó aplazada esta cuestión hasta tanto no sea fijada la aportación municipal, íntimamente relacionada con la ejecución de las obras que estiman necesarias.

El segundo acuerdo de interés —los demás asuntos eran de puro trámite— fue la aprobación de la moción de la Presidencia referente a la venta de terrenos de propiedad provincial sobrantes de los de la Granja, sita en el antiguo "Mas Caballé". Tales terrenos comprenden dos solares, uno —el menor— que se cede en usufructo al Ayuntamiento de Tarragona para facilitar la construcción de unas escuelas en Torrelcita y el segundo, de mayor extensión, que la Corporación vende a la Caja de Ahorros Provincial para levantar un bloque de viviendas. Con este acuerdo la Diputación, a la par que sirve a la cultura, pues la cesión del solar favorece los propósitos municipales de construcción de una escuela hace factible la realización de un grupo de viviendas en zona de tan acusado crecimiento urbano. La Caja de Ahorros Provincial cumple con ello una de las finalidades sociales que tiene encomendadas, según anunció la propia Presidencia en el discurso de inauguración de la nueva sede en Octubre último, significando una buena aportación a la batalla en pro de la resolución del problema de la vivienda.

Estas fueron pues los acuerdos más importantes del Pleno último, mientras se concreta con el Ayuntamiento de Rourell todo lo relativo al plan de obras y se perfila ya la resolución que debe ofrecernos un nuevo pueblo sobre el cual recaerá la adopción provincial. Pero para ello deberémos esperar la sesión de enero próximo.—PETROFILO.

ACL\_07/12/1960\_300

## Construcción de viviendas

En una de nuestras últimas crónicas hacíamos hincapié a la construcción de 500 viviendas en Torreforta por la empresa "Promotora Hispánica" e integradas en el Plan Municipal de la Vivienda. Hace unos días, el Patronato "Cardenal Arce Ochotorena" de la Jentura Provincial del Movimiento, anunciaba el correspondiente concurso subasta de varios grupos en distintas localidades de la provincia y ayer mismo, el Gobernador Civil inaugurará en Torredembarra dieciséis nuevos pisos construidos por el mismo Patronato. Por otra parte, la Empresa "Salvador Cueta-Lpez Baillo" ha iniciado la construcción de 215 viviendas, formando varios grupos, en la prolongación de la Avenida de Pío XII, integrados también en el Plan Municipal y tiene en proyecto otras 500 en la carretera de Valencia, junto al polígono Industrial del Ayuntamiento.

Per lo que respecta a las 256 viviendas proyectadas por la Caja de Pensiones para la Vejez y de Ahorros en el triángulo Avenida de Cataluña, Calle del Cronista Sesse y Avenida de Colon, podemos informar a Vdcs que han sido definitivamente contratadas. En efecto en la última sesión del Consejo de Administración de la Institución citada, celebrado en Barcelona, se acordó adjudicar las obras por el siguiente orden:

\* Grupo A y urbanización de la parte afectada a "Fomento de Obras y Construcciones" Grupo B a la Empresa "Matias Aviá" y Grupos C y D a la Empresa "Plana y Cia".

El primero de los grupos —el más importante— comprende las viviendas recayentes a la Avenida de Colon, formando una sola fachada de nueve plantas hasta el chaflán con la Avenida de Colon. Asimismo "Fomento" llevará a cabo la urbanización de todo aquel sector, pues la actual calle del Cronista Sesse, considerablemente rebajada, se transforma en pasaje, destinado a estacionamiento de vehículos, habiéndose asimismo previsto en el patio interior, formado por la parte posterior del edificio "A" y el grupo "B", la construcción de un jardín de infancia.

Los grupos "C" y "D" ocuparon los solares limitados por la calle de Hernandez Sanahuja, chaflán con la calle del Cronista Sesse y el situado al lado del "Bar Avenida" frente al Monumento a Clave.

Adjudicadas las obras, está previsto el comienzo de los trabajos para primeros del año próximo, con un plazo de terminación entre un año y medio y dos años.

A la vista de cuanto antecede, fácilmente se comprenderá que en un periodo de tiempo relativamente más de 1.000 viviendas vendrán a incrementar el acervo urbanístico de la población, pues a los encauzados proyectos cabe añadirle otras iniciativas que surgen por deber. La colaboración entre nuestras Autoridades y grupos de empresa particulares, ofrece ya sus frutos, siendo de esperar que este esfuerzo en un mañana muy próximo signifique una notable aportación en la resolución de semejante problema.

PETROFILO

ACL\_09/12/1960\_301



▲ Torreforta. Vista de las viviendas

1960\_AFC\_07



# Plan de Ordenación

La noticia más importante que nos deparó la sesión de la Comisión Municipal Permanente, fue la aprobación, por el Ministro de la Vivienda, del Plan General de Ordenación de Tarragona. Este hecho constituye el punto inicial de la política de expansión urbana, comenzada con tan buenas auspicios y es el instrumento que servirá para torjar la Tarragona del año 2.000. Con el desarrollo de este plan —gradual desarrollo, en verdad—, Tarragona puede prever ya su configuración futura. Es del mismo orden, pero de mucha mayor importancia y trascendencia, que el Plan de Ensanche, aprobado por el Ayuntamiento en 1922. El citado plan, con una vigencia de casi cuarenta años, ha permitido una acompasada expansión urbana y realidades tan importantes como la Plaza de la Imperial Tarraco, trazada con una visión del futuro que sus 150 metros de diámetro exactamente igual que la Calvo Sotelo de Barcelona, en plena Diagonal— parecen desproporcionados en una población de 45.000 habitantes. Pero precisamente la anchura dada a calles y plazas —la Rambla fue el pionero— es lo que confiere a la ciudad, categoría de gran capital. El Plan General, abarca mayores extensiones de terreno, pues traspasa los linderos impuestos por el río Francolí, para alcanzar Torreforta y la totalidad de la zona industrial hasta el término municipal de La Canonja. La carretera de Reus es uno de los ejes de la urbanización, que prevé amplia zona residencial, en los terrenos situados entre ésta y la carretera de Valencia, mientras entre vías y terrenos de la Universidad Laboral, forman parte integrante de la zona industrial propiamente dicha. Asimismo figura una amplia zona verde, cerca de la actual carretera que conduce a Constantí y por lo que respecta formado por la prolongación de la Rambla y la Avenida de Ramón y Cajal, quienes tuvieron ocasión de admirar la maqueta en el stand de Tarragona de la Feria de Muestras de Reus, conocen perfectamente su distribución y trazado.

Ello nos mueve a solicitar de la Comisión Provincial de Urbanismo y Ayuntamiento la organización de una Exposición de planos, maquetas y fotografías que podría celebrarse en la Sala del Sindicato de Iniciativa, coincidiendo con las fiestas navideñas. La exhibición sería muy bien acogida, pues los tarraconenses tendrían una idea exacta del alcance del Plan de Ordenación, felizmente aprobado por el Ministro de la Vivienda. — P E T R O F I L O

ACL\_13/12/1960\_302

# POLIGONO Y PLAN

En una de nuestras últimas crónicas, al glosar la aprobación por el Ministro de la Vivienda del Plan de Ordenación Urbana de Tarragona, hacíamos hincapié a las ventajas que se derivarían del desarrollo de este plan, pues la prevista expansión urbana será dirigida hacia zonas delimitadas por los técnicos soslayando inconvenientes de toda índole. A las zonas residencial, verde e industrial, se unirá una extensa red viaria, previniendo la circulación futura. En definitiva, este plan sirve para colocar las premisas de la Tarragona del año 2.000 del mismo modo que el plan de 1922 ha tenido y tiene plena vigencia entre nosotros. Este último era concebido a base de cuadrículas urbanas, mientras que el nuevo plano de ensanche, parte de zonas, perfectamente delimitadas por las carreteras de Reus y Valencia de una parte y las vías del ferrocarril y el propio Francolí de otra.

Por de pronto, una de las primeras consecuencias del susodicho plan, es la puesta en práctica del proyecto de nuevo polígono industrial en las huertas del Francolí. La expropiación de terrenos, cuyo expediente se había iniciado, quedaba diferida hasta tanto la aprobación del plan no fuera realidad. Con el instrumento legal del refrendo del Ministerio de la Vivienda y previo el cumplimiento de los trámites correspondientes, puede ya afirmarse la posesión de tales terrenos que permitirá la urbanización y parcelación de solares para posibilitar la instalación de nuevas industrias. También por lo que cabe, en el polígono residencial de Torreforta, será subsanado cualquier inconveniente que pudiera presentarse, dado que, de antemano, el plan de ordenación señala exactamente situación y función de cada una de las zonas en que se divide nuestro término municipal. — P E T R O F I L O

ACL\_15/12/1960\_303



△ PGO. Plano de zonificación

1960\_PGO\_46





## 1961

“El título es sugestivo –‘Pasado, presente y futuro de Tarragona’– y el material de que se dispone sin duda atraerá a los tarraconenses. Se trata de ofrecer una visión rápida, mediante fotos retrospectivas de la ciudad que fue. Figurarán asimismo un escogido lote de fotos de la Tarragona actual y diversos planos, diseños y maquetas de la población futura. Mediante fotografías podrá establecerse el debido parangón entre la capital que avanza y aquella otra que conocimos de niños.”

Petrófilo, 04/01/1961, “Próxima exposición”.

El devenir de los hechos obliga a Tarragona a reflexionar sobre su pasado, presente y futuro a través de una exposición retrospectiva. 1962 prepara el camino para la llegada de importantes multinacionales de la industria química que compartirán ubicación con las ya en producción en terrenos entrevías.



## Próxima exposición

El próximo día 15 de enero, coincidiendo con el XXII aniversario de la Liberación de la Ciudad, el Ayuntamiento prepara una interesante exposición en la Sala del Sindicato de Iniciativa. El título es sugestivo —"Pasado, presente y futuro de Tarragona"— y el material de que se dispone sin duda atraerá a los tarraconenses. Se trata de ofrecer una visión rápida, mediante fotos retrospectivos, de la Ciudad que fue. Figurará asimismo un escogido lote de fotos de la Tarragona actual y diversos planos, diseños y maquetas de la población futura. Mediante fotografías podrá establecerse el debido paralelismo entre la capital que avanza y aquella otra que conocimos de niños. También una serie de gráficos nos informarán del progreso experimentado en los años últimos y del desarrollo actual de Tarragona, íntimamente relacionado con el progreso de industrialización e incremento de sus bellezas en orden al fomento turístico.

Asimismo tendrá mucho interés en la exposición que se prepara la exhibición, por vez primera en nuestra Ciudad, de la maqueta de la capital del año 2.000, confeccionada por la Comisión Provincial de Urbanismo y que tanto éxito tuvo en el pabellón de Tarragona en la reciente Feria de Muestras de Reus. Se trata de un acabado estudio urbanístico del futuro casco urbano hasta las orillas del río Francolí. Figuran en la misma como ejes principales, la Avenida de Roma, cuyas obras darán comienzo el año actual, unidas del nuevo puente y una calle paralela al río que desemboca en la Ciudad Deportiva que la categoría e importancia de Tarragona hacen cada día más imperiosa. Bloques de casas, nueva iglesia, amplias zonas verdes y jardines, todo con un concepto moderno, señalan el lugar que ocuparán en una zona actualmente de cultivos y que tantas posibilidades ofrece.

En fin, valgan estas líneas, para anunciar la inauguración de esta Exposición, que se celebrará precisamente a las tres semanas justas del cese de la actual Corporación, cuyo mandato finaliza el día 6 del mes de Febrero.—PETROFILO.

## Ampliación y nuevas Industrias

El proceso de industrialización, citado en la crónica que antecede, viene afianzándose de manera gradual y paulatina, como lo demuestran las siguientes noticias que insertamos a continuación:

—La fabricación que la Empresa M. A. I. B. S. A. tiene establecida en el polígono del Ayuntamiento, dedicada a la fabricación de maquinaria para las industrias de la bebida, antigua Espada Kywi, será considerablemente ampliada, mediante la construcción de la primera de las tres naves de que consta el conjunto, aparte el pabellón para los servicios técnicos y administrativo. Esta nave tendrá una longitud de 100 metros de largo.

—Asimismo ampliará sus instalaciones "Industrial Acerbi", mediante la cobertura de una parte de los talleres en su parte posterior.

—La factoría que levanta la Empresa "Constructora Industrial" para "Industrias Químicas Tarragona" ha completado su estructura esperándose para en breve la instalación de la correspondiente maquinaria, pues es propósito de la Empresa iniciar sus actividades de fabricación de productos químicos granulados con destino a la agricultura dentro del primer semestre del presente año.

—"Pirelli S. A.", ha terminado el proyecto de la gran fábrica tarraconense, habiéndose aprobado el plan de financiación que alcanza cerca de los 50 millones de pesetas. Mientras, se procede al acondicionamiento del solar adquirido para incorporarlo a la ordenación del polígono industrial del Ministerio de la Vivienda.

—Por último, también nuestra Tabacalera —primera gran industria surgida en el casco de la población— amplía sus instalaciones, mediante el acoplamiento de nueva maquinaria en las naves de que dispone, esperándose su puesta en marcha dentro de pocos meses. — P.

ACL\_04/01/1961\_305

## Muelles abarrotados

La amplia visión de nuestra dársena repleta de buques indigna y reconforta. Reconforta por lo que tiene de importancia para la economía local e indigna por el desaprovechamiento de muchas de sus posibilidades. En la tarde de ayer recorrimos detenidamente los muelles para cerciorarnos del volumen alcanzado de unas semanas a esta parte. Nunca habíamos presenciado un espectáculo semejante, aun en los días de mayor trabajo, (con ocasión —hace un par de años— de la importación masiva de abonos y las periódicas exportaciones de harina a Egipto. Dos barcos —el alemán "Hochkamp" y el noruego "Aquila" se hallaban anclados en la bocana del puerto este último y en el dique Transversal el primero por falta material de espacio. El buquemotor "Gobondrin", estaba amarrado de popa junto a la Escalera Real para repostarse de combustible con la proa rozando la popa del vapor "Ribadelluna". El Muelle de Costa, completamente ocupado y otro tanto podemos afirmar, respecto a los de Levante y Paralelo. Si el espacio destinado al amarre de buques no daba más de sí, lo mismo diremos con respecto a los muelles ocupados por importantes partidas de maíz, trigo, traviesas de la Guinea, bidones de aceite, bocayes, carbon a granel y piritas quemadas, aparte el saquerío almacenado en los bingados. Mientras tanto, en el Dique Transversal solo un buquetarife estaba descargando combustible con destino a los depósitos de Campsa, permaneciendo el resto de muelles prácticamente inservibles.

Y ello es debido porque en nuestro puerto se da el caso de que una obra tan importante como el Transversal, está completamente terminada y sin embargo falta su debido acondicionamiento y dotación de utillaje. Es decir, la parte costosa de la obra es un hecho, mientras la segunda etapa se demora en demasía. Es como aquella empresa que ha construido un magnífico edificio y no lo habilita porque faltan pintar los cuartos de baño. El puerto dado el volumen adquirido, precisa una rápida modernización, particularmente en todo cuanto se refiere a la instalación de grúas, tendido de vías terreas y pavimentación del muelle Transversal. Dotado con los elementos idóneos, nos evitaríamos los inconvenientes de estos días y los buques que solicita atraque, podrían inmediatamente iniciar sus operaciones. O sea una mayor elasticidad en los trámites de aprobación de proyectos y convocatoria de subasta, en orden a la eficacia requerida por el mismo tráfico. Es más, lo eficiente sería conseguir un crédito por la Junta de Obras del Puerto —crédito fácilmente alcanzable en cualquier Banco o Caja de Ahorros dado las inmejorables perspectivas— para acometer rápidamente el acondicionamiento preciso de este gran muelle Transversal que ahora sirve para bien poca cosa. — PETROFILO.

ACL\_16/03/1961\_310



## Playas y obras urbanas

El pleno del lunes hay que relacionarlo con la última sesión de la Comisión Municipal Permanente, por cuanto, en ambas reuniones, fue el tema de las playas, el principal de los debatidos. En la Permanente se acordó suspender las proyectadas obras de ampliación del Puente de Armas sobre la vía del ferrocarril para dar paso a la construcción de un nuevo puente de doce metros de anchura que salve definitivamente la trinchera del trazado ferroviario. El proyecto actual —relación pobre— suponía ensanchar al máximo el viejo puente, mediante la construcción de pasarelas para el paso de peatones mientras la totalidad de la calzada y estribos se utilizaba para el tránsito de vehículos. El nuevo puente, como solución definitiva, supondrá una mayor inversión, pero será lo suficiente amplio para posibilitar el paso de coches en ambas direcciones. Otro si relacionado con las playas, es la aprobación del proyecto de construcción de treinta y una casetas de baño con sus correspondientes servicios de bar y otros anexos. Con ello se ha llegado a una solución armonica de los intereses municipales con los privados, haciendo factible su pronta inauguración que debería coincidir con el final de las obras y comienzo de la temporada de bañes. También en el mismo capítulo, relacionado con el plan de ordenación de la zona del litoral comprendida entre el Milagro y la Rabassada, cabe destacar el convenio sobre cesión de terrenos suscrito entre el Ayuntamiento y la familia Ventosa-Rodríguez que facilitará en un futuro próximo la construcción del Paseo Marítimo, cuya partida queda fijada a la salida del puente de armas para proseguir por el Fortín de la Retna hacia la finca de los Sres. Rosello y derivar después por "Mare Internum" y "canal Vell". A cambio de la cesión el Ayuntamiento condona las contribuciones especiales, otorgando también la concesión para levantar un restaurant en la punta de la pequeña península, orientada hacia la Torre de la Mora. Salvados los trámites legales y habida cuenta de que la Corporación dispone de un crédito consignado en el presupuesto extraordinario, el proyectado Paseo Marítimo con el complemento de un paso de peatones, siguiendo las sinuosidades del litoral, puede constituir el inicio de la urbanización de aquella parte de la costa.

Otras y mejoras municipales cabe citar, aprobadas en el mismo Pleno, cuales son la instalación de tubería de agua en la zona adyacente a la Prisión Provincial, incluido en el Plan Paz Maroto, de renovación de tuberías en la totalidad del casco urbano y con un presupuesto que alcanza la cantidad de 217.785 pesetas. Esta obra es consecuencia del auge experimentado en aquel sector a causa de las construcciones que surgen impulsadas por el Plan Municipal de la Vivienda, de tan buenos resultados.

También se plantea la construcción de alcantarillado desde las Hermandades de los Pobres hasta la Plaza de la Imperial Tarraco con un presupuesto de 121.281 ptas. liberando al centro beneficiario de los pozos muertos que tantas molestias ocasionan. A la par, como sea que la ciudad se ensancha, las futuras edificaciones tendrán resuelto el problema de evacuación.

Las obras complementarias en el grupo escolar Saavedra, suponen 75.314 aun cuando ignoramos si en las mismas se incluye la restauración del mapa del patio, pues parece ser que se terminan los trabajos y el indicado mapa en relieve ofrece el mismo aspecto de abandono. Con respecto a la aprobación técnica del proyecto de pavimentación de la Calle de l'Alguer, recientemente rotulado por el Ayuntamiento en justa correspondencia a la "Via Tarragona" de la ciudad catalana de Cerdeña, nada podemos manifestar hasta el año próximo pues aun cuando se hallaba esta mejora incluida en el plan de inversiones del actual ejercicio, se diliere su realización para hacer factible la ampliación del puente de armas de acceso a la Playa del Milagro. — PETROFILO

ACL\_27/04/1961\_312

## Proceso de industrialización

No ha mucho tuvimos ocasión de admirar la nueva factoría que está levantando "Industrias Químicas de Tarragona" en el polígono municipal, para la fabricación de abono complejo granulado. En un tiempo vertiginosamente "record", la industria surge satisfactoriamente habiendo iniciado el periodo de producción, tras la instalación del utillaje ultramoderno de que ha sido dotada. Reconforta pensar que hace solo un año, aquellos terrenos eran simples cultivos sembrados de clavos y viejos almendros y hoy constituye una bella promesa en el gradual proceso de industrialización que experimenta la Ciudad. Y precisamente aprovechando aquella visita, desde lo alto del paso superior sobre la vía del ferrocarril, pudimos cerciorarnos de la marcha en la construcción de las nuevas industrias que surgen en la amplia faja de terreno limitada por la carretera de Valencia, la que conduce a la Universidad Laboral y el propio centro docente.

Muy cerca de "Industrias Químicas" se levanta "Slati Española" en plena producción de carrocerías y transformado de automóviles y "MAIBSA", antigua "Espada Kywi" destinada a la fabricación de aparatos para la bebida y que precisamente se halla en estos momentos ampliando la industria para la fabricación de monocircuitos. Asimismo "Seidenstieger Española" dispone lo necesario para la fabricación de camisas en los antiguos Talleres de Carpintería de Reverté, previa la transformación de naves para adaptarlas a sus fines específicos. Otro si cabe mencionar de la industria de aglomerados de piedras de mármol, italiana en su origen, y la construcción de cuyas naves se encuentran muy adelantadas. "Punta Blc" ha cubierto buena parte de su estructura, alzándose la nueva torre en uno de los extremos de la futura factoría. "Acerbi" también amplía sus instalaciones para la fabricación de remolques y tanques destinados al transporte, mientras "Luminaciones Balsells" lleva a cabo un programa de ampliación en la factoría surgida muy cerca de la línea del ferrocarril.

Junto a la desembocadura del Francolet, "Hidrontro" prosigue su proceso de fabricación de sulfato amónico y "Electroquímica Masó", también trabaja en la producción de sosa cáustica y otros productos químicos. Por su parte "Pirelli" aun cuando no ha comenzado las obras de la gran factoría, si en cambio ha ampliado los solares de su propiedad mediante la adquisición de nuevos terrenos, incluidos dentro del polígono del Ministerio de la Vivienda. En la misma zona portuaria, en el breve intervalo de un par de años han surgido los depósitos de "Edegrasa" para la recepción de aceites de soja de importación y el nuevo depósito de "Latex", contiguo a "Edegrasa". "Productos Leste" está ultimando la instalación y puesta a punto de la maquilataría para la fabricación de galletas, en la carretera de Valls, convirtiéndose en una de las fábricas más importantes de España en su género. "Ibérica del Carbon", "Ceratonia", "Inquifresa" y "C. M. P.", son industrias consolidadas ya en nuestra ciudad y que trabajan a pleno rendimiento; una vez cumplidos los planes de fabricación proyectados. La Tabacalera, con el puerto, la mejor industria que posee la población, se halla en pleno periodo de ampliación de alguna de sus naves, pues no ha agotado, ni con mucho, las posibilidades de espacio de que dispone y que favorecen su engrandecimiento hasta el punto de considerarla entre las mejores fábricas de tabacos de Europa.

Casi de memoria hemos anotado las industrias que han surgido y vienen surgiendo en Tarragona desde hace cinco años. El proceso no se ha interrumpido, sino que las instalaciones, agotadas las posibilidades municipales, apuntan ya hacia el polígono del Estado, en trámite de plena ocupación según se desprende de los anuncios oficiales recientemente publicados en estas mismas columnas. Cuando el polígono, una vez urbanizado, admita nuevas factorías, se habrá dado un gran paso en la política de industrialización por la que tanto han portado nuestras Autoridades y Corporaciones. Ello, unido al polígono residencial y a los planes de ordenación ferroviaria y del litoral desde Torredembarra hasta Cambrils puede depurar a la ciudad espléndidas realizaciones en esta década apenas iniciada. — PETROFILO.

ACL\_25/05/1961\_314



## Fábrica y polígono

En nuestra crónica de ayer, dimos un avance de los principales acuerdos recabados en la sesión plenaria que celebró el Ayuntamiento inmediatamente después de la reunión de la Comisión Municipal Permanente. Hoy queremos referirnos exclusivamente al problema surgido como consecuencia del proyecto de polígono industrial del Ministerio de la Vivienda. La redacción del indicado proyecto ha sido encomendada por el Estado a "Jalkon S. A.", previa su exposición a los efectos de información pública y posibles reclamaciones. Como es lógico en estos casos, la Corporación debe informar sobre el planteamiento de la distribución y ordenación de solares del futuro polígono, independiente de los trámites que se llevan a cabo para la plena posesión de tales terrenos por parte del Ministerio. Al proyecto aludido se han presentado dos reclamaciones: la primera de "Fuerzas Eléctricas de Cataluña" en la que recuerda los derechos de la Compañía en el tendido de líneas y la segunda de "Pirelli S. A.". Particularmente esta última tiene mayor importancia, por cuanto la citada empresa no solo ha adquirido otras porciones de terreno para instalar la proyectada factoría sino que halla en trámite para comprar la totalidad del terreno comprendido entre la carretera que conduce a la Universidad Laboral y el Riu Ciur. Los solares que "Pirelli" necesita, representan casi la mitad del futuro polígono industrial. Ahora bien, el proyecto aludido, sitúa una vía longitudinal, paralela a la vía férrea, que divide la finca adquirida o en trance de compra por la empresa citada. También existe un acceso que afecta la integridad del amplio solar aparte una zona verde y otras edificaciones de interés común. El polígono tal y como está proyectado, nada de particular tendría si la totalidad del terreno estuviera libre. Pero es el caso que la empresa considera que se lesionan sus intereses y amenaza con marcharse, sino se la atiende en sus razonamientos. Y esto no es lo grave, por cuanto los proyectos de "Pirelli" son los suficientes importantes para crear en Tarragona uno de sus mejores complejos industriales. En el transcurso de la sesión plenaria que se prolongó hasta las diez y media de la noche, el Teniente de Alcalde, Presidente de la Comisión de Fomento, señor Janso de Vinyals, hizo un amplio y documentado informe sobre el particular, conviniendo la Corporación en presentar un escrito en el que se abogan una serie de modificaciones en el proyecto, aparte la celebración de un amplio cambio de impresiones entre los técnicos del Ministerio de la Vivienda, Ayuntamiento y empresa interesada en orden a la resolución del problema planteado. — PETROFILO.

ACL\_28/05/1961\_315

## MEJORA PORTUARIA

El Boletín Oficial del Estado, según avance que nos facilita la Agencia Citra, publica un Decreto por el que se autoriza al Ministerio de Obras Públicas la contratación, mediante subasta de las obras de tendido de vías férreas y de gruas en el muelle Transversal, mas de acople y clasificación de material y de enlace con las de la Red Nacional de los Ferrocarriles Españoles por un presupuesto de 11.893.559 ptas. Asimismo queda autorizado el Ministro para contratar, mediante subasta, la ejecución de las obras de instalaciones eléctricas en el citado muelle y su acceso.

La noticia en sí tiene la suficiente importancia, pues viene a cubrir una necesidad harto perentoria, como consecuencia del intenso tráfico que experimenta nuestro puerto, después de haber superado el bache impuesto por el plan de estabilización. Es sabido de todos que el muelle ha sido considerablemente ampliado, tras la demolición del antiguo "martell". Aquellos trabajos exigían el complemento de las instalaciones pertinentes a fin de que pudiera ser explotado con todas las garantías necesarias. Porque se daba el caso de que muchos buques debían atracar fuera de la dársena, en espera de que se les asignara un lugar apropiado y otros tomaban rumbo hacia otros puertos por falta de material de espacio donde depositar las mercancías. De ahí los inconvenientes surgidos que el Decreto viene a subsanar. El Transversal precisa utillaje que permita el pronto inicio de las operaciones de carga y descarga. Particularmente de descarga porque el papel a desempeñar en el puerto futuro es el de ser depositario de carbones y mercancías a granel, aparte combustibles. Los enlaces con la red general ferroviaria el equipo de gruas, pavimentaciones, servicios eléctricos; y de conducción de agua, como también acondicionamiento de los accesos, forman el conjunto del proyecto que alcanza cerca de los doce millones de pesetas. La convocatoria de la correspondiente subasta, permite augurar el próximo comienzo de las obras, con lo cual el puerto podrá incrementar en un cincuenta por ciento su capacidad de absorción. — PETROFILO

## Los hierros del Milagro

Ahora que la Playa del Milagro luce sus galas, prometedoras de nuevas mejoras y reformas, llegado es el momento de arrancar los hierros del antiguo Baleario que sostenían las ochocentistas instalaciones de los Baños de Oleaje. Aquellos hierros en herrumbre son peligro permanente y no pasa día sin que algún que otro bañista, lesione su cuerpo. El pasado domingo, dos fueron las personas que tuvieron que ser atendidas de heridas afortunadamente de carácter leve. — P.

ACL\_21/07/1961\_316

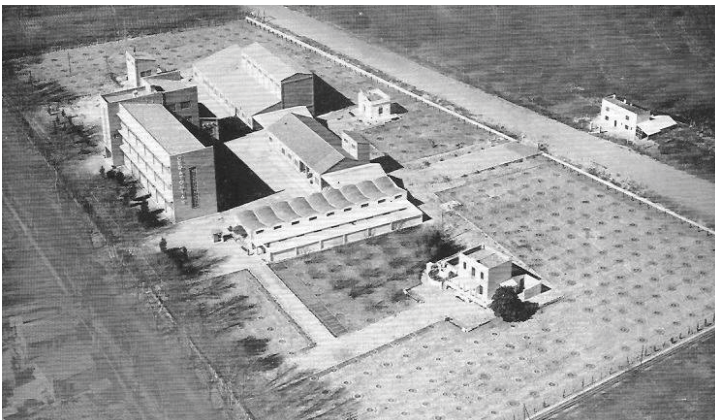


## Proceso de industrialización

Tarragona registra en estos instantes un acusado proceso de industrialización. Merced a las favorables condiciones —agua, electricidad, comunicaciones, proximidad del puerto, terrenos baratos— nuestra población ve surgir importantes factorías en el polígono municipal. En aquellas líneas de secano, cuyos árboles se vieron gravemente dañados por las heladas de 1956, un importante complejo industrial, imprime mayor vitalidad a la ciudad y sus habitantes, pero hoy nos queremos referir concretamente a una industria, surgida en el tiempo "récord" de unos pocos meses. En unos cultivos de algarrobos y olivares, se alza hoy, una de las fábricas más importantes que cuenta el indicado polígono. Nos referimos a "Industrias Químicas de Tarragona". Hace aproximadamente un año que la Comisión Permanente, concedió el oportuno permiso, por lo que a incumbencia municipal se refiere y hoy se halla en pleno proceso de fabricación. No hace mucho tuvimos ocasión de recorrer aquellas naves y a fe que quedamos admirados ante la rapidez operada. Dedicada la factoría a la fabricación de abono complejo granulado, tras un período de pruebas, culminado por el éxito, ha iniciado el proceso de fabricación en gran escala para distribuirlo por todo el ámbito del país. Nuestra agricultura, necesitada de sépticos para adquirir el desarrollo impuesto por el creciente aumento demográfico y las exportaciones al mercado europeo, tendrá en el producto que se fabrica en nuestra Ciudad un auxiliar poderoso. Todo cuanto afecta a la propia fabricación ha sido permitido y adecuando "Tarragona", incorpora al quehacer tarragonense la nueva factoría que talan todavía muchos detalles para completar la fábrica, el trabajo principal ha sido enteramente realizado. "Industrias Químicas de Tarragona", incorpora al quehacer tarragonense la nueva factoría que ocupa amplio solar en el polígono. Solar que, en su día será completado con unas industrias auxiliares, una vez la empresa haya alcanzado la difusión de sus productos por toda la Península.

Ciertamente cuando Tarragona avanza, resulta reconfortante observar las industrias que surgen. Los esfuerzos y gestiones, en su día realizados por nuestras Autoridades, se traducen hoy en la instalación de fábricas en una zona de tantas posibilidades. La nueva factoría de abonos complejos granulados es un ejemplo de ello. Otras muy próximas se encuentran en pleno proceso de instalación y en proyecto. Si hace sólo un año aquellos solares eran simples cultivos, actualmente la nueva fábrica, de acusada estructura parafólica en su nave central, nos demuestra que el trabajo realizado es prometedo de los mejores frutos. — PETROFIDO.

ACL\_12/08/1961\_318



▲ Ceratonia. Vista aérea

1962\_ATA\_01

## LA TORRE EN COLOR

Cuando en Tarragona decimos la Torre nos referimos automáticamente a la del Arzobispo que alza su afrosa silueta en lo alto del promontorio sobre el que la ciudad está asentada. Propagandísticamente hablando la torre de defensa del recinto amurallado ha sido un atractivo del que hemos sacado no poco provecho. Digalo sino el folleto de propaganda turística editado en 1950 con ocasión del Año Santo, que reproducía a todo color la vieja torre del Paborde y las miles de diapositivas esparcidas por todo el mundo. Pero el tema tiene siempre interés, por cuanto encierra unos valores fotográficos de primerísima calidad, cuales son el amarillo de las piedras, conjugado con el azul del cielo y el verde de los cipreses y demás vegetación arborea. Unese a ello el detalle del monumento a Octavio y conseguiremos un marco perfecto. De ahí que el Ayuntamiento, pensando en ello, haya deseado divulgar la bella diapositiva, reproduciéndola a todo color. Fue Raymond, el excelente fotógrafo tarragonense, quien en sus correrías en busca de planos inéditos, logró captar los cipreses y la estatua de Augusto con la totalidad de la torre como fondo. Fotografía ciertamente difícil, dado el escaso espacio disponible por la limitación del baluarte, pero perfectamente lograda. En posesión pues del cliché se ha dispuesto la edición de 5.000 copias que han llegado hace unos días a Tarragona. Tales copias serán montadas sobre madera y después plastificadas, para distribuir las a los visitantes ilustres, en algunos casos y a las agencias de viaje en los más. Hemos solo admirado las reproducciones, sin el montaje y a fe que Tarragona podrá ofrecer un excelente motivo propagandístico, contribuyendo, en no escasa medida, a esta labor de difusión que viene realizándose, de cuyos frutos somos testigos. — PETROFIDO.

## La industrialización de la Ciudad

Les placará a los tarragonenses —estamos seguros— conocer algunas noticias y datos relativos al proceso de industrialización que experimenta la ciudad.

Hace unos días estuvieron en Tarragona los directivos de Pirell con el fin de adquirir una mayor extensión de terreno donde asentar la futura industria. Desde luego la factoría será la mejor que la citada empresa poseerá en la Península, pues la adquisición de una superficie de catorce hectáreas permitirá levantar una serie de instalaciones que superarán las de Villanueva y la Geitru. Los planes primitivos han sido desestimados y será preciso redactar un nuevo proyecto que tardará, como mínimo, un año para darse a conocer. La inversión inicial se estima en 200 millones de pesetas.

Otro sí, "Laforets" o sea "Punta Bic" ha comenzado a admitir personal en la fábrica que construye en el polígono municipal y lo propio cabe afirmar de la compañía italiana de aglomerados de mármol, "Seidesticker Española" o "Industrias Químicas de Tarragona" en plena fase de tanteos y de producción en algunos casos. Las factorías siguen desarrollando sus planes y dentro de pocos años aquella zona estará completamente transformada, mientras han finalizado, por otra parte, el pago de la indemnización a los propietarios del polígono del Ministerio de la Vivienda, primero de los pasos para acometer después su urbanización y puesta en marcha. — P.

ACL\_09/12/1961\_323



▲ Seidesticker. Vista de la fábrica.

1967\_ATA\_24